



**Kanton Bern**  
**Canton de Berne**

---

Sachplan Veloverkehr: Anpassung 2019  
**Mitwirkungsbericht**

Plan sectoriel pour le trafic cycliste :  
adaptation 2019

**Rapport sur les résultats de 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 Thounne, 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

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Nachführungen</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Geplante Anpassungen</b> .....	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Mitwirkung</b> .....	<b>4</b>
4.1	Durchführung .....	4
4.2	Teilnahme .....	5
4.3	Wichtigste Ergebnisse .....	5
4.3.1	Vorrangrouten .....	5
4.3.2	Lokale Velolandrouten .....	6
4.3.2	Mountainbikerouten .....	6
4.3.3	Anpassungen am Textteil .....	6
4.3.4	Geplante Anpassungen einzelner Routen .....	7
4.3.5	Weitere Routenmutationen aufgrund der Mitwirkung .....	8
<b>1</b>	<b>Situation initiale</b> .....	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>Mises à jour</b> .....	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>Adaptations prévues</b> .....	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Procédure de participation</b> .....	<b>10</b>
4.1	Organisation .....	10
4.2	Participants .....	11
4.3	Principaux résultats .....	11
4.3.1	Itinéraires prioritaires .....	11
4.3.2	Itinéraires locaux .....	12
4.3.2	Itinéraires de VTT .....	12
4.3.3	Adaptations de la partie texte .....	12
4.3.4	Adaptations prévues de différents itinéraires .....	13
4.3.5	Autres mutations d'itinéraires résultant de la procédure de participation .....	15
	<b>Anhang zum Mitwirkungsbericht: Beurteilung der Eingaben /</b> .....	<b>17</b>
	<b>Annexe au rapport sur les résultats de la procédure de participation : évaluation des</b> <b>requêtes</b> .....	<b>17</b>

## 1 Ausgangslage

Der Sachplan Veloverkehr ist das Führungs-, Planungs- und Informationsinstrument, mit welchem der Kanton den Artikel 45 des Strassengesetzes räumlich umsetzt. Er stellt die frühzeitige Abstimmung der überörtlichen Planungen untereinander und die Koordination mit den Behörden des Kantons, der Nachbarkantone, des Bundes sowie der Regionen und Gemeinden sicher.

Der Sachplan wurde vom Tiefbauamt (TBA) erstellt und am 3. Dezember 2014 durch den Regierungsrat mit Beschluss Nr. 1436 genehmigt und in Kraft gesetzt. Der Sachplan Veloverkehr stellt eine Momentaufnahme dar. Da nur Pläne mit gültigen und aktuellen Festlegungen die Funktion als Führungs-, Planungs- und Informationsinstrument zu erfüllen vermögen, muss der Sachplan bei Bedarf nachgeführt oder angepasst werden.

## 2 Nachführungen

Die Mitwirkungsvorlage über die geplanten Anpassungen basierte auf einer vom TBA aktualisierten Sachplankarte, welche die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion am 2. September 2019 beschlossen hat. Nachführungen gemäss Kap. 2.6.1 des Sachplans Veloverkehr umfassen insbesondere Routenänderungen, die:

- mit den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten RGSK 2016 beantragt und vom Amt für Gemeinden und Raumordnung mit Verfügung angewiesen wurden.
- mit Korridorstudien nach erfolgter Mitwirkung definiert wurden.
- sich mit Strassenplänen oder Bauprojekten ergeben.

Nachgeführt wurden zudem geschlossene Netzlücken und nach Vorgabe des Sachplans von 2014 umgesetzte Optimierungen von Freizeitrouten. Zugleich wurden Planungenauigkeiten korrigiert. Hinweise aus der Mitwirkung zu diesen und weiteren Aktualisierungen werden geprüft und fliessen ggf. noch in den angepassten Sachplan ein.

## 3 Geplante Anpassungen

Anpassungen am Sachplan Veloverkehr, welche das ordentliche Sachplanverfahren notwendig machen, umfassen gemäss Kap. 2.6.2 des Sachplans von 2014 Änderungen der Grundsätze, Netzergänzungen mit neuen Routen, geänderte Zuordnungen zu Hauptverbindung oder Basisnetz sowie die Entlassung von Vorhaben aus dem Sachplan. Die 2019 in die Mitwirkung gegebenen, geplanten Anpassungen umfassen alle diese Tatbestände, nicht zuletzt auch die Definition von Anpassungen und Nachführungen selber. Der Begriff der Nachführungen soll weiter gefasst werden, so dass sich künftige Anpassungen auf wirklich Grundsätzliches beschränken können.

Aufgrund der Mitwirkung und Anhörung der Adressaten ergaben sich Änderungen am Anpassungsumfang. Dabei handelt es sich um die berücksichtigten Eingaben (Kategorie **B** gemäss Anhang).

## 4 Mitwirkung

### 4.1 Durchführung

Die geplanten Anpassungen am kantonalen Sachplan Veloverkehr vom 3. Dezember 2014 (RRB Nr. 1436 / 2014, wurden gemäss Artikel 58 des kantonalen Baugesetzes (BauG, BSG 721.0) der Bevölkerung sowie den Adressaten gemäss Anhang 2 des Sachplans zur Mitwirkung vorgelegt. Die Auflage und Mitwirkung dauerte vom 12. September bis 11. Oktober 2019; den Adressaten wurden teilweise Fristverlängerungen bis am 31. Oktober 2019 gewährt.

Die Unterlagen mit den geplanten Anpassungen sowie die Erläuterungen standen im Internet zur Verfügung und konnten zudem während den ordentlichen Bürozeiten beim Tiefbauamt des Kantons Bern an folgenden Auflageorten eingesehen werden:

- Dienstleistungszentrum, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
- Obergeringenieurkreis I, Schlossberg 20, 3602 Thun
- Obergeringenieurkreis II, Schermenweg 11, 3001 Bern
- Obergeringenieurkreis III, Kontrollstrasse 20, 2501 Biel
- Dienststelle Berner Jura, Grand Nods 1, 2732 Loveresse
- Obergeringenieurkreis IV, Dunantstrasse 13, 3400 Burgdorf

## 4.2 Teilnahme

Beim TBA sind insgesamt 152 Stellungnahmen folgender Absender eingegangen:

- 7 Nachbarkantone
- 10 Kantonale Fachstellen
- 7 Regionen (Regionalkonferenzen und Planungsregionen)
- 83 Gemeinden
- 7 Transportunternehmen und Tourismusorganisationen
- 22 Weitere Organisationen inkl. Parteien und Verbände
- 16 Private (werden im Anhang anonymisiert als "Dritte" bezeichnet)

Davon stimmten 72 Eingaber den Anpassungen zu oder verzichteten auf eine Stellungnahme. Darunter befinden sich auch viele direkt betroffene Gemeinden. Die übrigen 80 Stellungnahmen enthalten 391 einzelne Anliegen oder Bemerkungen. Diese werden wie folgt beurteilt:

B	Berücksichtigt	73	(18.7 %)
Nb	Nicht berücksichtigt	64	(16.4 %)
H	Hinweis für die Umsetzung	176	(45.0 %)
K	Kenntnisnahme	58	(14.8 %)
N	Nicht Gegenstand der Anpassung	20	(5.1 %)

Erfreulicherweise fasste ProVelo Kanton Bern die Anliegen ihrer Regionalgruppen in einer konsolidierten Stellungnahme zusammen. Weniger effizient gestaltete sich jedoch die Bearbeitung der Eingaben von ProVelo nahestehender Kreise, welche zwar ähnliche aber doch leicht unterschiedlich formulierte Anliegen vorbringen, ohne dass aus der Differenz ein Mehrwert ersichtlich wird. Weniger zeitraubend für die Beurteilung sind Eingaben, die auf andere verweisen - ohne sie zu wiederholen - und bei Bedarf noch spezifische eigene Anliegen ergänzen.

In der nachfolgenden Ziffer 4.3 werden die wichtigsten Ergebnisse beleuchtet. Im Anhang werden die Anliegen einzeln beurteilt und nach Themen entlang den Sachplankapiteln, Atlasblättern und Anhängen gelistet. Die routenbezogene Anliegen der kantonalen Fachstellen sind dort ebenfalls aufgeführt, so dass Mutationen am Routennetz oder wichtige Hinweise für die Umsetzung für alle Akteure transparent und nachvollziehbar werden.

## 4.3 Wichtigste Ergebnisse

### 4.3.1 Vorrangrouten

Für den Alltagsverkehr soll nebst Basisnetz und Hauptverbindungen mit den Vorrangrouten eine neue oberste Netzebene geschaffen werden. Sie sollen dort entstehen, wo eine grosse Anzahl von Personen die täglichen Wege auf ihnen zurücklegen kann. Die Vorrangrouten liegen daher weitgehend in den Agglomerationen und schöpfen mit hochwertiger Ausgestaltung einen hohen Anteil am Velopotenzial aus. Sie verknüpfen wichtige Ziele im Alltagsverkehr mit attraktiven, sicheren und schnellen Verbindungen. In einem ersten Schritt werden im Sachplan zunächst Korridore definiert, in denen die Machbarkeit von Vorrangrouten anschliessend im Detail zu klären sein wird.

Die Teilnehmenden der Mitwirkung begrüßen die Einführung von Vorrangrouten grossmehrheitlich. Manche erhoffen sich davon eine eigentliche Velooffensive des Kantons, welche an entsprechende Bestrebungen der Städte und weiterer Akteure anschliesst. Kritik üben vereinzelt Gemeinden, Landbesitzer und eine Partei, welche dem damit verbundenen Landbedarf und den Eingriffen insbesondere im Wald oder im Gewässer- raum ablehnend gegenüber stehen. In Kapitel 4.1 des Sachplans wurde daher der Grundsatz, dass bei Massnahmen auf Privatstrassen *inkl. Waldstrassen* betroffene Stellen und Eigentümer anzuhören sind, bezüglich Waldstrassen ergänzt und wie folgt erweitert: *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.*

Zudem wurde seitens kantonaler Ämter und anderen auf mögliche Konflikte bei der Realisierung konkreter Vorrangrouten hingewiesen, welche als Hinweise für die Umsetzung entgegengenommen werden, vgl. Anhang.

#### 4.3.2 Lokale Velolandrouten

Dass den lokalen Velolandrouten von SchweizMobil neu kantonale Netzfunktion attestiert werden soll, stösst unter den Teilnehmenden der Mitwirkung auf breite Zustimmung. Insbesondere die damit geklärten Zuständigkeiten für Sachplanung und Signalisation durch den Kanton sowie Planung, Bau und Unterhalt durch die Gemeinden werden positiv aufgenommen. Vereinzelt wird auch im Zusammenhang mit neuen oder zu verlegenden Freizeitrouten im Wald Vorbehalte der Eigentümer laut. Aus Art. 21-24 Waldgesetz geht hervor, dass das Velofahren (und Wandern) auf Waldstrassen grundsätzlich zulässig (Art. 22) und das Anbringen einer Routen-Signalisation mit der Gemeinde abzusprechen ist (Art. 24). Werden Signale angebracht, ist das mit den Grundeigentümern im Detail (aber nicht im Grundsatz) abzusprechen.

Um Befürchtungen der Waldbesitzer entgegenzuwirken, wurde in den Grundsätzen in Kapitel 4.1 des Sachplans die Bedeutung der Waldstrassen für die Waldbewirtschaftung gestärkt: *Auf Waldstrassen hat der Veloverkehr temporäre Durchfahrtsbeschränkungen und Wegbeeinträchtigungen z. B. infolge Holzschlag oder Windwurf hinzunehmen.*

#### 4.3.2 Mountainbikerouten

Ausnahmslos begrüsst wurde die Absicht der BVD, eine Revision des Strassengesetzes vorzubereiten, um die Mountainbikerouten den Wander- und übrigen Velofreizeitrouten gleichzustellen. Einige Eingebener bedauern, dass dazu eine Gesetzesanpassung nötig ist. In der Zwischenzeit stellt der Regierungsrat mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen Mountainbikerouten kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Mit seiner Zustimmung vom 2. März 2020 zur Motion bestätigt der Grosse Rat dieses Vorgehen.

#### 4.3.3 Anpassungen am Textteil

Die Mutationen am Sachplantext wurden in der Mitwirkungsversion mit **roter Schrift** hervorgehen. Kontrovers aufgenommen wurden die präzisierte Aufgabenteilung zwischen Gemeinden, Regionen und Kanton sowie die damit teils zusammenhängenden Fragen der Finanzierung von Velorouten. Beides ergibt sich jedoch weitestgehend direkt aus dem Strassengesetz, so dass der Sachplan hier kaum Spielräume hat. Daher wird an den diesbezüglichen Textmutationen weitestgehend festgehalten.

In den Eingaben wurden weitere Mutationen am Sachplantext inkl. der Grundsätze beantragt und teils positiv beurteilt (Kategorie **B** gemäss Anhang). Die entsprechend geänderten Passagen sind im "Sachplan Veloverkehr: Anpassung 2019, Fassung für das Mitberichtsverfahren" in **roter Schrift mit blauer Markierung** gekennzeichnet. Nebst der besonderen Situation für Velorouten im Wald, der in Sachplan Kap. 4.1 Rechnung getragen wurde, wurden die Grundsätze in Kap. 3 offensiver und verbindlicher formuliert und damit die Umsetzung gestärkt.

#### 4.3.4 Geplante Anpassungen einzelner Routen

In Absprache mit SchweizMobil sowie den Regionen, Obergeringenieurkreisen und Gemeinden wurden einzelne Anpassungen von Velorouten in die Mitwirkung gegeben und der geplante Zustand in der Sachplankarte dargestellt und mit **grünen Nummern (Nr.)** gekennzeichnet. In der nachfolgenden Tabelle 1 werden das Ergebnis von Mitwirkung und Anhörung vermerkt.

Tabelle 1: Ergebnis von Mitwirkung und Anhörung

Nr.	Gemeinde	Region	TBA-OIK	Atlasblatt	Beschreibung der geplanten Anpassung	Ergebnis von Mitwirkung und Anhörung
1	Tavannes, Tramelan	JB	3	1	Neuer Korridor 92, Tavannes-Tramelan, in dem die Veloroute mit einer Studie zu definieren ist.	Bestätigt, mit Hinweisen auf zu berücksichtigende mögliche Naturwerte.
2	Wangenried	OA	4	3	Neues Basisnetz auf Gemeindestrasse.	Bestätigt.
3	Bannwil	OA	4	4	Die Optimierung Nr. 167 der Freizeitroute 71 wird aus dem Sachplan entlassen.	Bestätigt.
4	Langenthal	OA	4	4, 9	Neue Führung über Gemeindestrasse abseits Kantonsstrasse.	Unbestritten.
5	Sutz-Lattrigen	BBS	3	7	Die Routenoptimierung Nr. 142 entfällt; gemäss dem Fachbericht des Obergeringenieurkreis III und der Beantwortung der Voranfrage des Baugesuchs durch das Regierungsstatthalteramt Biel ist eine Asphaltierung des Mooswegs in Sutz-Lattrigen nicht möglich (IVS-Objekt).	Bestätigt.
6	Brügg	BBS	3	7	Neue Hauptverbindung auf Gemeindestrassen, Anschluss kantonalen Radweg entlang T6 an bestehendes Netz.	Unbestritten.
7	Büren a.A.	BBS	3	7	Neue Führung Basisnetz auf Gemeinde- oder Privatstrasse neben der Kantonsstrasse.	An den Resultaten der Korridorstudie wird trotz kritischen Hinweisen von privater Seite festgehalten. Im Rahmen des Bauprojekts sind Anpassungen der Linienführung grundsätzlich noch möglich.
8	Madiswil	OA	4	9	Aufnahme Schulweg über Gemeindestrasse als Basisnetz.	Bestätigt.
9	Erlach, Gals, Le Landeron (NE), Cressier (NE), Cornaux (NE), La Tène (NE)	BBS	3	10	Die Routenoptimierung Nr. 140 entfällt, wegen dem negativen Entscheid bezüglich Pont de l'avenir bleibt die Route 5 wie heute, die Routenoptimierung zwischen Erlach Zentrum und St. Johannisbrücke entfällt. Die Routenoptimierung Nr. 141 entlang dem linken Bielerseeufer bleibt hingegen im Sachplan und wird entlang des linken Zihlkanaufers verlängert.	Bestätigt. Der Verzicht auf die Pont de l'avenir wird in touristischer Hinsicht bedauert, von den betroffenen Gemeinden sowie dem Kanton Neuenburg jedoch getragen resp. gefordert. Verbesserungen für den Veloverkehr konzentrieren sich daher auf die Kantonsstrasse inkl. Sanierung der St. Johannisbrücke, was mit dem Kanton Neuenburg zu koordinieren ist.
10	Erlach	BBS	3	10	Entlassen der nördlichen Parallelverbindung.	Bestätigt mit Hinweis auf den nötigen velogerechten Ausbau der Kantonsstrasse samt Brücke, siehe oben.
11	Ins, Müntschemier	BBS	3	10	Neue Führung Basisnetz auf Gemeinde- oder Privatstrasse neben der Kantonsstrasse.	Unbestritten.
12	Aarberg, Bargaen, Walperswil	BBS	3	11	Die Routenoptimierung Nr. 138, Aarberg - Aare-Hagneck-Kanal-Brücke entfällt, da der Weg auf der Nordseite ab Ende Schulweg v.a. von Herbst bis Frühling problematisch ist.	Abgelehnt, an der Routenoptimierung Nr. 138 wird bis festgehalten, bis ihr Status im Rahmen der laufenden regionalen Velonetzplanung abschliessend geklärt ist.
13	Aarberg	BBS	3	11	Aufnahme Schulweg auf Gemeindestrassen als Hauptverbindung.	Unbestritten.
14	Wohlen	BM	2	11	Neuer Korridor 91, Innerberg - Wohlen - Uettligen, in dem die Veloroute mit einer Studie zu definieren ist.	Bestätigt mit Hinweis auf waldrechtliche Aspekte.
15	Bern	BM	2	11.1	Neuaufnahme und Aufklassierungen von Velorouten der Stadt Bern als Hauptverbindungen.	Bestätigt, auf Antrag der Stadt Bern wird zudem mit Ostring-Freudenbergplatz-Laubeggstrasse eine weitere Hauptverbindung in den Sachplan aufgenommen.
16	Köniz	BM	2	11.1	Neue Netzlücke Nr. 65, Könizstrasse - Liebefeld entlang BLS-Trasse.	Bestätigt.

Nr.	Gemeinde	Region	TBA-OIK	Atlasblatt	Beschreibung der geplanten Anpassung	Ergebnis von Mitwirkung und Anhörung
17	Bern	BM	2	11.1	Neuer Korridor 90, in dem die Veloroute mit einer Studie zu definieren ist.	Bestätigt, mit Hinweisen auf zu berücksichtigende mögliche Naturwerte.
18	Kehrsatz	BM	2	11.1	Anpassung der Netzlücke Nr. 25 an die neue Situation Kehrsatz Nord.	Unbestritten.
19	Köniz	BM	2	11.1	Entlassen der Netzlücke Nr. 24 und der Routenoptimierung Nr. 127, Umlegung der Alltagsroute auf bestehende Wege.	Bestätigt.
20	Bern, Ittigen	BM	2	11.1	Neue Netzlücke Nr. 64, Bern Wankdorf - Radweg Zollikofen.	Unbestritten.
21	Ittigen, Zollikofen	BM	2	11.1	Neue Verbindung Zollikofen - Ittigen auf Gemeindestrassen.	Bestätigt.
22	Belp, Muri	BM	2	11.1	Anpassung der Netzlücke Nr. 22 und Zufahrten auf Seite Muri.	Festhalten, die für den Veloverkehr wichtige Verbindung über die Auguetbrücke bleibt ein Politikum mit zahlreichen Zustimmenden und einigen Vorbehalten. Die laufende Detailplanung soll ergebnisoffen fortgesetzt werden.
23	Münchenbuchsee	BM	2	12	Neue Hauptverbindung auf Gemeindestrassen.	Unbestritten.
24	Urtenen, Schönbühl	BM	2	12	Neue Hauptverbindung über kommunale Radwege.	Unbestritten.
25	Lyssach	EM	4	12	Abklassierung Schachenstrasse zwischen Lerchenweg und Abzweiger Richtung Alchenflüh zu Basisnetz.	Festhalten, die Bedenken der Gemeinde, dass das laufende Projekt des TBA-OIK IV damit negativ beeinflusst würde, sind nicht stichhaltig.
26	Burgdorf	EM	4	12	Schliessen des Radwegrings Burgdorf.	Unbestritten.
27	Oberburg, Hasle	EM	4	12	Ausserorts neue Führung abseits Kantonsstrasse über kantonalen Radweg, Linienführung im Perimeter Korridor Nr. 10 definiert.	Bestätigt, mit Hinweis auf angrenzendes Naturschutzgebiet.
28	Laupen, Neuenegg	BM	2	15	Die Routenoptimierung Nr. 123 entfällt, da die Gemeinden Laupen und Neuenegg die Umlegung von Route 34 ablehnen.	Bestätigt.
29	Münsingen	BM	2	16	Verlegung der Hauptverbindung auf die andere Seite des Bahntrassees.	Bestätigt unter Beibehaltung auch der alten Linienführung.
30	Oberdiessbach	BM	2	16, 19	Aufnahme kommunaler Radweg entlang der Kantonsstrasse als Hauptverbindung.	Unbestritten.
31	Langnau	EM	4	17	Neue Hauptverbindung auf Gemeindestrasse.	Unbestritten.
32	Wattenwil, Lohnstorf	TOW (BM)	3	19	Neue Führung im ehemaligen Korridor 02.	Unbestritten.
33	Kiesen, Uttigen	BM/TOW	2	19	Neue Verbindung Kiesen - Uttigen und Anbindung Bahnhof Kiesen über Gemeindestrasse.	Bestätigt.
34	Heimberg, Kiesen, Uttigen	TOW, BM	1, 2	19	Neue Alltagsverbindung (Basisnetz) Heimberg - Bahnhof Uttigen entlang Freizeitroute und über SBB-Brücke.	Bestätigt, wobei die Nummerierung und Federführung in Anhang 1.1 korrigiert und ein zusätzlicher Aaresteg (vgl. Nr. 67 in Tabelle 2) aufgenommen wird.
35	Steffisburg	TOW	1	19	Aufklassierung Schwäbis- und Stockhornstrasse zur Hauptverbindung.	Unbestritten.
36	Thun	TOW	1	19	Neue Hauptverbindung auf Gemeindestrassen (Schorenstrasse - Mattenstrasse).	Unbestritten.
37	Därlichen, Leissigen	OO	1	25	Neue qualitative Netzlücke Nr. 66, Leissigen - Därlichen.	Bestätigt mit Hinweis auf waldrechtliche Aspekte. Die BLS wurde in Anhang 1.1 als Koordinationspartner vermerkt.

Regionen: BBS = Biel/Bienne-Seeland, BM = Bern-Mittelland, EM = Emmental, JB = Berner Jura, OA = Oberaargau, OO = Oberland-Ost, TOW = Thun-Oberland West

Atlas siehe "Sachplan Veloverkehr: Anpassung 2019, Fassung für das Mitberichtsverfahren"

#### 4.3.5 Weitere Routenmutationen aufgrund der Mitwirkung

In der Mitwirkung wurden zudem die folgenden Mutationen beantragt und positiv beurteilt (Kategorie **B** gemäss Anhang). Der geplante Zustand ist in der Sachplankarte dargestellt und im "Sachplan Veloverkehr: Anpassung 2019, Fassung für das Mitberichtsverfahren" mit **blauen Nummern (Nr.)** gekennzeichnet.



Tabelle 2: Weitere Mutationen aufgrund der Mitwirkung

Nr.	Gemeinde	Region	TBA-OIK	Atlasblatt	Beschreibung der Mutation aufgrund von Mitwirkung und Anhörung
50	Corgémont, Tavannes, Tramelan	JB	3	1, 6	Die Routenoptimierung Nr. 176 wird verlängert, da die Routenoptimierung Nr. 150 stark verkürzt wird, siehe unten.
51	Court, Gänsbrunnen (SO)	JB	3	1, 2, 3, 6	Die Routenoptimierung Nr. 150 wird stark verkürzt.
52	Wangen a. A., Walliswil bei Niederbipp	OA	4	3, 4	Aufgrund der Eingabe der Gemeinde Walliswil bei Niederbipp, die auf enge Wegverhältnisse an der Aare hinweist, wird auf die Routenoptimierung Nr. 180 verzichtet.
53	Langenthal	OA	4	4, 9	Die Mittelstrasse, Marktgasse und Lindenstrasse werden neu als Basisnetz auf Gemeinde- oder Privatstrasse in den Sachplan aufgenommen.
54	Biel/Bienne, Twann-Tüscherz, Ligerz, La Neuveville, Le Landeron (NE)	BBS, JB, Kt NE	3	6, 7, 10	Bei Routenoptimierung Nr. 141 wird in Anhang 1.1 die Strassenkategorie auf alle Ausprägungen ausgeweitet.
55	Biel	BBS, JB	3	7	Die Netzlücke Nr. 44 wird aufgrund der Eingabe der Stadt Biel korrigiert und im Sachplan auf beiden Fahrrichtungen der Nationalstrasse dargestellt.
56	Ersigen	EM	4	8	Der Abschnitt der Kantonsstrasse zwischen Abzweiger Niederösch und Kreisel der Umfahrung Kirchberg wird aufgrund der Eingabe der Gemeinde Ersigen zur übrigen Kantonsstrasse mit Veloverkehr abklassiert.
57	Utzenstorf, Wiler bei Utzenstorf	EM	4	8	Aufgrund der Studie "Veloverbindung Wiler bei Utzenstorf-Utzenstorf" vom 05.09.2019 im Auftrag des TBA-OIK IV werden zwei neue Netzlücken, die Nrn. 68 und 69 in den Sachplan aufgenommen, sowie die Führung und Klassierung des Alltagsnetzes korrigiert.
58	Kallnach, Fräschels (bis Kantonsgrenze FR)	BBS	3	11	Aufgrund der Eingabe des Kantons Freiburg wird zwischen der Kantonsgrenze BE/FR und dem Ortszentrum von Kallnach ein neuer Korridor 93 zur Klärung der Linienführung des Veloalltagverkehrs in den Sachplan aufgenommen.
59	Gümligen, Muri, Ittigen, Ostermundigen	BM	2	11.1, 12, 16	Da das Potenzial gegeben ist, wird aufgrund einer Eingabe von Privaten der Abschnitt Muri-Gümligen-Ostermundigen-Ittigen als weiterer Korridor zur Prüfung einer Vorrangroute in den Sachplan aufgenommen.
60	Bern	BM	2	11.1, 12, 15, 16	Aufgrund der Eingabe der Stadt Bern werden mit den Nrn. 71 bis 74 vier weitere qualitative Netzlücken in den Sachplan aufgenommen.
61	Hasle b. B.	EM	4	12	Auf Anregung der Berner Wanderwege wird die Routenoptimierung Nr. 154 korrigiert, so dass die Veloroute nicht über den Fussgängersteg verläuft.
62	Neuenegg	BM	2	15	Um das Netz zum Nachbarkanton zu schliessen wird aufgrund der Eingabe des Kantons Freiburg eine zusätzliche Hauptverbindung auf Kantonsstrasse in den Sachplan aufgenommen.
63	Bowil, Zäziwil	EM	4	16, 17	Um die Führung auf der Kantonsstrasse zu vermeiden, wird aufgrund der Eingabe von ProVelo eine neue Routenoptimierung Nr. 183 aufgenommen.
64	Trubschachen	EM	4	17	Die Gemeinde Trubschachen weist auf einen geplanten Steg hin, der mit einer neuen Routenoptimierung Nr. 182 berücksichtigt wird.
65	Kiesen, Uttigen	TOW	1	19	Nach erfolgter Absprache zwischen dem Entwicklungsraum Thun und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland wird der Linienführung gemäss geplanter Anpassung Nr. 33 (vgl. Tabelle 1) zugestimmt. Es besteht kein Bedarf nach einer weiteren Studie. Der Korridor 01 kann somit aus der Sachplankarte und dem Anhang 1.1 gelöscht werden.
66	Jaberg	BM	2	19	Aufgrund einer Eingabe der Gemeinde Jaberg wird die Linienführung des Alltagsverkehrs angepasst.
67	Heimberg, Uttigen	TOW	1	19	Eine neue Netzlücke Nr. 70 wird aufgrund eines neu geplanten Aarestegs der Gemeinde Heimberg in den Sachplan aufgenommen (vgl. auch mit Nr. 34 in Tabelle 1).
68	Uetendorf	TOW	1	19	Die Allmendstrasse wird neu als Basisnetz auf Gemeinde- oder Privatstrasse in den Sachplan aufgenommen.
69	Steffisburg	TOW	1	19	Die Homberg- und Mittelstrasse in Steffisburg werden als Basisnetz bzw. Hauptverbindung auf Gemeinde- oder Privatstrasse in den Sachplan aufgenommen.
70	Sigriswil	TOW	1	20	Die Dorfstrasse wird neu als Basisnetz auf Gemeinde- oder Privatstrasse in den Sachplan aufgenommen.
71	Spiez	TOW	1	24	Die Schösslistrasse wird neu als Basisnetz auf Gemeinde- oder Privatstrasse in den Sachplan aufgenommen.
72	Reutigen	TOW	1	24	Die Glütschstrasse resp. die Simmentalstrasse in Reutigen wird neu als Basisnetz auf Gemeinde- oder Privatstrasse in den Sachplan aufgenommen.
73	Lenk, St. Stephan, Zweisimmen	TOW	1	28	Im Sachplan wird ein neuer Korridor 94 zur Klärung der Führung des Alltagsverkehrs zwischen Zweisimmen und Lenk aufgenommen.

