



Sachplan Veloverkehr: Anpassung 2019

Beilage zum Mitwirkungsbericht

(Textänderungen für die Mitwirkung)

(Textänderungen nach der Mitwirkung)

Plan sectoriel pour le trafic cycliste : adaptation 2019

Annexe au rapport sur les résultats de la procédure de participation

(modifications pour la procédure de participation)

(modifications faisant suite à la procédure de
participation)

Impressum / Impressum

Herausgeberin / Editeur

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern /
Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne

Bearbeitung / Elaboration

Tiefbauamt / Office des ponts et chaussées
Dienstleistungszentrum, Bereich Planung + Verkehr / Centre de prestations, section Planification et circulation
Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Vollzug / Exécution

Tiefbauamt / Office des ponts et chaussées
Vertreten durch die Oberingenieurkreise I - IV in Thun, Bern, Biel und Burgdorf sowie den Service pour le Jura bernois in Sonceboz /
Représenté par les arrondissements d'ingénieur en chef I à IV à Thoune, Berne, Bienne et Berthoud ainsi que le Service pour le Jura bernois à Sonceboz

Fachunterstützung / Concours technique

KONTEXTPLAN AG, Genfergasse 10, 3011 Bern
Stiftung SchweizMobil / Fondation SuisseMobile, Monbijoustrasse 61, 3007 Bern

| Foto Frontseite / Photo page de garde : [folgt / suit](#)

Inhaltsverzeichnis / Sommaire

Ausgangslage und Überblick	6
Avant-propos	8
1 Einleitung	11
1.1 Aufbau des Sachplans	11
1.2 Gesetzlicher Auftrag	11
1.3 Einbettung in die kantonale Richtplanung	12
1.4 Strategie und Ziele	12
1.5 Zweck, Inhalt und Form	14
1.6 Verbindlichkeit und Adressaten	15
1.7 Änderungen und Ausblick	16
2 Grundsätze	17
2.1 Zweck	17
2.2 Inhalt	17
2.3 Abgrenzung zu anderen Wegen und Anlagen	17
2.4 Ausarbeitungsverfahren	18
2.5 (aufgehoben)	18
2.6 Änderungen des Sachplans	18
2.6.1 Nachführung	18
2.6.2 Anpassung	19
2.6.3 Mitwirkung	19
2.6.4 Monitoring und Berichterstattung	19
2.7 Zusammenarbeit	19
3 Planung von Velorouten mit kantonomer Netzfunktion	21
3.1 Leitsätze	21
3.2 Alltagsverkehr	21
3.2.1 Velopotenzial und Prioritätensetzung	21
3.2.2 Vorrangrouten, Hauptverbindungen, Basisnetz und weitere Kantonstrassen	22
3.2.3 Netzlücken	23
3.3 Freizeitverkehr	23
4 Zuständigkeiten und Finanzierung	25
4.1 Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt	25
4.2 Signalisation	26
4.3 Aufgaben des kantonalen Tiefbauamtes	27
1 Introduction	28
1.1 Structure du plan sectoriel	28
1.2 Mandat légal	28
1.3 Lien avec le plan directeur cantonal	29
1.4 Stratégie et objectifs	29
1.5 But, contenu et forme	31
1.6 Caractère contraignant et destinataires	33
1.7 Modifications et perspectives	33
2 Principes	34
2.1 But	34
2.2 Contenu	34
2.3 Délimitation par rapport à d'autres catégories de chemins et d'installations	34
2.4 Procédure d'élaboration	35
2.6 Modifications du plan sectoriel	35
2.6.1 Mise à jour	36
2.6.2 Adaptation	36

2.6.3	Participation	36
2.6.4	Monitoring et reporting	36
2.7	Collaboration.....	37
3	Planification d'itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal ..	38
3.1	Principes directeurs	38
3.2	Trafic quotidien	38
3.2.1	Potentiel de trafic cycliste et définition de priorités	38
3.2.2	Itinéraires prioritaires, liaisons principales, réseau de base et autres routes cantonales.....	39
3.2.3	Lacunes du réseau.....	40
3.3	Trafic de loisirs.....	40
4	Compétences et financement	42
4.1	Planification, construction, exploitation et entretien	42
4.2	Signalisation	43
4.3	Tâches de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne	44
5	Kartenteil / Partie cartographique.....	45
5.1	Legende / Légende	45
5.2	Lesebeispiel / Exemple	46
5.3	Blatteinteilung / Répartition des feuilles.....	47
5.4	Atlas / Atlas.....	48
	Blatt / Feuille 1 Bellelay	48
	Blatt / Feuille 2 Moutier.....	50
	Blatt / Feuille 3 Schelten.....	52
	Blatt / Feuille 4 Wynau	54
	Blatt / Feuille 5 La Ferrière	56
	Blatt / Feuille 6 Le Chasseral.....	58
	Blatt / Feuille 7 Büren a.A.....	60
	Blatt / Feuille 8 Koppigen.....	62
	Blatt / Feuille 9 Huttwil	64
	Blatt / Feuille 10 Ins.....	66
	Blatt / Feuille 11 Lyss	68
	Blatt / Feuille 11.1 Bern / Berne.....	70
	Blatt / Feuille 12 Burgdorf / Berthoud.....	72
	Blatt / Feuille 13 Sumiswald	74
	Blatt / Feuille 14 Münchenwiler / Villars-les-Moines	76
	Blatt / Feuille 15 Köniz.....	78
	Blatt / Feuille 16 Worb	80
	Blatt / Feuille 17 Langnau i.E.....	82
	Blatt / Feuille 18 Schwarzenburg / Schwarzenbourg.....	84
	Blatt / Feuille 19 Thun / Thoune.....	86
	Blatt / Feuille 20 Oberlangenegg	88
	Blatt / Feuille 21 Brienz	90
	Blatt / Feuille 22 Gadmern	92
	Blatt / Feuille 23 Boltigen.....	94
	Blatt / Feuille 24 Niesen.....	96
	Blatt / Feuille 25 Interlaken	98
	Blatt / Feuille 26 Grindelwald	100
	Blatt / Feuille 27 Guttannen	102
	Blatt / Feuille 28 Saanen / Gessenay.....	104
	Blatt / Feuille 29 Adelboden.....	106
	Blatt / Feuille 30 Mürren	108
	Blatt / Feuille 31 Eiger	110
	Blatt / Feuille 32 Sidelhorn.....	112
	Blatt / Feuille 33 Gsteig	114
	Blatt / Feuille 34/35 Steghorn/Gastere.....	116

Anhang 1: Objektlisten / Annexe 1 : Listes des objets	118
Anhang 1.1: Objektliste Netzlücken (Alltagsverkehr) / Annexe 1.1 : Listes des objets « Lacunes dans le réseau » (trafic cycliste quotidien).....	118
Anhang 1.2: Objektliste Routenoptimierungen (Freizeitverkehr) / Annexe 1.2 : Listes des objets « Optimisation de l'itinéraire » (trafic cycliste de loisirs).....	124
Anhang 2: Adressaten / Annexe 2 : Destinataires	130
Anhang 3: Glossar	134
Annexe 3 : Glossaire	136
Anhang 4: Grundlagen.....	138
Annexe 4 : Documents de bases.....	139
Anhang 5: Quellen- und Urhebernachweise / Annexe 5 : Sources et auteurs	141
Anhang 6: Korridore zur Planung von Vorrangrouten / Annexe 6: Couloirs pour la planification d'itinéraires prioritaires	142

Ausgangslage und Überblick

Velofahren ist leise, Ressourcen schonend, platzsparend und hält fit. Zusammen mit dem Fussverkehr weist das Velo gar einen externen Nutzen aus, weil regelmässig Velofahrende im Schnitt gesünder sind.¹ Das Velo ist zudem ein beliebtes Freizeit- und Sportgerät, das zunehmend Ausflügler und Touristen in die Natur und auf geeignete Velorouten führt. Mit fünf nationalen und 16 regionalen zahlreichen Routen ist der Kanton Bern ausgezeichnet in das Veloland von SchweizMobil integriert. Dies eröffnet der Bevölkerung und auch einer zunehmenden Zahl von Gästen aus dem In- und Ausland gesunde Freizeitaktivitäten und bildet vorab für die ländlichen Regionen wichtige Impulse im Sommer- und Agrotourismus.

Der Erfolg von Veloland Schweiz wird auch im benachbarten Ausland registriert und da und dort erfolgreich kopiert. Mit teils erheblichen Investitionen werden separat geführte Velorouten in attraktiven Landschaften geschaffen und touristisch vermarktet. In diesem Umfeld gilt es, das Veloland Schweiz weiterzuentwickeln und überall dort, wo dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist, die Freizeitrouten auf verkehrsarme und landschaftlich reizvolle Wege zu legen.

Die seit 2014 erzielten umfassenden Verbesserungen bei den nationalen und regionalen Velolandrouten sollen fortgeführt und auf die lokalen Routen von SchweizMobil ausgedehnt werden.

Damit sichert der Kanton Bern seine Stellung im Velotourismus und bietet auch der eigenen Bevölkerung Gelegenheiten für positive Veloerfahrungen. Diese können für manche der Einstieg sein, um das Velo auch im Alltag vermehrt einzusetzen.

Auf kurzen Wegen bis rund fünf Kilometer ist man mit dem einem konventionellen Velo oft schneller als mit Auto oder Bus am Ziel. Mit den stark aufkommenden Elektrovelos (E-Bikes) erweitert sich dieser Bereich erheblich und immer grössere Bevölkerungskreise nutzen die Vorteile in ihrem Alltag. Damit ist das Velo im Alltag ein probates Mittel, um die Kapazitäten auf Strassen und in öffentlichen Verkehrsmitteln zu schonen und teure Ausbauten und Angebotssteigerungen nicht oder erst später zu tätigen. Um die in den letzten Jahren erzielten Erfolge im Veloalltagsverkehr weiter zu verstärken, werden neu Korridore für zur Prüfung von Vorrangrouten festgelegt. Nebst dem Basisnetz (mittleres Potenzial) und den Hauptverbindungen (grosses Potenzial) wird so eine zusätzliche Netzebene geschaffen, um das sehr grosse Potenzial für den Veloverkehr künftig mit besonders attraktiven Verbindungen abzuschöpfen. Damit wird auch der zunehmenden Zahl von E-Bikes Rechnung getragen, die schneller und weiter unterwegs sind.

~~Heute werden im Kanton Bern von 20 Wegen rund zwei mit dem Velo mit einer durchschnittlichen Länge von 1.2 Kilometer zurückgelegt. Die Anstrengungen des Kantons Bern zur Förderung des Veloverkehrs sind damit vergleichsweise erfolgreich, wird doch schweizweit für nur einen von 20 Wegen das Velo benützt. Tendenziell rückläufig ist die Velonutzung durch die Schüler und die Jugendlichen, dies wohl als Folge von längeren Schulwegen und anderen Gewohnheiten der Jugendlichen und der Eltern sowie des verbesserten Angebots im öffentlichen Verkehr. Bei den älteren Bevölkerungsgruppen ist die Velonutzung stabil oder leicht steigend.~~

~~Bei der Bedeutung des Velos im Alltagsverkehr sind regionale Unterschiede festzustellen. Am häufigsten steigt die Bevölkerung im Oberland-Ost aufs Velo, gefolgt vom Oberaargau und dem Emmental. Dagegen spielt das Velo im Berner Jura erst eine sehr geringe Rolle, wobei auch hier eine Zunahme ablesbar ist. In der Region Bern-Mittelland sind aufgrund der grossen Bevölkerungszahl in absoluten Zahlen am meisten Velofahrende anzutreffen. Attraktive und sichere, auf verkehrsarmen Strassen und Wegen geführten Veloverbindungen zu Bauten und Anlagen mit Publikumsverkehr und zu Freizeiteinrichtungen bieten am besten Gewähr, um den Veloverkehr weiter zu fördern. Solche Verbindungen werden von allen Altersgruppen angenommen.~~

~~Damit sich das Velo neben dem motorisierten Individualverkehr MIV und dem öffentlichen Verkehr ÖV als eigenständiges Verkehrsmittel entwickeln kann, benötigt es wie diese etablierten Verkehrsmittel einen systematischen Netzaufbau. Hier stellt sich ein grundsätzlicher Interessenkonflikt. Wäh-~~

¹ Vgl. Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2014), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2010 und Entwicklungen seit 2005.

~~rend nämlich Hauptverkehrsstrassen historisch gewachsen und deshalb direkt sind und wenige Steigungen aufweisen, stellen das grosse Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Spuraufteilungen und Knotengestaltungen grosse Hürden für den Veloverkehr dar. Dem gegenüber sind schwach befahrene Nebenstrassen für den Veloverkehr grundsätzlich attraktiv, führen aber oft mit Umwegen ans Ziel.~~

~~Die Netzentwicklung für den Veloverkehr muss sich dieser Herausforderung stellen. Dort wo ein hohes oder mittleres Velopotenzial besteht, sollen Velorouten über geeignete Strassen und Wege geführt und eingerichtet werden. Falls vorhanden, sind dafür verkehrsarme Strassen und Wege zu wählen, soweit diese direkt und steigungsarm sind. Fehlen hierzu kurze Verbindungsstücke, sollen diese nach Möglichkeit neu für den Veloverkehr geschaffen werden.~~

~~In der Regel führt innerorts ein grosser Teil des Veloverkehrs über die Hauptverkehrsstrassen, da sich hier ohnehin wichtige Ziele befinden. Hier ist durch ein entsprechendes Betriebs- und Gestaltungskonzept mit verhältnismässigem Aufwand eine Anlage zu schaffen, auf der sich in Koexistenz alle Verkehrsarten den Platz verträglich teilen.~~

Der vorliegende Sachplan Veloverkehr (kurz Sachplan) trägt diesen Herausforderungen Rechnung. Die Alltagsverbindungen sollen auf Kantonsstrassen und vermehrt auch auf kantonalen Radwegen sowie auf kommunalen Strassen geführt werden. An zweckmässigere und kostengünstigere Lösungen auf Gemeinde- und Privatstrassen kann der Kanton, ~~unter Vorbehalt der verfügbaren Mittel gemäss dem vom Grossen Rat genehmigten Budget und der Finanzkompetenzen der Organe,~~ Investitionsbeiträge leisten. Hingegen löst der Sachplan direkt keine Investitionen des Kantons aus. Diese werden vorab mit dem Strassennetzplan, dem Investitionsrahmenkredit Strasse, dem Rahmenkredit baulicher Unterhalt sowie den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) und den Agglomerationsprogrammen gesteuert. Der Sachplan bietet jedoch mit den aufgezeigten Korridoren und Netzlücken ~~und sowie dem gemäss vorhandenem nach~~ Massgabe des Velopotenzials in Vorrangrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz differenzierten Alltagsnetzes Hilfestellung für die Priorisierung von Massnahmen.

Der Sachplan ist das Instrument, um die kantonalen Gesetzes- und Richtplanvorgaben bezüglich des Veloverkehrs umzusetzen und mit anderen raumwirksamen Vorhaben im Kanton Bern, den Nachbarkantonen und des Bundes zu koordinieren. Er stellt zudem sicher, dass das durch die Stiftung SchweizMobil und mit Hilfe der öffentlichen Hand in den vergangenen 20-25 Jahren geschaffene, ~~über 1'400 Kilometer lange~~ Netz der ~~nationalen und regionalen~~ Velolandrouten erhalten und zweckmässig weiterentwickelt wird. Alltags- und Freizeitverkehr stehen dabei nicht in Konkurrenz zueinander sondern ergänzen sich gegenseitig. Die Koordination beider Aspekte ist Teil des Sachplans.

~~Der vorliegende Sachplan Veloverkehr stellt eine gesamthafte Überarbeitung des Plans vom 22. Dezember 2004 (in alter Terminologie „Kantonaler Richtplan Veloverkehr“) dar. Thematisch geht er über diesen hinaus, indem nebst dem Alltags- auch der Freizeitverkehr behandelt wird. Er verfolgt im Alltagsverkehr eine klare Fokussierung auf das kantonale Hauptverbindungs- und Basisnetz und klärt damit die Zuständigkeit des Kantons. Grundlage hierzu ist eine Potenzialanalyse. Nötig für eine Veloroute mit kantonaler Netzfunktion ist ein mittleres (Basisnetz) bis hohes (Hauptverbindung) Velopotenzial. Es ist Sache der Regionen und Gemeinden, das Velonetz in ihren Planungen auf den vorliegenden Sachplan abzustimmen und in eigener Zuständigkeit weiter zu verdichten.~~

~~Der neue Sachplan fokussiert auf die Bedeutung der einzelnen Netzteile für den Veloverkehr. Er setzt damit die Priorität auf jene Routen, die für den Veloverkehr wichtig sind. Ob und gegebenenfalls welche Massnahmen auf den jeweiligen Strecken nötig sind, lässt er bewusst offen. Denn die Beurteilung, welche Massnahme zweckmässig und verhältnismässig ist, erfordert eine detaillierte Projektierung, die auf Sachplanebene nicht stufengerecht ist. Es ist Sache der jeweiligen Planungs-träger und Strasseneigentümer, die konkreten Massnahmen im Einzelnen aufgrund einer Gesamtbeurteilung der Situation vor Ort und in Zusammenarbeit mit den weiteren beteiligten Stellen zu bestimmen und im Rahmen der verfügbaren Mittel zu realisieren.~~

Die in den folgenden Kapiteln grau hinterlegten Grundsätze regeln behördenverbindlich den Vollzug des Sachplans und die Weiterentwicklung des Velonetzes für den Alltags- und Freizeitverkehr durch

die zuständigen Behörden von Gemeinden, Regionen, Kanton, Nachbarkantonen und Bund. Das kantonale Tiefbauamt arbeitet dabei eng mit den Fachorganisationen zusammen, insbesondere mit der Stiftung SchweizMobil und Pro Velo Kanton Bern.

Avant-propos

Le vélo est un moyen de déplacement silencieux, respectueux de l'environnement, peu encombrant et qui maintient en forme. Se déplacer à vélo (et à pied) génère même des bénéfices externes, car en moyenne les personnes qui optent régulièrement pour ce mode de transport sont en meilleure santé.² Il est par ailleurs apprécié des sportifs, mais aussi des promeneurs du dimanche et des touristes qui l'utilisent de plus en plus pour des balades dans la nature et sur des pistes aménagées. Avec ~~cinq itinéraires nationaux et 16 ses nombreux~~ itinéraires ~~régionaux~~ , le canton de Berne est parfaitement intégré dans le réseau cycliste de SuisseMobile. Ses habitants tout comme un nombre croissant de visiteurs venus d'autres cantons ou de l'étranger peuvent ainsi s'adonner à des loisirs sains ; le tourisme estival ~~et l'agritourisme~~ profitent aussi de ce précieux atout, notamment dans les régions rurales.

Le succès du réseau « La Suisse à vélo » n'a pas échappé aux pays voisins, qui s'en inspirent ici et là avec succès en réalisant des investissements parfois conséquents pour aménager des itinéraires cyclables indépendants dans des paysages pittoresques, afin d'y promouvoir le tourisme. Il est par conséquent essentiel de poursuivre le développement du réseau cyclable de loisirs selon ce concept dès que cela est possible avec des moyens raisonnables.

Les améliorations importantes apportées depuis 2014 aux itinéraires nationaux et régionaux de « La Suisse à vélo » doivent être poursuivies et étendues aux itinéraires locaux de SuisseMobile.

Le canton renforcera ainsi son positionnement dans le cyclotourisme tout en permettant aux Bernois de redécouvrir le plaisir du vélo, ce qui, à terme, pourrait inciter certains à utiliser davantage leur bicyclette dans leurs déplacements quotidiens.

Sur les itinéraires courts ne dépassant pas cinq kilomètres, il est généralement plus rapide de prendre ~~le-un~~ vélo conventionnel que la voiture ou le bus. Avec l'avènement des vélos électriques, cette distance augmente considérablement et de plus en plus de catégories de la population profitent de ces avantages au quotidien. Ce deux-roues constitue un moyen éprouvé pour préserver au quotidien les capacités sur les routes et dans les transports publics et, partant, pour éviter – ou du moins permettre de reporter à plus tard – d'onéreux travaux et aménagements destinés à étendre l'offre collective. Afin de consolider les succès remportés ces dernières années dans le trafic cycliste quotidien, des couloirs seront désormais définis pour les l'évaluation d'itinéraires prioritaires. Le réseau de base (potentiel moyen) et les liaisons principales (potentiel élevé) seront ainsi complétés par un niveau supplémentaire permettant d'exploiter à l'avenir le potentiel très élevé du trafic cycliste au moyen de liaisons particulièrement attrayantes. Le nombre croissant de vélos électriques, qui circulent de plus en plus vite et de plus en plus loin, sera également pris en considération.

~~Aujourd'hui, dans le canton de Berne, près de deux trajets sur 20 sont effectués à vélo, avec une distance moyenne de 1,2 kilomètre. Les efforts du canton pour promouvoir la circulation à vélo sont donc plutôt bien récompensés lorsque l'on sait qu'à l'échelle nationale, la petite reine n'est utilisée que dans un cas sur 20. Chez les écoliers et les adolescents, la tendance est au recul du vélo, que l'on peut vraisemblablement attribuer à l'allongement des trajets scolaires et aux nouvelles habitudes des jeunes et de leurs parents, ainsi qu'à l'amélioration de l'offre de transports en commun. Chez nos aînés, l'utilisation de la bicyclette est stable, voire en légère progression.~~

² Cf. Office fédéral du développement territorial ARE (2014), *Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse – Transports par la route et le rail, par avion et par bateau en 2010 et évolution depuis 2005.*

~~L'importance du vélo dans la circulation quotidienne varie d'une région à l'autre. L'Oberland oriental se classe premier selon ce critère, suivi de la Haute-Argovie et de l'Emmental. Dans le Jura bernois en revanche, le vélo est très peu utilisé — un constat à relativiser néanmoins car là aussi, une tendance à la hausse se dessine. C'est dans le Mittelland bernois, où la population est plus nombreuse, que l'on compte le plus de cyclistes en chiffres absolus. Pour favoriser encore le vélo, il faut miser sur des pistes cyclables attractives, sûres et situées sur des routes et chemins à faible circulation qui permettent d'accéder à des bâtiments et installations ouverts au public ainsi qu'à des infrastructures de loisirs. De telles pistes sont en effet empruntées par toutes les tranches d'âge.~~

~~Pour que le vélo puisse se développer en tant que moyen de transport à part entière parallèlement au trafic individuel motorisé (TIM) et aux transports publics (TP), il est nécessaire d'étendre le réseau cycliste de façon systématique, comme pour les moyens de transport établis. Mais ici, on se heurte à un conflit d'intérêts fondamental. D'un côté, le tracé des routes principales, qui résulte d'une évolution historique logique et est de ce fait direct et sans fortes pentes, serait idéal pour les vélos, mais les voies multiples et les carrefours aménagés afin de réguler la forte circulation constituent d'importants obstacles pour les cyclistes. De l'autre, les routes secondaires à faible circulation sont en principe favorables à la circulation à vélo, mais elles contraignent souvent à effectuer des détours pour parvenir à destination.~~

~~Le développement du réseau cyclable implique donc de concilier des exigences diverses. Là où il existe un potentiel de trafic cycliste élevé à moyen, il faut mettre en place des itinéraires cyclables empruntant des routes et des chemins adaptés. Dans la mesure du possible, on choisira des voies à faible circulation, si celles-ci sont directes et peu pentues. Et s'il manque à cet effet de courtes jonctions, il convient d'en créer pour la circulation à vélo dès que cela est envisageable.~~

~~En agglomération, une grande partie du trafic cycliste s'effectue le plus souvent sur les routes principales, puisque ces dernières desservent des lieux de destination importants. Là, il s'agit d'imaginer des concepts d'aménagement et d'exploitation adaptés, au coût proportionnellement raisonnable, pour organiser l'espace de telle sorte que les différents modes de transport se le partagent et coexistent en harmonie.~~

Le présent plan sectoriel pour le trafic cycliste (ci-après « plan sectoriel ») tient compte de ces exigences. Les itinéraires quotidiens doivent emprunter les routes cantonales et de plus en plus également les pistes cyclables cantonales ainsi que les routes communales. Le canton peut, ~~sous réserve des moyens disponibles selon le budget approuvé par le Grand Conseil et des compétences financières des organes concernés,~~ subventionner les investissements pour des solutions plus adaptées et moins onéreuses empruntant les routes communales et privées. Le présent plan sectoriel ne déclenche toutefois pas directement les investissements du canton. Ceux-ci sont prédéfinis dans le plan du réseau routier, le crédit-cadre d'investissement routier, le crédit-cadre pour le gros entretien, les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) et les projets d'agglomération. En montrant certaines couloirs et certaines lacunes du réseau et en distinguant les itinéraires prioritaires, les liaisons principales principaux et le réseau de base selon le potentiel de circulation à vélo existant pour les trajets quotidiens, le plan sectoriel aide cependant à définir les mesures prioritaires.

Le plan sectoriel constitue pour le canton l'instrument qui permet de mettre en œuvre les prescriptions légales et du plan directeur concernant le trafic cycliste ainsi que de coordonner celles-ci avec d'autres projets ayant une incidence spatiale dans le canton de Berne, dans les cantons voisins et au niveau fédéral. Il vise également à garantir que le réseau des itinéraires ~~nationaux et régionaux~~ de « La Suisse à vélo », qui a été mis en place par la Fondation SuisseMobile avec l'aide des pouvoirs publics ces 20-25 dernières années ~~et compte aujourd'hui plus de 1400 kilomètres,~~ soit conservé et développé à bon escient. Le trafic quotidien et le trafic de loisirs ne s'inscrivent pas en concurrence, mais se complètent. ~~Coordonner ces~~ La coordination de ces deux aspects est aussi l'un des objectifs du plan sectoriel.

~~Le présent document est une version entièrement remaniée du plan du 22 décembre 2004 (anciennement appelé « Plan directeur cantonal pour le trafic cycliste »). D'un point de vue thématique, celui-ci va plus loin que le précédent, puisqu'il traite non seulement du trafic quotidien, mais aussi du trafic de loisirs. En ce qui concerne la circulation quotidienne, il se focalise clairement sur le réseau~~

~~cantonal des liaisons principales et de base et clarifie en même temps la compétence du canton en la matière. Il se fonde à cette fin sur une analyse de potentiel. Pour qu'un itinéraire cycliste assure une fonction de réseau cantonal, il doit présenter un potentiel de trafic cycliste moyen (réseau de base) à élevé (liaisons principales). Il appartient aux régions et aux communes de coordonner, dans leur planification, leur réseau cyclable avec le présent plan sectoriel et de le densifier de leur propre initiative.~~

~~Le nouveau plan sectoriel se focalise sur l'importance des différentes mailles du réseau pour la circulation à vélo. Il donne ainsi la priorité aux itinéraires importants pour ce mode de circulation. Il ne règle volontairement pas la question de savoir si des mesures sont nécessaires sur tel ou tel tronçon, et précise encore moins lesquelles. Car pour déterminer si une mesure est adéquate et à un coût proportionnellement raisonnable, des études détaillées sont indispensables, et celles-ci n'ont pas leur place dans un plan sectoriel. C'est aux responsables de l'aménagement et aux propriétaires des routes qu'il incombe de définir les mesures concrètes au cas par cas et de les réaliser en fonction des moyens disponibles, en se fondant sur une évaluation globale de la situation sur place et en impliquant les autres services concernés.~~

Les principes mis en évidence sur fond gris dans les chapitres qui suivent ont un caractère contraignant pour les autorités. Ils régissent l'application du plan sectoriel et le développement du réseau cyclable pour le trafic quotidien et de loisirs par les autorités compétentes au niveau des communes, des régions, du canton, des cantons voisins, ainsi que de la Confédération. Dans ce domaine, l'Office cantonal des ponts et chaussées collabore étroitement avec les organisations spécialisées, en particulier la Fondation SuisseMobile et PRO VELO Canton de Berne.

1 Einleitung

1.1 Aufbau des Sachplans

Der Sachplan besteht aus einem zweisprachig konzipierten Dokument, das Text- und Kartenteil umfasst. Er weist folgende Gliederung auf:

- Kapitel 1 gibt eine Einführung in den Sachplan Veloverkehr und ~~die seine Ziele. Damit wird auch das Leitbild Velo aus dem Jahr 1999 abgelöst.~~
- Kapitel 2 enthält die notwendigen Grundsätze zu Zweck und Inhalt des Sachplans, definiert sachplanrelevante Vorhaben und regelt die Änderung des Sachplans sowie die Zusammenarbeit.
- Kapitel 3 enthält die Kriterien der Netzentwicklung und die Qualitätsanforderungen für die Planung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion.
- Kapitel 4 regelt die Zuständigkeiten und die Finanzierung.
- Kapitel 5 legt die Linienführung der Velorouten im Kartenteil mit Legende und Atlas fest.³

Im Anhang schliesslich finden sich die Objektlisten der Netzlücken (Alltagsverkehr) und Routenoptimierungen (Freizeitverkehr), die Adressaten des Sachplans, ein Glossar mit der Erklärung der wichtigsten Begriffe, die Grundlagen sowie die Quellen- und Urhebernachweise.

1.2 Gesetzlicher Auftrag

Der vorliegende Sachplan Veloverkehr (kurz Sachplan) setzt Art. 45 ~~des seit dem 1. Januar 2009 geltenden~~ Strassengesetzes um:

Art. 45 Kantonaler Sachplan Veloverkehr

¹ Der Regierungsrat erlässt den kantonalen Sachplan Veloverkehr.

² Mit dem kantonalen Sachplan Veloverkehr werden die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr festgelegt. Es sind dies

- a kantonale Velorouten auf und entlang von Kantonsstrassen und von Nationalstrassen dritter Klasse,
- b Velorouten mit kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen,
- c wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen.

Der Sachplan bildet die Grundlage für den Vollzug folgender Aufgaben gemäss Strassengesetz:

Art. 46 Kantonale Velorouten

¹ Der Kanton baut, betreibt und unterhält die für die Velorouten nach Artikel 45 Absatz 2 Buchstaben a und b nötigen Wegabschnitte.

² Für das Bewilligungsverfahren gelten die Bestimmungen über die Bewilligung von Kantonsstrassen.

Art. 47 Kommunale Velorouten

Die Gemeinden planen, bauen und unterhalten die kommunalen Velorouten.

Art. 48 Signalisation

Der Kanton signalisiert alle Velorouten nach Artikel 45 Absatz 2.

Art. 59 Beiträge an Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen

¹ Der Kanton leistet Beiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen nach Artikel 45 Absatz 2 Buchstabe c.

² Der Beitrag beträgt 40 Prozent der Kosten.

³ Zur besseren Darstellung der Linienführung kann die Sachplankarte im Geoportal (<https://www.geo.apps.be.ch/de>) aufgerufen werden.

1.3 Einbettung in die kantonale Richtplanung

Der Sachplan Veloverkehr ergänzt den kantonalen Richtplan bezüglich des Sachbereichs Veloverkehr ~~entsprechend der Strategie B2 mit dem Ziel:~~ Den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen, indem attraktive und sichere Wegnetze geschaffen werden. Der Sachplan konkretisiert dabei insbesondere folgende Zielsetzungen des Richtplans des Kantons Bern:

- B17: Der Kanton legt in Zusammenarbeit mit den Gemeinden attraktive Wanderrouthen- und Velowanderrouthenetze fest, welche die Bedürfnisse nach hartbelagsfreien Wanderwegen und verkehrsarmen respektive verkehrsberuhigten Velowanderrouthen berücksichtigen, optimal mit den Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verknüpft sind und, unter Berücksichtigung der historischen Verkehrswege der Schweiz, touristisch attraktive Destinationen erschliessen. Die Gemeinden legen bei Bedarf weitere Freizeitrouthenetze fest, insbesondere für Mountainbiking, ggf. für Skating, Spazieren mit Kinderwagen oder Rollstühlen etc. Gemeindeübergreifende Freizeitrouthenetze werden nötigenfalls durch die Regionen koordiniert.
- B21: ~~Der Kanton fördert den Fuss- und Veloverkehr schwergewichtig in den Agglomerationen und Zentren, in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten und im Zusammenhang mit der Optimierung der Mobilitätsketten sowie im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs. Deshalb findet der Langsamverkehr auch Eingang in die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sowie in die Agglomerationsprogramme. Damit sich der Langsamverkehr als tragende Säule der Feinerschliessung im Personenverkehr etabliert, sorgt der Kanton in seinem Zuständigkeitsbereich für sichere und attraktive Infrastrukturen und unterstützt die Gemeinden und Regionen mit Beiträgen an Investitionen im Rahmen des Strassengesetzes und der kantonalen Sachpläne Wanderrouthenetz, Veloverkehr und des Strassennetzplans. Der Kanton fördert den Veloverkehr schwergewichtig in den Agglomerationen und Zentren, in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten und im Zusammenhang mit der Optimierung der Mobilitätsketten sowie im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs. Der Kanton sorgt⁴ für sichere und attraktive Infrastrukturen für den Langsamverkehr, damit sich dieser als tragende Säule der Feinerschliessung im Personenverkehr etabliert.~~
- B83: ~~Der Kanton sorgt für ein attraktives und sicheres Netz an Velorouthen für den Veloalltags- und den Velofreizeitverkehr. Er berücksichtigt die Anliegen des Langsamverkehrs bei Planung, Bau und Betrieb der Strassen. Der Kanton sorgt für ein attraktives und sicheres Basisrouthenetz für den Veloalltags- und den Velofreizeitverkehr. Er berücksichtigt die Anliegen des Langsamverkehrs bei der Planung und beim Bau der Strassen.~~
- B85: ~~Der Sachplan Wanderrouthenetz und der Sachplan Veloverkehr sind Führungs-, Planungs- und Informationsinstrumente, mit welchen der Kanton die gesetzlichen Vorgaben von Bund und Kanton räumlich umsetzt. Die Sachpläne schaffen Transparenz und stellen die langfristige Nutzung der Velo- und der Wanderrouthen planerisch sicher. Sie fördern die frühzeitige Abstimmung der Planungen zwischen den raumwirksam tätigen Behörden von Bund, Kanton, Nachbarkantonen, Regionen und Gemeinden. Basierend auf der neuen Strassengesetzgebung überführt der Kanton den Richtplan Veloverkehr vom 22. Dezember 2004 in den Sachplan Veloverkehr. Der neue Sachplan wird als Führungs-, Planungs- und Informationsinstrument konzipiert, mit welchem der Kanton die gesetzlichen Vorgaben von Bund und Kanton räumlich umsetzt. Die Sachpläne schaffen Transparenz und stellen die langfristige Nutzung der Velorouthen planerisch sicher. Er fördert die frühzeitige Abstimmung der Planungen zwischen den raumwirksam tätigen Behörden von Bund, Kanton, Nachbarkantonen, Regionen und Gemeinden.~~

1.4 Strategie und Ziele

Der Sachplan konkretisiert die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern vom August 2008 für den Bereich Veloverkehr. Gemäss dem Lösungsansatz „Verlagern“ muss sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr vergrössern. Die Strategie Fuss- und Veloverkehr umfasst dazu folgende Teilstrategien:

- a) Der Fuss- und der Veloverkehr (Langsamverkehr) sind die tragenden Säulen der Feinerschliessung im Personenverkehr:

⁴-Unter Vorbehalt der verfügbaren Mittel gemäss dem vom Grosse Rat genehmigten Budget und der Finanzkompetenzen der Organe.

In dicht besiedelten Räumen steht ein direktes und attraktives Langsamverkehrsnetz zur Verfügung. Die Wegverbindungen müssen untereinander und mit allen wichtigen Zielen vernetzt sein und attraktive Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln herstellen. Schwachstellen und Netzlücken werden gezielt erhoben und beseitigt. Dank geeigneter Massnahmen wird ein zunehmender Teil aller Wege in Städten und Agglomerationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

- b) Die Infrastrukturen für den Langsamverkehr sind sicher und attraktiv:

Die Wegverbindungen müssen sicher sein. Besondere Beachtung wird sicheren Schulwegen geschenkt.

- c) Der Langsamverkehr im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs wird gefördert:

Mit einem dichten Netz von Wander- und Velorouten im ganzen Kanton wird der Anteil der Wege des Langsamverkehrs im Bereich Tourismus und Freizeit erhöht.

Dabei stellen sich im Veloverkehr besondere Herausforderungen:

- Das Velo hat im Alltagsverkehr ~~in den letzten zehn Jahregemäss den Mikrozensen 2005 und 2010~~ Verkehrsanteile sowohl an den öffentlichen Verkehr als auch den motorisierten Individualverkehr verloren. Bei der nach wie vor veloaktivsten Zielgruppe, den Kindern und Jugendlichen, sind im Kanton Bern die geradelten Verkehrsanteile dramatisch zurückgegangen, was sich beim Verkehrszweck Ausbildung am stärksten niederschlägt. Mit einem leicht erstarkten Anteil des Veloverkehrs zeigt der Mikrozensus 2015 eine zaghafte Wende. Damit daraus ein positiver Trend wird, muss auch die Veloinfrastruktur weiterentwickelt werden.⁵
- Es gibt verstärkt Hinweise auf eine hohe Sensibilität grosser Bevölkerungskreise auf fehlende (subjektiv empfundene) Sicherheit. Unbegleitete Kinder und weniger geübte Erwachsene favorisieren Velorouten auf verkehrarmen Strassen.
- Aus Velo- und Tourismuskreisen kommt die Forderung nach schnellen, sicheren und attraktiven Veloverbindungen, die abseits stark befahrener Strassen und vortrittsberechtigt geführt sind (Velobahnen/Vorrangrouten).
- Die knappen finanziellen Mittel erschweren den Ausbau von Hauptverkehrsstrassen zugunsten des Veloverkehrs.
- E-Bikes erweitern den Nutzerkreis und machen Velofahren auch in hügeligem Gelände und über längere Distanzen attraktiv. Die vermehrt verkehrenden E-Bikes füllen dabei ~~teilweise~~ die Lücke der ~~zahlenmässig seit den 90er-Jahren~~ stark zurückgegangenen Motorfahräder ~~zunehmend wieder aus.~~⁶ ~~Damit ändern E-Bikes wenig an den Anforderungen an die Infrastruktur, der Grundsatz der Koexistenz gilt auch zwischen den verschiedenen Velogruppen. Wo jedoch z.B. aus Gründen der Sicherheit eine Trennung der schnellen E-Bikes mit Tretunterstützung bis 45 km/h (inkl. der Motorfahräder) von konventionellen Velos (inkl. E-Bikes mit geringerer Tretunterstützung) nötig ist, kann das SSV-Signal 2.14, Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahräder zum Einsatz kommen.~~

Diesen Herausforderungen trägt der vorliegende Sachplan Rechnung. Planung, Bau und Unterhalt eines zweckmässigen Veloroutennetzes ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Kanton, Regionen und Gemeinden. ~~Der Statt dem~~ kostspieligen Ausbau von Kantonsstrassen kann ~~dort keine Alternative sein, wo~~ eine Veloroute mit kantonaler Netzfunktion ~~fallweise~~ zweckmässiger und kostengünstiger ~~auch~~ auf ~~einer~~ Gemeinde- oder Privatstrassen ~~oder kantonalen Radwegen zu führen ist geführt werden~~. Es gilt das Prinzip der Verhältnismässigkeit. Daher legt der Sachplan ~~Velorouten~~ wo sinnvoll und möglich ~~vermehrt Velorouten~~ abseits der Kantonsstrassen auf weniger befahrene Gemeinde- und Privatstrassen. Dies entspricht dem Bedürfnis breiter Bevölkerungskreise nach verkehrarmen und sicheren Velorouten oft besser, als der Ausbau der Kantonsstrasse. An zweckmässigeren und kostengünstigeren velobedingten Investitionen auf Gemeinde- und Privatstrassen leistet der Kanton Beiträge. Damit werden pro Kantonsfranken deutlich längere

⁵ Mikrozensus Mobilität und Verkehr. Velonutzung 2000 - 2015 im Kanton Bern. TBA. 2018

⁶ -Insgesamt hat sich der Bestand von Motorfahrädern (inkl. E-Bikes mit Nummernschildern) seit den 90er-Jahren in der Schweiz mehr als halbiert.

Routenabschnitte mit kantonaler Netzfunktion geschaffen und aufgewertet, als dies bei Investitionen in Kantonsstrassen der Fall ist.

Ergänzend zu den Anstrengungen für den Veloalltagsverkehr engagiert sich der Kanton für die Optimierung der Freizeitroutes. Nebst der Förderung des Velotourismus wird damit noch ein weiteres Ziel verfolgt. Sind diese Routen nämlich für alle Bevölkerungs- und Altersgruppen familientauglich ausgelegt, bieten sie auch Personen, welche das Velo im Alltag heute meiden, ein positives Erlebnis. Das kann der erste Schritt zur Velonutzung auch im Alltag sein.

Damit ist jedoch die Veloplanung nicht zu Ende. Die Routen mit kantonaler Netzfunktion sind insbesondere durch die Regionen-Städte und Gemeinden weiter zu verdichten. Dabei ist der Veloverkehr nicht nur sektoriell zu planen, sondern in die Verkehrsplanung gesamthaft einzubetten. Sammel- und Erschliessungsstrassen mit hoher Bedeutung für den Veloverkehr sind für diesen attraktiv zu machen, indem sie wo möglich vom Motorfahrzeugverkehr entlastet, der verbleibende Verkehr beruhigt und der Veloverkehr vortrittsberechtigt wird. Die Vortrittsregelung entlang wichtiger Velorouten ist bei jedem Knoten zu prüfen. Kreuzen wichtige Velorouten untergeordnete Erschliessungs- und Sammelstrassen, ist we-sinnvollnach Möglichkeit der Veloroute Vorfahrt einzuräumen. Lichtsignalanlagen sind bewusst auch auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs hin zu optimieren. Mit diesen Massnahmen führen Velorouten den Veloverkehr schnell und sicher zum Ziel. Verbesserungen und Chancen für den Veloverkehr werden der Öffentlichkeit in geeigneter Weise kommuniziert. Insgesamt schafft das die Voraussetzungen, um den Veloanteil am Gesamtverkehr zu erhöhen.

1.5 Zweck, Inhalt und Form

Der Sachplan zeigt die räumlichen und organisatorischen Anweisungen zur Abstimmung und planerischen Sicherstellung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion. Der Sachplan fördert die frühzeitige Abstimmung der überörtlichen Planungen untereinander und die Koordination mit den Behörden des Kantons, der Nachbarkantone, des Bundes sowie der Regionen und Gemeinden. Er umfasst:

- Die notwendigen Grundsätze für die Abstimmung von raumwirksamen Tätigkeiten, welche Velorouten mit kantonaler Netzfunktion betreffen.
- Die Methodik der Netzentwicklung für den Alltagsverkehr und die Weiterentwicklung des Freizeitverkehrs.
- Die Festlegung der Alltagsrouten-Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Alltagsverkehr:
 - Bezeichnung von Korridoren für die Planung zur Prüfung von Vorrangrouten.
 - Bezeichnung von Nationalstrassen dritter Klasse, Kantonsstrassen, kantonalen Radwegen, Gemeinde- und Privatstrassen als Vorrangrouten, Hauptverbindungen oder Basisnetz.
 - Korridore, in denen die definitive Routenführung noch zu bestimmen ist, sowie physische und qualitative Netzlücken auf Veloalltagsrouten. Diese sind in der Karte mit Ordnungsnummer eingetragen. Die zugehörige Objektliste in Anhang 1.1 enthält weitere-zusätzliche Informationen, und klärt die Zuständigkeiten sowie das weitere Vorgehen.
- Die Festlegung der Freizeitroutes-Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Velofreizeitverkehr:
 - Der bestehende Verlauf der nationalen und regionalen Velolandrouten von SchweizMobil, soweit es sich um überkommunale, regionale Routen handelt, die mit ordentlichen Verfahren festgelegt wurden.
 - Geplante Netzoptimierungen und -ergänzungen, die in der Karte mit Ordnungsnummer eingetragen sind. Die zugehörige Objektliste in Anhang 1.2 enthält weitere-zusätzliche Informationen, den Stand der Koordination und klärt die Zuständigkeiten sowie das weitere Vorgehen.
- Die informative Darstellung:
 - Der Velonetze der Regionen und Nachbarkantone, soweit vorhanden.

- o Der ~~lokalen Velolandrouten sowie der nationalen und regionalen~~ Mountainbikerouten von SchweizMobil.

Die Festlegung der Routen-Velorouten mit kantonaler Netzfunktion erfolgt in der Sachplankarte, die in Form eines als Atlas im Massstab 1 : 50'000 im vorliegenden Sachplan integriert ist.⁷ Mit der Sachplanung auf Grundlage der groben Landeskarte können naturgemäss nicht alle örtlichen Gegebenheiten bereits berücksichtigt werden. Vielmehr fokussiert der neue Sachplan auf die Bedeutung der einzelnen Netzteile für den Veloverkehr. Er setzt damit Prioritäten bei jenen Routen, wo eine grosse Wirkung für den Veloverkehr zu erwarten ist. Ob und falls ja welche Massnahmen auf den jeweiligen Strecken konkret nötig sind, lässt er bewusst ebenso offen wie die Festlegung eines bestimmten Trasses. Damit wird vermieden, dass Massnahmen vorgesehen werden, wo bei genauer Betrachtung keine nötig sind, respektive keine Massnahmen vorgesehen werden, wo tatsächlich ein Bedarf besteht. Auch die Beurteilung, ob eine Massnahme noch innerhalb des bestehenden Strassenraums mittels Markierung oder nur mit einer Strassenverbreiterung möglich ist, erfordert eine detaillierte Projektierung, die auf Sachplanebene nicht stufengerecht ist.

Es ist Sache der jeweiligen Planungsträger und Strasseneigentümer, die konkreten Massnahmen und die Wahl des konkreten Trasses im Einzelnen aufgrund einer Gesamtbeurteilung der Situation vor Ort und in Zusammenarbeit mit den weiteren beteiligten Stellen zu bestimmen und im Rahmen der verfügbaren Mittel zu realisieren. Dabei können Velorouten mit kantonaler Netzfunktion mit den entsprechenden Verfahren gemäss Kap. 2.6.1 auf zweckmässigere Strassen und Wege verlegt werden.

~~Übersicht über die Inhalte sowie Änderungen und Neuerungen zwischen altem Richtplan und neuem Sachplan:~~

Tabelle 1: Änderungsübersicht	Richtplan-Veloverkehr 2004	Sachplan-Veloverkehr 2014
Leitbild Velo	separat	integriert
Grundsätze für die Abstimmung von raumwirksamen Tätigkeiten, welche die Velorouten betreffen	summarisch	erweitert
Festlegung der Freizeitrouten	auf KS	ganzes Netz
Festlegung der Alltagsrouten	ja	geändert (Art. 45 SV)
Potenzialanalyse und Priorisierung der Alltagsrouten	nein	ja
Massnahmenbedarf	ja	fokussiert auf ausgewiesene Netzlücken
Massnahmen	Stossrichtung schematisch vorgegeben	im Rahmen der Projektierung festzulegen
Vorgehen bei Nachführung und Anpassung des Sachplans	nein	ja
Regelung von Eingriffen in das Routennetz	nein	ja

1.6 Verbindlichkeit und Adressaten

Der Sachplan Veloverkehr umfasst sowohl behördenverbindliche ~~Teile~~ als auch informative Teile. Die für kantonale, regionale und kommunale Behörden im Kanton Bern verbindlichen Teile sind grau hervorgehoben. Behördenverbindlich sind zudem die Festlegungen im Kartenteil gemäss Legende (Kap. 5.1).

Der Sachplan Veloverkehr und seine Änderungen richten sich an folgende Hauptadressaten (soweit betroffen):

- Oberingenieurkreise des kantonalen Tiefbauamtes (~~TBA-OIK~~)
- weitere kantonale Behörden und Fachstellen

⁷ Der Verlauf der Velorouten kann überdies im Geoportal des Kantons Bern in beliebigem Massstab dargestellt und mit weiteren Themen verknüpft werden (<https://www.geo.apps.be.ch/de>).

- Regionalkonferenzen ~~(RK)~~ und Planungsregionen ~~(PR)~~ (kurz Regionen)
- Gemeinden ~~(G)~~
- Bundesamt für Strassen ~~(ASTRA)~~
- Nachbarkantone
- SchweizMobil

Eine detaillierte Liste der Adressaten findet sich im Anhang 2. Soweit sie betroffen sind, werden der Sachplan und seine Änderungen den dort aufgeführten Stellen von Amtes wegen zugestellt.

1.7 **Mitwirkung, Änderungen und Ausblick**

~~Die öffentliche Mitwirkung zum Sachplan Veloverkehr fand vom 18. Februar bis 19. März 2014 statt, die Anhörung der Behörden von Kanton, Regionen, Gemeinden, Bund, Nachbarkantonen, Parteien und Verbänden (Adressaten des Sachplans) dauerte bis zum 18. April 2014.~~

Da nur Pläne mit gültigen und aktuellen Festlegungen die Funktion als Führungs-, Planungs- und Informationsinstrument zu erfüllen vermögen, wird der Sachplan bei Bedarf nachgeführt oder angepasst. Er ist jedenfalls dann zu überprüfen und nötigenfalls gesamthaft zu überarbeiten oder anzupassen, wenn sich die Verhältnisse wesentlich geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

2 Grundsätze

2.1 Zweck

Der vorliegende Sachplan Veloverkehr ist das Führungs-, Planungs- und Informationsinstrument des Kantons. Der Sachplan:

- stimmt überörtliche Planungen untereinander ab und koordiniert diese mit den Behörden von Bund, Kanton, Nachbarkantonen, Regionen und Gemeinden.
- dient als Grundlage für die kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen sowie die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) inkl. den Agglomerationsprogrammen.
- trägt zur qualitativen Optimierung und nachhaltigen Entwicklung des Routennetzes bei.
- dient als Grundlage für die Beurteilung von Eingriffen in das Routennetz.
- bildet die Grundlage zur Ausrichtung von Kantonsbeiträgen gemäss Art. 59 SG.⁸
- regelt das Verfahren für Nachführungen und Anpassungen.

2.2 Inhalt

Der vorliegende Sachplan ~~Veloverkehr~~:

- legt die nötigen Grundsätze für die Planung von Velorouten und ~~das Verfahren den Vollzug~~ fest.
- präzisiert das Sachplanverfahren.
- legt die Veloalltags- und -freizeitrouten mit kantonaler Netzfunktion ~~in der Sachplankarte (vgl. Kap. 5) geographisch-geografisch~~ fest.
- legt Korridore geografisch fest, in denen die nötigen Massnahmen für die Realisierung von Vorrangrouten geprüft oder die konkrete Führung von Velorouten mit kantonaler Netzfunktion untersucht respektive Vorrangrouten geprüft werden.
- legt physische und qualitative Netzlücken geografisch fest.
- ~~Die Sachplankarte in Kap. 5 zeigt informativ ferner informativ~~ die weiteren Kantonsstrassen mit Veloverkehr aber geringem Velopotenzial₇.
- stellt die Velonetze der Regionen und Nachbarkantone informativ sowie dar.
- ~~die Velolandrouten (lokal) und zeigt informativ die~~ Mountainbikerouten (nat./reg.) von SchweizMobil₇, ~~soweit diese die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion ergänzen.~~

2.3 Abgrenzung zu anderen Wegen und Anlagen

Nicht Gegenstände des vorliegenden Sachplans sind insbesondere:

- Kommunale Velonetze.
- Die übrigen Freizeitverkehrsnetze von SchweizMobil, insbesondere Mountainbike-Routen, Skating und Kanu.
- Mountainbike-Pisten und -Anlagen MTB-Downhill- und Trainingsstrecken etc.
- Abstellplätze für Fahrräder (vgl. Art. 54a BauV) und sowie Bike-and-ride-Anlagen und Velostationen₇ (Inhalt Strassennetzplan, soweit von regionaler Bedeutung).
- Wanderwege (Inhalt Sachplan Wanderroutennetz).

⁸ In Verbindung mit der Richtlinie Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen (TBA, 20122018).

2.4 Ausarbeitungsverfahren

In Analogie zu Art. 26 SV und zum Sachplan Wanderroutennetz arbeitet das Tiefbauamt den Sachplan Veloverkehr aus und führt die Mitwirkung durch. Das Verfahren und die Wirkung richten sich nach der Baugesetzgebung. Nach der Einarbeitung der Mitwirkungsergebnisse wird der Sachplan Veloverkehr mit dem Erlass durch den Regierungsrat rechtskräftig (Art. 45 SG).

~~Er ersetzt den Plan vom 22. Dezember 2004 (in alter Terminologie „Kantonaler Richtplan Veloverkehr“) und das Leitbild Velo vom September 1999.~~

2.5 ~~Festlegungen und Abstimmungskategorien⁹ (aufgehoben)~~

~~Der Sachplan umfasst Festsetzungen, Zwischenergebnisse und Vororientierungen sowie Grundsätze. Diese Festlegungen bilden Gegenstand des Beschlusstils des Sachplans und sind behördenverbindlich:~~

~~**Festsetzungen:** Die im Sachplan festgesetzten Velorouten sind raumplanerisch abschliessend abgestimmt. Insbesondere die Freizeitrouten sind im Gelände signalisiert (resp. zu signalisieren).~~

~~**Zwischenergebnisse:** Velorouten, die erst teilweise abgestimmt sind, werden im Sachplan als Zwischenergebnis festgelegt. Die Strasseneigentümer resp. die Gemeinden sorgen für die noch nötige Abstimmung. Bei geplanten Verlegungen von Freizeitrouten mit Koordinationsstand Zwischenergebnis wird der bestehende Routenverlauf in der Sachplankarte als aufzuhebend dargestellt.~~

~~**Vororientierungen:** Ideen für neue oder zu verlegende Velorouten, über welche die Abstimmung noch nicht erfolgt ist, werden als Vororientierung festgelegt. Sie sind auch bezüglich ihrer Linienführung noch nicht abschliessend definiert. Die Strasseneigentümer resp. die Gemeinden konkretisieren das Vorhaben unter Einbezug der Betroffenen. Optimierungen von Freizeitrouten mit Koordinationsstand Vororientierung gelten als mögliche Variante zum bestehenden Routenverlauf, welcher in der Sachplankarte daher festgesetzt wird.~~

~~**Grundsätze:** Grundsätze bedürfen keiner Zuordnung zu einer Abstimmungskategorie. Sie sind einer Festsetzung gleichgesetzt.~~

2.6 Änderungen des Sachplans

Zur Vermeidung von Schwierigkeiten im Vollzug wird der Sachplan alle zwei Jahre überprüft und bei Bedarf geändert. Dabei soll das Sachplanverfahren mit einem sachgerechten Verwaltungsaufwand bewältigt werden.

Bei Bedarf ~~wird die Linienführung im~~ werden der Kartenteil und die Objektlisten im Anhang 1 des Sachplans aktualisiert. Eine Aktualisierung erfolgt immer, wenn ein Wegabschnitt-Element Gegenstand einer Sachplanänderung (Nachführung, Anpassung oder gesamthafte Überarbeitung) ist. Die Aktualisierung des Kartenteils kann sich auf einzelne Atlasblätter oder auf die elektronische Darstellung im Geportal beschränken.

Sachplanänderungen werden in geeigneter Weise publiziert.¹⁰

2.6.1 Nachführung

Im Sinne von Art. 26 Abs. 2 SV und in Verbindung mit Art. 117 Abs. 1 BauV wird der Sachplan von der Bau-, und Verkehrs- und Energiedirektion nachgeführt. Nachführungen umfassen:

- Unerhebliche oder gemäss Sachplan geplante Verlegungen von Freizeitrouten auf bestehende, dem Veloverkehr gewidmete Wege, wenn die betroffenen Gemeinden, SchweizMobil und ggf. weitere direkt betroffene Stellen und Private angehört wurden.

⁹ Die Abstimmungskategorien richten sich nach Art. 5 Abs. 2 Raumplanungsverordnung, RPV [SR 700.1].

¹⁰ Eine aktuelle Version der Sachplankarte ist dem Geportal (<https://www.geo.apps.be.ch/de>) zu entnehmen.

- Geänderte Routenverläufe oder Routenaufhebungen in Folge rechtskräftig gewordener Strassenpläne, Baubewilligungen, Korridorstudien etc. oder genehmigter Korridorstudien und Plänen der Regionen nach erfolgter Mitwirkung.
- ~~Die Überführung der Abstimmungskategorie einer Vororientierung in ein Zwischenergebnis respektive eines Zwischenergebnisses in eine Festsetzung, soweit das Vorhaben Gegenstand einer früheren Mitwirkung war und die räumlichen Konflikte mit anderen Nutzungen bereinigt werden konnten.~~
- Das Bereinigen der informativen Karteninhalte.
- Das Bereinigen von Planungenauigkeiten.
- Bereinigungen anderer Sachplaninhalte aufgrund von Regierungsratsbeschlüssen.

2.6.2 Anpassung

Das ordentliche Sachplanverfahren ist zwingend notwendig, falls:wenn Grundsätze festgelegt bzw. geändert oder grundsätzlich neue Netzelemente hinzugefügt oder entlassen werden.⁷

- ~~das Netz mit neuen Routen ergänzt wird,~~
- ~~die Zuordnung von Hauptverbindung und Basisnetz geändert wird,~~
- ~~Vorhaben aus dem Sachplan entlassen werden.~~

2.6.3 Mitwirkung

Den Anpassungen des Sachplans geht eine Zusammenarbeit der Behörden unter Einbezug von SchweizMobil (Velofreizeitverkehr) sowie eine Mitwirkung der Bevölkerung voraus (Art. 58 BauG). Die Mindestfrist für Mitwirkungen beträgt 30 Tage.

Die im Rahmen der Mitwirkung eingegangenen Hinweise und Anregungen werden im Mitwirkungsbericht beurteilt und ggf. direkt im Sachplan direkt umgesetzt, im Monitoringbericht Sachplan Veloverkehr (siehe unten) festgehalten oder zur Kenntnis genommen und im Mitwirkungsbericht aufgeführt.

2.6.4 Monitoring und Berichterstattung

Das Tiefbauamt erarbeitet periodisch einen Bericht über den Stand und die Entwicklung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion und der quantitativen Entwicklung des Veloverkehrs im Kanton Bern (Monitoringbericht Veloverkehr). In der Folge wird der Sachplan bei Bedarf angepasst (siehe oben) oder seine gesamthafte Überarbeitung über den ganzen Kanton oder einzelne Regionen veranlasst. Das Monitoring umfasst eine Analyse der Radverkehrsunfälle, was zugleich ein wichtiges Kriterium für die Priorisierung von Massnahmen zu Gunsten des Veloverkehrs bildet.

2.7 Zusammenarbeit

Die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten im Bereich der Velorouten findet sowohl auf kantonaler und regionaler Ebene wie auch auf Ebene der Gemeinden statt. Weitere Partner der Zusammenarbeit sind kantonale Behörden auf der einen Seite, private Organisationen wie SchweizMobil auf der anderen Seite. Mittels der gegenseitigen Information über die jeweiligen raumwirksamen Tätigkeiten werden Nutzungskonflikte frühzeitig erkannt und optimale Voraussetzungen für deren Abstimmung geschaffen.

Gemäss Artikel 1 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000, RPV [SR 700.1] befassen sich Behörden namentlich mit raumwirksamen Tätigkeiten, wenn sie:

- Richt- und Nutzungspläne, Konzepte und Sachpläne erarbeiten oder genehmigen.
- öffentliche oder im öffentlichen Interesse liegende Bauten und Anlagen planen, errichten, verändern oder nutzen.
- Konzessionen bzw. Bewilligungen erteilen oder Beiträge ausrichten.

Stellt eine Behörde fest, dass sie bei der Ausübung einer raumwirksamen Tätigkeit nach Art. 1 RPV Inhalte des Sachplans Veloverkehrs berühren könnte, nimmt sie Kontakt mit der federführenden kantonalen Stelle (vgl. Kap. 4.3) auf. Gemeinsam legen sie das weitere Vorgehen fest.

Temporäre und dauernde Eingriffe in Velorouten mit kantonaler Netzfunktion, welche die unbehinderte Befahrbarkeit für Velos in Frage stellen, sind dem Tiefbauamt, Dienstleistungszentrum zu melden. Temporäre Eingriffe können eine vorübergehende Umleitung des Veloverkehrs erforderlich machen. Diese ist mit dem Tiefbauamt vorgängig abzusprechen. Dauernde Eingriffe sind bewilligungspflichtig und machen eine dauernde Verlegung der Veloroute nötig.

Über Konflikte im Zusammenhang mit der Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten entscheidet der Regierungsrat (Art. 99 Abs. 1 BauG).

3 Planung von Velorouten mit kantonaler Netzfunktion

3.1 Leitsätze

Kantonale Netzfunktion von Velorouten bedeutet, dass es sich um überkommunale, regionale Routen handelt, die sich zu einem Netz ergänzen. Im Kanton Bern besteht soll ein zweckmässiges Veloroutennetz entstehen, welches sich an den Bedürfnissen der breiten Bevölkerung orientiert. Der Anteil der Velofahrenden im Alltag soll gesteigert sowie und der Velotourismus sollen gesteigert/gefördert werden. Die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion verbinden Orte-Quellen und Ziele auf attraktiven, das heisst sicheren, kohärenten, direkten und komfortablen Routen. Kohärent sind Routen, welche den Veloverkehr ohne Unterbrüche und willkürliche/unerwartete Führungswechsel aufnehmen und leiten. Dabei wird dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Velofahrenden Rechnung getragen. Entlang stark befahrener Strassen, insbesondere auf längeren Abschnitten ausserorts, wird vermehrt fallweise ein Angebot für den Veloverkehr auch abseits der Hauptverkehrsstrasse in Betracht gezogen. Velorouten mit kantonaler Netzfunktion auf Gemeinde- und Privatstrassen können mit Beiträgen gemäss Art. 59 SG gefördert werden.

Seine beschränkten finanziellen Mittel setzt der Kanton dort ein, wo sie die grösste Wirkung entfalten und die Massnahmen verhältnismässig sind. Die Einteilung der Alltagsrouten in Vorrangrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz erleichtert die Prioritätensetzung. Die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen auf Kantonsstrassen richtet sich nach der Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen (TBA, 2014/2017). Verläuft eine Veloroute abseits der Kantonsstrasse, so werden auf der Kantonsstrasse die Bedürfnisse des verbleibenden Veloverkehrs berücksichtigt, insbesondere des Quell- und Zielverkehrs. Steht abseits der Kantonsstrasse eine attraktive Veloroute zur Verfügung, so ist lediglich noch die verbleibende Bedeutung der Kantonsstrasse für den Veloverkehr in die Beurteilung einzubeziehen. Die Kantonsstrasse muss in diesen Fällen für den Veloverkehr häufig nicht zusätzlich ausgebaut werden.

Die Planung von Velorouten erfolgt im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen, einschlägigen Normen¹¹ und des Handbuchs Planung von Velorouten.¹² (ASTRA / SchweizMobil / FVS, 2008) Die konkrete Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen richtet sich nach der Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr¹³ (TBA, 2014) und wird auf Projektebene im Strassenplan oder Bauprojekt festgelegt.