Regionen: BBS = Biel/Bienne-Seeland, BM = Bern-Mittelland, EM = Emmental, JB = Berner Jura, OA = Oberaargau, OO = Oberland-Ost, TOW = Thun-Oberland West

Atlas siehe "Sachplan Veloverkehr: Anpassung 2019, Fassung für das Mitberichtsverfahren"

## 1 Situation initiale

Le plan sectoriel pour le trafic cycliste est l'outil de gestion, de planification et d'information avec lequel le canton met en œuvre, dans l'organisation du territoire, l'article 45 de la loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR ; RSB 732.11). Il garantit l'harmonisation à un stade précoce des planifications supra-locales ainsi que la coordination avec les autorités du canton, des cantons voisins, de la Confédération, des régions et des communes.

Etabli par l'Office des ponts et chaussées (OPC), le plan sectoriel pour le trafic cycliste est entré en vigueur le 3 décembre 2014 après avoir été approuvé par l'arrêté n° 1436 du Conseil-exécutif. Il fournit un instantané de la situation. Or, il ne peut remplir sa fonction d'outil de gestion, de planification et d'information que si ses plans sont valides et actuels. Il doit donc être mis à jour ou adapté si nécessaire.

## 2 Mises à jour

Le projet sur les adaptations prévues qui a été soumis à la procédure de participation était basé sur une carte du plan sectoriel actualisée par l'OPC, que la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie a adoptée le 2 septembre 2019. Les mises à jour au sens du point 2.6.1 du plan sectoriel pour le trafic cycliste comprennent en particulier les modifications d'itinéraires qui :

- ont été proposées dans le cadre des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) de 2016 et ordonnées par l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire par voie de décision ;
- ont été définies dans le cadre d'études de couloirs après la procédure de participation ;
- résultent de plans de route ou de projets de construction.

En outre, les lacunes comblées dans le réseau et les optimisations d'itinéraires de loisirs effectuées conformément aux prescriptions du plan sectoriel de 2014 ont été mises à jour. Les inexactitudes dans le plan ont également été corrigées. Les remarques formulées dans le cadre de la procédure de participation à propos de ces mises à jour et d'autres mises à jour seront examinées et, le cas échéant, prises en compte dans le plan sectoriel adapté.

## 3 Adaptations prévues

Selon le point 2.6.2 du plan sectoriel pour le trafic cycliste de 2014, les adaptations du plan sectoriel qui rendent nécessaire la procédure ordinaire comprennent la modification des principes, l'ajout de nouveaux itinéraires au réseau, la modification du classement d'un itinéraire dans les liaisons principales ou le réseau de base et l'abandon de projets inscrits dans le plan sectoriel. Les adaptations prévues soumises à la procédure de participation en 2019 couvrent tous ces cas de figure, notamment la définition des adaptations et des mises à jour elles-mêmes. Le terme de « mises à jour » doit être défini de manière plus large afin que les futures adaptations puissent être limitées aux questions fondamentales.

Suite aux procédures de participation et de consultation des destinataires, certaines adaptations ont été modifiées. Il s'agit des requêtes qui ont été prises en compte (catégorie **B** selon l'annexe).

## 4 Procédure de participation

### 4.1 Organisation

Les adaptations prévues du plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste du 3 décembre 2014 (ACE n° 1436/2014) ont été soumises à la population et aux destinataires mentionnés à l'annexe 2 du plan sectoriel dans le cadre d'une procédure de participation conformément à l'article 58 de la loi du 9 juin 1995 sur les constructions (LC ; RSB 721.0). La mise à l'enquête et la procédure de participation ont eu lieu du

12 septembre au 11 octobre 2019. Pour certains destinataires, le délai a été prolongé jusqu'au 31 octobre 2019.

Le dossier relatif aux adaptations prévues ainsi que les explications étaient disponibles sur Internet et pouvaient également être consultés auprès des unités suivantes de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne pendant les heures de bureau :

- Centre de prestations, Reiterstrasse 11, 3011 Berne
- Arrondissement d'ingénieur en chef I, Schlossberg 20, 3601 Thoune
- Arrondissement d'ingénieur en chef II, Schermenweg 11, 3001 Berne
- Arrondissement d'ingénieur en chef III, rue du Contrôle 20, 2501 Bienne
- Service pour le Jura bernois, Grand Nods 1, 2732 Loveresse
- Arrondissement d'ingénieur en chef IV, Dunantstrasse 13, 3400 Berthoud

## 4.2 Participants

L'OPC a reçu un total de 152 réponses réparties comme suit :

- 7 cantons voisins
- 10 services cantonaux
- 7 régions (conférences régionales et régions d'aménagement)
- 83 communes
- 7 entreprises de transport et organisations touristiques
- 22 autres organisations, y compris partis politiques et associations
- 16 personnes privées (anonymisées en annexe et désignées comme « tiers »)

Parmi ces participants, 72 ont approuvé les adaptations ou renoncé à prendre position, dont un grand nombre de communes directement concernées. Les 80 avis restants contiennent 391 propositions ou remarques, qui ont été classées dans les catégories suivantes :

B	pris en compte	73	(18,7 %)
Nb	non pris en compte	64	(16,4 %)
H	remarque pour la mise en œuvre	176	(45,0 %)
K	prise de connaissance	58	(14,8 %)
N	ne fait pas l'objet de l'adaptation	20	(5,1 %)

Heureusement, PRO VELO Canton de Berne a rassemblé les propositions de ses groupes régionaux dans une prise de position consolidée. Le traitement des requêtes adressées par les cercles proches de cette association a par contre été moins efficace, les demandes étant similaires, mais formulées de manière légèrement différente, sans qu'aucune plus-value ne se dégage. Les requêtes prennent moins de temps à évaluer lorsqu'elles font référence à d'autres - sans les répéter - et, le cas échéant, complètent des propositions spécifiques.

Le point 4.3 ci-après met en lumière les résultats les plus importants. Dans l'annexe, les demandes sont évaluées une par une et classées par thème en fonction des chapitres du plan sectoriel, des feuilles de l'atlas et des annexes. Les demandes des services cantonaux concernant les itinéraires y sont également répertoriées, de sorte que les mutations du réseau d'itinéraires ou les informations importantes pour la mise en œuvre soient transparentes et compréhensibles pour tous les acteurs.

## 4.3 Principaux résultats

### 4.3.1 Itinéraires prioritaires

Pour le trafic cycliste quotidien, des itinéraires prioritaires doivent être créés pour former un nouveau niveau supérieur complétant le réseau de base et les liaisons principales, là où un grand nombre de personnes peuvent couvrir les distances quotidiennes en les empruntant. Ils sont donc souvent situés dans les agglomérations et, grâce à la qualité de leur aménagement, exploitent une part élevée du potentiel de trafic cycliste. Ils relient des destinations importantes du trafic quotidien par des liaisons attractives, sûres et rapides.

La première étape consiste à définir des couloirs, dans lesquels il s'agira ensuite d'évaluer en détail la faisabilité d'itinéraires prioritaires.

La grande majorité des participants à la procédure de participation approuve l'instauration d'itinéraires prioritaires. Certains en espèrent une véritable offensive du canton en faveur du deux-roues, dans la lancée des villes ou d'autres acteurs. Quelques critiques sont émises par des communes, des propriétaires fonciers et un parti, qui s'opposent au besoin en terrain et aux interventions nécessaires, notamment en forêt ou dans l'espace réservé aux eaux. Au point 4.1 du plan sectoriel, le principe selon lequel les services et propriétaires concernés doivent être consultés pour les mesures prises sur les routes privées, *routes forestières comprises*, a donc été complété et étendu comme suit : *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.*

Plusieurs offices cantonaux et autres services ont également signalé que la réalisation d'itinéraires prioritaires concrets pouvait être source de conflits. Leurs remarques sont acceptées comme suggestions pour la mise en œuvre (voir annexe).

#### 4.3.2 Itinéraires locaux

L'attribution d'une fonction de réseau cantonal aux itinéraires locaux de SuisseMobile rencontre l'approbation d'une grande partie des participants à la procédure, notamment parce qu'elle permet de clarifier les compétences : la planification sectorielle et la signalisation incombent au canton, les travaux de planification, de construction et d'entretien aux communes. Des propriétaires fonciers émettent des réserves sur la création ou le déplacement d'itinéraires de loisirs en forêt. Il ressort des articles 21 à 24 de la loi cantonale sur les forêts que la pratique du cyclisme (et la randonnée) est autorisée sur les routes forestières (art. 22) et que l'installation de signaux doit être convenue avec la commune (art. 24). Si des signaux sont installés, cela doit être discuté en détail (mais pas sur le principe) avec les propriétaires fonciers.

Afin d'apaiser les craintes des propriétaires de forêt, l'importance des routes forestières pour la gestion de la forêt a été renforcée dans les principes cités au point 4.1 du plan sectoriel : *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.*

#### 4.3.2 Itinéraires de VTT

L'intention de la DTT de préparer une révision de la loi sur les routes afin d'assimiler les itinéraires de VTT aux itinéraires de randonnée pédestre et de cyclotourisme a été approuvée à l'unanimité. Certains participants déplorent qu'il soit nécessaire de modifier la loi pour cela. Entretemps, le Conseil-exécutif a adopté la motion 250-2019 et laissé entrevoir dans sa réponse une modification de la loi sur les routes permettant d'attribuer la fonction de réseau cantonal à d'importants itinéraires de VTT. Le Grand Conseil a confirmé cette procédure en approuvant la motion le 2 mars 2020.

#### 4.3.3 Adaptations de la partie texte

Les mutations opérées dans le texte du plan sectoriel ont été mises en évidence **en rouge** dans la version soumise à la procédure de participation. La répartition plus précise des tâches entre les communes, les régions et le canton ainsi que les questions de financement des itinéraires cyclables qui lui sont partiellement liées ont soulevé la controverse. Toutefois, ces deux éléments découlent en large partie directement de la loi sur les routes, de sorte que le plan sectoriel ne dispose que d'une marge de manœuvre limitée dans ce domaine. Pour cette raison, les mutations opérées dans le texte à ce sujet sont maintenues dans la mesure du possible.

Certains participants ont proposé des mutations supplémentaires dans la partie texte du plan sectoriel, y compris dans les principes, et ont en partie obtenu satisfaction (catégorie **B** selon annexe). Les passages modifiés sont **transcrits en rouge et surlignés en bleu** dans le « Plan sectoriel pour le trafic cycliste : adaptation 2019, Version pour la procédure de corapport ». Outre la situation particulière des itinéraires cyclables

en forêt, qui a été prise en compte dans le point 4.1 du plan sectoriel, les principes du chapitre 3 ont été formulés de manière plus offensive et plus contraignante, renforçant ainsi la mise en œuvre.

#### 4.3.4 Adaptations prévues de différents itinéraires

En concertation avec SuisseMobile, les régions, les arrondissements d'ingénieur en chef et les communes, différentes adaptations d'itinéraires cyclables ont été soumises à la procédure de participation. L'état prévu a été représenté sur la carte du plan sectoriel et marqué par des **numéros verts (n°)**. Les résultats des procédures de participation et de consultation sont consignés dans le tableau 1 ci-après.

Tableau 1 : Résultats des procédures de participation et de consultation

N°	Commune	Ré- gion	AIC OPC	Feuille de l'atlas	Description de l'adaptation prévue	Résultats des procédures de participation et de consultation
1	Tavannes, Tramelan	JB	3	1	Nouveau couloir n° 92, Tavannes - Tramelan, dans lequel l'itinéraire cyclable doit être défini dans le cadre d'une étude.	Confirmation, avec remarques sur d'éventuelles valeurs naturelles à prendre en compte
2	Wangenried	OA	4	3	Nouveau réseau de base sur route communale.	Confirmation
3	Bannwil	OA	4	4	L'optimisation n° 167 de l'itinéraire de loisirs 71 est supprimée du plan sectoriel.	Confirmation
4	Langenthal	OA	4	4, 9	Nouveau tracé sur route communale à l'écart de la route cantonale.	Aucune opposition
5	Sutz-Lattrigen	BBS	3	7	L'optimisation de l'itinéraire n° 142 est supprimée ; selon le rapport spécialisé de l'arrondissement d'ingénieur en chef III et la réponse de la Préfecture de Bienne à la demande préalable de permis de construire, il n'est pas possible d'asphalter le Moosweg à Sutz-Lattrigen (objet IVS).	Confirmation
6	Brügg	BBS	3	7	Nouvelle liaison principale sur routes communales, raccordement de la piste cyclable cantonale longeant la T6 au réseau existant.	Aucune opposition
7	Büren a. A.	BBS	3	7	Nouveau tracé du réseau de base sur route communale ou privée à côté de la route cantonale.	Les résultats de l'étude de couloir sont maintenus malgré les critiques du secteur privé. En principe, il est encore possible d'ajuster le tracé dans le cadre du projet de construction.
8	Madiswil	OA	4	9	Intégration du parcours emprunté par les écoliers sur la route communale comme réseau de base.	Confirmation
9	Erlach / Cerlier, Gals, Le Landeron (NE), Cressier (NE), Cornaux (NE), La Tène (NE)	BBS	3	10	L'optimisation de l'itinéraire n° 140 est supprimée ; en raison de la décision négative concernant le pont de l'Avenir, l'itinéraire 5 ne change pas, l'optimisation entre le centre de Cerlier et le pont de Saint-Jean est supprimée ; en revanche, l'optimisation de l'itinéraire n°141 le long de la rive nord du lac de Bienne est maintenue dans le plan sectoriel et prolongée le long de la rive gauche du canal de la Thielle.	Confirmation ; la renonciation au pont de l'Avenir est déplorée d'un point de vue touristique, mais elle est soutenue voire réclamée par les communes concernées et le canton de Neuchâtel. Les améliorations pour le trafic cycliste se concentrent donc sur la route cantonale, y compris la rénovation du pont de Saint-Jean, en coordination avec le canton de Neuchâtel.
10	Erlach	BBS	3	10	Suppression de la liaison parallèle côté nord.	Confirmation, avec remarque concernant l'aménagement de la route cantonale, pont compris, nécessaire pour le trafic cycliste, voir ci-dessus
11	Anet, Müntschemier	BBS	3	10	Nouveau tracé du réseau de base sur route communale ou privée à côté de la route cantonale.	Aucune opposition
12	Aarberg, Bargaen, Walperswil	BBS	3	11	L'optimisation de l'itinéraire n° 138, Aarberg - pont sur le canal de l'Aar à Hagneck est supprimée, car le chemin sur le côté nord à partir de la fin du chemin pour écoliers pose problème, surtout de l'automne au printemps.	Rejet ; l'optimisation de l'itinéraire n° 138 sera maintenue jusqu'à ce que son statut soit définitivement clarifié dans le cadre de la planification en cours du réseau cyclable régional.

N°	Commune	Ré- gion	AIC OPC	Feuille de l'atlas	Description de l'adaptation prévue	Résultats des procédures de parti- cipation et de consultation
13	Aarberg	BBS	3	11	Intégration du parcours emprunté par les écoliers sur routes communales comme liaison principale.	Aucune opposition
14	Wohlen	BM	2	11	Nouveau couloir n° 91, Innerberg - Wohlen - Uettligen, dans lequel l'itinéraire cyclable doit être défini dans le cadre d'une étude.	Confirmation, avec remarque concernant les aspects relevant du droit forestier
15	Berne	BM	2	11.1	Intégration et classement dans une catégorie supérieure des itinéraires cyclables de la ville de Berne comme liaisons principales.	Confirmation ; à la demande de la ville de Berne, la liaison principale supplémentaire Ostring-Freudenbergplatz-Laubeggstrasse est également incluse dans le plan sectoriel.
16	Köniz	BM	2	11.1	Nouvelle lacune n° 65, Könizstrasse - Liebefeld le long de la voie du BLS.	Confirmation
17	Berne	BM	2	11.1	Nouveau couloir n° 90, dans lequel l'itinéraire cyclable doit être défini dans le cadre d'une étude.	Confirmation, avec remarques sur d'éventuelles valeurs naturelles à prendre en compte
18	Kehrsatz	BM	2	11.1	Adaptation de la lacune n° 25 à la nouvelle situation à Kehrsatz-Nord.	Aucune opposition
19	Köniz	BM	2	11.1	Suppression de la lacune n° 24 et de l'optimisation de l'itinéraire n° 127, transfert du trafic quotidien sur des pistes existantes.	Confirmation
20	Berne, Ittigen	BM	2	11.1	Nouvelle lacune n° 64, Berne Wankdorf - piste cyclable de Zollikofen.	Aucune opposition
21	Ittigen, Zollikofen	BM	2	11.1	Nouvelle liaison Zollikofen - Ittigen sur routes communales.	Confirmation
22	Belp, Muri	BM	2	11.1	Adaptation de la lacune n° 22 et accès du côté de Muri.	Noter que la liaison par l'Auguetbrücke, qui est importante pour le trafic cycliste, reste une question politique avec de nombreux partisans et quelques réserves. La planification détaillée en cours doit être poursuivie sans parti pris.
23	Münchenbuchsee	BM	2	12	Nouvelle liaison principale sur routes communales.	Aucune opposition
24	Urtenen, Schönbühl	BM	2	12	Nouvelle liaison principale sur pistes cyclables communales.	Aucune opposition
25	Lyssach	EM	4	12	Déclassement Schachenstrasse entre Lerchenweg et la bifurcation en direction Alchenflüh comme réseau de base.	Noter que les réserves de la commune selon lesquelles le projet actuel OPC-AIC IV serait affecté négativement par cette situation ne sont pas pertinentes.
26	Berthoud	EM	4	12	Bouclément du réseau cyclable circulaire de Berthoud.	Aucune opposition
27	Oberburg, Hasle	EM	4	12	A l'extérieur du village, nouveau tracé à l'écart de la route cantonale sur la piste cyclable cantonale, tracé défini dans le périmètre du couloir n° 10.	Confirmation, avec remarque concernant la réserve naturelle attenante
28	Laupen, Neuenegg	BM	2	15	Suppression de l'optimisation de l'itinéraire n° 123, les communes de Laupen et Neuenegg ayant refusé le déplacement de l'itinéraire 34.	Confirmation
29	Münsingen	BM	2	16	Déplacement de la liaison principale de l'autre côté de la voie ferroviaire.	Confirmation ; conservation de l'ancien tracé également
30	Oberdiessbach	BM	2	16, 19	Intégration de la piste cyclable communale le long de la route cantonale comme liaison principale.	Aucune opposition
31	Langnau	EM	4	17	Nouvelle liaison principale sur route communale.	Aucune opposition
32	Wattenwil, Lohnstorf	TOW (BM)	3	19	Nouveau tracé dans l'ancien couloir n° 02.	Aucune opposition
33	Kiesen, Uttigen	BM/T OW	2	19	Nouvelle liaison Kiesen - Uttigen et desserte de la gare de Kiesen par la route communale.	Confirmation
34	Heimberg, Kiesen, Uttigen	TOW, BM	1, 2	19	Nouvelle liaison destinée aux trajets quotidiens (réseau de base) Heimberg - gare d'Uttigen le long de l'itinéraire de loisirs et sur le pont CFF.	Confirmation, avec correction de la numérotation et de la responsabilité dans l'annexe 1.1 ainsi qu'ajout d'une passe-elle sur l'Aar (cf. n° 67 dans le tableau 2)



N°	Commune	Ré-gion	AIC OPC	Feuille de l'atlas	Description de l'adaptation prévue	Résultats des procédures de participation et de consultation
35	Steffisburg	TOW	1	19	Classement dans une catégorie supérieure de la Schwäbisstrasse et de la Stockhornsstrasse comme liaisons principales.	Aucune opposition
36	Thoune	TOW	1	19	Nouvelle liaison principale sur routes communales (Schorenstrasse - Matenstrasse).	Aucune opposition
37	Därlichen, Leissigen	OO	1	25	Nouvelle lacune qualitative n° 66, Leissigen - Därlichen.	Confirmation, avec remarque concernant les aspects relevant du droit forestier. La société BLS a été mentionnée dans l'annexe 1.1 en tant que partenaire de coordination.

Régions : BBS = Biel/Bienne-Seeland, BM = Bern-Mittelland, EM = Emmental, JB = Jura bernois, OA = Haute-Argovie, OO = Oberland oriental, TOW = Thoune-Oberland occidental

Pour l'atlas, voir « Plan sectoriel pour le trafic cycliste : adaptation 2019, Version pour la procédure de corapport ».

#### 4.3.5 Autres mutations d'itinéraires résultant de la procédure de participation

Les mutations suivantes ont également été proposées et jugées positives (catégorie **B** selon annexe). L'état prévu est représenté sur la carte du plan sectoriel et marqué par des **numéros bleus (n°)** dans le « Plan sectoriel pour le trafic cycliste : adaptation 2019, Version pour la procédure de corapport ».

Tableau 2 : Mutations supplémentaires résultant de la procédure de participation

N°	Commune	Ré-gion	AIC OPC	Feuille de l'atlas	Description de la mutation résultant des procédures de participation et de consultation
50	Corgémont, Tavannes, Tramelan	JB	3	1, 6	Le tronçon concerné par l'optimisation de l'itinéraire n° 176 est allongé, vu que celui de l'optimisation de l'itinéraire n° 150 est considérablement raccourci (voir ci-dessous).
51	Court, Gänsbrunnen (SO)	JB	3	1, 2, 3, 6	Le tronçon concerné par l'optimisation de l'itinéraire n° 150 est considérablement raccourci.
52	Wangen a. A., Walliswil bei Niederbipp	OA	4	3, 4	En raison du commentaire de la commune de Walliswil bei Niederbipp, qui fait mention de l'étroitesse du chemin le long de l'Aar, l'optimisation de l'itinéraire n° 180 est abandonnée.
53	Langenthal	OA	4	4, 9	La Mittelstrasse, la Marktgasse et la Lindenstrasse seront incluses dans le plan sectoriel en tant que réseau de base sur route communale ou privée.
54	Biel/Bienne, Twann-Tüscherz, Ligerz, La Neuveville, Le Landeron (NE)	BBS, JB, Kt NE	3	6, 7, 10	Pour l'optimisation de l'itinéraire n° 141, la catégorie de route est étendue à l'ensemble des modalités à l'annexe 1.1.
55	Biel/Bienne	BBS, JB	3	7	La lacune n° 44 est corrigée sur la base des données fournies par la ville de Bienne et représentée dans le plan sectoriel dans les deux sens de la route nationale.
56	Ersigen	EM	4	8	Suite à la requête de la commune d'Ersigen, le tronçon de la route cantonale entre la jonction de Niederösch et le rond-point de la rocade de Kirchberg est déclassé dans la catégorie « autres routes cantonales avec trafic cycliste ».
57	Utzenstorf, Wiler bei Utzenstorf	EM	4	8	Suite à l'étude « Veloverbindung Wiler bei Utzenstorf-Utzenstorf » du 5 septembre 2019 réalisée à la demande de l'OPC-AIC IV, deux nouvelles lacunes (n° 68 et 69) sont incluses dans le plan sectoriel ; le tracé et le classement du réseau pour les trajets quotidiens sont également corrigés.
58	Kallnach, Fräschels (jusqu'à la frontière cantonale FR)	BBS	3	11	Suite à la requête du canton de Fribourg, un nouveau couloir 93 est inclus dans le plan sectoriel entre la frontière cantonale BE/FR et le centre de Kallnach afin de clarifier le tracé de l'itinéraire quotidien.
59	Gümligen, Muri, Ittigen, Ostermundigen	BM	2	11.1, 12, 16	Suite à la requête de personnes privées et vu que le potentiel existe, le tronçon Muri-Gümligen-Ostermundigen-Ittigen est inclus dans le plan sectoriel en tant que couloir supplémentaire pour l'évaluation d'un itinéraire prioritaire.
60	Berne	BM	2	11.1, 12, 15, 16	Suite à la requête de la ville de Berne, quatre lacunes qualitatives supplémentaires (n° 71 à 74) sont incluses dans le plan sectoriel.
61	Hasle b. B.	EM	4	12	A l'instigation de Berne Rando, l'optimisation de l'itinéraire n° 154 est corrigée afin que l'itinéraire cyclable ne passe pas sur la passerelle pour piétons.
62	Neuenegg	BM	2	15	Suite à la requête du canton de Fribourg, une liaison principale supplémentaire sur route cantonale est incluse dans le plan sectoriel afin d'étendre le réseau au canton voisin.
63	Bowil, Zäziwil	EM	4	16, 17	Suite à la requête de PRO VELO, la nouvelle optimisation de l'itinéraire n° 183 est incluse afin d'éviter la route cantonale.

N°	Commune	Ré- gion	AIC OPC	Feuille de l'atlas	Description de la mutation résultant des procédures de participation et de consultation
64	Trubschachen	EM	4	17	La commune de Trubschachen signale un projet de passerelle, pris en compte avec une nouvelle optimisation de l'itinéraire n° 182.
65	Kiesen, Uttigen	TOW	1	19	Après concertation entre l'espace de développement de Thoun et la conférence régionale de Berne-Mittelland, le tracé est approuvé selon l'adaptation prévue n° 33 (voir tableau 1). Il n'est pas nécessaire de procéder à une étude plus approfondie. Le couloir 01 peut donc être supprimé de la carte du plan sectoriel et de l'annexe 1.1.
66	Jaberg	BM	2	19	Suite à une requête de la commune de Jaberg, le tracé de l'itinéraire quotidien est modifié.
67	Heimberg, Uttigen	TOW	1	19	Une nouvelle lacune n° 70 est incluse dans le plan sectoriel en raison d'une nouvelle passerelle sur l'Aar prévue par la commune de Heimberg (cf. n° 34 dans le tableau 1).
68	Uetendorf	TOW	1	19	L'Allmendstrasse est désormais incluse dans le plan sectoriel en tant que réseau de base sur route communale ou privée.
69	Steffisburg	TOW	1	19	La Homburgstrasse et la Mittelstrasse à Steffisburg sont désormais incluses dans le plan sectoriel en tant que réseau de base ou liaison principale sur route communale ou privée.
70	Sigriswil	TOW	1	20	La Dorfstrasse est désormais incluse dans le plan sectoriel en tant que réseau de base sur route communale ou privée.
71	Spiez	TOW	1	24	La Schösslistrasse est désormais incluse dans le plan sectoriel en tant que réseau de base sur route communale ou privée.
72	Reutigen	TOW	1	24	La Glütschstrasse et la Simmentalstrasse à Reutigen sont désormais incluses dans le plan sectoriel en tant que réseau de base sur route communale ou privée.
73	Lenk, St. Stephan, Zweisimmen	TOW	1	28	Un nouveau couloir 94 est inclus dans le plan sectoriel afin de clarifier le tracé de l'itinéraire quotidien entre Zweisimmen et Lenk.

Régions : BBS = Biel/Bienne-Seeland, BM = Bern-Mittelland, EM = Emmental, JB = Jura bernois, OA = Haute-Argovie,  
OO = Oberland oriental, TOW = Thoun-Oberland occidental

Pour l'atlas, voir « Plan sectoriel pour le trafic cycliste : adaptation 2019, Version pour la procédure de corapport ».



## Anhang zum Mitwirkungsbericht: Beurteilung der Eingaben / Annexe au rapport sur les résultats de la procédure de participation : évaluation des requêtes

Die einzelnen Anliegen der Eingaben werden nach der Spalte "**Thema**" in folgender Reihenfolge beurteilt: Zuerst unter "*Allgemein*" solche, die den Sachplan Veloverkehr resp. die erfolgte Mitwirkung generell betreffen, anschliessend Anliegen zu den beiden neuen Elementen "*Vorrangrouten*" und "*Lokale Velolandrouten*", dann die beiden oft vorgebrachten Themen "*Mountainbikerouten*" und Elektrovers "E-Bikes". Anschliessend erfolgt die Sortierung der Anliegen entlang dem Sachplan Veloverkehr, zuerst zu den einzelnen Kapiteln "*Kap.*" 1 bis 5, dann zu Inhalten der Sachplankarte entlang den Atlasblättern "*Blatt*" 1 bis 35 und zuletzt zu den Anhängen "*Anhang*" 1 bis 6. Anliegen zu den geplanten Anpassungen "*Anp.*" 1 bis 37 werden auf dem entsprechenden Atlasblatt behandelt, ebenso Anliegen zu Objekten "*Obj.*" gemäss Anhang 1 des Sachplans, also zu den Korridoren und Netzlücken im Alltagsverkehr (*zweistellige Nummern*) und den Routenoptimierungen beim Freizeitverkehr (*dreistellige Nummern*).

Les différentes demandes reçues sont traitées par **sujet** dans l'ordre suivant : sous la rubrique « Généralités », les demandes concernant le plan sectoriel pour le trafic cycliste ou la procédure de participation en général ; les demandes portant sur les deux nouveaux éléments « Itinéraires prioritaires » et « Itinéraires locaux » ; les demandes liées aux « Itinéraires de VTT » et aux « vélos électriques », deux sujets fréquemment évoqués. Elles sont ensuite classées selon la structure du plan sectoriel pour le trafic cycliste, d'abord par chapitres (*chap.* 1 à 5), puis par contenus de la carte du plan sectoriel (de la *feuille* 1 à 35) et par annexes (*annexes* 1 à 6). Les demandes relatives aux adaptations prévues (*adapt.* 1 à 37) sont traitées sur la feuille de l'atlas correspondante, tout comme les demandes sur les objets (*Objet*) figurant à l'annexe 1 du plan sectoriel, c'est-à-dire les couloirs et les lacunes dans le réseau pour le trafic quotidien (*numéros à deux chiffres*) ainsi que les optimisations d'itinéraires pour le trafic de loisirs (*numéros à trois chiffres*).

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Aare Seeland mobil AG	Allgemein	Die Aare Seeland mobil AG (asm) hat keine Bemerkungen zu den Anpassungen 2019 am Sachplan Veloverkehr.	V	
Amt für Landwirtschaft und Natur, Jagdspektorat	Allgemein	Wir haben die Änderungen geprüft und dabei festgestellt, dass sie aus Sicht Wildtierschutz in keinem Widerspruch zu dem von uns gutgeheissenen Entwurf (Mitbericht JI vom 27.4.14) stehen. Aus diesem Grund können wir den Anpassungen 2019 am Sachplan Veloverkehr hiermit unsere Zustimmung erteilen.	V	
Amt für Landwirtschaft und Natur, Naturförderung	Allgemein	Zum Sachplan Veloverkehr wurde von der Abteilung Naturförderung bereits 2014 Stellung genommen, die darin formulierten Vorbehalte (resp. Ablehnungen) der geplanten Routen behalten ihre Gültigkeit. Bei den vorliegenden, geplanten Routenanpassungen müssen grundsätzlich aus Sicht des Naturschutzes zusätzlich folgende, auch allgemein gültige Einschränkungen berücksichtigt werden: In Inventarflächen (Feuchtgebiete, Trockenstandorte), im Gewässerraum (Ufervegetation) und in anderen geschützten Lebensräumen (Hecken, Lebensräume seltener Tier- und Pflanzenarten usw.) sind kein Routen- Aus- / Neubau, und keine Fundamente für Beschilderung zulässig (Art. 3 RPV, Art. 18 Abs. 1ter NHG). In Naturschutzgebieten ist grundsätzlich als Schutzziel „das Errichten von Bauten, Anlagen und Werken untersagt“ (jeweilige Regierungsratsbeschlüsse «RRB»). Falls Bauarbeiten in geschützten Lebensräumen / Naturschutzgebieten unbedingt notwendig wären: vorgängig Kontaktaufnahme mit Abteilung Naturförderung und Gesuch um Ausnahmebewilligung für Eingriffe in entsprechenden, nach Art 18jj NHG geschützten Lebensraum, zusammen mit Baugesuch einreichen.	B	In Kap. 4.1 wurden die verbildlichen Grundsätze dahingehend ergänzt, dass wenn von Widmungen oder Bauvorhaben zu Gunsten des Veloverkehrs besondere Naturwerte betroffen sind, das Amt für Landwirtschaft und Natur zustimmen muss.
Amt für Wald des Kantons Bern, Abteilung Naturgefahren	Allgemein	Die Änderungen sind in Bezug auf Naturgefahren nicht relevant, weshalb wir diesen zustimmen können.	V	
Archäologischer Dienst	Allgemein	Die konkrete Ausgestaltung wird auf Projektebene festgelegt und erst dann werden mögliche Auswirkungen auf archäologische Substanz abzuschätzen sein. Aus Sicht der Archäologie gibt es daher für die vorgesehenen Anpassungen im Sachplan keine Hinweise oder Anregungen.	V	

Kategorie: **B** = Berücksichtigt, **H** = Hinweis für Umsetzung, **K** = Kenntnisnahme, **Nb** = Nicht berücksichtigt, **N** = Nicht Gegenstand der Anpassung, **V** = Verzicht, Einverständnis /  
Catégorie : **B** = pris en compte, **H** = remarque pour la mise en œuvre, **K** = prise de connaissance, **Nb** = non pris en compte, **N** = pas l'objet de l'adaptation, **V** = renonciation, accord

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
BDP des Kantons Bern	Allgemein	Die BDP begrüsst grundsätzlich die Anpassungen des Sachplanes Veloverkehr. Velofahren hat nicht nur einen gesundheitlichen und sportlichen Effekt, sondern darf durchaus als grosses Potenzial betrachtet werden, um dem erhöhten Verkehrsaufkommen auf unseren Strassen speziell in Städten, grösseren Gemeinden und der Agglomeration entgegenzuwirken. Velofahren hat aber auch einen ökologischen Nutzen, nämlich zur Senkung von Abgasen und Stickoxiden. Weiter kann ein gutes und sicheres Velonetz auch ein Standortfaktor für einen fortschrittlichen und zeitgemässen Wohnkanton sein. Die vorliegenden Anpassungen sind für uns ein guter Weg, den Kanton Bern velomässig auf Kurs zu bringen.	V	
Berner Waldbesitzer BWB	Allgemein	Der Verband der Berner Waldbesitzer vertritt die Anliegen der 36'000 Waldeigentümer mit 176'000 Hektaren Wald im Kanton Bern. Wir vertreten die Interessen der Waldeigentümer auf nationaler und kantonaler Ebene eigenständig. Die Berner Waldbesitzer sind als Grundeigentümer von der geplanten Anpassung des Sachplans Veloverkehr stark betroffen.	K	
Berner Waldbesitzer BWB	Allgemein	Gerne sind wir bereit unsere Haltung zu Velorouten im Wald zu überprüfen, wenn Verfahren und Prozesse mit nachhaltigen, verunsicherorientierten Lösungen bezüglich Grundeigentum sowie den übrigen Waldeleistungen vorliegen und Rechtssicherheit hinsichtlich der Mehrbelastungen (durch Fahrrad und höhere Nutzerfrequenzen) geschaffen wurden.	K	Dazu kann die Strategie Freizeit im Wald beitragen, über die das Amt für Wald 2019 eine Anhörung durchgeführt hat.
Berner Waldbesitzer BWB	Allgemein	Angesichts fehlender nachhaltiger und eigentumsverträglicher Lösungen im Wald fordern wir zu äusserster Zurückhaltung bei jeglicher Neuanlage von Velorouten auf und verlangen einen besseren Einbezug der Grundeigentümerinnen und -Eigentümer in das Verfahren. Insbesondere beantragen wir folgende Punkte im Sachplan zu berücksichtigen: - Vorrangrouten für den Veloverkehr im Wald sind auszuschliessen – Waldstrassen dienen primär der Waldbewirtschaftung. Der Ausbaustandard ist an den Ansprüchen der Waldbewirtschaftung auszurichten. - Die vorsorgliche Waldpflege sowie die Freihaltung des Lichtraumprofils darf unter keinen Umständen zu Lasten der Grundeigentümer gehen, wie im Strassengesetz des Kantons Bern vorgesehen. Für anfallende Sicherheitsmassnahmen müssen die Nutzniesser aufkommen. - Velorouten dürfen die Waldbewirtschaftung nicht behindern. Der Mehraufwand bei Bewirtschaftungsmassnahmen (Strassensperrungen, Umleitungen etc.) bzw. Bewirtschaftungseinschränkungen sind voll zu entschädigen. Die Entscheidungskompetenz zur Strassensperrung muss beim Bewirtschafter liegen. Die allfällige Signalisation von Umleitungen muss Sache der Betreiber des Velowegnetzes sein. - Mehrbelastungen durch die höhere Nutzerfrequenz (z. Bsp. Littering) sind voll zu entschädigen. - Kosten zur Aufhebung von Velorouten sind von den Velowegbetreibern zu tragen. - Die Zustimmung der Grundeigentümer ist Voraussetzung bei der Festlegung neuer Routen. Ansonsten muss von einer Verletzung der verfassungsrechtlichen Eigentumsgarantie ausgegangen werden.	B	Teilweise berücksichtigt. Velorouten werden auf Strassen signalisiert, die gewidmet resp. mittels Strassenplan nach Strassengesetz oder mittels Baubewilligung genehmigt sind. Die Anpassung bestehender Routen ist mit den Gemeinden, den Fachstellen und den Eigentümern zu klären. In Kap. 4.1 des Sachplans wurde der Grundsatz, dass bei Massnahmen auf Privatstrassen <i>inkl. Waldstrassen</i> betroffene Stellen und Eigentümer anzuhören sind, bezüglich Waldstrassen ergänzt und wie folgt erweitert: <i>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.</i> Ebenfalls in Kap. 4.1 wurde die Bedeutung von Waldstrassen für die Waldbewirtschaftung gestärkt: <i>Auf Waldstrassen hat der Veloverkehr temporäre Durchfahrtsbeschränkungen und Wegbeeinträchtigungen z. B. infolge Holzschlag oder Windwurf hinzunehmen.</i>
Berner Waldbesitzer BWB	Allgemein	Die Aufgabe der Waldbesitzer ist es, die Waldfunktionen auf Dauer sicher zu stellen. Die Erholungsfunktion ist mit dem gesetzlichen Betretungsrecht nach Art. 699 ZGB ein wichtiger Bestandteil davon. Die Nutzung des Waldes zur Erholung darf aber nicht zu Lasten der restlichen Waldfunktionen gehen. Bereits heute ist durch die steigende Erholungsnutzung in einigen Wäldern die nachhaltige Erfüllung der Waldfunktionen gefährdet. Mit der Festlegung von Velorouten wird örtlich eine Dominanz zu Gunsten einer einzigen Waldeistung geschaffen, welche unverhältnismässig ins Grundeigentum eingreift. Dies mit negativen Kollateraleffekten auf andere Waldeleistungen. Dabei ergeben sich folgende Problemstellungen und Eigentumsbeschränkungen: - Kommunale Velorouten werden durch die Einwohnergemeinden unterhalten. Durch den übernommenen Unterhalt kann gemäss Art. 13 SG eine Widmung und somit ein unverhältnismässiger Eingriff in das Grundeigentum stattfinden. Wir lehnen diesen kategorisch ab. Waldstrassen wurden für den land- und forstwirtschaftlichen Bedarf gebaut und haben den Anforderungen der Land- und Forstwirtschaft zu genügen. Es ist auszuschliessen, dass die Grundeigentümer z.B. bei Waldstrassen und Flurwegen zu einem vermehrten bzw. erhöhten Unterhalt verpflichtet werden können. Durch die Unterhaltsregelung im Kanton Bern müssen Grundeigentümer allerdings mit Mehrkosten und Bewirtschaftungseinschränkungen bei der Festlegung von kommunalen Velorouten im Wald rechnen (vorsorgliche Waldpflege und Freihaltung Lichtraumprofil). - Velorouten führen zu vermehrtem Besucheraufkommen. Die Erfahrung zeigt, dass sich dieses Aufkommen nicht nur auf die Velorouten beschränkt, sondern auf das gesamte angrenzende Waldgebiet wirkt (Ablenkungsnutzungen). Die kolla-	B	Teilweise berücksichtigt. Velorouten werden auf Strassen signalisiert, die gewidmet resp. mittels Strassenplan nach Strassengesetz oder mittels Baubewilligung genehmigt sind. Die Anpassung bestehender Routen ist mit den Gemeinden, den Fachstellen und den Eigentümern zu klären. In Kap. 4.1 des Sachplans wurde der Grundsatz, dass bei Massnahmen auf Privatstrassen <i>inkl. Waldstrassen</i> betroffene Stellen und Eigentümer anzuhören sind, bezüglich Waldstrassen ergänzt und wie folgt erweitert: <i>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.</i> Ebenfalls in Kap. 4.1 wurde die Bedeutung von Waldstrassen für die Waldbewirtschaftung gestärkt: <i>Auf Waldstrassen hat der Veloverkehr temporäre Durchfahrtsbeschränkungen und Wegbeeinträchtigungen z. B. infolge Holzschlag oder</i>

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		<p>teral stattfindenden Nutzungen - ausgehend von Velorouten - verursachen teilweise irreparable Schäden (Single Trails und dergleichen) und führen zu einer unverhältnismässigen Störung des Lebensraums und des Ökosystems Wald. Dabei bleiben die Kosten für die negativen Auswirkungen beim Grundeigentümer.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Beschilderung von Velorouten im Wald stellt in jedem Fall eine Bewirtschaftungsbehinderung und eine Bewirtschaftungseinschränkung dar. Erfahrungsgemäss werden Strassensperrungen aufgrund von Waldarbeiten von Velofahrern häufig missachtet, womit die Waldbewirtschaftung mit zusätzlichen Sicherheitsrisiken konfrontiert ist. Zusätzlich stellen Velowegweiser aufgrund der physikalischen Gegebenheiten der Waldbewirtschaftung ein Hindernis in der Bewirtschaftung dar, welches Mehraufwand verursacht. Bis heute ist dies nicht verursachergerecht gelöst.</li> <li>- Durch die Festlegung von offiziellen Velorouten wird auf einzelnen Streckenabschnitten eine einzige Nutzergruppe - die Velofahrer - bevorzugt. Dies führt nachweislich zu Konflikten mit anderen Nutzergruppen (Wanderer, Reiter, etc.).</li> <li>- Die Prozesse zur Aufhebung von Velorouten sind unverhältnismässig aufwendig und tragen dem dynamischen Ökosystem Wald zu wenig Rechnung. Einem Verzicht auf die Anlage von Velorouten ist deshalb Vorrang zu geben.</li> </ul> <p>Wir halten fest, dass mit der Festlegung von Velorouten auf Waldstrassen Eigentumsbeschränkungen anfallen, denen die Grundeigentümer zu keinem Zeitpunkt zustimmen konnten. Offizielle Velorouten im Wald stellen eine Übervorteilung einer einzigen Waldfunktion - die Erholungsfunktion - sowie einer einzigen Nutzergruppe mit nachweislich negativen Auswirkungen auf die übrigen Waldfunktionen dar. Der Unterhalt auf kommunalen Strassen ist im Kanton Bern nicht verursachergerecht geregelt und kann daher zu unverhältnismässigen Eingriffen in die verfassungsrechtliche Eigentumsgarantie führen. Auf die Anlage von neuen Velorouten im Wald ist deshalb zu verzichten und bei bestehenden Velorouten ist die Aufhebung zu prüfen. In jedem Fall sind bestehende und ggf. neu zu erstellende Velorouten über Verfahren zu sichern, die es dem Waldbesitzer ermöglichen, die Eigentümerrechte auf dem Rechtsweg durchzusetzen.</p>		Windwurf hinzunehmen.
Berner Wanderwege	Allgemein	<p>Die verfügbaren Landressourcen in der Schweiz sind knapp und die Platzverhältnisse, insbesondere in den Agglomerationen, oft sehr eng. Damit ist es unausweichlich, dass Velorouten auf Wanderwege treffen, sei dies punktuell oder linear. Wir sind grundsätzlich der Meinung, dass das Prinzip der Verkehrstrennung angestrebt werden muss. Beim Veloalltagsverkehr (inkl. Vorrangrouten) ist das zwingend. Aber auch die gemeinsame Nutzung der Weginfrastruktur mit dem Velofreizeitverkehr ist möglichst zu vermeiden. Das vor allem auch im Hinblick auf die stetige Zunahme der E-Bikes. Die damit zunehmende Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den Fussgängern und den Velofahrenden erhöht das Unfallrisiko erheblich. Zudem führt die Koexistenz zu einer Abnahme des Erholungswertes - und das für beide Benutzergruppen. Auf Strecken auf denen eine gemeinsame Routenführung unausweichlich ist, muss die Wegbreite der Frequenz der Benutzenden angepasst werden. Eine Mindestbreite von 3 m ist aber in jedem Fall notwendig. Der gemeinsam benutzte Wegabschnitt muss übersichtlich sein, so dass jederzeit ein gefahrloses Kreuzen möglich ist. Gemäss dem vorliegenden Entwurf soll das Veloroutennetz gezielt weiterentwickelt werden. Während die Alltagsrouten das Wanderwegnetz wenig tangieren, wenn doch ist für den betroffenen Wanderwegabschnitt Ersatz zu leisten (Art. 7. FWG), sieht es bei den Freizeitrouten anders aus. So ist dem Sachplan zu entnehmen, dass z.B. die Aareroute näher an den Flusslauf gelegt werden soll. Das kann zu Konflikten mit dem Wanderwegnetz führen. Grundsätzlich sind die Berner Wanderwege frühzeitig in die Planung von Umlegungen oder Neuanlagen von Velorouten miteinzubeziehen, wo Wanderwege betroffen sind. Eine generelle Verbesserung der Qualität des Wander- und Velotourismus im Kanton Bern kann nur erzielt werden, wenn die Weiterentwicklung des Veloroutennetzes nicht zu Lasten des Wanderwegnetzes erfolgt. Bei der Planung von neuen Velorouten ist daher besonders auf die zunehmende Benützung der Velofreizeitrouten durch E-Bikes zu achten. Bei einer gemeinsamen Benutzung muss die Weginfrastruktur sicherheits- und unterhaltsmässig entsprechend angepasst werden. Dazu dürfen Wege mit einer natürlichen Wegoberfläche nicht mit einer, gemäss der Verordnung über Fuss- und Wanderwege FWV, Art. 6, ungeeigneten Wegoberfläche versehen werden.</p>	<b>H</b>	
Bernmobil	Allgemein	<p>BERNMOBIL begrüsst eine koordinierte Velonetzplanung im Kanton Bern. Bei der Planung und Ausführung der Massnahmen gilt es, eine optimale Abwägung zwischen den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (öV, Langsamverkehr und MIV) vorzunehmen. Bei Massnahmen, welche Auswirkungen auf das Liniennetz von BERNMOBIL haben, ist BERNMOBIL bei der Ausarbeitung der Projekte unbedingt frühzeitig einzubeziehen.</p>	<b>H</b>	

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Burgergemeinde Bern	Allgemein	Wir unterstützen die Bemühungen, den Veloverkehr und das Veloland Schweiz weiterzuentwickeln. Der Sachplan beabsichtigt Routen überall dort, wo dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist, auf verkehrsarme und landschaftlich reizvolle Wege zu legen. Dies trägt sicherlich zur Attraktivität der Routen bei. Dabei scheint uns eine ungehinderte, störungsfreie und ungefährliche Nutzung der Velowege als wichtig. Als betroffene Grundeigentümerin im Raum Bern möchten wir jedoch Bedenken anbringen. Die Erfahrungen im Alltag unseres Forstbetriebs zeigen, dass der Erholungsdruck in den stadtnahen Wäldern schon heute sehr hoch ist. Die Störungen des Lebensraums und des Ökosystems sind heute auch schon beträchtlich und sie werden mit dem zusätzlichen Veloverkehr noch weiter zunehmen. Das Konfliktpotential zwischen den Anspruchsgruppen wird weiter erhöht. Dazu kommen die Erschwernisse und die Mehrkosten in der Waldbewirtschaftung (Behinderung durch Signalisation, Gefahrenpotential bei Holzereiarbeiten, unterschiedliche Anforderungen Waldweg - Veloweg, Littering usw. Deswegen lehnen wir jegliche Velorouten durch die burgerlichen Wälder ab. Zudem bestehen überall zumutbare Fahrrouten ausserhalb des Waldes. Dem beiliegenden Plan können Sie entnehmen, wo die Strecken angedacht sind.	Nb	Vgl. jedoch unter Ziffer 4.3 oben erläuterte Ergänzungen der Grundsätze bezüglich Wald und Waldstrassen in Kap. 4.1 des Sachplans. Gemäss der Strategie Freizeit im Wald, Anhörung, Amt für Wald, 2019 fällt das Radfahren auf Wegen unter das freie Betretungsrecht gemäss Art. 699 ZGB. Velorouten werden auf Strassen signalisiert, die gewidmet resp. mittels Strassenplan nach Strassengesetz oder mittels Baubewilligung genehmigt sind.
Commune de Plateau de Diesse	Allgemein / Généralités	Selon votre demande par courrier du 3 septembre 2019, notre commune a examiné les adaptations. Par le présent courriel, nous vous informons que la Commune mixte de Plateau de Diesse n'a aucune remarque particulière à formuler.	V	
Conseil des affaires franco-phones de l'arrondissement de Biel/Bienne (CAF)	Allgemein / Généralités	Le CAF limite ses prises de position aux aspects concernant la langue, la formation et l'identité culturelle. Il prend donc connaissance des adaptations du plan sectoriel, sans commentaire sur les aspects qui n'ont pas de lien avec la langue. Même si cela ne fait pas directement l'objet de la présente adaptation du plan sectoriel, nous vous remercions de veiller au respect du bilinguisme officiel dans l'arrondissement administratif de Biel/Bienne, y compris dans la signalisation des chemins et voies réservés au trafic cycliste.	H	Danke für den Hinweis, den wir bei der Umsetzung gerne berücksichtigen. / Merci pour cette remarque, dont nous tiendrons volontiers compte lors de la mise en œuvre.
Conseil du Jura bernois	Allgemein / Généralités	Après avoir pris connaissance des documents de consultation, le CJB approuve le plan sectoriel 2019 pour le trafic cycliste. Il est important de souligner les efforts consentis en matière de développement d'infrastructures dédiées à la mobilité douce, en particulier pour le trafic cycliste. En effet, nous remarquons que les démarches progressent de manière générale dans le Jura bernois ; nous pouvons par exemple relever les travaux dans le vallon de Saint-Imier qui vont sensiblement améliorer la sécurité des usagers sur ce tronçon. L'étude prévue entre Tramelan et Tavannes est également à souligner. Finalement, il est important d'insister sur la nécessité d'adapter les bases légales afin que le réseau cantonal puisse intégrer les itinéraires de VTT, en plein essor depuis quelques années avec notamment l'arrivée sur le marché du vélo électrique.	V	Bezüglich Mountainbike (MTB): Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Der Ball liegt somit aktuell beim Grossen Rat. / Concernant les VTT : en adoptant la motion 250-2019, le Conseil-exécutif laisse entrevoir dans sa réponse une adaptation de la loi sur les routes visant à attribuer la fonction de réseau cantonal à d'importants itinéraires de VTT. La balle est donc dans le camp du Grand Conseil.
Dritte	Allgemein	Es freut uns, dass aus dem Volksauftrag zum Langsamverkehr doch konkrete Absichten ersichtlich werden - hier ist aber Gas geben sehr erwünscht und dringend. Wir beschränken uns auf die Betrachtung in unserem Perimeter, da ohne genaue Kenntnis der örtlichen Verhältnisse eine kantonsweite Beurteilung anmassend wäre. Die Pläne (Karten) sind ohnehin nicht einfach zu lesen, und wer selber Rad fährt, kann sich eher ein Urteil bilden. Neu im Sachplan gibt es nun Vorrangrouten und Velolandrouten. Wir hoffen nicht, dass dadurch andere Projekte zurückgestellt werden und berufen uns gerne auf die telefonische Aussage von Herrn Muheim vom 18.9.19, dass dies keinen Einfluss habe.	K	
Dritte	Allgemein	Mit Interesse habe ich vom Mitwirkungsverfahren Sachplan Veloverkehr 2019 gelesen. Als begeisterte Radfahrerin von verschiedenen Velos (Rennrad, Querverlo, E-Bike, E-Bike) aber auch als Autofahrerin möchte ich mich herzlich bedanken, dass sich in Sachen Radwege offenbar etwas bewegt. Als Verkehrsteilnehmerin auf 2 Rädern erlebe ich die Verkehrssituation, so wie sie für Radfahrende z.B. im Kanton Luzern oder auch in Deutschland gestaltet wird, als äusserst hilfreich und sinnvoll - auch für Autofahrende. Velowege sind hier gut sichtbar abgegrenzt und die Vortrittsituationen sind einheitlich, klar und sicher geregelt. Die Details auf den aufgeschalteten Plänen zu studieren ist sehr zeitintensiv und die Situationen sind teilweise komplex. Grundsätzlich wäre aus meiner Sicht eine Veränderung/ein Ausbau der Velowege, wie sie in den beiden von mir vorgenannten Regionen realisiert worden ist, wo immer möglich und finanzierbar, anzustreben.	K	



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kate- gorie / Caté- gorie	Beantwortung / Réponse
Dritte / Tiers	Allgemein / Généra- lités	Construire un réseau cycliste est une bonne chose mais... les intérêts des cyclistes devraient être mis en balance avec l'intérêt général et pas leur seul égoïsme comme ce fut hélas le cas à Bienne à la jonction Mett-Madretsch (feux rouges alors qu'avant deux bus pouvaient croiser !). Ecœuré par les méthodes de salauds mise en œuvre à cet endroit j'ai quitté Bienne, car cela représente une ségrégation honteuse de mon ex-quartier de la Ville. A adapter ceci en mentionnant l'intérêt général et des automobilistes mais aussi des piétons incommodés par la circulation cycliste sur les trottoirs. 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 classe (cf. art. 46 LR). Si, par l'entrée en force de plans conformément au chap. 2.6.1, des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal sont peuvent être déplacés sur des routes.	<b>K</b>	
Dritte	Allgemein	Vorrangrouten: Sehr gute Massnahme. Sichere und schnelle Verbindungen für Pendler- und Alltagsverkehr: Bitte dort definieren, wo sie nötig und nützlich sind, und nicht dort, wo sie sich am einfachsten realisieren liessen. Netzlücken schliessen: Dringliche Massnahme(n). Tempo-30-Zonen: Sollten uneingeschränkt für Velowege (auch Vorrangrouten) benutzt werden können, allerdings für mehr Sicherheit ohne Poller, Verengungen u. a. Hindernisse. Lokale Velolandrouten: Die «Vereinheitlichung» mit den regionalen und nationalen Radwegen scheint uns sinnvoll. MTB-Routen: Der Entscheid für separate Klassifizierung ist aus unserer Sicht richtig und zweckmässig. Anpassungen 25, 26, 27 und 31: Alles ok.	<b>V</b>	
Dritte	Allgemein	Im Sachplan 2014, Anhang 2, S. 9 ff, hat es noch eine Liste der Priorisierungen und Realisierungshorizonte gegeben. im Sachplan 2019 ist nichts zu finden. Wie sieht die neue Liste aus?	<b>N</b>	Die Eingabe kann nicht nachvollzogen werden. Weder im Sachplan Veloverkehr 2014 noch in seinem Vorgänger, dem kant. Richtplan Veloverkehr 2004 finden wir eine Seite 9 im Anhang 2. Der Verzicht auf die Wiedergabe von Koordinationsständen (Vororientierung, Zwischenergebnis, Festsetzung) hat keinen Einfluss auf die Priorisierungen. Die Massnahmenplanung erfolgt primär mit den RGSK und Agglomerationsprogrammen (AP).
Dritte	Allgemein	I Allgemeines 1. Es darf erwartet werden, dass die kantonale Richtplanung die Mobilitätsbedürfnisse der gesamten Bevölkerung berücksichtigt und dass die vorhandenen Ressourcen gerecht verteilt werden. Es darf nicht sein, dass die die am lautesten schreien, am besten bedient werden. Voraussetzung für eine unvoreingenommene Planung ist eine möglichst präzise Erfassung des Ist-Zustandes und der vorgängigen Entwicklung, sowie eine realistische Beurteilung der Zukunft. 2. Betreffend Sicherheit ist eine Analyse des zum Einsatz kommenden Rollmaterials, baulicher Gegebenheiten und regulativer Massnahmen von Bedeutung. Grundsätzlich sollten Massnahmen zum Schutze der schwächsten Verkehrsteilnehmer (Kinder, Senioren, nicht-motorisierte Radfahrer) die höchste Priorität haben. Statistische, die Mobilität betreffende Erhebungen sollten zweckdienlich organisiert und ausgewertet werden, und dürfen den Bürgern nicht vorenthalten werden. 3. Raum- und Richtplanungen sowie die Bereitstellung finanzieller Ressourcen schaffen Spannungsfelder zwischen Anliegen der Allgemeinheit und Rechten von Bürgern. In einer Demokratie kommt der sorgfältigen Abwägung der Interessenlagen und einer allfälligen Abgeltung zur Kompensation von materiellen Einbussen grosse Bedeutung zu. II. Details 1. In den vorgesehenen Anpassungen fehlt eine umfassende Analyse des Ist-Zustandes des Langsamverkehrs. Wenn im 2. Weltkrieg die Lebensmittelverteilung gut geklappt hat, so vor allem deshalb, weil der Ist-Zustand der Versorgung gut analysiert wurde und die Zuteilung der Lebensmittel auf realistischen Grundlagen beruhte. Zum Mobilitätsbedürfnis von Radfahrern wird auf Seite 13 der Anpassungen auf die Mikrozensus 2005, 2010 und 2015 verwiesen, ohne dass klar ersichtlich ist, was damals Sache war: wieviele Radfahrer, welchen Anteil am Gesamtverkehr, Altersverteilung etc.. Man müsste auch an Hand von Beispielen dartun, wie es heute in urbanen, ländlichen oder touristischen Gebieten aussieht. Es fehlen auch präzise Angaben über das Aufkommen "langsamer" und "schneller" E-Bikes, sowie anderer Fortbewegungsmittel. Gar keine Angaben finden sich über das saisonale Mobilitätsbedürfnis der verschiedenen Teilnehmer im Langsamverkehr. Ohne präzisere Angaben über die bisherige Entwicklung des Langsamverkehrs und den Ist-Zustand	<b>K</b>	Zum Mobilitätsverhalten im Allgemeinen und der Entwicklung des Veloverkehrs im Besonderen finden sich unter "www.bvd.be.ch -> Mobilität & Verkehr -> Verkehrskoordination -> Grundlagen Mobilität" detaillierte Auswertungen zum Mikrozensus 2015 sowie die "Zusatzauswertung Veloverkehr".