3.2 Alltagsverkehr

3.2.1 Velopotenzial und Prioritätensetzung

Die gemäss vorliegendem Sachplan festgelegten Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Alltagsverkehr basieren auf dem ermittelten Velopotenzial. Dieses sagt aus, ob viele, einige oder nur wenige Velofahrende auf den jeweiligen Abschnitten des Strassennetzes zu erwarten sind, falls die Qualität der Strecke von der Mehrheit der Bevölkerung als subjektiv sicher und attraktiv eingestuft wird. Ist ein hohes Potenzial ausgewiesen, können mit einer ansprechenden Route viele Velofahrende mobilisiert werden. Demgegenüber entfalten gleichwertige Routen an Orten mit wenig Potenzial nur eine geringe Wirkung auf das Veloverkehrsaufkommen.

Zur Bestimmung des Velopotenzials wurde ein neues GIS-basiertes Modell-Verfahren entwickelt und angewandt. Es ermöglicht objektive Aussagen zum möglichen Veloverkehrsaufkommen auf verschiedenen Netzabschnitten und basiert auf einem Nachfragemodell in Anlehnung an das Gravitationsgesetz, nach dem die Anziehung mit zunehmender Distanz im Quadrat abnimmt. Das Modell berücksichtigt Faktoren wie etwa durchschnittliche Velodistanzen, Leistungskilometer (Höhenmeter), Schulwege¹⁴, Freizeitrouten und die Anziehung durch Bahnhöfe, zentrale Orte und Entwicklungsschwerpunkte. Neben georeferenzierten Daten zu Bevölkerungsstatistik und

¹¹ Norm SN 640 060, Leichter Zweiradverkehr, Grundlagen (VSS, 1994).

¹² ASTRA, SchweizMobil, Fussverkehr Schweiz, 2008.

¹³ TBA, 2018.

¹⁴ Basierend auf der Erhebung der Schulwege in den Gemeinden (TBA, 2013 und 2017).

Arbeitsplätzen kam auch ein digitales Höhenmodell zum Einsatz. Im Gegensatz zu herkömmlichen Verkehrsmodellen mit relativ grossen Verkehrszellen und entsprechender Ungenauigkeit beim Veloverkehr wurde das Velopotenzial auf 300-m-Strassenabschnitte ermittelt, basierend auf dem Hektarraster der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen. Für jeden Strassenabschnitt wurde ein spezifisches Velopotenzial berechnet und in einem Übersichtsplan dargestellt. Dieser Plan Die Potenzialanalyse war bildet die Grundlage für die Festlegung der Korridore für zur Prüfung von Vorrangrouten, der Hauptverbindungen und des Basisnetzes. Das Modell-Verfahren kann künftig auch bei geänderten Verhältnissen eingesetzt werden, um die Auswirkungen auf das Velopotenzial objektiv zu beurteilen und den Sachplan sachgerecht anzupassen.

Die in der Sachplankarte und den Objektlisten in Anhang 1.1 ausgewiesenen Korridore, weisen auf fehlende (physische) oder stark verbesserungswürdige (qualitative) Netzlücken im Veloalltagsnetz hin.

Verbesserungen für den Veloverkehr erfolgen prioritär bei in der Regel im Rahmen von sich bietenden Gelegenheiten, z. B. von Umgestaltungen oder Ausbauten am Strassennetz. Strassenneu- und -ausbauten sowie -umgestaltungen sind auf den Sachplan Veloverkehr abzustimmen. Beim baulichen und betrieblichen Strassenunterhalt sind Verbesserungen für den Veloverkehr systematisch zu prüfen und soweit verhältnismässig umzusetzen. Prioritär werden Massnahmen in den Korridoren für zur Prüfung von Vorrangrouten und auf den in Anhang 1.1 ausgewiesenen Netzlücken angestrebt, in zweiter und dritter Priorität auf den übrigen Hauptverbindungen und auf dem Basisnetz.

3.2.2 Vorrangrouten, Hauptverbindungen, Basisnetz und weitere Kantonstrassen

Velorouten mit kantonaler Netzfunktion können auf und entlang von Kantonsstrassen, von Nationalstrassen dritter Klasse, kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen sowie auf Gemeinde- und Privatstrassen liegen, die zweckmässig in das Netz integriert sind. Je nach Velopotenzial werden diese Velorouten in Vorrangrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz differenziert.

- Die Vorrangrouten bilden die höchste Ebene des Veloroutennetzes, sie liegen weitgehend in den Agglomerationen und schöpfen mit hochwertiger Ausgestaltung das gesamte Velopotenzial aus. Sie verknüpfen wichtige Ziele im Alltagsverkehr mit attraktiven, sicheren und schnellen Verbindungen. Sie sollen dort entstehen, wo eine grosse Anzahl von Personen die täglichen Wege auf ihnen zurücklegen kann. Vorrangrouten sind – soweit technisch machbar und verhältnismässig – gemäss den in der Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr festgehaltenen Standards auszugestalten.
- Die Hauptverbindungen weisen das grösste ein grosses Potenzial für den Veloalltagsverkehr auf. Auf Hauptverbindungen ist Grundsätzlich ist der Referenzstandard längs sowie quer gemäss der Arbeitshilfe Standards Kantonstrassen (TBA, 2011) grundsätzlich sowie die in der Arbeitshilfe Anlagen für Veloverkehr festgehaltenen Standards zu erfüllen.
- Das Basisnetz weist ein mittleres Potenzial für den Veloalltagsverkehr auf. Auf dem Basisnetz ist der Referenzstandard längs sowie quer gemäss der Arbeitshilfe Standards Kantonstrassen (TBA, 2011) sowie die in der Arbeitshilfe Anlagen für Veloverkehr festgehaltenen Standards weitgehend zu erfüllen.

Wo der Referenzstandard auf Kantonsstrassen mit verhältnismässigem Aufwand über längere Abschnitte nicht erreicht werden kann, ist eine alternative Führung des Veloverkehrs abseits der Kantonsstrasse zu prüfen. Das kann auf kantonalen Radwegen, Gemeinde- oder Privatstrassen erfolgen. Je nach verbleibender Bedeutung der Kantonsstrasse für den Veloverkehr sind dort ergänzende e punktuelle Massnahmen für den Veloverkehr zu ergreifen. Werden Velorouten abseits der Kantonsstrasse geführt, soll dies wo sinnvoll und möglich vortrittsberechtigt, direkt und ohne Überwindung zusätzlicher Höhenmeter erfolgen. Geeignet sind namentlich Führungen entlang von Gewässern, Bahnlinien und in eingeschränktem Mass auch Autobahnen, soweit die Immissionen nicht übermässig sind.

Kantonsstrassen mit kleinem Velopotenzial oder solche, wo das Velopotenzial weitgehend durch eine alternative Führung der Veloroute aufgenommen wird, sind in der Sachplankarte informativ als

„weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr“ dargestellt. Kantonsstrassen mit ausgeschilderten Velofahrverboten werden in der Sachplankarte nicht dargestellt.

3.2.3 Netzlücken

Die Festlegungen der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion im Sachplan berücksichtigen den derzeit bestehenden Standard für den Veloverkehr auf diesen Velorouten nicht. Im Sachplan werden lediglich die wichtigsten Lücken im kantonalen Velonetz festgelegt. Es gibt drei-vier Arten von Netzlücken:

- Korridore für die Planung zur Prüfung von Vorrangrouten, in welchen unter der Führung des kantonalen Tiefbauamtes die Linienführung von Vorrangrouten und die im Fall ihrer Realisierung erforderlichen Massnahmen zu definieren sind. Die Mit Studien wird klärt insbesondere die Machbarkeit und Verhältnismässigkeit der notwendigen Massnahmen geklärt in Relation zum Nutzen einer solchen von Vorrangroute. Sind die Massnahmen soweit umgesetzt, dass die in der Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr definierten Qualitätsanforderungen erfüllt werden, verleiht der Kanton das Label "Vorrangroute für den Veloverkehr" und ist für die entsprechende Signalisierung besorgt. Die Darstellung der Korridore für die Planung von Vorrangrouten erfolgt in Anhang 6.
- Korridore mit hohem Velopotenzial aber ungenügenden Verbindungen, wo die definitive Führung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion in einer vertieften Studie durch die Region in Zusammenarbeit mit dem TBA noch festzulegen ist.
- Physische Netzlücken weisen auf fehlende Verbindungen hin, wie etwa auf fehlende Brücken oder fehlende Radwege-Radwegabschnitte auf Wunschlinien abseits der bestehenden Strassen.
- Qualitative Netzlücken weisen auf Verbindungen hin, welche heute so beschaffen sind, dass eine grosse Zahl der Velofahrenden von ihrer Benützung abgehalten wird.

Die BehebungDas Schliessen der Netzlücken (vgl. gemäss Objektliste in Anhang 1.1) mit geeigneten und verhältnismässigen Massnahmen stellt eine vordringliche Aufgabe dar.

Für den Veloalltagverkehr wird die Führung auf Hartbelag angestrebt. Dies entspricht der Norm hinsichtlich Anforderungen an den Komfort und ermöglicht den Winterdienst und somit den ganzjährigen Betrieb der Anlage.

3.3 Freizeitverkehr

Bei den Freizeitrouten-Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Freizeitverkehr handelt es sich weitgehend um sind die bestehenden nationalen und regionalen Velolandrouten, soweit sie in einem ordentlichen Verfahren festgelegt wurden und in aller Regel von gemäss SchweizMobil kommuniziert werden. Diese ein- und zweistellig weiss-blau nummerierten Velolandrouten von SchweizMobil werden durch den Kanton signalisiert. Sie erschliessen das landschaftliche Potenzial des Kantons Bern für den Velotourismus.

In enger Zusammenarbeit mit SchweizMobil und weiteren, interessierten Kreisen entwickelt der Kanton das Freizeitnetz-Netz weiter. Das Ziel ist, die Qualität der Freizeitrouten laufend zu verbessern und damit die führende Stellung des Kantons Bern im Velotourismus zu halten und auszubauen.

VelolandroutenDazu werden die Routen nach touristischen Kriterien einem Thema gewidmet und durch attraktive Landschaften geführt. Dem Routenthema wird Rechnung getragen, indem z. B. die Aareroute wo möglich direkt am Ufer oder mit Blick auf die Aare geführt wird. Im Hinblick auf die breite Nutzerschaft, inkl. namentlich auf Familien mit Kindern, vermeiden die Routen zudem gefährliche oder mit Motorfahrzeugverkehr stark belastete Abschnitte. Für Routenoptimierungen werden in der Regel bestehende Strassen und Wege gewählt, Neu- und Ausbauten bilden die Ausnahme.

In der Sachplankarte werden vorab-bestehende, und-geplante und aufzuhebende Velofreizeitrouten Velolandrouten, sowie nach Routenumlegungen aus dem Netz zu entlassende Abschnitte

dargestellt. Sind für Routenumlegungen oder Verbesserungen bauliche Massnahmen nötig, so ist die Umsetzung Sache des Strasseneigentümers resp. ~~gemäss Art. 47 SG bei kommunalen Velorouten bei Privatstrassen~~ Sache der Gemeinden. Der Kanton leistet gemäss Art. 59 SG Beiträge für velobedingte Investitionen auf Freizeitrouten mit kantonaler Netzfunktion auf Gemeinde- und Privatstrassen für den Standard Freizeitverkehr.¹⁵

Geplante Routenverläufe werden in der Sachplankarte mit einer Ordnungsnummer gekennzeichnet, ~~und in In~~ der dazugehörigen Objektliste in Anhang 1.2 ~~beschrieben, sind die einzelnen Routenoptimierungen im Sinne der Raumplanung ihrem Koordinationsstand Verorientierung, Zwischenergebnis oder Festsetzung zugeordnet~~

~~Unerhebliche Verlegungen von Freizeitrouten auf bestehende Wege werden nachgeführt (vgl. Kap. 2.6.1).~~

~~Interessierte (Regionen, Tourismusorganisationen, Gemeinden etc.) können die Aufnahme weiterer Freizeitrouten in das kantonale Netz beantragen. Dazu muss der Nachweis erbracht werden, dass den Routen eine kantonale Netzfunktion zukommt, sie in einem regionalen Richtplan nach Baugesetz festgelegt wurden, dem Veloverkehr gewidmet sind die nötigen Bau- oder sonstigen Bewilligungen vorliegen und die Signalisation gemäss Art. 45 Abs. 2 SV vom zuständigen Oberingenieurkreis des Tiefbauamts bewilligt wurde.~~

¹⁵ Vgl. Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen, Richtlinie (TBA, [20122018](#)).

4 Zuständigkeiten und Finanzierung

4.1 Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt

Der Kanton:

- legt die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Alltags- und Freizeitverkehr mit vorliegendem Sachplan fest (vgl. Kartenteil in Kap. 5).
- plant die nötigen Massnahmen für die Realisierung von Vorrangrouten prüft in den festgelegten Korridoren die Machbarkeit von Vorrangrouten in Zusammenarbeit mit den betroffenen Regionen und Gemeinden.
- baut, betreibt und unterhält die Velorouten auf und entlang von Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen und Nationalstrassen 3. Klasse (vgl. Art. 46 SG). Mittels rechtskräftig gewordener Pläne gemäss Kap. 2.6.1 können Velorouten mit kantonaler Netzfunktion auf zweckmässigere Strassen und Wege verlegt werden.
- leistet Beiträge von 40 % an Investitionen in Velorouten von kantonaler Netzfunktion für den Alltags- oder Freizeitverkehr auf Gemeinde- und Privatstrassen, soweit diese im Sachplan enthalten sind.¹⁶

Die Regionen:

- entwickeln im Rahmen der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK), der Agglomerationsprogramme (AP) oder regionaler Konzepte die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion weiter und legen die Routenführung und allfällige Massnahmen in den bezeichneten Korridoren gemäss Objektliste in Anhang 1.1 fest. ~~Diese~~ Vom Kanton genehmigte Festlegungen werden im Rahmen einer Nachführung in den Sachplan übernommen.
 - leiten in Zusammenarbeit mit den Obergeringenieurkreisen und Gemeinden nötige Massnahmen ab und übernehmen sie in ihre RGSK und AP.
 - ~~planen das regionale Velonetz für den Alltagsverkehr in Abstimmung auf den vorliegenden Sachplan, entwickeln den Handlungsbedarf und bestimmen daraus die nötigen Massnahmen auf kommunalen Strassen auf Routen mit kantonaler und regionaler Netzfunktion.~~
 - ~~überprüfen die Optimierungsvorschläge der nationalen und regionalen Velolandrouten gemäss Objektliste in Anhang 1.2 mit Koordinationstand Zwischenergebnis oder Vororientierung in Absprache mit dem TBA.~~
- können die übrigen Freizeitnetze von gemäss SchweizMobil, namentlich die lokalen Velolandrouten und die Themen Mountainbike, Skating und Kanu übernehmen und wo nötig weiterentwickeln.

Die Gemeinden:

- ~~sind grundsätzlich in der Pflicht, ihre Velorouten in einem Plan festzuhalten (Art. 47 SG). Dabei berücksichtigen sie Velorouten mit kantonaler und regionaler Netzfunktion und~~ verdichten das übergeordnete Netz wo nötig mit kommunalen Alltagsrouten-Velorouten inklusive den Schulwegen.
- ~~bauen, betreiben und unterhalten die Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen~~ inkl. Waldstrassen und sorgen für die freie Befahrbarkeit.¹⁷ ~~Der Kanton leistet Beiträge von 40% an~~

¹⁶ Gemäss Art. 59 SG und der Richtlinie Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen (TBA, 2018).

¹⁷ Fahrverbote für Fahrräder sind auf Velorouten in aller Regel sinnwidrig, bestehende Fahrverbote für Fahrräder auf Velorouten sind daher aufzuheben. Anstelle allgemeiner Fahrverbote ist in Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse das SSV-Signal 2.13, Verbot für Motorwagen und Motorräder, oder 2.14, Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder mit allenfalls nötiger Zusatztafel zu wählen.

~~Investitionen in Velorouten von kantonaler Netzfunktion auf Gemeinde- und Privatstrassen, soweit diese Kosten dem Veloalltags- oder Velofreizeitverkehr dienen.¹⁸~~

- ~~• sorgen für die freie Befahrbarkeit der Velorouten für den Veloverkehr auf kommunalen Strassen (vgl. auch Art. 44 Abs. 1 SV). Fahrverbote für Fahrräder sind auf Velorouten in aller Regel sinnwidrig, bestehende Fahrverbote für Fahrräder auf Velorouten sind daher aufzuheben.¹⁹~~

Für Massnahmen auf Privatstrassen inkl. Waldstrassen sind betroffene Stellen und Eigentümer anzuhören. Bei Widmungen und Bauvorhaben zu Gunsten des Veloverkehrs im Wald sind insbesondere das Amt für Wald anzuhören und, wenn besondere Naturwerte betroffen sind, das Amt für Landwirtschaft und Natur.

Auf Waldstrassen hat der Veloverkehr temporäre Durchfahrtsbeschränkungen und Wegbeeinträchtigungen z. B. infolge Holzschlag oder Windwurf hinzunehmen.

Für Massnahmen an Velorouten auf historischen Verkehrswegen²⁰ - welche die Erhaltung der baulich-historischen Substanz betreffen - kann der Bund nach Artikel 13 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz NHG Finanzhilfen ausrichten.

4.2 Signalisation

Der Kanton: signalisiert die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion (Art. 48 SG). ~~Diese Aufgabe wird vom Tiefbauamt, Dienstleistungszentrum übernommen.:~~

- Vorrangrouten werden signalisiert und mit dem entsprechenden Label ausgezeichnet.
- Die übrigen Alltagsrouten werden bedarfsweise signalisiert, insbesondere um den Veloverkehr auf empfohlene Routen hinzuweisen und zu lenken.
- ~~Die~~ Freizeitrouten werden durchgehend signalisiert. Dabei arbeitet der Kanton mit den Fachorganisationen, namentlich mit SchweizMobil und Pro Velo Kanton Bern zusammen.

Die Signalisation ist Eigentum des Kantons und darf ohne Zustimmung weder entfernt noch umgestellt werden. Umleitungen von Velorouten mit kantonaler Netzfunktion sind mit dem Kanton abzusprechen. Die Checkliste Velosignalisation bei Baustellen²¹ ist zu beachten.

Die Regionen:

- sind zuständig für die Signalisation der Mountainbikerouten.
- können die Signalisierung der übrigen Freizeitrouten übernehmen, insbesondere die lokalen Velolandrouten, sowie die Routen für Skating und Kanu von SchweizMobil übernehmen.

Die Signalisation ~~von Velorouten~~ erfolgt einheitlich unter Berücksichtigung der Norm SN 640 829a und bedarf gemäss Art. 45 Abs. 2 SV einer Bewilligung des ~~zuständigen Obergeringenieurkreises des~~ Tiefbauamtes.

Im Übrigen ist das Verwenden von offiziellen oder mit diesen verwechselbaren Signalen ~~für Velo-~~ ~~routen~~ durch vom Kanton nicht autorisierte Dritte unzulässig. Ebenso unzulässig ist das Signalisieren von Wegen mit inoffiziellen Signalen, die in der eidg. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979, SSV [SR 741.21] respektive der Norm SN 640 829a nicht vorgesehen sind.

¹⁸ ~~Gemäss Art. 59 SG und der Richtlinie Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen (TBA, 2012).~~

²⁰ Inventar der historischen Verkehrswege IVS, siehe Geoportal des Kantons Bern (www.be.ch/geoportal).

²¹ TBA, 2013.

4.3 Federführende kantonale Stellen Aufgaben des kantonalen Tiefbauamtes

Das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) ist die federführende kantonale Stelle bei der Erstellung und dem Vollzug des vorliegenden Sachplans. Es nimmt die folgenden Aufgaben wahr:

Das Dienstleistungszentrum des TBA:

- nimmt Stellung zu Planungen des Bundes und der Nachbarkantone.
- leitet die Erarbeitung des Sachplans Veloverkehr.
- stellt die nötige Abstimmung und Zusammenarbeit mit SchweizMobil sicher.
- signalisiert die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion.

Die Oberingenieurkreise:

- verfassen Fach- und Amtsberichte zu Richtplänen von Gemeinden und Regionen sowie zu Nutzungsplänen inkl. Überbauungsordnungen.
- verfassen Fach- und Amtsberichte im Baubewilligungsverfahren.
- prüfen Beitragsgesuche an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen, die im vorliegenden Sachplan als Routen mit kantonaler Netzfunktion festgelegt sind, und stellen entsprechende Kreditanträge.
- projektieren und bauen kantonale Projekte nach Art. 46 SG.
- bewilligen Signalisationsgesuche nach Art. 45 Abs. 2 SV und prüfen Gesuche für Verkehrsmassnahmen wie Fahrverbote.

Federführende kantonale Stelle für den Vollzug des vorliegenden Sachplans sind die Oberingenieurkreise des Tiefbauamtes des Kantons Bern. Sie prüfen Bau- und Beitragsgesuche und verfassen die Amts- und Fachberichte insbesondere in folgenden Verfahren:

- Baubewilligungsverfahren von Vorhaben Dritter.
- kommunalen Verfahren zu Richt- und Nutzungsplanungen sowie zu Überbauungsordnungen.
- Prüfung von Fahrverboten (vgl. Art. 44 Abs. 2 SV).

Federführende kantonale Stelle für die regionale und kantonale Planung des Veloverkehrs ist das Dienstleistungszentrum des Tiefbauamtes des Kantons Bern (TBA-DLZ). Als private Organisation wirkt SchweizMobil bei der fachlichen Abstützung und der Koordination beim Velofreizeitverkehr mit. Die Zusammenarbeit mit dem TBA-DLZ ist namentlich nötig bei:

- kantonalen oder regionalen Sach- und Richtplanungen.
- übergeordneten Planungen von Bund und Nachbarkantonen.

Zuständig für die Signalisation der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion im Alltags- und Freizeitverkehr ist das Tiefbauamt des Kantons Bern, Dienstleistungszentrum. Diese Abteilung ist bei vorübergehenden Umleitungen von Velorouten mit kantonaler Netzfunktion zu kontaktieren. Die Signalisation ist Eigentum des Kantons und darf ohne Zustimmung weder entfernt noch umgestellt werden. Die Checkliste Velosignalisation bei Baustellen (TBA, 2013) ist zu beachten.

1 Introduction

1.1 Structure du plan sectoriel

Le plan sectoriel est un document bilingue constitué d'un exposé et d'une partie cartographique. Il se compose comme suit :

- Le présent chapitre 1 donne un aperçu du plan sectoriel pour le trafic cycliste ~~—qui remplace la conception directrice « Option vélo » de 1999—~~ et de ses objectifs.
- Le chapitre 2 énonce les principes concernant le but et le contenu du plan sectoriel, définit les projets qui y sont liés et règle la procédure de modification ainsi que la collaboration en la matière.
- Le chapitre 3 précise les critères à prendre en compte dans le développement du réseau et les exigences de qualité de la planification des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal.
- Le chapitre 4 régit les compétences et le financement et définit la procédure en cas d'intervention sur le réseau des itinéraires.
- Le chapitre 5 représente les itinéraires sous forme cartographique, avec un atlas et les légendes correspondantes²².

Enfin, l'annexe réunit la liste des lacunes du réseau (trafic cycliste quotidien) et des optimisations d'itinéraires (trafic de loisirs), la liste des destinataires du plan sectoriel, un glossaire expliquant les principales notions, les documents de base ainsi que les sources et auteurs.

1.2 Mandat légal

Le présent plan sectoriel pour le trafic cycliste (ci-après « plan sectoriel ») met en œuvre l'article 45 de la loi sur la circulation, ~~en vigueur depuis le 4^{er} janvier 2009~~ :

Art. 45 Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste

¹ Le Conseil-exécutif établit le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste.

² Le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste fixe les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs. Ce sont

- a les itinéraires cyclables cantonaux sur et le long des routes cantonales et des routes nationales de 3^e classe,
- b les itinéraires cyclables avec pistes cyclables à l'écart des routes cantonales,
- c les itinéraires cyclables importants sur les routes communales ou privées.

Le plan sectoriel sert de base à la réalisation des missions suivantes selon la loi sur les routes :

Art. 46 Itinéraires cyclables cantonaux

¹ Le canton construit, exploite et entretient les tronçons de bandes cyclables nécessaires aux itinéraires selon l'article 45, alinéa 2, lettres a et b.

² La procédure d'autorisation observe les dispositions relatives à l'autorisation de routes cantonales.

Art. 47 Itinéraires cyclables communaux

Les communes planifient, construisent et entretiennent les itinéraires cyclables communaux.

Art. 48 Signalisation

Le canton pourvoit à la signalisation de tous les itinéraires cyclables selon l'article 45, alinéa 2.

Art. 59 Subventions aux itinéraires cyclables sur routes communales et privées

¹ Le canton subventionne des investissements pour des itinéraires cyclables importants sur des routes communales ou privées selon l'article 45, alinéa 2, lettre c.

² La subvention s'élève à 40 pour cent des coûts.

²² Pour une meilleure visualisation du réseau, on pourra si nécessaire consulter la carte du plan sectoriel sur le géoportail (www.be.ch/geoportail).

1.3 Lien avec le plan directeur cantonal

Le présent plan sectoriel complète le plan directeur cantonal en ce qui concerne le trafic cycliste, avec pour objectif conformément à la stratégie B2, selon laquelle il convient d'augmenter la part de la circulation piétonne et cycliste en créant des réseaux plus attractifs et plus sûrs. Le plan sectoriel concrétise en particulier les objectifs suivants du plan directeur du canton de Berne :

- B17 :** Le canton conçoit, en collaboration avec les communes, un réseau d'itinéraires de randonnée pédestre et cycliste attrayant, qui privilégie les chemins sans revêtement en dur pour les randonneurs et les routes peu fréquentées ou à trafic ralenti pour les cyclotouristes, soit aisément accessible depuis les gares et les autres stations des transports publics, et permette de rallier des destinations touristiques prisées, notamment au moyen des voies de communication historiques de la Suisse. En cas de besoin, les communes aménagent d'autres tracés destinés en particulier à la pratique du VTT, mais aussi des rollers, ou encore des itinéraires aisément praticables avec une poussette ou en fauteuil roulant, par exemple. Les régions coordonnent au besoin les réseaux supracommunaux.
- B21 :** Le canton encourage les déplacements à pied et à vélo surtout à l'intérieur des agglomérations, des centres et des pôles de développement cantonaux, de même que dans la perspective d'une optimisation des chaînes de mobilité et en ce qui concerne le trafic lié aux loisirs et au tourisme. En conséquence, la mobilité douce doit être traitée dans les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation. Afin que la mobilité douce devienne un pilier essentiel de la desserte capillaire en matière de transport de personnes, le canton veille, dans son domaine de compétence, à ce que les infrastructures en la matière soient sûres et attrayantes. Il soutient les communes et les régions au moyen de subventions d'investissement en application de la loi sur les routes, du plan du réseau routier ainsi que du plan sectoriel cantonal du réseau des itinéraires de randonnée pédestre et du plan sectoriel pour le trafic cycliste. Le canton encourage les déplacements à pied et à vélo surtout à l'intérieur des agglomérations, des centres et des pôles de développement cantonaux, de même que dans la perspective d'une optimisation des chaînes de mobilité et en ce qui concerne le trafic lié aux loisirs et au tourisme. Il veille²³ à ce que les infrastructures destinées à la mobilité douce soient sûres et attrayantes, afin que celle-ci devienne un pilier essentiel de la desserte capillaire en matière de transport de personnes.
- B83 :** Le canton fait en sorte de mettre un réseau d'itinéraires cyclables de base attrayants et sûrs à la disposition du trafic cycliste quotidien et de loisirs. Il tient compte des besoins de la mobilité douce lors de la planification et de la construction et de l'exploitation de routes.
- B85 :** Le plan sectoriel du réseau des itinéraires de randonnée pédestre et le plan sectoriel pour le trafic cycliste sont conçus comme des instruments de conduite, de planification et d'information au moyen desquels le canton met en œuvre, sur le plan spatial, ses propres consignes et celles de la Confédération. Ils créent la transparence et garantissent, au sens de l'aménagement du territoire, l'utilisation à long terme des itinéraires cyclables et de randonnée pédestre. De plus, ils permettent la coordination des plans à un stade précoce s'agissant des activités ayant des répercussions spatiales des autorités de la Confédération, du canton, des cantons voisins, des régions et des communes. Se fondant sur la nouvelle législation sur les routes, le canton transpose le plan directeur cantonal pour le trafic cycliste du 22 décembre 2004 dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste. Le nouveau plan sectoriel est conçu comme un instrument de conduite, de planification et d'information au moyen duquel le canton met en œuvre, sur le plan spatial, ses propres consignes et celles de la Confédération. Il crée la transparence et garantit, au sens de l'aménagement du territoire, l'utilisation à long terme des itinéraires cyclables. De plus, il permet la coordination des plans à un stade précoce s'agissant des activités ayant des répercussions spatiales des autorités de la Confédération, du canton, des cantons voisins, des régions et des communes.

1.4 Stratégie et objectifs

Le plan sectoriel concrétise en outre, pour le domaine du trafic cycliste, la stratégie globale de la mobilité définie en août 2008 par le canton de Berne. Conformément à la solution partielle consistant à « transférer » le trafic, il faut accroître la part des transports publics et de la mobilité

²³ - Sous réserve des moyens disponibles selon le budget approuvé par le Grand Conseil et des compétences financières des organes concernés.

douce dans la circulation globale. La stratégie relative au trafic piétonnier et cycliste comprend à cet effet les sous-stratégies suivantes :

a) Le trafic piétonnier et cycliste (mobilité douce) constitue le pilier de la desserte fine du transport des personnes :

Dans les espaces densément peuplés, un réseau de mobilité douce direct et attractif est à disposition. Les liaisons doivent être reliées entre elles et à toutes les destinations importantes. Les interfaces aux autres moyens de transport doivent être attractives. Les points faibles et les lacunes du réseau sont recensés et éliminés systématiquement. Des mesures adéquates permettent de couvrir à pied ou à vélo une part croissante de l'ensemble des trajets dans les villes et les agglomérations.

b) Les infrastructures de la mobilité douce sont sûres et attractives :

Les liaisons doivent être sûres. On voue une attention particulière aux itinéraires des écoliers.

c) La mobilité douce est encouragée dans le domaine du trafic des loisirs et du tourisme :

Un dense réseau de chemins de randonnées et de voies cyclables sur l'ensemble du territoire cantonal permet d'accroître la part des itinéraires touristiques et de loisirs à disposition de la mobilité douce.

Des défis particuliers se posent néanmoins pour le trafic cycliste :

- ~~Ces dix dernières années, en ce qui concerne les trajets quotidiens~~ Selon les [microrecensements de 2005 et 2010](#), le vélo a cédé du terrain aux transports publics, mais aussi au trafic individuel motorisé, [pour ce qui est des trajets quotidiens](#). Pour le groupe cible continuant d'effectuer le plus de déplacements à bicyclette, à savoir les enfants et les adolescents, cette part a dramatiquement reculé, ce qui se reflète avant tout dans les statistiques de l'objectif de transport « Formation ». [Le microrecensement de 2015 montre qu'un revirement s'amorce avec une légère augmentation de la part du trafic cycliste. Pour en faire une tendance positive, l'infrastructure pour les vélos doit aussi être développée.](#)²⁴
- De plus en plus d'éléments indiquent que de larges catégories de population sont très sensibles au manque de sécurité (sentiment subjectif). Les enfants non accompagnés et les adultes peu habitués au vélo préfèrent les itinéraires sur des routes à faible circulation.
- Les milieux du vélo et les professionnels du tourisme demandent des liaisons cyclables plus rapides, plus sûres et plus attractives, aménagées à l'écart des axes à forte circulation et bénéficiant de la priorité aux intersections ([itinéraires prioritaires pistes cyclables](#)).
- Les moyens financiers limités rendent difficile l'aménagement des routes principales pour le trafic cycliste.
- Les vélos électriques élargissent le cercle des utilisateurs et rendent ce mode de transport également attrayant sur des trajets en côte ou sur de plus longues distances. Leur augmentation compense [de plus en plus en partie](#) le fort recul [depuis les années 90](#) du nombre de motocycles en circulation.²⁵ ~~Les exigences au niveau des infrastructures n'en sont que peu modifiées et le principe de la coexistence s'applique également entre les utilisateurs des différents types de vélos. Cependant, aux endroits où, pour des raisons de sécurité, une séparation entre les vélos conventionnels et les vélos rapides dotés d'une assistance électrique leur permettant d'atteindre 45 km/h (motocycles inclus) s'impose, il est possible de recourir au signal 2.14 Circulation interdite aux voitures automobiles, aux motocycles et cyclomoteurs de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21).~~

Le présent plan sectoriel tient compte de ces exigences. La planification, l'aménagement et l'entretien d'un réseau d'itinéraires sont des tâches que le canton, les régions et les communes doivent accomplir ensemble. ~~ADans certains cas, au lieu d'aménager des routes cantonales à grands frais, il peut être plus approprié et moins onéreux de faire passer n'entre pas en considération si~~ un itinéraire cyclable assurant une fonction de réseau cantonal [également sur et empruntant](#) une route communale ou privée [ou sur des pistes cyclables cantonales se révèle plus adapté et moins onéreux](#). Il convient d'appliquer le principe de proportionnalité. C'est pour cela que,

²⁴ [Microrecensement mobilité et transports. Pratique du vélo 2000-2015 dans le canton de Berne. OPC 2018 \(en allemand\)](#)

²⁵ ~~En Suisse, le nombre de motocycles en circulation (vélos électriques immatriculés compris) a diminué de plus de moitié depuis les années 1990.~~

dès que cela est judicieux et possible, le plan ~~prévoit~~~~efforce de prévoir~~ une implantation à l'écart des routes cantonales, c'est-à-dire sur des routes communales et privées moins fréquentées. Ce type de solution répond souvent mieux à la demande en matière de sécurité que ne le ferait l'aménagement des routes cantonales. S'il est plus efficace et plus avantageux financièrement d'effectuer les aménagements sur des routes communales et privées, le canton octroie une subvention. A investissement égal, les tronçons d'itinéraires assurant une fonction de réseau cantonal alors créés ou améliorés grâce aux fonds cantonaux sont nettement plus longs que s'il s'était agi d'aménager des routes cantonales.

En plus de ses efforts en faveur du trafic cycliste quotidien, le canton s'engage pour optimiser les itinéraires de loisirs. Son objectif ici n'est pas uniquement de promouvoir le cyclotourisme. En effet, lorsque ces voies cyclables sont prévues pour les familles – c'est-à-dire pour toutes les catégories de population et toutes les classes d'âge –, elles permettent aux personnes qui n'envisageaient pas jusque-là d'utiliser leur vélo pour les trajets quotidiens de renouer avec la petite reine dans des conditions agréables. Et cela peut par la suite déclencher chez celles-ci l'envie de réenfourcher leur vélo pour les déplacements quotidiens.

La planification des voies cyclables ne s'arrête cependant pas là. Les itinéraires assurant une fonction de réseau cantonal doivent être densifiés en particulier par les régions-villes et les communes. Et pour ce faire, il faut intégrer le trafic cycliste dans la planification globale de la circulation. Les routes collectrices et de desserte d'importance majeure pour le trafic cycliste doivent être rendues attractives pour ce dernier, par des mesures réduisant et modérant la circulation des véhicules, et donnant la priorité aux vélos lorsque cela est possible. Les règles de priorité sur les itinéraires cyclables principaux doivent être réexaminées à chaque intersection. Lorsque des itinéraires cyclables majeurs croisent des routes de desserte et collectrices de moindre importance, la priorité doit si possible être donnée aux vélos ~~dès lors que cela est pertinent~~. Les signaux lumineux doivent être optimisés pour répondre également au mieux aux besoins de la circulation à vélo. Grâce à ces mesures, les itinéraires cyclables permettront à ceux qui les empruntent d'arriver à destination rapidement et en toute sécurité. Le public est informé de manière appropriée des améliorations qui en découlent et des possibilités qui existent pour le trafic cycliste. Les conditions seront ainsi créées pour accroître la part du vélo dans la circulation globale.

1.5 But, contenu et forme

Le plan sectoriel indique les dispositions à prendre, en matière d'aménagement du territoire et d'organisation, pour coordonner les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal et les ancrer dans l'aménagement du territoire. Il favorise suffisamment tôt une harmonisation entre les planifications supra-locales ainsi que la coordination avec les autorités du canton, des cantons voisins, de la Confédération, des régions et des communes. Il présente ainsi :

- les principes à suivre pour faire concorder les différentes activités ayant une incidence sur l'organisation du territoire qui concernent les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal ;
- la méthode de développement du réseau pour le trafic quotidien et pour la poursuite de la croissance des trajets liés aux loisirs ;
- les itinéraires ~~cyclables destinés aux trajets quotidiens qui assurent~~ assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien :
 - désignation de couloirs pour la planification l'évaluation d'itinéraires prioritaires,
 - classification individuelle des routes nationales de troisième classe, des routes et pistes cyclables cantonales, des routes communales et privées en tant qu'itinéraire prioritaire, que liaison principale ou maillon du réseau de base,
 - présentation ~~des couloirs dont le tracé définitif doit encore être fixé, ainsi que~~ des tronçons manquants ou de mauvaise qualité sur les itinéraires cyclables pour le trafic quotidien. Ces couloirs-Ceux-ci figurent sur la carte avec un numéro. La liste d'objets correspondante dans à l'annexe 1.1 fournit contient des informations complémentaires, précise les compétences et indique et des indications sur la suite de la procédure ;

- les itinéraires cyclables de loisirs qui assurent une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste de loisirs :
 - réseau national et régional de SuisseMobile, dans la mesure où il s'agit d'itinéraires supra-communaux et régionaux qui ont été fixés selon la procédure ordinaire,
 - optimisations et compléments prévus, indiqués sur la carte avec un numéro. La liste d'objets correspondante à l'annexe 1.2 contient des informations complémentaires, indique l'état de la coordination et précise les compétences et indique la suite de la procédure ;
- d'autres réseaux, à titre d'information :
 - réseaux cyclables des régions et des cantons voisins,
 - ~~itinéraires locaux de « La Suisse à vélo » ainsi qu'itinéraires VTT nationaux et régionaux de SuisseMobile.~~

Les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal sont représentés sur la carte du plan sectoriel, qui est intégrée sous la forme d'un atlas à l'échelle 1:50 000.²⁶ A une telle échelle, il n'est bien entendu pas possible de prendre en compte toutes les particularités locales.

Le nouveau plan sectoriel se concentre davantage sur l'importance des différentes mailles du réseau pour le trafic cycliste. Il donne ainsi la priorité aux itinéraires sur lesquels on peut s'attendre à des effets significatifs sur ce mode de circulation. Il ne règle volontairement pas la question de savoir si des mesures sont concrètement nécessaires sur tel ou tel tronçon, et précise encore moins lesquelles ou selon quel tracé. Ainsi, on évite le risque de prévoir des mesures là où aucune n'était en réalité nécessaire, et inversement. Le simple fait, par exemple, de déterminer si une mesure peut être mise en œuvre par un marquage dans l'espace existant ou s'il faut impérativement élargir la chaussée demande en effet des études détaillées qui n'ont pas leur place dans un plan sectoriel.

C'est aux responsables de l'aménagement et aux propriétaires des routes qu'il incombe de définir les mesures concrètes et de choisir le tracé au cas par cas, puis de les réaliser en fonction des moyens disponibles, en se fondant sur une évaluation globale de la situation sur place et en impliquant les autres services concernés. Les itinéraires assurant une fonction de réseau cantonal peuvent ainsi être déplacés selon les procédures correspondantes sur des routes et des chemins plus adaptés conformément au chapitre 2.6.1.

~~Le tableau ci-dessous récapitule les contenus ainsi que les modifications et les nouveautés entre l'ancien plan directeur et le nouveau plan sectoriel :~~

Tableau 1: Vue d'ensemble des différences	Plan directeur cantonal pour le trafic cycliste 2004	Plan sectoriel pour le trafic cycliste 2014
Conception directrice « Option vélo »	séparée	intégrée
Principes à suivre pour faire concorder les différentes activités ayant une incidence sur l'organisation du territoire et qui concernent les itinéraires cyclables	succincts	détaillés
Fixation des itinéraires de loisirs	sur les routes cantonales	sur l'ensemble du réseau
Fixation des itinéraires quotidiens	oui	modifiée (art. 45 LR)
Analyse du potentiel et définition des itinéraires quotidiens prioritaires	non	oui
Besoin de mesures	oui	focalisation sur des lacunes avérées du réseau
Mesures elles-mêmes	grandes orientations	non (car à définir dans le cadre de projets)
Procédure pour l'actualisation et l'adaptation du plan sectoriel	non	oui

²⁶ Le géoportail du canton de Berne permet également de visualiser le tracé des itinéraires cyclables à l'échelle de son choix souhaitée et en association avec d'autres thèmes (www.be.ch/geoportail).

Dispositions relatives aux interventions sur le réseau d'itinéraires	non	oui
---	----------------	----------------

1.6 Caractère contraignant et destinataires

Le plan sectoriel pour le trafic cycliste comprend des éléments contraignants pour les autorités et des éléments informatifs. Les éléments ayant un caractère obligatoire pour les autorités cantonales, régionales et communales sont présentés sur fond gris. Est également contraignante pour les autorités la typologie utilisée dans les légendes des cartes (chapitre 5.1).

Le plan sectoriel pour le trafic cycliste et les modifications apportées s'adressent aux principaux destinataires suivants (dans la mesure où ils sont concernés) :

- arrondissements d'ingénieur en chef de l'Office cantonal des ponts et chaussées ;(~~OPC/AIC~~)
- autres autorités et services spécialisés cantonaux ;
- conférences régionales ~~(CR)~~ /et régions d'aménagement (~~ci-après « régions »~~RA) ;
- communes ~~(C)~~ ;
- Office fédéral des routes ~~(OFROU)~~ ;
- ~~_____~~ cantons voisins ;
- [SuisseMobile](#).

Vous trouverez une liste détaillée des destinataires à l'annexe 2. Le plan sectoriel et ses modifications leur sont communiqués d'office, dans la mesure où les adaptations les concernent.

1.7 ~~Participation, m~~Modifications et perspectives

~~La procédure de participation publique concernant le plan sectoriel pour le trafic cycliste a eu lieu du 18 février au 19 mars 2014. La consultation des autorités cantonales, régionales, communales, fédérales ainsi que des cantons voisins et des partis politiques et associations (les destinataires du plan sectoriel) a pris fin le 18 avril 2014.~~

Etant donné que les plans ne peuvent remplir leur fonction d'instruments de conduite, de planification et d'information que s'ils sont valides et à jour, le présent plan sectoriel sera actualisé ou adapté au besoin. Le plan doit dans tous les cas être réexaminé et, le cas échéant, entièrement adapté ou remanié si les circonstances changent de manière importante, si de nouvelles tâches se présentent ou s'il est possible de trouver une meilleure solution d'ensemble aux problèmes d'aménagement.

2 Principes

2.1 But

Le plan sectoriel pour le trafic cycliste est l'instrument de conduite, de planification et d'information du canton. Il remplit les fonctions suivantes :

- Il assure la concordance entre les planifications supra-locales et leur coordination avec les autorités de la Confédération, du canton, des cantons voisins, des régions et des communes.
- Il sert de base aux plans directeurs et plans d'affectation des communes, ainsi qu'aux conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) ainsi qu'aux projets d'agglomération.
- Il contribue à l'optimisation de la qualité et au développement durable du réseau.
- Il fournit des éléments pour apprécier les interventions sur le réseau d'itinéraires.
- Il sert de base à l'octroi de subventions cantonales au sens de l'article 59 LR.²⁷
- Il définit la procédure de mise à jour et de remaniement.

2.2 Contenu

Le plan sectoriel ~~pour le trafic cycliste~~ :

- fixe les principes fondamentaux de la planification d'itinéraires cyclables et de ~~la procédure d'exécution~~ ;~~;~~
- ~~fixe géographiquement les itinéraires cyclables quotidiens et de loisirs faisant partie du réseau cantonal sur la carte du plan sectoriel (voir chap. 5).~~
- précise la procédure qui lui est applicable ~~;~~ ;
- fixe géographiquement les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs ;
- fixe géographiquement les couloirs dans lesquels les mesures nécessaires à la réalisation d'itinéraires prioritaires ou le tracé concret des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal est étudié ou les itinéraires prioritaires sont évalués/examinés ;
- détermine les tronçons manquants ou de mauvaise qualité ;
- ~~En outre, la partie cartographique qui figure au chapitre 5~~ montre à titre informatif les autres routes cantonales dont le potentiel de trafic cycliste est faible ~~;~~ ;
- représente à titre informatif les réseaux cyclables des régions et des cantons voisins ~~;~~ ;
- ainsi que les itinéraires cyclables (locaux) et montre à titre informatif les itinéraires VTT (nationaux / régionaux) de SuisseMobile, ~~dans la mesure où ces derniers viennent compléter les itinéraires cyclables faisant partie du réseau cantonal.~~

2.3 Délimitation par rapport à d'autres catégories de chemins et d'installations

Les catégories de chemins ci-après ne font pas l'objet du présent plan sectoriel :

- Réseaux cyclables communaux
- Autres réseaux du trafic de loisirs de SuisseMobile, notamment pour VTT, rollers et canoës
- Pistes de descente et d'entraînement VTT, etc.
- Places de stationnement pour vélos (cf. art. 54a de l'ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions [OC]), installations de type bike-and-ride et locaux à vélos sécurisés (inscrits dans le plan du réseau routier, dans la mesure où ils sont d'importance régionale)

²⁷ En relation avec la directive sur les subventions cantonales pour les investissements en faveur des itinéraires cyclables importants sur les routes communales ou privées (OPC, [20122018](#)).

- Chemins de randonnée (inscrits dans le plan sectoriel du réseau des itinéraires de randonnée pédestre)

2.4 Procédure d'élaboration

Par analogie avec l'article 26 OR et avec le plan sectoriel du réseau des itinéraires de randonnée pédestre, l'Office des ponts et chaussées élabore le plan sectoriel pour le trafic cycliste et mène la procédure de participation. Les procédures d'élaboration et de participation sont régies par la législation sur les constructions. Après l'intégration des résultats de la consultation, le plan sectoriel pour le trafic cycliste entre en vigueur lorsque le Conseil-exécutif l'établit (art. 45 LR).

~~Il remplace le plan du 22 décembre 2004 (alors appelé Plan directeur cantonal pour le trafic cycliste) et la conception directrice « Option vélo » de septembre 1999.~~

~~2.5 Typologie et catégories de coordination²⁸ (abrogé)~~

~~Le plan sectoriel comprend le statut de coordination (coordination réglée, coordination en cours et information préalable) et énonce des principes. Ces éléments font partie du dispositif de décision du plan sectoriel et sont donc contraignants pour les autorités :~~

~~**Coordination réglée** : La coordination des itinéraires cyclables fixés dans le plan sectoriel est définitive du point de vue de l'aménagement du territoire. Les itinéraires de loisirs notamment sont signalés sur le terrain (ou doivent l'être).~~

~~**Coordination en cours** : Les itinéraires cyclables dont la coordination est en cours sont indiqués comme tels dans le plan sectoriel. Les propriétaires de la route ou les communes se chargent d'affiner la coordination. S'il est prévu de déplacer des itinéraires de loisirs dont la coordination est en cours, le tracé actuel de l'itinéraire doit être indiqué comme à supprimer sur la carte du plan sectoriel.~~

~~**Information préalable** : Les idées de création ou de déplacement d'itinéraires qui n'ont pas encore donné lieu à une concertation ont le statut d'information préalable. Leur tracé n'est pas non plus défini de manière définitive. Les propriétaires de la route ou les communes se chargent de sa réalisation en impliquant les personnes concernées par celui-ci. Les optimisations d'itinéraires de loisirs au stade de l'information préalable sont à considérer comme des variantes possibles par rapport au tracé actuel de l'itinéraire dont la coordination est marquée comme réglée sur la carte du plan sectoriel.~~

~~**Principes** : Les principes n'ont pas de statut de coordination. Ils sont équivalents à une coordination réglée et sont donc considérés comme établis.~~

2.6 Modifications du plan sectoriel

Pour éviter les difficultés d'exécution, le plan sectoriel est révisé tous les deux ans et modifié si ~~cela~~ est nécessaire. Une charge administrative raisonnable doit suffire à mener à bien la procédure.

Si nécessaire, Les tracés représentés dans la partie cartographique et les listes d'objets à l'annexe 1 du plan sectoriel sont mis à jour au besoin. Une actualisation systématique est effectuée lorsqu'un élément tronçon de chemin fait l'objet d'une modification du plan sectoriel (mise à jour, adaptation ou remaniement complet). L'actualisation de la partie cartographique peut se limiter à certaines feuilles de l'atlas ou à sa version électronique sur le géoportail.

Les modifications du plan sectoriel sont publiées de manière adéquate.²⁹

²⁸ -Les catégories de coordination sont définies à l'article 5, alinéa 2 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1).

²⁹ Une version à jour de la carte du plan sectoriel est proposée sur le géoportail (www.be.ch/geoportail).

2.6.1 Mise à jour

Conformément à l'article 26, alinéa 2 OR en relation avec l'article 117, alinéa 1 OC, le plan sectoriel est mis à jour par la Direction des travaux publics et, des transports ~~et de l'énergie~~. Sont considérés comme des mises à jour :

- les ~~légers~~ déplacements ~~insignifiants ou prévus selon le plan sectoriel~~ d'itinéraires de loisirs sur des chemins existants dédiés au trafic cycliste si les communes concernées, SuisseMobile et le cas échéant d'autres organes ou privés directement touchés ont été consultés ;
- la modification ou la suppression d'un itinéraire suite à l'entrée en force d'un plan de route, d'un permis de construire, d'une étude de couloirs etc. ou d'une étude de couloirs et l'adoption de plans de régions après la procédure de participation ;
- ~~le changement de statut, soit de l'information préalable à la coordination en cours ou de la coordination en cours à la coordination réglée, dans la mesure où le projet a fait l'objet d'une procédure de participation et que les éventuels conflits d'ordre spatial avec d'autres affectations ont pu être réglés ;~~
- la correction des informations cartographiques complémentaires ;
- la correction d'inexactitudes dans le plan ;
- ~~Les~~ corrections apportées à d'autres éléments inscrits dans le plan sectoriel sur la base d'arrêtés du Conseil-exécutif.

2.6.2 Adaptation

~~La procédure ordinaire est impérative si les principes sont modifiés ou si des éléments du réseau sont ajoutés ou abandonnés. La procédure ordinaire est impérative pour :~~

- ~~fixer ou modifier des principes~~
- ~~ajouter de nouveaux itinéraires au réseau ;~~
- ~~modifier le classement d'un itinéraire dans les liaisons principales et le réseau de base~~
- ~~abandonner des projets inscrits dans le plan sectoriel~~

2.6.3 Participation

Les adaptations du plan sectoriel sont précédées d'une concertation entre les autorités, avec le concours de SuisseMobile (trafic cycliste de loisirs) et d'une procédure de participation de la population (art. 58 LC). Le délai minimal pour la procédure de participation est de 30 jours.

Les observations et suggestions issues de la procédure de participation sont évaluées dans le rapport de participation et, le cas échéant, intégrées peuvent soit être directement ~~intégrées~~ dans le plan sectoriel ~~ou dans le rapport de suivi (voir ci-dessous), soit il en est pris acte et elles sont mentionnées dans le rapport présentant les résultats de la participation.~~

2.6.4 Monitoring et reporting

L'Office des ponts et chaussées établit périodiquement un rapport sur l'état du réseau des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal et le développement quantitatif du trafic cycliste dans le canton de Berne (rapport de suivi du trafic cycliste). Par la suite, le plan sectoriel est adapté au besoin (voir ci-dessus) ou une procédure de remaniement complet est lancée à l'échelle du canton ou d'une région. Le suivi comprend une analyse des accidents de vélo, ce qui est également un critère important pour hiérarchiser les mesures en faveur du trafic cycliste.

2.7 Collaboration

La coordination des activités dans le domaine des itinéraires cyclables ayant une incidence sur l'organisation du territoire a lieu à la fois au niveau cantonal et régional et au niveau des communes. Les autres partenaires de la concertation sont les autorités cantonales, d'une part, et les organisations privées comme SuisseMobile, d'autre part. Les échanges d'informations sur les activités des uns et des autres ayant un impact sur le territoire créent des conditions optimales pour détecter suffisamment tôt les éventuels conflits d'affectation et coordonner ces activités.

Selon l'article 1 de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1), les autorités ont des activités ayant des effets sur l'organisation du territoire notamment lorsqu'elles :

- établissent ou approuvent des plans directeurs et des plans d'affectation, des conceptions et des plans sectoriels ;
- élaborent ou réalisent des projets de construction ou de transformation de bâtiments, d'ouvrages ou d'installations publics ou d'intérêt public ou utilisent de telles constructions ou installations ;
- accordent des concessions ou des autorisations ou allouent des subventions.

Si une autorité constate qu'une de ses activités ayant des effets sur l'organisation du territoire au sens de l'article 1 OAT est susceptible d'affecter une indication figurant dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste, elle en avise l'organe cantonal (cf. ch. 4.3). Ils déterminent alors ensemble la suite de la démarche.

Les interventions temporaires et les interventions de longue durée sur des itinéraires cyclables du réseau cantonal qui entravent la circulation des vélos doivent être annoncées au centre de prestations de l'Office des ponts et ~~des~~ chaussées. Les interventions temporaires peuvent nécessiter la mise en place d'une déviation provisoire du trafic cycliste et doivent au préalable être convenues avec l'Office des ponts et chaussées. Les interventions de longue durée sont soumises à autorisation et nécessitent un déplacement de l'itinéraire de longue durée.

Les conflits afférant à la coordination d'activités ayant des effets sur l'organisation du territoire sont tranchés par le Conseil-exécutif (art. 99, al. 1 LC).

3 Planification d'itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal

3.1 Principes directeurs

~~Les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal sont les itinéraires supra-communaux et régionaux qui se complètent pour former un réseau.~~ Le canton de Berne ~~entend créer~~ dispose d'un réseau d'itinéraires qui répond aux besoins d'une grande partie de la population. Il ~~conviendrait cependant~~ convient d'augmenter le nombre de personnes qui utilisent leur vélo au quotidien et de développer le cyclotourisme. Les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal relient les ~~lieux points de départ aux destinations~~ de manière attrayante en empruntant des parcours sûrs, cohérents, directs et agréables. ~~Sont qualifiés de « cohérents » les itinéraires qui absorbent et guident le trafic cycliste sans interruption et sans changement de direction arbitraire inattendu.~~ Il faut que les cyclistes puissent s'y sentir en sécurité. Le long des axes sur lesquels le trafic est dense, notamment sur les longs tronçons à l'extérieur des localités, des solutions doivent également être proposées à l'écart des routes principales. ~~Il est possible d'encourager le recours aux routes communales ou privées dans les itinéraires du réseau par l'octroi de subventions conformément à l'article 59 LR.~~

Le canton affecte ses moyens financiers limités aux domaines où ils déploient le plus d'effets et où les mesures sont à un coût proportionnellement raisonnable. La répartition des itinéraires quotidiens entre ~~itinéraires prioritaires,~~ liaisons principales et réseau de base permet de fixer plus facilement des priorités. Le guide *Standards pour les routes cantonales* (OPC, ~~2011~~2017) sert de base pour évaluer si des aménagements pour le trafic cycliste sont nécessaires sur les routes cantonales. ~~Si un itinéraire cyclable passe à l'écart de la route cantonale, les besoins des cyclistes qui continuent d'emprunter cette route cantonale, en particulier pour la rejoindre ou la quitter, sont pris en compte. Lorsqu'un autre itinéraire cycliste attrayant existe à l'écart de la route cantonale, il ne reste plus qu'à prendre en compte dans l'évaluation la signification que revêt encore cette dernière pour le trafic cycliste. Dans pareil cas, la route ne doit souvent pas faire l'objet d'aménagements spécifiques supplémentaires.~~

La planification d'itinéraires cyclables s'effectue selon la législation et les normes en vigueur³⁰, ainsi que selon le manuel prévu à cet effet³¹ (OFROU / SuisseMobile / FSR, 2008). Les aménagements concrets seront quant à eux réalisés sur la base du guide ~~sur les a~~Aménagements pour le trafic cycliste³² (OPC, 2014) et figureront dans le plan de route des projets ~~ou le projet de construction.~~

3.2 Trafic quotidien

3.2.1 Potentiel de trafic cycliste et définition de priorités

Les itinéraires quotidiens assurant une fonction de réseau cantonal ont été déterminés selon leur potentiel de trafic cycliste, à savoir s'il faut s'attendre à ce que les tronçons concernés soient fréquentés par beaucoup de cyclistes, quelques-uns ou seulement une poignée d'entre eux si le tronçon est subjectivement considéré par la majorité de la population comme sûr et attrayant. Si le potentiel est élevé et l'itinéraire agréable, il est possible de mobiliser bien des amateurs de la petite reine. En revanche, aux endroits où le potentiel est faible, un itinéraire de qualité équivalente n'aura qu'un effet limité sur le volume du trafic cycliste.

Pour définir le potentiel, un ~~e~~ méthode-modèle basé sur un système d'information géographique a été ~~spécialement~~ développée et appliquée. ~~Elle~~ permet de formuler des énoncés objectifs sur le volume possible de trafic sur différents tronçons du réseau ~~sur la base d'un modèle de demande associé à la loi de la gravitation universelle selon laquelle l'attraction diminue de manière inversement proportionnelle au carré de la distance. Différents paramètres sont pris en compte : distances moyennes à vélo, différences d'altitude (kilomètres-efforts), utilisation pour les trajets~~

³⁰ Norme SN 640 060, Trafic des deux-roues légers ; bases (VSS, 1995).

³¹ OFROU, SuisseMobile, *Mobilité piétonne Suisse*, 2008.

³² OPC, 2018.

~~scolaires³³, importance pour les loisirs et attraction exercée par les gares, les centres et les pôles de développement. Outre les données géoréférencées sur les statistiques démographiques et le nombre de places de travail, un modèle numérique de terrain a également été utilisé. Contrairement aux modèles des transports traditionnels qui portent sur des zones de trafic relativement grandes avec les imprécisions qui en découlent, dans le cadre du modèle utilisé pour le trafic cycliste, le potentiel a été évalué par tronçons de 300 mètres en fonction d'une grille hectométrique de la population et du nombre de places de travail. Il a été calculé pour chaque tronçon et représenté sur un plan d'ensemble. Ce dernier a servi à l'analyse de potentiel sert de base à la définition des couloirs pour les l'évaluation d'itinéraires prioritaires, des liaisons principales et du réseau de base. Le modèle Cette méthode pourra à l'avenir également être utilisée en cas d'évolution de la situation afin d'évaluer objectivement les effets sur le potentiel cycliste et d'adapter le plan sectoriel en conséquence.~~

~~Les couloirs qui figurent sur la carte du plan sectoriel et dans les listes d'objets de l'annexe 1.1 indiquent les tronçons qui manquent au niveau quantitatif ou qui nécessitent d'importantes améliorations au niveau qualitatif.~~

~~La construction de nouvelles routes ainsi que l'extension ou le réaménagement de routes existantes doivent être coordonnés avec le plan sectoriel. Lors des travaux d'entretien courant ou de gros entretien des routes, il convient d'examiner systématiquement les améliorations pour le trafic cycliste et de les mettre en œuvre en respectant le principe de proportionnalité. En règle générale, des améliorations sont réalisées lorsque l'occasion se présente, notamment lors de travaux de transformation ou d'extension du réseau routier. Les mesures concernent en premier lieu les couloirs pour l'évaluation des itinéraires prioritaires et sur les tronçons sur lesquels des lacunes ont été identifiées et qui sont énumérés à l'annexe 1.1, puis en deuxième et en troisième lieu sur les autres liaisons principales et sur le réseau de base.~~

3.2.2 *Itinéraires prioritaires, Liaisons principales, réseau de base et autres routes cantonales*

Les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal peuvent emprunter ou longer des routes cantonales, des routes nationales de troisième classe, des pistes cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales, ainsi que des routes communales ou privées qui s'intègrent judicieusement dans le réseau. Selon leur potentiel en matière de trafic cycliste, ces itinéraires sont répartis entre itinéraires prioritaires, liaisons principales et réseau de base.

- ~~Constituant le niveau le plus élevé du réseau d'itinéraires cyclables, les itinéraires prioritaires sont situés dans les agglomérations et utilisent tout le potentiel de trafic cycliste grâce à la qualité de leur aménagement. Ils relient des destinations importantes du trafic quotidien par des liaisons attrayantes, sûres et rapides. Ils doivent être créés là où un grand nombre de personnes peuvent couvrir les distances quotidiennes en les empruntant. Si les moyens techniques le permettent et que le principe de proportionnalité est respecté, les itinéraires prioritaires doivent être aménagés conformément aux normes fixées dans le guide Aménagements cyclables.~~
- Les liaisons principales présentent ~~le un~~ potentiel ~~le plus~~ élevé pour le trafic cycliste quotidien. Elles doivent respecter le standard de référence du guide *Standards pour les routes cantonales (OPC, 2014)*, que ce soit lorsque l'itinéraire cyclable longe la route ou la traverse, ainsi que les normes fixées dans le guide Aménagements cyclables.
- Le réseau de base présente un potentiel moyen pour le trafic cycliste quotidien. Il doit dans une large mesure respecter le standard de référence du guide *Standards pour les routes cantonales (OPC, 2014)*, que ce soit lorsque l'itinéraire cyclable longe la route ou la traverse, ainsi que les normes fixées dans le guide Aménagements cyclables.

Lorsque le standard de référence pour les routes cantonales ne peut pas être atteint à un coût proportionnellement raisonnable sur des tronçons relativement longs, il faut examiner la possibilité

³³ ~~Sur la base du relevé des trajets scolaires dans les communes (OPC, 2013).~~

de diriger le trafic cycliste à l'écart de la route cantonale sur des pistes cyclables cantonales, des routes communales ou des routes privées. Selon l'importance que revêt encore la route cantonale pour le trafic cycliste, il faut prendre des mesures ~~ponctuelles~~ complémentaires. Si des itinéraires passent à l'écart des routes cantonales, les cyclistes doivent si possible et là où cela s'avère opportun être prioritaires et ne pas avoir à réaliser de kilomètres-efforts supplémentaires. Sont notamment adaptés à cet effet les itinéraires qui longent les eaux, les lignes de chemin de fer et, dans une mesure limitée, ~~ceux qui longent~~ les autoroutes pour autant que les immissions ne soient pas excessives.

Les routes cantonales dont le potentiel de trafic cycliste est faible ou compensé dans une large mesure par un itinéraire alternatif sont mentionnées à titre informatif en tant qu'autres routes cantonales avec trafic cycliste sur la carte du plan sectoriel. Les routes cantonales signalées comme voies interdites aux vélos n'y sont quant à elles pas indiquées.