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		<p>dürfte es schwierig sein, Mobilitätsbedürfnisse des Langsamverkehrs im Rahmen derjenigen der Gesamtbevölkerung gerecht einzubetten,</p> <p>2. Sicherheit. In den Anpassungen fehlen klare Definitionen der "langsamen" und "schnellen" E-Bikes. Es kann nicht sein, dass letztere zum Schreck aller andern Verkehrsteilnehmer zum Teil wie Raubritter den Strassenraum verunsichern und wenn möglich nicht einmal für ihr inakzeptables Verhalten gebüsst werden. Es erschiene angebracht, wenn alle Verkehrsteilnehmer für Übertretungen nach einheitlichem Tarif gebüsst würden. Es kann auch nicht sein, dass Fussgänger- und Wanderwege die von Kindern, Senioren und ganzen Familien inkl. Hunden benutzt werden, wegen E-Bikern unfallträchtig werden. Es braucht klare Trennungen, z.B. von Fuss- und Velowegen! Es darf auch nicht sein, dass Unklarheiten betr. Vortrittsrechten (Velobahnen/Vorrangrouten) geschaffen werden. Schliesslich müsste auch verbindlich eine gute Beleuchtung kritischer Punkte (Fussgängerstreifen, Kreuzungen, Signalisationen etc.) geregelt werden.</p> <p>3. Juristische und finanzielle Aspekte. Masshalten erscheint angebracht: interkantonale Vorrangrouten (Velobahnen mit besonderen Vortrittsrechten) sollten kritisch hinterfragt werden. Sind sie wirklich nötig und dringlich? Auch die Schaffung von Korridoren, d.h. vorsorgliche Verfügungsbeschränkungen, wenn möglich für unbestimmte Zeit, sind zu hinterfragen. Die Auseinandersetzung mit den vorgelegten, geplanten Anpassungen 2019 am Sachplan Veloverkehr bedürfte einer viel eingehenderen Beurteilung, dafür fehlt leider die Zeit.</p>		
Entwicklungsraum Thun ERT	Allgemein	<p>Der ERT hat die Unterlagen insbesondere mit der regionalen Velonetzplanung, die im Sommer 2019 abgeschlossen und anfangs Oktober beim kantonalen Tiefbauamt (TBA) eingereicht wurde, geprüft. Wir möchten Ihnen die Ergebnisse dieser Prüfung und die daraus resultierenden Anträge in den folgenden Abschnitten darlegen. Die regionale Velonetzplanung ERT wurde von 2018 bis 2019 erarbeitet. Zur Sicherstellung der kantonalen Anforderungen wurde die Planung seitens Kantons sowohl durch das TBA und den Oberingenieurkreis I (OIK I) begleitet. Das regionale Netz verläuft hauptsächlich auf Kantonsstrassen und Velo-Alltagsrouten von kantonomer Netzfunktion. Dort wo zweckmässig, wurde davon abgesehen (Prinzip der Verhältnismässigkeit). Die Nachführung der Velo-Alltagsrouten im SVV ist an und für sich parallel zur Erarbeitung der regionalen Velonetzplanung ERT erfolgt. In diesem Zusammenhang hat der ERT überprüft, ob diese Nachführung komplett erfolgt ist. Ausserdem stellt der SVV gemäss Kapitel 2.2 die Velonetze der Regionen informativ dar. Die Anträge des ERT finden Sie im Anhang der Stellungnahme.</p>	K	
Gemeinde Meikirch	Allgemein	<p>Der Gemeinderat steht dem Sachplan Veloverkehr grundsätzlich sehr positiv gegenüber und freut sich, dass nach der 4V-Methodik und im Bereich Umwelt mit diesem Projekt und dessen Umsetzung ein grosser Beitrag geleistet werden kann. Er begrüsst insbesondere, dass die Gesamtüberarbeitung die Stossrichtung der Mobilitätsstrategie 2040 (in Arbeit) aufnimmt und wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit im Bereich des Veloverkehrs beiträgt. Besonders hervorzuheben sind aus unserer Sicht die Unterscheidungen zwischen Alltags- und Freizeitverkehr, wobei der Fokus im Sachplan auf den wichtigen Alltagsverkehr gerichtet wird, was zu einer Entlastung des MIV sowie des öffentlichen Verkehrs führen kann. Überzeugend sind die dargelegten Bemühungen, die Velowege über die Gemeinden hinaus bis überkantonale zu vernetzen - und dafür auch entsprechend breit abgestützte Abklärungen und Abgleiche vorzunehmen. Die grosse Herausforderung wird sein, Velowege auf bereits bestehenden Strassenabschnitten sicherer zu machen bzw. neue Trassen zu bauen (Spannungsfeld Kosten versus Sicherheit).</p>	K	
Gemeinde Seftigen	Allgemein	<p>Grundsätzliches: Anlässlich des Workshops vom 21. November 2018 hat unser Gemeindevertreter bereits die Bemerkungen der Gemeinde in die Diskussion eingebracht. Wir stellen fest, dass entgegen der Aussage im Begleitbrief "Ihre Anliegen und Bedürfnisse wurden so weit wie möglich berücksichtigt" unsere Bemerkungen kaum eingeflossen sind. Verlagerungspotenzial: Der Vernehmlassungsentwurf stellt ein "grosses Verlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das Velo" fest. Nach wie vor schätzen wir das Verlagerungspotenzial in unserer Gemeinde als klein ein. Begründung: Die Anreise zum Arbeitsort mit dem Velo ist nur für einen Teil der Berufstätigen möglich und von verschiedenen Faktoren abhängig (Topografie Arbeitsweg, Witterung, Mitnahme von Material zum Arbeitsort, etc.). In Seftigen steht ein hervorragendes öV Angebot zur Verfügung, welches von vielen Seftigern und auch Bewohnern aus umliegenden Gemeinden rege genutzt wird. Der öV ist in diesem Sinn ein starker Mitbewerber zur Nutzung des Velos für den Arbeitsweg. (Analoge Stellungnahme Entwicklungsraum Thun.)</p>	K	
Gemeinde Spiez	Allgemein	<p>Mit den geplanten Anpassungen des SVV, insbesondere mit den neuen Elementen „Vorrangrouten“, „lokale Velolandrouten“ und die Absicht, Mountainbikerouten als informative Darstellung in die SW aufzunehmen, können wir uns grundsätz-</p>	K	

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		lich einverstanden erklären. Zu diesen Themenfelder hat sich der ERT in ihrer Stellungnahme vom 9. Oktober 2019 ausführlich geäußert, die wir vollumfänglich stützen können.		
Gemeinde Spiez	Allgemein	Wir haben die Unterlagen geprüft und diese insbesondere mit der regionalen Velonetzplanung Entwicklungsraum Thun (ERT), die bekanntlich im Sommer 2019 abgeschlossen und anfangs Oktober ebenfalls beim kantonalen Tiefbauamt (TBA) eingereicht wurde, verglichen. Die regionale Velonetzplanung ERT wurde von 2018 bis 2019 erarbeitet. Der Gemeinderat nahm zu dieser regionalen Planung in seinem Schreiben vom 25. April 2019 an die Geschäftsstelle ERT ausführlich Stellung.	K	
Gemeinde Spiez	Allgemein	Wir stellen fest, dass es für eine Gemeinde zum Teil schwierig nachzuvollziehen ist, welche Routen in welche Planungen definitiv aufgeführt werden und welche Behörden bzw. Instanzen die Prioritäten letztendlich festlegen (Doppelpurigkeiten?). Die Rückmeldungen von Seiten ERT zu unseren Eingaben, welche unter anderem in Rücksprache mit dem zuständigen Oberingenieurkreis erfolgten, fielen aus unserer Sicht teilweise eher dürftig aus. Mehrheitlich erfolgte die Antwort, dass der Kanton keinen Handlungsbedarf sieht und die Gemeinde aufgefordert wird, einen Nachweis mittels Analyse gemäss der Arbeitshilfe „Standards Kantonsstrassen“ durchzuführen. Diese betreffen insbesondere zwei Kantonsstrassen, nämlich die stark frequentierten Simmental- und Krattigstrasse, wo wir gemeinsam mit der IG Velo Region Spiez (heute Pro Velo Region Thun) bei den wiederkehrenden Überprüfungen des Sachplanes Velo/früher Richtplan Veloverkehr den Handlungsbedarf bei den kantonalen Instanzen mit Begründungen angemeldet haben. Kantonsstrassen (Handlungsbedarf): Die Krattig- wie die Simmentalstrasse wurden gemäss Rückmeldung des ERT als „Alltagsrouten“ aufgenommen, wobei die Krattigstrasse als Strasse mit Schwachstellen definiert ist.	K	
Gemeinde Beatenberg	Allgemein	Der Gemeinderat Beatenberg hat an seiner Sitzung vom 14. Oktober 2019 die Anpassungen geprüft und seinerseits ohne Anpassungswünsche und Änderungsvorschläge gutgeheissen.	V	
Gemeinde Ferenbalm	Allgemein	Hiermit teilen wir Ihnen mit, dass der Gemeinderat Ferenbalm bezüglich der im Betreff genannten Mitwirkung keine Mitwirkungseingaben beschlossen hat.	V	
Gemeinde Guggisberg	Allgemein	Zu den geplanten Anpassungen am kantonalen Sachplan Veloverkehr hat die Gemeinde Guggisberg keine Anmerkungen.	V	
Gemeinde Gurzelen	Allgemein	Da Gurzelen nur sehr minim davon betroffen ist, verzichtet der Gemeinderat auf die Mitwirkung.	V	
Gemeinde Huttwil	Allgemein	Gemäss internen Besprechungen haben wir keine Einwände.	V	
Gemeinde Ostermundigen	Allgemein	Die Gemeinde verzichtet auf eine Eingabe.	V	
Gemeinde Roggwil	Allgemein	Die geplanten Anpassungen am kantonalen Sachplan Veloverkehr vom 03.12.2014 werden zur Kenntnis genommen.	V	
Gemeinde Rubigen	Allgemein	Die Gemeinde verzichtet auf die Mitwirkung bei den geplanten Anpassungen 2019 am Sachplan Veloverkehr.	V	
Gemeinde Seeberg	Allgemein	Die unsere Gemeinde betreffenden Anpassungen haben wir geprüft. Diese sind für uns nachvollziehbar und werden deshalb unterstützt. Auf eine Mitwirkungseingabe wird deshalb verzichtet.	V	
Gemeinde Unterseen	Allgemein	Der Gemeinderat Unterseen hat die geplanten Anpassungen am Sachplan Veloverkehr an seiner Sitzung vom 30. September 2019 zur Kenntnis genommen. Er verzichtet auf eine diesbezügliche Mitwirkung (Eingabe).	V	
Gemeinde Fraubrunnen	Allgemein	Die Gemeinde Fraubrunnen verzichtet auf eine Eingabe.	V	
Grüne Kanton Bern	Allgemein	Neuste Forschungsergebnisse zeigen, dass gut ausgebaute und abgetrennte Velowege die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht ( <a href="https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140518301488">https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140518301488</a> , <a href="https://www.youtube.com/watch?v=YwYeNz1jCkM">https://www.youtube.com/watch?v=YwYeNz1jCkM</a> ). Die Grünen fordern deshalb, dass der Kanton Bern in Zukunft, wenn immer möglich getrennte Velowege baut und auf Kosten der vom miV beanspruchten Flächen geht.	H	

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Grüne Kanton Bern	Allgemein	Der Regierungsrat hat dem Parlament im Jahr 2020 einen mehrjährigen Massnahmenplan mit den notwendigen Ressourcen vorzulegen, der aufzeigt mit welchen finanziellen und personellen Mitteln die Beseitigung der festgestellten Schwachstellen und Netzlücken im Veloverkehrsnetz «forciert» umgesetzt werden.	N	Im Kanton Bern erfolgt die Massnahmenplanung primär im Rahmen der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) und den Agglomerationsprogrammen (AP).
Grüne Kanton Bern	Allgemein	Leider erreicht der Kanton Bern die in der Gesamtmobilitätsstrategie 2008 festgehaltenen Ziele im Bereich Veloverkehr (zusammen mit dem Fussverkehr) bei weitem nicht. Der Regierungsrat hat sich in dieser Strategie zur Förderung des Veloverkehrs mittels direkter, attraktiver und sicherer Verbindungen bekannt und eine gezielte Beseitigung von Schwachstellen und Netzlücken angekündigt. Und er hat als konkretes Ziel formuliert: «Dank geeigneter Massnahmen wird ein zunehmender Teil aller Wege in Städten und Agglomerationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.» Die Realität ist leider eine andere. Das Velo hat im Alltagsverkehr gemäss den Mikrozensus 2005 und 2010 Verkehrsanteile verloren. Bei den Kindern und Jugendlichen (6 bis 17 Jahre) sind im Kanton Bern die geradelten Verkehrsanteile gar dramatisch zurückgegangen. Der Mikrozensus 2015 zeigt mit einem leicht erstarkten Anteil des Veloverkehrs zwar eine zaghafte Wende, diese gilt jedoch nicht für alle Regionen. So zeigt etwa im Oberaargau die Tendenz auch 2015 weiter nach unten. Die Unfallzahlen und Unfallfolgen mit Personenschaden beim Velofahren steigen weiter an. Trotz tiefem Verkehrsanteil waren im letzten Jahr 41 Prozent aller Schwerverletzten auf den bernischen Strassen Velofahrende (inkl. Elektroveilos). Im Rahmen der Motion (225-2017) «Kantonale Velo-Offensive - mit einem umfassenden Förderprogramm und schnellen Velobahnen» wurde der Regierungsrat (Punkt 3) beauftragt zu prüfen, wie die Beseitigung der festgestellten Schwachstellen und Netzlücken im Veloverkehrsnetz «forciert» voranzutreiben ist. Wie in der Antwort der Regierung nachzulesen ist, sind dafür «zusätzliche Ressourcen» nötig: «Viele der festgestellten Schwachstellen und Netzlücken machen planungsintensive und kostenrelevante Vorhaben erforderlich.» Darum fordern die GRÜNEN vom Regierungsrat, dass er dem Parlament im Jahr 2020 einen mehrjährigen Massnahmenplan mit den notwendigen Ressourcen vorlegt, der aufzeigt mit welchen finanziellen und personellen Mitteln die Beseitigung der festgestellten Schwachstellen und Netzlücken im Veloverkehrsnetz «forciert» umgesetzt werden. Dabei soll der Regierungsrat quantitative, messbare Ziele und zeitliche Vorgaben aufzeigen und eine Erfolgskontrolle einführen. Die GRÜNEN werden dem Thema Veloförderung, nicht zuletzt auch unter dem Aspekt einer klimafreundlichen Mobilität hohe Priorität zu zumessen. Strategie und Ziele des Sachplans: Der Sachplan Veloverkehr hat die Aufgabe, die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern vom August 2008 zu konkretisieren. So muss sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr vergrössern. Dazu braucht es insbesondere sichere Wege und ein durchgehendes, attraktives Langsamverkehrsnetz. In der Gesamtmobilitätsstrategie 2008 ist festgehalten, dass der Veloverkehr (zusammen mit dem Fussverkehr) den drei zentralen Lösungsansätzen zur Behebung der Verkehrsprobleme «am besten» entspricht: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten. Der Regierungsrat hat sich in dieser Strategie zur Förderung des Veloverkehrs mittels direkter, attraktiver und sicherer Verbindungen bekannt. Er hat eine gezielte Beseitigung von Schwachstellen und Netzlücken angekündigt. Und er hat als konkretes Ziel formuliert: «Dank geeigneter Massnahmen wird ein zunehmender Teil aller Wege in Städten und Agglomerationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.» Konkrete Anträge und weitere Ausführungen zu diesen und anderen Punkten entnehmen Sie bitte unserer Beilage.	K	Vgl. Eingabe ProVelo.
Kanton Aargau	Allgemein	Ansonsten stellen wir fest, dass sich die verschiedenen geplanten Anpassungen nicht auf Belange im Kanton Aargau auswirken. Entsprechend haben wir keine weiteren inhaltlichen Bemerkungen. Wir wünschen Ihnen für die weiteren Arbeiten am Sachplan Veloverkehr viel Erfolg und freuen uns auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit.	V	
Kanton Luzern	Allgemein	Nach Durchsicht der Unterlagen stellen wir fest, dass keine Interessen des Kantons Luzern tangiert werden.	V	
Kanton Nidwalden, Amt für Raumentwicklung	Allgemein	Vielen Dank für die Einladung zur Mitwirkung über die geplanten Anpassungen 2019 am Sachplan Veloverkehr. Der Kanton Nidwalden wird dazu keine Eingabe machen.	V	
Kanton Wallis, Dienststelle für Raumentwicklung /	Allgemein / Généralités	Le plan sectoriel pour le trafic cycliste remanié nous est apparu clair et bien structuré, et nous saluons la qualité de celui-ci. Il suit, en particulier, le même objectif stratégique de collaboration supracantonale que celui fixé dans le Concept cantonal de développement territorial du canton du Valais, à savoir « Viser une collaboration au-delà des frontières communales, régionales, cantonales et nationales dans le domaine du tourisme ».	K	



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Canton du Valais, Service du développement territorial				
PostAuto AG	Allgemein	Wir haben den Mitwirkungsbericht aufmerksam gelesen und haben keine Einwände dagegen.	V	
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern SP Kanton Bern	Allgemein	Strategie und Ziele des Sachplans: Der Sachplan Veloverkehr hat die Aufgabe, die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern vom August 2008 zu konkretisieren. So muss sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr vergrössern. Dazu braucht es insbesondere sichere Wege und ein durchgehendes, attraktives Langsamverkehrsnetz. Aus Sicht des Veloverkehrs sind die folgenden zwei Entwicklungen unerfreulich: - Das Velo hat im Alltagsverkehr gemäss den Mikrozensus 2005 und 2010 Verkehrsanteile verloren. Bei den Kindern und Jugendlichen (6 bis 17 Jahre) sind im Kanton Bern die geradelten Verkehrsanteile gar dramatisch zurückgegangen. Mit einem leicht erstarken Anteil des Veloverkehrs zeigt der Mikrozensus 2015 zwar eine zaghafte Wende, diese gilt jedoch nicht für alle Regionen. So zeigt etwa im Oberaargau die Tendenz auch 2015 weiter nach unten. - Die Unfallzahlen und Unfallfolgen mit Personenschaden beim Velofahren steigen weiter an. Trotz tiefem Verkehrsanteil (rund 3.3 Prozent an der Tagesdistanz, rund 7 Prozent an der Tagesunterwegszeit) waren im letzten Jahr 41 Prozent aller Schwerverletzten auf den bernischen Strassen Velofahrende (inkl. Elektrovelos). Pro Velo fordert deshalb eine kantonale Velo-Offensive für eine nachhaltige Trendwende: Die Veloinfrastruktur muss massiv weiterentwickelt und attraktiver werden. Gleichzeitig muss das Velofahren sicherer werden. Die Ausrichtung der bernischen Strassennetz- und Investitionsplanung ist derzeit zu stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Um den Verkehr vom Auto aufs Rad zu verlagern, sind weitaus grössere Investitionen in die Veloinfrastruktur zu tätigen als dies heute getan wird. In Bezug auf den Sachplan Veloverkehr fordern wir insgesamt mehr Verbindlichkeit. So fehlen namentlich quantitative, messbare Ziele oder zeitliche Vorgaben, die bei einer Erfolgskontrolle überprüft werden können. Zusätzlich fehlen ein wirksames Controlling und eine damit einhergehende Kommunikation. Insbesondere verlangen wir, dass die neuen Vorrangrouten als höchste Ebene des Veloroutennetzes zu forcieren sind und bereits in die Erarbeitung bzw. Aktualisierung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte 2021 einfließen.	H	
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Allgemein	Es ist wünschenswert, dass in Zukunft die Daten zur Mitwirkung auch als Vektordaten zur Verfügung gestellt werden. Die Übersicht bei Blattschnitten ist in der aktuellen Dokumentation schwierig, Details können nur schwer oder gar nicht erkannt werden, Farbgebungen und Überlagerungen sind manchmal schwierig zu differenzieren. Stehen Vektordaten zur Verfügung, ist die Analyse einfacher und eindeutiger. Zudem kann als Hintergrundkarte eine bessere Basis als der UP5 hinzugezogen werden.	K	
Region Seeland.Biel/Bienne	Allgemein	Zur Zeit wird der Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland erarbeitet. Die Arbeiten werden durch ein Projektteam begleitet, in dem das kantonale Tiefbauamt durch die Fachstelle Velo und den OIK III vertreten sind. Ende August / Anfang September 2019 haben teilregionale Workshops stattgefunden, im Januar / Februar 2020 erfolgt die Mitwirkung und voraussichtlich im Juni 2020 soll die regionale Velonetzplanung durch die Mitgliederversammlung s.b/b beschlossen werden. Die Ergebnisse der Velonetzplanung fliessen ins zeitgleich erarbeitete RGSK 2021 / AP 4 ein. Da das regionale Velonetz erst im Entwurf vorliegt und noch nicht konsolidiert ist, können wir uns zurzeit nicht konkret zu den im Sachplan abgebildeten Velorouten mit kantonaler Netzfunktion äussern. Wir gehen davon aus, dass die im Rahmen des RGSK 2021 genehmigten Ergebnisse der regionalen Velonetzplanung bei nächster Gelegenheit in den Sachplan aufgenommen werden.	H	Aufgrund der laufenden regionalen Velonetzplanung der Region Seeland.Biel/Bienne werden in der vorliegenden Anpassung des Sachplans dort keine Änderungen vorgenommen. Nach Genehmigung der regionalen Velonetzplanung wird der Sachplan Veloverkehr entsprechend nachgeführt.
Region Seeland.Biel/Bienne	Allgemein	Nicht überall steht eine geeignete Alternativroute abseits der Kantonsstrasse zur Verfügung. Auf diesen Abschnitten müssen auf der Kantonsstrasse geeignete Massnahmen ergriffen werden, um auch dem subjektiven Sicherheitsempfinden gerecht zu werden. Dieser Handlungsbedarf deckt sich aber oftmals nicht mit den angewendeten „Referenzstandards auf Kantonsstrassen“. Die Geschwindigkeit des Mfz-Verkehrs ist häufig das grössere Problem für den Veloverkehr als die Verkehrsbelastung. Dies zeigen auch Auswertungen zu Velo-Unfällen. Im Seeland wurden in den letzten Jahren sehr viele Unfälle mit Velobeteiligung verzeichnet. Die vorgesehene Sachplananpassung sollte deshalb auch dazu genutzt werden, die Anwendung der „Referenzstandards Kantonsstrassen“ auf den Velorouten mit kantonaler Netzfunktion zu überprüfen und eine die Lösung zu finden, welche die Veloförderung besser unterstützt.	N	Eine allfällige Überprüfung der Standards Kantonsstrassen erfolgt unabhängig vom Sachplanverfahren.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Allgemein	Wir haben den Sachplan Veloverkehr mit der regionalen Velonetzplanung gemäss des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2. Generation (RGSK II, Genehmigungsversion 27. Oktober 2016, Ziffer 5.2.5, S. 130 ff.) abgeglichen. Auf der Basis der Dokumentation der Differenzen zwischen der regionalen Velonetzplanung und dem Sachplan Veloverkehr fand im Februar eine Sitzung zwischen dem TBA und der RKBM statt. Nach der Sitzung zur Bereinigung der Differenzen zwischen dem regionalen Velonetzplan gemäss RGSK II und dem Sachplan Veloverkehr hätte die RKBM vom TBA im Juli 2019 darüber informiert werden sollen, wie der Sachplan SVV angepasst wird. Diese Rückmeldung ist trotz mehrmaligem Nachfragen nie bei uns eingegangen und es fehlen uns Begründungen zu den folgenden regionalen Verbindungen, welche ohne Begründung nicht in den SVV aufgenommen wurden: Der Fachbereich Verkehr beantragt die Aufnahme der aufgeführten Verbindungen gemäss der regionalen Velonetzplanung in den Sachplan Veloverkehr. Sollten bestimmte Verbindungen nicht aufgenommen werden, beantragen wir eine schriftliche Erläuterung dazu. Weiter beantragt der Fachbereich Verkehr eine Sitzung mit dem TBA um die Zuständigkeiten bei der Planung von Routen und Massnahmen in der regionalen Netzplanung klar festzulegen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Ergänzungen gerne zur Verfügung.	H	Beurteilungen der einzelnen Verbindungen siehe unter den Kartenblättern 12 bis 19. Das TBA ist gerne bereit, sich diesbezüglich mit dem Fachbereich Verkehr der RKBM auszutauschen.
Schweizer Wanderwege	Allgemein	Die Schweizer Wanderwege erachten die Abstimmung zwischen den beiden Sachplänen Veloverkehr und Wanderrouthenetz für die Koordination des Velofahrens und Wanderns als zwingend und richtig. Bei Massnahmen an Velorouten, die Einfluss auf das Wanderwegnetz haben, ist der frühzeitige Einbezug der Berner Wanderwege schon in der Planungsphase unerlässlich. Bei Anpassungen von Wanderwegen, insbesondere ersatzpflichtigen Eingriffen nach Art. 7 des Fuss- und Wanderweggesetzes, bieten die Schweizer Wanderwege der kantonalen Fachstelle für den Langsamverkehr, dem Verein Berner Wanderwege sowie Gemeinden und weiteren Involvierten ihre Beratung und Unterstützung an. Grundsätzlich dürfen Anpassungen des Velonetzes nicht zu Qualitätsminderungen am Wanderwegnetz führen. Alltags-Velorouten sollen grundsätzlich getrennt von Wanderwegen geführt werden. Dies sichert den Erholungswert der Wanderwege und die uneingeschränkte Nutzbarkeit eines Veloweges, was v.a. auf Vorrangrouten ein Mehrwert für den Veloverkehr ist. Im Zuge der Entwicklung der E-Mobilität und damit höherer Frequenzen im Alltagsveloverkehr und Geschwindigkeiten auf den Wegen, muss auf Sicherheit und Störungsfreiheit auf Wanderwegen in besonderem Masse geachtet werden. Die gemeinsame Nutzung der Wanderwegeninfrastruktur mit dem Velofreizeitverkehr ist sehr sorgfältig zu planen. Ist eine getrennte Linienführung nicht umsetzbar, muss je nach Situation entschieden werden, ob eine Koexistenz möglich ist (Vgl. Positionspapier «Koexistenz Wandern und Velo/ Mountainbike». Schweizer Wanderwege/ bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung / Swiss Cycling / SchweizMobil / Schweizer Alpen-Club SAC / Seilbahnen Schweiz / Schweiz Tourismus. 2017). Wandernde haben auf Wanderwegen stets Vortritt. Gegenseitige Rücksichtnahme sollte die Regel sein. Bei gemeinsamer Nutzung der Wanderwegeninfrastruktur muss entsprechend ein angepasster Unterhaltsaufwand mit bedacht werden, was wiederum nicht dazu führen darf, naturnahe Wegoberflächen zu decken.	H	
Schweizer Wanderwege	Allgemein	Der vorliegende kantonale Sachplan stellt einen insgesamt guten und ausführlichen Plan für den Veloverkehr im Kanton Bern dar. Hinsichtlich der Zielsetzungen begrünnen die Schweizer Wanderwege im Besonderen, dass laut Fassung für die Mitwirkung - 1.3 / B85 Einbettung in die kantonale Richtplanung der Fassung des Sachplans für die Mitwirkung, der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs erhöht werden soll, indem attraktive und sichere Wegnetze geschaffen werden. Dabei schaffen die Sachpläne planerische Transparenz, was wiederum die frühzeitige Abstimmung der Planungen zwischen den raumwirksam tätigen Behörden von Bund, Kanton, Nachbarkantonen, Regionen und Gemeinden fördert; - 1.3 / B21 neben dem Bereich Freizeit- und Tourismusverkehr, der Kanton den Langsamverkehr als Feinerschliessung schwergewichtig in Agglomerationen fördert und dessen Einbezug in regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sowie Agglomerationsprogramme sicherstellt.	V	
SP Kanton Bern	Allgemein	Strategie und Ziele des Sachplans: Der Sachplan Veloverkehr hat die Aufgabe, die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern vom August 2008 zu konkretisieren. So muss der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden. Dazu braucht es insbesondere sichere Wege und ein durchgehendes, attraktives Veloverkehrsnetz. Mehr Verbindlichkeit und messbare Ziele im Sachplan: In Bezug auf den Sachplan Veloverkehr fordern wir insgesamt mehr Verbindlichkeit. So fehlen namentlich quantitative, messbare Ziele oder zeitliche Vorgaben, die bei einer Erfolgskontrolle überprüft werden können. Insbesondere verlangen wir, dass die neuen Vorrangrouten als höchste	K	Vgl. Eingabe ProVelo.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		Ebene des Veloroutennetzes zu forcieren sind und bereits in die Erarbeitung bzw. Aktualisierung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte 2021 einfließen. Konkrete Anträge dazu finden Sie in der Beilage. Kantonale Velo-Offensive für eine nachhaltige Trendwende: Damit die Entwicklung des Veloverkehrs in die beabsichtigte Richtung geht, fordert die SP Kanton Bern deshalb eine kantonale Velo-Offensive. Dies bedeutet eine massive Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur und eine Steigerung der Attraktivität des Veloverkehrs insgesamt. Gleichzeitig der Sicherheit des Veloverkehrs vermehrt ein Augenmerk geschenkt werden. Die Ausrichtung der bernischen Strassennetz- und Investitionsplanung ist derzeit zu stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Um den Verkehr vom Auto aufs Rad zu verlagern, sind weitaus grössere Investitionen in die Veloinfrastruktur zu tätigen als dies heute getan wird.		
SP Region Bern-Mittelland	Allgemein	Der Sicherheit im Strassenverkehr ist besondere Beachtung zu schenken. Die hohen Unfallzahlen bei Velofahrenden zeigen den enormen Handlungsbedarf auf. Bei der Strasseninfrastruktur muss die Sicherheit der Velofahrenden ein grösseres Gewicht bekommen. Dazu muss vermehrt auf eine baulich abgetrennte Infrastruktur für den Veloverkehr gesetzt werden. Die Schliessung der zahlreichen im Sachplan aufgezeigten Netzlücken muss mit hoher Priorität vorangetrieben werden. Dazu gehört insbesondere auch die Langsamverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse, die auch eine wichtige Lücke im regionalen Velowegnetz schliessen würde.	H	
SP Region Bern-Mittelland	Allgemein	Die SP Region Bern-Mittelland unterstützt die Anpassungen des Sachplans Veloverkehr grundsätzlich. Wir fordern aber, dass der Ausbau der Veloinfrastruktur mit einer höheren Priorität vorangetrieben wird und dafür mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden. Der Sachplan muss eine höhere Verbindlichkeit erhalten und durch messbare Ziele und zeitliche Vorgaben ergänzt werden, deren Erreichung mit einer Erfolgskontrolle zu überprüfen ist. Auch die oft verwendete Terminologie («soweit technisch machbar», «grundsätzlich», «weitgehend») ist zu vage und muss verbindlicher sein. Zentral ist, dass die Veloinfrastruktur unterbrechungsfrei ausgestaltet wird - heute enden Velostreifen oft ausgerechnet dort, wo es besonders gefährlich ist. Der Fuss- und Veloverkehr muss entflechtet werden, auf Mischverkehrsflächen ist möglichst zu verzichten.	K	Vgl. Eingabe Pro Velo.
SP Stadt Bern	Allgemein	Velo(haupt)routen auf Kantonsstrassen in der Stadt Bern: Gemäss Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern werden einige Velo(haupt)routen auf Stadtgebiet auf Kantonsstrassen geführt. Der Kanton muss dabei sicherstellen, dass die Standards des Masterplans für Velo(haupt)routen auch auf Kantonsstrassen eingehalten werden, um eine unterbrechungsfreies Veloroutennetz mit einheitlichem Ausbaustandard zu gewährleisten. Der Sicherheit im Strassenverkehr ist besondere Beachtung zu schenken. Die hohen Unfallzahlen bei Velofahrenden zeigen den enormen Handlungsbedarf auf. Bei der Strasseninfrastruktur muss die Sicherheit der Velofahrenden eine hohe Priorität erhalten. Dazu muss vermehrt auf eine baulich abgetrennte Infrastruktur für den Veloverkehr gesetzt werden. Die Veloinfrastruktur muss zudem unterbrechungsfrei ausgestaltet werden - heute enden Velostreifen oft ausgerechnet dort, wo es besonders gefährlich ist. Die Schliessung der zahlreichen im Sachplan aufgezeigten Netzlücken muss mit hoher Priorität vorangetrieben werden. Es reicht nicht, diese im Sachplan lediglich auszuweisen. Auf Stadtgebiet gehören dazu insbesondere die Langsamverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse (Nr. 34), die eine wichtige Lücke im städtischen und regionalen Velowegnetz schliessen würde, sowie der Korridor Weissenbühl-Bern West (Nr. 90, Weissensteinstrasse) und dessen Fortführung bis Wabern (Seftigenstrasse).	H	
Stadt Langenthal	Allgemein	Weiteres Vorgehen: Es wird folgendes weitere Vorgehen beantragt: - Trotz des frühen Arbeitsstands des Verkehrsrichtplans wird vorgeschlagen, die oben genannten Anliegen bei der Anpassung des Sachplans Veloverkehr zu berücksichtigen. - Sollten sich die Aspekte noch nicht berücksichtigen lassen, wird eine Begleitung der kommunalen Verkehrsrichtplanung sowie der Planungen zukünftiger Regionaler Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte hinsichtlich einer kohärenten Netzplanung erbeten. Die daraus resultierenden Änderungen können in zukünftigen Nachführungen des Sachplans Veloverkehr aufgenommen werden.	H	
Stadt Langenthal	Allgemein	Insgesamt zeigt sich, dass mit dem Sachplan Veloverkehr eine gute Grundlage zur Verdichtung des Velonetzes auf regionaler und kommunaler Ebene geschaffen wird. Da jedoch einzelne Inhalte mit den aktuellen Überlegungen zur laufenden Fortschreibung des kommunalen Verkehrsrichtplans nicht übereinstimmen, erlauben wir uns, die nachfolgend aufgeführten Korrekturen und Ergänzungen zu beantragen.	K	