3.2.3 Lacunes du réseau

La définition des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal dans le plan sectoriel ne considère pas le standard actuel de ~~ses ces~~ itinéraires en ce qui concerne le trafic cycliste. Seules les lacunes les plus importantes sont fixées dans le plan sectoriel. Il en existe ~~trois~~ quatre types :

- Les couloirs pour la planification l'évaluation des itinéraires prioritaires, dans lesquels sont définis le tracé des itinéraires prioritaires et les mesures nécessaires en cas de réalisation sont définis sous la direction de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne. L' Des études clarifient en particulier la faisabilité et la proportionnalité des mesures nécessaires par rapport à l'utilité de tels itinéraires prioritaires. Une fois les mesures mises en œuvre de manière à satisfaire aux exigences de qualité fixées dans le guide Aménagements cyclables, le canton attribue le label « Itinéraire prioritaire pour le trafic cycliste » et se charge de la signalisation. Les couloirs pour la planification des itinéraires prioritaires sont représentés à l'annexe 6.
- Les couloirs présentant un potentiel de trafic élevé, mais des liaisons insuffisantes et dans lesquels le tracé définitif des itinéraires du assurant une fonction de réseau cantonal doit encore être établi ~~par la région en collaboration avec l'OPC~~ dans le cadre d'une étude approfondie.
- Les lacunes physiques indiquant une absence de liaison comme par exemple lorsqu'il n'y a pas de ponts ou de tronçons de pistes cyclables sur les itinéraires souhaités à l'écart des routes existantes.
- Les lacunes qualitatives indiquant les liaisons qui sont conçues de telle manière qu'elles dissuadent un bon nombre de cyclistes de les utiliser.

Il est urgent de combler les lacunes énumérées dans la (cf. liste d'objets de l'annexe 1.1) au moyen de mesures adaptées et proportionnelles est une priorité.

Pour le trafic cycliste quotidien, l'objectif est un tracé sur un revêtement en dur. Cela correspond à la norme en matière de confort et permet l'entretien hivernal de l'installation, et donc son utilisation tout au long de l'année.

3.3 Trafic de loisirs

~~Lorsque l'on parle d' Les itinéraires de loisirs cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic de loisirs sont les itinéraires, il s'agit la plupart du temps des routes nationales et régionales de « La Suisse à vélo » qui existent déjà, dans la mesure où ils ont été fixés selon la procédure ordinaire et communiqués par selon SuisseMobile. La signalisation de ces routes, dotées d'un numéro à un ou deux chiffres blanc sur fond bleu, est effectuée par le canton. Elles exploitent le potentiel en matière de paysage du canton de Berne pour le cyclotourisme.~~

Le canton poursuit le développement du réseau ~~d'itinéraires de loisirs~~ en étroite collaboration avec SuisseMobile et d'autres milieux intéressés, avec et a pour objectif d'en améliorer en permanence la qualité ainsi que de conserver et développer sa place de leader du cyclotourisme.

Les itinéraires de « La Suisse à vélo » sont consacrés à un thème fixé selon des critères touristiques et traversent des paysages attrayants. Il est également tenu compte des éventuels thèmes sur lesquels portent les itinéraires, à l'instar de l'itinéraire de l'Aar qui passe si possible aux abords immédiats des rives ou offre une vue sur la rivière. Afin de pouvoir être utilisés par un large public, notamment par incluant également les familles avec enfants, ces itinéraires évitent en outre les tronçons dangereux ou ceux où le trafic motorisé est dense. Ce sont principalement des routes ou des chemins existants qui sont choisis lorsqu'il s'agit de procéder à des améliorations et l'on n'opte qu'exceptionnellement pour de nouvelles constructions ou de nouveaux aménagements.

Sont en premier lieu représentés sur la carte du plan sectoriel les itinéraires pour le trafic de loisirs existants, prévus et à supprimer. tracés des routes nationales et régionales de « La Suisse à vélo » qui existent déjà ou qui sont prévus et les tronçons qui devront être libérés en cas de changement des itinéraires. Si des mesures de construction sont nécessaires afin de remanier les itinéraires ou de procéder à des améliorations, leur réalisation incombe au propriétaire de la route ou conformément à l'article 47 LR aux communes en ce qui concerne les itinéraires communaux pour les routes privées. Conformément à l'article 59 LR, le canton accorde des subventions pour les investissements nécessités par le trafic cycliste sur les itinéraires de loisirs assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic de loisirs sur les routes communales ou privées.³⁴

Les itinéraires prévus indiqués sont signalés sur la carte du plan sectoriel seront dotés d'un numéro et décrits. Afin de planifier l'aménagement, il est indiqué pour chaque amélioration de l'itinéraire dans la liste d'objets de l'annexe 1.2, son état de coordination, à savoir s'il s'agit d'une information préalable, si la coordination est en cours ou si elle est réglée.

Les légers déplacements d'itinéraires de loisirs sur des chemins existants sont mis à jour dans le plan sectoriel (voir chap. 2.6.1.)

Les milieux intéressés (régions, organisations touristiques, communes, etc.) peuvent demander l'intégration d'itinéraires de loisirs supplémentaires dans le réseau cantonal. Pour cela, ils doivent prouver que les itinéraires assurent une fonction de réseau cantonal, qu'ils ont été fixés dans un plan directeur conformément à la loi sur les constructions, que les permis de construire ou autres autorisations requises ont été obtenus régional, qu'ils sont dédiés au trafic cycliste et que la signalisation a été approuvée par l'arrondissement d'ingénieur en chef compétent de l'Office des ponts et chaussées selon l'article 45, alinéa 2 OR.

³⁴ Cf. Directive *Subventions cantonales pour des investissements en faveur des itinéraires cyclables importants sur des routes communales ou privées* (OPC [20122018](#)).

4 Compétences et financement

4.1 Planification, construction, exploitation et entretien

Le canton :

- fixe les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien et le trafic de loisirs au moyen du présent plan sectoriel (cf. partie cartographique du chapitre 5) ;
- planifie les mesures nécessaires à la réalisation évalue la faisabilité d'itinéraires prioritaires dans les couloirs fixés en collaboration avec les régions et communes concernées ;
- construit, exploite et entretient les itinéraires cyclables sur et le long des routes et des pistes cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales et des routes nationales de 3^e classe (cf. art. 46 LR). Si, par l'entrée en force de plans conformément au chapitre 2.6.1, des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal sont peuvent être déplacés sur des routes et chemins mieux adaptés ; communales ou privées et permettent ainsi d'éviter d'avoir à prendre des mesures disproportionnées sur les routes cantonales, les mesures d'aménagement peuvent être réalisées à titre de pistes cyclables cantonales.
- subventionne à hauteur de 40 pour cent les investissements en faveur d'itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic quotidien ou de loisirs empruntant des routes communales ou privées, pour autant qu'ils figurent dans le plan sectoriel.³⁵

Les régions :

- ~~planifient le réseau cyclable régional pour le trafic cycliste quotidien conformément au présent plan sectoriel, déterminent le besoin d'intervention et les mesures nécessaires sur les routes communales pour les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal et régional.~~
- développent les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal dans le cadre des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU), des projets d'agglomération (PA) ou des conceptions régionales, fixent les tracés des itinéraires et déterminent les éventuelles mesures dans les couloirs désignés dans la liste d'objets de l'annexe 1.1. Les éléments approuvés par le canton seront repris dans le plan sectoriel lors d'une mise à jour ; fixent au moyen d'une conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) ou d'un plan directeur régional les tracés des itinéraires et les éventuelles mesures dans les couloirs désignés conformément à la liste d'objets de l'annexe 1.1. Ils seront repris dans le plan sectoriel dans le cadre d'une mise à jour.
- déterminent les mesures nécessaires en collaboration avec les arrondissements d'ingénieur en chef et les reprennent dans leurs CRTU et PA ;
- ~~examinent, d'entente avec l'OPC, les propositions d'optimisation des routes nationales et régionales de « La Suisse à vélo » selon la liste d'objets de l'annexe 1.2 pour lesquelles la coordination est en cours ou qui en sont au stade de l'information préalable.~~
- peuvent reprendre et, si nécessaire, développer les autres réseaux pour le trafic de loisirs de SuisseMobile, notamment ~~les itinéraires locaux de « La Suisse à vélo » et les itinéraires de VTT, de rollers et de canoë, et continuer à les développer si nécessaire.~~

Les communes :

- ~~ont en principe l'obligation de fixer leurs itinéraires cyclables dans un plan (art. 47 LR). Pour ce faire, elles tiennent compte des itinéraires cyclables du réseau cantonal et régional et densifient au besoin le réseau de rang supérieur par des itinéraires destinés au trafic quotidien communal cyclables~~ incluant les trajets scolaires ;

³⁵ Selon l'art. 59 LR et la Directive Subventions cantonales pour des investissements en faveur des itinéraires cyclables importants sur des routes communales ou privées (OPC 2018).

- construisent, exploitent et entretiennent les itinéraires cyclables empruntant des routes communales ou privées, routes forestières comprises, et en garantissent le libre accès.³⁶ ~~Le canton subventionne les investissements en faveur des principaux itinéraires cyclables du réseau cantonal empruntant les routes cantonales et privées à hauteur de 40 pour cent dans la mesure où les coûts occasionnés servent au trafic cycliste quotidien et au trafic cycliste de loisirs.~~³⁷
- ~~veillent à garantir le libre accès aux itinéraires cyclables sur les routes communales pour les vélos (voir aussi art. 44, al 1 OR). Interdire aux vélos de circuler sur les itinéraires cyclables est absurde, de telles interdictions sur les itinéraires cyclables doivent donc être levées.~~³⁸

Pour les mesures prises sur les routes privées, routes forestières comprises, il est nécessaire de consulter les services et propriétaires concernés. En cas d'affectations et de projets de construction en faveur du trafic cycliste en forêt, il convient de consulter l'Office des forêts et, si des valeurs naturelles particulières sont concernées, l'Office de l'agriculture et de la nature.
Sur les routes forestières, le trafic cycliste doit s'adapter aux restrictions et dégradations temporaires pouvant résulter d'une coupe de bois ou de la présence de chablis.

Les mesures prises sur des itinéraires cyclables empruntant des voies de communication historiques³⁹ visant la sauvegarde de la substance peuvent bénéficier d'aides financières de la Confédération en vertu de l'article 13 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN).

4.2 Signalisation

Le canton se charge de la signalisation des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal (art. 48 LR).;

- ~~pourvoit à la signalisation des itinéraires cyclables du réseau cantonal (art. 48 LR). Il délègue cette tâche à l'Office des ponts et chaussées et à son centre de prestations.~~
- Les itinéraires prioritaires font l'objet d'une signalisation et sont distingués par un label.
- Les autres itinéraires destinés au trafic quotidien font l'objet d'une signalisation lorsque cela est nécessaire, notamment pour guider le trafic cycliste vers les itinéraires recommandés.
- Les itinéraires de loisirs font l'objet d'une signalisation continue. Pour ce faire, le canton s'adjoint la collaboration d'organisations spécialisées, notamment de SuisseMobile et de PRO VELO Canton de Berne.

La signalisation est la propriété du canton et ne peut être ni enlevée ni modifiée sans autorisation. Les déviations d'itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal doivent être convenues avec le canton. Il convient de respecter la liste de contrôle *Signalisation pour vélo lors de chantiers.*⁴⁰

Les régions :

- sont compétentes en ce qui concerne la signalisation des itinéraires VTT.
- peuvent se charger de la signalisation des autres itinéraires de loisirs, notamment ~~des tronçons de routes locaux de la « La Suisse à vélo », ainsi que~~ des itinéraires de rollers et de canoë de SuisseMobile.

³⁶ Comme il est absurde d'interdire aux vélos de circuler sur les itinéraires cyclables, de telles interdictions sur les itinéraires cyclables doivent être levées. Au lieu d'interdictions générales de circuler, il faut choisir en tenant compte des particularités locales entre le signal OSR 2.13 *Circulation interdite aux voitures automobiles, aux motocycles et cyclomoteurs* et le signal 2.14 *Circulation interdite aux voitures automobiles, aux motocycles et cyclomoteurs* avec, le cas échéant, une plaque complémentaire.

³⁷ ~~Conformément à l'article 59 LR et à la Directive *Subventions cantonales pour des investissements en faveur des itinéraires cyclables importants sur des routes communales ou privées* (OPC, 2012).~~

³⁹ Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS), cf. géoportail du canton de Berne (www.be.ch/geoportail).

⁴⁰ OPC, 2013.

La signalisation ~~des itinéraires cyclables~~ s'effectue de manière uniforme, conformément à la norme SN 640 829a et nécessite, en vertu de l'article 45, alinéa 2 OR, une autorisation ~~de l'arrondissement d'ingénieur en chef compétent~~ de l'Office des ponts et chaussées.

Par ailleurs, l'utilisation par des tiers ne bénéficiant pas d'une autorisation du canton de panneaux officiels ou de nature à être confondus avec ceux-ci ~~pour des itinéraires cyclables~~ est interdite. Il est également interdit de signaler des chemins au moyen de panneaux non officiels, qui ne sont prévus ni par l'OSR (RS 741.21) ni par la norme SN 640 829a.

4.3 Organes cantonaux en charge Tâches de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne

L'Office des ponts et chaussées du canton de Berne (OPC) est l'organe cantonal en charge de l'élaboration et de l'exécution du présent plan sectoriel. Ses tâches sont décrites ci-après.

Le centre de prestations de l'OPC :

- prend position sur des planifications de la Confédération et des cantons voisins ;
- dirige l'élaboration du plan sectoriel pour le trafic cycliste ;
- assure la coordination et la collaboration avec SuisseMobile ;
- se charge de la signalisation des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal.

Les arrondissements d'ingénieur en chef :

- publient des rapports spécialisés et officiels sur les plans directeurs des communes et des régions ainsi que sur les plans d'affectation, y compris les plans de quartier ;
- publient des rapports spécialisés et officiels dans le cadre de la procédure d'octroi du permis de construire ;
- examinent les demandes de subvention pour des investissements dans des itinéraires cyclables importants empruntant des routes communales ou privées, qui sont définis dans le présent plan sectoriel comme des itinéraires assurant une fonction de réseau cantonal, et présentent les demandes de crédit correspondantes ;
- conçoivent et réalisent des projets cantonaux conformément à l'article 46 LR ;
- approuvent les demandes de signalisation conformément à l'article 45, alinéa 2 OR et examinent les demandes de mesures telles que les interdictions de circuler.

~~Les arrondissements d'ingénieur en chef (AIC) de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne sont les organes cantonaux en charge de l'exécution du présent plan sectoriel. Ils examinent les demandes de permis de construire et de contribution et rédigent les rapports officiels et spécialisés, notamment dans les procédures suivantes :~~

- ~~• procédure d'octroi du permis de construire pour des projets de tiers~~
- ~~• procédure communale des plans directeurs et des plans d'affectation ainsi que des plans de quartier~~
- ~~• examen des interdictions de circuler (cf. art. 44, al.2 OR)~~

~~Le centre de prestations de l'Office des ponts et chaussées (CEP-OPC) est l'organe cantonal en charge de la planification régionale et cantonale du trafic cycliste. L'organisation privée Suisse-Mobile apporte son concours technique et participe à la coordination du trafic cycliste de loisirs. La collaboration avec le Centre de prestations de l'OPC est nécessaire notamment dans les domaines suivants :~~

- ~~• planifications sectorielles et plans directeurs des cantons et des régions ;~~
- ~~• planifications d'ordre supérieur de la Confédération et des cantons voisins.~~

~~Le centre de prestations de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne est responsable de la signalisation des itinéraires cyclables faisant partie du réseau cantonal dans le trafic cycliste quotidien et de loisirs. Il doit être contacté en cas de déviation provisoire d'itinéraires cyclables faisant partie du réseau cantonal. La signalisation est la propriété du canton et ne peut être ni enlevée ni modifiée sans autorisation. Il convient de respecter la liste de contrôle Signalisation pour vélos lors de chantier (OPC, 2013).~~

5 Kartenteil / Partie cartographique

5.1 Legende / Légende

Die in der Sachplankarte eingetragenen Velorouten mit kantonomer Netzfunktion bezeichnen die als erforderlich erachteten Veloverbindungen. Soweit nötig werden sie im Rahmen ~~einer detaillierten~~ detaillierter Studien und Projektierungen konkretisiert. /

Les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal représentés sur la carte du plan sectoriel désignent les liaisons cyclables considérées comme indispensables. Si nécessaire, ils seront concrétisés dans le cadre d'une études de projet détaillées.

Festlegungen / Typologie

(gemäss Art. 45 Abs. 2 SG / conformément art. 45 par. 2 LR)

Alltagsverkehr / Trafic quotidien

	Vorrangroute / Itinéraire prioritaire	Hauptverbindung / Liaison principale	Basisnetz / Réseau de base	Netzlücke / Lacune du réseau (qualitativ / physisch) (qualitative / physique)
Nationalstrasse dritter Klasse / Route nationale de 3e classe				
Kantonsstrasse / Route cantonale				
Kantonaler Radweg / Piste cyclable cantonale				
Gemeinde- oder Privatstrasse / Route communale ou privée				
Korridor zur Klärung der Linienführung / Couloir pour la détermination du tracé				
Korridor zur Prüfung von Vorrangrouten / Couloir pour l'évaluation d'itinéraires prioritaires				

Freizeitverkehr / Trafic de loisirs

	bestehend / existant	geplant / prévue	aufzuheben / à supprimer
Velolandroute / Route Suisse à vélo			

Informative Inhalte / Informations complémentaires

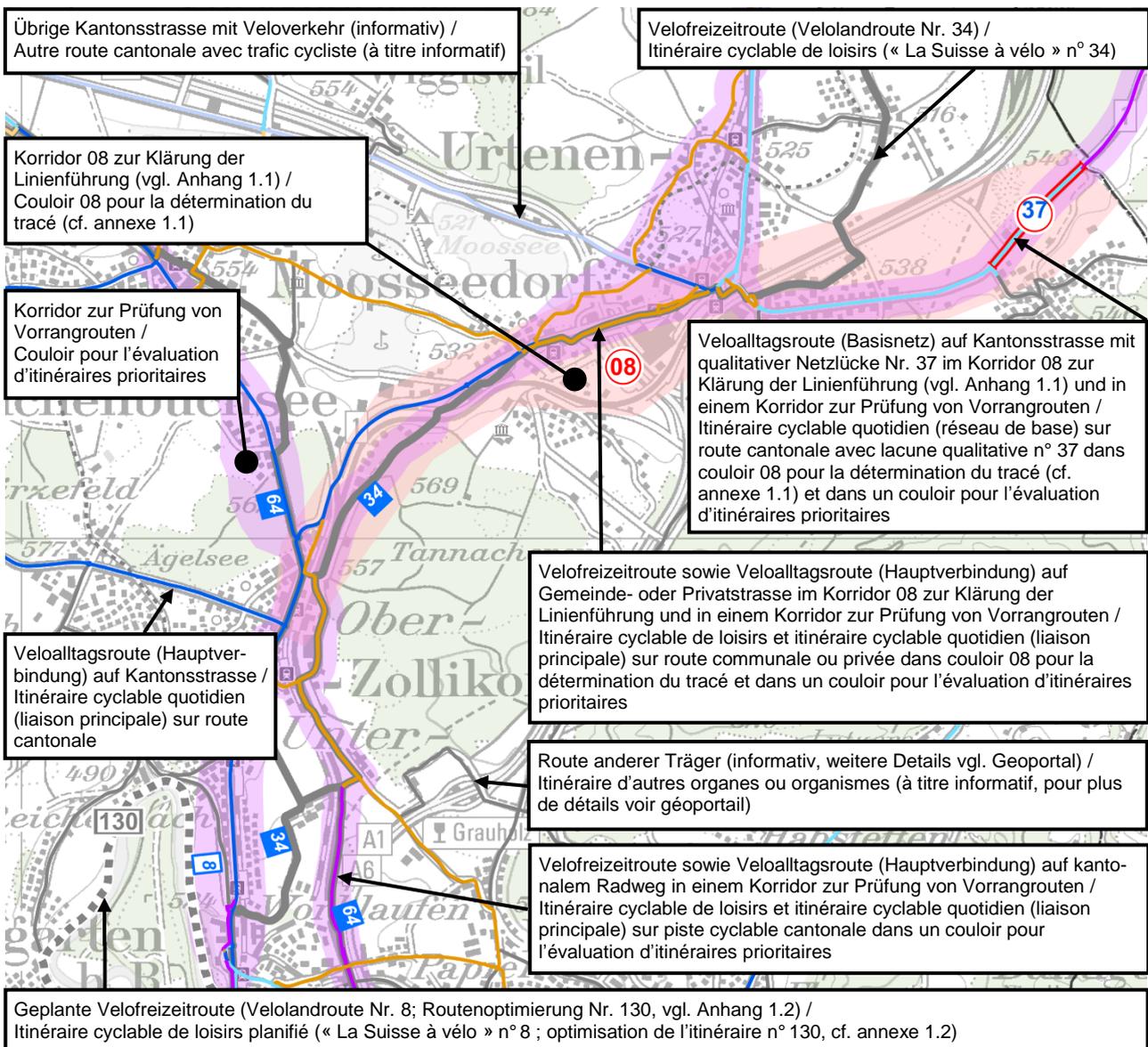
	bestehend / existant	geplant / prévue
Bahnhaltestelle / Station de chemin de fer		
Oberstufenschulhaus / Ecole de cycle secondaire		
Veloroute anderer Träger / Autres itinéraires cyclables (Regionen, Nachbarkantone, SchweizMobil / Régions, cantons voisin, SuisseMobile)		
Weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr / Autre route cantonale avec trafic cycliste		
Kantons- und Regionsgrenze / Limite régionale et cantonale		

**Geplante Änderungen, vgl. Mitwirkungsbericht /
Changements prévus, voir le rapport de la procédure**



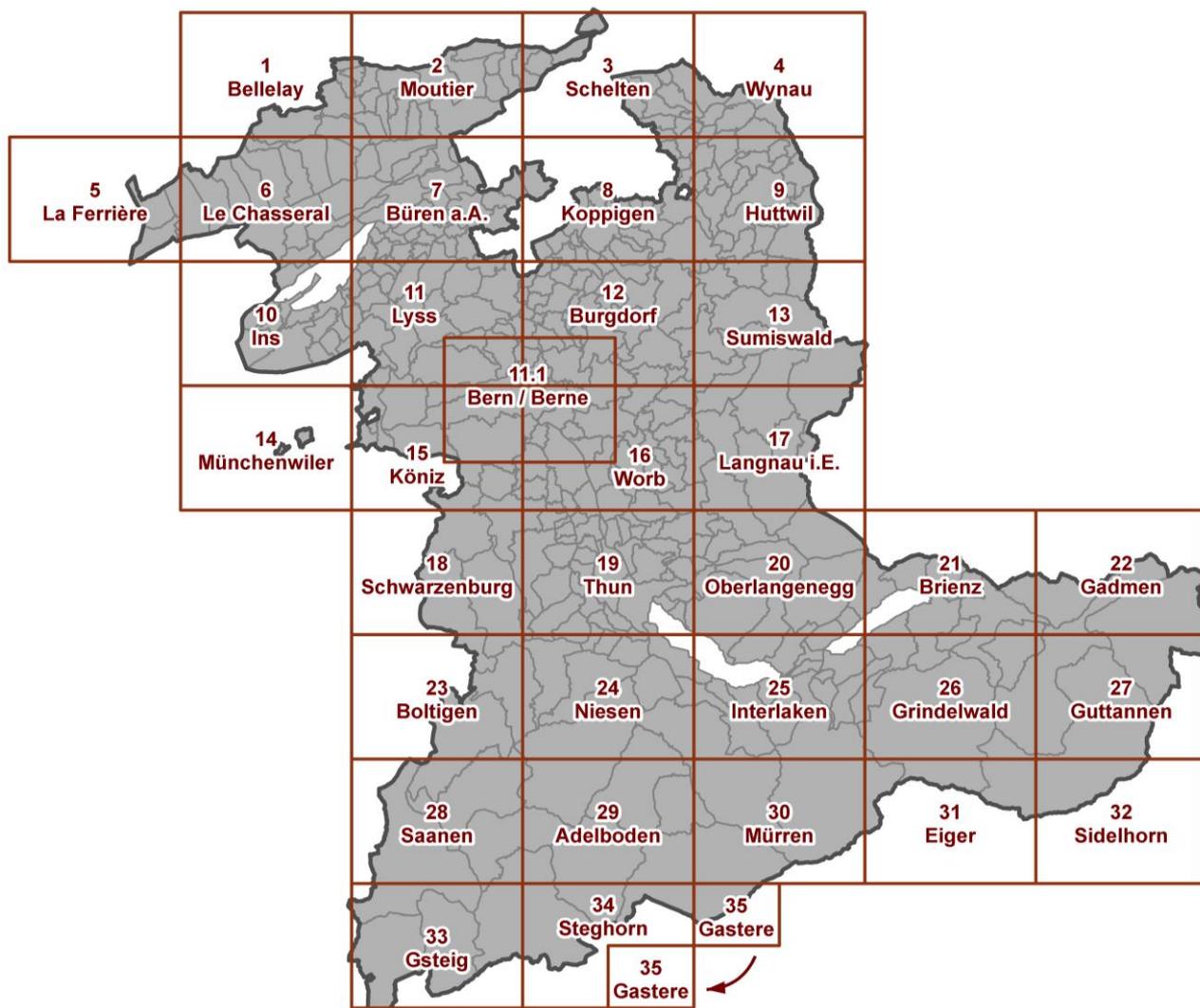
5.2 Lesebeispiel / Exemple

Aktualisiert

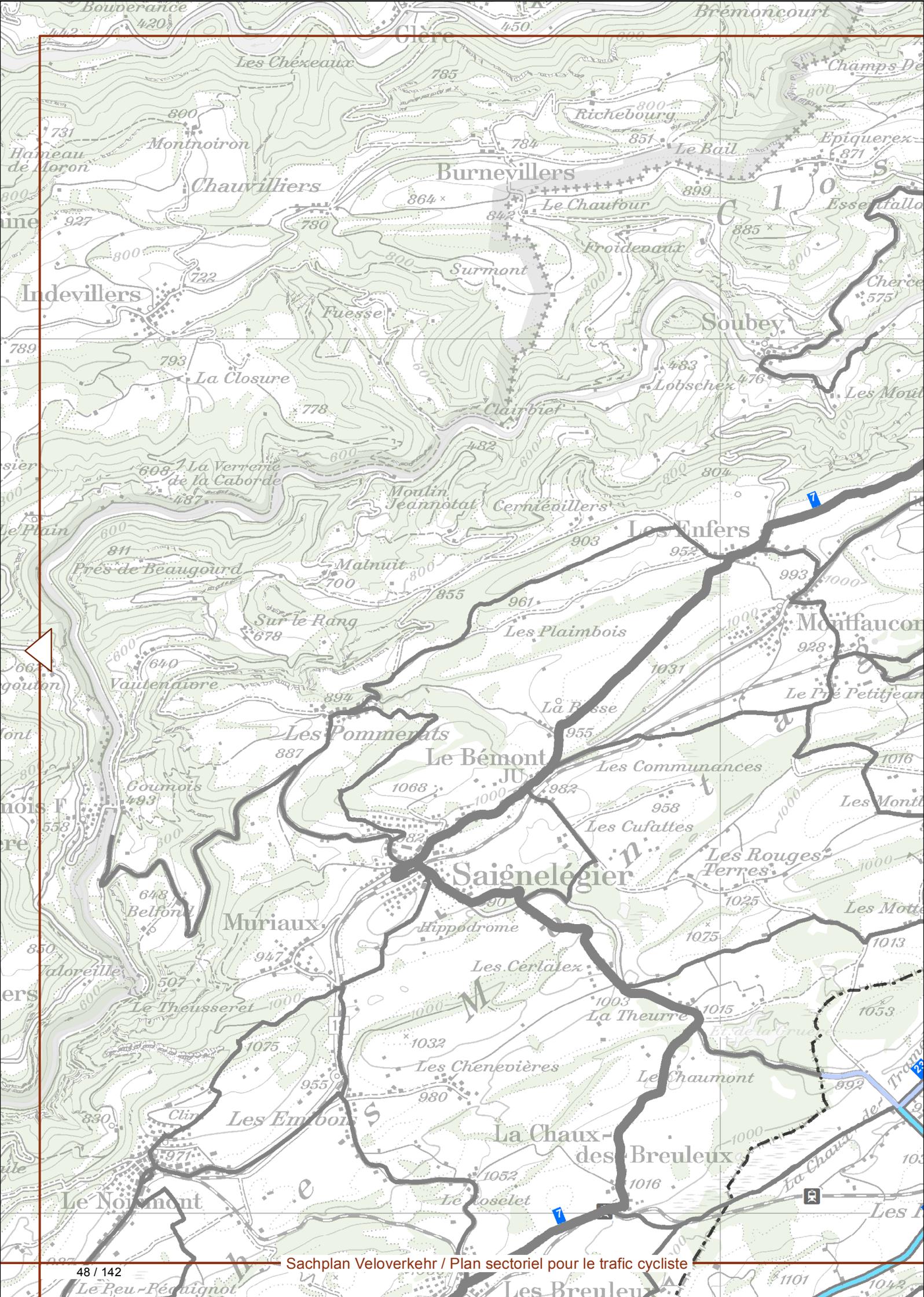


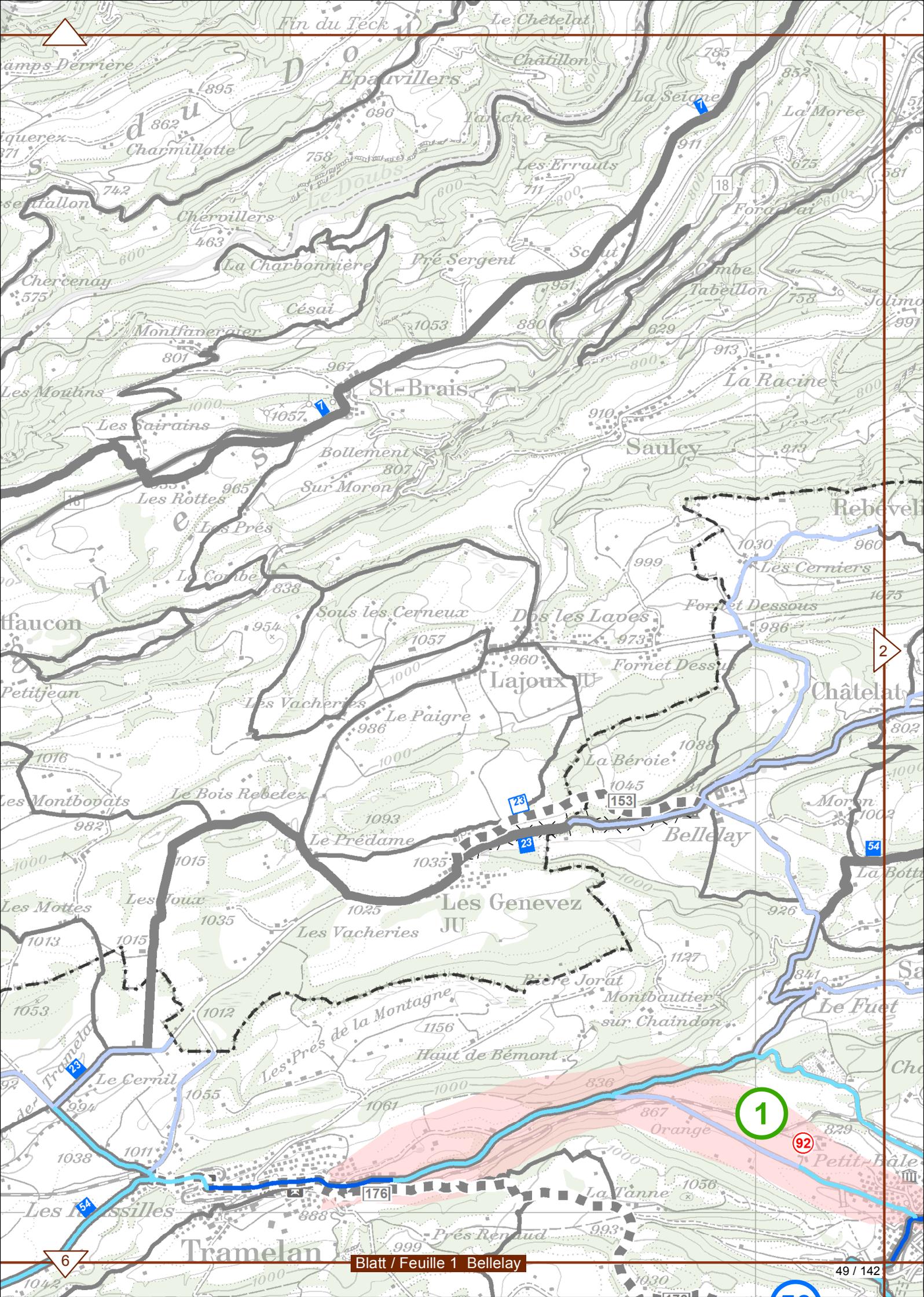
5.3 Blatteinteilung / Répartition des feuilles

Einzelblätter im Massstab 1 : 50 000 / Feuilles individuelles à l'échelle 1 : 50 000



Tiefbauamt des Kantons Bern
Office de ponts et chaussées du canton de Berne





1

2

23

23

54

6

92

Tramelan

La Tanne

Orange

Petit-Bâle

Pierre Jorat

Montbautier

sur Chaindon

Les Genevez

JU

Le Prédame

1035

Le Bois Rebetex

1093

Le Paigre

986

Lajoux JU

960

Dos les Laves

973

Sous les Cerneux

1057

Sur Moron

807

Bollement

1057

St-Brais

967

Sauley

979

La Racine

800

Combe Tabellon

758

Pré Sergent

880

Les Errauts

711

Epauvillers

690

Chervillers

463

Charmillotte

862

Le Châtelat

600

785

La Morée

852

La Seigne

911

Châtillon

600

Fin du Teck

Camps Derrière

895

Chercenay

575

Les Moulins

742

Les Sairains

1000

Les Rottes

965

Les Prés

838

La Combe

954

Les Montbovats

982

Les Mottes

1013

Les Joiaux

1035

Le Cernil

1055

Les Vacheries

1025

Les Prés de la Montagne

1061

Haut de Bémont

1156

Les Mottes

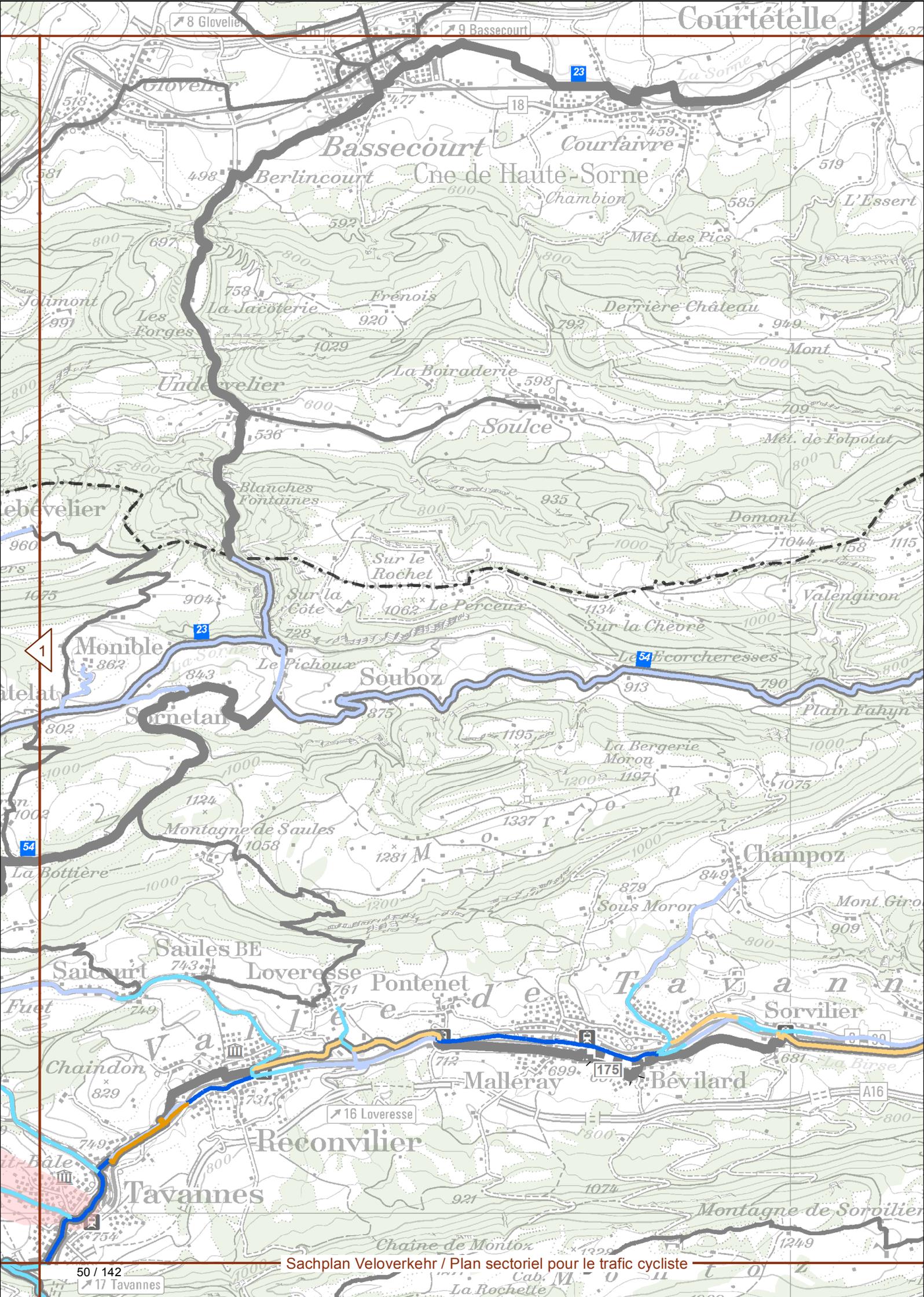
1013

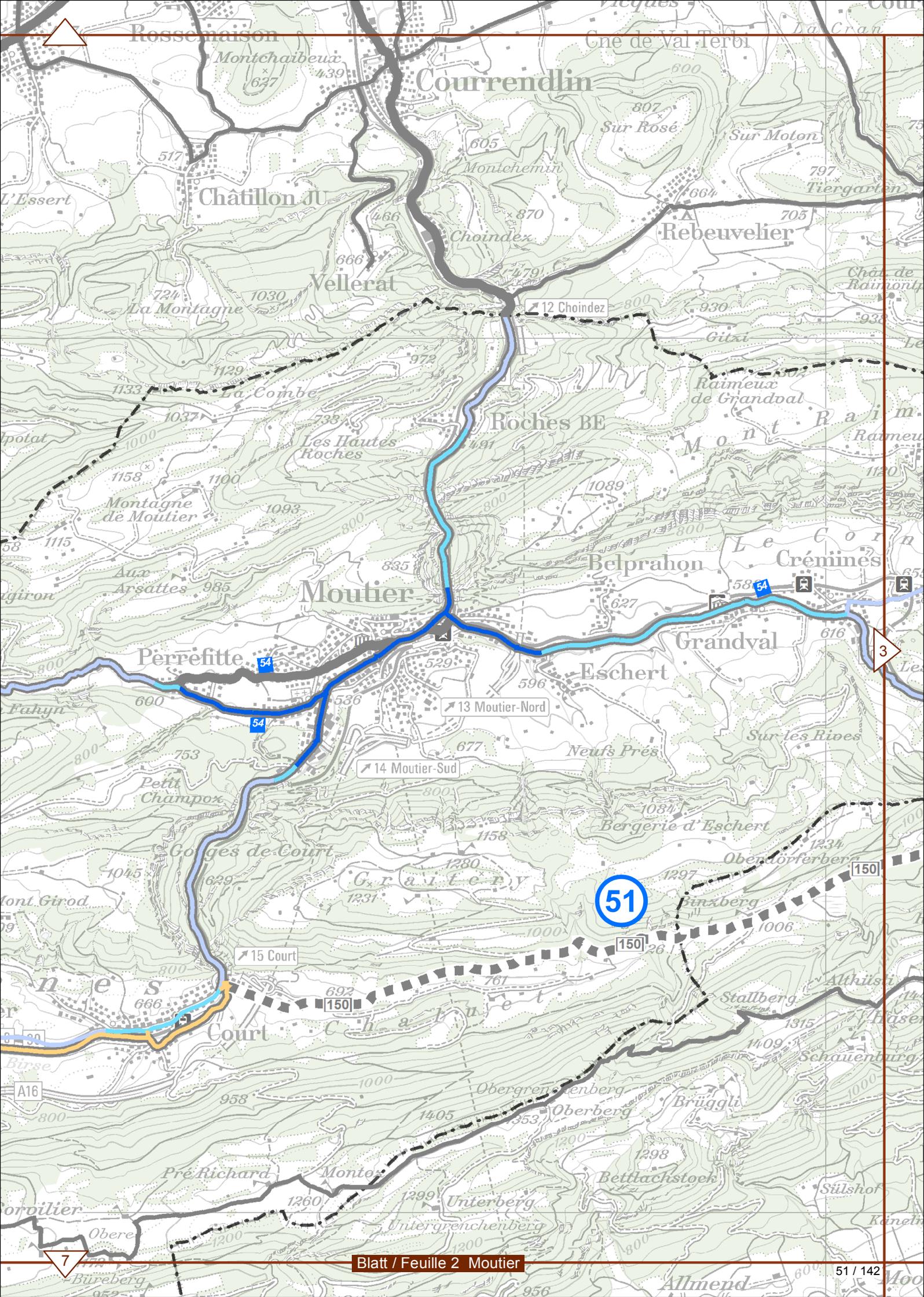
Le Cernil

994

Les Mottes

1013





Rossemaison

Courrendlin

Châtillon JU

Rebeuvelier

Vellerat

Roches BE

Moutier

Belprahon

Crémines

Perrefitte

Eschert

Grandval

Petit Champoz

Granterey

51

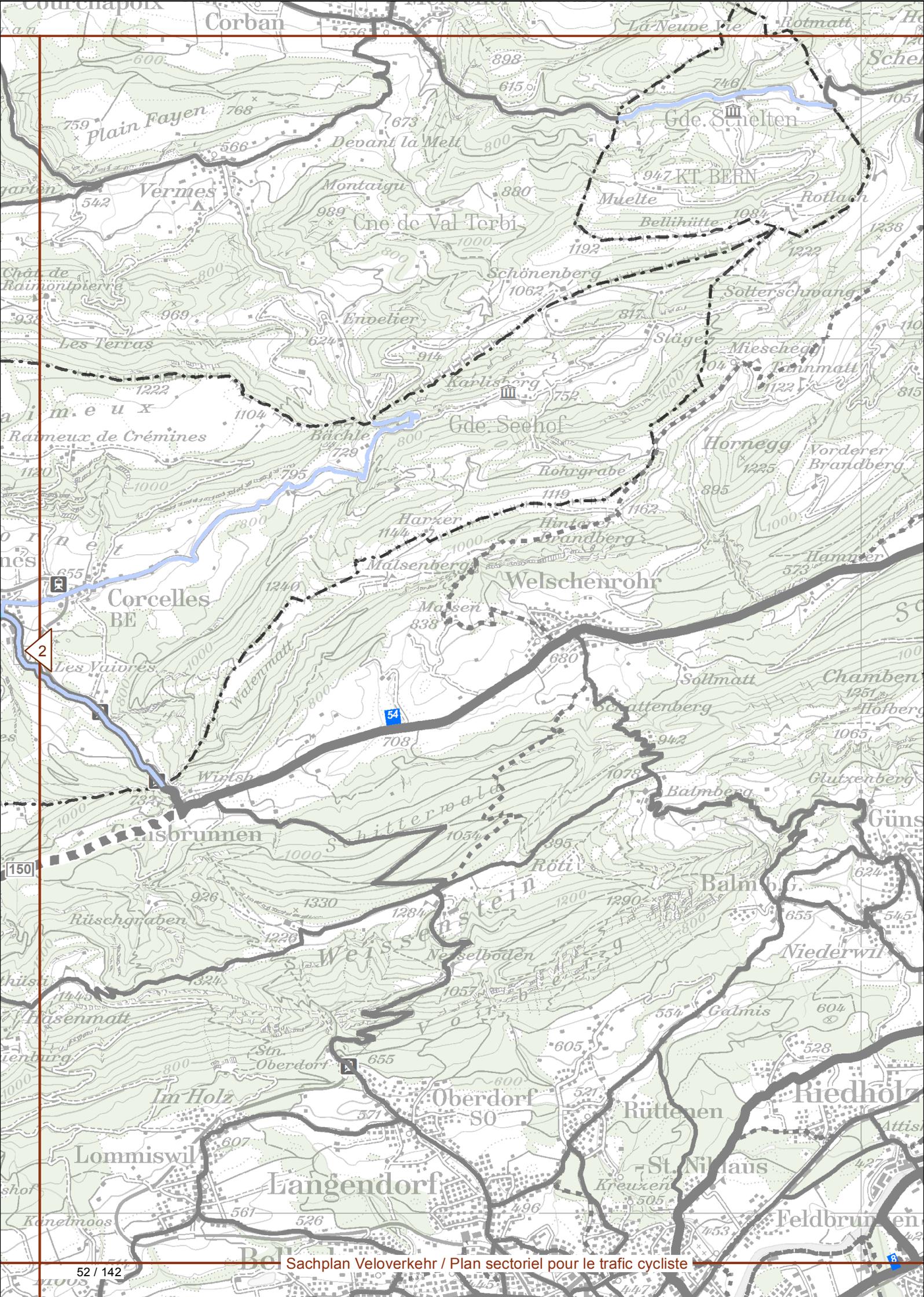
Court

Châtalet

Stallberg

Pré Richard

Unterberg



Corban

La Neuve Vie

Rotmatt

Scher

Plain Fayen

Gde. Schelten

Vermes

Montaigne
Cno de Val Terbi

Muelte

Rotlach

Les Terras

Enoelter

Schönenberg

Sotterschwang

Rameux de Crémines

Bächle

Gde. Seehof

Hornegg

Vorderer Brandberg

Corcelles BE

Malsenberg

Welschenrohr

Solmatt

Chamben

Les Vairès

Walenmatt

Schattenberg

Solmatt

Höfberg

Wilsbrunnen

Schittermatt

Balmberg

Balmberg

Glutxenberg

Rüschgraben

Weissenstein

Röti

Balmberg

Güns

Im Holz

Neuselboden

Niederwil

Galmis

Niederwil

Lommiswil

St. Oberdorf

Oberdorf

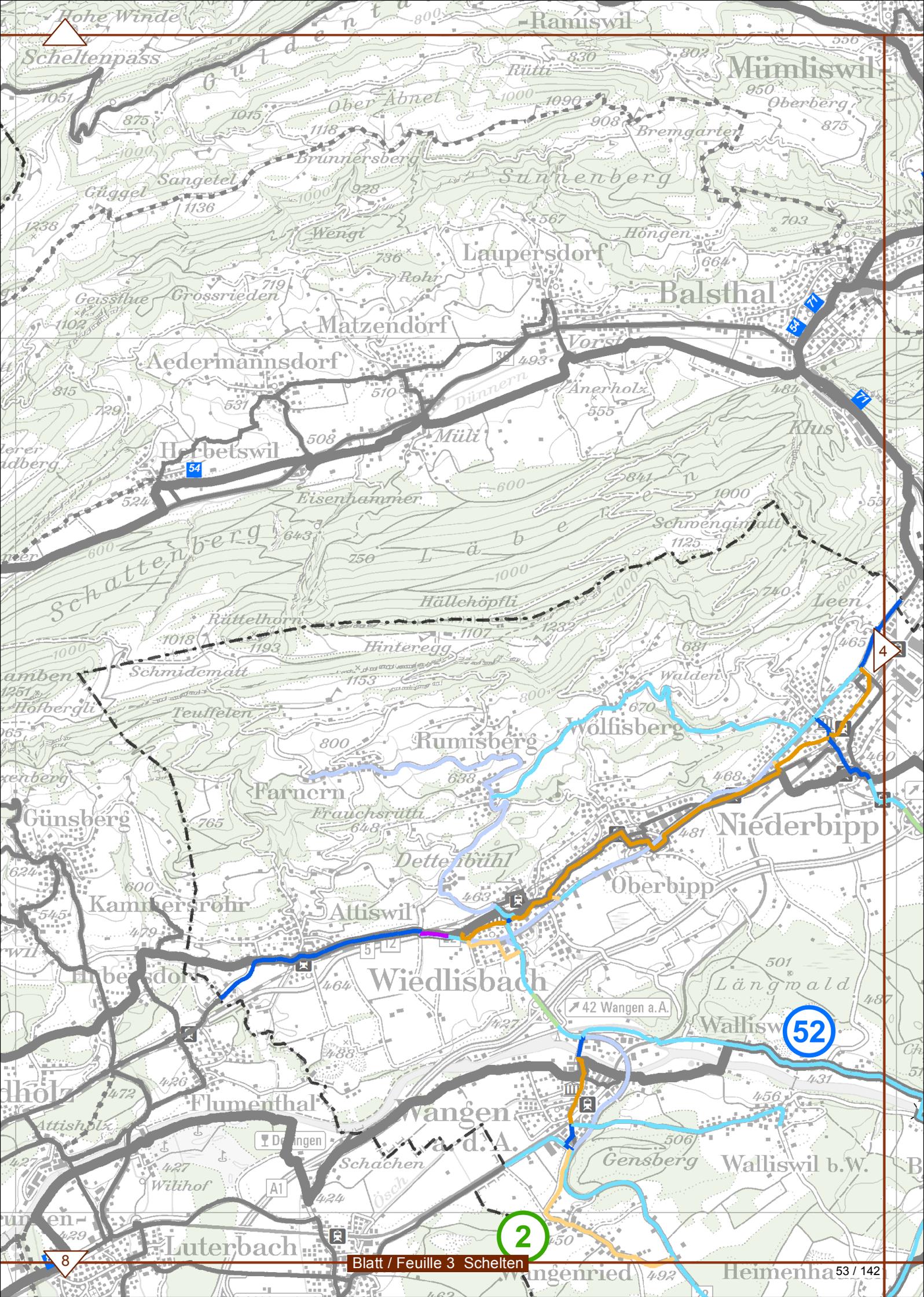
Rüttenen

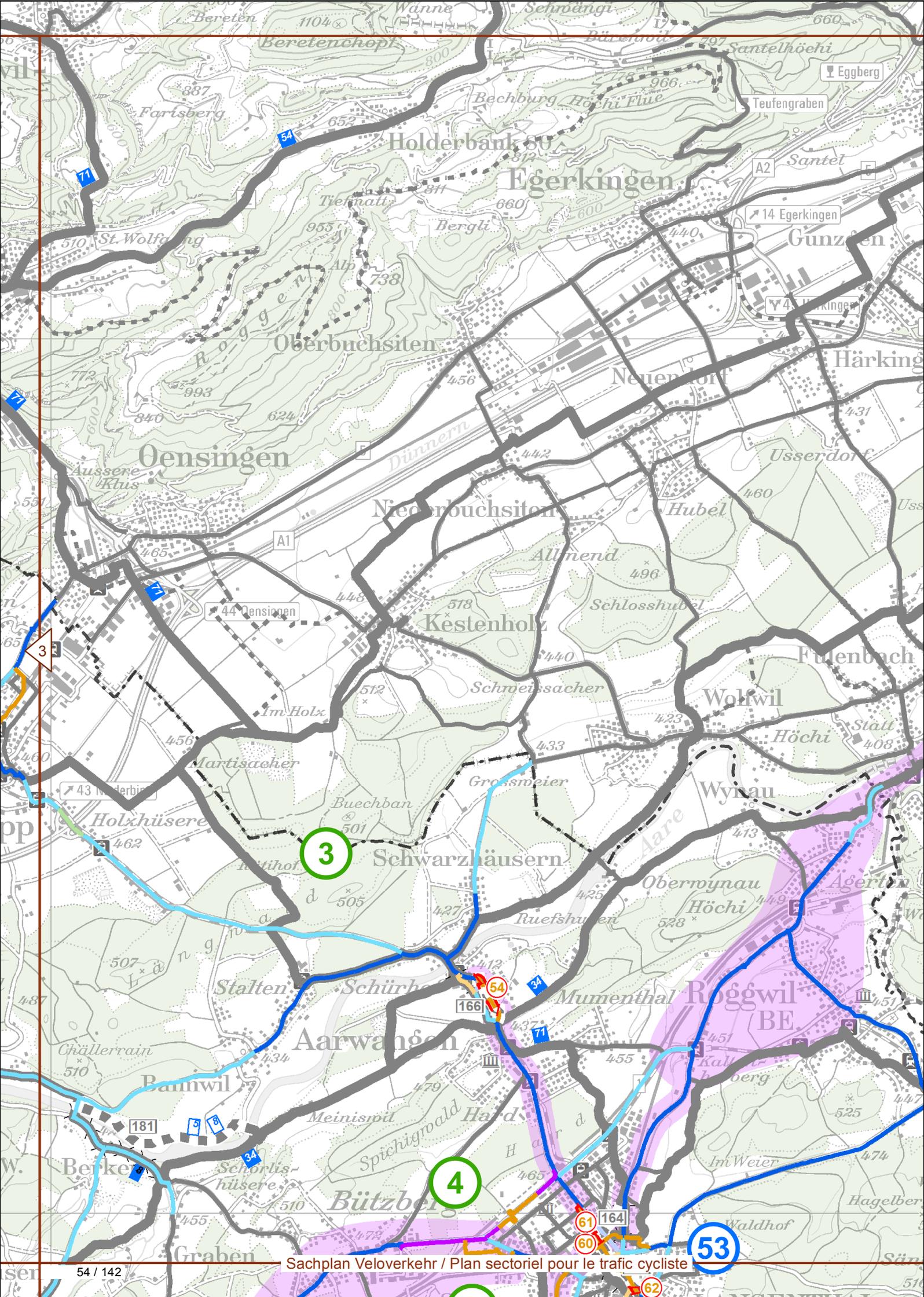
Riedholz

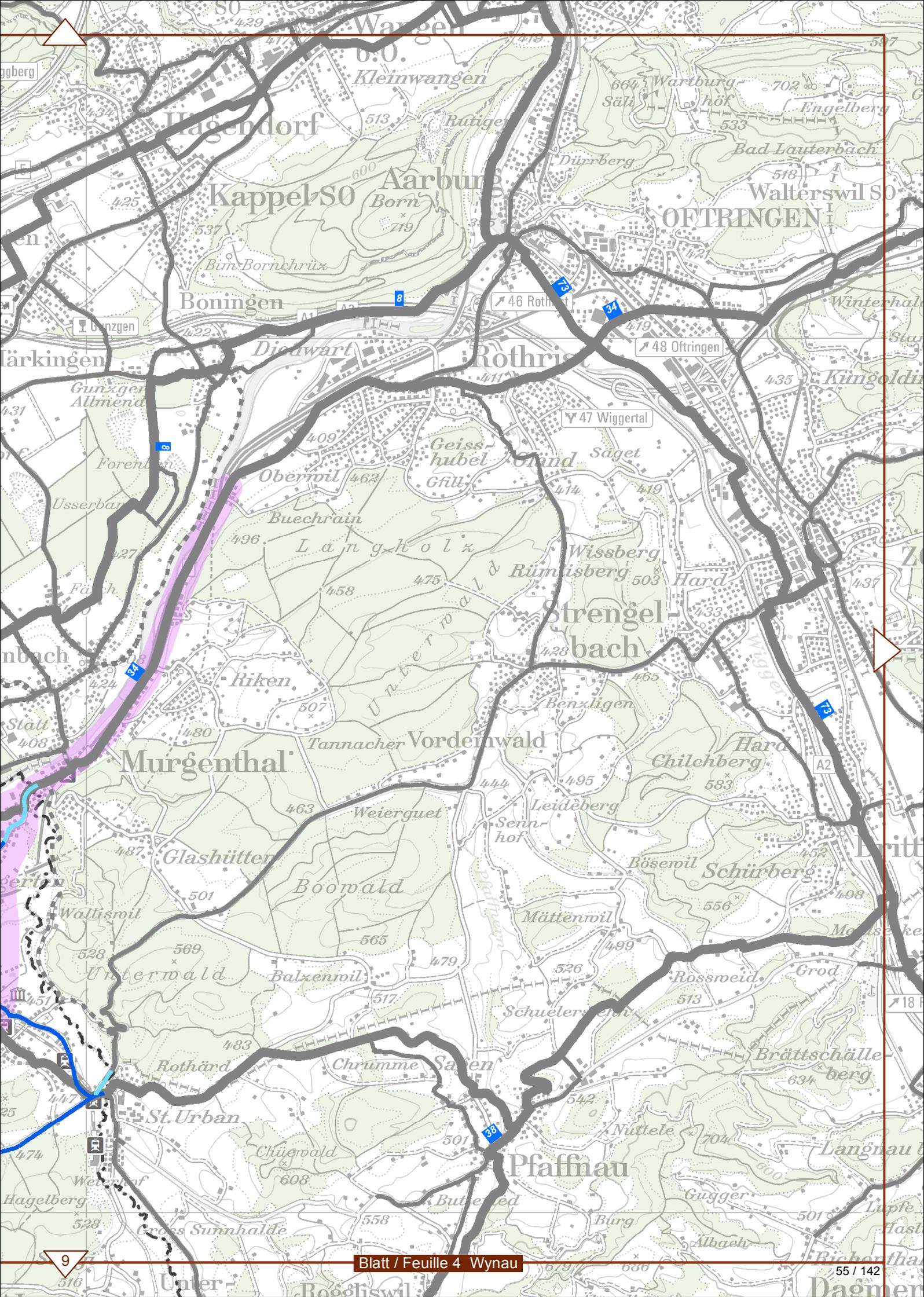
Langendorf

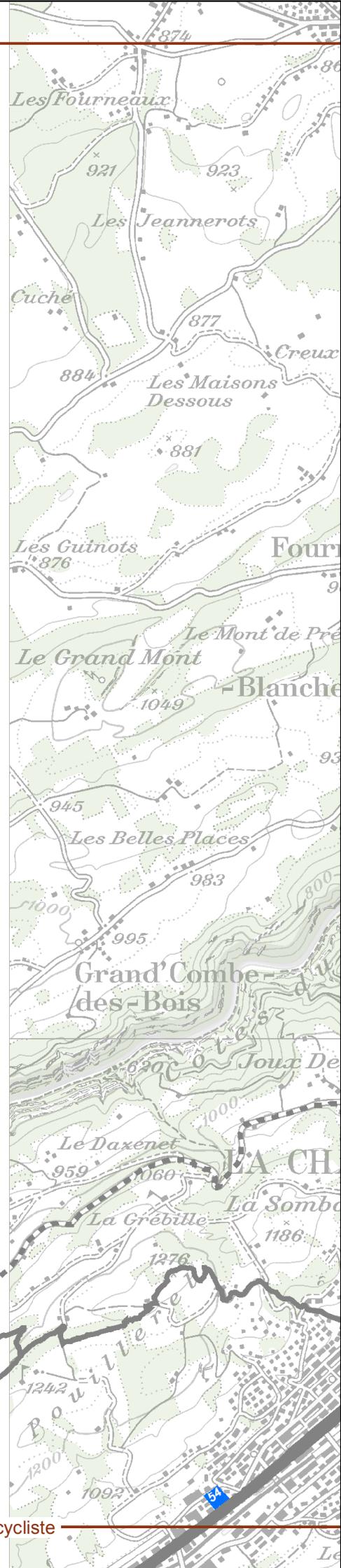
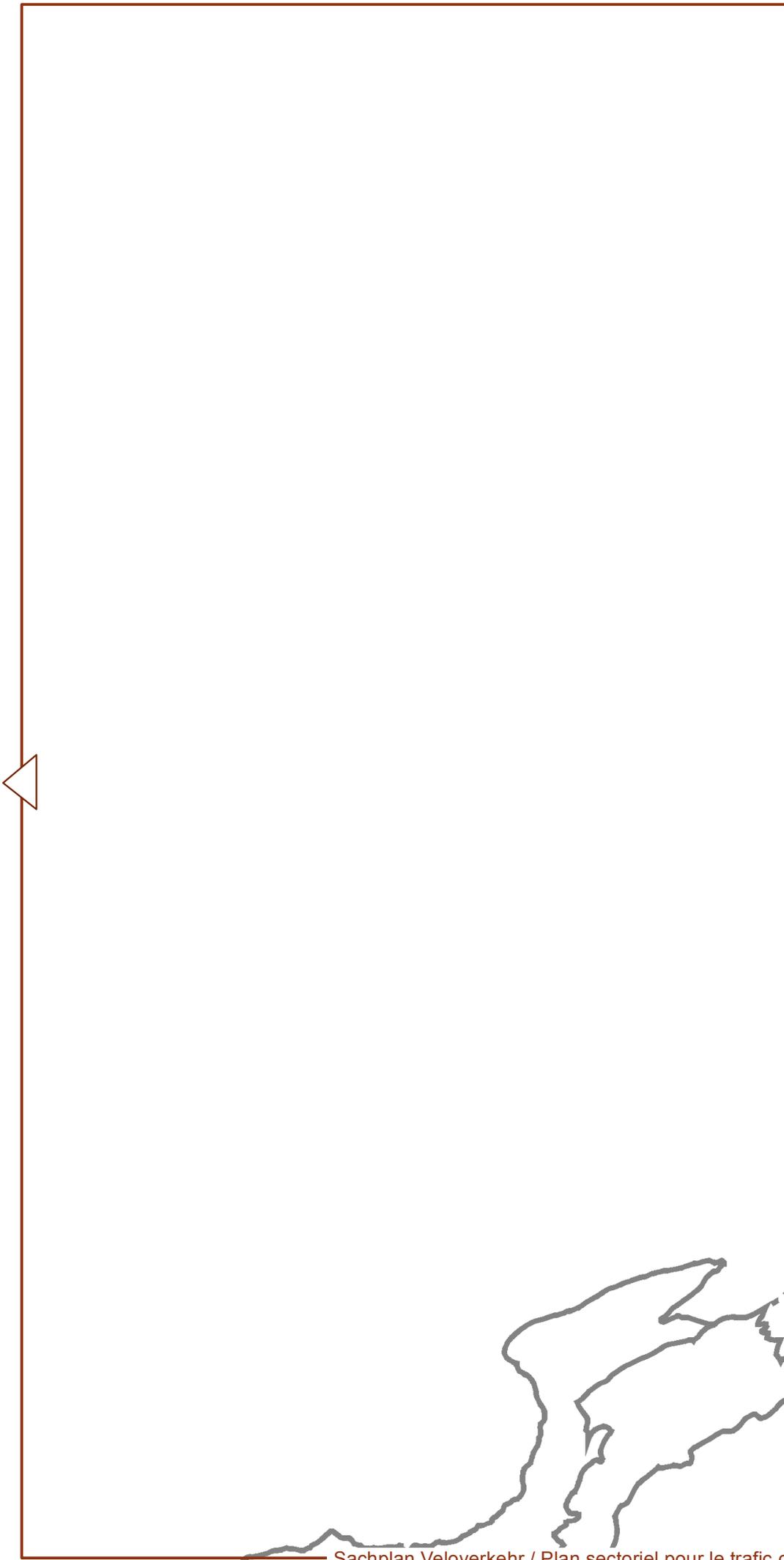
St. Nikolaus

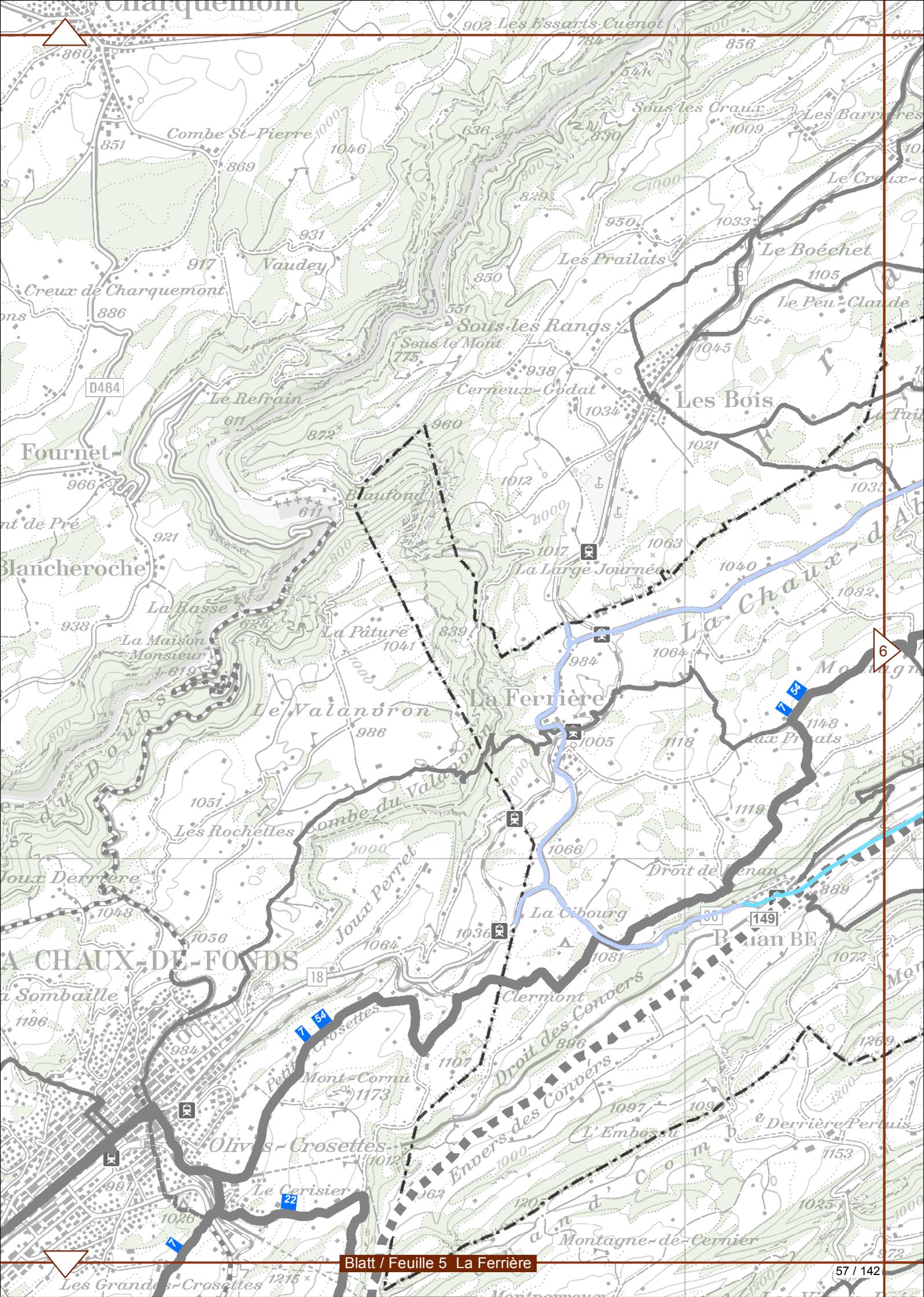
Feldbrunnen

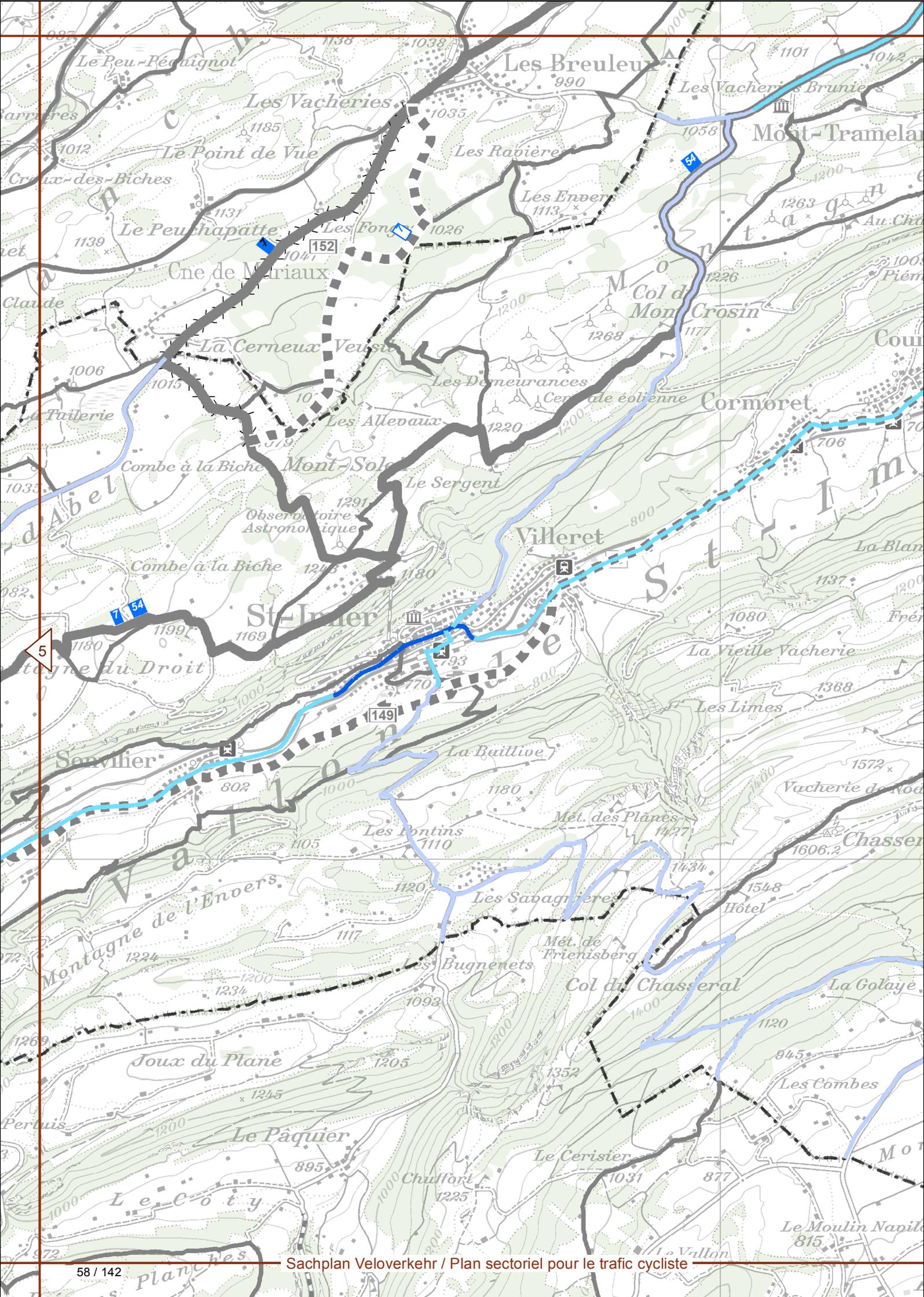


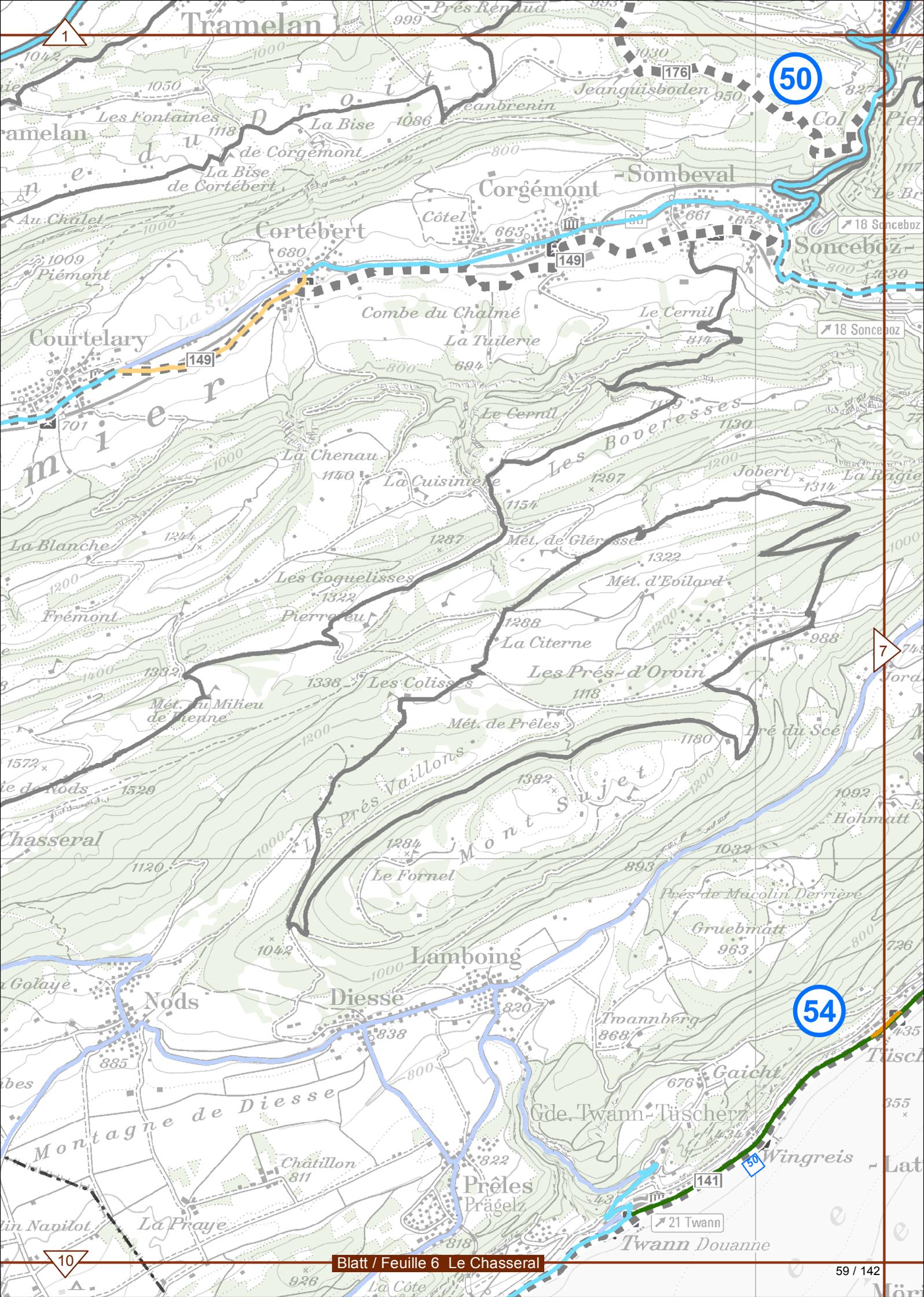












Tramelan

999

50

Les Fontaines

La Bise

Corgémont

Sombeval

Cortébert

Courtelary

La Suse

Combe du Chalmé

Le Cernil

Sonceboz

m i e r

La Chenau

La Cuisinière

Les Booveresses

La Blanche

Les Goguelisses

Mét. de Glérisse

Mét. d'Évilard

Frémont

Pierrefeu

La Citerne

Les Prés-d'Oroin

Mét. du Milieu de Biègne

Les Colisses

Mét. de Prêles

Tré du Scé

Chasseral

Les Prés Vaillons

Mont Sujet

Le Fornel

Prés de Macolin Derrière

Lamboing

Nods

Diesse

54

Montagne de Diesse

Twannberg

Gaicht

Châtillon

Gde. Twann-Tüscherz

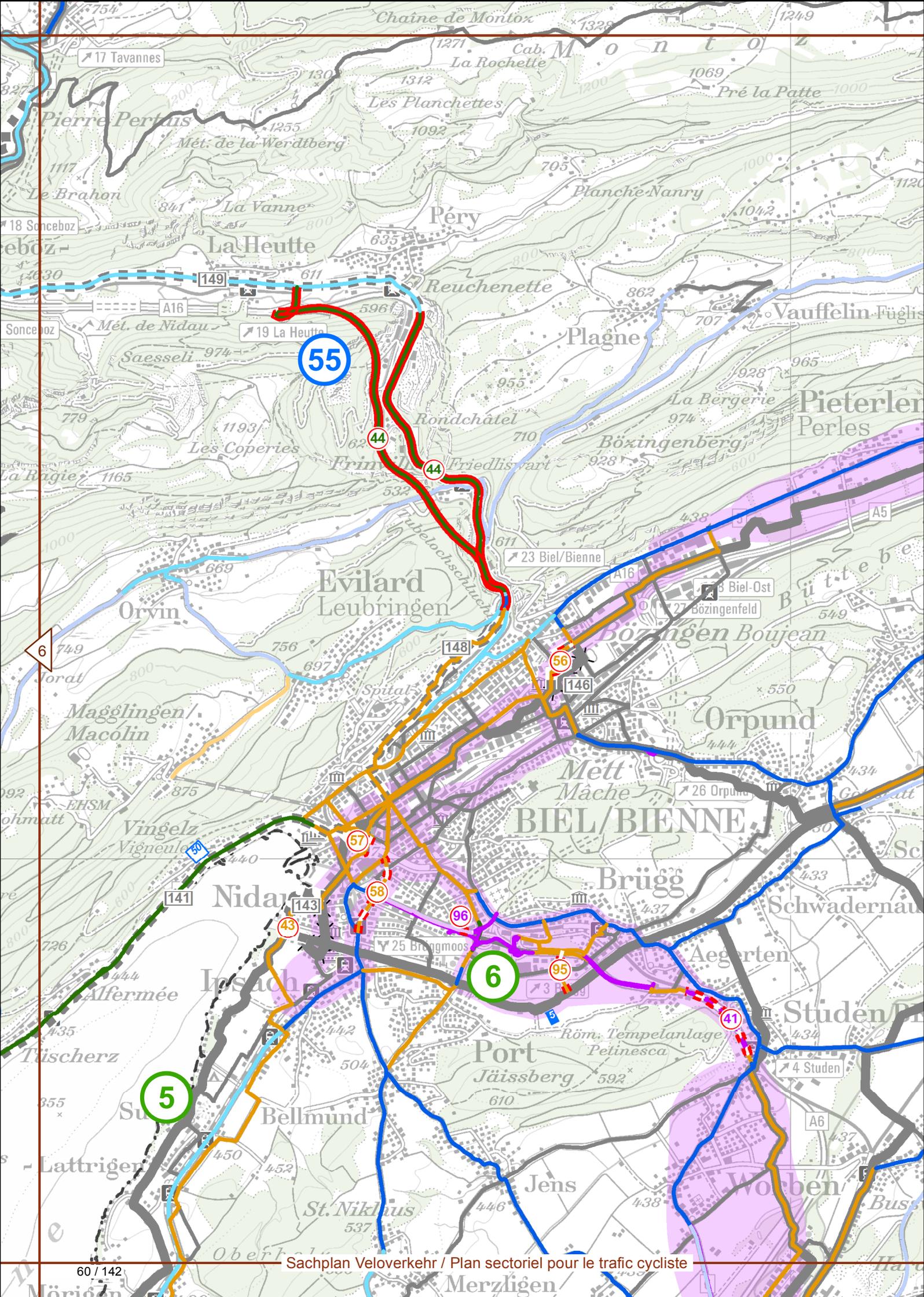
Prêles

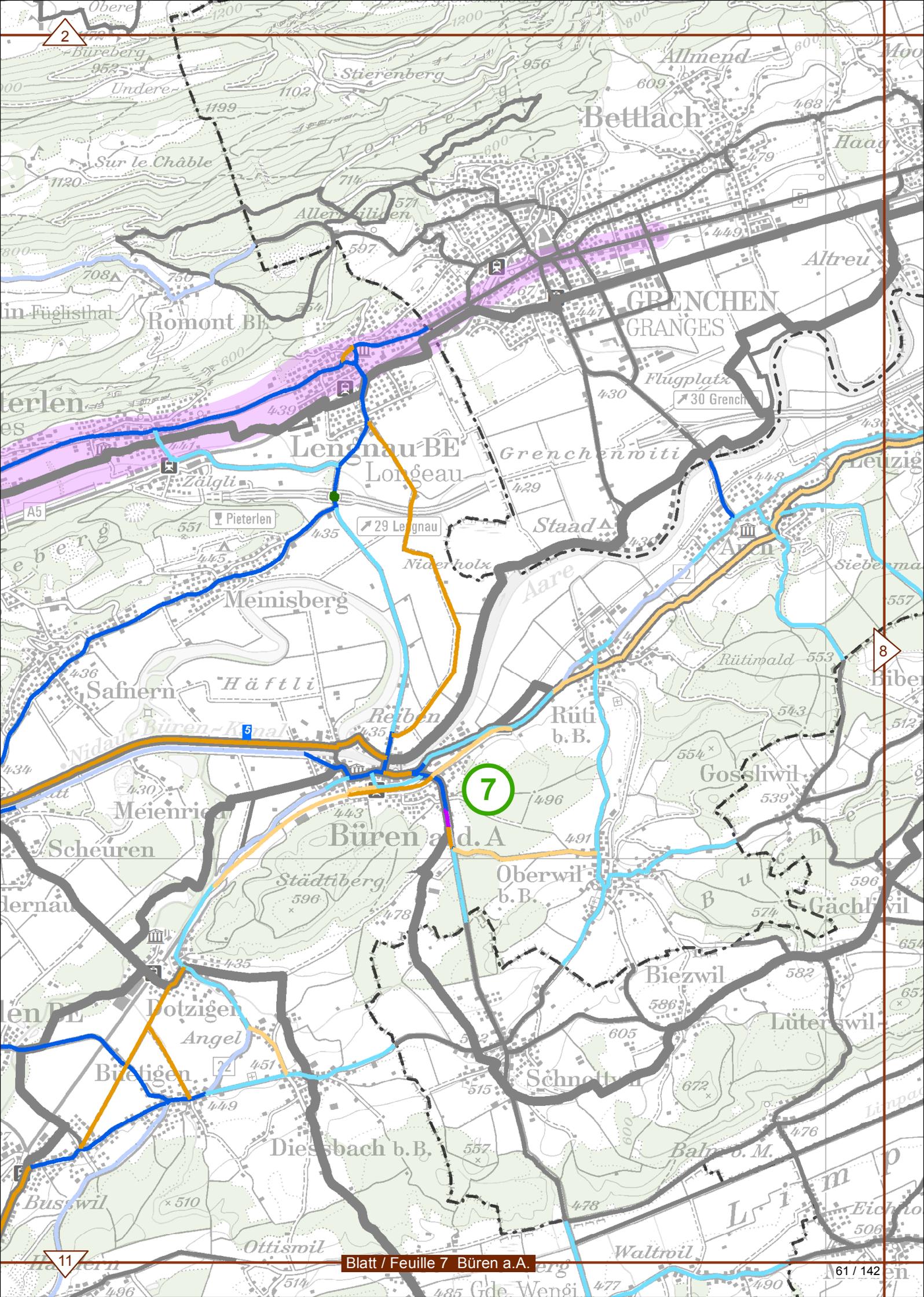
Wingreis

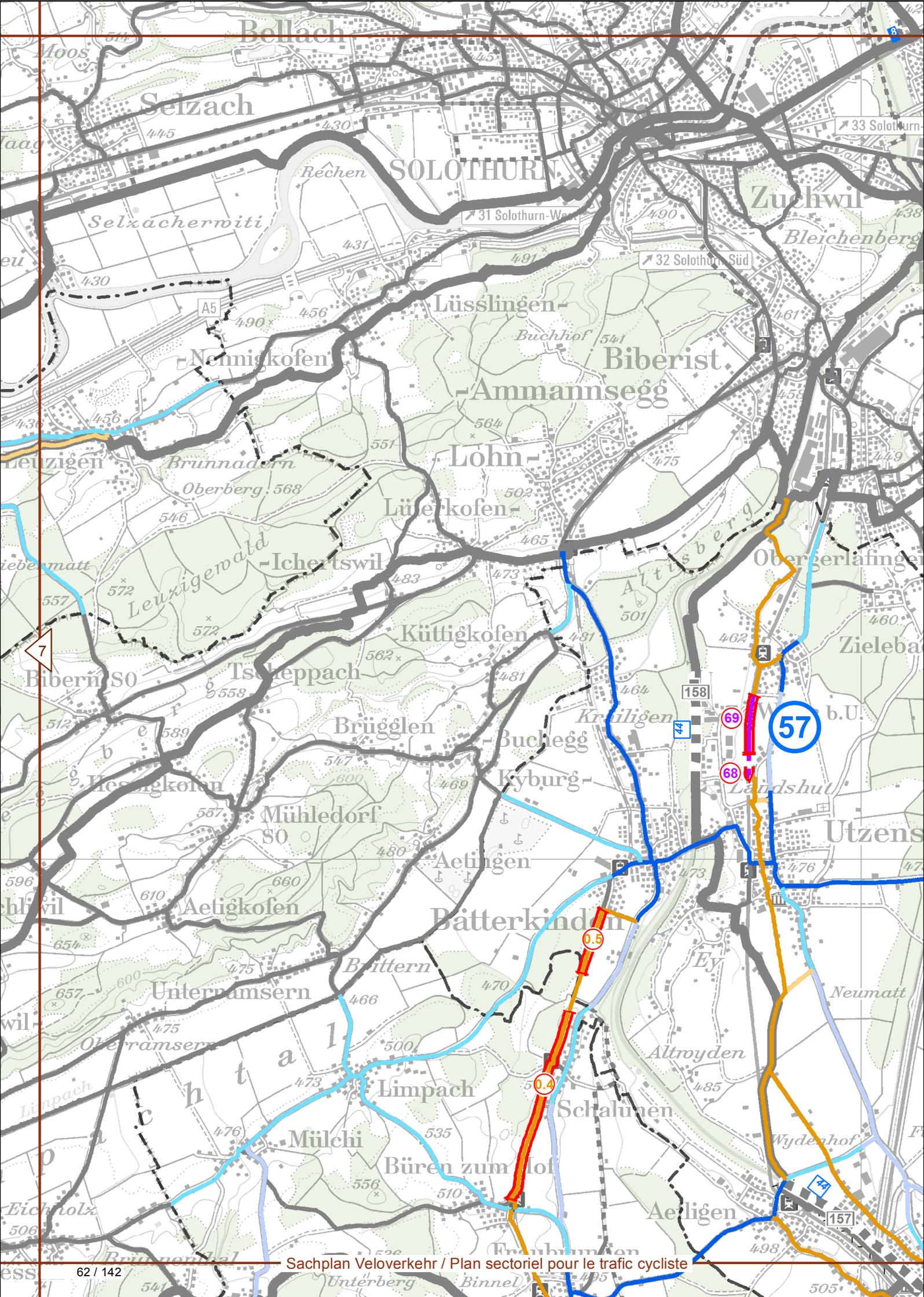
La Praye

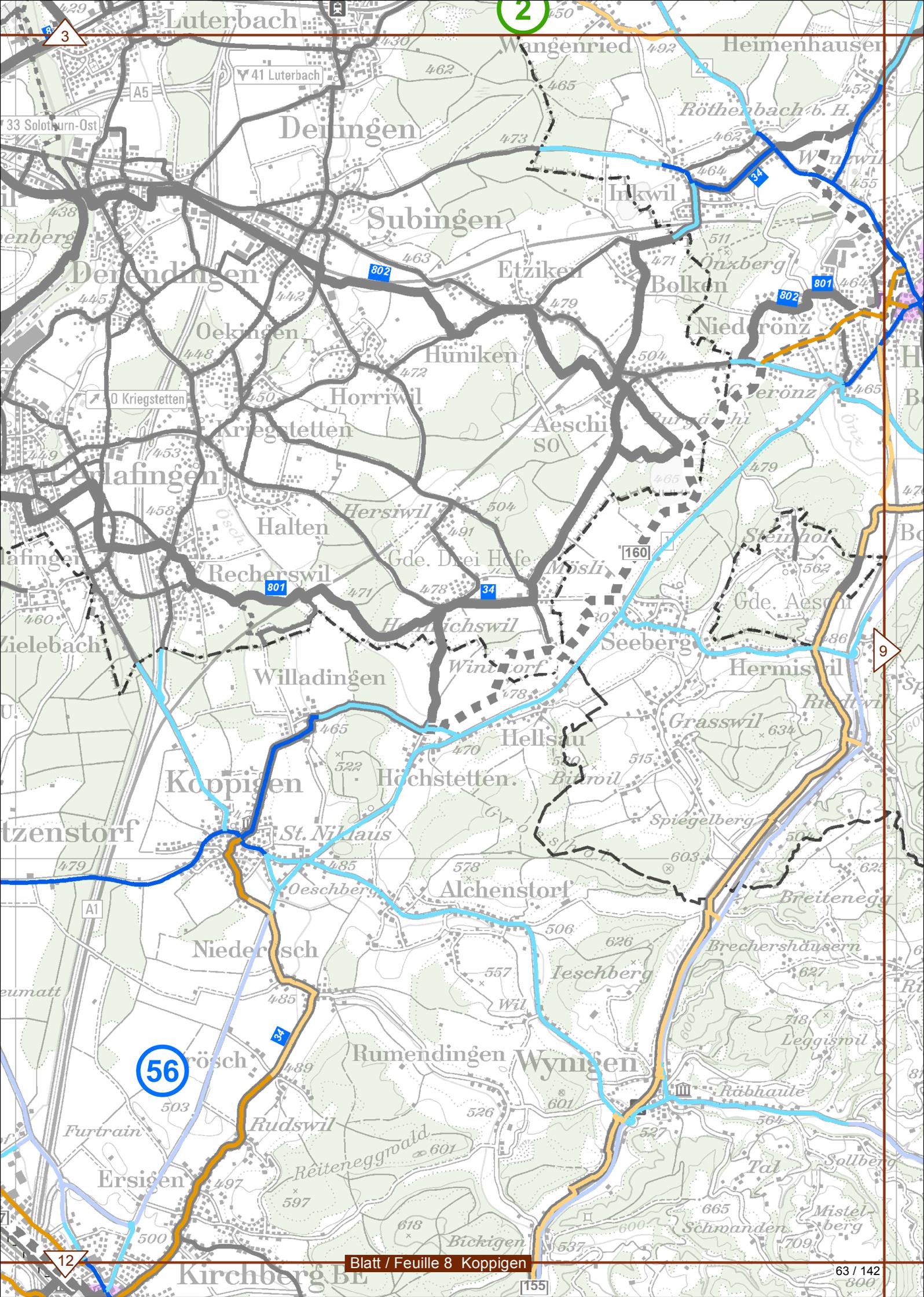
Prägelz

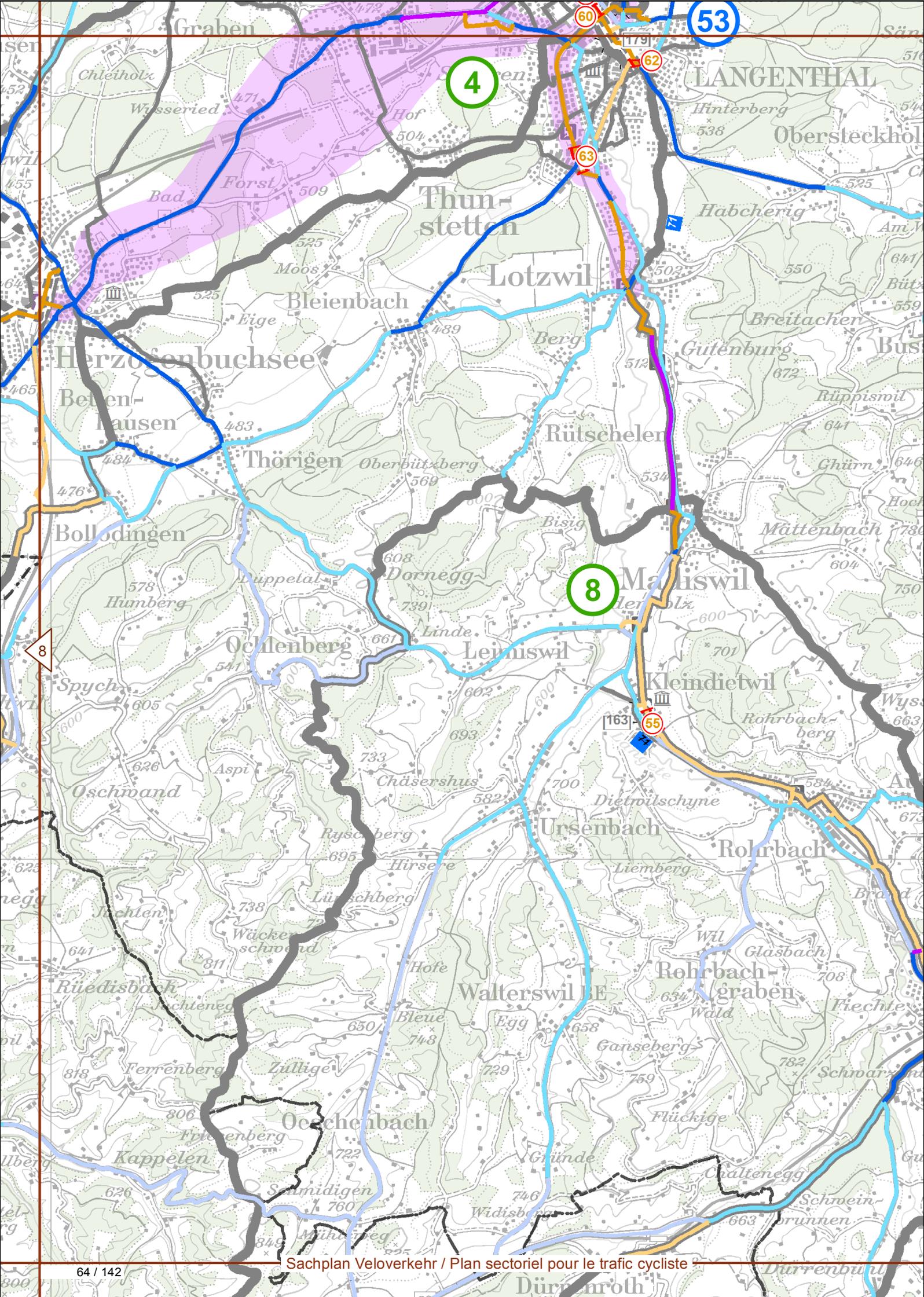
Twann Douanne

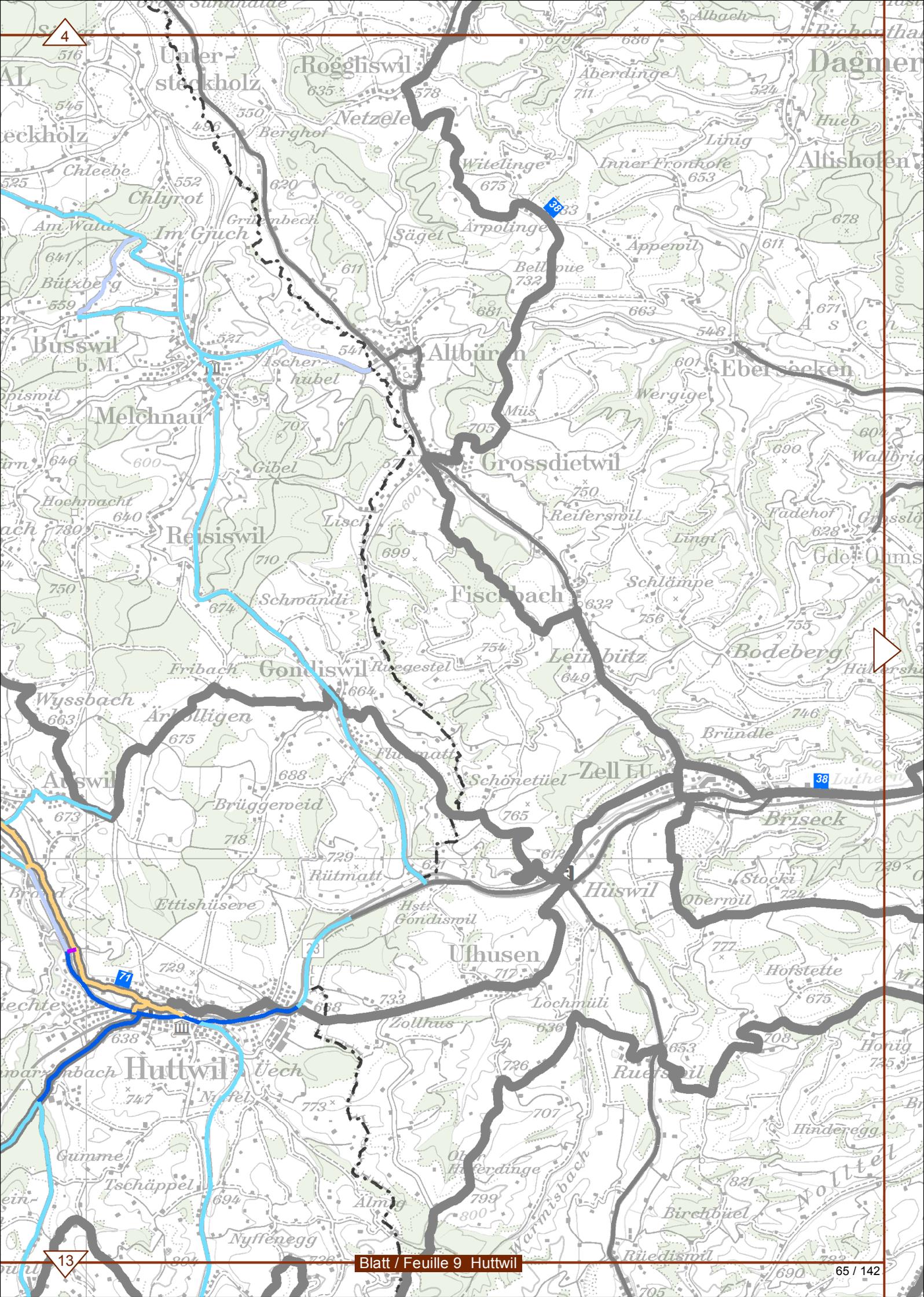