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Stadt Langenthal	Allgemein	Grundsätzlich begrüsst die Stadt Langenthal aber die inhaltlichen Überarbeitungen und ist der Meinung, dass mit dem Sachplan Veloverkehr eine gute Grundlage zur Verdichtung des Velonetzes auf regionaler und kommunaler Ebene geschaffen wird. Besonders begrüsst wird die Planung von vier Velovorrangrouten in der Region Langenthal.	V	
Stadt Biel / Ville de Bienne	Allgemein / Généralités	Le Conseil municipal biennois souhaite, tout d'abord, rappeler qu'un plan sectoriel vélo de la Ville de Bienne est en cours d'élaboration. Ce plan sectoriel vélo se fait en étroite collaboration avec l'association régionale Seeland.Biel/Bienne, qui prépare également une planification régionale pour le trafic cycliste. Les deux planifications seront soumises simultanément à la population dans le cadre d'une procédure de participation qui aura lieu début 2020.	K	
Stadt Biel / Ville de Bienne	Allgemein / Généralités	De manière générale, le Conseil municipal biennois prend acte des adaptations 2019 prévues du plan sectoriel, à savoir l'intégration des itinéraires prioritaires et itinéraires locaux de « La Suisse à vélo » et est d'accord avec les propositions de modification. Il vous prie toutefois de tenir compte des remarques suivantes.	K	
Stadt Thun	Allgemein	Die Stadt Thun ist mit den Inhalten des Sachplans Veloverkehr und den geplanten Anpassungen 2019 einverstanden.	V	
SVP Kanton Bern	Allgemein	Einleitend verweisen wir auf unsere Äusserungen, die wir in der Mitwirkung zum Sachplan 2014 gemacht haben und die für uns nach wie vor Gültigkeit haben. Konkret heisst dies: Investitionen in den Bereich Veloverkehr gehören zum Wunschbedarf und es besteht kein Notstand, die Entflechtung weitreichend auszubauen. Einzige Ausnahme ist die Entflechtung von Velorouten und MIV auf stark befahrenen Kantonsstrassen im Interesse der Verkehrssicherheit. Es gibt allerdings nur wenige Strecken im Sachplan, bei denen ein solcher Bedarf tatsächlich besteht. Wir stehen einem weitreichenden Aus- oder Umbau von Kantonsstrassen zugunsten des Langsamverkehrs äusserst kritisch gegenüber. Nebst den finanziellen Belastungen, welche weder der Kanton Bern noch die bernischen Gemeinden ohne Weiteres tragen können, fallen solche Aus- und Umbauten meistens zu Ungunsten des MIV aus, was eine Verschlechterung des Verkehrsflusses und eine Kapazitätsreduktion zur Folge hat. Wir setzen uns deshalb insbesondere dezidiert gegen Projekte ein, die doppelspurige Velostreifen mit Überholmöglichkeit vorsehen und Fahrspuren für den MIV einschränken. Weiter befürchten wir, dass der Bau/Ausbau von Velostreifen und Velorouten zu einem Kulturlandverlust führt. Dies ist wenn immer möglich zu vermeiden und nur dann akzeptabel, wenn er der Beseitigung akut gefährlicher Situationen dient. Ansonsten stehen die Kosten und Nutzen in Bezug auf die geringe Anzahl Velofahrenden in keinem Verhältnis, anders als etwa beim Ausbau einer Autobahn oder einer Umfahrung, die täglich von (zehn)tausenden Personen genutzt wird und der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs dient. Ebenfalls kritisch sind wir betreffend die «Optimierung der Lichtsignalanlagen für die Bedürfnisse des Veloverkehrs» sowie die Empfehlungen, Verkehrsberuhigungen und einseitige Vortrittsberechtigungen zugunsten des Veloverkehrs vorzusehen. Hier sollen klar alle Verkehrsträger gleichberechtigt behandelt werden. Auch stellt sich die Frage, wie auf den Tempo-30-Abschnitten der geplanten Vorrangrouten die Einhaltung von Tempolimiten durch E-Bike-Nutzer gewährleistet werden soll.	K	
VCS Kanton Bern	Allgemein	Die Stimmbewölkerung des Kantons Bern hat 2018 den Bundesbeschluss Velo mit 72.1% überaus deutlich angenommen und so den Willen geäußert, das Velo stärker zu fördern. Die Sektion Bern des Verkehrs-Club der Schweiz (Mit-Initiant der Velo-Initiative) misst die geplanten Anpassungen 2019 des Sachplans Velo an den Forderungen, die wir im Nachgang zur Abstimmung gestellt haben. Diese Forderungen bilden integraler Bestandteil unserer Stellungnahme, werden hier aber nicht weiter ausgeführt. Wir nehmen gerne zur generellen Stossrichtung und einzelnen Aspekten der Anpassungen 2019 Stellung und verzichten darauf, uns zu konkreten Streckenabschnitten zu äussern. Grundsätzliche Einschätzung: Aus dem Sachplan Veloverkehr geht deutlich die Absicht des Kantons hervor, den Anteil des Veloverkehrs zu erhöhen und bessere Bedingungen für Velofahrer*innen zu schaffen. Dies würdigen wir wohlwollend. Erfahrungen aus den führenden Velostädten der Welt (Amsterdam, Kopenhagen etc.) zeigen aber, dass diese gewünschte Zunahme erst eintritt, wenn die Infrastruktur sicher, konsequent und durchgängig ausgebaut ist und den Wunschlinien folgt. Wer heute noch nicht das Velo als Verkehrsmittel nutzt, lässt sich wohl kaum von den allgemein bekannten, gesundheitlichen und ökologischen Vorteilen des Velos umstimmen. Viel eher lassen sich zusätzliche Velofahrer*innen (insbesondere Jugendliche und Senior*innen) gewinnen, wenn ein attraktives und sicheres Velowegnetz zur Verfügung steht. Unsere grundsätzliche Einschätzung ist aber, dass der Sachplan Velo zu wenig konsequent ist und zu wenig weit geht. Um die vom Kanton angestrebte Zunahme tatsächlich zu erreichen, muss dem Veloverkehr eine deutlich höhere Priorität gegeben werden, räumlich wie auch finanziell. Dies insbesondere, weil der Langsamverkehr der einzige Verkehrsträger ist, der einen externen Nutzen generiert. Den Verweis im Sachplan auf die beschränkten finanziellen Mittel des Kantons können	K	

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		<p>wir so nicht unterstützen, da die Förderung des Veloverkehrs für die Gesamtmobilität ein deutlich besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist als etwa die Umfahrung Oberburg. Wir sind der festen Überzeugung, dass ein konsequent hoher Ausbaustandard des Velowegnetzes zur Entlastung der Strassen führt und so die Kosten mit Blick auf die Gesamtmobilität rechtfertigt. Grundsätzlich wünscht sich die VCS-Sektion Bern einen etwas «grösseren Wurf» als den vorliegenden Sachplan. Ein Flickenteppich aus einzelnen attraktiven Streckenabschnitten wird nicht zur gewünschten Zunahme des Veloverkehrs führen, wenn Velorouten von Hindernissen und Gefahrenstellen unterbrochen werden. Wir möchten darum dem Kanton nahelegen, seine eigenen Ziele mit mehr Entschlossenheit zu verfolgen. Dann wird sich auch der Erfolg einstellen.</p>		
<p>Verband bernischer Bürgergemeinden und burgerlicher Korporationen (VBBG)</p>	<p><i>Allgemein</i></p>	<p>Der VBBG vertritt die Interessen der Bürgergemeinden und der burgerlichen Korporationen. Die Bürgergemeinden sind gemäss Art. 107 der Kantonsverfassung eine der Gemeindearten, die der Kanton kennt. Für den VBBG ist der Sachplan von Bedeutung, betrifft er die rund 250 Bürgergemeinden und Korporationen doch als Eigentümerinnen von Landwirtschaftsland und Wald unmittelbar. Velowege führen oft durch landwirtschaftlichen und forstlichen Grundbesitz. Wir äussern in unserer Stellungnahme allgemeine Bedenken und gehen nicht auf einzelne Routen ein. Wir unterstützen die Bemühungen, den Veloverkehr und das Veloland Schweiz weiterzuentwickeln. Der Sachplan beabsichtigt Routen überall dort, wo dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist, auf verkehrsarme und landschaftlich reizvolle Wege zu legen. Dies trägt sicherlich zur Attraktivität der Routen bei. Dabei scheint uns eine ungehinderte, störungsfreie und ungefährliche Nutzung der Velowege als wichtig. Viele dieser Wege wurden für den land- und forstwirtschaftlichen Bedarf gebaut und werden auch heute noch dafür genutzt. Diesem Umstand bitten wir Rechnung zu tragen. Es ist auszuschliessen, dass die Grundeigentümerin z.B. bei Waldstrassen und -wegen sowie bei Flurwegen zu einem Ausbau und zu einem vermehrten bzw. erhöhten Unterhalt verpflichtet werden kann. Durch die Unterhaltsregelung im Kanton Bern müssen Grundeigentümer allerdings mit Mehrkosten und Bewirtschaftungseinschränkungen bei der Festlegung von kommunalen Velorouten im Wald rechnen (z.Bsp. vorsorgliche Waldpflege und Freihaltung Lichtraumprofil). Die Wege haben unserer Meinung nach, den Anforderungen der Land- und Forstwirtschaft zu genügen. Weitergehende Bedürfnisse sind durch die Besteller zu finanzieren (Schlaglöcher, Pfüzen usw.). Die Beschilderung von Velorouten auf dem Landwirtschaftsland und im Wald stellt in jedem Fall eine Bewirtschaftungsbehinderung und eine Bewirtschaftungseinschränkung dar. Dazu kommt, dass bei forstwirtschaftlichen Arbeiten die Routen noch zusätzlich gesperrt werden müssen. Die allfällige Signalisation von Umleitungen muss Sache der Betreiber des Velowegnetzes sein. Grundeigentümer sind bei Haftpflichtforderungen, die sich aus der Aufnahme im Sachplan ergeben schadlos zu halten. Die Beschilderung von Velorouten auf dem Landwirtschaftsland und im Wald stellt in jedem Fall eine Bewirtschaftungsbehinderung und eine Bewirtschaftungseinschränkung dar. Die Einführung von Vorrangrouten wirft bei uns einige Fragen auf. Sie sollen teilweise auch auf Strassen mit geringem Motorfahrzeugverkehr geführt werden. In diese Kategorie würden auch Flurwege und Waldstrassen fallen. Beide sind für die Bewirtschaftung (Land- und Forstwirtschaft) erstellt worden. Fraglich ist auch, was Vorrang bedeutet? Auf Flur- und Waldwegen soll nämlich der land- und forstwirtschaftliche Verkehr Vorrang vor den anderen Aktivitäten haben und behalten. Gerade im Wald kommt es durch Holzschläge immer wieder zu Störungen, die mit dem Zweck einer Vorrangroute nicht vereinbar sind. Dazu kommt, dass das Befahren von Waldstrassen mit Motorfahrzeugen verboten, d.h. schnelle E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h dürfen darauf nicht fahren (oder nur mit abgestelltem Motor, was in der Praxis nicht durchsetzbar ist). Weiter führt übermässiger Veloverkehr auf Waldstrassen zu Störungen der Wildtiere und der Fussgänger. Neueste Arbeiten zeigen, dass insbesondere Fussgänger dem Erholungswert im Wald deutlich mehr Wertschätzung entgegenbringen, wenn kein Verkehrsaufkommen (auch Velo) vorhanden ist. Es fragt sich auch, ob dies dann nicht auch noch Veränderungen an Waldstrassen zur Umsetzung von Strassenverkehrsvorschriften nötig würden, was die Bewirtschaftung weiter einschränken würde, Die Bezeichnung einer Waldstrasse als Vorrangroute erfordert zudem definitive Rodungen, da der Hauptzweck der Erschliessung ändert. Deswegen lehnen wir das Bezeichnen von Vorrangrouten und damit verbundenen Korridoren entschieden ab. Insbesondere auch, weil die Bezeichnung - ohne Rückfrage bei den Grundeigentümern - einen Eingriff ins Grundeigentum bedeuten. Für uns ist es äusserst wichtig, dass die Bürgergemeinden und burgerlichen Korporationen bei der Festlegung von Velorouten, bei Ausbauten von bestehenden Velowegen sowie bei der Platzierung von jeglichen Signalisationselementen als Grundeigentümerinnen von Beginn an einbezogen werden.</p>	<p><b>B</b></p>	<p>Velorouten werden auf Strassen signalisiert, die gewidmet resp. mittels Strassenplan nach Strassengesetz oder mittels Baubewilligung genehmigt sind. Die Anpassung bestehender Routen ist mit den Gemeinden, den Fachstellen und den Eigentümern zu klären. In Kap. 4.1 des Sachplans wurde der Grundsatz, dass bei Massnahmen auf Privatstrassen <i>inkl. Waldstrassen</i> betroffene Stellen und Eigentümer anzuhören sind, bezüglich Waldstrassen ergänzt und wie folgt erweitert: <i>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.</i> Ebenfalls in Kap. 4.1 wurde die Bedeutung von Waldstrassen für die Waldbewirtschaftung gestärkt: <i>Auf Waldstrassen hat der Veloverkehr temporäre Durchfahrtsbeschränkungen und Wegbeeinträchtigungen z. B. infolge Holzschlag oder Windwurf hinzunehmen.</i></p>



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Verband Bernischer Gemeinden	Allgemein	Nach Rücksprache mit den Mitgliedern des Vernehmlassungsausschusses der kommunalen Verbände kann ich Ihnen mitteilen, dass sich zur Vorlage keine Bemerkungen ergeben. Wir gehen davon aus, dass die betroffenen Gemeinden ihre Anliegen direkt bei Ihnen einbringen.	V	
Vortritt Fussgänger	Allgemein	Wir fordern eine konsequente Trennung von Fussverkehr und Veloverkehr auf allen Mischflächen. Es darf keine Mischung von Fussverkehr und Velos geben. Die Trennung der Verkehrsteilnehmenden ist wo immer möglich konsequent einzuhalten, um Konflikte zwischen den Teilnehmenden zu vermeiden. Bei den geplanten Anpassungen wird dieser Grundsatz missachtet, indem maximal ein Viertel der neuen Velo-Vorrang-Routen neu auf Fuss- und Radwegen verlaufen sollen. Dies ist aus unserer Sicht nicht akzeptabel. Weiter ist dafür zu sorgen, dass auf Fusswegen keine E-Bikes verkehren. Sollten trotz unserer Intervention Mischflächen Fussverkehr/Velos geschaffen werden, dürfen auf diesen keine E-Bikes zugelassen werden. Schliesslich sind alle Verkehrsteilnehmende gleich zu behandeln. Mit den geplanten Anpassungen wird jedoch der Veloverkehr weiter unverhältnismässig stark gefördert. Die Zukunft gehört aber der kombinierten Mobilität, entsprechend ist auf eine Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer (Fussverkehr, Velo, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr) zu achten. Bei der Verkehrspolitik geht es um ein Miteinander und nicht um ein Gegeneinander.	N	Für Vorrangrouten sind gemeinsame Fuss- und Radwege nur auf kurzen Abschnitten und nach detaillierter Prüfung in Ausnahmefällen zulässig. Der genannte Anteil von "maximal einem Viertel" bezieht sich auf alle nur auf kurzen Abschnitten zulässigen Führungsformen (z.B. T30-Zonen, Busstreifen usw.). Die Zulässigkeit von Verkehrsmitteln auf Verkehrsanlagen wird im Übrigen durch das eidg. Strassenverkehrsrecht bestimmt. Fuss- und Radwege sind dort ausdrücklich vorgesehen. Wo sie zweckmässig sind, wird der Kanton Bern diese Führungsform weiterhin einsetzen.
Amt für Gemeinden und Raumordnung	Vorrangrouten	Neu werden im Sachplan Veloverkehr Korridore für Vorrangrouten festgelegt. Auf diesen Vorrangrouten gibt es ein grosses Potenzial für den Veloverkehr, welches mit attraktiven Verbindungen genutzt werden soll (insbesondere auch E-Bikes, die schneller und weiter unterwegs sind). Aus raumplanerischer Sicht begrüssen wir dies sehr: Das Potenzial ist unbestrittenermassen vorhanden, insbesondere in den Städten und Agglomerationen entlang der Haupteinfallsachsen. Wenn es gelingt, das umwelt- und bewegungsfreundliche Fortbewegungsmittel Velo adäquat zu fördern und das bestehende Netz attraktiver, durchgehender und sicherer zu gestalten, sind einerseits Verlagerungseffekte auf das Velo zu erwarten und andererseits können teure Infrastrukturausbauten für den motorisierten Individualverkehr vermieden werden. Dies könnte einen eigentlichen Paradigmenwechsel beim Veloverkehr im Kanton Bern darstellen: Bisher waren die Bemühungen um die Förderung und Erstellung einer attraktiven Veloinfrastruktur kantonssseitig eher bescheiden. Die gewünschten Erfolge und Effekte werden sich aber nur ergeben, wenn für die weitergehenden detaillierten planerischen Abklärungen und Machbarkeitsüberlegungen genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen und in den konkreten Umsetzungsprogrammen der BVE (Strassennetzplan, Investitionsrahmenkredit Strasse, Rahmenkredit baulicher Unterhalt) die Velomassnahmen prioritär zur Realisierung gebracht werden.	H	Nebst den erwähnten Umsetzungsprogrammen der BVD erfolgt die konkrete Massnahmendefinition und Priorisierung vor allem in den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten inkl. den Agglomerationsprogrammen, vgl. auch die entsprechenden Vorgaben des Kantons an die Regionen.
Amt für Umweltkoordination und Energie (AUE)	Vorrangrouten	Das AUE nimmt mit Befriedigung zur Kenntnis, dass mit den neu vorgesehenen Vorrangrouten auf die Potenziale und Herausforderungen des rasch zunehmenden Anteils der E-Bikes am gesamten Veloverkehr reagiert werden soll. Durch die E-Bikes wird der Langsamverkehr gegenüber ÖV und MIV konkurrenzfähiger - insbesondere auch für den Pendlerverkehr. Er wird aber auch hektischer und dadurch gefährlicher, was sich auch an steigenden Unfallzahlen zeigt. Vorrangrouten sind sowohl für die E-Biker wie auch für die übrigen Teilnehmenden des Langsamverkehrs vorteilhaft (allenfalls wären sie dies auch ausserhalb der Agglomerationen). Allerdings werden sie sich voraussichtlich nicht überall wo nötig realisieren lassen, weil dafür oft der Platz fehlt. Es wird deshalb auch andere Massnahmen brauchen, um die Sicherheit des zunehmenden Langsamverkehrs zu gewährleisten. In den Erläuterungen der Sachplananpassungen wird diese Thematik nicht behandelt. Wir würden es begrüssen, wenn diese Lücke vor der Beschlussfassung geschlossen werden könnte und zumindest stichwortartig bzw. in Form von (nicht verbindlichen) Hinweisen aufgezeigt wird, mit welchen Massnahmen die Sicherheit des Langsamverkehrs insgesamt erhalten und an neuralgischen Stellen verbessert werden soll. Im Übrigen verzichten wir zum aktuellen Zeitpunkt auf eine Kommentierung der Anpassungen einzelner Routen.	B	Der Aspekt Verkehrssicherheit hat bei der Festlegung der qualitativen Netzlücken hineingespielt. Weitere und aktualisierte Analysen zur Verkehrssicherheit sollen im Rahmen des Monitorings (vgl. Sachplan Kap. 2.6.4) erstellt und für die Weiterentwicklung des Sachplans resp. der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion sowie bei der Priorisierung von Massnahmen berücksichtigt werden, vgl. ergänzten Sachplantext.
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Vorrangrouten	Die Vorrangrouten sollen teilweise auch auf Strassen mit geringem Motorfahrzeugverkehr geführt werden. In diese Kategorie würden auch Waldstrassen fallen. Waldstrassen sind als Vorrangrouten nicht geeignet, da sie in erster Linie für die Waldbewirtschaftung dienen. Auf Waldstrassen hat die Waldbewirtschaftung Vorrang, alle anderen Aktivitäten haben sich dieser unterzuordnen. Durch Holzschläge kommt es immer wieder zu Störungen, die mit dem Zweck einer Vorrangroute nicht vereinbar sind. Ausserdem ist das Befahren von Waldstrassen mit Motorfahrzeugen verboten, d.h. schnelle E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h dürfen darauf nicht fahren (oder nur mit abgestelltem Motor, was in der Praxis nicht durchsetzbar ist). Weiter führt übermässiger Veloverkehr auf Waldstrassen zu Störungen der Wildtiere, was wieder-	B	Die Eignung von Waldstrassen als Vorrangrouten ist einzelfallweise zu prüfen. Bauliche Massnahmen auf Vorrangrouten werden mittels Strassenplan nach Strassengesetz oder mittels Baubewilligung genehmigt. In Kap. 4.1 wurden die verbildlichen Grundsätze dahingehend ergänzt, dass bei Widmungen oder Bauvorhaben zu Gunsten des Veloverkehrs im Wald, das Amt für Wald zustimmen muss und

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		rum zusätzlichen Verbiss an der Waldverjüngung auslöst. Es fragt sich auch, ob nicht sogar bauliche Veränderungen an Waldstrassen zur Umsetzung von Strassenverkehrsvorschriften nötig würden. Wir denken dabei zum Beispiel an verbesserte Einmündungen, freie Sicht, Belag, Beleuchtung, etc. Darüber hinaus stellen sich auch sensible Haftungsfragen für die Waldstrassen- bzw. Waldeigentümer. Deshalb sind Routenführungen über Waldstrassen nicht denkbar und Abschnitte durch Waldareal auf bestehende, öffentliche Kantons- oder Gemeindestrassen zu konzentrieren. Die Bezeichnung einer Waldstrasse als Vorrangroute erfordert zudem definitive Rodungen, da der Hauptzweck der Erschliessung ändert. Somit müssen alle Rodungsvoraussetzungen nachgewiesen werden können und für die gerodeten Flächen Ersatz geleistet werden. Die Bewilligungsfähigkeit ist im Einzelfall zu prüfen. Deshalb sind bei der Erarbeitung von Korridorstudien frühzeitig die Waldabteilungen beizuziehen, um eine Linienführung zu finden, die möglichst wenig Wald betrifft. Erläuterungen S. 5, Kap. 4.1 Vorrangrouten: Offenbar sind vorerst nur Korridore für Vorrangrouten (VRR) definiert und noch keine im Sachplan konkret, obwohl es eine entsprechende Legende dafür gibt (das irritiert). Die Mitwirkung bzw. die Beteiligung der Fachstellen bzw. des Forstdienstes ist unabdingbar bzw. Voraussetzung für die Festlegung von Vorrangrouten!		dass auf Waldstrassen temporäre Durchfahrtsbeschränkungen und Wegbeeinträchtigungen infolge Holzschlag und Windwurf zu tolerieren sind.
BDP des Kantons Bern	Vorrangrouten	Mit dem starken Aufkommen vor allem der E-Bikes im Strassenverkehr hat sich die Situation im gesamten Veloverkehr in den letzten 5 Jahren drastisch verändert. Gerade in den Städten und Agglomerationen wird von vielen Pendlern das E-Bike für den Arbeitsweg verwendet und wird vermutlich mittelfristig das Auto für kürzere und mittlere Strecken sogar ersetzen. Das ist ein positiver Trend, stellt aber den Kanton und weitere Beteiligte vor grosse Herausforderungen. Diese sind baulich, finanziell und auch gesetzesmässig anzugehen. Deshalb macht es aus Sicht der BDP Sinn, wenn der Kanton Bern zum Beispiel mit der neuen Kategorie «Vorrangrouten» eine nächste Ebene im Veloalltagsnetz einführen will. Diese neuen Vorrangrouten müssen klare Anforderungen erfüllen, diese sind in den Erläuterungen für die Mitwirkung definiert.	H	
Burgergemeinde Bern	Vorrangrouten	Die Einführung von Vorrangrouten wirft bei uns einige Fragen auf. Sie sollen teilweise auch auf Strassen mit geringem Motorfahrzeugverkehr geführt werden. In diese Kategorie würden auch Flurwege und Waldstrassen fallen. Beide sind für die Bewirtschaftung (Land- und Forstwirtschaft) erstellt worden. Fraglich ist auch, was Vorrang bedeutet. Auf Flur- und Waldwegen soll nämlich der land- und forstwirtschaftliche Verkehr Vorrang vor den anderen Aktivitäten haben und behalten. Gerade im Wald kommt es durch Holzschläge immer wieder zu Störungen und Behinderungen, die mit dem Zweck einer Vorrangroute nicht vereinbar sind. Dazu kommt, dass das Befahren von Waldstrassen mit Motorfahrzeugen verboten, d.h. schnelle E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h dürfen darauf nicht fahren (oder nur mit abgestelltem Motor, was in der Praxis nicht durchsetzbar ist). Weiter führt übermässiger Veloverkehr auf Waldstrassen zu Störungen der Fussgänger und der Wildtiere. Neueste Arbeiten zeigen, dass insbesondere Fussgänger dem Erholungswert im Wald deutlich mehr Wertschätzung entgegenbringen, wenn kein Verkehrsaufkommen (auch Velo) vorhanden ist. Es fragt sich auch, ob dies dann nicht auch noch Veränderungen an Waldstrassen zur Umsetzung von Strassenverkehrsvorschriften nötig würden, was die Bewirtschaftung weiter einschränken würde. Die Bezeichnung einer Waldstrasse als Vorrangroute erfordert zudem definitive Rodungen, da der Hauptzweck der Erschliessung ändert. Deswegen lehnen wir das Bezeichnen von Vorrangrouten und damit verbundenen Korridoren entschieden ab. Insbesondere auch, weil die Bezeichnung – ohne Rückfrage bei den Grundeigentümern - einen Eingriff ins Grundeigentum bedeuten.	H	Vorrangrouten werden in aller Regel mittels Strassenplan nach Strassengesetz oder mittels Baubewilligung genehmigt. Dabei sind alle Aspekte einzubringen und von der Bauherrschaft (Kanton oder Gemeinde) zu klären. Dazu gehört auch die Sicherstellung der Waldbewirtschaftung, wenn diese vom Projekt tangiert wird.
Canton de Neuchâtel, Service des ponts et chaussées	Vorrangrouten / Itinéraires prioritaires	Nous avons examiné les adaptations prévues et vous trouvez ici nos observations, en particulier en lien avec le plan directeur de mobilité cyclable (PDCMC) du canton de Neuchâtel. Nous sommes satisfaits de voir que le plan sectoriel a été revu dans l'optique de pallier les manquements actuels et qu'il a pour objectif d'accroître le potentiel de la mobilité cyclable, notamment grâce à la création d'itinéraires prioritaires.	V	
Entwicklungsraum Thun ERT	Vorrangrouten	In definierten Korridoren ist vorgesehen, das Veloalltagsnetz mit einer zusätzlichen Netzebene, der Vorrangrouten, welche die höchste Netzebene bilden, zu ergänzen. Der ERT unterstützt dieses Vorhaben, insbesondere weil mit einer ausgebauten, sicheren und attraktiven Infrastruktur die Verlagerung vom MIV auf den LV weiter gefördert und der Anteil des Veloverkehrs erhöht werden kann. Auch hinsichtlich der stark aufkommenden E-Bikes ist es umso wichtiger, sichere, attraktive und direkte Wegnetze zu erstellen. Der ERT ist somit überzeugt, dass mit den angedachten korridorweisen Machbarkeitsstudien zur Festlegung der Routenführung sowie einer stringenten Prioritätensetzung und Umsetzung der Massnahmen das vorhandene und brachliegende Potenzial für den Veloverkehr künftig ausgeschöpft werden kann. Hier-	H	