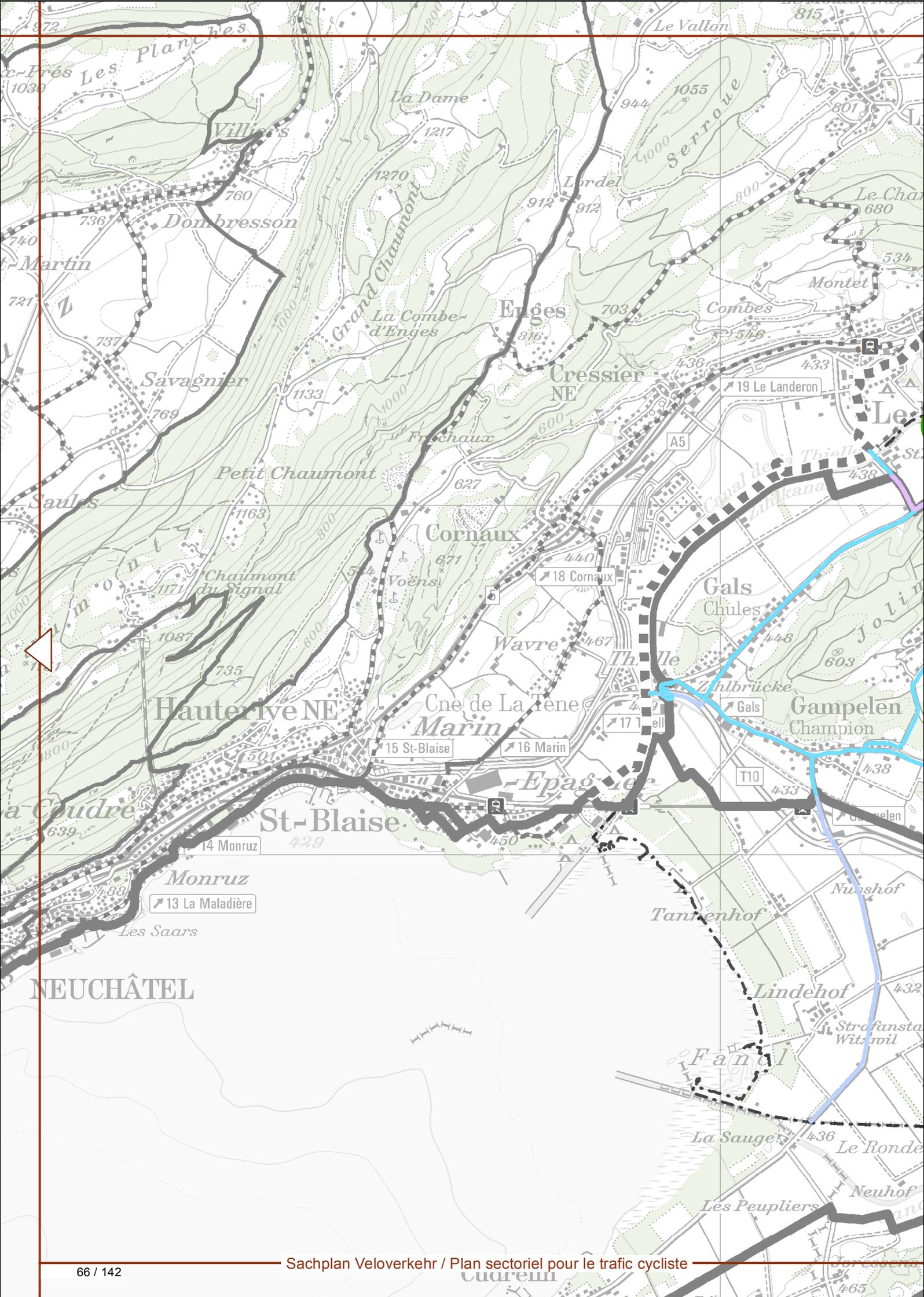


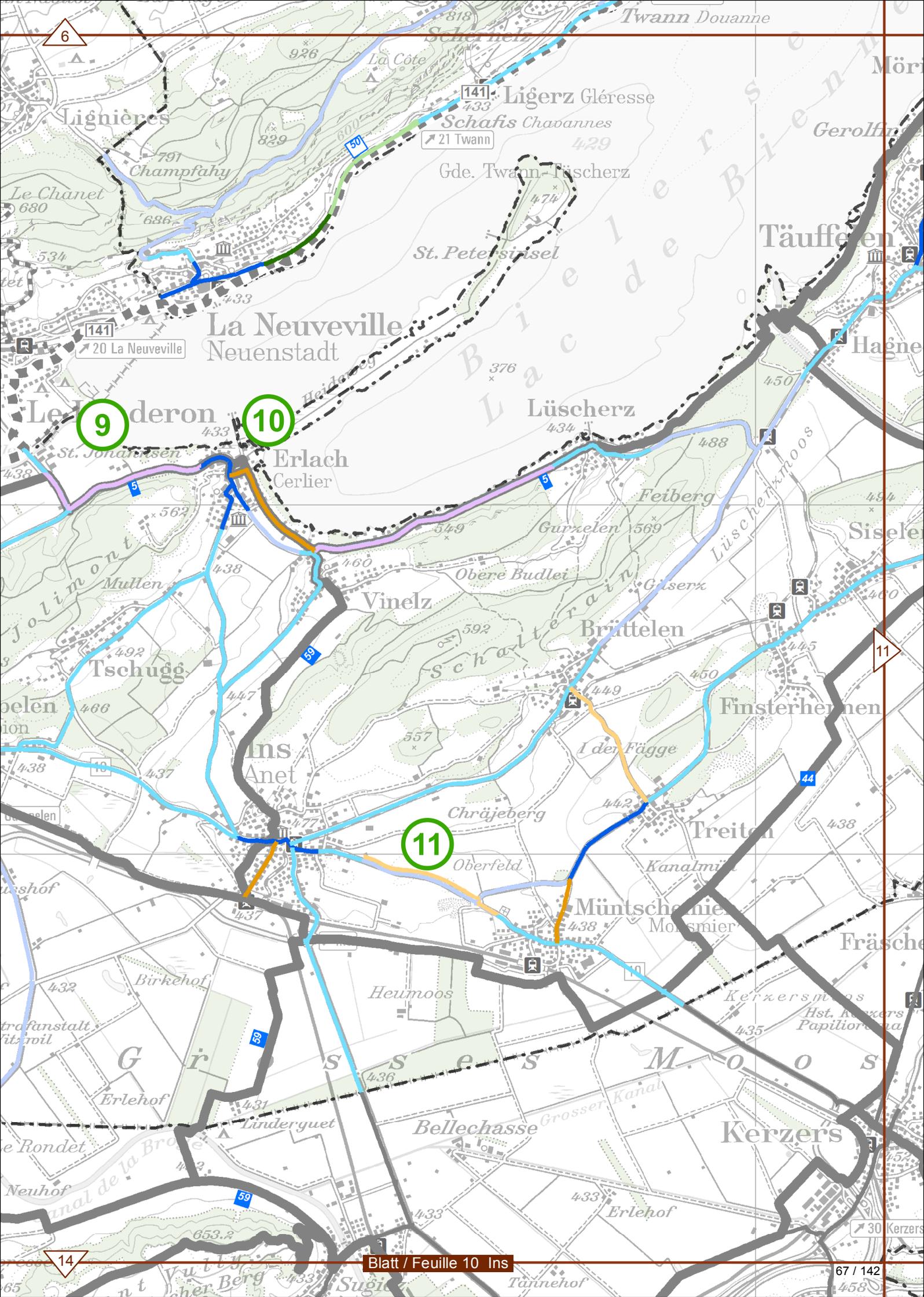




4

13





6

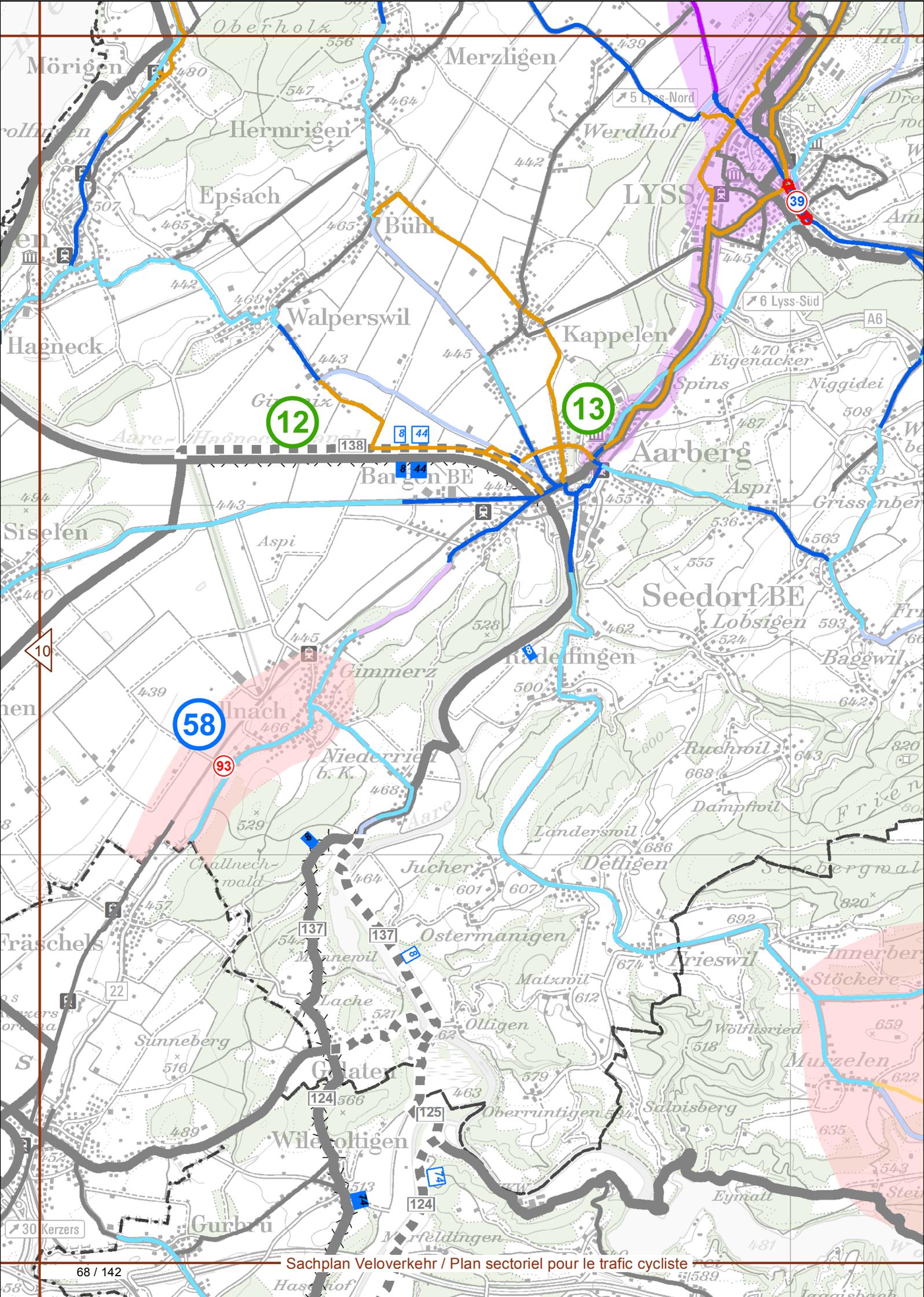
9

10

11

11

14

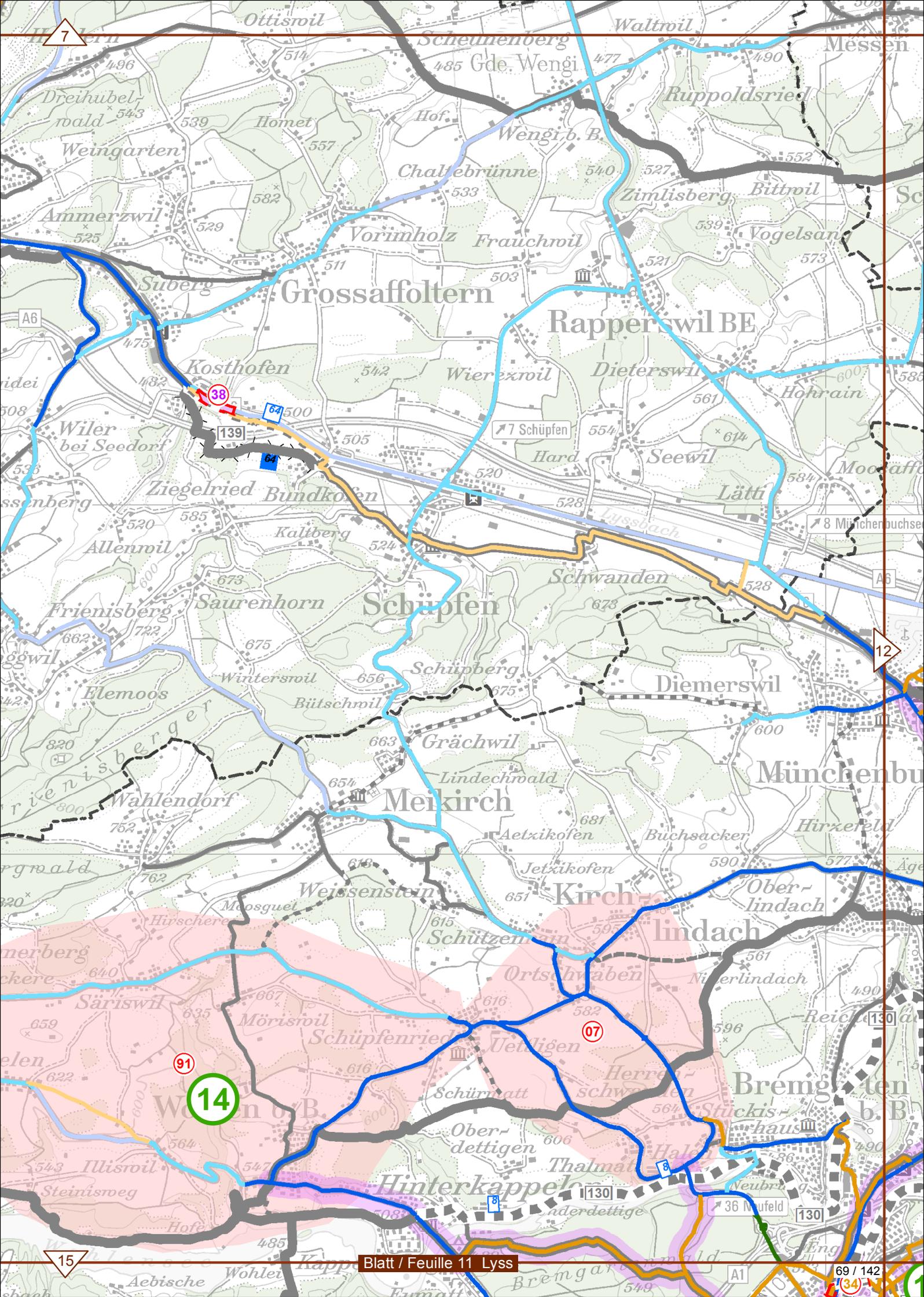


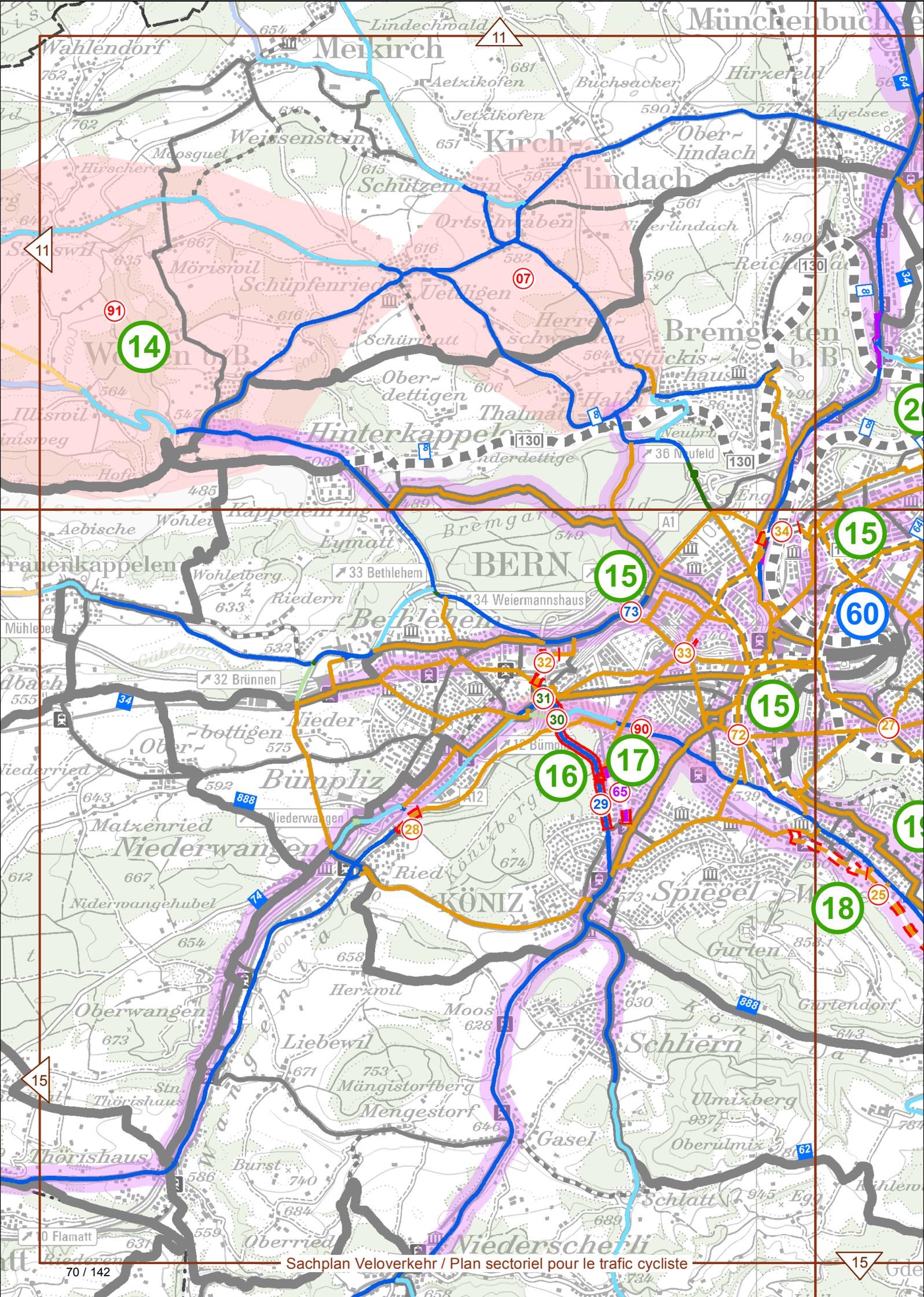
12

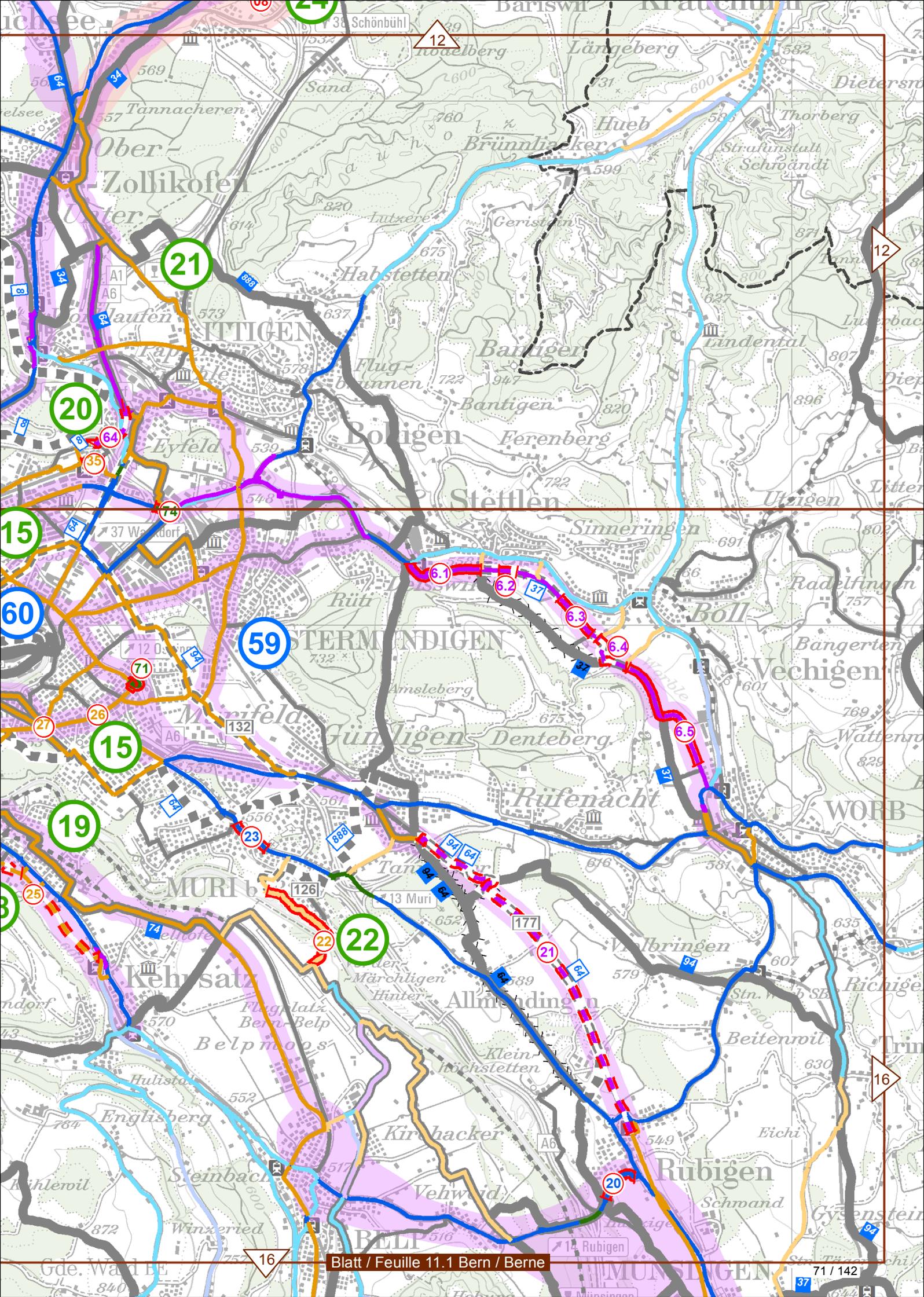
13

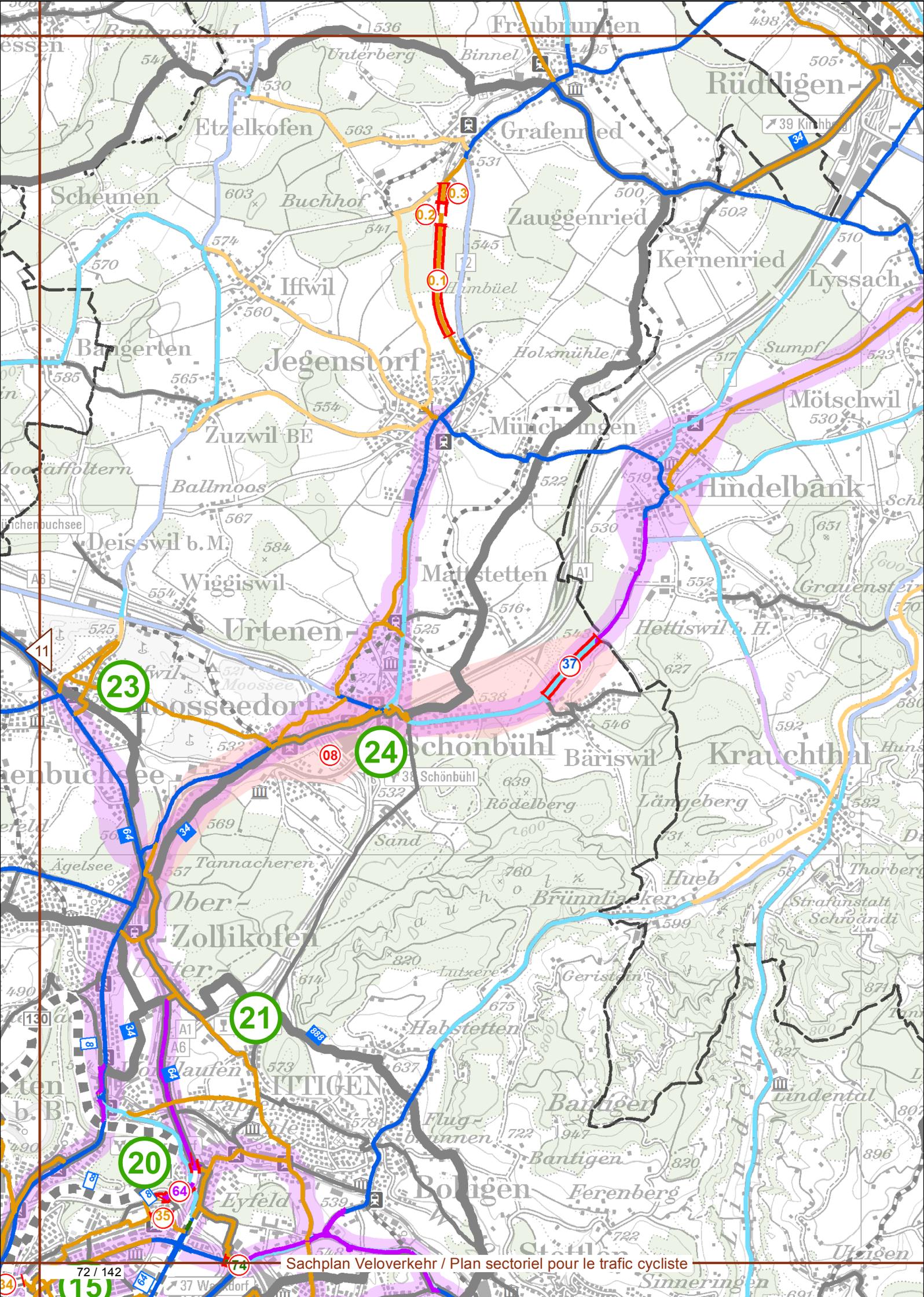
58

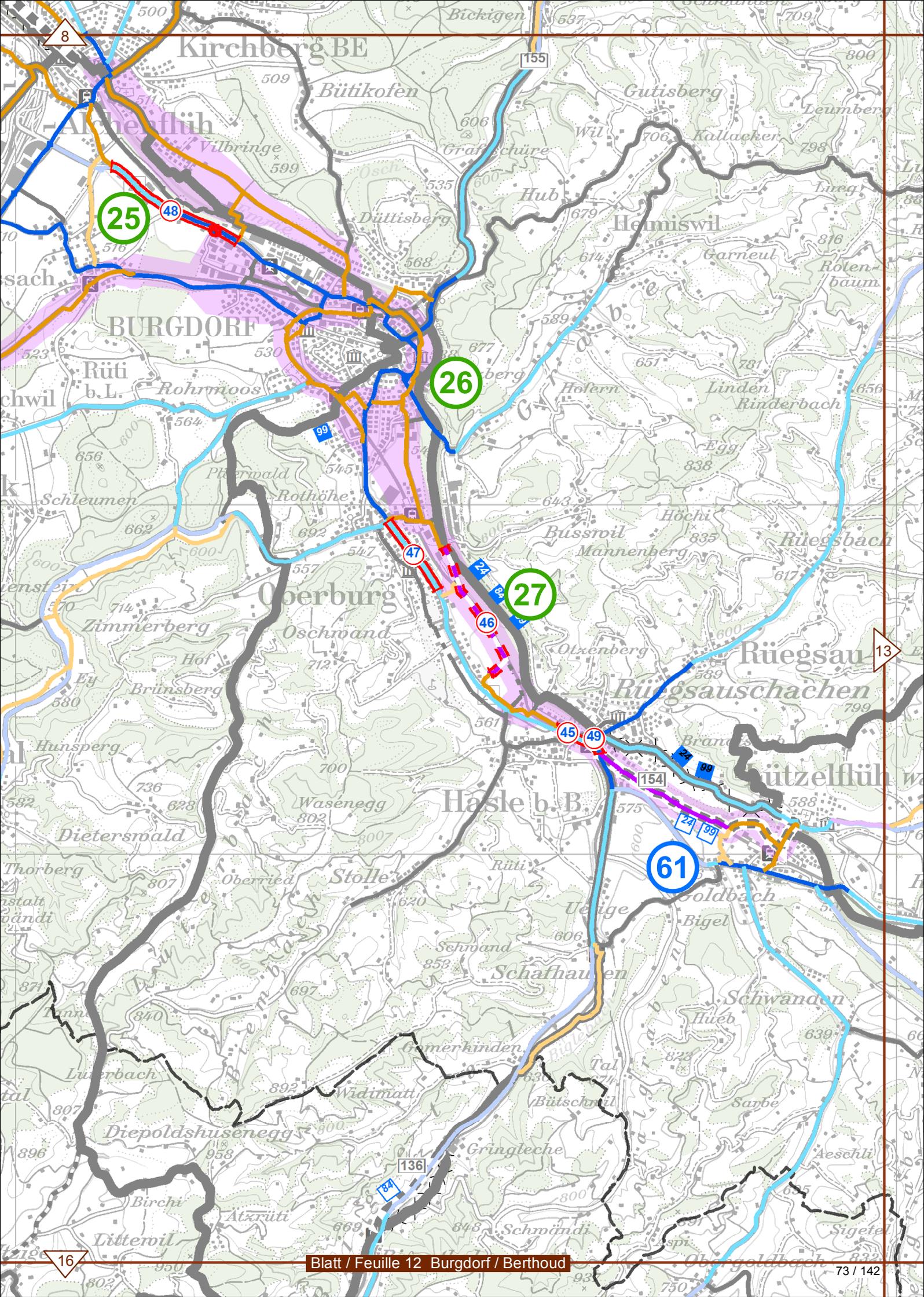
93

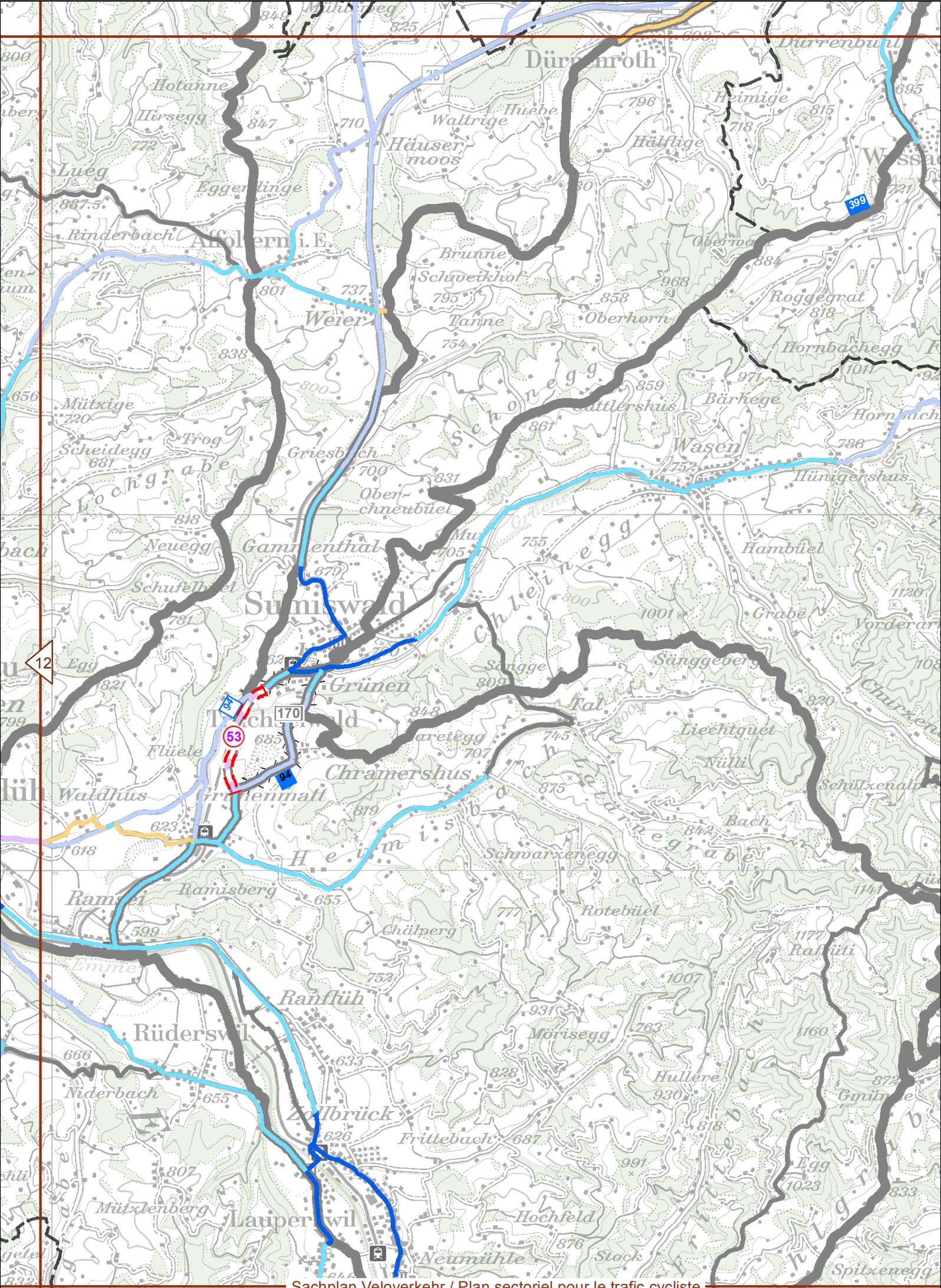




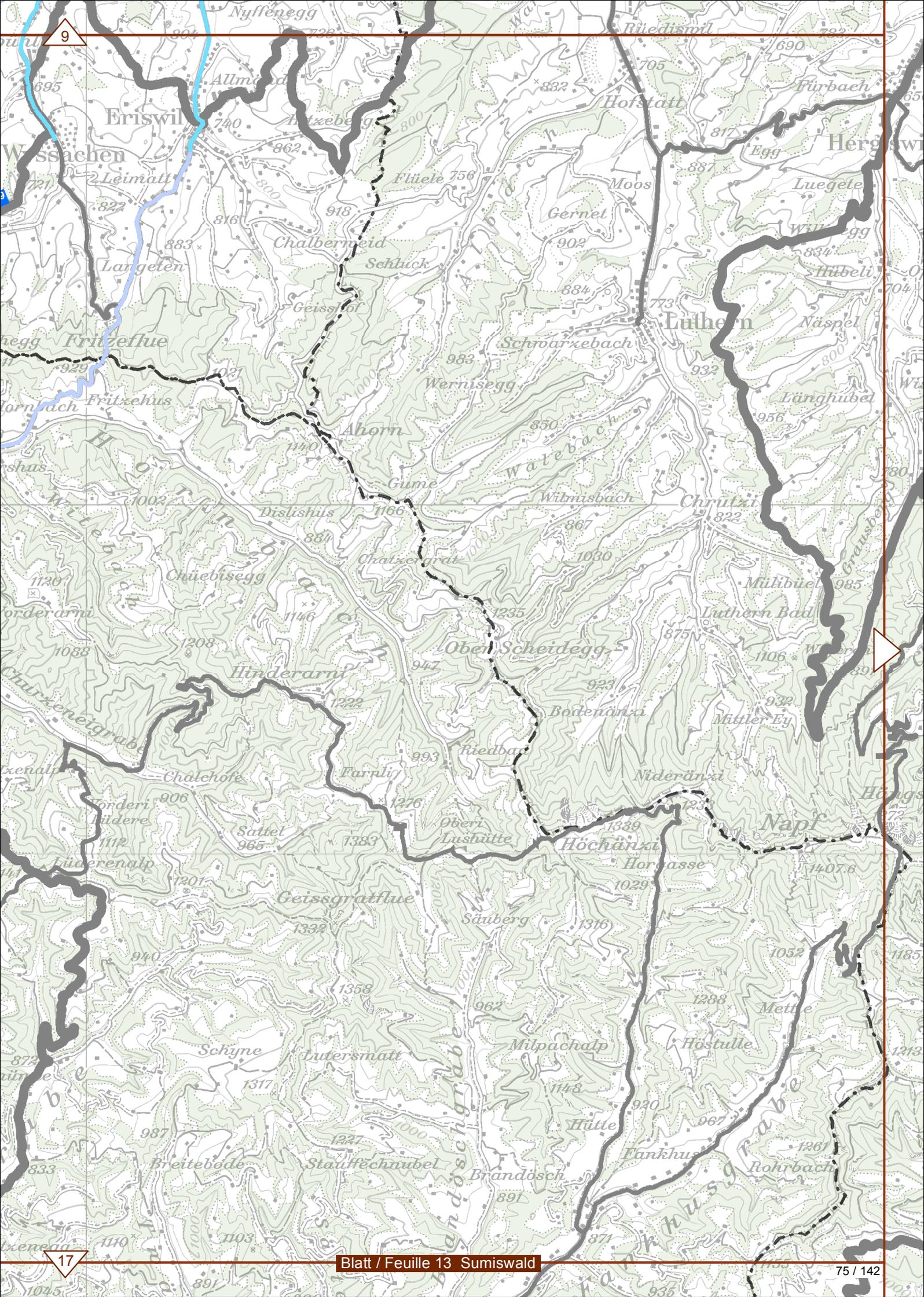


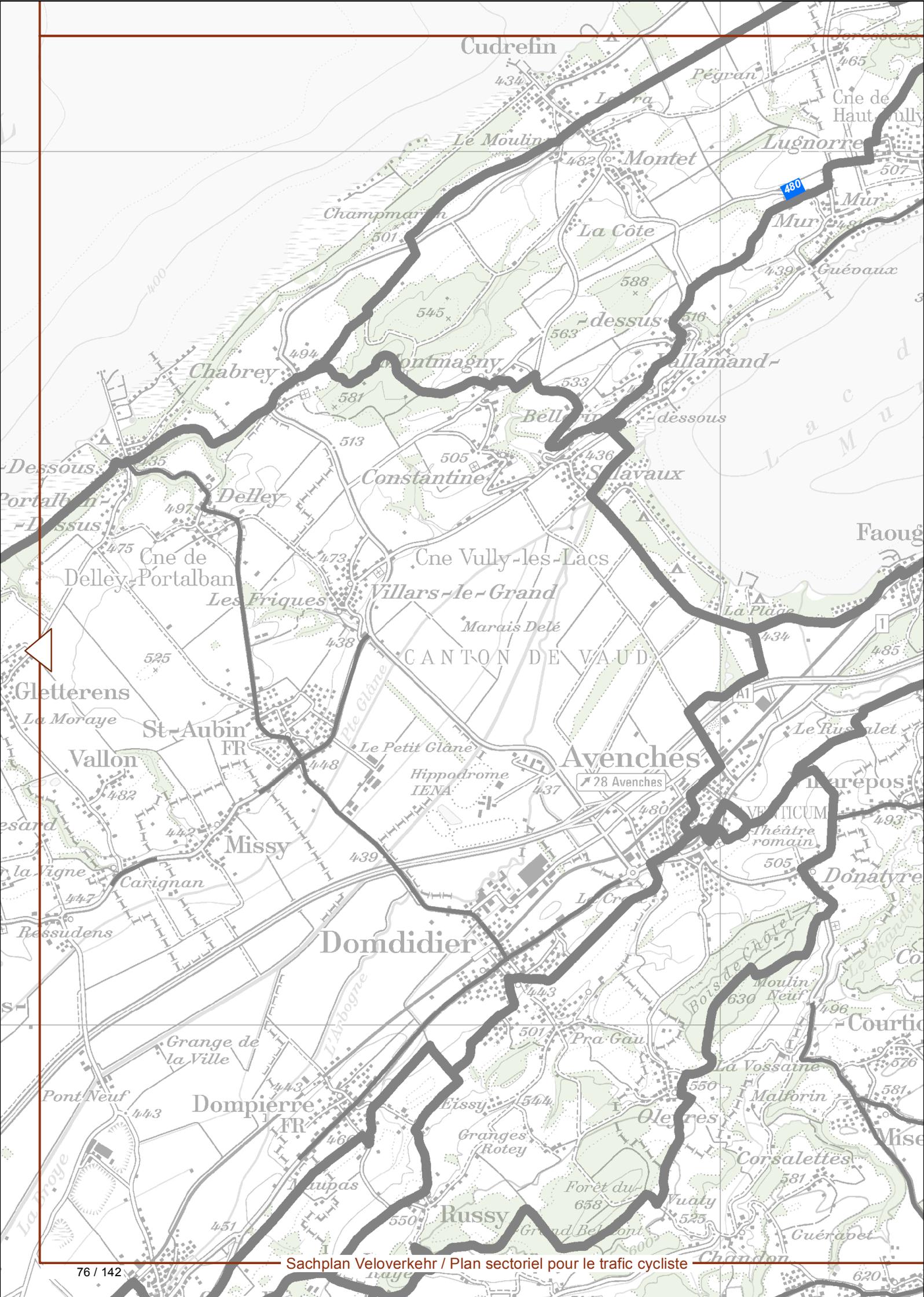


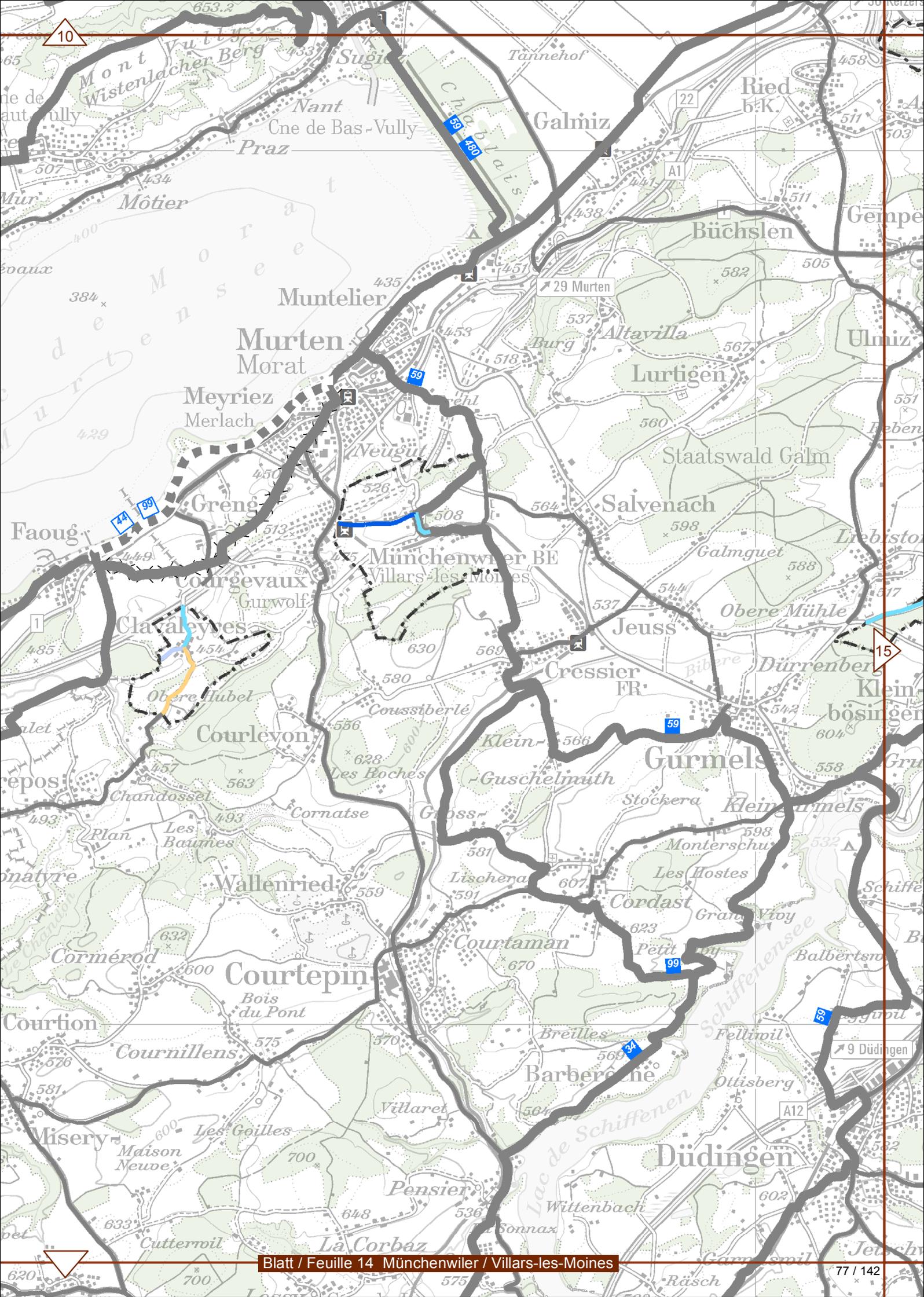


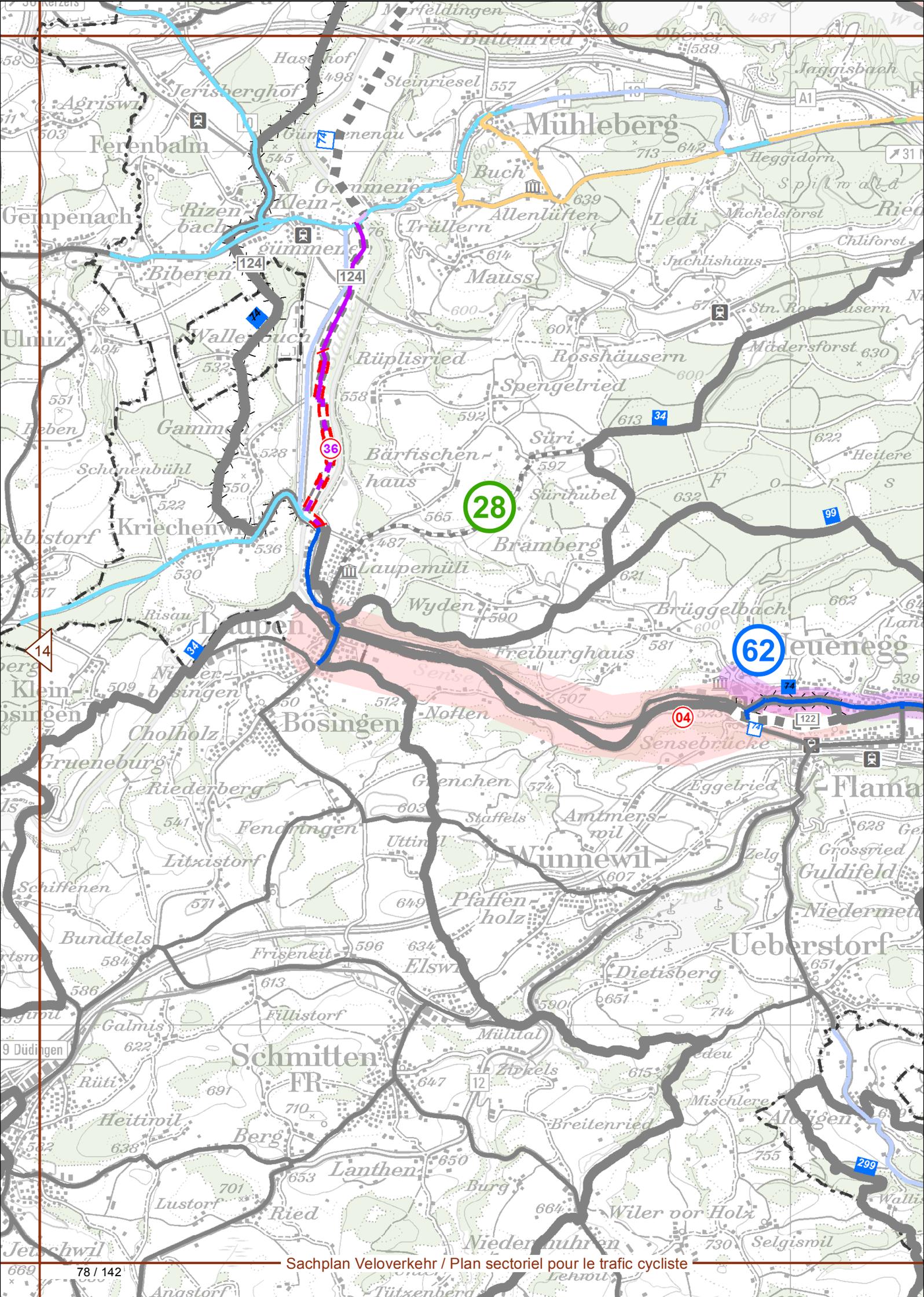


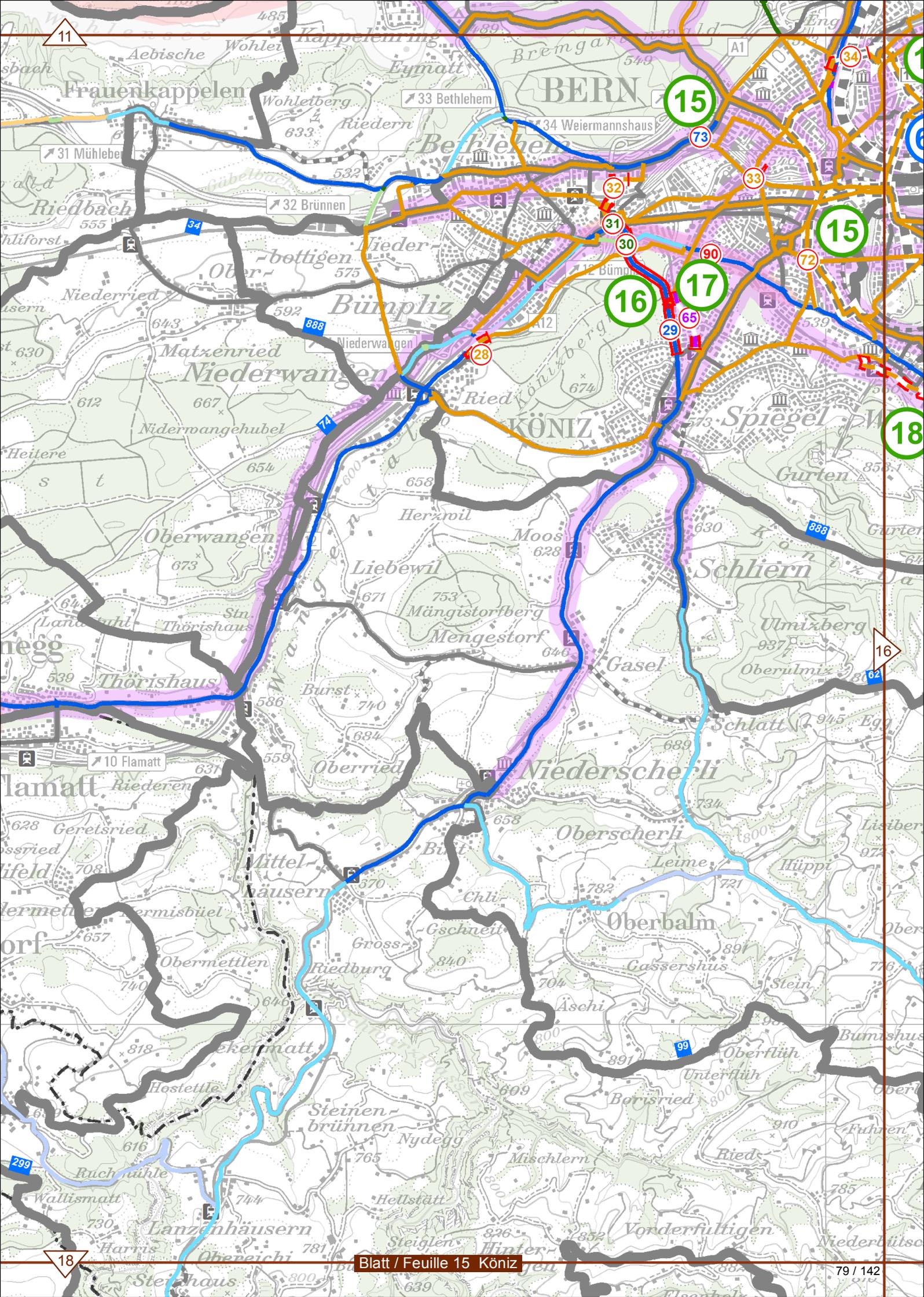
12











11

15

15

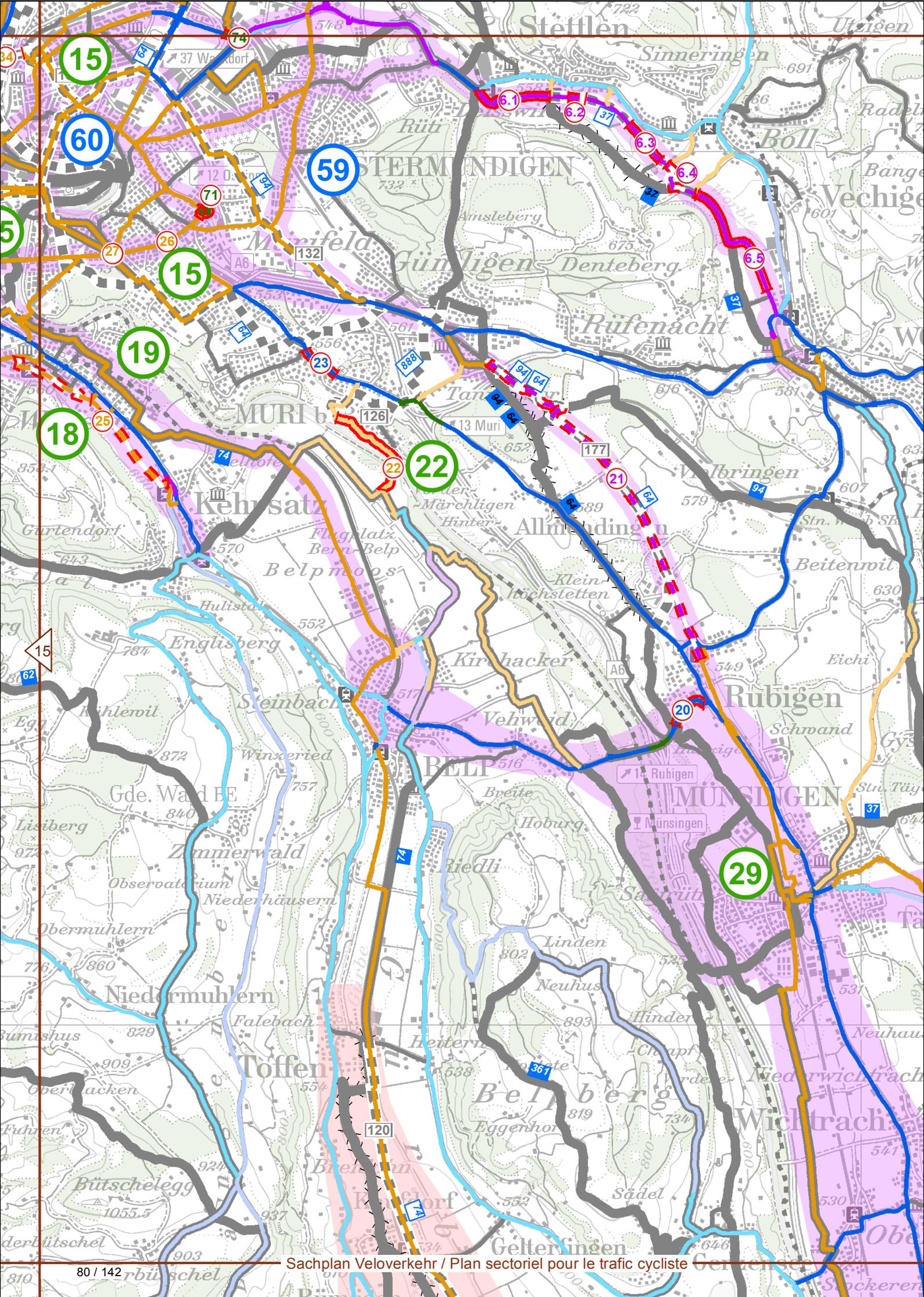
16

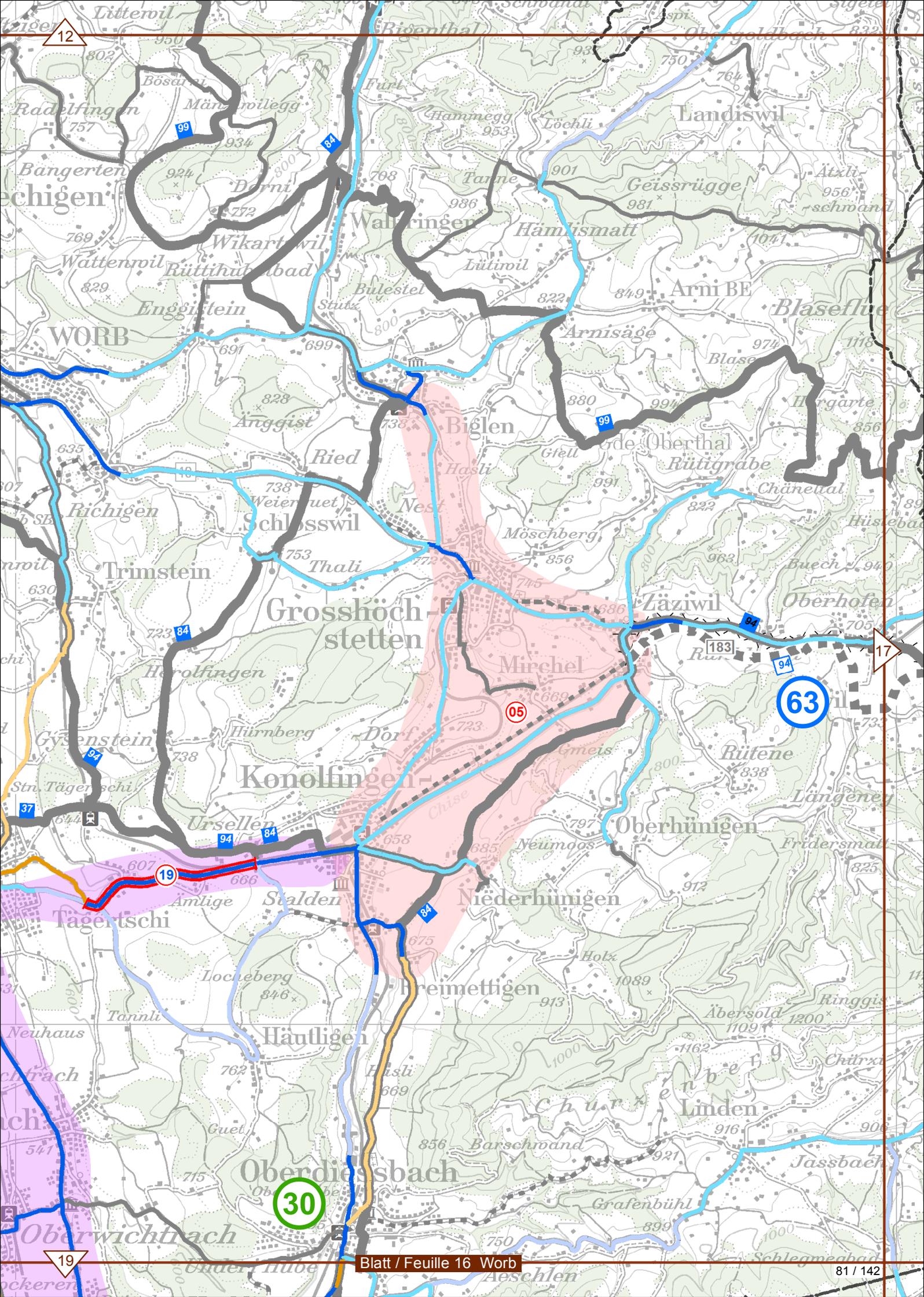
17

18

16

18



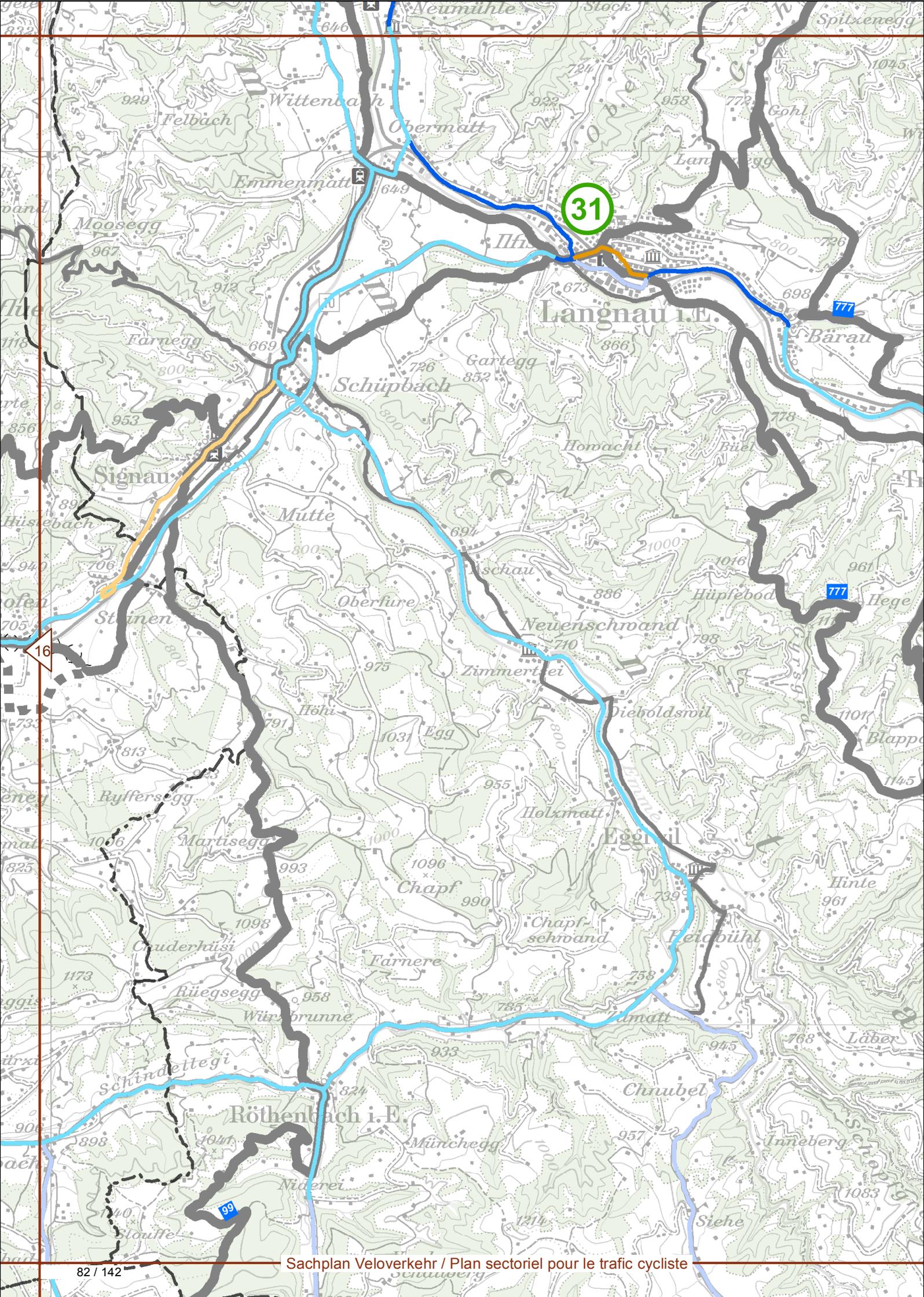


12

63

30

19



31

Langnau i.E.

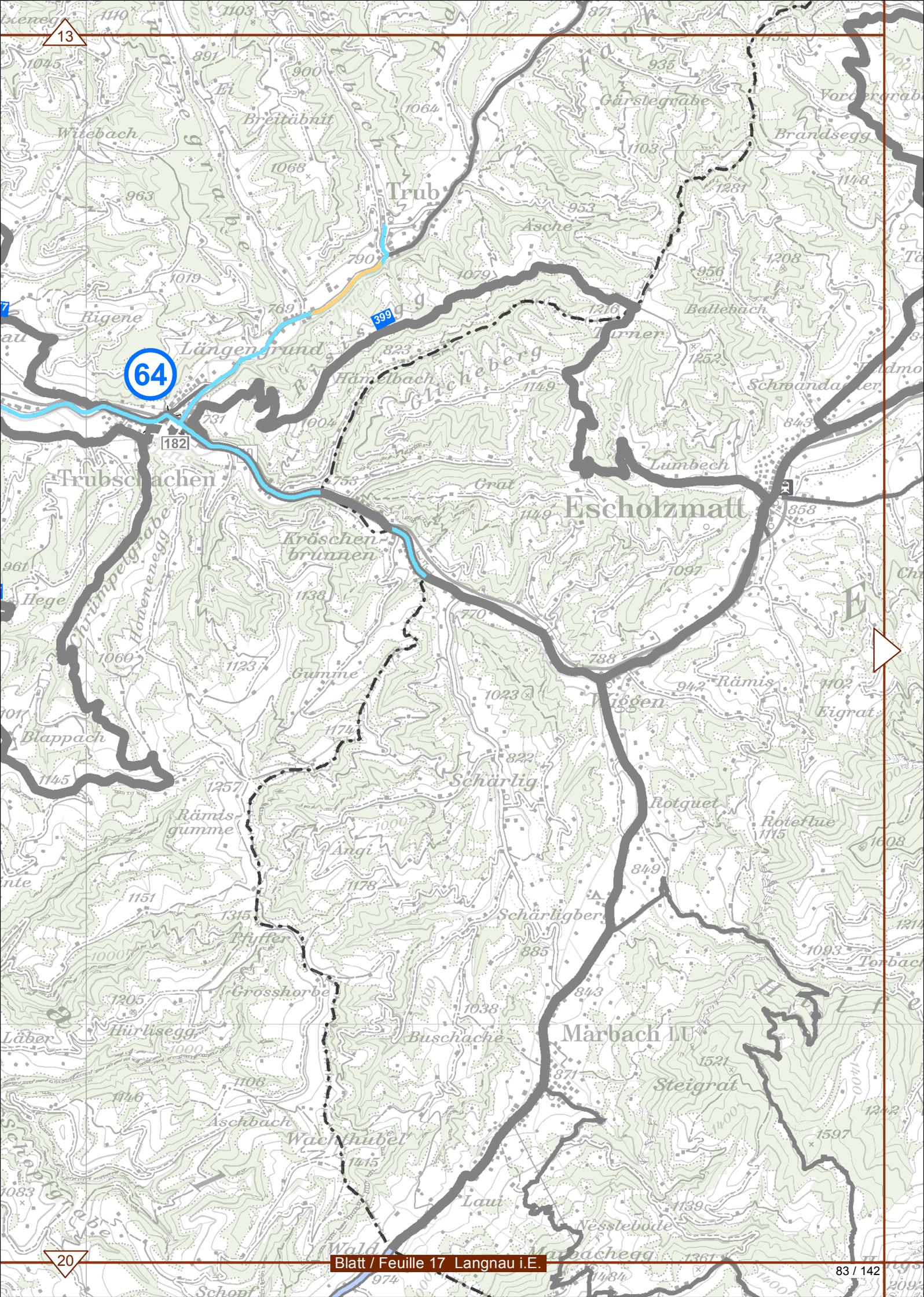
Schüpbach

Signau

Neuenschwand

Eggrül

Röthenbach i.E.



13

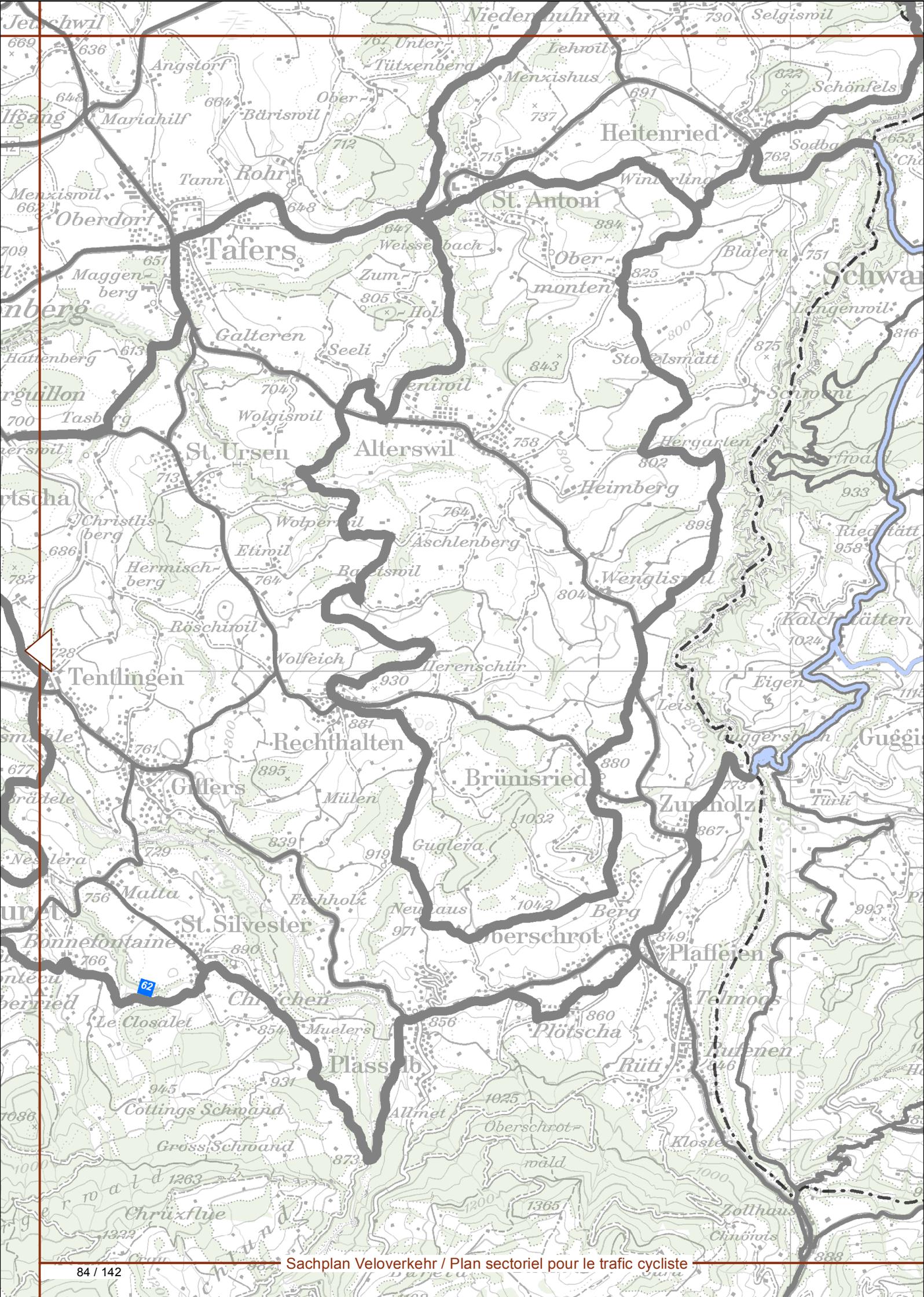
64

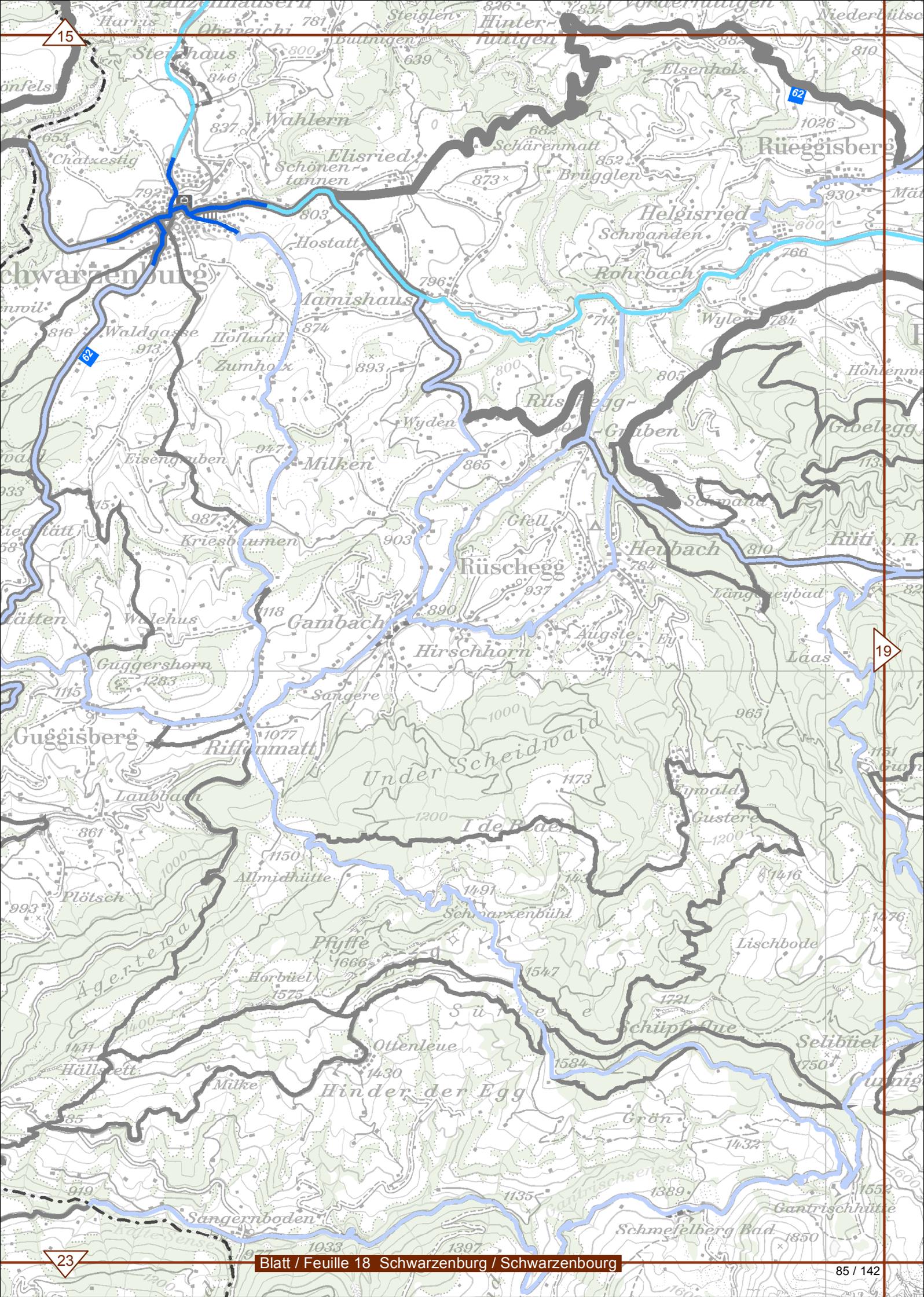
399

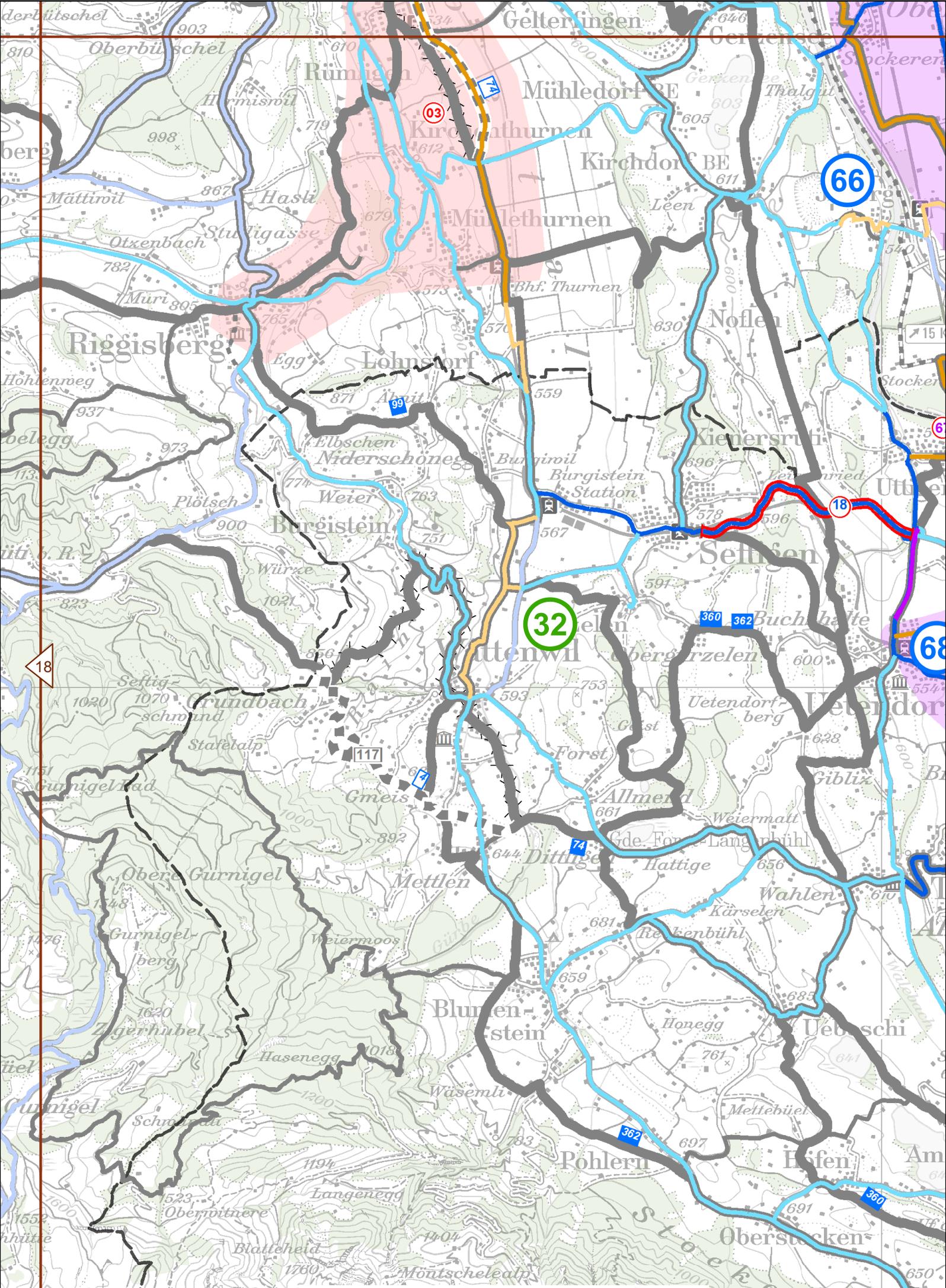
182

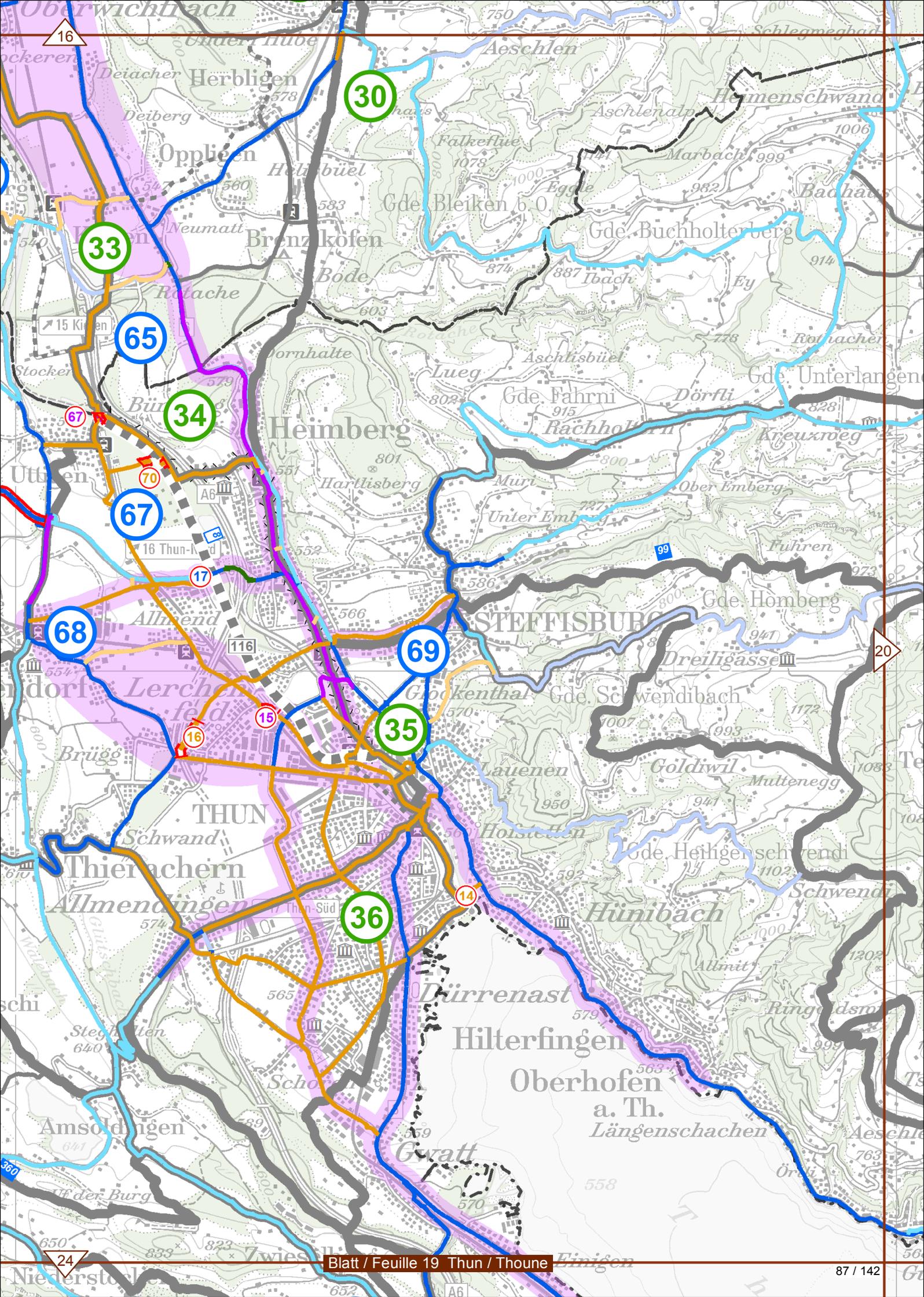


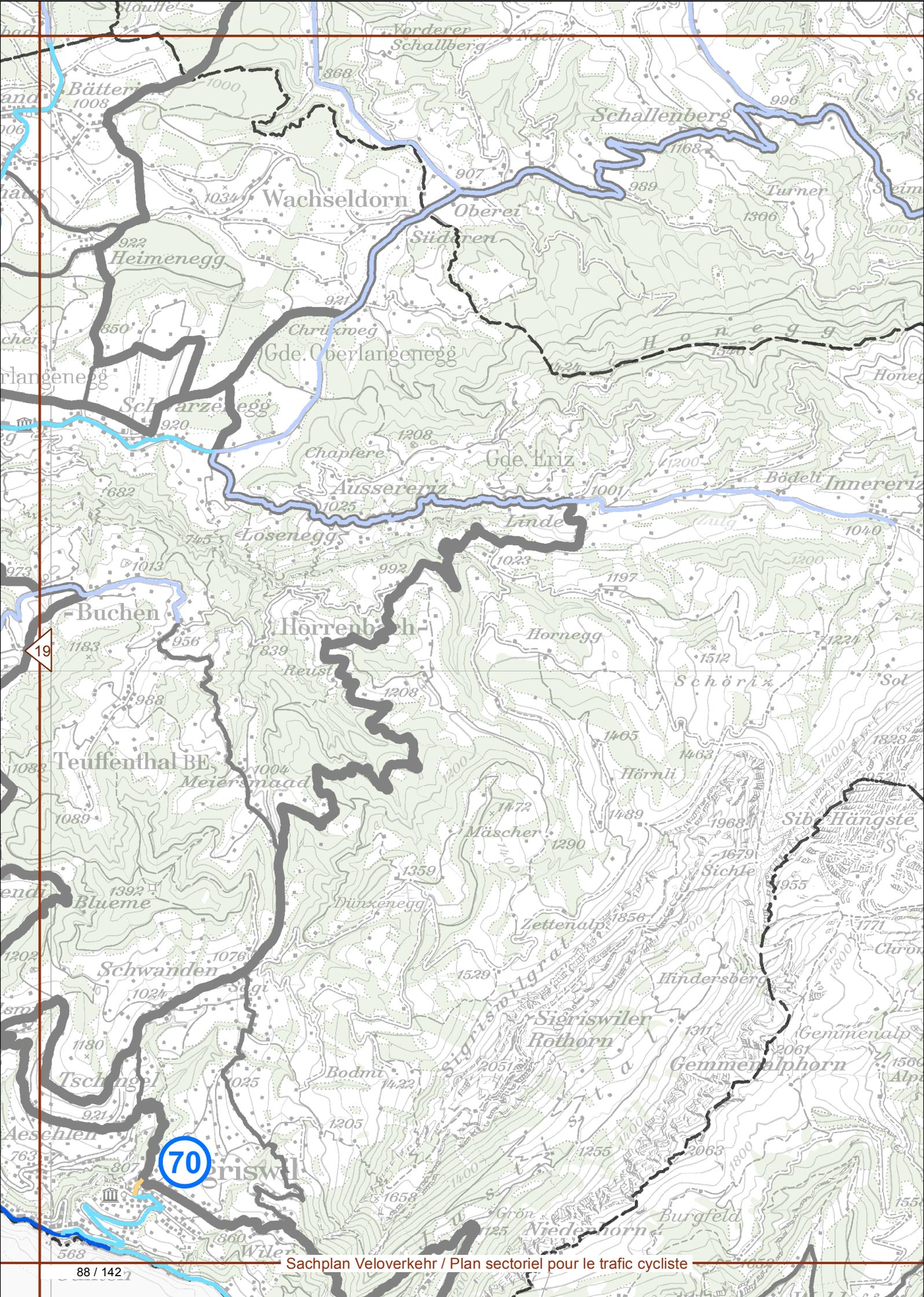
20





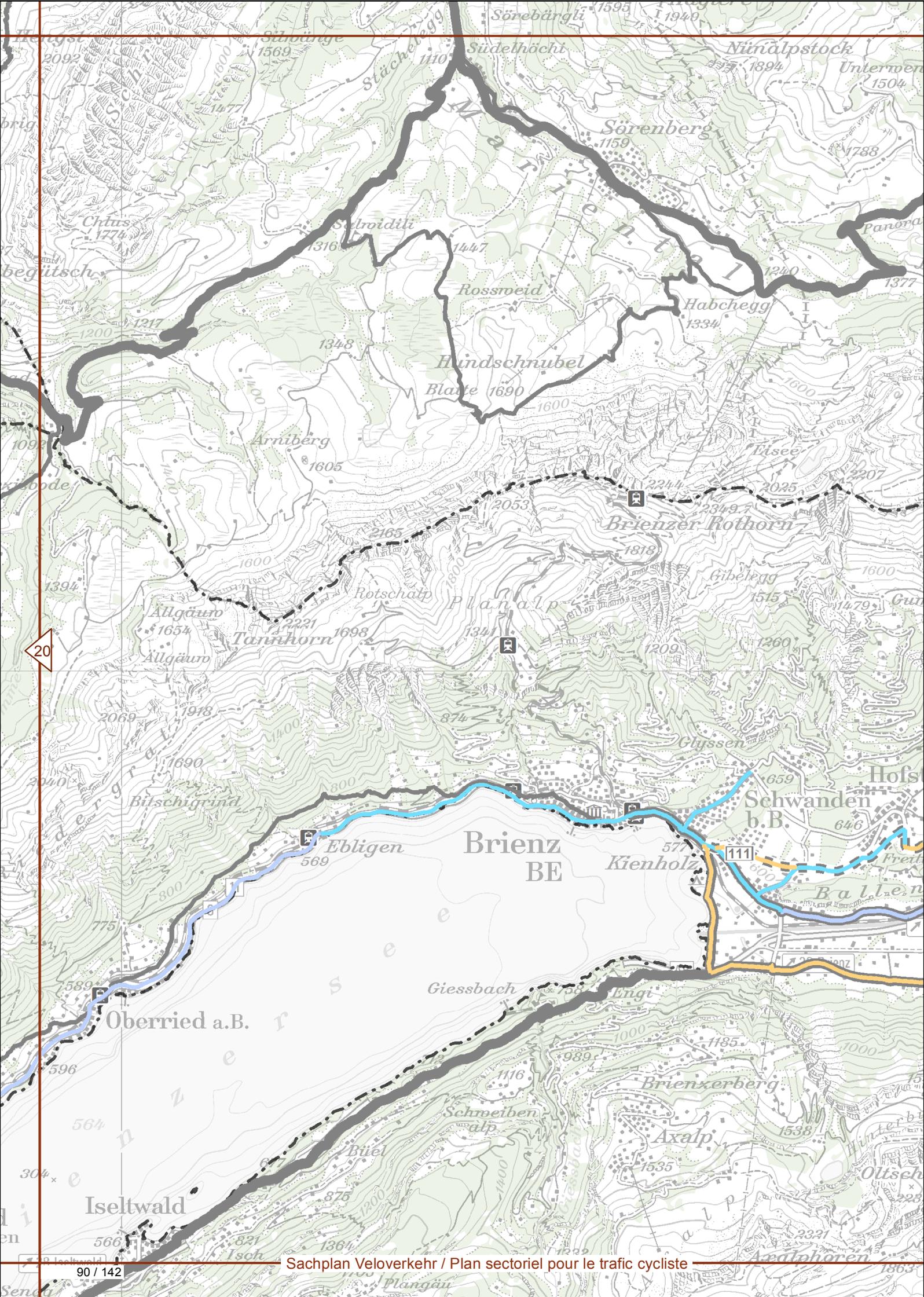




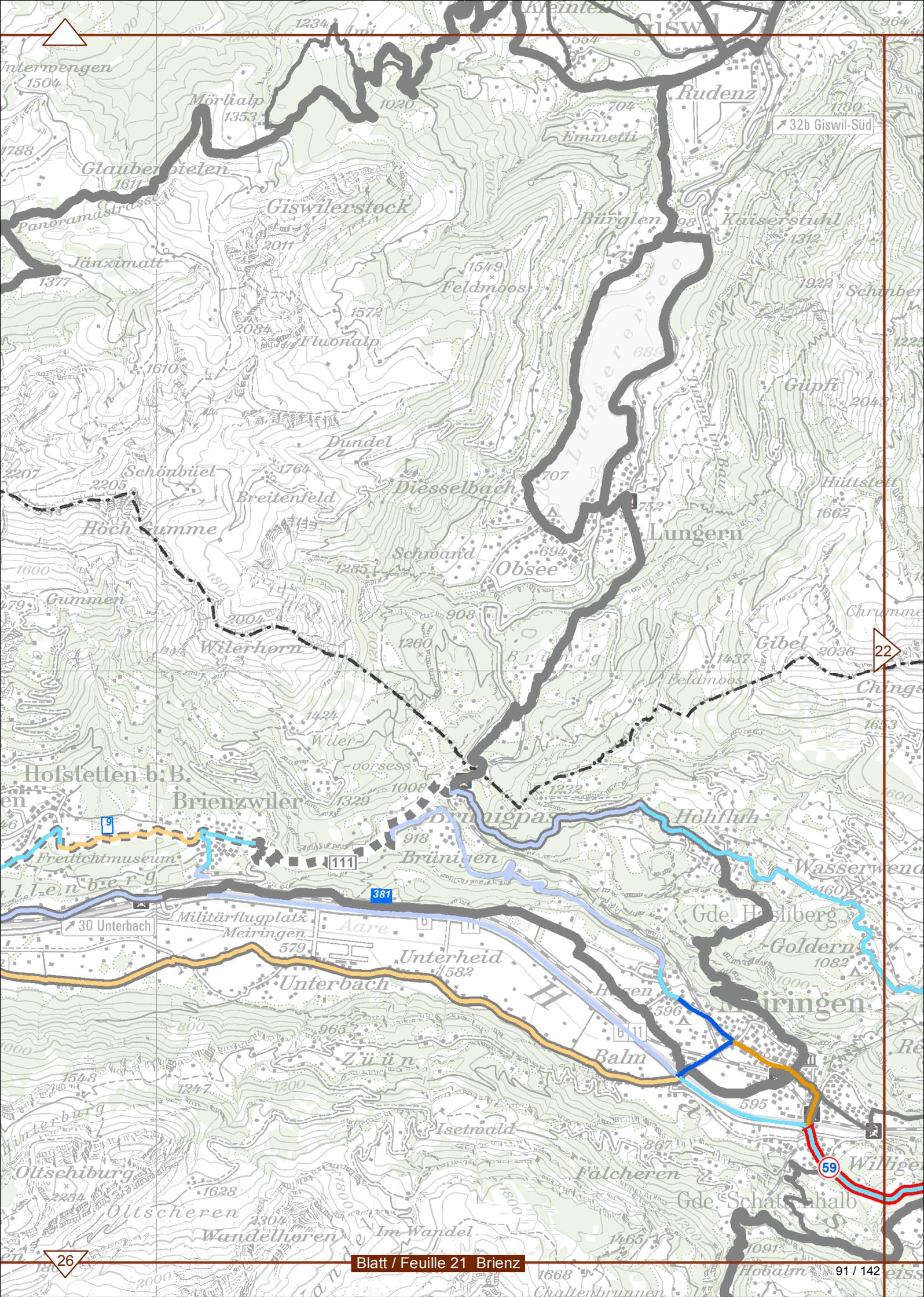


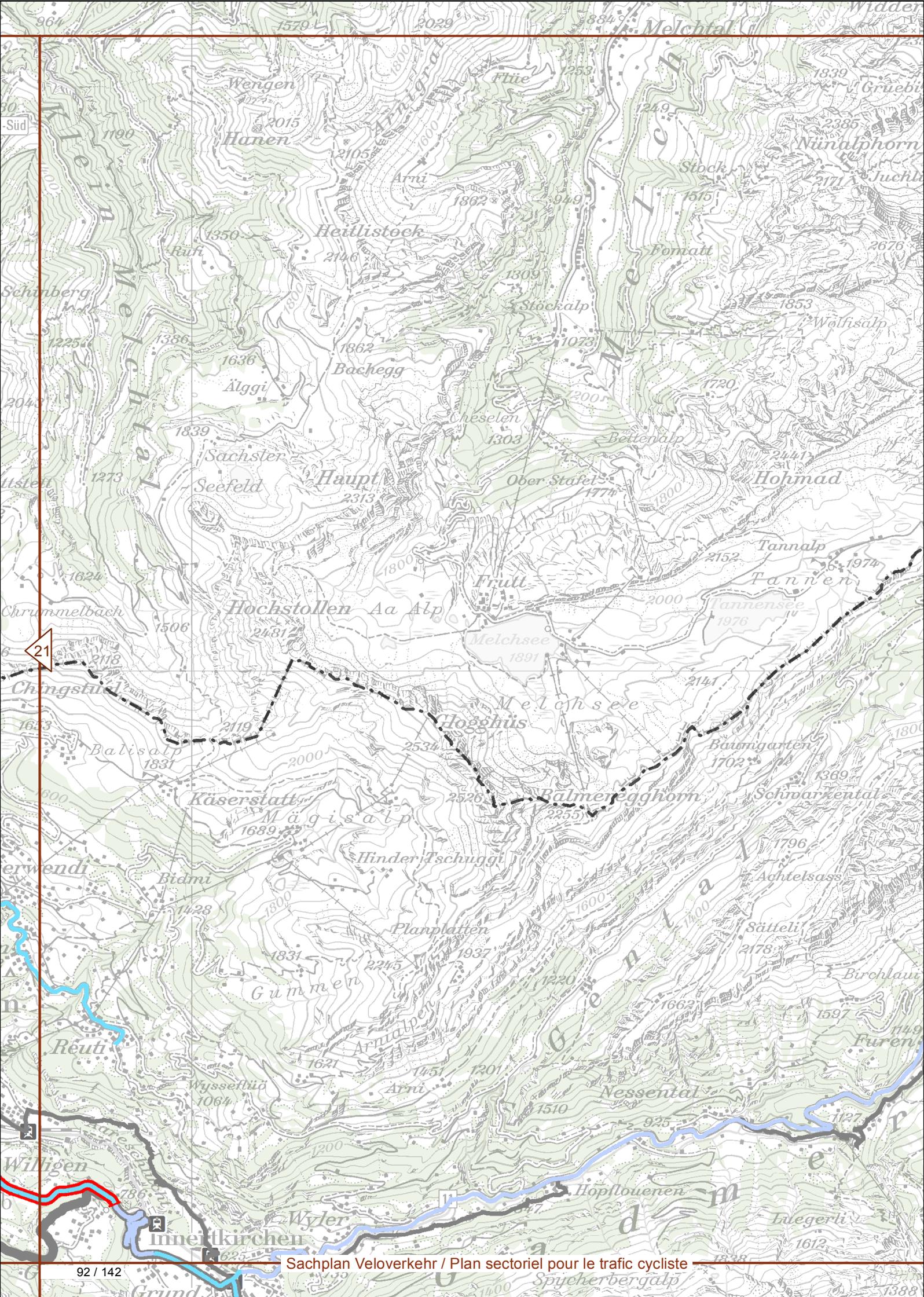
19

70



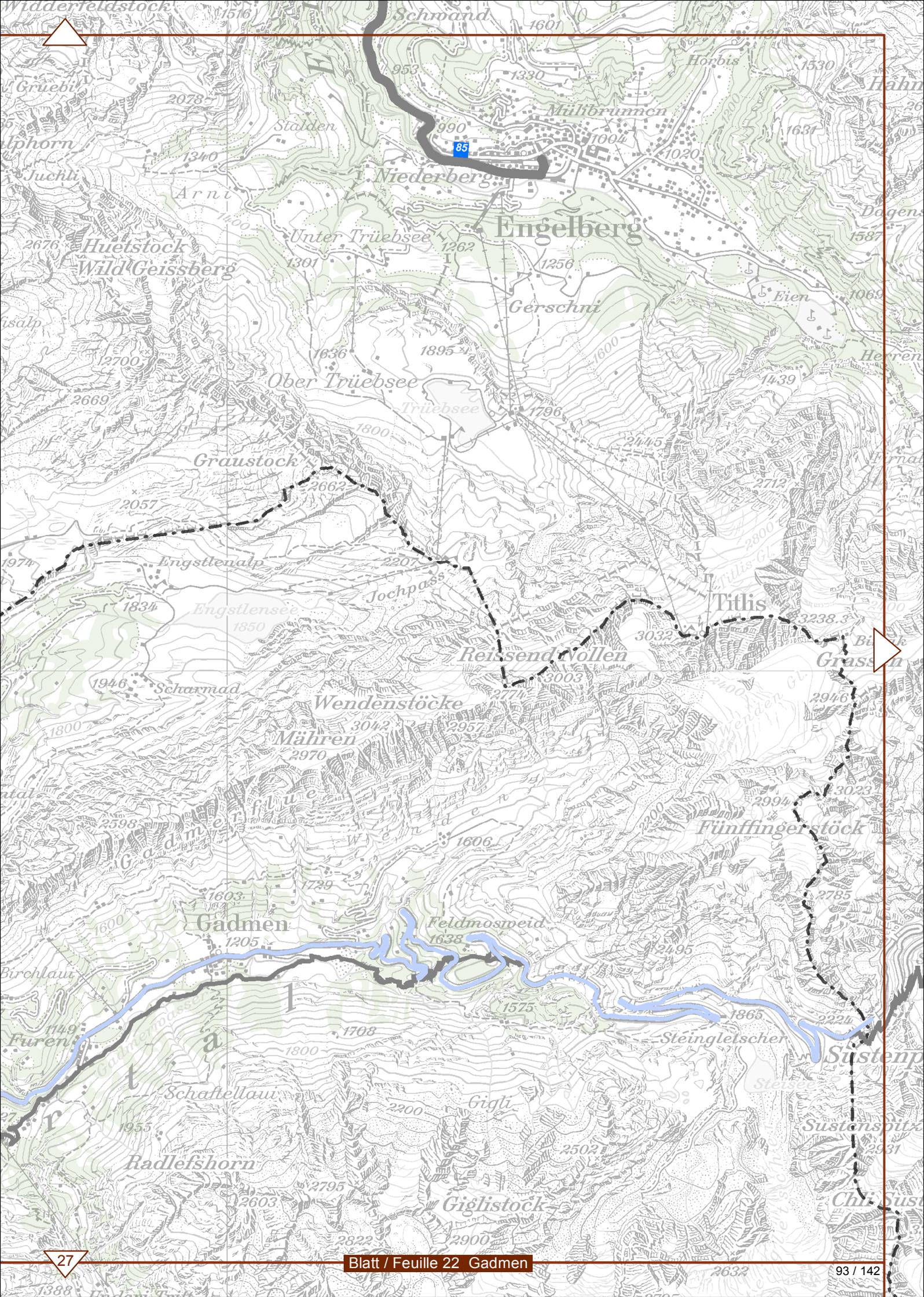
20

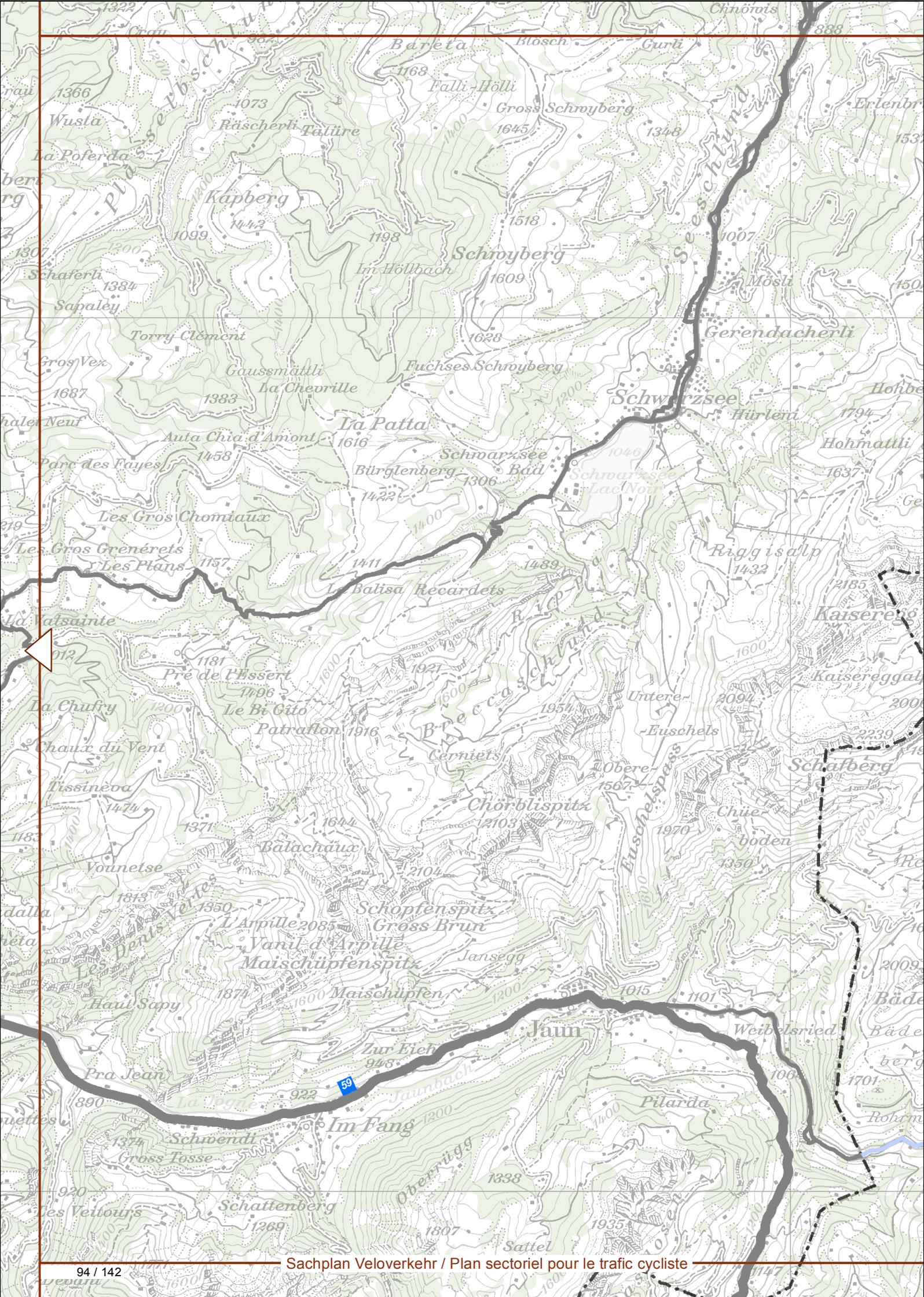


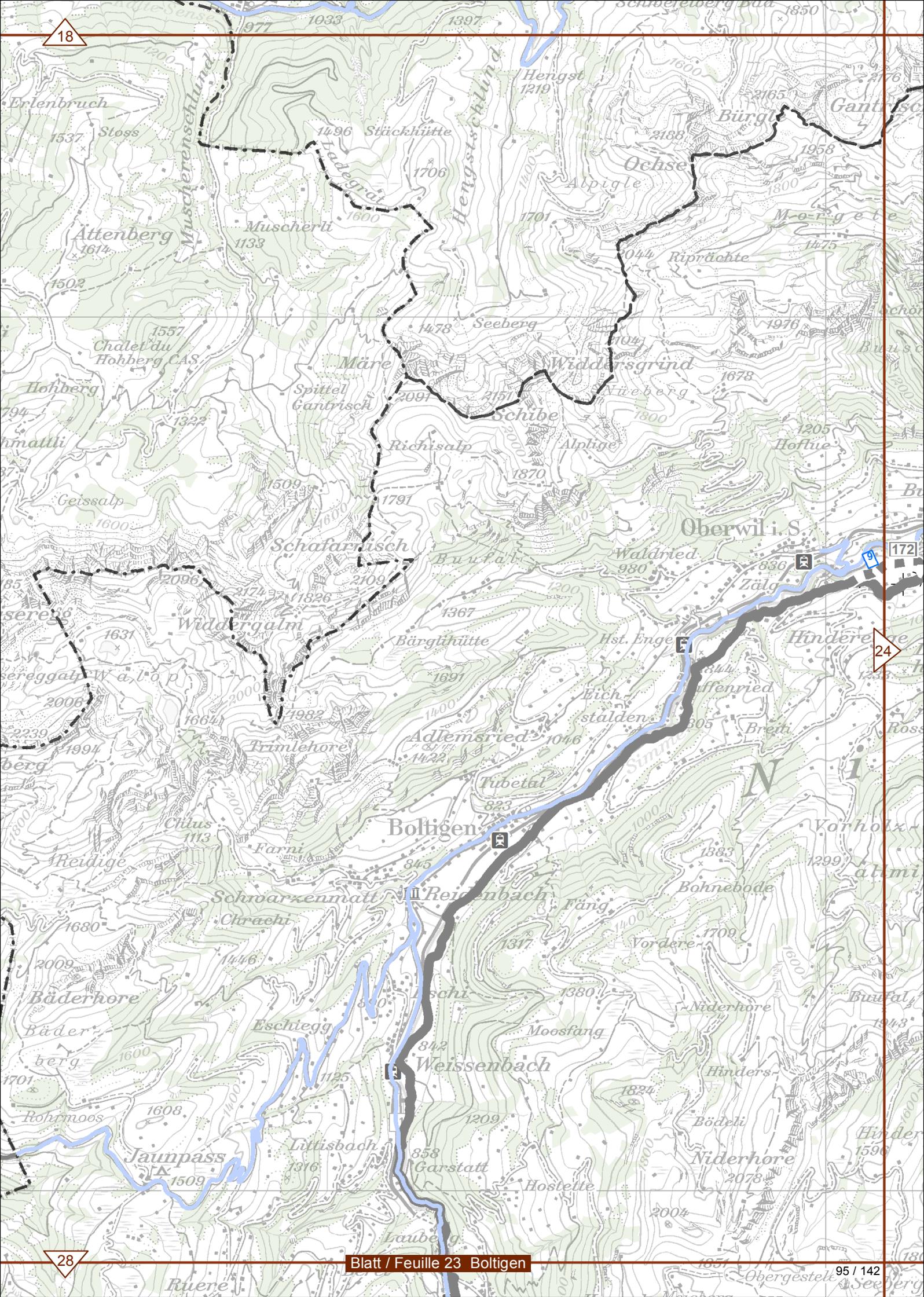


Süd

21



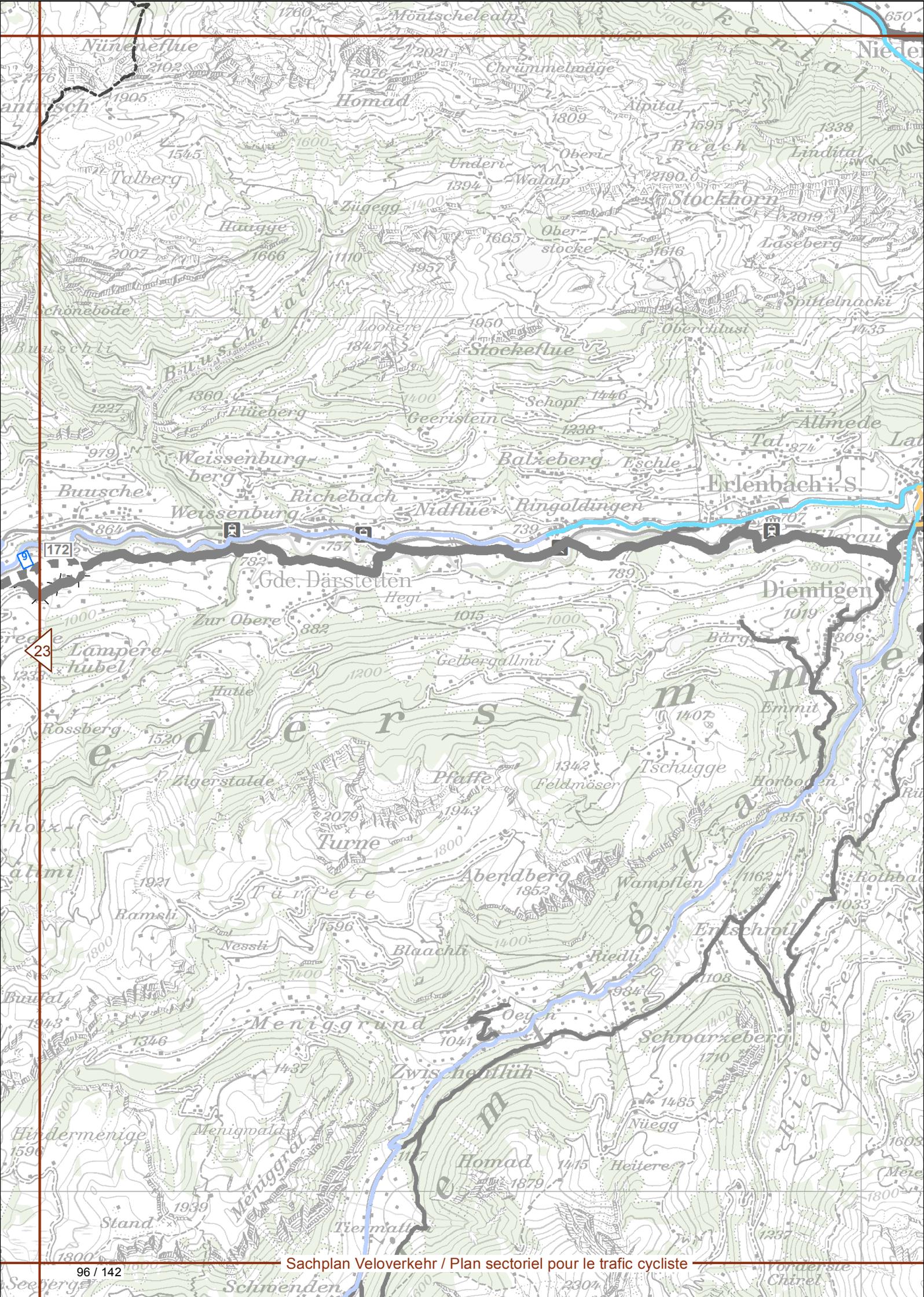


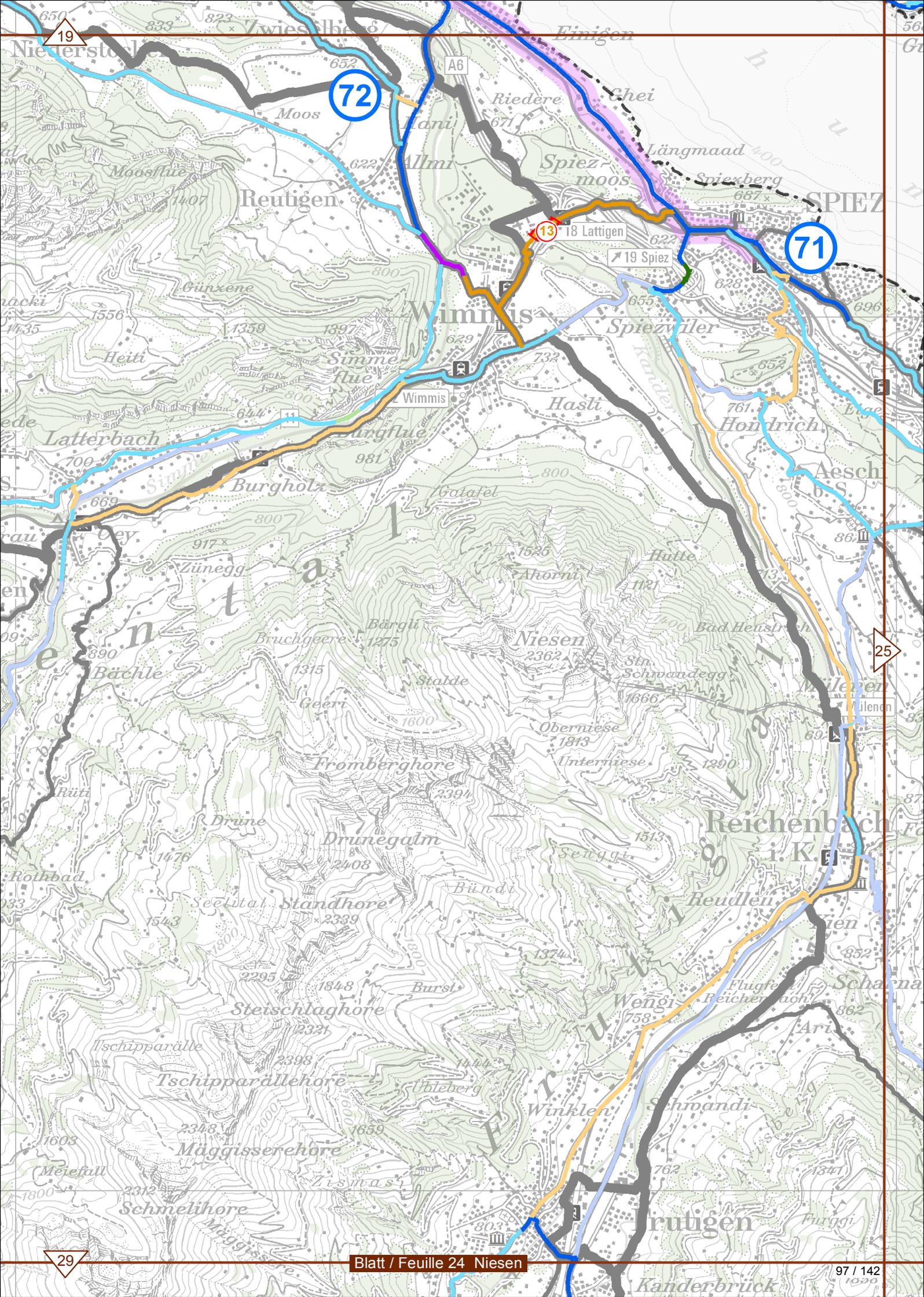


18

24

28





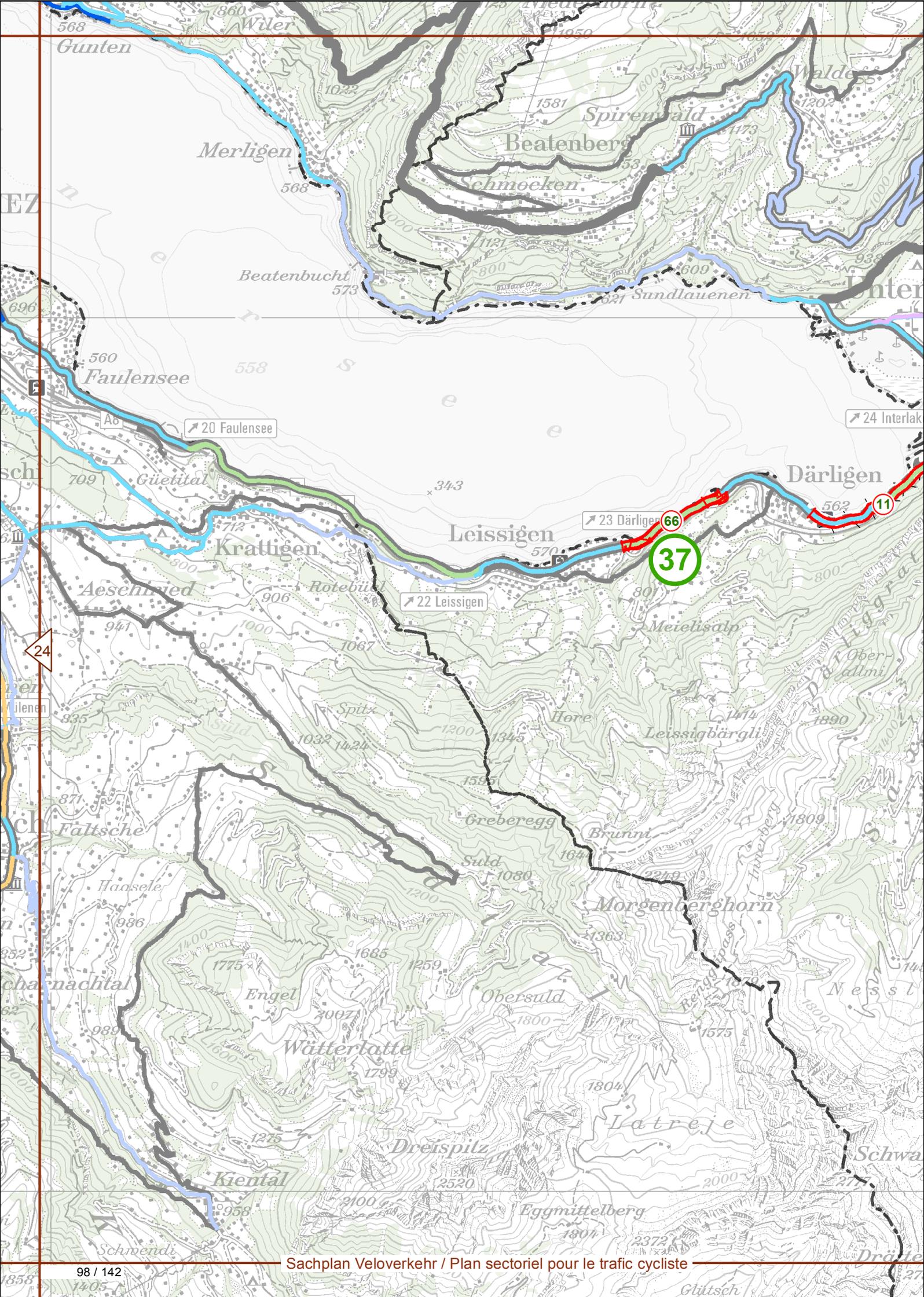
19

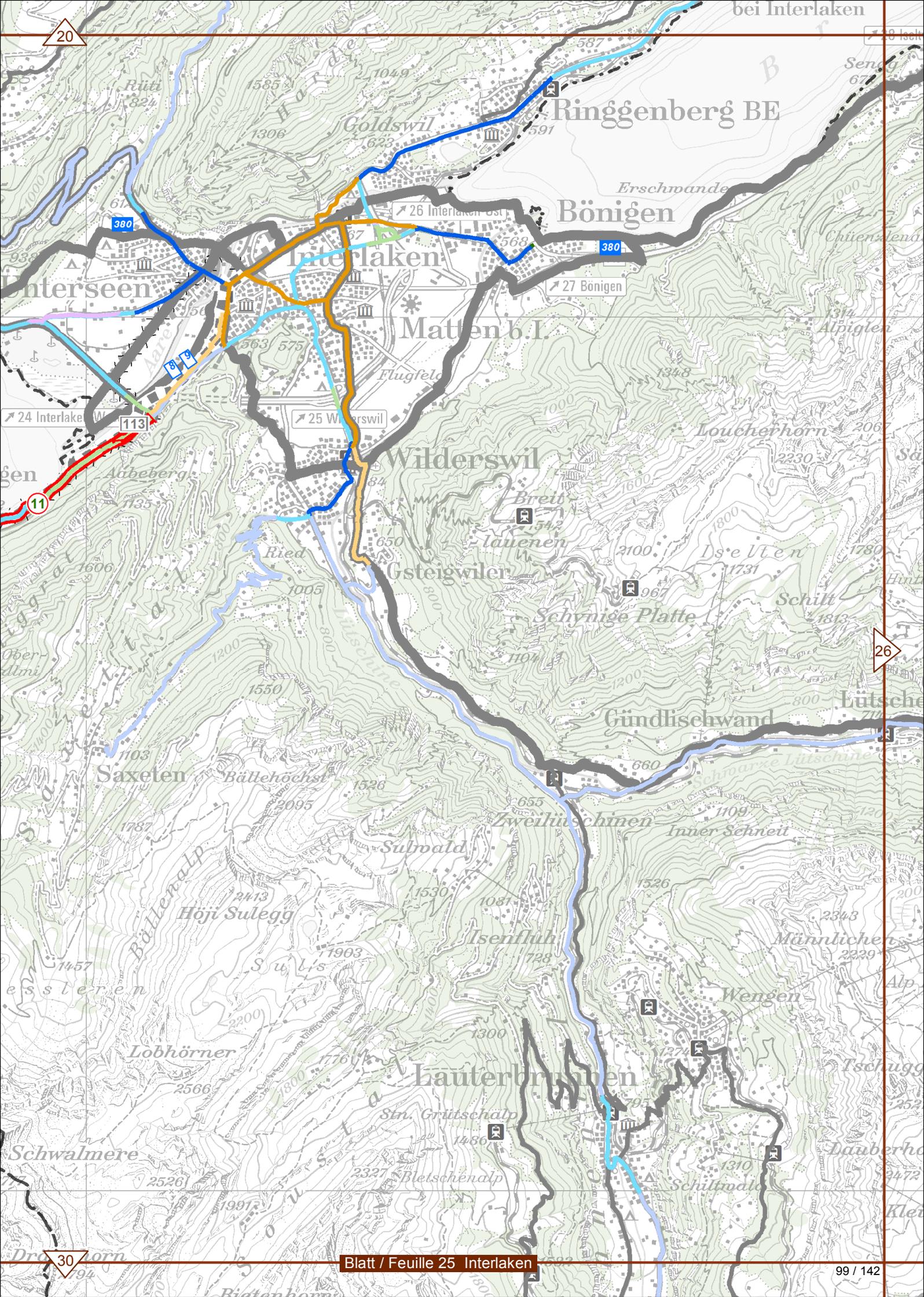
72

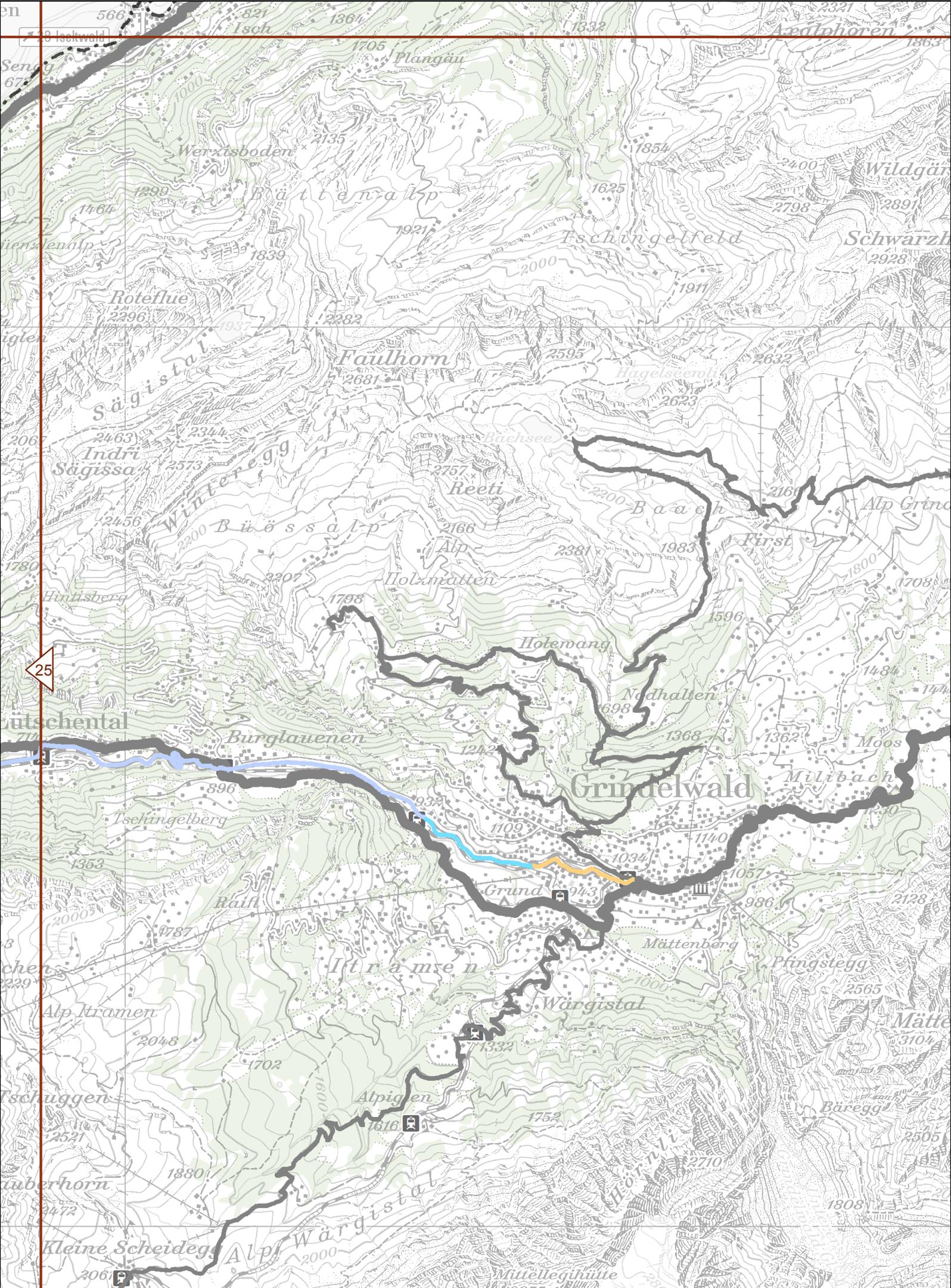
71

25

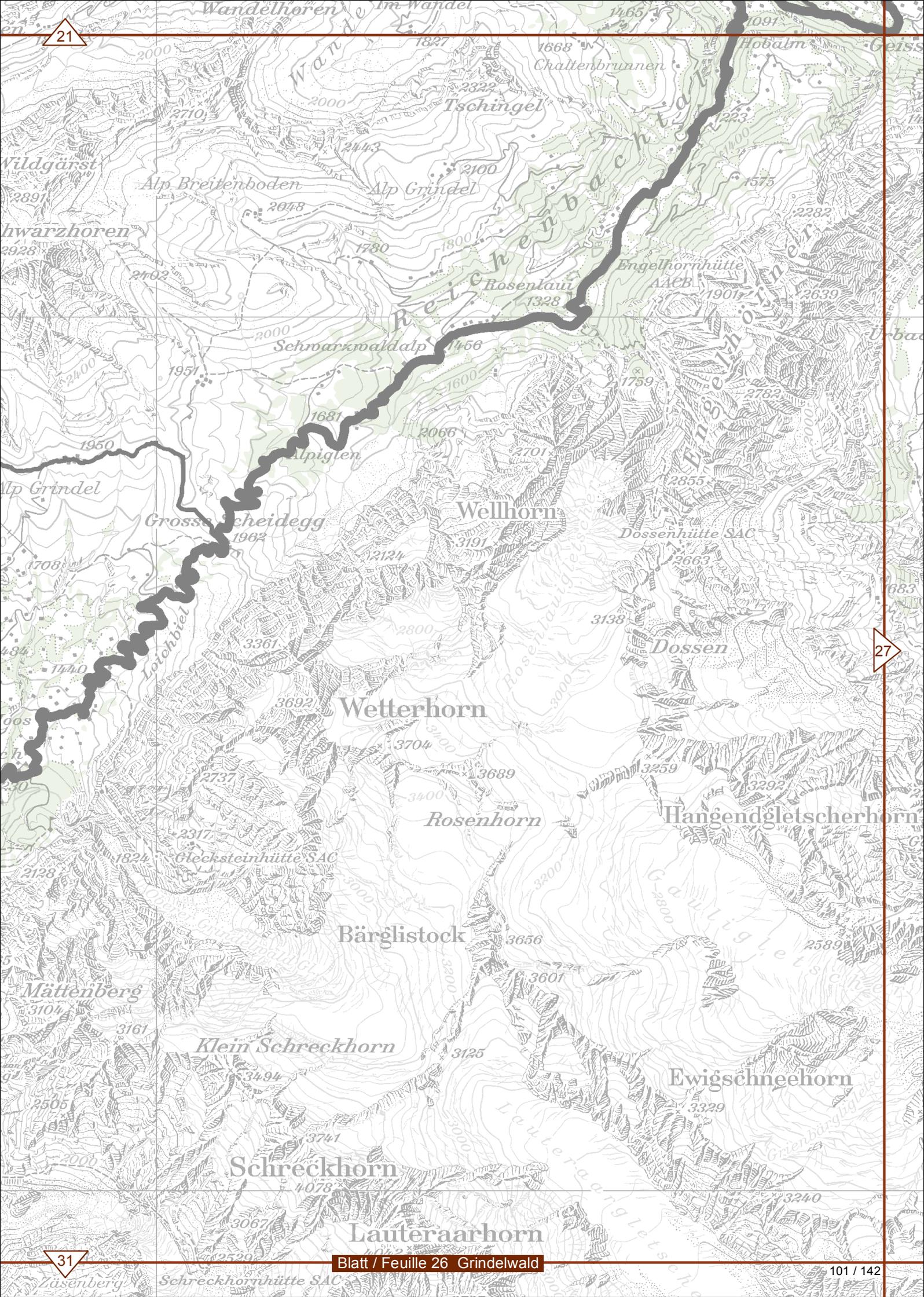
29







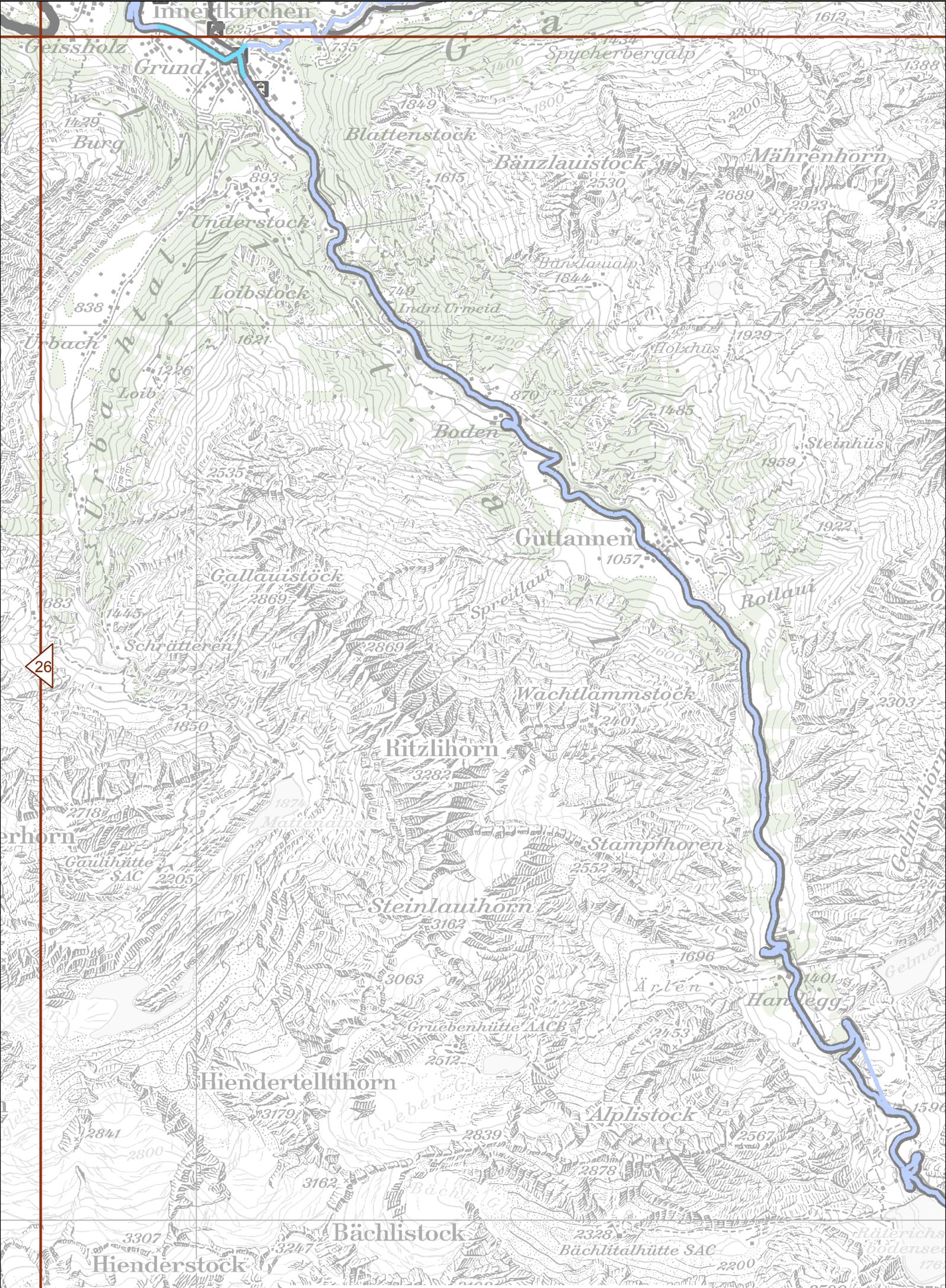
25



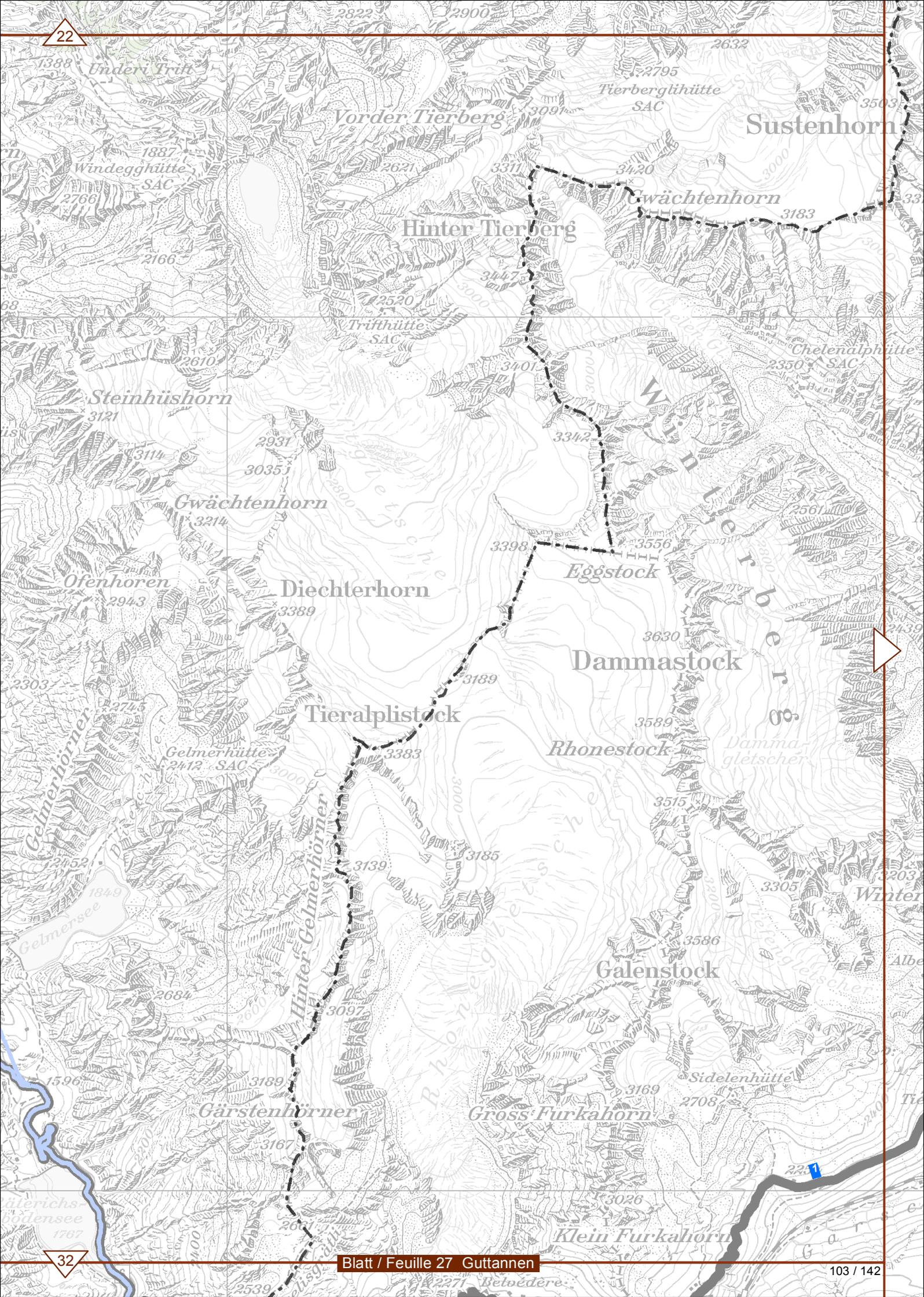
21

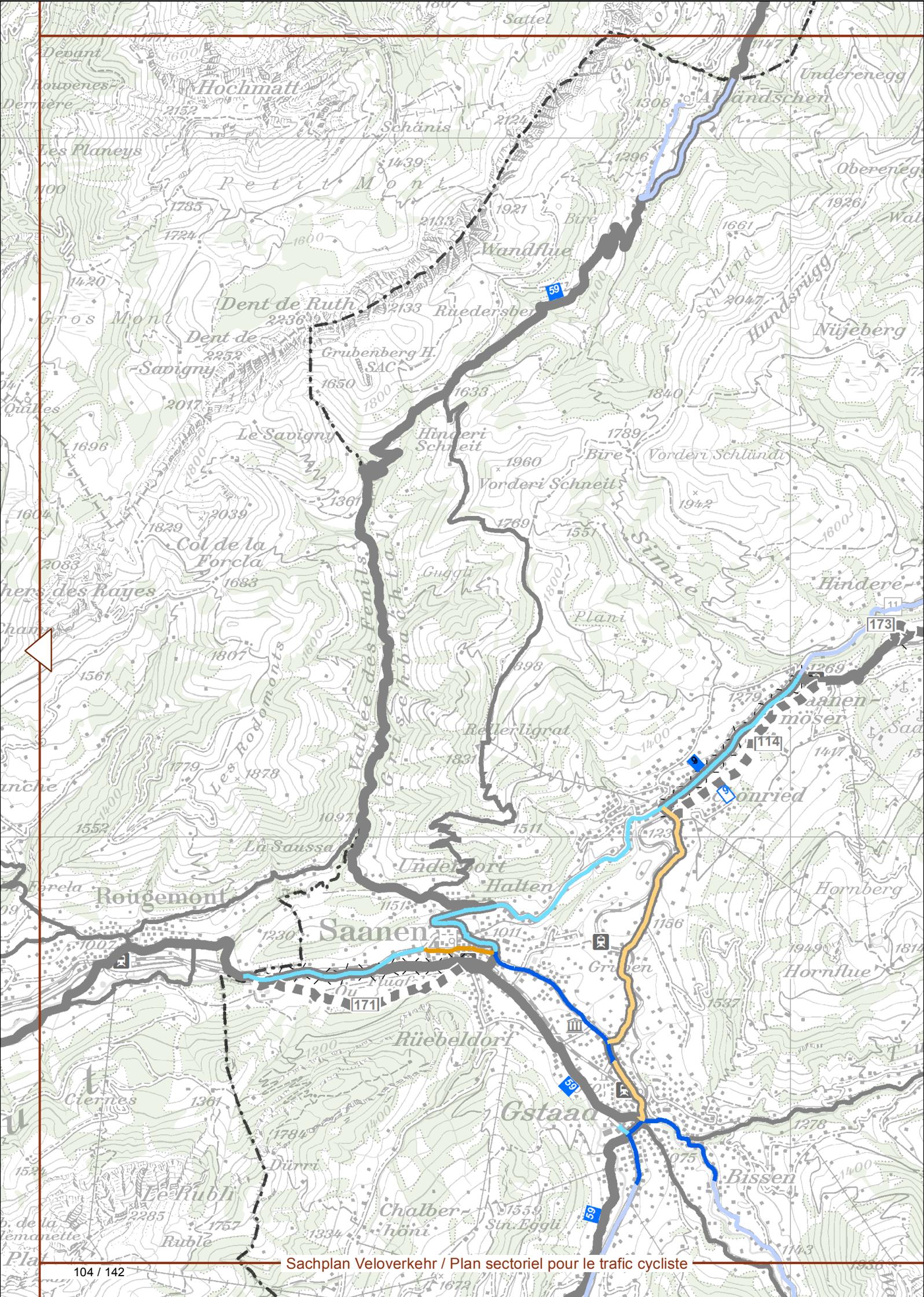
27

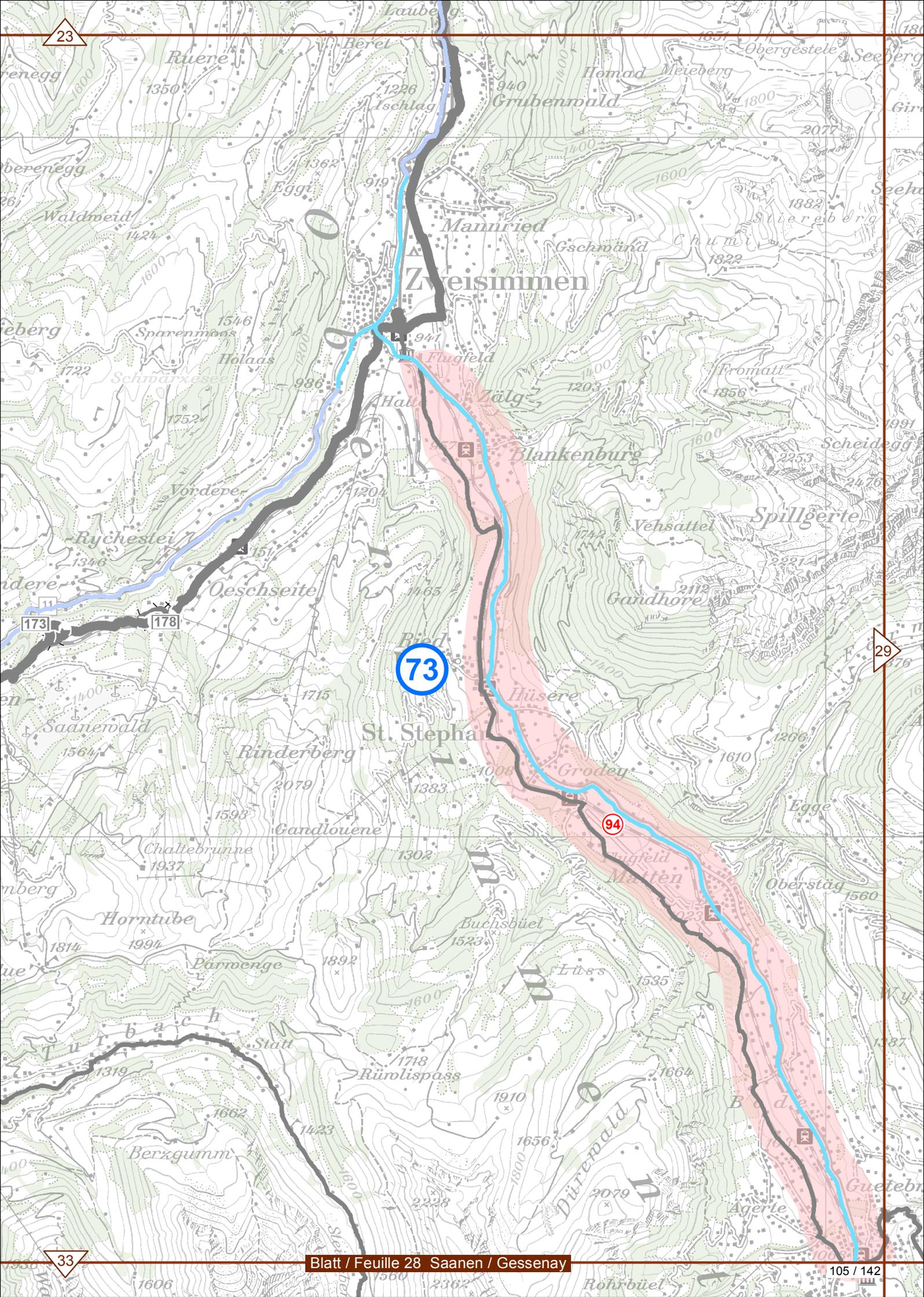
31



26

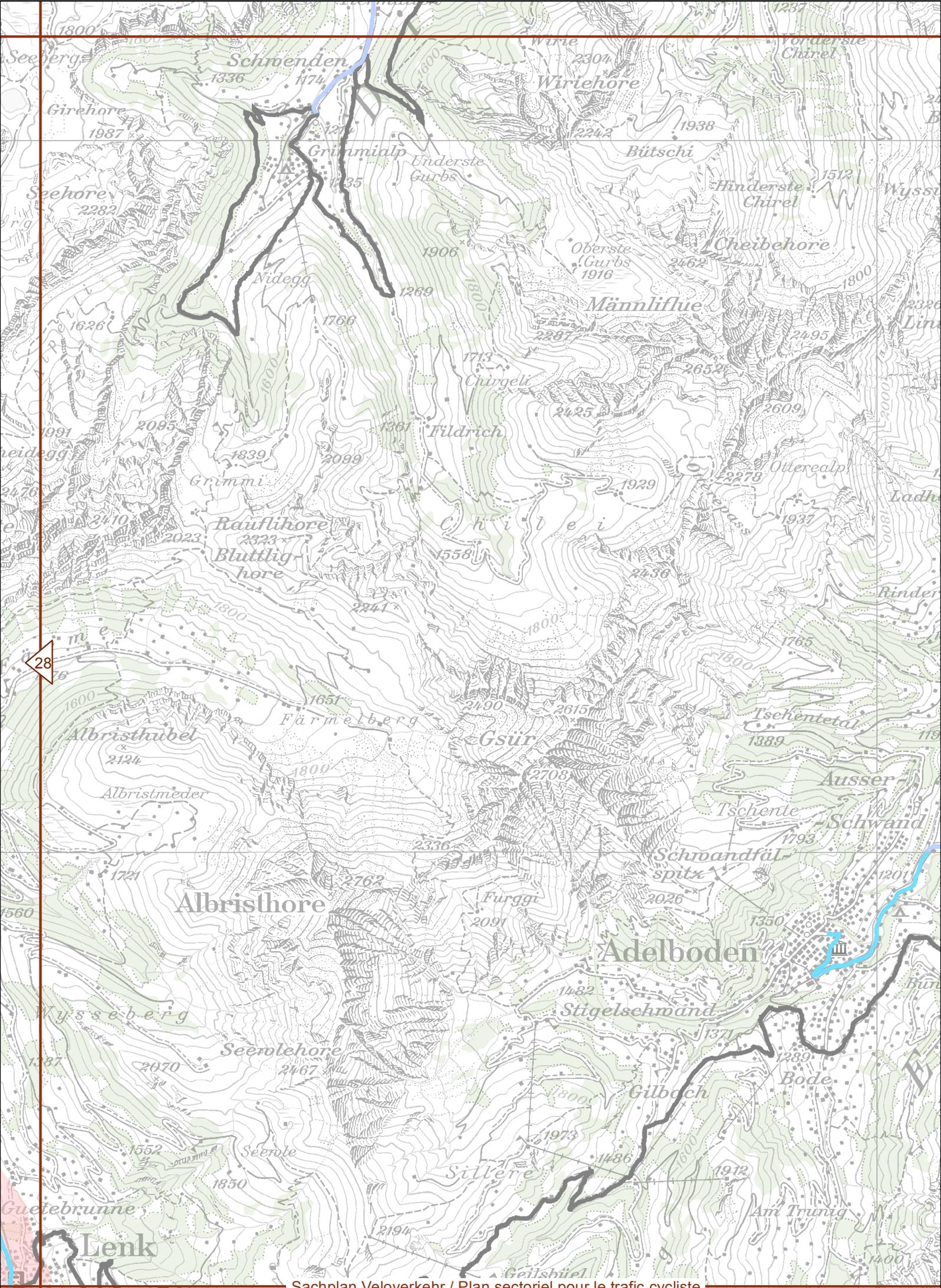




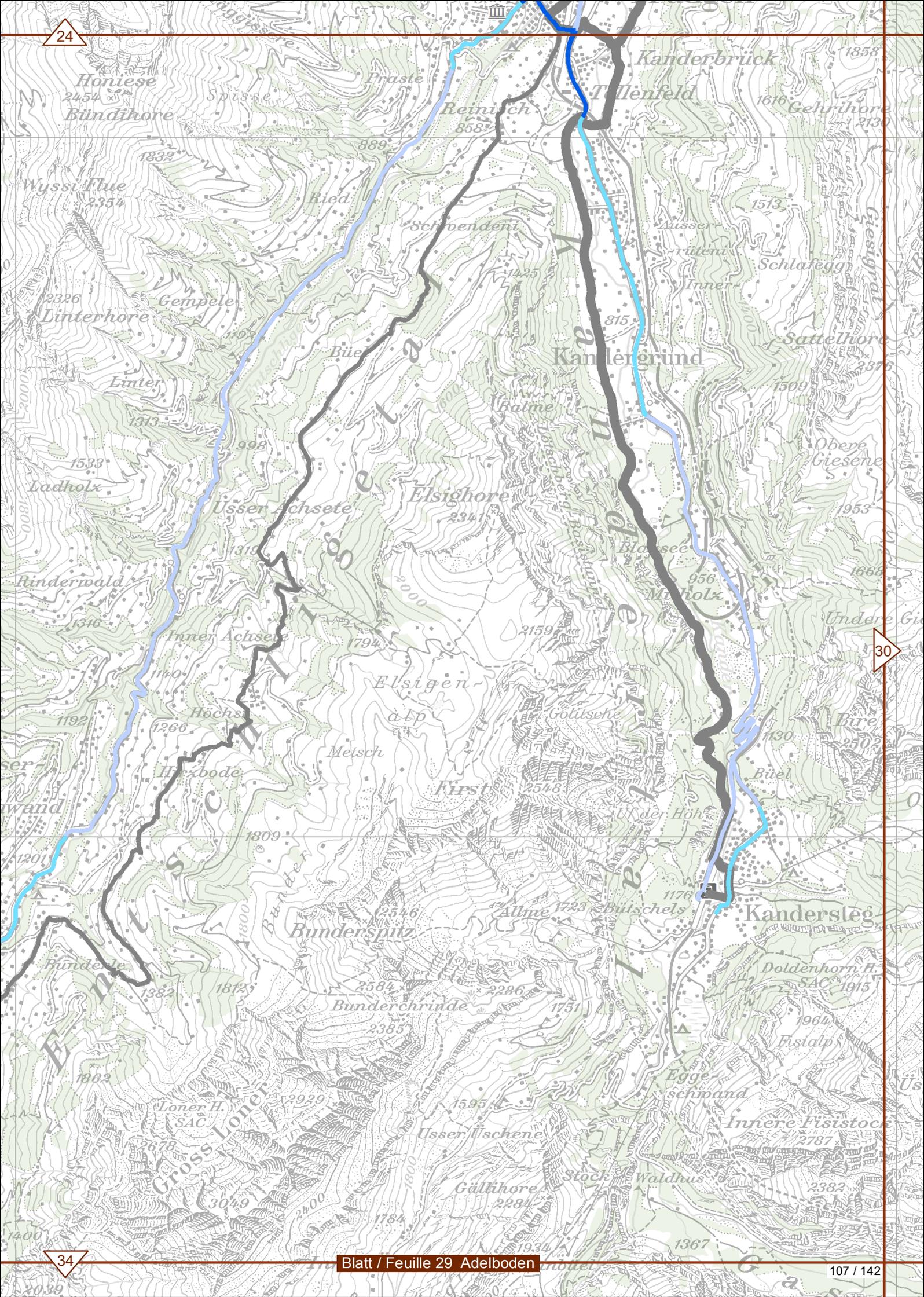


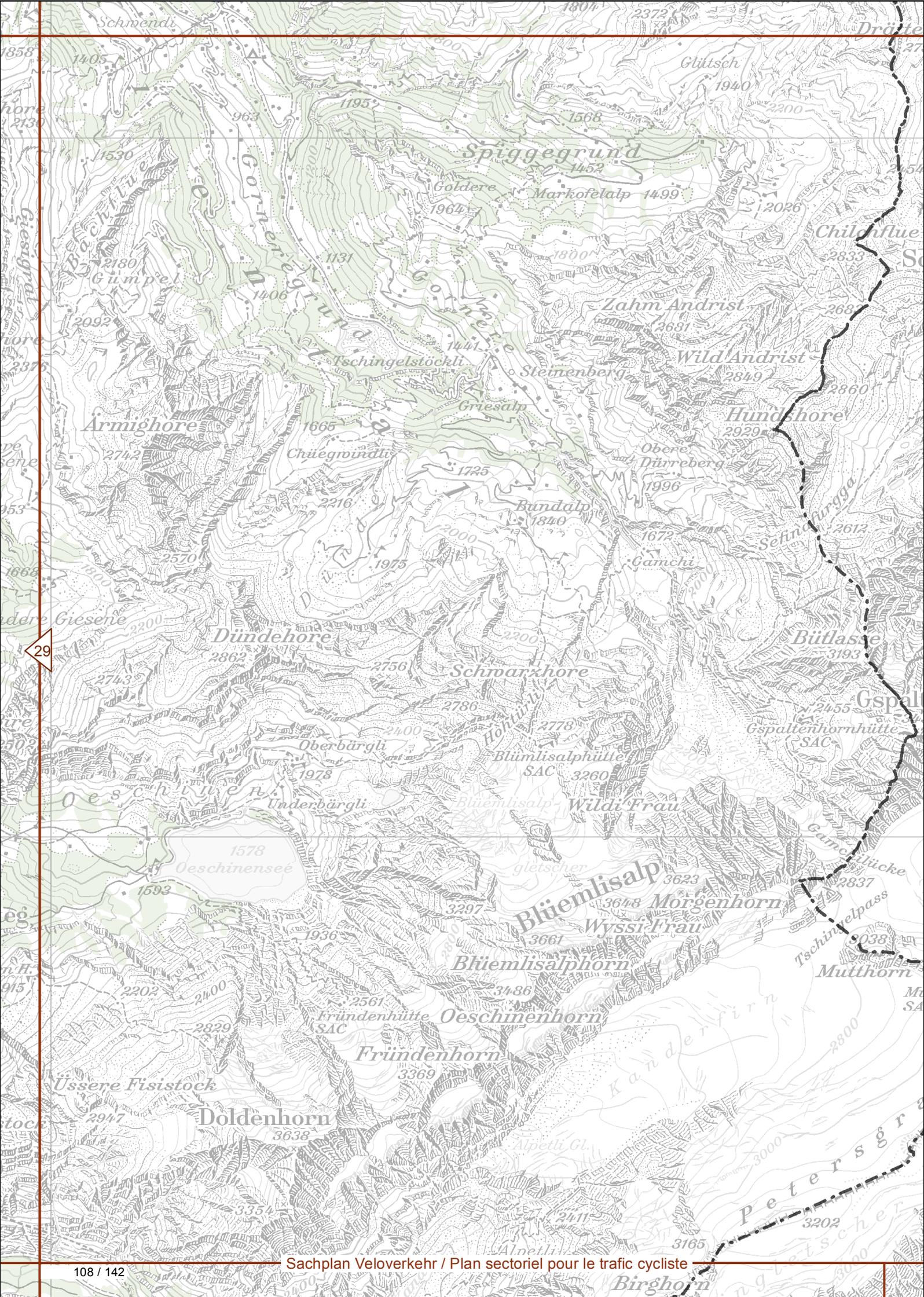
73

94

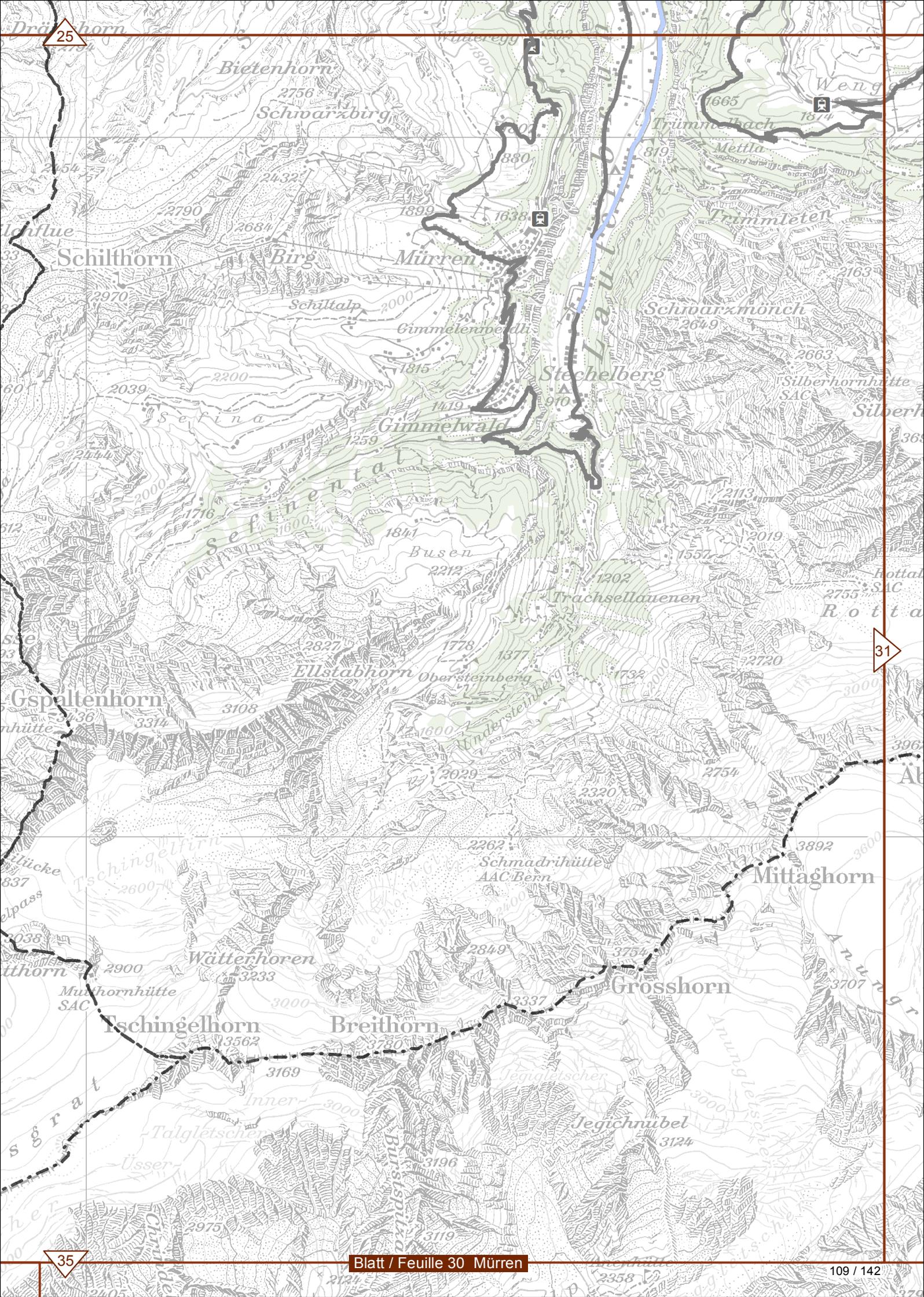


28





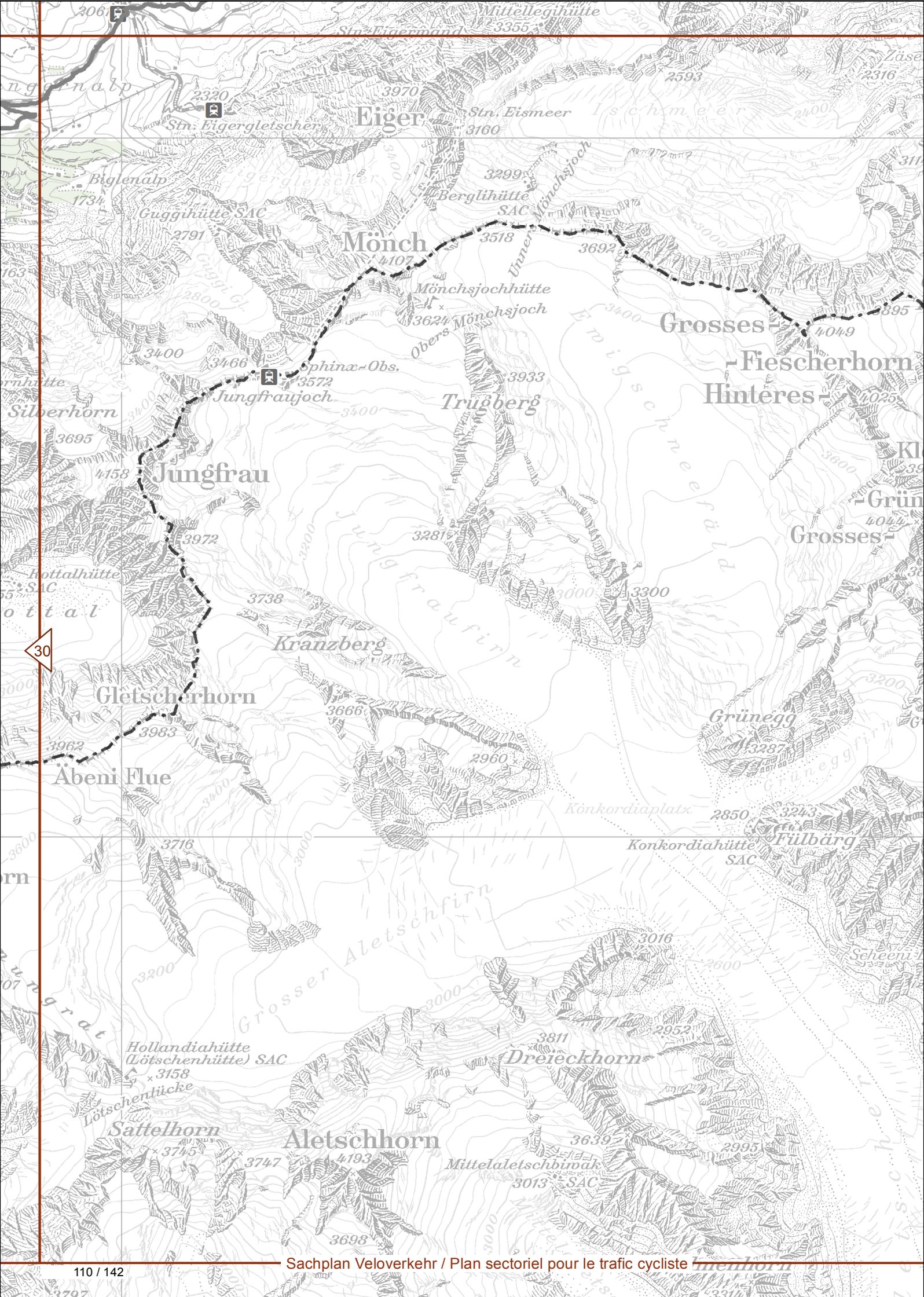
29



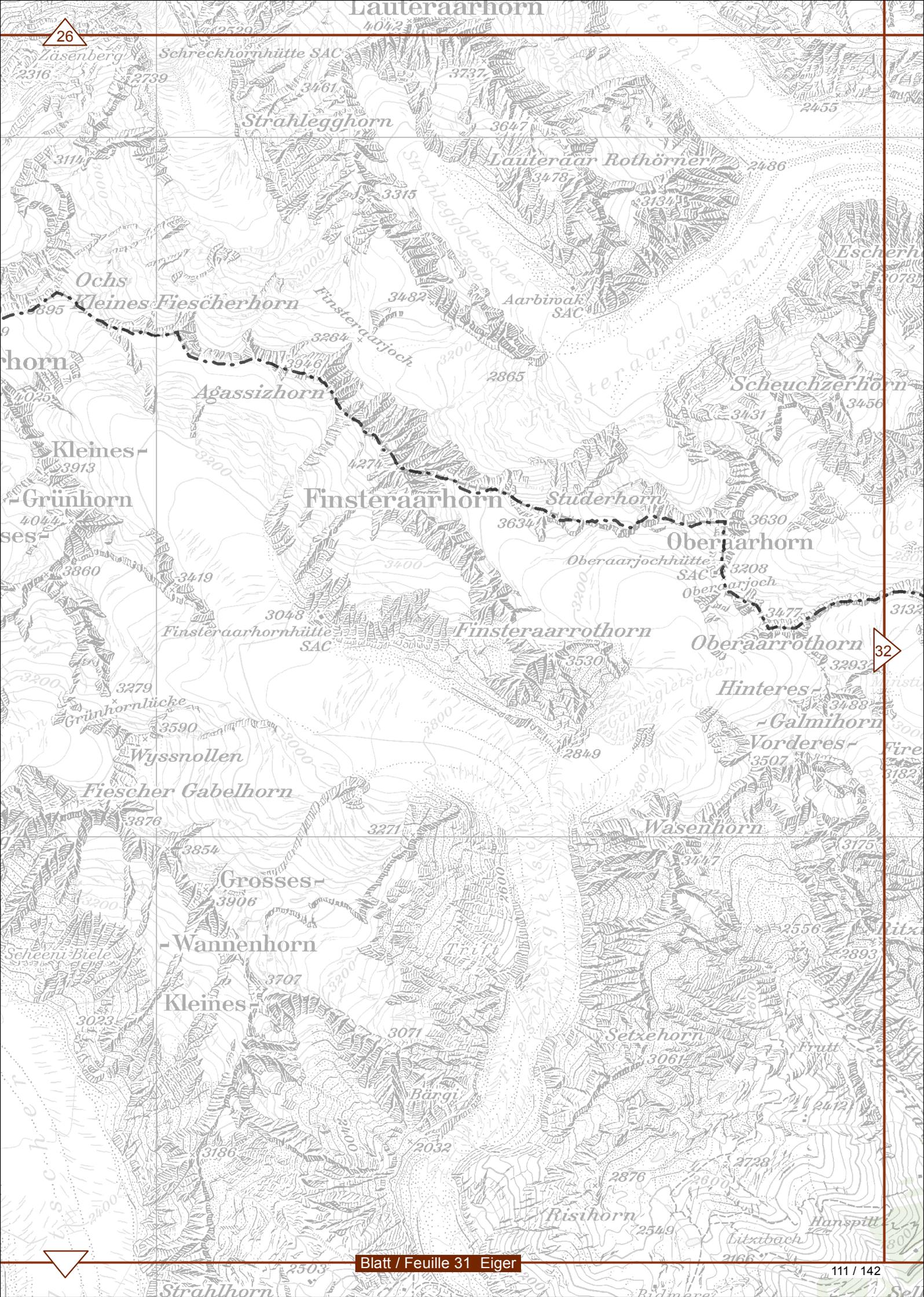
25

31

35

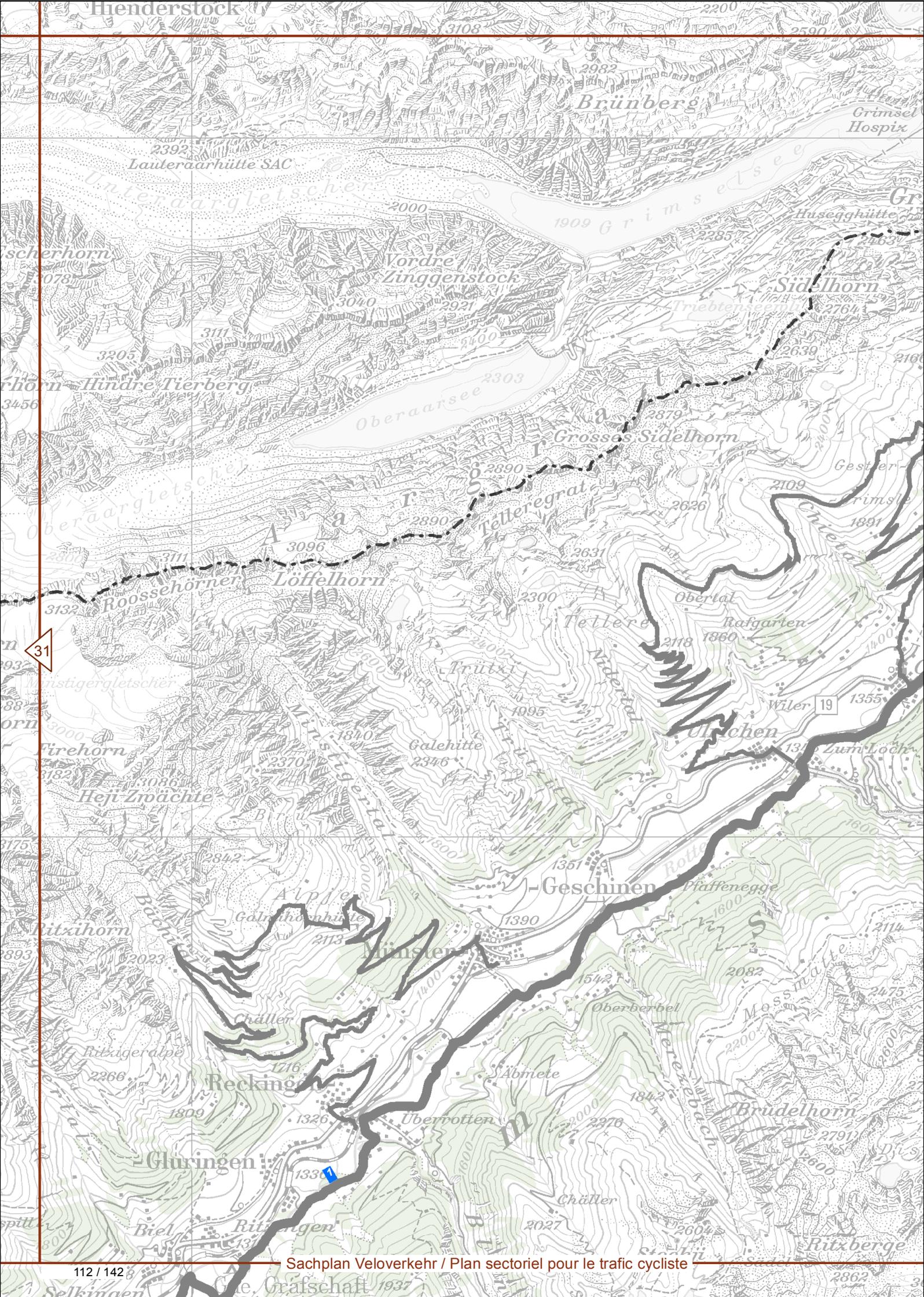


30

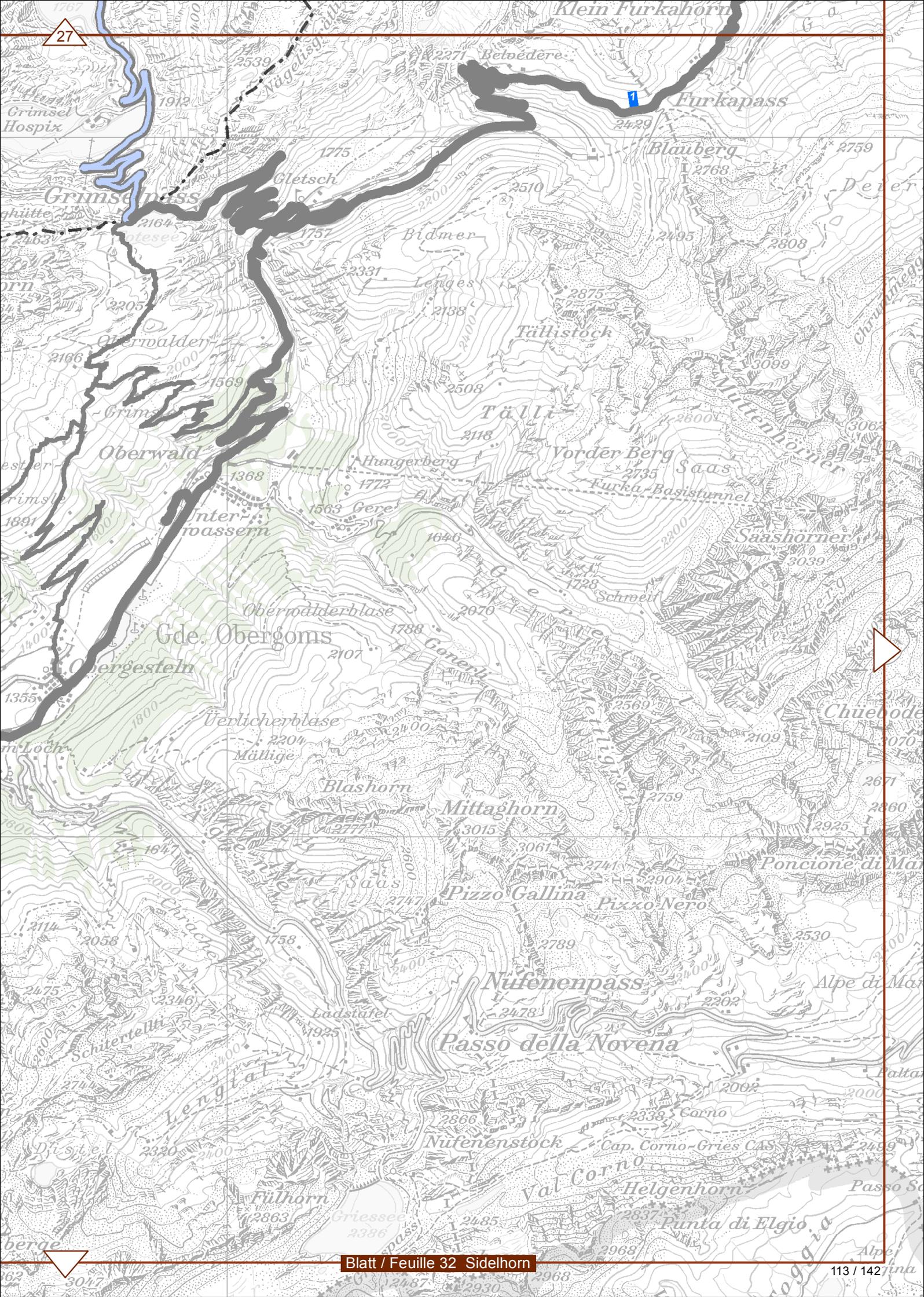


26

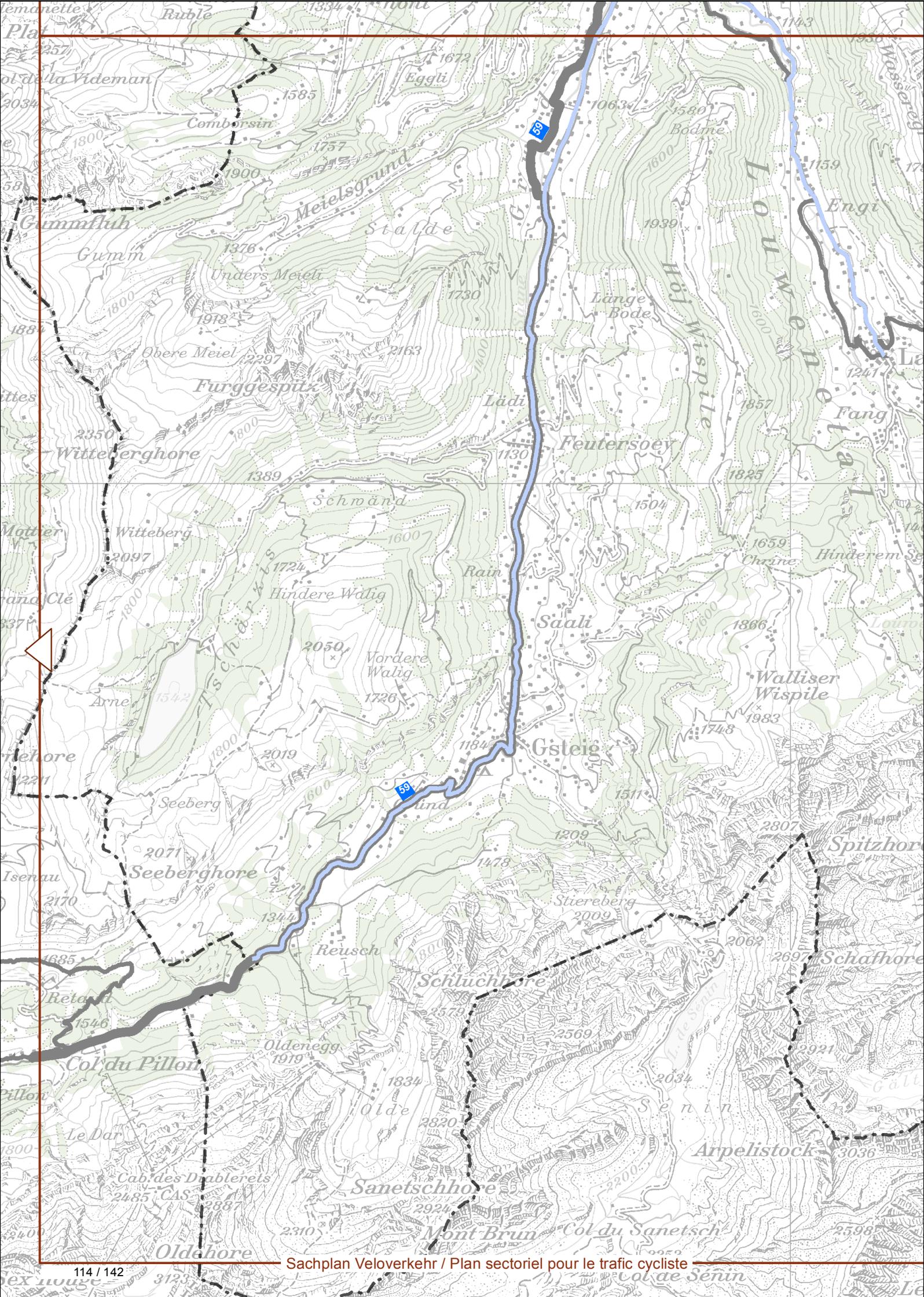
32

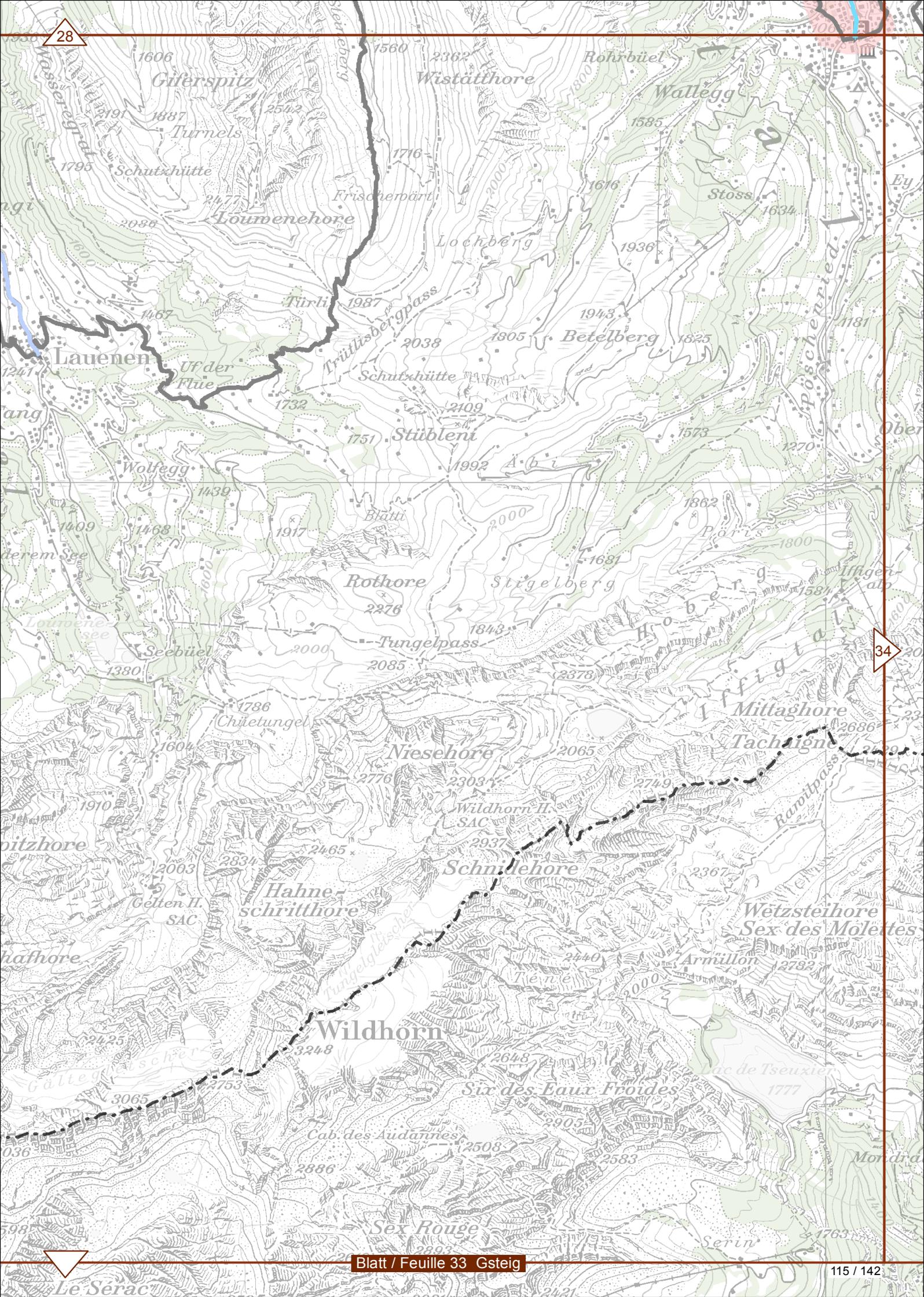


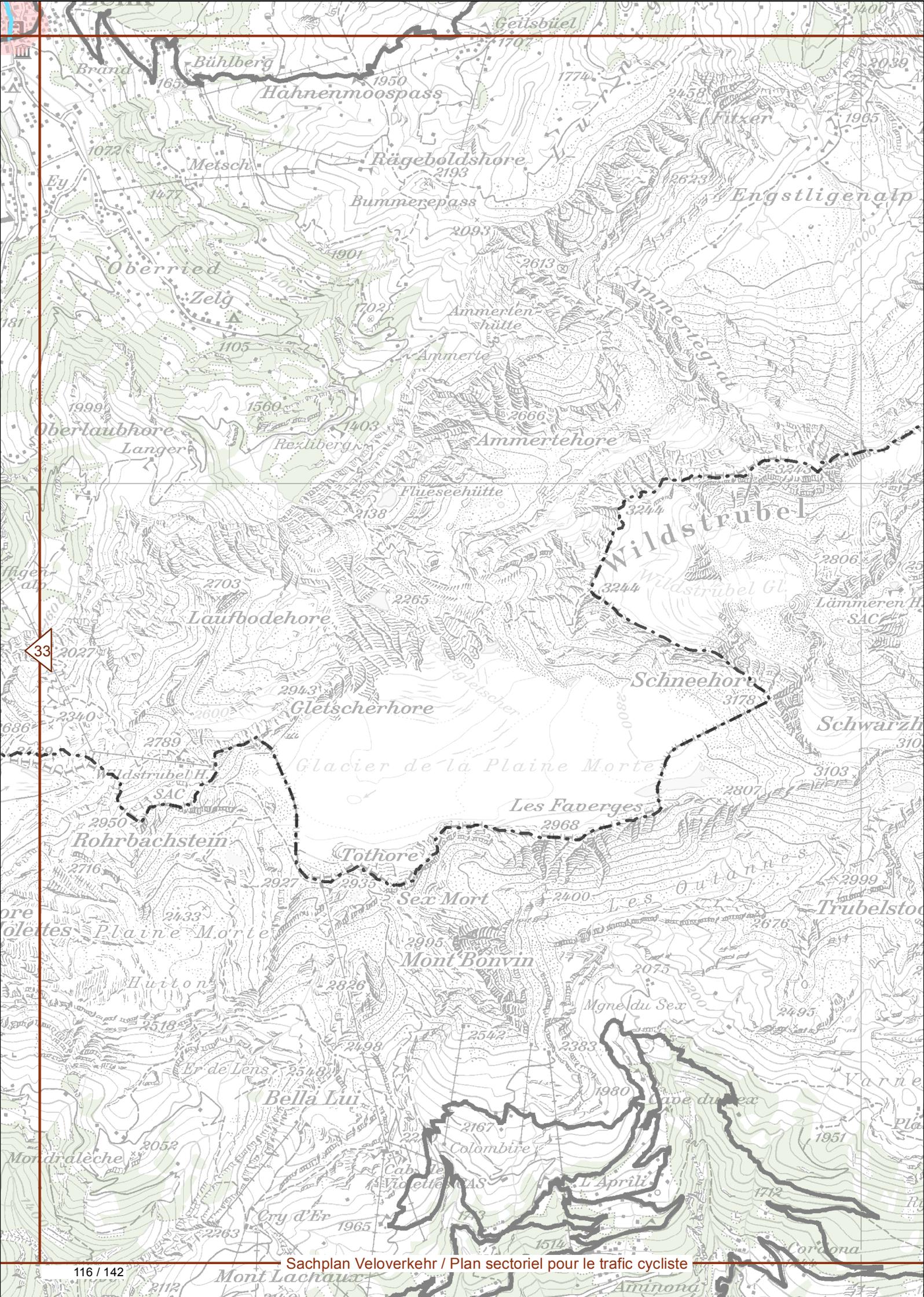
31



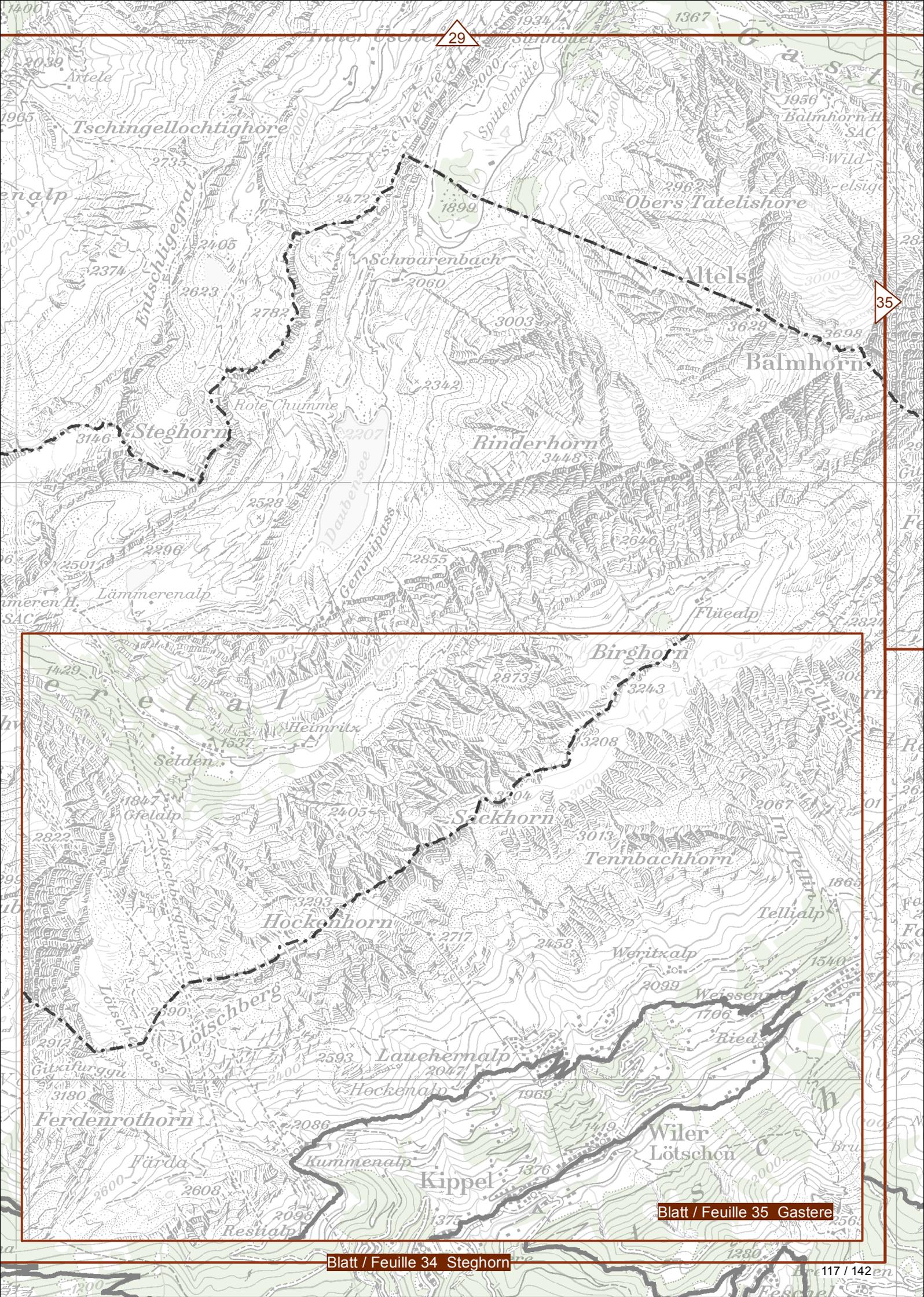
27





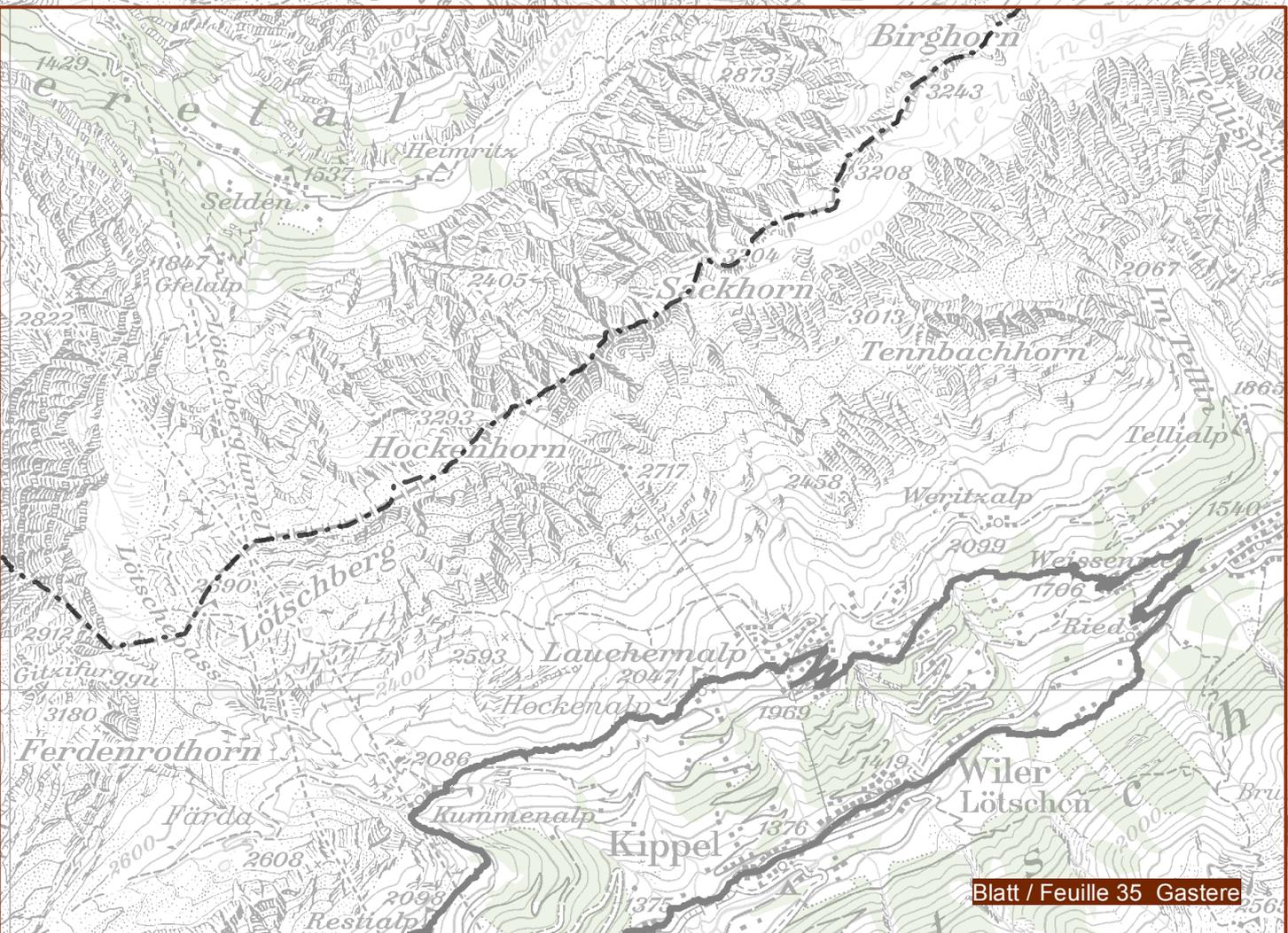


33



29

35



Anhang 1: Objektlisten / Annexe 1 : Listes des objets

Zeichenerklärung zu den Objektlisten

Regionalkonferenzen (RK) / Planungsregionen (PR)	
OO	Oberland_Ost
TOW	Thun-Oberland West
BM	Bern-Mittelland
B-S-JB	Biel/Bienne-Seeland-Jura-bernois
EM	Emmental
OA	Oberaargau
BBS	Biel/Bienne-Seeland
JB	Jura bernois

Koordinations- stand	
VO	Vororientierung
ZE	Zwischenergebnis
FS	Festsetzung

Strassenkategorie / Federführung Realisierung			
NS3	Nationalstrassen dritte Klasse	ASTRA	Bundesamt für Strassen
KS	Kantonstrassen	TBA	Tiefbauamt
KRW	Kantonaler Radweg	TBA	Tiefbauamt
GS/PS	Gemeinde- und Privatstrassen	G	Gemeinde
		ASM	Aare Seeland Mobil
		Kt. JU	Kanton Jura
		Kt. NE	Kanton Neuenburg
		Kt. SO	Kanton Solothurn
		SBB	Schweizerische Bundesbahnen

Tableaux des abréviations

Conférences régionales (CR) / Régions d'aménagement (RA)	
OO	Oberland oriental
TOW	Thoune-Oberland occidental
BM	Berne-Mittelland
B-S-JB	Biel/Bienne-Seeland-Jura-bernois
EM	Emmental
OA	Haute-Argovie
BBS	Biel/Bienne-Seeland
JB	Jura bernois

Etat de la coordination	
IP	Information préalable
CoC	Coordination en cours
CoR	Coordination réglée

Catégorie de route / Responsabilité de la réalisation			
RN3	Route nationale de 3 ^e classe	OFROU	Office fédéral des routes
RC	Route cantonale	OPC	Office des ponts et chaussées
PCC	Piste cyclable cantonale	OPC	Office des ponts et chaussées
RCo/RP	Route communale ou privée	C	Commune
		ASM	Aare Seeland Mobil
		Ct. JU	Canton du Jura
		Ct. NE	Canton de Neuchâtel
		Ct. SO	Canton de Soleure
		CFF	Chemins de fer fédéraux

Anhang 1.1: Objektliste Netzlücken (Alltagsverkehr) / Annexe 1.1 : Listes des objets « Lacunes dans le réseau » (trafic cycliste quotidien)

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlas- blatt	Strassen- kategorie / Feder- führung				Koordi- nations- stand	Velo- land- route	Begründung / Bemerkung	
							NS3	KS	KRW	GS/PS				
N°	Type	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route / Respon- sabilité				Etat de la-coor- dination	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	
							RN3	RC	PPC	RCo/RP				
00	Korridor	Bätterkinden-Fraubrunnen	Bätterkinden, Fraubrunnen, Utzenstorf	BM (EM)	3	8, 12				BM		VO	24, 44	
0.1	Qualitativ	Jegenstorf - Hambüel	Fraubrunnen, Jegenstorf	BM	3	12					X		-	Umsetzung gemäss
0.2	Physisch	Hambüel - Grafenried	Fraubrunnen	BM	3	12					X		-	Korridorstudie aus
0.3	Qualitativ	Grafenried	Fraubrunnen	BM	3	12					X		-	dem Jahr 2018
0.4	Qualitativ	Büren zum Hof - Schalunen	Fraubrunnen	BM	3	8					X		-	
0.5	Qualitativ	Schalunen - Bätterkinden	Bätterkinden	EM	3	8					X		-	
01	Korridor	Uttigen-Kiesen	Uttigen, Kiesen, Oppligen, Heimberg	TOW, BM	1, 2	19				BM		VO	8, 64	
02	Korridor	Wattenwil-Lohnstorf	Wattenwil, Burgstein, Gurzelen, Seftigen, Lohnstorf	TOW, (BM)	2	19				TOW		VO	74, 99	
03	Korridor	Mühlethurnen - Riggisberg - Kaufdorf	Mühlethurnen, Kirchenthurnen, Kaufdorf, Riggisberg, Rümliigen, Thurnen	BM	2	16, 19				BM		VO	37, 74	

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie / Federführung			Koordinationsstand	Velo-landroute	Begründung / Bemerkung
							NS3	KS	KRW			
N°	Type	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route / Responsabilité			Etat de la coordination	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque
						RN3	RC	PPC	RCo/RP			
04	Korridor / Couloir	Neuenegg - Laupen	Neuenegg, Laupen	BM, Kt. / Ct. FR	2	15	TBA / OPC			VO / IP	74	Federführung TBA-DLZ und Koordination mit Kt. FR / Responsabilité OPC-CEP et coordination avec le Ct. FR
05	Korridor	Konolfingen - Grosshöchstetten - Zäziwil	Konolfingen, Niederhünigen, Mirchel, Grosshöchstetten, Zäziwil	BM	2	16	BM			VO	94	Massnahmen Aggloprogramm: V-MIV 5.2h, V-MIV 5.8; Federführung: TBA-OIK II
06	Korridor	Stettlen - Worb	Stettlen, Vechigen, Worb	BM	2	11.1, 16	BM			VO	37	
6.1	Qualitativ	Deisswil - Stettlen	Stettlen	BM	2	11.1		X			37	Umsetzung gemäss Korridorstudie aus dem Jahr 2019
6.2	Physisch	Bahnhof Stettlen - Moosweg	Stettlen			16		X				
6.3	Qualitativ	Schiessstand - Moosgasse	Stettlen, Vechigen					X				
6.4	Physisch	Moosgasse - Nesselbank	Vechigen					X				
6.5	Qualitativ	Asphaltierung Bodengasse	Vechigen, Worb					X				
07	Korridor	Bremgarten - Uetligen	Bremgarten b.B., Kirchlindach, Wohlen b.B.	BM	2, 3	11, 11.1	BM			VO	-	
08	Korridor	Oberzollkofen - Schönbühl	Münchenbuchsee, Moosseedorf, Urtenen-Schönbühl, Mattstetten, Bärswil, Zollikofen	BM	2, 3, 4	11.1, 12	BM			VO	34	
09	Korridor	Büren a.A. - Solothurn	Büren a.A., Rüti b.B., Arch, Leuzigen	B-S-JB	3	7, 8	B-S-JB			VO	44	
10	Korridor	Oberburg - Hasle b.B.	Oberburg, Hasle b.B., Rüegsau, Burgdorf	EM	4	12	EM			VO	24, 84, 99	
11	Qualitativ	Därigen - Interlaken West	Därigen, Interlaken	OO	1	25	X	X		VO	8, 9	Massnahmen Aggloprogramm: V4L-4; Federführung ASTRA, Koordination mit BLS-Doppelspurausbau
13	Physisch	Spiez, Lattigen, Parallelführung zur BLS	Spiez	TOW	1	24			X	VO	9	Koordination mit BLS
14	Physisch	Thun, Scherzligen, Querung Aare	Thun	TOW	1	19			X	ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: LV1.1, Koordination mit BLS
15	Physisch	Thun Lerchenfeld, Uttigenstrasse Querung SBB	Thun	TOW	1	19	TBA/SBB			ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: LV1.6, Koordination mit amarasuisse und SBB
16	Physisch	Thun Lerchenfeld, Anschluss Allmendstrasse	Thun, Uetendorf	TOW	1	19		X	X	ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: LV9.3, Koordination mit BLS
17	Qualitativ	Thun Nord Autobahnzubringer Gürbetal, Abzweiger ARA	Uetendorf	TOW	1	19		X		ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm LV 1.2
18	Qualitativ	Seftigen, Thunstrasse	Seftigen, Uetendorf	TOW	1, 2	19		X		ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm LV 1.2; Federführung TBA-OIK I / II
19	Qualitativ	Tägertschi - Konolfingen	Tägertschi, Konolfingen, Münsingen	BM	2	16		X		VO	-	
20	Qualitativ	Rubigen, Aarebrücke - Knoten Thunstrasse	Rubigen	BM	2	11.1, 16	X	X		VO	-	Massnahmen Aggloprogramm V-MIV-4.6

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie / Federführung			Koordinationsstand	Velolandroute	Begründung / Bemerkung	
							NS3	KS	KRW				GS/PS
N°	Type	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route / Responsabilité			Etat de la coordination	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	
						RN3	RC	PPC	RCo/RP				
21	Physisch	Gümligen - Rubigen	Muri b.B., Allmendingen, Rubigen	BM	2	11.1, 16				TBA/SBB	VO	64, 94	Veloroute entlang Bahn in Koordination mit SBB-Ausbau 3. Geleise
22	Qualitativ	Aarequerung Belp Flugplatz - Muri b.B., Auguetbrücke mit Zufahrten	Belp, Muri b.B.	BM	2	11.1, 16				X	ZE	888	Massnahmen Aggloprogramm: V-LV 1.1
23	Qualitativ	Muri b.B. Thunstrasse Höhe Kirche	Muri b.B.	BM	2	11.1, 16		X			VO	-	Massnahmen Aggloprogramm: V-MIV 5.2e
24	Physisch	Wabern, Weierguet	Köniz	BM	2	11.1, 16				X	ZE	8, 74	Ermöglicht Führung abseits stark belasteter KS und vermeidet Umwege
25	Physisch	Wabern, Kehrsatz Nord	Köniz, Kehrsatz	BM	2	11.1, 16				X	VO	-	Koordination mit BLS-Doppelspurausbau Frischingweg - Wabern - Kehrsatz Nord
26	Qualitativ	Bern, Knoten Ostring / Thunstrasse / Muristrasse	Bern	BM	2	11.1, 16				X	ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: V-MIV 5.2e
27	Qualitativ	Bern, Thunplatz	Bern	BM	2	11.1, 16				X	ZE	94	Massnahme A2 Richtplan Bern
28	Physisch	Bern, Pfaffensteig Anschluss Freiburgstrasse	Bern	BM	2	11.1, 15				X	VO	-	Ermöglicht Führung abseits stark belasteter KS und vermeidet Umwege
29	Qualitativ	Köniz, Turnierstrasse	Köniz, Bern	BM	2	11.1, 15		X			ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm V-MIV-4.2
30	Qualitativ	Bümpliz Weissensteinstrasse	Bern	BM	2	11.1, 15	X				ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: V-MIV 5.6; Federführung im Knotenbereich ASTRA, sonst TBA-OIK II
31	Qualitativ	Bümpliz Turnierstrasse, Querung Weissensteinstrasse	Bern	BM	2	11.1, 15	X	X			ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: V-MIV-4.2; Federführung im Knotenbereich ASTRA, sonst TBA-OIK II
32	Physisch	Bern Weyermannshaus, Querung BLS / Autobahn	Bern	BM	2	11.1, 15				X	FS	34	Koordination mit SBB-Bahnprojekt Entflechtung Holligen
33	Qualitativ	Bern, Inselplatz	Bern	BM	2	11.1, 15				X	ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: V-MIV 5.5