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		für wird eine koordinierte Zusammenarbeit über die verschiedenen Ebenen notwendig, weil der Bau, die Planung und der Unterhalt eine Gemeinschaftsaufgabe sind. Die Vorrangrouten kommen fast ausschliesslich in agglomerationstypischen Räumen vor und verbinden wichtige Ziele. Die verschiedenen Führungsformen stellen einen interessanten Ansatz dar, was der ERT hinsichtlich ihrer Definition und Funktion auch richtig findet, insbesondere auch in Zusammenhang mit den boomenden E-Bikes, die schneller und weiter unterwegs sind. Die Umsetzung zu einem attraktiven Velonetz dürfte auf Grund der engen Strassenverhältnisse in der Agglomeration Thun herausfordernd sein.		
Gemeinde Belp	Vorrangrouten	Es wird zur Kenntnis genommen, dass auf dem Gemeindegebiet von Belp ein Korridor für eine Vorrangroute ausgeschrieben wurde. Wir gehen davon aus, dass die Gemeinde bei der Planung frühzeitig kontaktiert und eingebunden wird.	H	
Gemeinde Köniz	Vorrangrouten	Neue Bezeichnung von Korridoren für die Planung von Vorrangrouten: Es wird begrüsst, dass der Kanton Bern eine Vorreiterrolle übernimmt und neu Korridore festlegt, in denen die nötigen Massnahmen für die Realisierung von Vorrangrouten geplant werden können. Wir glauben an das Potential solcher möglichst vortrittsberechtigten Vorrangrouten im Bereich Arbeits- und Ausbildungsverkehr insbesondere mit E-Bikes. Es wird als sinnvoll erachtet, dass die Anforderungen an Vorrangrouten vom TBA in einer Arbeitshilfe definiert werden und „Machbarkeit, Linienführung und Massnahmenbedarf für die Realisierung von Vorrangrouten ... in Studien korridorweise detailliert geprüft werden“.	V	
Region Seeland.Biel/Bienne	Vorrangrouten	Das Thema der Vorrangrouten wird in der regionalen Velonetzplanung mitberücksichtigt. Wir begrüssen diese neue Routenkategorie, die vorgeschlagenen Korridore haben wir in den Entwurf der regionalen Planung übernommen. Entsprechend den Zielen und Leitsätzen im kantonalen Sachplan, soll mit der regionalen Velonetzplanung bzw. deren Umsetzung das grosse Velo-Potenzial möglichst optimal erschlossen und der Anteil Velofahrende wesentlich gesteigert werden. Dies bedingt, dass eine breitere Zielgruppe als die geübten, sicheren Alltags-Velofahrenden „abgeholt“ werden kann. Dem Kriterium des subjektiven Sicherheitsempfindens muss mehr Gewicht beigemessen werden. Dementsprechend sieht die regionale Velonetzplanung ein differenziertes Netz mit „Direktrouten“ und „Komfortouten“ vor. Bei genügend Potenzial sollen beide Routenkategorien angeboten werden. Daraus entsteht ein gegenüber dem Sachplan dichteres Routennetz.	H	Bei einer weiteren Nachführung des Sachplans wird zu prüfen sein, ob allen Routen gemäss regionaler Planung kantonale Netzfunktion zukommt.
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Vorrangrouten	Der neu eingeführte Begriff der Vorrangrouten ist nachvollziehbar, jedoch fehlt eine Erläuterung wer die Federführung bei der Festlegung und Planung dieser Routen hat. Was sind die Unterschiede zwischen den verschiedenen Kategorien, die der Kanton definiert, uns fehlt ein Überblick bezüglich Kriterien, Funktion und Standards. Vorrangrouten entsprechen den Beschreibungen nach unseren Planungsstudien zu Veloalltagsrouten, welche in die Agglomerationsprogramme eingegeben werden. Da im Raum der Kernagglomeration Bern mehrere dieser Vorrangrouten liegen werden, sehen wir eine Planung durch den Kanton als fragwürdig an. Die Zuständigkeit liegt hier klar bei der RKBM, generell nach Subsidiärprinzip bei den Regionen. Vorrangrouten sollen im Rahmen der RGSK und der AP erarbeitet werden und danach mit dem «bottom-up-Prinzip» in den Sachplan einfließen. Generell fehlen uns im Bericht die Prozessabläufe, welche die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten regelt, wie beispielsweise zwischen den regionalen Velonetzplanungen und dem SVV.	H	Die Federführung bei den Studien in Korridoren für Vorrangrouten liegt gemäss Kap. 3.2.3 beim TBA. Dies widerspiegelt den gesetzlichen Auftrag an den Kanton zur Sachplanung. Ein Engagement der Regionen ist allerdings nicht ausgeschlossen und, insoweit regionale Planungsstudien Korridore für Vorrangrouten betreffen, auch zweckmässig. Der gegenseitige Einbezug ist selbstverständlich.
Stadt Bern	Vorrangrouten	Die Ergänzung des Sachplans mit Velovorrangrouten ist begrüssenswert. Der Gemeinderat sieht darin ein sehr hohes Potenzial, den Anteil des Veloverkehrs am Agglomerationsverkehr deutlich zu steigern und damit die Stadt Bern insbesondere vom motorisierten Individualverkehr MIV zu entlasten. Mit den im Sachplan Veloverkehr bezeichneten Korridoren für Vorrangrouten ist der Gemeinderat grundsätzlich einverstanden. Sie decken sich mit den Festlegungen innerhalb des städtischen Masterplans Veloinfrastruktur. Betreffend die weitere Ausarbeitung und Vertiefung ist die Stadt Bern an einer frühzeitigen Mitarbeit sehr interessiert. Die Stadt Bern versteht ihre Velohauptstrassen als mögliche «Trägerinfrastrukturen», welche die regionalen Velovorrangrouten im städtischen Gebiet aufnehmen und ins städtische Netz integrieren können. Auf Stadtgebiet stehen dafür die Führungsprinzipien und Standards des Masterplans Veloinfrastruktur zur Verfügung. Hinsichtlich der Ausgestaltung der Routen besteht dabei nebst den Aspekten des Fahrflusses insbesondere der Qualitätsanspruch, dass alle Altersgruppen die Infrastruktur sicher und komfortabel benutzen können.	H	
Stadt Langenthal	Vorrangrouten	Es wäre bei der weiteren Routenkonzeption zu beachten, die Vorrangrouten auf die zukünftigen Entwicklungsgebiete abzustimmen. Darunter fallen insbesondere der ESP Oberhard, der ESP Bahnhof Langenthal, das Subzentrum Süd (Bahnhof Langenthal-Süd/Porzi Areal) aber auch die Kernstadt. Ebenso verhält es sich bei weiteren zentralen Entwicklungsorten in der Umgebung von Langenthal gemäss Zukunftsbild Agglomerationsprogramm 4. Generation (in Erarbeitung).	H	Im Rahmen der Korridorstudien zu den Vorrangrouten werden die Entwicklungsschwerpunkte (wie bereits in der Potenzialanalyse) in die Planung miteinbezogen.



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Regionalkonferenz Emmental	Vorrangrouten, E-Bikes	Im Kapitel „Ausgangslage und Überblick“ wird auf die stark aufkommenden E-Bikes und das Potential des Velos im Alltag verwiesen. Um die Erfolge im Veloalltagsverkehr weiter zu verstärken, werden neu sogenannte „Korridore für Vorrangrouten“ festgelegt. Diese sollen eine zusätzliche Netzebene bezeichnen, um das „sehr grosse Potential für den Veloverkehr künftig mit besonders attraktiven Verbindungen abzuschöpfen“. Leider, so ist auf Seite 7 zu lesen, löst der Sachplan keine direkten Investitionen des Kantons aus. Diese sollen mit dem Strassennetzplan, dem Investitionsrahmenkredit, dem Rahmenkredit baulicher Unterhalt sowie den RGSK und den Agglo-Programmen ausgelöst werden. Die Aufgabe der RK Emmental ist es also, ihre Planungen mit dem Sachplan Velo des Kantons Bern abzustimmen und weiter zu verfeinern. Korridore für Vorrangrouten sind vorgesehen auf der Achse Kirchberg-Burgdorf-Oberburg-Hasle-Lützelflüh sowie auf der Achse Burgdorf-Hindelbank, anschliessend an Urtenen-Schönbühl in Richtung Bern.	H	Die Finanzierung ist in Art. 45-49 sowie 59 des Strassengesetzes geregelt. Immerhin wird das TBA die Studien in Korridoren zur Prüfung von Vorrangrouten übernehmen, vgl. Sachplan Kap. 4.1.
Gemeinde Muri	Vorrangrouten, E-Bikes,	Die Gemeinde Muri b. Bern begrüsst die Aufnahme der neuen Kategorie der Vorrangrouten im Sachplan. Es ist wichtig, dass die Planung von schnellen Routen rasch an die Hand genommen wird. Auch in Muri b. Bern verschärfen sich gerade auf kleinen Quartierstrassen die Konflikte zwischen den schnellen E-Bikern und Anwohnern. Dabei rückt insbesondere die Schulwegsicherheit ins Zentrum des allgemeinen Interesses. Da zurzeit nur Korridore und keine konkreten Strassen für diese Art von Routen ausgeschieden werden, vertraut die Gemeinde darauf, dass die zuständige kantonale Behörde die Gemeinde rechtzeitig bei der Ausarbeitung eines konkreten Projekts einbinden wird.	H	Die Zulassung von Fahrzeugen ist Bundessache. Das TBA sieht jedoch die geltende Definition für die schnellen E-Velos ebenfalls kritisch.
Entwicklungsraum Thun ERT	Vorrangrouten, Lokale Velolandrouten	Mit den weiteren geplanten Anpassungen des Sachplans Veloverkehr (SVV), insbesondere mit den neuen Elementen Vorrangrouten und lokalen Velolandrouten, sind wir grundsätzlich einverstanden. Zu einzelnen Textstellen oder weiteren Themen haben wir folgende Ergänzungen und Korrekturen anzubringen:	V	
Grüne Kanton Bern	Vorrangrouten, Lokale Velolandrouten	Die GRÜNEN Kanton Bern begrüssen ausdrücklich die Aufnahme der Vorrangrouten, welche das Anliegen der „Velobahnen“ aufnehmen. Neu werden die Elemente Vorrangrouten (Ziffer 4.1.), als höchste Ebene im Veloalltagsnetz, und lokale Velolandrouten (Ziffer 4.2.) in den Sachplan aufgenommen: Vorrangrouten können einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung des Verkehrs übernehmen. Lokale Velolandrouten sind, gemeinsam mit den regionalen und kantonalen Routen, wichtige Möglichkeiten einer sinnvollen, gesunden und umweltfreundlichen Fortbewegung und Naherholung. Sie verdienen es darum, vom professionellen Unterhalt des Tiefbauamtes zu profitieren. Dies ist auch im Sinne eines kohärenten und attraktiven Velofreizeitrouthen-Gesamtnetzes.	V	
ProVelo Kanton Bern SP Kanton Bern	Vorrangrouten, Lokale Velolandrouten	Wir begrüssen sehr, dass neu auch die Elemente Vorrangrouten (Ziffer 4.1.), als höchste Ebene im Veloalltagsnetz, und lokale Velolandrouten (Ziffer 4.2.) in den Sachplan aufgenommen wurden: Vorrangrouten können einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung des Verkehrs übernehmen. Lokale Velolandrouten sind, gemeinsam mit den regionalen und kantonalen Routen, wichtige Möglichkeiten einer sinnvollen, gesunden und umweltfreundlichen Naherholung. Sie verdienen es darum, vom professionellen Unterhalt des Tiefbauamtes zu profitieren. Dies ist auch im Sinne eines kohärenten und attraktiven Velofreizeitrouthen-Gesamtnetzes.	V	
SP Region Bern-Mittelland SP Stadt Bern	Vorrangrouten, Lokale Velolandrouten	Wir begrüssen insbesondere, dass neu auch Vorrangrouten und lokale Velolandrouten in den Sachplan angenommen werden sollen. Um den Veloanteil in der Region Bern-Mittelland zu steigern, fordern wir ein durchgehendes Netz solcher Vorrangrouten als attraktive, schnelle und sichere Veloverbindungen; namentlich aus der Stadt Bern in die Agglomerationsgemeinden, zwischen den Agglomerationsgemeinden und zwischen den grösseren Städten (Bern, Biel, Thun, Burgdorf). Der Standard soll sich an demjenigen der Velohauptrouthen in der Stadt Bern (gemäss Masterplan Veloinfrastruktur) orientieren. Die Planung und Realisierung der Vorrangrouten muss höchste Priorität haben. Für den Verwaltungskreis Bern-Mittelland ist das Routennetz im RGSK der dritten Generation verbindlich festzuschreiben.	H	
VCS Kanton Bern	Vorrangrouten, Lokale Velolandrouten, Mountainbikerouten	Wir begrüssen die hierarchische Abstufung des Veloroutennetzes und insbesondere die Einführung der Vorrangrouten. Dies entspricht annähernd unseren Forderungen zum Bundesbeschluss Velo. Auch die Unterscheidung von Alltags- und Freizeitrouthen erscheint uns sinnvoll. Wenn es die gesetzlichen Voraussetzungen dereinst zulassen, begrüssen wir die kantonale Netzfunktion der MTB-Routen.	V	

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Lokale Velolandrouten	Erläuterungen S. 6, Kap. 4.2: Lokale Velolandrouten: Bei der Signalisation sind die Waldeigentümer und Fachstellen beizuziehen.	H	Bei der Erneuerung der Signalisation sind die Waldeigentümer beizuziehen. Die Anpassung von Routen ist mit den Gemeinden und den Fachstellen zu klären.
Entwicklungsraum Thun ERT	Lokale Velolandrouten	Es handelt sich um überkommunale, regionale Velofreizeitroutes im Sinne des Vortrags zu Artikel 45 des Strassengesetzes. Der ERT begrüsst die Aufnahme der lokalen Velolandrouten von SchweizMobil (Freizeitverkehr) als Route mit kantonaler Netzfunktion in den SVV sowie die damit einhergehende Aufgabenverteilung und Verantwortung gemäss Kapitel 1.2 (z.B. Signalisation). Der ERT hat daher geprüft, ob die lokalen Velolandrouten von SchweizMobil im Kartenteil aufgenommen wurden.	V	
Entwicklungsraum Thun ERT	Lokale Velolandrouten	Da es sich bei den lokalen Velolandrouten um überkommunale, regionale Velofreizeitroutes handelt, geht der ERT davon aus, dass im Kapitel 5 die lokalen Velolandrouten in der Legende zu den Velorouten (graue Linien) gezählt werden. In diesem Fall möchten wir Ihnen die Ergebnisse unserer Prüfung und die daraus resultierenden Anträge in den folgenden Abschnitten darlegen: - Im Blatt 19 der Kartenteilung ist die Moränenseeroute (Nr. 360) aufzunehmen. - Im Blatt 19 der Kartenteilung ist die Belpbergroute (Nr. 361) aufzunehmen. - Im Blatt 19 der Kartenteilung ist die Stockentalroute (Nr. 362) aufzunehmen.	B	Die Linienführung der erwähnten lokalen Velolandrouten wurde in den Mitwirkungsunterlagen korrekt dargestellt. Jedoch fehlten die Routenummern. Sie werden bei der Publikation des genehmigten Sachplans ergänzt.
Gemeinde Köniz	Lokale Velolandrouten	Es wird begrüsst, dass den überkommunalen, regionalen Velofreizeitroutes von SchweizMobil neu kantonale Netzfunktion attestiert wird. Dies wird deren Qualität dank geklärten Zuständigkeiten erhöhen.	V	
Region Oberaargau	Lokale Velolandrouten	Wir begrüssen die Stossrichtung und die geplanten Anpassungen. Dies gilt insbesondere für den Punkt, dass die Velolandrouten zur kantonalen Netzfunktion aufgewertet werden.	V	
Regionalkonferenz Oberland-Ost	Lokale Velolandrouten	Erfreut haben wir zudem zu Kenntnis genommen, dass den lokalen Velolandrouten neu kantonale Netzfunktion attestiert wird und somit der Signalisationsunterhalt neu durch das TBA sichergestellt wird.	V	
SchweizMobil	Lokale Velolandrouten	Die Stiftung SchweizMobil begrüsst die geplanten Anpassungen und freut sich auf die weitere Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der SchweizMobil-Routen im Kanton Bern. Es freut uns insbesondere, dass die lokalen Velolandrouten in die Zuständigkeit des Tiefbauamts aufgenommen werden. Aus Sicht der Qualität der Routen und der Signalisation ist dies sehr zu begrüssen. Auch die Integration inkl. Definition von Vorrangrouten und das klare Bekenntnis zu einer qualitativen Weiterentwicklung des Veloverkehrs werden sehr begrüsst.	V	
Stadt Bern	Lokale Velolandrouten	Zu den Velolandrouten: Der Gemeinderat ist mit den Anpassungen einverstanden und hat keine Anmerkungen.	V	
Amt für Bevölkerungsschutz, Sport und Militär	Mountainbikerouten	Wir können den vorgenommenen Anpassungen grundsätzlich zustimmen. Wir bedauern jedoch, dass aus juristischen Gründen auf eine Neuaufnahme von Mountainbikerouten (MTB-Routen) als Velorouten mit kantonaler Netzfunktion verzichtet wurde. Gemäss der Definition des Bundesrechts ist ein Mountainbike genauso ein Fahrrad (oder Velo) wie ein Alltags- oder Strassenvelo. Demnach stellen Mountainbikerouten unseres Erachtens ebenfalls Velorouten gemäss Artikel 45 des Strassengesetzes dar. Somit gibt es im Lichte der Definition des Bundesrechts keinen Unterschied zwischen Velorouten und Mountainbikerouten. Leider bezieht sich der erwähnte Artikel des Strassengesetzes jedoch ausschliesslich auf Velorouten auf befestigten Strassen, was unseres Erachtens nicht mehr zeitgemäss ist. Heute findet der Velofreizeitverkehr mehr und mehr auch auf unbefestigten Strassen und Wegen sowie auf eigens angelegten Mountainbike-Trails statt. Der eBike-Boom fördert diese Entwicklung zusätzlich. Der Regierungsrat anerkannte in der Strategie „Sport Kanton Bern“ dieses Bedürfnis und sprach sich für die Förderung des Langsamverkehrs aus. So fanden etwa Massnahmen Eingang in die Strategie, die den Unterhalt und die Signalisation unter anderem auch von Velo- und Mountainbikerouten sowie die Förderung einer einvernehmlichen Nutzung von Wegen durch verschiedene Sporttreibende zum Ziel haben. Vor diesem Hintergrund erlauben wir uns unserer Erwartung Ausdruck zu geben, dass die in den Erläuterungen angespro-	K	Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Mit seiner Zustimmung vom 2. März 2020 zur Motion bestätigt der Grosse Rat dieses Vorgehen.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		chene Änderung des Strassengesetzes zeitnah an die Hand genommen wird, um die unbefestigten Velo- und Mountainbikerouten den Routen auf befestigten Strassen gleichzustellen. Unser Kompetenzzentrum Sport steht Ihnen bei Bedarf gerne unterstützend zur Verfügung.		
Amt für Gemeinden und Raumordnung	Mountainbikerouten	Hingegen stellen wir - etwas ernüchtert - fest, dass es sich beim Velo, nach Lesart der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, weiterhin nur um das Gefährt auf zwei Rädern handelt, welches für den Alltags- und Freizeitverkehr auf der Strasse eingesetzt wird. Das Mountainbike hingegen fällt nicht darunter. Artikel 45 Strassengesetz wird weiterhin sehr eng ausgelegt: Die von verschiedenen Seiten geforderte Neuaufnahme von Mountainbikerouten als Velorouten mit kantonaler Netzfunktion im Sachplan Veloverkehr wird mit dieser engen Auslegung nach wie vor abgelehnt. Um das Mountainbike in den ländlichen Regionen zu fördern und auf planerischer Stufe den bestehenden räumlichen Nutzungskonflikten besser begegnen zu können, wäre eine breitere Begriffsauslegung nötig. Dies würde auch der Gesamtmobilitätsstrategie von 2008 entsprechen, welche zum Thema Fuss- und Veloverkehr die Strategie 2c behördenverbindlich festgelegt hat, den «Langsamverkehr im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs zu fördern». Im Erläuterungsbericht zum Sachplan Veloverkehr wird auf Seite 7 gar ausgeführt, dass «die BVE jedoch anerkennt, dass der zunehmende Mountainbiketourismus Probleme verursacht, für deren Lösung die gesetzliche Grundlage im Kanton Bern fehlt». Diese einseitige Auslegung verwundert uns, bietet der Mountainbikesport neben Freude, Sport und Bewegung auch Wertschöpfung in touristischen Regionen und Randregionen. Immerhin stellt die BVE im Erläuterungsbericht in Aussicht, eine Änderung des Strassengesetzes vorzubereiten, welche die Mountainbikerouten den Wander- und Velofreizeitrouen gleichstellen soll. Wir unterstützen diese Absicht.	K	Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Mit seiner Zustimmung vom 2. März 2020 zur Motion bestätigt der Grosse Rat dieses Vorgehen.
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Mountainbikerouten	Erläuterungen S. 7, Kap. 5: Weitere geprüfte Anpassungen: Es wird erwähnt, dass für die Mountainbikerouten eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden soll, damit diese dem Wander- und Velofreizeitverkehr gleichgestellt werden können. Diese Massnahme wird begrüsst. Nach wie vor kann aber nicht nachvollzogen werden, warum MTB nicht als Velo gelten.	K	Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Mit seiner Zustimmung vom 2. März 2020 zur Motion bestätigt der Grosse Rat dieses Vorgehen.
BDP des Kantons Bern	Mountainbikerouten	Gleich verhält es sich übrigens innerhalb der Thematik Mountainbikes auf Wanderwegen. Diese Anpassung kann nicht im vorliegenden Sachplan geregelt werden, dies bedarf einer Änderung des Strassengesetzes. Aber auch hier wird es darum gehen, für die Situation zwischen verschiedenen Teilnehmern auf gleicher Strecke klare Verhältnisse zu schaffen.	H	Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Mit seiner Zustimmung vom 2. März 2020 zur Motion bestätigt der Grosse Rat dieses Vorgehen.
Entwicklungsraum Thun ERT	Mountainbikerouten	Der ERT unterstützt die Absicht des Kantons, Mountainbikerouten als informative Darstellung in den SVV aufzunehmen. Wir begrüssen insbesondere die Absicht, die hierfür notwendige gesetzliche Grundlage zu schaffen. In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass der ERT aktuell eine Mountainbike-Planung erarbeitet (gemeindeübergreifendes Routenkonzept). Der ERT sieht in der Mountainbike-Planung eine Chance, das Umsteigepotential und die Verlagerung vom MIV auf den Langsamverkehr weiter zu fördern. Personen, die in ihrer Freizeitgestaltung das Mountainbike benutzen, fahren auch im Alltag eher mit dem Velo zur Arbeit oder zur Schule. Ausserdem fördert das Mountainbiken die Bewegung der Menschen und hat einen nicht zu vernachlässigenden touristischen Stellenwert.	K	Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Mit seiner Zustimmung vom 2. März 2020 zur Motion bestätigt der Grosse Rat dieses Vorgehen.
Entwicklungsraum Thun ERT	Mountainbikerouten	Der ERT hat geprüft, ob die Mountainbikerouten von SchweizMobil im Kartenteil aufgenommen wurden. Wir stellen folgenden Antrag: - Im Blatt 19 der Kartenteilung ist die Gurnigelwald-Gürbe Route (Nr. 504) aufzunehmen.	Nb	Die Linienführung der erwähnten lokalen Mountainbikerouten wurde in den Mitwirkungsunterlagen korrekt dargestellt. Bei informativen Inhalten wird auf die Darstellung der Routenummern verzichtet.
Entwicklungsraum Thun ERT	Mountainbikerouten	Im Kapitel 4.2 werden die Regionen für die Signalisation der Mountainbikerouten bezeichnet. Der ERT bezieht sich auf sein Schreiben vom 16. April 2014 im Rahmen der Mitwirkung des SVV im Jahr 2014. Der Entwicklungsraum Thun beantragt dem Kanton Bern, die Signalisation der nationalen, regionalen und lokalen Routen von Mountainbikeland und Skatingland, analog der Routen von Veloland, zu übernehmen. Die Regionen sind finanziell nicht in der Lage, diese Aufgaben zu tragen. Wir erwarten uns von dieser einheitlichen Regelung eine Stärkung und Qualitätssteigerung, verbunden mit der nachhaltigen Sicherung der Routen.	Nb	Um diesem Anliegen Rechnung zu tragen, erachtet die BVD eine Anpassung des Strassengesetzes für nötig. Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Gemeinde Saanen	Mountain-bikerouten	Als Tourismus Destination vermischen wir allerdings die Aufnahme von aktuellen Velothemen in den Sachplan und dessen Förderung, wie u.a. die Integration von Mountainbikerouten oder die explizite Öffnung von Wanderwegen für die assimilierte Nutzung. Die Gemeinde und der Tourismus haben sich in den vergangenen Jahren vertieft mit der Thematik befasst und sind überzeugt, dass die Koexistenz von Wandern und Velofahren auf den meisten Wanderwegabschnitten möglich ist und den Bedürfnissen aller Nutzergruppen zielführend Rechnung getragen wird. Deshalb ersuchen wir das Tiefbauamt in Zukunft das Thema Mountainbike sowie speziell die MTB-Routen vermehrt zu fördern und in den Sachplan aufzunehmen.	<b>K</b>	Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Mit seiner Zustimmung vom 2. März 2020 zur Motion bestätigt der Grosse Rat dieses Vorgehen.
Gemeinde St. Stephan	Mountain-bikerouten	Für alpine Destinationen wird das Sommergeschäft mit Mountainbiker immer wichtiger. Im Gegensatz zu anderen Tourismusregionen in den Alpen ist der Rückstand im Kanton Bern gross. Beispielsweise fördert der Kanton Graubünden bereits seit vielen Jahren mit Erfolg das Mountainbiken (Beilage 1). Damit die Tourismusregionen nicht noch weiter ins Hintertreffen geraten, ist mit dem Sachplan sicherzustellen, dass das Mountainbikewesen im Kanton Bern endlich über gleich lange Spiesse wie in anderen Regionen verfügt. Bereits seit längerer Zeit bemühen sich die Bergregion Obersimmental-Saanenland und die Planungsregion Kandertal einen Teilrichtplan «Touristische Mountainbike-Routen» zu erlassen. Im Sachplan müssen die nötigen Voraussetzungen geschaffen sein, damit nach einem Zustandekommen des Teilrichtplans die Mountainbikerouten rasch und unkompliziert in den Sachplan aufgenommen werden können. Die geplante Änderung des Strassengesetzes, welche die Gleichstellung der Mountainbikerouten mit den Wander- und Velo-freizeitrouen vorsieht, begrüessen und unterstützen wir ausdrücklich.	<b>K</b>	Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Mit seiner Zustimmung vom 2. März 2020 zur Motion bestätigt der Grosse Rat dieses Vorgehen.
Grüne Kanton Bern	Mountain-bikerouten	Wir finden es wichtig, dass Artikel 45 des bernischen Strassengesetzes möglichst bald angepasst wird, damit MTB-Routen eine kantonale Netzfunktion zukommt und der Kanton die Zuständigkeit für die Signalisation der Routen mit kantonalen Netzfunktion übernimmt.	<b>K</b>	Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Mit seiner Zustimmung vom 2. März 2020 zur Motion bestätigt der Grosse Rat dieses Vorgehen.
Jura bernois.Bienne (région)	Mountain-bikerouten / Itinéraires de VTT	Selon Jura bernois.Bienne, il pourrait être intéressant d'intégrer au plan sectoriel trafic cycliste la problématique du VTT (mountainbike) et de ne pas se limiter au trafic routier. Actuellement, le VTT n'est pas traité par le canton de Berne sur un pied d'égalité par rapport, par exemple, à la randonnée et au cyclisme sur route.	<b>Nb</b>	Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Mit seiner Zustimmung vom 2. März 2020 zur Motion bestätigt der Grosse Rat dieses Vorgehen. / En adoptant la motion 250-2019, le Conseil-exécutif laisse entrevoir dans sa réponse une modification de la loi sur les routes, dans le but d'attribuer la fonction de réseau cantonal aux itinéraires de VTT importants. En approuvant la motion le 2 mars 2020, le Grand Conseil a confirmé cette procédure.
Kanton Wallis, Dienststelle für Raumentwicklung / Canton du Valais, Service du développement territorial	Mountain-bikerouten / Itinéraires de VTT	Le canton du Valais est concerné uniquement par l'adaptation des feuilles n° 32 Sidelhorn et 34 Steghorn du plan sectoriel. Concernant cette dernière, nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que le 26 mars 2014, la commune de Loèche-les-Bains a homologué un itinéraire VTT en direction du Spittelmatte et que ce tracé nécessite une coordination entre les communes de Loèche-les-Bains (VS) et Kandersteg (BE).	<b>Nb</b>	Im Sachplan informativ dargestellt werden nur MTB-Routen gemäss dem Mountainbikeland von SchweizMobil. Die erwähnte gehört da augenscheinlich (noch) nicht dazu. Wir empfehlen MTB-Routen mit SchweizMobil zu koordinieren, damit eine einheitliche Vermarktung sichergestellt ist. / Seuls les itinéraires de VTT inclus dans « La Suisse à VTT » de SuisseMobile sont présentés dans le plan sectoriel à titre informatif. L'itinéraire mentionné n'en fait apparemment pas (encore) partie. Nous recommandons de coordonner les itinéraires de VTT avec SuisseMobile afin d'assurer une promotion uniforme.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Naturpark Gant-risch	Mountain-bikerouten	Aus der Region Gant-risch bringen wir folgendes Anliegen vor, im Bezug auf die Kernaussage «Im Rahmen der Anpassung 2019 prüfte die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) die Neuaufnahme der Mountainbikerouten (MTB-Routen) als Velorouten mit kantonaler Netzfunktion. In zwei unabhängigen Beurteilungen haben sowohl das Rechtsamt der BVE als auch der Rechtsdienst des TBA bestätigt, dass MTB-Routen nicht unter Artikel 45 Strassengesetz fallen und ihnen somit keine kantonale Netzfunktion zukommt. Daher beschränkt sich der Sachplan auf die informative Darstellung der Mountainbikerouten gemäss SchweizMobil.» Wir beantragen, dass Mountainbikerouten ebenfalls in den Sachplan Veloverkehr einbezogen werden. In der Region Gant-risch führen sowohl Mountainbiker als auch Wanderer eine beispielhafte Koexistenz. Deshalb sind Mountainbiker dem üblichen Veloverkehr gleichzusetzen, insbesondere wäre es sinnvoll, wenn der Kanton für den Unterhalt der Nationalen und Regionalen Routen verantwortlich zeichnen würde. Für die bestehenden Organisationen sind dies Aufgaben, die ihre Möglichkeiten oft übersteigen. Ein geregelter Unterhalt und professionelle Strukturen würden helfen, die Nutzungsarten an besonders kritischen Stellen zu entflechten. Mittels einer stringen Besucherlenkung werden Mountainbiker auch von ungeeigneten Wegen, insbesondere im Wald, ferngehalten. Da Mountainbike ein wichtiger Zweig in der touristischen Entwicklung ist, sollen bestehende und künftige MTB Routen auch Eingang in die kantonalen und regionalen Richtpläne finden. Würde sich der Kanton entscheiden, dass Mountainbikerouten ebenfalls unter das Strassengesetz fallen, würde sich die Region Gant-risch mit dem Verein Gant-risch Biking als Pilotregion für die Implementierung einer kantonalen Netzfunktion zur Verfügung stellen.	<b>Nb</b>	Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Mit seiner Zustimmung vom 2. März 2020 zur Motion bestätigt der Grosse Rat dieses Vorgehen. Der Weg über die Gesetzgebung ist auch daher zweckmässig, weil viele Aufgaben auf die Gemeinden zukommen. Das betrifft insbesondere Planung, Bau und Unterhalt der Freizeitrouten. Die Sachplanung und Übernahme der Signalisation sind demgegenüber von eher untergeordneter (finanzieller) Tragweite. Das TBA anerkennt an dieser Stelle die vorbildliche MTB-Planung im Gant-risch und kommt bei Gelegenheit gerne auf das freundliche Angebot hier als Pilotregion zu dienen zurück.
ProVelo Kanton Bern	Mountain-bikerouten	Wir finden es wichtig, dass Artikel 45 des bernischen Strassengesetzes möglichst bald angepasst wird, damit MTB-Routen eine kantonale Netzfunktion zukommt und der Kanton die Zuständigkeit für die Signalisation der Routen mit kantonaler Netzfunktion übernimmt.	<b>K</b>	Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Mit seiner Zustimmung vom 2. März 2020 zur Motion bestätigt der Grosse Rat dieses Vorgehen.
Regionalkonferenz Oberland-Ost	Mountain-bikerouten	Bei der Karte auf den Seiten 100/101 ist die MTB-Route als Hinweis eingetragen. Die Verbindung zwischen Grindelwald Milibach und der Alp Grindel ist nicht mehr MTB-Route. Dieser Streckenabschnitt kann somit gestrichen werden.	<b>B</b>	Der genannte Streckenabschnitt wird in Übereinstimmung mit den 2019 aktualisierten Daten von SchweizMobil nicht mehr dargestellt.
Regionalkonferenz Oberland-Ost	Mountain-bikerouten	Ebenfalls hoffen wir, dass die im Kapitel 5 des Erläuterungsbericht erwähnte fehlende gesetzliche Grundlage für die MTB-Thematik nun endlich mit hoher Priorität erarbeitet wird	<b>K</b>	Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Mit seiner Zustimmung vom 2. März 2020 zur Motion bestätigt der Grosse Rat dieses Vorgehen.
Schweizer Wanderwege	Mountain-bikerouten	Zwecks Abstimmung im Langsamverkehr wäre eine gemeinsame Darstellung der Netze von Vorteil. Eine Anpassung des Strassengesetzes wird gutgeheissen. Das Fuss- und Wanderweggesetz FWG und die entsprechenden kantonalen Bestimmungen gelten auch darüber hinaus als Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen auf die Wanderwege.	<b>H</b>	Für die Publikation der Sachplankarten im Geoportal wird eine kombinierte Darstellung aller Langsamverkehrsnetze geprüft. Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Mit seiner Zustimmung vom 2. März 2020 zur Motion bestätigt der Grosse Rat dieses Vorgehen. An dieser Stelle sei erwähnt, dass der Bund im Rahmen der Gesetzgebung zum neuen Veloartikel in der Bundesverfassung massgeblich bestimmt, welche Bedeutung den Mountainbikerouten künftig zukommt und ob der Schutz von Wanderwegen auf MTB-Wege ausgedehnt wird.