34	Physisch	Bern, Langsamverkehrsverbindung Breitenrain - Länggasse	Bern	BM	2	11.1, 15				X	ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: V-LV 1.4
35	Physisch	Bern Station Wankdorf	Bern	BM	2	11.1, 12				X	VO	-	Fehlendes Verbindungselement nördlich Station Bern Wankdorf

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie / Federführung			Koordinationsstand	Velo-landroute	Begründung / Bemerkung	
							NS3	KS	KRW				GS/PS
N°	Type	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route / Responsabilité			Etat de la coordination	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	
							RN3	RC	PPC				RCo/RP
36	Physisch	Laupen - Gümmenen	Laupen, Ferenbalm	BM	2	15			X		ZE	74	Aufwertung bestehende Flurwege und Lückenschliessung zu durchgehender Radroute gemäss Planungsstudie „Radweg Laupen-Gümmenen“
37	Qualitativ	Bäriswil, Bernstrasse	Bäriswil	BM	4	12		X			VO	-	Massnahmen RGSK: V-LV 2.13
38	Physisch	Kosthofen, Linienführung parallel zum Lyssbach	Schüpfen, Grossaffoltern	BBS-S-JB	3	11			X		ZE	64	Vgl. Routenoptimierung 139
39	Qualitativ	Lyss, Haupt- und Bielstrasse	Lyss	BBS-S-JB	3	11		X			FS	-	Massnahmen Aggloprogramm: A 63 a, b, c, B 7.09
40	Qualitativ	Lyss, Autobahnanschluss Lyss-Nord	Lyss, Kappelen	B-S-JB	3	11		X			FS	-	
41	Physisch	Aegerten - Studen	Aegerten, Studen (BE)	BBS-S-JB	3	7			X		VO	-	Massnahmen Aggloprogramm: B 11.06
42	Qualitativ	Nidau / Biel/Bienne, G.-Müller-Platz	Nidau, Biel/Bienne	BBS	3	7		X		X	ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: A1-22 a
43	Physisch	Nidau / Ipsach, Querung Nidau-Büren-Kanal	Nidau, Ipsach	BBS-S-JB	3	7			X		ZE	5, 8, 50	Massnahmen Aggloprogramm: A1 12 a
44	Qualitativ / Qualitatif	Taubenlochschlucht / Gorges du Taubenloch	Biel/Bienne, Vauffelin, Plagne, Péry	BBS-S-JB	3	7	X	X			ZE / CoG	Neu / Nouvelle	Massnahmen Aggloprogramm: B 11.05; Federführung ASTRA / Mesures du projet d'agglomération: B 11.05; responsabilité OFROU
45	Qualitativ	Hasle b.B. Kalchofenstrasse bis und mit Knoten Biembachstrasse Bahnhof bis Abzweiger Kalchofenstrasse vor Unterführung Kantonsstrasse	Hasle b.B.	EM	4	12		X			ZE	84	Massnahme Ha4 RTR-Veloverkehr
46	Qualitativ	Emmentalstrasse Hasle b.B. - Oberburg Radweg Oberburg - Hasle b.B.	Hasle b.B., Oberburg	EM	4	12		X	X		VO	-	
47	Qualitativ	Oberburg, Emmentalstrasse	Oberburg	EM	4	12		X			VO	-	Massnahme Ob1 RTR-Veloverkehr
48	Qualitativ	Burgdorf - Alchenflüh, Schachenstrasse	Burgdorf, Lyssach	EM	4	12		X			ZE	24	Massnahmen Aggloprogramm: SV03
49	Qualitativ	Brücke Rüegsausachen - Hasle b.B.	Hasle b.B., Rüegsau	EM	4	12		X			ZE	84	Massnahme Ha6 RTR-Veloverkehr
50	Physisch	Huttwil, Langenthalstrasse, Verbindung Kantonsstrasse mit attraktiver Veloroute auf Gemeindestrasse	Huttwil	OA	4	9			X		VO	71	Koordination mit BLS
53	Physisch	Grünenmatt - Sumiswald	Sumiswald, Lützelfüh	EM	4	13			X		ZE	94	Aufhebung Bahnübergänge, Koordination mit BLS
54	Qualitativ Physisch	Aarwangen, Verbindung Jurastrasse - Riedgasse	Aarwangen	OA	4	4			X		VO	71	Nötige Wegverbreiterung für Routenoptimierung 166
55	Physisch	Kleindietwil, Verbindung Hunzenweg - Zelgweg	Madiswil	OA	4	9			X		FS	71	Vgl. Routenoptimierung 163

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie / Federführung			Koordinationsstand	Velo-landroute	Begründung / Bemerkung	
							NS3	KS	KRW				GS/PS
N°	Type	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route / Responsabilité			Etat de la coordination	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	
							RN3	RC	PPC				RCo/RP
56	Physisch	Biel/Bienne, neue Verbindung durchs Bözingenfeld	Biel/Bienne	B-BS-JB	3	7				X	VO	50	Haupt- und Komfortroute gemäss Velo-netzplan Biel und Nidau 2014-2035
57	Physisch	Biel/Bienne, neue Bahnhofunterführung	Biel/Bienne	BBS-S-JB	3	7				X	VO/IP	-	Massnahme B13 Massnahmenliste Agglomeration RGSK
58	Physisch	Biel/Bienne - Nidau, Veloführung entlang BTI-Trasse	Biel/Bienne, Nidau	BBS-S-JB	3	7				X	VO	-	Haupt- und Komfortroute gemäss Velo-netzplan Biel und Nidau 2014-2035
59	Qualitativ	Schattenhalb, Grimselstrasse - Lammi	Schattenhalb	OO	1	21, 22		X			VO	8, 61	Massnahme RGSK V6-2 (und V4-7)
60	Physisch	Bahnhof Langenthal, Querung SBB	Langenthal	OA	4	4				X	ZE	71	Massnahmen RGSK: V9.2
61	Physisch	Langenthal, Verbindung Bäreggstrasse - Hasenmattstrasse	Langenthal	OA	4	4				X	VO	-	Direkter Zubringer für Veloverkehr aus Norden zur neuen Bahnhofunterführung
62	Qualitativ	Langenthal, Passage Coop	Langenthal	OA	4	9				X	VO	71	Verbreiterung der Passage mit dem Ziel, die Passage für Fuss- und Veloverkehr zu öffnen
63	Physisch	Langenthal, Verbindung Bleienbachstrasse - Dennliweg	Langenthal	OA	4	9				X	VO	-	Durchgehende Veloverbindung entlang dem BLS-Trasse (siehe Massnahme V-LV 3.1 Agglomerationsprogramm Langenthal)
64	Physisch	Bern Wankdorf, Anschluss Radweg Richtung Zollikofen	Bern, Ittigen	BM	2	11.1			X			-	Direkte Anbindung ESP Wankdorf an den Radweg Richtung Zollikofen
65	Physisch	Könizstrasse - Liebefeld	Köniz	BM	2	11.1				X		-	Führung entlang BLS-Gleise
66	Qualitativ	Leissigen - Därligen	Leissigen, Därligen	OO	1	25		X				-	Koordination mit BLS
67	Qualitativ	Uttigenbrücke	Uttigen, Kiesen	BM	2	19			X	!		64	Neu dient die Brücke auch dem Veloalltagsverkehr
68	Physisch	Utzenstorf - Wilerfeld	Utzenstorf, Wiler bei Utzenstorf	EM	4	8			X				
69	Qualitativ	Wilerfeld - Wiler bei Utzenstorf	Utzenstorf, Wiler bei Utzenstorf	EM	4	8			X				
70	Physisch	Uttigen - Heimberg, Aaresteg	Heimberg, Uttigen	TOW	1	19				X		64	CIS-Steg, LV-Brücke über Aare
71	Qualitativ	Bern, Freudenbergerplatz	Bern	BM	2	11.1, 16		X					
72	Qualitativ	Bern, Knoten Monbijoustrasse-Eigerstrasse	Bern	BM	2	11.1, 15				X	G		
73	Qualitativ	Bern, Anschluss Forsthaus, Knoten Bremgartenstrasse, Murtenstrasse	Bern	BM	2	11.1, 15		X				34	
74	Qualitativ	Bern, Anschluss Wankdorf, Knoten Schermenweg, Bolligenstrasse	Bern	BM	2	11.1, 12, 16		X					
90	Korridor	Weissenbühl - Bern West	Bern	BM	2	11.1				BM		74	
91	Korridor	Innerberg - Wohlen - Uetligen	Wohlen	BM	2	11				BM		8, 94	
92	Korridor / Couloir	Tavannes - Tramelan	Tavannes, Tramelan	JB	3	1, 2				JB		54	

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie / Federführung			Koordinationsstand	Velo-landroute	Begründung / Bemerkung
							NS3	KS	KRW			
N°	Type	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route / Responsabilité			Etat de la coordination	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque
							RN3	RC	PPC			
93	Korridor Couloir	Kallnach - Fräschels (Kantonsgrenze)	Kallnach	BBS	3	11	TBA / OPC					Federführung TBA-DLZ und Koordination mit Kt. FR / Responsabilité OPC-CEP et coordination avec le Ct. FR
94	Korridor	Zweisimmen - St. Stephan - Lenk	Lenk, St. Stephan, Zweisimmen	TOW	1	28	TOW					Führung Veloalltagsverkehr auf MTB-Route prüfen
95	Physisch	Verbindung Bernstrasse mit Querung der Autobahn A6 bis ans rechte Ufer des Nidau-Büren-Kanals	Brügg, Aegerten	BBS	3	7				X		Anbindung geplantes Spitalzentrum
96	Physisch	Verbindung Radweg Nordseite T6 bis Portstrasse	Biel/Bienne, Brügg	BBS	3	7			X			Wiederinbetriebnahme Radweg entlang Nordseite T6

**Anhang 1.2: Objektliste Routenoptimierungen (Freizeitverkehr) /
Annexe 1.2 : Listes des objets « Optimisation de l'itinéraire » (trafic cycliste de
loisirs)**

Nr.	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlas- blatt	Strassen- kategorie der Neuführung				Feder- führung Realisi- erung	Koordi- nations- stand	Begründung / Bemerkung	Alltags- route mit kantonaler Netz- funktion	Velo- land- route	
						NS3	KS	KRW	GS/PS						
N°	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route pour le nouveau tracé				Respon- sabilité réalisati- on	Etat de la-coor- dination	Motif / Remarque	Itinéraire quotidien assurant une fonc- tion de réseau cantonal	Itin. de « La Suisse à vélo »	
						RN3	RC	PPC	RCo/PP						
111	Brienz - Brienzwiler - Brünigpass - Meiringen	Brienz, Hofstetten b.B., Brienzwiler, Meiringen, Hasliberg	OO	1	21	X	X		X	ASTRA	VO	Direkte, attraktive Li- nienführung zwischen Brienz und Brünigpass durch Radmass- nahmen <u>Velomass- nahmen</u> im Rahmen des Ausbaus A8	Ja	9	
112	Bönigen - Interlaken	Bönigen, Interlaken	OO	1	25				X	G	VO	Sichere und attraktive Linienführung näher am Routenthema durch Verlegung auf bestehendes Wegnetz in Aare-/Seenähe	Nein	8, 9	
113	Interlaken - Därligen	Interlaken, Unterseen, Därligen	OO	1	25				X	G	VO	Attraktive und ver- kehrsame Verbindung durch Verlegung auf bestehendes Wegnetz und ergänzende Weg/ Steg-/Brückenbauten	Ja	8, 9	
114	Saanenmöser - Schönried	Saanen	TOW	1	28				X	G	ZE	Ausbau und Verle- gung der Route abseits der HVS	Ja	9	
115	Oey - Burgholz	Diemtigen	TOW	1	24				X	G	VO	Verlegung der Route aufgrund der geplan- ten Aufhebung der Bahnübergänge	Ja	9	
116	Thun - Uttigen	Thun, Steffisburg, Heimberg	TOW	1	19				X	G	VO	Attraktivere Linien- führung näher zum Routenthema durch Verlegung auf be- stehenden Uferweg entlang der Aare	Ja	8	
117	Wattenwil - Burgstein	Wattenwil	TOW	2	19				X	G	VO	Sicherheits- und Attraktivitätssteigerung durch Verlegung der Route	Nein	4	
118	Burgstein Station - Mühle- thurnen	Burgstein, Seftigen	TOW	2	19				X	G	VO	Direkte, sichere und attraktive Linien- führung durch Verlegung der Route	Nein	74	
119	Zollhaus - Plaffeien	Oberschrot (FR), Zumholz (FR), Guggisberg	BM, Kt. / Ct. FR	2	18					Kt. / Ct. FR	Kt. / Ct. FR	ZE / CoC	Attraktive verkehrs- arme Linienführung durch Verlegung der Route über Zumholz / Itinéraire attrayant peu fréquenté grâce au déplacement du tracé via Zumholz	Nein / Non	62
120	Kirchenturnen - Kaufdorf - Toffen	Kirchenturnen Kauf- dorf, Rümli- ggen, Thurnen , Toffen	BM	2	16, 19				X	G	VO	Verlegung der Route an die Gürbe	Ja	74	
121	Verlegung Route 74 via Schwarzenburg - Laupen - Kehrsatz	Neuenegg, Köniz, Bern, Kehrsatz	BM	2	11, 1, 15, 16				X	G	VO	Attraktive Führung abseits KS, Anschluss an Bahnhof Bern	Ja	74	
122	Neuenegg	Neuenegg	BM	2	15				X	G	VO	Verlegung auf MIV- frei/-arme Wege ausserhalb der Ort- schaft	Ja	74	