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
SchweizMobil	Mountain-bikerouten	Gemäss den Erläuterungen für die Mitwirkung wurde die Neuaufnahme der Mountainbikerouten als Velorouten mit kantonalen Netzfunktion geprüft und aufgrund der fehlenden rechtlichen Grundlage wieder verworfen. Diesen Entscheid können wir nicht nachvollziehen, wir bedauern diesen Grundsatz sehr. Die Neuaufnahme der Mountainbikerouten in den Sachplan Velo und die daraus folgenden Klärungen bezüglich Zuständigkeiten, Kompetenzen, Verfahren, Signalisation etc. würden wesentliche Fortschritte mit sich bringen und wären für die Planung, Umsetzung und Kommunikation von offiziellen Mountainbikerouten sehr dienlich. Wir hoffen deshalb sehr, dass die erwähnte Änderung des Strassengesetzes möglichst rasch umgesetzt wird und die Mountainbikerouten den Wander- und Veloverkehrsrouten gleichgestellt werden können. Es wäre zudem wichtig, dass bei der Umsetzung des Gesetzes und der Festlegung der nötigen Verfahren das Mountainbiken als Chancen für den Tourismus und die Steigerung der Attraktivität in Naherholungsgebieten betrachtet wird. Der Fokus bei der Gesetzesänderung sollte nicht bei den Problemen (wie im Bericht erwähnt), sondern bei einvernehmlichen Lösungen liegen, welche allen involvierten Interessen gerecht wird.	<b>K</b>	Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Mit seiner Zustimmung vom 2. März 2020 zur Motion bestätigt der Grosse Rat dieses Vorgehen. Der Weg über die Gesetzgebung ist auch daher zweckmässig, weil viele Aufgaben auf die Gemeinden zukommen. Das betrifft insbesondere Planung, Bau und Unterhalt der Freizeitroutes. Die Sachplanung und Übernahme der Signalisation sind demgegenüber von eher untergeordneter (finanzieller) Tragweite.
SP Kanton Bern	Mountain-bikerouten	Wir finden es wichtig, dass Artikel 45 des bernischen Strassengesetzes möglichst bald angepasst wird, damit MTB-Routen eine kantonale Netzfunktion zukommt und der Kanton die Zuständigkeit für die Signalisation der Routen mit kantonalen Netzfunktion übernimmt. Wir haben dazu in der Septembersession 2019 eine interfraktionelle Motion eingereicht.	<b>K</b>	Der Regierungsrat stellt mit der Annahme der Motion 250-2019 in seiner Antwort eine Anpassung des Strassengesetzes in Aussicht, mit der wichtigen MTB-Routen kantonale Netzfunktion zuerkannt werden soll. Mit seiner Zustimmung vom 2. März 2020 zur Motion bestätigt der Grosse Rat dieses Vorgehen.
BDP des Kantons Bern	E-Bikes	Hier möchte die BDP anregen, zu prüfen, ob E-Bikes mit gelben Nummern (also ab 25 km) teilweise nicht besser mit Motorfahrzeugen der untersten Klasse (Töfflis mit max. 30 km) gleichgesetzt werden sollen. D.h. wenn die Möglichkeit vorhanden ist und es die Sicherheit der Strassenteilnehmer zulässt, sollten diese schnellen Velos besser auf der Strasse geführt werden als über einen Veloweg mit zusätzlichem Freizeitverkehr. Denn der langsamere Freizeitverkehr würde dadurch weniger bedrängt und die schnellen Fahrräder würden Hobbyfahrer und auch Familien mit Kindern weniger gefährden. Wer selber Fahrrad fährt stellt oft fest, dass es auch unter den E-Bikern «Strassenrowdies» gibt, die mit ihrer schnellen und oftmals überhöhten Geschwindigkeit andere Strassenteilnehmer gefährden.	<b>N</b>	Die Zulassung von Fahrzeugen ist Bundessache. Das TBA sieht jedoch die geltende Definition für die schnellen E-Velos ebenfalls als kritisch.
Dritte	E-Bikes	Neue oder angepasste Signalisationen für E-Bikes 45 (Signal 2.14): Aus Sicht des Umweltschutzes sollten schnelle E-Bikes den Velos gleichgestellt werden und nicht den Motorfahrern mit Lärm- und Abgasemissionen. Sie müssten deshalb uneingeschränkt auf Velowegen fahrerechtigt sein, allenfalls mit einer (signalisierten) Geschwindigkeitsbeschränkung.	<b>N</b>	Die Zulassung von Fahrzeugen ist Bundessache. Das TBA sieht jedoch die geltende Definition für die schnellen E-Velos als kritisch.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	E-Bikes	Der gesteigerten Reichweite von Pendler_innen mit Elektrovelos wird im Sachplan zu wenig Beachtung geschenkt. Antrag (ergänzende Formulierung): Die zunehmend verkehrenden E-Bikes führen dazu, dass Velos und E-Bikes vermehrt mit höchst unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs sind. Generell breitere Fahrstreifen ermöglichen E-Bikes das Überholen von Velos. Der Verkauf von E-Bikes boomt und wird weiter zunehmen. Gleichzeitig schnellen auch die Unfallzahlen bei den Elektrovelos in die Höhe. Experten und Expertinnen führen die höhere Unfallgefahr unter anderem auf die höchst unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Nutzerinnen und Nutzer sowie den begrenzten Platz zurück. Fazit: Es braucht breitere Velostreifen.	<b>N</b>	Mit den Vorrangrouten wird dem Anliegen teilweise entsprochen. Die Standards für Radverkehrsanlagen werden jedoch generell nicht im Sachplan, sondern vom TBA in separaten Arbeitshilfen festgelegt.
SP Region Bern-Mittelland SP Stadt Bern	E-Bikes	Mit E-Bikes werden Distanzen länger, entsprechend muss der gesteigerten Reichweite von PendlerInnen mehr Beachtung geschenkt werden. Aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von E-Bikes und Velos braucht es zudem generell breitere Fahrstreifen.	<b>H</b>	
Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)	Kap. 1.4	Mit der Bezeichnung von Korridoren für Vorrangrouten im Sachplan Veloverkehr wird der zunehmenden Zahl von E-Bikes Rechnung getragen, welche schneller und weiter unterwegs sind. Damit verschieben sich die Reichweite und die Distanz deutlich. Die in der Gesamtmobilitätsstrategie von 2008 aufgeführte Teilstrategie a «Der Fuss- und der Veloverkehr (Langsamverkehr) sind die tragenden Säulen der Feinerschliessung im Personenverkehr» ist daher bei nächster Gelegenheit anzupassen: Der Veloverkehr soll künftig eine tragendere Verkehrsfunktion generell übernehmen, welche sich nicht bloss auf die Feinerschliessung beschränkt. Zudem ist die Teilstrategie mit dem Aspekt der «direkten, sicheren und schnellen Verbindung» zu ergänzen und auf die unterschiedlichen Zwecke beim Alltagsverkehr (Ausbildung, Arbeit, Einkaufen) zu beziehen.	<b>N</b>	Nebst den erwähnten Zwecken Ausbildung, Arbeit, Einkaufen ist beim Alltagsverkehr das auch Erreichen von Freizeitorten zu ergänzen. Dieses unvollständige Verständnis des Alltagsverkehrs ist teils auch bei den Regionen vorhanden. Das führt zu "Freizeitroutes", die etwa eine Badi oder einen Sportplatz erschliessen. Freizeitroutes gemäss der Konzeption des Sachplans sind jedoch Routen, wo das Befahren durch Einheimische und Gäste als Selbstzweck

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
				stattfindet. Nur solche Routen werden durchgängig signalisiert und auf SchweizMobil beworben.
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Kap. 1.4	Textteil Kap. 1.4 Strategie und Ziele: - S. 13: Es ist unklar, was eine Verlegung einer Veloroute auf eine Privatstrasse bedeutet. Dies muss deutlich erläutert werden - insbesondere welche Konsequenzen dies hat. Wanderwege wurden auch auf bestehende Waldstrassen gelegt. Wenn diese einen Hartbelag aufweisen, so muss eine Alternativroute zumeist mit demselben Ausbaustandard gebaut werden. Solche unerwünschten Entwicklungen sind im Falle der Velorouten frühzeitig abzufangen. - S. 14: Kreuzen wichtige Velorouten untergeordnete Erschliessungs- und Sammelstrassen (gehören auch Waldstrassen dazu?), ist ihr Vorfahrt einzuräumen. Dies kann für Waldstrassen nicht gelten.	H	Velorouten werden auf Strassen signalisiert, die gewidmet resp. mittels Strassenplan nach Strassengesetz oder mittels Baubewilligung genehmigt sind. Die Signalisation neuer Routen oder die Anpassung bestehender Routen ist mit den Gemeinden und den Fachstellen zu klären.
Regionalkonferenz Emmental	Kap. 1.4	Allgemein fällt auf, dass eine gewisse Entschlackung des Sachplans vorgenommen und auf überflüssige Abschnitte verzichtet wurde. Dies fördert die Klarheit des Dokuments und wird begrüsst.	V	
Entwicklungsraum Thun ERT	Kap. 2.1	Da Vorrangrouten gemäss Kapitel 1.5 und 3.2.2 zu Velorouten mit kantonaler Netzfunktion gehören, findet es der ERT korrekt, dass die Signalisation der Vorrangrouten dem Kanton obliegt, wie es im Kapitel 2.1 die aufgeführten Aufgaben und Zuständigkeiten festhalten. Die Region wäre finanziell nicht in der Lage, diese Aufgaben zu tragen.	V	
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern SP Kanton Bern	Kap. 2.3	Antrag ( <i>Ergänzungsvorschlag rot-kursiv</i> ): Nicht Gegenstände des vorliegenden Sachplans sind insbesondere: - Die übrigen Freizeitverkehrsnetze von SchweizMobil, insbesondere Mountainbike-Routen, Skating und Kanu. ( <i>Hinweis: Mountainbike-Routen fallen derzeit nicht unter Artikel 45 Strassengesetz, womit ihnen keine kantonale Netzfunktion zukommt. Es wird eine Änderung des Strassengesetzes vorbereitet, um die Mountainbike-Routen Wander- und Velofreizeit-routen gleichzustellen.</i> ) Gemäss den Erläuterungen zum Sachplan (Seite 7: Weitere geprüfte Massnahmen) will der Kanton Bern eine Änderung des Strassengesetzes vorbereiten, um die Mountainbike-Routen Wander- und Velofreizeitrouten gleichzustellen. Diese Absicht ist jedoch nirgends im Sachplan aufgeführt, weshalb wir dazu einen Antrag stellen. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die am 12.9.2019 im Grossen Rat eingereichte Motion 250-2019 „Attraktive Mountainbike-Routen auch im Kanton Bern“: Der Regierungsrat wird beauftragt 1. dem Grossen Rat die rechtlichen Grundlagen vorzulegen, die es ermöglichen, dass künftig auch Mountainbike Routen als Velofreizeitrouten nach Art. 45 SG mit kantonaler Netzfunktion gelten können. 2. den Unterhalt der Signalisation sowie die Koordination der Mountainbike-Routen sicherzustellen und bei Bedarf die Gemeinden zu unterstützen.	Nb	Das gehört in die Erläuterungen für die Mitwirkung, wo es sinngemäss enthalten ist.
SchweizMobil	Kap. 2.3	Hinweis zu Punkt 2.3 auf Seite 17: Wir schlagen vor, den Punkt «MTB-Downhill- und Trainingsstrecken etc.» durch «Mountainbike-Pisten und -Anlagen» zu ersetzen, damit die Terminologie dem Gebrauch auf nationaler Ebene (ASTRA, BFU, SchweizMobil etc.) entspricht.	B	Der Sachplantext wird angepasst.
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Kap. 2.5	Textteil S. 18, Kap. 2.5: Festlegungen und Abstimmungskategorien: Es wird nirgends begründet, warum auf die Koordinationsstände verzichtet wird. Damit kann nicht nachvollzogen werden, welche Rechtswirkung z.B. die Aufführung der Korridore von Vorrangrouten in Anhang 6 aufweist.	K	Die Korridore für Vorrangrouten entsprechen einer Idee und haben damit den Status einer Vororientierung. Die weiteren Konkretisierungsschritte erfolgen mittels Strassenplan nach Strassengesetz oder mittels Baubewilligung.
Dritte	Kap. 2.5.3	Nach dem Studium des aufgelegten Sachplanes habe ich den Eindruck, dem Veloverkehr wird, im Gegensatz zum Autoverkehr wenig Beachtung geschenkt. Werden Strassen geplant ist immer viel von Sicherheit die Rede, im vorliegenden Sachplan ist wenig von Sicherheit zu spüren. Ich wünschte mir von den Entscheid Träger ein grösseres Engagement für den Langsam Verkehr.	H	Der Aspekt Verkehrssicherheit hat bei der Festlegung der qualitativen Netzlücken hineingespielt. Weitere und aktualisierte Analysen sollen im Rahmen des Monitorings (vgl. Sachplan Kap. 2.5.3) erstellt und für die Umsetzung (bezüglich Priorisierung von Massnahmen) und für die Weiterentwicklung des Sachplans selber berücksichtigt werden.
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Kap. 2.6	Textteil S. 18 und 19 Kap. 2.6.1 Nachführung und 2.6.3 Mitwirkung: Nicht nur die Zusammenarbeit mit SchweizMobil, sondern auch mit den Fachstellen bzw. dem Forstdienst ist zwingend.	H	Bei Anpassungen des Sachplans erfolgt der Einbezug der Fachstellen im Rahmen der Mitwirkung. Nachführungen beruhen auf abgeschlossenen formellen Verfahren, in denen die Fachstellen bereits einbezogen wurden.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Dritte	Kap. 2.6.4	3.2.1 Velopotenzial und Prioritätensetzung: Das mit dem neuen GIS-Modell ermittelte Velopotenzial berücksichtigt durchschnittliche Velodistanzen, Leistungskilometer, Schulwege, Anziehung durch Bahnhöfe, zentrale Orte und Entwicklungsschwerpunkte. Kein Wort über die Sicherheit der Velofahrer. Z.B. der Weg von Langnau nach Zollbrück ist über eine einigermassen sichere Veloroute nicht erreichbar. Die sicheren Veloverbindungen führen über eine grössere Steigung, die mit dem Auto nicht bewältigt werden muss oder durch Feldwege. Dabei ist teilweise eine schmale Verbindung entlang der Kantonsstrasse vorhanden. Mit einem gut ausgebauten Veloweg würde diese Route mehr mit dem Velo gefahren, da wäre ein Potential vorhanden würde der Sicherheit mehr Beachtung geschenkt. Dasselbe trifft ebenfalls auf die Verbindung nach Schüpbach zu, wobei hier ein Velostreifen erstellt wurde. Ein Vergleich mit den Velorouten die in den Velonationen in Europa erstellt werden, hält auch diese Verbindung bei weitem nicht stand. Bei Strassen die mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h befahren werden können ist unbedingt ein Veloweg vorzusehen.	<b>H</b>	Tatsächlich wird das subjektive Sicherheitsempfinden, welches zu sogenanntem Vermeidungsverhalten führt, in der Potenzialanalyse nicht berücksichtigt. Das im Sachplan abgebildete Potenzial entspricht dem bei zweckmässiger Veloinfrastruktur zu erwartendem Veloverkehr, unabhängig von der heute vorhandenen Situation. Weitere und aktualisierte Analysen sollen im Rahmen des Monitorings (vgl. Sachplan Kap. 2.6.4) erstellt und für die Umsetzung (bezüglich Priorisierung von Massnahmen) und für die Weiterentwicklung des Sachplans selber berücksichtigt werden.
SchweizMobil	Kap. 3	Weiter begrüssen wir die Koordination der Alltags- und Freizeit-Routen als Teil des Sachplans. Dies ist ein wichtiges Element, welches in Zukunft gemeinsame Lösungen in diversen Korridoren ermöglicht bzw. erleichtert.	<b>V</b>	
SVP Kanton Bern	Kap. 3	Schliesslich erachten wir die Unterscheidung der Velorouten in Alltags- und Freizeitverkehr als nicht sinnvoll und schlagen vor, die Situation der Velorouten ganzheitlicher zu betrachten. Gerade für Pendlerinnen und Pendler können auch touristische Velorouten sehr attraktiv sein.	<b>Nb</b>	Durch die gegebene, gesamtheitliche Betrachtung im Sachplan Veloverkehr werden Synergien für den Alltags- und Freizeitverkehr deutlich. Wo möglich werden beide Routenarten gemeinsam geführt. Die Unterscheidung ergibt sich aus Artikel 45 Absatz 2 Strassengesetz und hat auch praktische Bedeutung. Wo ausschliesslich Freizeitrouen verlaufen, genügen Wege mit Naturbelag, was deren Führung auf bestehenden Wegen sogar im Gewässerraum ermöglicht. Wo allerdings (zusätzlich) Alltagsrouten verlaufen, wird ein Hartbelag angestrebt, um den Winterdienst gewährleistet zu können. Freizeitrouen werden zudem durchgängig signalisiert und auf <a href="http://www.schweizmobil.ch">www.schweizmobil.ch</a> breit kommuniziert. Der volkswirtschaftliche Nutzen des Velofreizeitverkehrs übersteigt die dafür nötigen Investitionen durch Kanton und Gemeinden um ein Vielfaches.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern SP Kanton Bern	Kap. 3.1	Antrag ( <i>Änderungen rot-kursiv</i> ): Aktueller Text: <del>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.</del> Ist zu ersetzen durch: <i>Verläuft eine Veloroute abseits einer Kantonsstrasse, werden zusätzliche Massnahmen auf der Kantonsstrasse auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs ausgerichtet, die die Veloroute nicht übernehmen kann oder die zum guten Funktionieren derselben beitragen, wie zum Beispiel Feinverteilt, Sammel- und Zubringerfunktionen oder Herstellen anderer Verbindungen im Netz des Veloverkehrs.</i> Oberstehende Formulierung (aktueller Text) im 2. Abschnitt können wir so nicht unterstützen. Kantonsstrasse und Veloroute sind oft als Gesamtsystem miteinander verbunden. Der Nutzen einer Veloroute kommt erst dann voll zum Tragen, wenn die Kantonsstrasse wichtige Funktionen übernimmt. Denn meistens ist es die Kantonsstrasse, welche innerhalb einer gewachsenen Siedlungsstruktur die Feinverteilt- und Zubringerfunktion zu den Quellen und Zielen des Veloverkehrs sicherstellen kann.	<b>B</b>	Wird teilweise berücksichtigt.
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Kap. 3.2	Textteil S. 22, Kap. 3.2.2 Vorrangrouen, Hauptverbindungen, Basisnetz und weitere Kantonsstrassen: Weshalb der Begriff "Vorrangrouen" eingeführt wird, ist nicht schlüssig nachvollziehbar: Wird darunter Vorrang vor allen anderen Verkehrsteilnehmern verstanden? Wenn dem so wäre, müsste mit Nachdruck festgehalten werden, dass auf Waldstrassen keine derartigen Vorrangrouen festgelegt werden dürfen.	<b>H</b>	Vorrangrouen sind gewidmet resp. mittels Strassenplan nach Strassengesetz oder mittels Baubewilligung genehmigt.