Nr.	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie der Neuführung				Federführung Realisierung	Koordinationsstand	Begründung / Bemerkung	Alltagsroute mit kantonaler Netzfunktion	Velolandroute
						NS3	KS	KRW	GS/PS					
N°	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route pour le nouveau tracé				Responsabilité réalisation	Etat de la coordination	Motif / Remarque	Itinéraire quotidien assurant une fonction de réseau cantonal	Itin. de « La Suisse à vélo »
					RN3	RC	PPC	RCo/RP						
123	Laupen – Forst	Laupen, Neueneegg	BM	2	15				X	G	VO	Attraktive alternative Routenführung durch Verlegung auf die Wegverbindung via Laupemühli – Tal – Rohrmoos Pt.597 bis Süri	Nein	34
124	Laupen - Gümnenen - Saanesteg	Laupen, Ferenbalm, Mühleberg	BM	2	11, 15				X	G	ZE	Verbesserung der Nähe zum Routenthema, Verlegung auf MIV-freie/arme Strecken und Minimierung der Steigungen durch Führung auf dem rechten Saaneuferweg	Ja	74
125	Golaten, Saanesteg	Wilteroltigen, Mühleberg	BM	2	11				X	G	VO	Verbesserung des Fahrflusses durch Erstellung eines fahrbaren Überganges und Verbesserung der Wege	Nein	8, 94
126	<u>Aussenring Stadt Bern Belp - Muri</u>	Bern, Köniz, Kehrsatz, Muri b.B., Ostermundigen, Stettlen, Bolligen, Ittigen, Zollikofen <u>Belp, Muri</u>	BM	2	11, 11.1, 12, 15, 16		X		X	TBA, G	VO	Tangentiale Verbindung der Velolandrouten als Alternative zur Zentrumsdurchfahrt Öffnung der Auguetbrücke für den Veloverkehr	Ja	Neu888
127	Wabern, Weierguet	Köniz, Kehrsatz	BM	2	11.1, 16				X	G	ZE	Zusammenlegung mit Alltagsverkehr	Ja	8, 74
130	Kehrsatz - Bern - Hinterkappelen	Bern, Ittigen, Zollikofen, Bremgarten b.B., Kirchlindach, Wohlen b.B.	BM	2	11, 11.1, 12, 15, 16				X	G	ZE	Durchgehende, attraktive Freizeit- und Tourismusroute entlang der Aare	Nein	8
131	<u>Verlängerung Route 62 bis Bern</u>	Schwarzenburg, Rüeggisberg, Wald, Köniz, Bern	BM	2	11.1, 15		X		X	G	VO	Verlängerung ab Schwarzenburg über heutige Route 74, ab Köniz über Liebefeld – Hirschengraben ins Zentrum von Bern	Ja	62
132	Bern, Murifeld - Breitenrain - Casinoplatz	Bern, Muri	BM	2	11.1, 16			X	X	G	VO	Neukonzeption der Freizeitrouten in Bern	Ja	94
134	<u>Stettlen – Ostermundigen – Bern, Hirschengraben</u>	Bern, Ostermundigen	BM	2	11.1, 12, 16		X	X		TBA	VO	Direkte, attraktive, sichere Linienführung auf durchgehendem Radweg, Sanierung der Querungen, Verlängerung ins Zentrum von Bern	Ja	37
135	Bern Zentrum	Ittigen, Bern, Muri b. B.	BM	2	11.1, 12, 15, 16		X		X	G	VO	Verlegung Velolandroute 64 infolge Neukonzeption der Freizeitrouten in Bern inkl. Führung durch Dählhöliwald (Vorschlag Fachstelle Velo Stadt Bern)	Ja	64
136	Bigenthal	Walkringen	BM	2	12				X	G, Koordination mit BLS	VO	Vermeidung der Quering über die HVS und zusätzlichen Höhendifferenzen durch Erstellung einer neuen Verbindung entlang der Bahnlinie	Ja	84

Nr.	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie der Neuführung				Federführung Realisierung	Koordinationsstand	Begründung / Bemerkung	Alltagsroute mit kantonalen Netzfunktion	Velo-landroute
						NS3	KS	KRW	GS/PS					
N°	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route pour le nouveau tracé				Responsabilité réalisation	Etat de la coordination	Motif / Remarque	Itinéraire quotidien assurant une fonction de réseau cantonal	Itin. de « La Suisse à vélo »
					RN3	RC	PPC	RC/PP						
137	Golaten - Oltigen	Kallnach, Radelfingen, Golaten	BM, BBS-S-JB	2, 3	11				X	G	ZE	Verbesserung der Nähe zum Routenthema und Minimierung der Steigungen durch Verlegung auf den Aareuferweg bei Oltigen mittels Querung der Aare	Nein	8
138	Aarberg - Aare-Hagneck-Kanal-Brücke	Aarberg, Borgen, Walperswil	BBS-S-JB	3	11				X	G	ZE	Optimierung der Sicherheit durch Verlegung der Routen auf nördlichen Kanaldamm	Ja	8, 44
139	Schüpfen - Suberg	Schüpfen, Grossaffoltern	BBS-S-JB	3	11			X	X	G, TBA im Bereich Netzlücke 38	ZE	Minimierung der Steigung, Verlegung der Route in den Talboden entlang der Bahnlinie	Ja	64
140	Erlach / Cerlier - Epagnier	Erlach / Cerlier, Gals, Le Landeron (NE), Cressier (NE), Cormaux (NE), La Tène (NE)	B-S-JB, Kt. / Ct. NE	3	10				X	G / G	ZE / CoG	Ziel: Verlegung der Route an den See, inkl. Neubau Fussgänger- und Velo-brücke über Zihlkanal / But: déplacement de la route au bord du lac, y compris construction d'une passerelle enjambant le canal de la Thielle pour les piétons et les cyclistes	Nein / Non	5, 50
141	Biel/Bienne - Le Landeron	Biel/Bienne, Twann-Tüscherz / Douanne-Daucher, Ligerz / Gléresse, La Neuveville, Le Landeron (NE)	BBS-S-JB, Kt. / Ct. NE	3	6, 7, 10	X	X	X	X	TBA / OPC	ZE / CoG	Attraktiver, durchgehender Radweg entlang dem Nordufer des Bielersees durch Verbesserung der Radinfrastruktur, Verlegung der Velo-landroute 50 / Piste cyclable attrayante et continue le long de la rive nord du lac de Biene grâce à l'amélioration de l'infrastructure, déplacement de l'itinéraire 50 de « La Suisse à vélo »	Ja / Oui	50
142	Sutz-Lattrigen	Sutz-Lattrigen	B-S-JB	3	7				X	G	VO	Parallelführung Velo-land- und Skatingland: Asphaltierung der Velo-landroute und Verlegung der Skatingroute auf die Velo-landroute	Nein	5, 8, 50
143	Nidau - Ipsach	Nidau	BBS-S-JB	3	7				X	G	ZE	Attraktive LV-Verbindung mit neuer Fussgänger- und Velobrücke über Nidau-Büren-Kanal	Ja	5, 8, 50, 64
144	Biel/Bienne - Gurzele	Biel/Bienne	B-S-JB	3	7				X	G	VO	Attraktivitätssteigerung	Ja	24, 50, 64
145	Biel/Bienne - Orpund	Biel/Bienne, Orpund	B-S-JB	3	7				X	G	VO	Attraktivitätssteigerung	Nein	24
146	Biel/Bienne - Bözingen	Biel/Bienne	BBS-S-JB	3	7				X	G	VO	Neue Linienführung durch ESP Bözingenfeld	Ja	50

Nr.	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie der Neuführung				Federführung Realisierung	Koordinationsstand	Begründung / Bemerkung	Alltagsroute mit kantonaler Netzfunktion	Velo-landroute
						NS3	KS	KRW	GS/PS					
N°	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route pour le nouveau tracé				Responsabilité réalisation	Etat de la coordination	Motif / Remarque	Itinéraire quotidien assurant une fonction de réseau cantonal	Itin. de « La Suisse à vélo »
						RN3	RC	PPC	RCo/PP					
147	Lengnau	Lengnau	B-S-JB	3	7				X	G	VO	Geeignete Wegführung.	Nein	50
148	Taubenlochschlucht / Gorges du Taubenloch	Biel/Bienne, Vauffelin, Plagne, Péry	BBS - S-JB	3	7	X			X	ASTRA / OFROU	ZE / CoC	Sichere Verbindung zwischen Biel und Sonceboz durch Radverkehrsmaßnahmen, laufendes Projekt ASTRA / Jonction sûre entre Bienne et Sonceboz grâce aux mesures prises pour le trafic cycliste, projet de l'OFROU en cours	Ja / Oui	Neu / Nouvelle
149	Vallon de St. Imier	Péry, La Heutte, Sonceboz-Sombeval, Corgémont, Cortébert, Courtelary, Cormoret, Villeret, Saint-Imier, Sonvilier, Renan, La Chaux-de-Fonds (NE)	B-S-JB	3	5, 6, 7		X		X	TBA, G / OPC, C	VO / IP	Neue Route gemäss überwiesenem Vorstoss des Grossen Rates / Nouvel itinéraire conformément à la motion adoptée par le Grand Conseil	Ja / Oui	Neu / Nouvelle
150	Col du Mont Grosin Court Gännsbrunnen	Courtelary, Cortébert, Corgémont, Tramelan, Tavannes, Sonceboz-Sombeval, Court, Gännsbrunnen (SO)	B-S-JB	3	1, 2, 3, 6				X	G / C	VO / IP	Neukonzeption Route 54 / Nouvelle conception de l'itinéraire 54 Neue Route	Nein / Non	54
152	Les Breuleux - Mont Soleil	Les Breuleux (JU), Muriaux (JU), Saint Imier	B-S-JB, Kt. / Ct. JU	3	6				X	G / C	ZE / CoC	Erhöhung der Sicherheit und Reduktion der negativen Auswirkungen des MIV durch Verlegung auf bestehendes Wegnetz abseits der HVS / Amélioration de la sécurité et réduction des effets négatifs du TIM par un déplacement sur un réseau existant à l'écart des routes principales	Nein / Non	7
153	Bellelay - Les Genevez	Saicourt, Les Genevez (JU)	B-S-JB	3	1				X	G / C	VO / IP	Attraktive, verkehrsarme Linienführung durch Verlegung, Linienführung durch Kt. JU festzulegen / Itinéraire attrayant à faible circulation suite à un déplacement, tracé à déterminer par le ct. JU	Ja / Oui	23
154	Lützelflüh - Rüegsauschachen	Lützelflüh, Hasle b.B., Rüegsau	EM	4	12		X		X	TBA, G, Koordination mit BLS	FS	Routenführung in attraktiver Umgebung in Emmenähe durch Verlegung auf bestehende Wege	Ja	24, 99
155	Burgdorf - Bikingen	Wynigen	EM	4	12		X			TBA	FS	Erhöhung der Sicherheit durch Anbringen von Radstreifen bergwärts und geschütztem Linksabbieger bei Anschluss auf Gemeindestrasse	Ja	84

Nr.	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie der Neuführung				Federführung Realisierung	Koordinationsstand	Begründung / Bemerkung	Alltagsroute mit kantonalen Netzfunktion	Velolandroute
						NS3	KS	KRW	GS/PS					
N°	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route pour le nouveau tracé				Responsabilité réalisation	Etat de la coordination	Motif / Remarque	Itinéraire quotidien assurant une fonction de réseau cantonal	Itin. de « La Suisse à vélo »
					RN3	RC	PPC	RCo/RP						
156	Burgdorf – Kirchberg	Burgdorf, Kirchberg	EM	4	12				X	G	VO	Neue Linienführung im Nahbereich der Emme durch Verlegung der Route an das rechte Ufer	Ja	24
157	Aefligen - Utzenstorf	Kirchberg, Utzenstorf	EM	4	8, 12				X	G	VO	Routenföhrung mit Emmebezug durch Verlegung der Route auf den rechten Uferweg	Nein	44
158	Utzenstorf - Biberist	Utzenstorf	EM	4	8				X	G	VO	Erhöhung der Sicherheit durch Fahrbahnverbreiterung	Nein	44
160	Burgäschisee - Onzthal	Höchstetten, Drei Höfe (SO), Seeberg, Aeschi (SO), Niederrönz, Herzogenbuchsee, Heimenhausen	EM, OA, Kt. SO	4	8				X	G	VO	Verbesserung der Nähe zur landschaftlichen Besonderheit und Föhrung auf MIV-freien/-armen Strecken; Linienführung durch Kt. SO festzulegen	Ja	34
161	Zuchwil – Wangen a.A.	Luterbach (SO), Deitingen (SO), Flumenthal (SO), Wangen a.A.	OA, Kt. SO	4	3				X	G	ZE	Steigerung der Attraktivität der Route durch Nähe zur Aare mittels Verlegung auf den Uferweg	Nein	5, 8
163	Madiswil - Kleindietwil	Madiswil	OA	4	9				X	G, Koordination mit BLS	FS	Verlegung der Route auf MIV-freie/-arme Strecken östlich der Bahnlinie auf tlw. neu anzulegenden Wegen	Ja	71
164	Langenthal, Bahnhof - Karbidweg – Grubenstrasse - Querung asm-Trasse - Belchenstrasse - Zeiweg	Langenthal	OA	4	4				X	G, Koordination mit asm	FS	Direkte und sichere Linienführung durch Verlegung als Folge Realisierung Netzlücke 51 und Massnahme V-LV 3.2 Agglomerationsprogramm Langenthal	Ja	71
165	Roggwil - Langenthal	Langenthal, Roggwil	OA	4	4				X	G	VO	Steigerung der Attraktivität durch Verlegung an Langete mit Wegausbau	Ja	84
166	Aarwangen Ortsdurchfahrt	Aarwangen	OA	4	4		X		X	TBA, G, Koordination mit asm	VO	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Radverkehrsanlagen längs und Abbiege-/Querungshilfen im Bereich der Ortsdurchfahrt	Ja	71
167	Schwarzhäusern - Niederbipp	Schwarzhäusern, Wolfwil (SO), Kestenholz (SO), Oensingen (SO)	OA, Kt. SO	4	4				X	G	VO	Aufhebung der Bahnübergänge bewirkt Routenverlegung; Koordination mit asm	Ja	71
169	Uttigen / Kiesen, Querung Aare	Uttigen, Kiesen	BM	2	19			X		TBA, SBB	VO	Verbreiterung der LV-Brücke in Koordination mit dem Ausbau der Bahnbrücke	Ja	8, 64
170	Grünenmatt - Sumiswald	Lützelflöh, Sumiswald, Trachselwald	EM	4	13			X		BLS	ZE	Aufhebung Bahnübergänge	Ja	94

Nr.	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie der Neuführung				Federführung Realisierung	Koordinationsstand	Begründung / Bemerkung	Alltagsroute mit kantonaler Netzfunktion	Velolandroute
						NS3	KS	KRW	GS/PS					
N°	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route pour le nouveau tracé				Responsabilité réalisation	Etat de la coordination	Motif / Remarque	Itinéraire quotidien assurant une fonction de réseau cantonal	Itin. de « La Suisse à vélo »
171	Saanen - Rougemont	Saanen	TOW, Kt. / Ct. VD	1	28				X	G / C	VO/HP	Attraktive Führung abseits der Kantonsstrasse, über den Veloweg Oey, entlang der Saane / Tracé attractif à l'écart de la route cantonale par la piste cyclable d'Oey le long de la Sarine	Nein / Non	9
172	Oberwil, Äbnet	Oberwil i. S.	TOW	1	23, 24				X	G	VO	Beseitigen von Höhenunterschieden durch hangparallele Verbindung	Nein	9
173	Saanen, Äbeni Weid	Saanen, Zweisimmen	TOW	1	28				X	G	VO	Verminderung starke Steigung	Nein	9
174	Mörigen - Sutz-Lattrigen, neue Wegführung näher am Seeufer	Mörigen - Sutz-Lattrigen	BBS-S-JB	3	7, 11				X	G	VO	Attraktivere Führung durch Verlegung näher an Bielersee	Nein	5, 8, 50
175	Malleray - Bévilard, neue Führung entlang der Birs / Nouveau tracé le long de la Birse	Malleray, Bévilard, Valbirse	B-S-JB	3	2				X	G / C	VO/HP	Neue Linienführung entlang der Birs nach Umnutzung Schaublin-Areal / Nouveau tracé le long de la Birse après réaffectation de l'aire Schaublin	Nein / Non	64
176	Tramelan - Corgémont-Tavannes	Corgémont, Tavannes, Tramelan	B-S-JB	3	1, 6				X	G / C	VO/HP	Verlängerung Velolandroute 23 bis Tavannes Routenoptimierung 150 / Prolongement de l'itinéraire « La Suisse à vélo » n° 23 jusqu'à l'optimisation de l'itinéraire 150 Tavannes	Nein / Non	23
177	Gümligen - Rubigen	Muri b.B., Allmendingen, Rubigen	BM	2	11.1, 16				X	TBA, SBB	VO	Verlegung Velolandroute 64 und 94 auf neue Verbindung	Ja	64, 94
178	Zweisimmen, Egg - Hinderi Matte	Zweisimmen	TOW	1	28			X	X	G	VO	Verminderung starke Steigung	Nein	9
179	Langenthal, Jurastrasse	Langenthal	OA	4	9			X		G	VO	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verlegung	Ja	71
180	Wangen a.A. - Walliswil b.N.	Wiedlisbach, Walliswil bei Niederbipp	OA	4	3, 4			X	G	G	VO	Verlegung der Route an die Aare	Nein	5, 8
181	Wangen a.A. - Walliswil b.N.	Walliswil bei Niederbipp, Bannwil	OA	4	4			X	G	G	ZE	Verlegung der Route an die Aare	Nein	5, 8
182	Trubschachen	Trubschachen	EM	4	17			X	G	G		Fussgänger- und Velosteg über die Trueb	Nein	24, 389
183	Zäziwil - Bowil	Bowil, Zäziwil	EM	4	16			X	G	G		Verlegung der Route abseits der Kantonsstrasse	Nein	94

Anhang 2: Adressaten / Annexe 2 : Destinataires

Aktualisiert

Bundesstellen / Services fédéraux

ASTRA, Fachstelle Langsamverkehr / OFROU, domaine Mobilité douce, 3003 Bern, info@astra.admin.ch

Schweiz. Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale, Bundeshaus West, 3003 Bern, info@bk.admin.ch

Zuständige Fachstellen der Nachbarkantone / Services responsable pour le trafic cycliste des cantons voisins

Amt für Raumentwicklung, Rathausplatz 5, 6460 Altdorf, raumplanung@ur.ch

Amt für Raumentwicklung, Breitenhaus, Buochserstrasse 1, Postfach 1241, 6371 Stans, raumentwicklung@nw.ch

Amt für Raumentwicklung und Verkehr, Flüelistrasse 3, Postfach 1163, 6061 Sarnen, raumentwicklung.verkehr@ow.ch

Amt für Raumplanung, Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn, arp@bd.so.ch

Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Raumentwicklung, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau, raumentwicklung@ag.ch

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt, Dienststelle für Raumentwicklung / Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement, Service du développement territorial, Avenue du Midi 18, 1951 Sion, sdt-dre@admin.vs.ch

Raum und Wirtschaft (rawi), Murbacherstrasse 21, Postfach, 6002 Luzern, rawi@lu.ch

République et Canton du Jura, Service du développement territorial, Section de l'aménagement du territoire, Moulins 2, 2800 Delémont, secr.sdt@jura.ch

Service des constructions et de l'aménagement (SeCA) / Bau- und Raumplanungsamt (BRPA), Rue des Chanoines 17, Case postale, 1701 Fribourg, SeCA@fr.ch

Service de l'aménagement du territoire (SDT), Av. de l'Université 3, 1014 Lausanne, info.sdt@vd.ch

Service des ponts et chaussées, Rue J.-L. Pourtalès 13, 2000 Neuchâtel, Service.PontsChaussees@ne.ch

Kantonale Stellen / Services cantonaux

Amt für Bevölkerungsschutz, Sport und Militär (BSM), Papiermühlestrasse 17v, Postfach, 3000 Bern 22, info.bsm@be.ch

Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Nydegasse 11/13, 3011 Bern, agr.info@be.ch

Amt für Landwirtschaft und Natur (LANAT), Abteilungen Naturförderung, Strukturverbesserung und Produktion, Jagdinspektorat, Schwand 17, 3110 Münsingen, info.lanat@be.ch

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Reiterstrasse 11, 3011 Bern, info.aoev@be.ch

Amt für Umwelt und Energie (AUE), Reiterstrasse 11, 3011 Bern, info.aue@be.ch

Amt für Wald (KAWA), Laupenstrasse 22, 3011 Bern, wald@be.ch

Amt für Wald (KAWA), Abt. Naturgefahren, Schloss 2, 3800 Interlaken, naturgefahren@be.ch

Amt für Wirtschaft (AWI), Münsterplatz 3a, Postfach, 3000 Bern 8, info.awi@be.ch

Archäologischen Dienst des Kantons Bern, Brünnenstrasse 66, Postfach, 3001 Bern, adb@erz.be.ch

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Rechtsamt, Reiterstrasse 11, 3011 Bern, info.ra.bvd@be.ch

Conseil des affaires francophones de l'arrondissement de Biel/Bienne, Faubourg-du-Lac 45, Case postale 299, 2501 Bienne, info.caf@sta.be.ch

Conseil du Jura bernois, Rue des Fossés 1, Case postale 524, 2520 La Neuveville, info.cjb@sta.be.ch

Denkmalpflege des Kantons Bern, Schwarztorstrasse 31, Postfach, 3001 Bern, denkmalpflege@be.ch

Geschäftsstelle der **Regierungsstatthalterämter** / Secrétariat général des **Préfectures**, Scheibenstrasse 3, 3600 Thun, rsta@be.ch

Préfecture du Jura bernois, Rue de la Préfecture 2, 2608 Courtelary, pref.jurabernois@be.ch

Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland, Poststrasse 25, 3071 Ostermundigen, rsta.bern-mittelland@be.ch

Préfecture de Biel/Bienne / Regierungsstatthalteramt Biel/Bienne, Hauptstrasse 6, Case postale 304, 2560 Nidau, rsta.biel-bienne@be.ch

Regierungsstatthalteramt Emmental, Amthaus, Dorfstrasse 21, 3550 Langnau i.E., rsta.emmental@be.ch

Regierungsstatthalteramt Frutigen-Niedersimmental, Amthaus, Postfach 61, 3714 Frutigen, rsta.frutigen-niedersimmental@be.ch

Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli, Schloss 1, 3800 Interlaken, rsta.interlaken-oberhasli@be.ch

Regierungsstatthalteramt Ob- und Nidwalden, Schloss, Städtli 26, 3380 Wangen a.A., rsta.obernaargau@be.ch

Regierungsstatthalteramt Ob- und Nidwalden, Amthaus, Schönriedstrasse 9, 3792 Saanen, rsta.obersimmental-saanen@be.ch

Regierungsstatthalteramt Seeland, Amthaus, Stadtplatz 33, 3270 Aarberg, rsta.seeland@be.ch

Regierungsstatthalteramt Thun, Scheibenstrasse 3, 3600 Thun, rsta.thun@be.ch

Tiefbauamt des Kantons Bern / Office des ponts et chaussées, Reiterstrasse 11, 3011 Bern, info.tba@be.ch

Dienstleistungszentrum, Reiterstrasse 11, 3011 Bern, info.tba@be.ch

Oberingenieurkreis I, Schlossberg 20, Postfach, 3601 Thun, info.tbaoik1@be.ch

Oberingenieurkreis II, Schermenweg 11, Postfach, 3001 Bern, info.tbaoik2@be.ch

Arrondissement d'ingénieur en chef III / Oberingenieurkreis III, Rue du Contrôle 20, Case postale 701, 2501 Bienne, info.tbaoik3@be.ch

IIIe arrondissement d'ingénieur en chef, Service pour le Jura bernois, Grand Nods 1, 2732 Loveresse, info.tbaoik5@be.ch

Oberingenieurkreis IV, Dunantstrasse 13, 3400 Burgdorf, info.tbaoik4@be.ch

Regionalkonferenzen und Regionen /
Conférences régionales et Régions

Association Jura bernois.Bienne (Jb.B), Route de Sorvilier 21,
2735 Bévillard, info@jb-b.ch

Association seeland.biel/bienne / Verein seeland biel/bienne, c/o
BHP Raumplan AG, Fliederweg 10 Postfach 575, 3000 Bern 14,
info@seeland-biel-bienne.ch

Region Oberaargau, Jurastrasse 29, Postfach 1164, 4901
Langenthal, region@oberaargau.ch

Region Thun-Oberland West (c/o Bergregion Obersimmental-
Saanenland), Honegg, 3777 Saanenmöser, info@kasisa.ch

Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Holzikofenweg 22, Postfach,
3001 Bern, info@bernmittelland.ch

Regionalkonferenz Emmental, Geschäftsstelle, Bernstrasse 21,
3400 Burgdorf, info@region-emental.ch

Regionalkonferenz Oberland-Ost, Jungfraustrasse 38, Postfach
312, 3800 Interlaken, region@oberland-ost.ch

Planungs- und Bergregionen /
Régions d'aménagement et régions de montagne

Association Centre-Jura (Région de montagne), Rue de la Paix
13, 2300 La Chaux-de-Fonds, Association.Centre-Jura@ne.ch

Entwicklungsraum Thun, Fliederweg 11, 3600 Thun,
info@erthun.ch

Regionalplanung im Raume Grenchen-Büren, Dammstrasse 14,
2540 Grenchen, office@regiongb.ch

Alle Gemeinden des Kantons Bern /
Toutes les communes du canton de Berne

Tourismusorganisationen / Organisations touristiques

Bern Welcome, Amtshausgasse 4, 3001 Bern, info@bern.com

BE! Tourismus AG, Thunstrasse 8, 3005 Bern,
info@madeinbern.com

FRIBOURG REGION, Union fribourgeoise du Tourisme, Route
de la Glâne 107, Case postale 1560, 1701 Fribourg,
information@fribourgregion.ch

Gstaad Saanenland Tourismus, Haus des Gastes, Promenade
41, 3780 Gstaad, info@gstaad.ch

Haslital Tourismus, Twing, 6084 Hasliberg Wasserwendi,
info@haslital.swiss

Interlaken Tourismus, Marktgasse 1, 3800 Interlaken,
mail@interlakentourism.ch

Jungfrau Region Tourismus AG, Kammstrasse 13, 3800
Interlaken, info@jungfraueregion.swiss

Jura Bernois Tourisme, Avenue de la Gare 9, 2740 Moutier,
info@jurabernois.ch

Jura & Trois-Lacs, Rue d'Aarberg 107 A, 2502 Bienne,
info@j3l.ch

Lenk-Simmental Tourismus AG, Rawilstrasse 3, 3775 Lenk im
Simmental, info@lenk-simmental.ch

Naturpark Diemtigtal, Bahnhofstrasse 20, 3753 Oey,
info@diemtigtal.ch

Naturpark Gantrisch, Förderverein Region Gantrisch,
Schlossgasse 13, 3150 Schwarzenburg, info@gantrisch.ch

Parc régional Chasseral, Place de la Gare 2, Case postale 219,
2610 Saint-Imier, info@parcchasseral.ch

Schweiz Tourismus, Morgartenstrasse 5a, 8004 Zürich,
stnet@switzerland.ch

Schweizer Tourismus-Verband, Finkenhubelweg 11, Postfach,
3001 Bern, info@stv-fst.ch

TALK (Tourismus Adelboden-Lenk-Kandersteg) AG, Tourist
Center Adelboden, Dorfstrasse 23, 3715 Adelboden,
info@adelboden.ch

TALK (Tourismus Adelboden-Lenk-Kandersteg) AG, Tourist
Center Frutigen, Untere Bahnhofstrasse 14, 3714 Frutigen,
info@frutigen-tourismus.ch

TALK (Tourismus Adelboden-Lenk-Kandersteg) AG, Tourist
Center Kandersteg, Äussere Dorfstrasse 26, 3718 Kandersteg,
info@kandersteg.ch

TALK (Tourismus Adelboden-Lenk-Kandersteg) AG, Tourist
Center Kiental, Griesalpstrasse 46, 3723 Kiental, info@kiental-
reichenbach.ch

Thun-Thunersee Tourismus, Seestrasse 2, 3600 Thun,
thun@thunersee.ch

Tourist Office Burgdorf, Tourismus Emmental, Bahnhofstrasse
14, 3400 Burgdorf, info@emental.ch

UNESCO-Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch,
Bahnhofstrasse 9a, 3904 Naters, info@jungfrau-aletsch.ch

Verein frienisberg tourismus, Postfach 131, 3045 Meikirch,
info@frienisberg-tourismus.ch

Verein Tourismus Erlach, Postfach 547, 3235 Erlach,
office@tourismus-erlach.ch

Transportunternehmungen / Entreprises de transport

Aare Seeland Mobil (ASM), Grubenstrasse 12, 4900 Langenthal,
info@asmobil.ch

Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG Twing, 6084 Hasliberg
Wasserwendi, info@meiringen-hasliberg.ch

Bernmobil, Eigerplatz 3, Postfach, 3000 Bern 14,
info@bernmobil.ch

BLS AG, Genfergasse 11, 3001 Bern, kundendienst@bls.ch

BLS AG, Schifffahrt Berner Oberland, Lachenweg 19, 3601 Thun,
schiff@bls.ch

BOB/ BLM / WAB, c/o Jungfraubahnen, Harderstrasse 14, 3800
Interlaken, info@jungfrau.ch

BSG Bielersee Schifffahrtsgesellschaft AG, Badhausstrasse 1a,
2501 Biel-Bienne, info@bielersee.ch

Bus Alpin, c/o Samuel Bernhard, Strassburgerallee 64, 4055
Basel, busalpin@busalpin.ch

Busland AG, Bucherstrasse 3, 3400 Burgdorf, info@busland.ch

CarPostal Suisse SA, Région Ouest, Avenue de la Gare 6, Case
postale 906, 1401 Yverdon-les-Bains, ouest@carpostal.ch

Chemin de fer du Jura (CJ), Rue Général Voirol 1, 2710
Tavannes, information@les-cj.ch

Chemin de fer Montreux-Oberland bernois (MOB), Rue de la
Gare 22, Case postale 1426, 1820 Montreux 1, info@mob.ch

Freiburgische Verkehrsbetriebe, Case postale 1536, 1701
Fribourg, communication@tpf.ch

FUNIC, Postfach 15, 2533 Leubringen, service@vb-tpb.ch

Funiculaire Saint-Imier-Mont-Soleil, Rue des Roches 31, Case
postale, 2610 Saint-Imier, info@funisolaire.ch

Meiringen-Innertkirchen-Bahn (MIB) c/o Kraftwerke Oberhasli AG,
3862 Innertkirchen, welcome@grimselwelt.ch

PostAuto Schweiz AG, Region Bern, Geschäftsstelle Interlaken,
Aareckstrasse 6 Postfach 437, 3800 Interlaken,
interlaken@postauto.ch

PostAuto Schweiz AG, Region Bern, Tscharnerstrasse 37,
Postfach, 3001 Bern, bern@postauto.ch

RBS / BSU, c/o Regionalverkehr Bern-Solothurn, Tiefenastrasse
2, Postfach, 3048 Worblaufen, info@rbs.ch

SBB Personenverkehr, Wylerstrasse 123/125, 3000 Bern 65,
contactcenter@sbb.ch

Schilthornbahn AG, Höheweg 2, 3800 Interlaken,
info@schilthorn.ch

Seilbahnen Schweiz, Dählhölzliweg 12, Postfach, 3000 Bern 6,
info@seilbahnen.org

STI / BBB, c/o Verkehrsbetriebe STI AG, Grabenstrasse 36, 3600
Thun, info@stibus.ch

Verband öffentlicher Verkehr, Dählhölzliweg 12, Postfach, 3000
Bern 6, info@voev.ch

Verkehrsbetriebe Biel (VB), Bözingenstrasse 78 Postfach, 2501
Biel, service@vb-tpb.ch

Zentralbahn AG (zb), Bahnhofstrasse 23, 6362 Stansstad,
info@zentralbahn.ch

Weitere Organisationen und Verbände / **Autres organisations et associations**

Association des secrétaires communales et secrétaires
communaux du Jura bernois, c/o Commune de Malleray, Grand-
rue 47, Case postale 360, 2735 Malleray, scjb@malleray.ch

BDP Kanton Bern, Sekretariat, Postfach 336, 3000 Bern 6,
mail@bdp-be.info

Berner Bauernverband, Milchstrasse 9, Postfach, 3072
Ostermündingen, info@bernerbauern.ch

Berner Heimatschutz, Kramgasse 12, 3011 Bern,
info@bernerheimatschutz.ch

Berner Jägerverband BEJV, Daniela Jost, Bernfeldweg 64, 3303
Jegenstorf, gsbejv@gmx.ch

Berner Waldbesitzer BWB, Halenstrasse 10, 3012 Bern,
admin@bernerwald.ch

Berner Wanderwege (BWW) / Chemins pédestres bernois (Berne
Rando), Nordring 8, 3013 Bern, info@bernerwanderwege.ch

Chambre d'agriculture du Jura bernois CAJB, Beau Site 9, 2732
Loveresse BE, info@cajb.ch

CVP des Kantons Bern, Klaraweg 6, Postfach 5835, 3001 Bern,
cvpbem@cvp-be.ch

Eidgenössische-Demokratische Union (EDU) Kanton Bern,
Erlenauweg 17, 3110 Münsingen, info@be.edu-schweiz.ch

EspaceSuisse, Verband für Raumplanung, Sulgenrain 20, 3007
Bern, info@espacesuisse.ch

Evangelische Volkspartei des Kantons Bern (EVP), Nägeligasse
9, Postfach 2319, 3001 Bern, info@evp-be.ch

FDP. Die Liberalen Kanton Bern, Neuengasse 20, 3011 Bern,
info@fdp-be.ch

Fondation Rurale Interjurassienne, FRI Courtemelon, Case
postale 65, 2852 Courtételle, info@frij.ch

FSU Mittelland, 3000 Bern, info.mittelland@f-s-u.ch

Fussverkehr Kanton Bern, Fachverband der Fussgängerinnen
und Fussgänger, 3000 Bern, bern@fussverkehr.ch

Grüne Kanton Bern (Grüne), Monbijoustrasse 61, 3007 Bern,
sekretariat@gruenebern.ch

HEV Kanton Bern, Münzgraben 6, Postfach, 3001 Bern,
info@hev-be.ch

Interessengemeinschaft (IG) Ländlicher Raum, EOS BeO GmbH,
Schulhausstrasse 25b, 3800 Unterseen, brigitta.wyss@eos-
beo.ch

Junge Grüne Kanton Bern, Monbijoustrasse 61, 3007 Bern,
info@jungegruenebern.ch

Jungfreisinnige Kanton Bern, Neuengasse 20, Postfach, 3011
Bern, alexander.martinolli@jfbe.ch

KARCH, Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz
in der Schweiz, Bellevaux 51, 2000 Neuchâtel,
info.fauna@unine.ch

mountain wilderness Schweiz, Sandrainstrasse 3, 3007 Bern,
info@mountainwilderness.ch

Möri und Partner AG, ViaStoria Beratungen, Mühlenplatz 3,
Postfach 64, 3000 Bern 13,
viastoria.beratungen@moeripartner.ch

Mutterkuh Schweiz, Stapferstrasse 2, Postfach, 5201 Brugg,
info@mutterkuh.ch

Naturfreunde Kantonalverband Bern, c/o Karin Ryter,
Industrieweg 12, 3612 Steffisburg, presi@naturfreunde-kvbe.ch

Naturfreunde Schweiz, Pavillonweg 3, 3012 Bern,
info@naturfreunde.ch

Netzwerk Schweizer Pärke, Monbijoustrasse 61, 3007 Bern,
info@parks.swiss

Parti socialiste autonome du sud du Jura (PSA), Président central
du PSA, Valentin Zuber, Chemin de Graiterie 6, 2740 Moutier,
zuber.v@gmail.com

Pro Natura Bern, Schwarzenburgstrasse 11, 3007 Bern,
pronatura-be@pronatura.ch

Pro Velo Schweiz, Birkenweg 61, 3013 Bern, info@pro-velo.ch

Pro Velo Kanton Bern, Birkenweg 61, 3013 Bern, info@pro-
velo-be.ch

Pro Velo Bern (Stadt und Region Bern), Birkenweg 61, 3013
Bern, info@provelobern.ch

Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois, Alexander-
Schöni-Strasse 29, 2502 Biel/Bienne, sekretariat@pro-velo-
biel.ch

Pro Velo Bördeli, Postfach 175, 3800 Interlaken, velo@pro-
velo-boedeli.ch

Pro Velo Emmental, Postfach 1229, 3401 Burgdorf,
info@provelo-emmental.ch

Pro Velo Oberaargau, 4901 Langenthal, oberoargau@pro-
velo.ch

Pro Velo Region Thun, 3600 Thun, thun@pro-velo.ch

Schweizer Alpen-Club SAC / Club Alpin Suisse CAS,
Monbijoustrasse 61, Postfach, 3000 Bern 14, info@sac-cas.ch

Schweizer Heimatschutz / Patrimoine suisse, Villa Patumbah,
Zollikerstrasse 128, 8008 Zürich, info@heimatschutz.ch

Schweizerische Volkspartei des Kantons Bern (SVP),
Optingenstrasse 1, 3013 Bern, sekretariat@svp-bern.ch

Schweizer Wanderwege / Suisse Rando, Monbijoustrasse 61,
3007 Bern, info@wandern.ch

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB),
Seilerstrasse 4, 3011 Bern, info@sab.ch

Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern (SP),
Monbijoustrasse 61, Postfach 2947, 3001 Bern,
sekretariat@spbe.ch

Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL-FP),
Schwarzenburgstrasse 11, 3007 Bern, info@sl-fp.ch

Stiftung SchweizMobil / Fondation SuisseMobile, Monbijoustrasse
61, 3007 Bern, info@schweizmobil.ch

Touring-Club Schweiz (TCS), Sektion Bern, Thunstrasse 61,
3000 Bern 6, sektionbe@tcs.ch

Verband bernischer Bürgergemeinden und bürgerlicher
Korporationen, Bahnhofplatz 2, Postfach, 3001 Bern,
vggb@bgbern.ch

Verband Bernischer Gemeinden, Kramgasse 70, Postfach, 3000
Bern 8, info@begem.ch

Verein Panorama-Rundweg Thunersee, Sandra Zimmerli,
Höheweg 22, 3626 Hünibach, info@brueckenweg.ch

VCS Sektion Bern, Bollwerk 35, 3011 Bern, info@vcs-be.ch

WWF Bern, Bollwerk 35, 3011 Bern, info@wwf-be.ch

Anhang 3: Glossar

Allgemeine Begriffe und Abkürzungen	
ASTRA	Bundesamt für Strassen
Baubewilligungsverfahren	Verfahren für künstlich geschaffene und auf Dauer angelegte Bauten, Anlagen und Einrichtungen sowie Nutzungsänderung und Abbruch (Art. 1a BauG)
BVDE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
DLZ	Dienstleistungszentrum des Tiefbauamtes
Erschliessungsstrasse (ES)	Erschliesst die Quartiere für den MIV und LV
Fachstelle Langsamverkehr	Fachstelle im Dienstleistungszentrum des Tiefbauamtes
FVS	Fonds für Verkehrssicherheit
Geoportal	stellt Geoinformationen zur Verfügung (www.be.ch/geoportal)
Hauptverkehrsstrassen (HVS)	Meist verkehrsorientierte Strassen, welche die Orte untereinander und mit den Hochleistungsstrassen (HLS) verbinden
Historischer Verkehrsweg	Gemäss Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)
Hochleistungsstrassen (HLS)	In der Regel richtungsgetrennte und kreuzungsfreie Strassen für den MIV
Koexistenz	Prinzip der gemeinsam verträglichen Führung von MIV und Langsamverkehr
Kunstabauten	Tunnel und Brücken
Langsamverkehr (LV)	Fuss- und Veloverkehr inkl. Mountainbiken, Skaten etc.
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Norm SN	Schweizer Norm, Herausgeber hier konkret die Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS)
OIK	Oberingenieurkreis des Tiefbauamtes
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pro Velo	Interessensvertretung der Velofahrenden
Sammelstrasse	Sammelt den Verkehr aus Erschliessungsstrassen (ES) und leitet ihn den Hauptverkehrsstrassen (HVS) zu
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
Velobahn	Synonym zu Vorrangroute , auf separaten Wegen und verkehrsarmen Strassen geführte attraktive Veloroute
Verkehrsberuhigte Strasse	Auf den LV ausgerichtete Strassenkonzept mit MIV
Verkehrsorientierte Strasse	Auf den MIV ausgerichtete Strassenkonzept mit LV
Vorrangroute	Synonym zu Velobahn , auf separaten Wegen und verkehrsarmen Strassen geführte attraktive Veloroute
VSS	Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute
Raumplanung	
Agglomerationsprogramm	Dient der Koordination bereichsübergreifender Themen innerhalb einer Agglomeration zwischen den Behörden von Bund, Kanton, Region und Gemeinden In die RGSK integrierte Umsetzungsprogramme
Abstimmungskategorie	Stand der Koordination (VO, ZE, FS)
Festlegung	Behördenverbindliche Sachplaninhalte (VO, ZE, FS und Grundsätze und Velorouten mit kantonaler Netzfunktion gemäss der Sachplankarte)
Festsetzung (FS)	Raumwirksames Vorhaben, das raumplanerisch abgestimmt ist (Linienführung konsolidiert)
Kantonaler Richtplan	Legt mit übergeordneten Leitbildern in Grundzügen die Entwicklung von Natur-, Landwirtschaft- sowie Siedlungs- und Erholungsräume behördenverbindlich fest
Kommunale Planung	Besteht aus Richt- und Nutzungsplanung und berücksichtigt auch den Langsamverkehr
Koordinationsstand	Abstimmungskategorie (VO, ZE, FS)
Raumwirksame Tätigkeiten resp. Vorhaben	Vorhaben, die diverse Nutzungsinteressen tangieren -> benötigen Koordination im Sinne der Raumplanung
Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK)	Abstimmung der Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung auf Stufe Region
Sachplan Wanderrouthenetz	Instrument zur Umsetzung von eidg. und kantonalen Gesetzen bezüglich Wanderwegen und Koordination mit anderen Nutzungsinteressen
Vororientierung (VO)	Idee eines raumwirksamen Vorhabens, das noch nicht abschliessend umschrieben werden kann (Linienführung noch offen)
Zwischenergebnis (ZE)	Raumwirksames Vorhaben, das raumplanerisch erst teilweise abgestimmt ist (Linienführung weitgehend definiert)

Gesetze und Verordnungen	
BauG	Kantonales Baugesetz [BSG 721.0]
BauV	Kantonale Bauverordnung [BSG 721.1]
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung [SR 700]
RPV	Eidg. Raumplanungsverordnung [SR 700.1]
SG	Kantonales Strassengesetz [BSG 732.11]
SV	Kantonale Strassenverordnung [BSG 732.111.1]
SSV	Eidg. Signalisationsverordnung [SR 741.21]
Sachplan Veloverkehr spezifisch	
Aktualisierung des Sachplans	Elektronische oder physische Aktualisierung des Kartenteils infolge einer Sachplanänderung
Alltagsverkehr / -route	Velofahren als Verkehrsmittel, der Weg zur Schule, Arbeit, Einkauf, Freizeiteinrichtung etc.
Änderung des Sachplans	Nachführungen und Anpassungen
Anpassungen des Sachplans	Erfolgen bei neuen Velorouten durch den Regierungsrat
Basisnetz	Alltagsroute mit mittlerem Velopotenzial
Beeinträchtigung von Velorouten	Eingriffe, welche die Befahrbarkeit erschweren oder verunmöglichen
Bericht Sachplan Veloverkehr	Das Tiefbauamt erstattet zu Händen der Direktion BVDE periodisch Bericht über den Stand und Entwicklung des Veloroutennetzes, <u>und</u> empfiehlt weiteres Vorgehen
Freizeitverkehr / -route	Velofahren als Selbstzweck, der Weg als Ziel, nationale und regionale Velolandrouten
Hauptverbindung	Alltagsroute mit hohem Velopotenzial
Korridor	Gebiet, in welchem die Linienführung der Velorouten im Rahmen der RGSK festzulegen ist
Leitbild Velo 1999	<u>wird Wurde 2014</u> in vorliegenden Sachplan Veloverkehr überführt
MTB-Downhillstrecken	Mountainbike- <u>Abfahrtsstrecken</u> <u>Abfahrtspisten die zumeist mit Bergbahnen erschlossen werden</u>
Nachführungen des Sachplans	Erfolgen im Zuge geänderter Routenverläufe durch regionale Planungen oder Strassenbauten etc. durch die <u>Direktion-BVEBVD</u>
Netzlücken	Physische oder qualitative Lücken im Veloroutennetz
Physische Netzlücke	Fehlender Strassen- oder Wegabschnitt, Unterbruch einer Veloroute
Qualitative Netzlücke	Strassenabschnitt, der infolge Verkehrsbelastung, Geschwindigkeit und Ausbaustandard viele Personen von einer Befahrung mit dem Velo abhält
Region / Regionalkonferenz / <u>Planungsregion</u>	Gebietseinheit und Trägerin der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK
Richtplan Veloverkehr 2004	<u>wird Wurde 2014</u> in vorliegenden Sachplan Veloverkehr überführt
Sachplankarte	Kartenteil des Sachplans mit der Festlegung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion
SchweizMobil	Non-profit-Fachorganisation; Vermarktung von Langsamverkehrsnetzen für den Freizeitverkehr und fachliche Beratung von Kantonen und Regionen
Veloland	Freizeitnetz zum Velowandern gemäss SchweizMobil

Annexe 3 : Glossaire

Notions générales et abréviations	
OFROU	Office fédéral des routes
Procédure d'octroi du permis de construire	Procédure à laquelle sont soumis les constructions, installations et aménagements créés artificiellement et destinés à durer ainsi que les changements d'affectation et les démolitions (art. 1a LC)
DTTE	Direction des travaux publics, et des transports et de l'énergie
CEP	Centre de prestations de l'Office des ponts et chaussées
Route de desserte	Dessert les quartiers pour le TIM et la mobilité douce
Service de la mobilité douce	Service rattaché au centre de prestations de l'Office des ponts et chaussées
Géoportail	Portail mettant à disposition des informations géographiques (www.be.ch/geoportal)
Routes de liaison principales	Routes généralement à forte circulation qui relient les localités entre elles et aux routes à grand débit (RGD)
Voies de communication historiques	Voies inscrites à l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS)
Routes à grand débit (RGD)	Généralement, routes à sens de circulation séparés et sans intersection pour le TIM
Coexistence	Principe de gestion supportable du TIM et de la mobilité douce
Ouvrages d'art	Tunnels et ponts
Mobilité douce	Trafic cycliste et piétonnier, incluant parfois l'utilisation de VTT, de rollers et de canoës
TIM	Trafic individuel motorisé
Norme SN	Norme suisse, éditeur dans le cas présent : Union des professionnels suisses de la route (VSS)
AIC	Arrondissement d'ingénieur en chef de l'Office des ponts et chaussées
TP	Transports publics
PRO VELO	Association de représentation des intérêts des cyclistes
Routes collectrices	Routes qui collectent le trafic des routes de desserte et le dirigent vers les routes de liaison principales
SVI	Association suisse des ingénieurs et experts en transports
OPC	Office des ponts et chaussées du canton de Berne
Piste cyclable	Synonyme d'itinéraire prioritaire. Itinéraire cyclable attractif séparé de la chaussée et à faible circulation
Routes à circulation réduite	Concept de routes prévu pour la mobilité douce avec TIM
Routes à forte circulation	Concept de routes prévu pour le TIM avec mobilité douce
Itinéraire prioritaire	Synonyme de piste cyclable, itinéraire cyclable attractif séparé de la chaussée et à faible circulation
VSS	Union des professionnels suisses de la route
Aménagement du territoire	
Projet d'agglomération	Programme de mise en œuvre intégré dans les CRTU Outil de coordination entre les autorités de la Confédération, du canton, des régions et des communes sur les questions intersectorielles qui se posent à l'intérieur d'une agglomération
Catégorie de coordination	Etat de la coordination (IP = information préalable ; CC = coordination en cours ; CR = coordination réglée)
Typologie	Indications contraignantes pour les autorités figurant dans le plan sectoriel (IP, CC, CR et principes et itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal selon la carte du plan sectoriel)
Coordination réglée (CR)	Projet ayant des effets sur l'aménagement du territoire dont la coordination est achevée.
Plan directeur cantonal	Plan qui définit, de manière contraignante pour les autorités, des principes directeurs applicables à l'évolution des espaces naturels, agricoles, urbains et récréatifs.
Plan communal	Plan qui se compose du plan directeur et du plan d'affectation et prend en compte la mobilité douce
Etat de la coordination (EC)	Catégorie de coordination (IP, CC, CR)
Activités ou projets ayant des effets sur l'organisation du territoire	Activités ou projets touchant des intérêts associés à une ou plusieurs affectations -> nécessitent une coordination dans le cadre de l'aménagement du territoire
Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU)	Planification visant à harmoniser l'évolution des transports et l'évolution de l'urbanisation à l'échelle de la région
Plan sectoriel du réseau des itinéraires de randonnée pédestre	Instrument servant à mettre en œuvre les textes de loi fédéraux et cantonaux relatifs aux chemins pédestres et à coordonner cette mise en œuvre en tenant compte des intérêts liés à d'autres affectations
Information préalable (IP)	Esquisse de projet ayant des effets sur l'organisation du territoire qui ne peut pas encore être délimitée précisément (tracé encore ouvert)
Coordination en cours (CC)	Projet ayant des effets sur l'aménagement du territoire dont la coordination reste partielle (tracé en grande partie défini)
Lois et ordonnances	
LC	Loi du 9 juin 1985 sur les constructions (RSB 721.0)
OC	Ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions (RSB 721.1)

LAT	Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (RS 700)
OAT	Ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (RS 700.1)
LR	Loi du 4 juin 2008 sur les routes (RSB 732.11)
OR	Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (RSB 732.111.1)
OSR	Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (RS 741.21)

Plan sectoriel pour le trafic cycliste	
Actualisation du plan sectoriel	Actualisation des cartes électroniques ou imprimées suite à une modification du plan sectoriel
Trafic cycliste quotidien / itinéraire quotidien	Utilisation du vélo comme moyen de transport, pour aller à l'école, au travail, faire des courses, se rendre sur des lieux de loisirs, etc.
Modification du plan sectoriel	Mises à jour et remaniements
Adaptations du plan sectoriel	En cas de nouveaux itinéraires cyclables, effectuées par le Conseil-exécutif
Réseau de base	Itinéraire quotidien dont le potentiel de trafic cycliste est moyen
Détérioration d'itinéraires cyclables	Dégradation rendant la circulation difficile ou impossible
Rapport relatif au plan sectoriel pour le trafic cycliste	Rapport périodique établi par l'OPC à l'intention de la DTTE décrivant l'état et le développement du réseau des itinéraires cyclables et comportant des recommandations sur la suite des opérations
Trafic cycliste de loisirs / itinéraire de loisirs	Pratique du vélo comme un but en soi, sur des itinéraires routes de « La Suisse à vélo » nationale uxles / régionale uxles
Liaison principale	Itinéraire quotidien dont le potentiel de trafic cycliste est élevé
Couloir	Région où le tracé des itinéraires cyclables doit être fixé dans le cadre des CRTU
Conception directrice « Option vélo » 1999	Conception reprise en 2014 dans le présent plan sectoriel
Pistes de descente VTT	Parcours pour vélos tout terrain, généralement desservis par les remontées mécaniques
Mises à jour du plan sectoriel	La mise à jour est du ressort de la DTTE et est opérée lorsque les tracés des itinéraires sont remis en question par les planifications régionales ou la construction de routes, etc.
Lacunes dans le réseau	Lacunes physiques ou qualitatives dans le réseau des itinéraires cyclables
Lacune physique	Tronçon de route ou de chemin manquant, interruption d'un itinéraire cyclable
Lacune qualitative	Situation qui fait renoncer à un grand nombre de personnes d'emprunter à vélo un tronçon de route en raison d'une surcharge du trafic, de la vitesse autorisée ou du degré d'aménagement.
Région / conférence régionale / région d'aménagement	Unité territoriale / organisme responsable de la Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU)
Plan directeur cantonal pour le trafic cycliste 2004	Plan repris en 2014 dans le présent plan sectoriel
Carte du plan sectoriel	Partie cartographique du plan sectoriel représentant le réseau des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal
SuisseMobile	Organisation spécialisée à but non lucratif dont les objectifs sont la promotion des réseaux de mobilité douce pour le trafic de loisirs et l'offre de conseils techniques aux cantons et aux régions
La Suisse à vélo	Réseau d'itinéraires de loisirs de SuisseMobile pour la randonnée cycliste

Anhang 4: Grundlagen

Weiterführende Literatur, Vollzugshilfen und Materialien dieses Sachplans sind:

- Planung von Velorouten Handbuch, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5, ASTRA, Stiftung SchweizMobil, Fonds für Verkehrssicherheit, 2008.
- Mobilität von Kindern und Jugendlichen, Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005, Materialien Langsamverkehr Nr. 115, ASTRA, 2008.
- Mikrozensus Mobilität und Verkehr, interne Auswertung für den Velonutzung 2000 - 2015 im Kanton Bern, TBA 2013/2018.
- Erhebung der Schulwege in den Gemeinden, TBA, 2013 und 2017.
- Analyse Veloverkehr in der Stadt Bern, Kontextplan AG, 2013.
- Masterplan Velo: Zürich lädt zum Velofahren ein, Stadt Zürich, 2012.
- Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen, Richtlinie, TBA, 2012/2018.
- Standards Kantonsstrassen, Arbeitshilfe, TBA, 2014/2017.
- Anlagen für den Veloverkehr, Arbeitshilfe, TBA, 2014/2018.
- Norm SN 640 060, Leichter Zweiradverkehr, Grundlagen, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), 1994.
- Norm SN 640 829a, Signalisation Langsamverkehr, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), 2006.
- Signalisation von MTB-Routen und lokalen Velorouten, Anforderungen an die Gesuchsunterlagen, Arbeitshilfe, TBA, 2015.
- Velosignalisation bei Baustellen, Checkliste, TBA, 2013.
- Veloverkehr im Einflussbereich von Hochleistungsstrassen (HLS), Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Velokonferenz Schweiz, 2011.
- Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kanton Zürich, Kanton Zürich, 2012.
- Geschüttelt oder gerührt? Dokumentation Fachtagung Luzern, Velokonferenz Schweiz, 2012.
- Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen, Pro Velo Schweiz, Fussverkehr Schweiz, 2007.
- Untersuchungen von Richard Mann, Oxford GB über die Akzeptanz verschiedener in Europa gebräuchlicher Veloführungen, Referat Velo-city 2013 in Wien.
- Fahrradverkehr: bfu-Sicherheitsdossier Nr. 8, bfu, 2012.
- Ökonomische Grundlagen der Wanderwege in der Schweiz, Materialien Langsamverkehr Nr. 124, ASTRA/Schweizer Wanderwege, 2011.
- Velopotenzialanalyse für den Kanton Bern, Kontextplan AG, 2013 und 2019.
- Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2010 und Entwicklungen seit 2005, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2014.
- Sport Schweiz 2014: Sportaktivität und Sportinteresse der Schweizer Bevölkerung, Bundesamt für Sport BASPO, 2014.
- Velofahren in der Schweiz, Sekundäranalyse von "Sport Schweiz 2014", Materialien Langsamverkehr Nr. 132, ASTRA / SchweizMobil, 2015.
- Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten ("Velobahnen") in Städten und Agglomerationen, Schweizerische Vereinigung der Verkehringenieure und Verkehrsexperten SVI, 2017.
- Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten (Velobahnen), Merkblatt 2018/02, Schweizerische Vereinigung der Verkehringenieure und Verkehrsexperten SVI, 2018.
- Mountainbike-Routen, Planung, Projektierung und Realisierung, Arbeitshilfe, TBA/KAWA, 2017.

Annexe 4 : Documents de base

Bibliographie, guides pour l'exécution et documentation utilisés pour l'élaboration du présent plan sectoriel :

- Conception d'itinéraires cyclables, Guides de recommandations de la mobilité douce n° 5, OFROU, Fondation SuisseMobile, Fonds de sécurité routière, 2008.
- Mobilité des enfants et des adolescents : constats et tendances tirés des microrecensements de 1994, 2000 et 2005 sur le comportement de la population en matière de transports, Documentation sur la mobilité douce – n° 115, OFROU, 2008 (en allemand avec résumé en français).
- Microrecensement mobilité et des transports, Pratique du vélo 2000-2015 dans le statistiques internes au canton de Berne, OPC, 2013-2018 (en allemand).
- Recensement des trajets scolaires dans les communes, OPC, 2013 et 2017.
- Analyse Veloverkehr in der Stadt Bern, Kontextplan AG, 2013.
- Masterplan Velo: Zürich lädt zum Velofahren ein, ville de Zurich, 2012.
- Subventions cantonales pour des investissements en faveur des itinéraires cyclables importants sur des routes communales ou privées, directive, OPC, 2012-2018.
- Standards pour les routes cantonales, guide, OPC, 2014-2017.
- Guide sur les aménagements cyclables pour le trafic cycliste, guide, OPC, 2014-2018.
- Norme SN 640 060, Trafic des deux-roues légers - Bases, Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), 1994.
- Norme SN 640 829a, Signalisation du trafic lent, Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), 2006.
- Signalisation d'itinéraires VTT et cyclables locaux - Exigences relatives au dossier de demande, aide de travail, OPC, 2015.
- Signalisation pour vélos lors de chantier, liste de contrôle, OPC, 2013.
- Gestion des cycles aux abords des routes à grand débit, Guide de recommandations pour la planification, la réalisation et l'entretien cyclo-conformes des zones de transition, Conférence Vélo Suisse, 2011.
- Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kanton Zürich, canton de Zurich, 2012.
- Geschüttelt oder gerührt? Dokumentation Fachtagung Luzern, Conférence Vélo Suisse, 2012.
- Surfaces partagées entre piétons et cyclistes, PRO VELO Suisse et Mobilité piétonne, 2007.
- Untersuchungen von Richard Mann, Oxford GB über die Akzeptanz verschiedener in Europa gebräuchlicher Veloführungen, Conférence Velo-city 2013 à Vienne.
- Trafic cycliste : dossier de sécurité bpa n° 8, bpa, 2012 (en allemand avec résumé en français).
- Fondements économiques des chemins de randonnée pédestre. Documentation sur la mobilité douce n° 124, OFROU/Suisse Rando, 2011.
- Analyse du potentiel cycliste pour le canton de Berne, Kontextplan AG, 2013 et 2019.
- Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse – Transports par la route et le rail, par avion et par bateau en 2010 et évolution depuis 2005, Office fédéral du développement territorial ARE, 2014.
- Sport Suisse 2014 Activités et consommation sportives de la population suisse, Office fédéral du sport OFSPO, 2014.
- Velofahren in der Schweiz, Sekundäranalyse von "Sport Schweiz 2014", documentation sur la mobilité douce n° 132, OFROU / SuisseMobile, 2015 (en allemand avec résumé en français).

- Indications pour la conception d'itinéraires cyclables rapides (« véloroutes ») dans les villes et les agglomérations, Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI), 2017 (en allemand avec résumé en français).
- Recommandations pour la conception d'itinéraires cyclables rapides, aide-mémoire 2018/02, Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI), 2018.
- Itinéraires de randonnée à VTT : Planification, conception et réalisation, guide, OPC/OFOR, 2017.

Anhang 5: Quellen- und Urhebernachweise / Annexe 5 : Sources et auteurs

Aktualisiert

Mit grossem Dank an die Regionen, Regionalkonferenzen und Nachbarkantone für die Möglichkeit der Darstellung der regionalen und kantonsübergreifenden Velorouten. Für die Vollständigkeit und Rechtsverbindlichkeit dieser Daten wird keine Verantwortung übernommen. /

Nos remerciements vont aux régions, conférences régionales et cantons voisins qui nous ont permis de représenter le réseau des itinéraires cyclables par delà les limites du territoire bernois. Nous déclinons toute responsabilité quant à l'exhaustivité et à la valeur juridique de ces données.

Kanton Aargau / Canton d'Argovie	Kantonales Radroutennetz © 2011 Daten des Kantons Aargau
Staat Freiburg / Etat de Fribourg	Sachplan Velo © 2018 Staat Freiburg
Kanton Jura / Canton de Jura	Itinéraires cyclables © 2004 géoportail Jura
Kanton Luzern / Canton de Lucerne	Radroutenkonzept Kanton Luzern © 2009 GIS Kanton Luzern
Kanton Neuenburg / Canton de Neuchâtel	Données cartographiques du SITN © [2018] / Service de la Géomatique et du Registre Foncier, Canton de Neuchâtel
Kanton Solothurn / Canton de Soleure	Netzplan Velo + Routen SchweizMobil © 2019 GIS Kanton Solothurn
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Schlussbericht Velonetz © 2013 Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Regionalkonferenz Oberland-Ost	Veloverbindungen © 2012 Regionalkonferenz Oberland-Ost
Regionalkonferenz Emmental	Netzplan Velo © 2011 Regionalkonferenz Emmental
Verein Entwicklungsraum Thun (ERT)	Regionale Velonetzplanung ERT © 2019 Entwicklungsraum Thun (ERT)
Verein seeland.biel/bienne	Velohauptroute © 2012 RGSK Seeland.biel/bienne
Region Oberaargau	Netzplan Velo © 2010 Region Oberaargau
Nationale, regionale und lokale Velolandrouten © 2019 SchweizMobil / Itinéraires nationaux et régionaux © 2019 SuisseMobile	
Nationale und regionale Mountainbikelandrouten © 2019 SchweizMobil / Itinéraires VTT nationaux et régionaux © 2019 SuisseMobile	
Politische Grenzen des Kantons Bern 1 : 5'000, © Amt für Geoinformation des Kantons Bern / Limites politiques du canton de Berne 1 : 5000, © Office de l'information géographique du canton de Berne	
Regionalkonferenzen des Kantons Bern © Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern / Conférences régionales du canton de Berne © Office des affaires communales et de l'organisation du territoire du canton de Berne	
Linien, Haltestellen und Einzugsgebiete des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern © Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern / Lignes, arrêts et zones de desserte des transports publics du canton de Berne © Office des transports publics du canton de Berne	
Oberstufenschulhäuser im Kanton Bern © Erziehungsdirektion des Kantons Bern / Ecoles du cycle secondaire du canton de Berne © Direction de l'instruction publique du canton de Berne	
PK100 © 2010 swisstopo (DV480.2) / CP100 © 2010 swisstopo (DV480.2)	