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Kap. 3.2	Textteil S. 21, Kap. 3.2.1 Velopotenzial und Prioritätensetzung: Dass das Sicherheitsgefühl hoch sein soll, ist durchaus verständlich und nachvollziehbar. Das subjektive Sicherheitsempfinden der Velofahrer darf aber nicht zu unbegrenzten Forderungen gegenüber dem Waldeigentümer führen.	<b>K</b>	
Entwicklungsraum Thun ERT	Kap. 3.2	Wenn wie im Kapitel 3.2.1 behördenverbindlich festgehalten wird, dass Verbesserungen für den Veloverkehr prioritär im Rahmen von sich bietenden Gelegenheiten, z.B. von Umgestaltungen oder Ausbauten am Strassennetz erfolgen sollen, sind bei Projekten mit kantonaler Federführung die Gemeinden frühzeitig zu informieren.	<b>H</b>	
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern SP Kanton Bern	Kap. 3.2	Antrag für einen zusätzlichen Absatz unter Punkt 3.2.2 (für kantonale, regionale und kommunale Behörden im Kanton Bern verbindlich): <i>Die Planung und Realisierung von Vorrangrouten haben höchste Priorität. Sie werden in die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte 2021 aufgenommen, welche die jeweils zugehörigen Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung der 4. Generation enthalten. Vorrangrouten sind ein zentrales Element, den Veloverkehr zu fördern und die Ziele der bernischen Gesamtmobilitätsstrategie (höherer Veloanteil, mehr Sicherheit) zu erreichen. Vorrangrouten stellen die höchste Ebene des Veloroutennetzes dar. Deren Planung und Realisierung ist deshalb zu forcieren. Sie müssen bereits in die Erarbeitung bzw. Aktualisierung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte 2021 einfließen.</i>	<b>Nb</b>	Die Erarbeitung der RGSK 2021 ist im Gange und richtet sich nach den vom Regierungsrat 2018 beschlossenen Vorgaben. Nachträgliche Änderungen dieser Vorgaben sind nicht möglich.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Kap. 3.2	Wer es ernst meint mit der Veloförderung, gibt ihr Priorität: Die vielfach verwendete Terminologie „soweit technisch machbar“, „grundsätzlich“, „weitgehend“, „verhältnismässig“, ... ist wenig konkret und lässt einen grossen Handlungsspielraum offen. Wir anerkennen, dass nicht immer jede Norm eingehalten werden kann. Die aktuelle Formulierung ist uns jedoch eindeutig zu unverbindlich. Deshalb fordern wir, dass die Formulierung im anderen Sinn erfolgt, z.B. „Nur in begründeten Ausnahmefällen wird nicht...“	<b>B</b>	Wird teilweise berücksichtigt.
SP Stadt Bern	Kap. 3.2	Die SP Stadt Bern unterstützt im Grundsatz die Anpassungen des Sachplans Veloverkehr. Wir fordern aber, dass der Ausbau der Veloinfrastruktur mit einer höheren Priorität vorangetrieben wird und dafür erheblich mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden. Der Sachplan muss eine höhere Verbindlichkeit erhalten und durch messbare Ziele und zeitliche Vorgaben ergänzt werden, deren Erreichung mit einer Erfolgskontrolle zu überprüfen sind. Auch die oft verwendete Terminologie («soweit technisch machbar», «grundsätzlich», «weitgehend») ist zu vage und muss verbindlicher sein.	<b>B</b>	Wird teilweise berücksichtigt.
VCS Kanton Bern	Kap. 3.2	Allgemein fehlen uns im Sachplan quantitative Ziele (z.B. angestrebter Anteil Veloverkehr) und verbindliche zeitliche Vorgaben. Eine Erfolgskontrolle und eine Kosten-Nutzen-Analyse ist so nicht möglich. Wenn es um die konkrete Umsetzung des Sachplans Veloverkehr geht, werden oft Formulierungen wie «grundsätzlich», «verhältnismässig», «soweit technisch machbar» oder «weitgehend» verwendet. Wir befürchten, dass diese unverbindlichen Formulierungen zu vielen Ausnahmen von den Vorgaben führen werden. Die VCS-Sektion Bern fordert darum grundsätzlich, dass der Veloverkehr prioritär zu behandeln und Ausnahmefälle stichhaltig zu begründen seien.	<b>B</b>	Wird teilweise berücksichtigt.
Amt für Gemeinden und Raumordnung	Kap. 3.2.1	Verbindlich wird hier festgehalten, dass «Verbesserungen für den Veloverkehr in der Regel im Rahmen von sich bietenden Gelegenheiten, z.B. von Umgestaltungen oder Ausbauten am Strassennetz erfolgen». Wir bezweifeln stark, dass der Anteil der Velofahrenden im Alltag gesteigert werden kann, wenn jeweils darauf gewartet wird, bis die Infrastruktur für den motorisieren Individualverkehr ausgebaut, respektive angepasst wird. Antrag: Der Grundsatz «Verbesserungen für den Veloverkehr erfolgen in der Regel im Rahmen von sich bietenden Gelegenheiten, z.B. von Umgestaltungen oder Ausbauten am Strassennetz erfolgen» ist anzupassen: Prioritäre Vorhaben im Bereich Veloverkehr sind zeit- und bedarfsgerecht und - falls nötig - entkoppelt von MIV-Massnahmen zu realisieren.	<b>B</b>	Der Absatz wird im Sachplan neu formuliert.
Amt für Gemeinden und Raumordnung	Kap. 3.2.1	Zur Bestimmung des Velopotenzials wurde offenbar ein GIS-basiertes Verfahren entwickelt und angewendet, welches künftig auch bei geänderten Verhältnissen eingesetzt werden kann, um die Auswirkungen auf das Velopotenzial objektiv beurteilen zu können. Es fehlen aber Erläuterungen dazu. Die vormals geltenden Annahmen zur Berechnung des spezifischen Velopotenzials für jeden Strassenabschnitt wurden ersatzlos gestrichen. Antrag: Im Erläuterungsbericht ist das entwickelte GIS-basierte Verfahren zur Bestimmung des Velopotenzials in den Grundzügen und unter Nennung der wichtigsten Annahmen zu erläutern. Dies ermöglicht eine objektive Beurteilung und Nachvollziehbarkeit, warum einzelne Korridore für Vorrangrouten ausgeschieden wurden und warum nicht.	<b>B</b>	Am im Sachplan 2014 erläuterten Verfahren hat sich für Basisnetz und Haupttrouten nichts geändert. Für die Bestimmung der Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten wurden im Hinblick auf E-Bikes längere Fahrdistanzen unterlegt und die Velopotenziale zwischen Ortschaften ermittelt. Korridore wurden ausgeschieden, wo das Potenzial auf diesen - sich teils überlagernden - Wunschnlinien über 1000

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
				Velofahrer pro Tag liegt und eine Mindestlänge von fünf Kilometern gegeben ist.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Kap. 3.2.1	Zur Bestimmung des Velopotenzials wurde ein GIS-basiertes Verfahren entwickelt und angewandt. Auf welchen Grundlagen dieses Verfahren basiert, welche Berechnungen dahinter stecken und welche Schlüsse daraus gezogen wurden, ist leider nicht ersichtlich. Da mit diesem Verfahren „objektive Aussagen zum möglichen Veloverkehrsaufkommen auf verschiedenen Netzabschnitten“ erstellt werden, stellt es offenbar eine wichtige Stütze in der Entwicklung des Sachplans Velo dar. Deshalb ist für uns die Nachvollziehbarkeit der Resultate und die Transparenz der angewandten Methodik zentral. Wir bitten deshalb um ergänzende Informationen.	<b>B</b>	Am im Sachplan 2014 erläuterten Verfahren hat sich für Basisnetz und Haupttrouten nichts geändert. Für die Bestimmung der Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten wurden im Hinblick auf E-Bikes längere Fahrdistanzen unterlegt und die Velopotenziale zwischen Ortschaften ermittelt. Korridore wurden ausgeschieden, wo das Potenzial auf diesen - sich teils überlagernden - Wunschnlinien über 1000 Velofahrer pro Tag liegt und eine Mindestlänge von fünf Kilometern gegeben ist.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern SP Kanton Bern	Kap. 3.2.2	Antrag: ( <i>Änderungen rot-kursiv</i> ): (für kantonale, regionale und kommunale Behörden im Kanton Bern verbindlich): Vorrangrouten sind <i>soweit technisch machbar und verhältnismässig</i> gemäss den in der Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr festgehaltenen Standards auszugestalten, <i>sofern keine triftigen Gründe dagegen sprechen</i> . Vom Sachplan Veloverkehr wünschen wir uns insgesamt mehr Verbindlichkeit (vgl. Bemerkungen unter Allgemein).	<b>B</b>	Wird teilweise berücksichtigt.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern SP Kanton Bern	Kap. 3.2.2	Antrag (für kantonale, regionale und kommunale Behörden im Kanton Bern verbindlich, <i>Änderungen rot-kursiv</i> ): Die Hauptverbindungen weisen ein grosses Potenzial für den Veloalltagsverkehr auf. Grundsätzlich <i>ist sind mindestens</i> der Referenzstandard längs sowie quer gemäss der Arbeitshilfe Standards Kantonstrassen <i>sowie die in der Arbeitshilfe Anlagen für Veloverkehr festgehaltenen Standards</i> zu erfüllen. Das Basisnetz weist ein mittleres Potenzial für den Veloalltagsverkehr auf. Auf dem Basisnetz <i>ist sind mindestens</i> der Referenzstandard längs sowie quer gemäss der Arbeitshilfe Standards Kantonstrassen <i>sowie die in der Arbeitshilfe Anlagen für Veloverkehr festgehaltenen Standards weitgehend</i> zu erfüllen. <i>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. Nur in begründeten Ausnahmefällen und bei Verfügbarkeit von attraktiven Alternativen ist eine alternative Führung des Veloverkehrs abseits der Kantonsstrasse zu realisieren.</i> Das kann auf kantonalen Radwegen, Gemeinde- oder Privatstrassen erfolgen. Je nach verbleibender Bedeutung der Kantonsstrasse für den Veloverkehr sind dort ergänzend <i>e punktuelle</i> Massnahmen für den Veloverkehr zu ergreifen. Werden Velorouten abseits der Kantonsstrasse geführt, soll dies <i>wo sinnvoll und möglich</i> vortrittsberechtigt, <i>ohne Umwege</i> und ohne Überwindung zusätzlicher Höhenmeter erfolgen. In Punkt 3.2.2 wird bei den Vorrangrouten auf die Arbeitshilfe Anlagen für Veloverkehr verwiesen, bei den Hauptverbindungen und dem Basisnetz wird nur auf die Arbeitshilfe Standards Kantonstrassen verwiesen. Dies ist nicht nachvollziehbar. Die Arbeitshilfe Standards Kantonstrassen genügt bei weitem nicht und erlaubt viel zu oft, nichts für den Veloverkehr zu unternehmen. Zu selten werden auch die in der Arbeitshilfe Anlagen für Veloverkehr festgehaltenen Standards, wie z.B. Überbreiten von Radstreifen, realisiert. Wenn wir die nächsten 60% der Menschen, die zwar willig sind, das Velo zu nehmen, sich aber nicht sicher genug dazu fühlen, aufs Velo bringen wollen, muss ein durchgehendes Netz mit hoher objektiver und subjektiver Sicherheit zur Verfügung stehen. Diese Arbeitshilfen sind deswegen zu überarbeiten, grosszügiger und verbindlicher zu formulieren. Inspiration hierzu können der Masterplan der Stadt Bern oder der Copenhagenize Bicycle Planning Guide sein. Kantonsstrassen als schnelle und direkte Verbindungen sind wichtige Netzbestandteile für den Alltagsveloverkehr und sollen deswegen dafür in geeigneter Qualität zur Verfügung stehen.	<b>B</b>	Wird teilweise berücksichtigt.
Gemeinde Jaberg	Kap. 3.2.2	Es wird beantragt, dass die Vortrittsregelung, wonach der Veloverkehr abseits der Kantonsstrassen vortrittsberechtigt sein soll, aufgrund der hohen Unfallgefahr gestrichen wird.	<b>Nb</b>	Der Sachplan setzt ein Ziel für die Ausgestaltung von Vorrangrouten. Die konkrete Umsetzung inkl. der Vortrittsregelung von Kreuzungen erfolgt in Projekten und Verkehrsanordnungen.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Kap. 3.2.2	Sachplan-Abschnitt: "Geeignet sind namentlich Führungen entlang von <u>Gewässern</u> , Bahnlinien und in eingeschränktem Mass auch Autobahnen, soweit die Immissionen nicht übermässig sind." Anmerkung: Bei Gewässern besteht in der Regel ein Konflikt mit anderen Interessen. So sollen diese Wege nicht mit einem Asphaltbelag versehen werden, was für den Alltagsverkehr nicht ideal ist. Auch dürfen im Gewässerraum Beleuchtungen (Kandelaber) nicht ohne weiteres angeordnet werden. Als Schulweg ist ein solcher Weg dann aus Sicherheitsgründen nicht geeignet. Diese Erfahrungen wurden unter anderem beim Vorhaben in Walperswil (Schulweg zum Oberstufenzentrum Aarberg) gemacht. Eine Veloführung entlang eines Gewässers ist nur für Freizeitrouten geeignet, welche keine Beleuchtung und auch nicht zwingend einen Asphalt-/Betonbelag benötigen. Alltagsrouten sind entlang eines Gewässers in der Regel dort sinnvoll, wo sie bereits bestehen und entsprechend ausgebaut sind.	<b>H</b>	
VCS Kanton Bern	Kap. 3.2.2	Anträge: Die VCS-Sektion Bern beantragt, folgende Forderungen im Sachplan Veloverkehr an geeigneter Stelle aufzunehmen: - Vorrangrouten seien als separate Velofahrbahnen zu gestalten. Diese Forderung entspricht den neusten Erkenntnissen zur Verkehrssicherheit und der Best Practice erfolgreicher Velostädte. Der Erfolg der Veloförderung steht oder fällt mit der subjektiven Sicherheitswahrnehmung der Velofahrer*innen, diese Forderung ist also zentral. - Hauptverbindungen seien grundsätzlich als separate Velofahrbahnen, mindestens aber gemäss den in der «Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr» festgehaltenen Standards zu gestalten. Begründung siehe oben. - Auf dem Basisnetz sei mindestens der Referenzstandard gemäss der Arbeitshilfe Standards Kantonsstrasse zu erfüllen. Ausnahmen seien stichhaltig zu begründen. - Veloalltagsrouten sollen den Wunschlinien folgen. Die im Sachplan vorgesehene Führung von Velorouten auf Gemeindestrassen aus Kostengründen lehnen wir ab. Unnötige Umwege und vermeidbare Höhenmeter halten die Bevölkerung vom Velofahren ab.	<b>Nb</b>	Der Kanton hält an seiner Konzeption grundsätzlich fest.
Dritte	Kap. 3.2.3	Velorouten können nur dann ganzjährig als Alltagsstrecken befahren werden, wenn sie einen festen Fahrbahnbelag aufweisen. Insbesondere in ländlichen Gebieten, wo die Wege auch für landwirtschaftliche Fahrten und zum Wenden am Feldrand genutzt werden, herrschen in der herbstlichen Erntezeit und an Regentagen teilweise schwierige und schmierige Bedingungen. Die Pfützen und Schlaglöcher, die sich durch das Befahren mit grossen Fahrzeugen ergeben, reduzieren die Verkehrssicherheit und die Attraktivität der Verbindungen. Das tägliche Reinigen von Fahrrädern ist nicht nur mühsam (und würde keinem Automobilisten zugemutet), der sandige Schmutz führt bei Zahnradern und Ketten auch zu starkem Verschleiss. Bei Vorrangrouten und Hauptverbindungen sollte daher das Fehlen einer Asphalt- oder Betonfahrbahn als physischer Mangel gewertet werden.	<b>B</b>	Das TBA teilt die Ansicht, dass Routen für den Alltagsverkehr in der Regel einen Hartbelag aufweisen sollen. Damit ist der Winterdienst möglich und die Routen sind das ganze Jahr über befahrbar. Der Sachplandtext wird entsprechend ergänzt.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern SP Kanton Bern	Kap. 3.2.3	Antrag (für kantonale, regionale und kommunale Behörden im Kanton Bern verbindlich, <b>Änderungen rot-kursiv</b> ): Es gibt vier Arten von Netzlücken: Korridore für die Planung von Vorrangrouten, in welchen unter der Führung des kantonalen Tiefbauamtes die Linienführung von Vorrangrouten und die <b>im Fall ihrer Realisierung</b> erforderlichen Massnahmen zu definieren sind. <b>Die Studie klärt insbesondere die Machbarkeit und Verhältnismässigkeit der notwendigen Massnahmen in Relation zum Nutzen einer solchen Vorrangroute. Bis 2021 ist in jeder Region eine Korridorstudie mit Bestvariante, Massnahmenkonzept und Grobkostenschätzung erstellt, bis 2024 sind alle Korridorstudien fertiggestellt.</b> 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. <b>Ab 2022 sind erste Vorrangrouten signalisiert.</b> Die Planung und Realisierung der Vorrangrouten muss verbindlicher formuliert werden! Konkret fordern wir, - dass bis 2021 in jeder Region eine Korridorstudie mit Bestvariante, Massnahmenkonzept und Grobkostenschätzung erstellt ist (z.B. für die Abschnitte Münsingen-Bern, Heimberg-Thun oder Burgdorf-Bern). - dass ab 2022 erste Vorrangrouten signalisiert sind.	<b>Nb</b>	Vorrangrouten sind ein neues Element. Erfahrungen im Kanton Bern fehlen. Vor den entsprechenden Studien können keine Resultate vorweggenommen werden.
Schweizer Wanderwege	Kap. 3.3	Freizeitverkehr: Auf bestehende Wanderwege, vor allem stark frequentierte oder für eine Koexistenz ungeeignete Wege ist Rücksicht zu nehmen. An Wanderlandrouten werden bezüglich Routenthemas die gleichen Anforderungen, wie an Velolandrouten gestellt. Wanderwege, die v.a. zur Naherholung genutzt werden (Bsp. der Gemeinden entlang der Aareroute), sind für eine Zusatznutzung als Alltagsrouten nicht tauglich.	<b>H</b>	

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Entwicklungsraum Thun ERT	Kap. 4.1	In den definierten Korridoren wird nun in einem nächsten Schritt in einer vertieften Studie unter der Führung des kantonalen Tiefbauamtes (TBA) die definitive Führung der Vorrangrouten geprüft und bestimmt. Hierfür sieht der SVV vor, dass die Planungsregionen die Korridore in ihren RGSK, resp. AP aufnehmen. Diese Ergänzung wird der ERT im Rahmen des RGSK 2021, resp. des AP4 vornehmen. Da gemäss Kapitel 3.2.3 und 4.1 des SVV die Federführung für die Planung der Vorrangrouten inkl. Machbarkeitsstudie und Massnahmen beim TBA liegt, geht der ERT davon aus, dass die Finanzierung durch den Kanton erfolgt. Trotzdem stellt sich dem ERT die Frage der Aufgabenteilung: Ist es Sache der jeweiligen Planungsträger und Strasseneigentümer, die konkreten Massnahmen in Zusammenarbeit mit den weiteren beteiligten Stellen zu realisieren, sobald die Machbarkeitsstudien und Massnahmen unter der Federführung des Kantons in Zusammenarbeit mit den betroffenen Regionen und Gemeinden abgeschlossen wurden? Oder bleibt es weiterhin unter der Federführung des Kantons?	H	Die Regionen können die Korridore für die Planung von Vorrangrouten gerne in ihre Planungen übernehmen. Eine Anforderung dafür ergibt sich aus dem Sachplan jedoch nicht. Dieser hält klar fest, dass hier das TBA die Federführung zumeist übernimmt. Anders ist es bezüglich den Korridoren gemäss Anhang 1.1 des Sachplans, wo die Federführung bei den Regionen liegt und diese ihrer Pflicht zumeist auch schon nachgekommen sind.
Gemeinde Moosseedorf	Kap. 4.1	Als Standortgemeinde einer nationalen Veloroute stellen wir eine massive Zunahme des Veloverkehrs auf den Velorouten in unserer Gemeinde fest. Zum einen begrüssen wir die Zunahme im Hinblick auf eine anzustrebende Entlastung des MIV und des ÖV, zum anderen gibt die Zunahme Probleme hinsichtlich der bestehenden Infrastruktur und Vernetzung der Velowege. Der Vernetzung und dem Ausbau der Velowege ist eine grosse Gewichtung zu geben. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland beabsichtigt, Moosseedorf eine Velodrehscheibenfunktion zu verleihen. Wir fordern daher, dass der kant. Sachplan Veloverkehr zwingend laufend mit der Region abgesprochen werden muss (Planungsstudie Linienführung Veloverkehr RGSK). Die betroffenen Gemeinden sind bei der Umsetzung finanziell zu unterstützen.	H	
Gemeinde Belp	Kap. 4.1	Der Weiterentwicklung des Sachplans Veloverkehr steht der Gemeinderat positiv gegenüber. Hingegen erachten wir das vorgeschlagene Finanzierungsmodell als nicht korrekt. Velowege mit kantonaler Netzfunktion für den Alltags- oder Freizeitverkehr auf Gemeinde- oder Privatstrassen sind auch entsprechend zu finanzieren. Der Gemeinderat schlägt vor, die Finanzierung und den Unterhalt solcher Velorouten analog den Velorouten auf den Kantonsstrassen zu regeln.	N	Die Zuständigkeiten und Finanzierung sind in Art. 45-49 sowie 59 des Strassengesetzes geregelt. Veränderungen daran sind nur auf Gesetzesstufe und nicht via Sachplanung möglich.
Moeri und Partner AG	Kap. 4.1	So wie wir die geplanten Anpassungen interpretieren sollen die Velorouten grösstenteils über asphaltierte Unterlagen verfügen. Darauf ist zu schliessen, dass beispielsweise eine Routenoptimierung zwischen Sutz und Lattrigen entfällt, weil der Moosweg nicht asphaltiert werden kann (Erläuterung zur Mitwirkung, Seite 6). Gemäss diesem Beispiel ist es wichtig, dass festgehalten wird, dass auf historischen Wegen verlaufende Velorouten bei Ausbauten wie der Asphaltierung der Wegoberfläche immer die externen Dienstleister zur Beratung beigezogen werden. Wir möchten deshalb anregen, dass die unter Kapitel 4.1 Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt (Seite 21) nebst der Entrichtung von Finanzhilfen auch eine diesbezügliche Pflicht zum Einbezug des Dienstleisters Historische Verkehrswege formuliert wird.	Nb	Ausbauten von Strassen und Wegen, wie z.B. die Asphaltierung eines Wegabschnitts, sind baubewilligungspflichtig. Im Rahmen dieses Verfahrens ist u.a. zu prüfen, ob ein IVS-Objekt tangiert wird. Es wäre nicht stufengerecht, im Sachplan jede der bei Umsetzungen nötigen Prüfungen festzuhalten. Jedoch wurde beim AGR eine entsprechende Ergänzung des Baugesuchformulars beantragt.
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Kap. 4.1	Den geplanten Änderungen bei der Zuständigkeit des Kantons und der Regionen im Kapitel 4.1 Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt stimmen wir nicht zu. Im Sinne des Subsidiaritätsprinzips sind die Regionen für die Planung der regionalen Velorouten zuständig. Wir beantragen deshalb den Erhalt des dritten Punkts «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».	Nb	Die in Kap. 4.1 angepassten Zuständigkeiten widerspiegeln das Strassengesetz, das keine regionale Netzebene kennt. Der angepasste Sachplan zielt darauf ab, allen überkommunalen Velorouten kantonale Netzfunktion zuzugestehen, vgl. etwa die kommunalen Velolandrouten, denen neu nun ebenfalls kantonale Netzfunktion zukommen soll. Damit bleibt auch beim Freizeitverkehr (ausgenommen Mountainbike) keine Lücke, welche die Regionen ausfüllen müssen. Regionale Netzverdichtungen sind somit unnötig und insofern sie andere Unterscheidungen zwischen Alltags- und Freizeitverkehr vornehmen zudem verwirlich. Die Regionen sind jedoch Treiber für die Netzentwicklung sowie der Massnahmenplanung im Rahmen von RGSK und AP.
Schweizer Wanderwege	Kap. 4.1	Beiträge nach Artikel 13 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz NHG werden begrüsst. Die Nutzung von Wegen mit Substanz oder viel Substanz als Velowege muss sehr sorgfältig geprüft werden, da eine solche Nutzung den Unterhaltsaufwand erhöht und Schäden an der historischen Substanz verursachen kann.	H	
Ville de Saint-Imier	Kap. 4.1 / Point 4.1	Le Service urbanisme et mobilité et le Conseil municipal se sont saisi des documents transmis. Ils saluent et soutiennent les démarches entreprises pour renforcer les conditions cadres propices à la mobilité douce, qui contribuent au transfert modal dans le trafic pendulaire et à l'augmentation de la part cycliste dans les déplacements de loisirs. A ce stade, le	N	Die Zuständigkeiten und Finanzierung sind in Art. 45-49 sowie 59 des Strassengesetzes geregelt. Veränderungen daran sind nur auf Gesetzesstufe und nicht via Sachpla-

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		Conseil municipal déplore toutefois que la participation du Canton aux investissements pour la construction d'itinéraires sur des routes communales ou privées se limite à 40 % et que les communes doivent assumer l'intégralité des frais d'entretien sans contributions cantonales. Ces itinéraires revêtent une importance nationale et régionale. Ils sont planifiés par le canton et les régions, certes en concertation avec les communes, mais ils devraient à ce titre être assumés financièrement par le planificateur, sans report de charges pour les collectivités locales. Nous vous remercions par avance de bien vouloir prendre en compte cette réserve et modifier le point 4.1 du plan sectoriel pour le trafic cycliste.		nung möglich. Die an Kap. 4.1 des Sachplans vorgenommenen Veränderungen regeln lediglich, dass der Kanton die Federführung bei den Studien in Korridoren zur Prüfung von Vorrangrouten übernimmt. Die Zuständigkeiten für Bau und Unterhalt von Velorouten bleiben jedoch unverändert. / Les responsabilités et le financement sont régis par les articles 45 à 49 et l'article 59 de la loi sur les routes. Les modifications ne sont possibles qu'au niveau de la loi et non par le biais d'un plan sectoriel. Les modifications apportées au point 4.1 du plan sectoriel signifient uniquement que le canton prend la direction des études dans les couloirs pour l'évaluation d'itinéraires prioritaires. Les responsabilités en matière de construction et d'entretien des itinéraires cyclables restent inchangées.
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Kap. 4.3	Textteil S. 26 Kap. 4.3 Aufgaben des kantonalen Tiefbauamtes: Sowohl das Dienstleistungszentrum TBA wie die OIK sind zu verpflichten, die Zusammenarbeit und die Rücksprache mit anderen Fachstellen / dem Forstdienst und den Strasseneigentümern sicherzustellen.	<b>B</b>	Vgl. oben, entsprechende Ergänzungen der Grundsätze in Kap. 4.1.
Entwicklungsraum Thun ERT	Kap. 4.3	Der ERT regt an, im Kapitel 4.3 unter den Aufgaben für den OIK I die Priorisierung und Umsetzung von kommunalen und regionalen Velomassnahmen auf Kantonsstrassen aufzunehmen.	<b>Nb</b>	Dieser Aufgabe ist primär im Rahmen der RGSK und AP nachzukommen.
Berner Wanderwege	Kap. 5.1	Der Kartenteil enthält sehr viele Inhalte (die Notwendigkeit können wir nicht beurteilen) und ist daher schwer lesbar.	<b>K</b>	
Entwicklungsraum Thun ERT	Kap. 5.1	Der ERT stellt fest, dass aus der Legende auf Seite 45 im Kapitel 5 aus den informativen Inhalten nicht ersichtlich wird, zu welcher Darstellung Mountainbikerouten gezählt werden. Der ERT regt daher an, dies in der Legende entsprechend zu ergänzen.	<b>B</b>	MTB-Routen sind "Velorouten anderer Träger". Eine weitere Differenzierung nach Trägern wird bei der Publikation der genehmigten Sachplankarte auf dem Geoportal möglich sein.
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen / Office des forêts et des dangers naturels, Division Services spécialisés et ressources	Blatt 1 / Feuille 1	Gemeinde Saicourt: Verbindung Bellelay - Les Genevez via Béroie ist in Ordnung, dabei handelt es sich um eine öffentliche Verbindungsstrasse. / Commune de Saicourt : la liaison Bellelay - Les Genevez via Béroie ne pose pas problème, puisqu'il s'agit d'une route de liaison publique.	<b>H</b>	
Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Naturförderung / Office de l'agriculture et de la nature, Service de la promotion de la nature	Blatt 1, Anp. 1 / Feuille 1, Adapt. 1	Liste der geplanten Anpassungen mit Nummern gemäss „Erläuterungen für die Mitwirkung“ mit Bemerkungen aus Sicht des Naturschutzes: Nr. 1: Eventuell betroffene Naturwerte: Gewässerraum der La Trame, Hecken und kleinflächige Trockenstandorte (Orchideen!) an der Strassenböschung. Massnahmen: Keine Eingriffe in die schützenswerten Lebensräume, auch keine Materialdeponie, bei Bauarbeiten ökologische Begleitung. / Liste des adaptations prévues numérotées selon le document « Explications pour la procédure de participation », avec commentaires relatifs à la protection de la nature : N° 1 : Valeurs naturelles potentiellement affectées : l'espace réservé aux eaux de la Trame, les haies et les petits terrains secs (orchidées !) sur le talus de la route. Mesures : aucune intervention dans les habitats dignes de protection, y compris aucun dépôt de matériaux, surveillance écologique pendant les travaux de construction.	<b>H</b>	



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Berner Wanderwege / Berne Rando	Blatt 1, Obj. 153 / Feuille 1, objet 153	Objekt Nr. 153 Abstimmen mit dem Wanderwegnetz. / Objet n° 153 : coordination avec le réseau de chemins de randonnée pédestre	H	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung. / La coordination avec le réseau de chemins de randonnée pédestre sera assurée dans le cadre de la mise en œuvre.
ProVelo Kanton Bern  Grüne Kanton Bern  / PRO VELO Canton de Berne  LES VERTS Canton de Berne	Blatt 1, 2  / Feuilles 1, 2	Antrag: Wir fordern eine durchgehende Hauptverbindung zwischen Tavannes und Moutier. - Das Vallée de Tavannes ist mit seiner Topografie bestens für den Veloverkehr geeignet. Abschnittsweise ist die Hauptverbindung bereits gut ausgebaut. Die Fertigstellung ist mit vertretbarem Aufwand möglich. Das Tal ist sogar für eine Velovorrangroute geeignet.  / Nous demandons une liaison principale continue entre Tavannes et Moutier. - De par sa topographie, la vallée de Tavannes se prête idéalement au trafic cycliste. Dans certaines sections, la liaison principale est déjà bien aménagée et son achèvement ne nécessite qu'un investissement raisonnable. La vallée se prête même à un itinéraire prioritaire.	Nb	Die Einteilung in Basisnetz, Hauptverbindung oder Vorrangroute erfolgt aufgrund der Potenzialanalyse und ist somit objektiv begründbar. Daran wird festgehalten.  / La classification en réseau de base, liaison principale ou itinéraire prioritaire est basée sur l'analyse de potentiel et peut donc être justifiée objectivement. Cela est maintenu.
Berner Wanderwege / Berne Rando	Blatt 1, 2, 3, 6, Obj. 150 / Feuilles 1, 2, 3, 6, objet 150	Objekt Nr. 150 Abstimmen mit dem Wanderwegnetz.  / Objet n° 150 : coordination avec le réseau de chemins de randonnée pédestre	H	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung.  / La coordination avec le réseau de chemins de randonnée pédestre sera assurée dans le cadre de la mise en œuvre.
Berner Wanderwege / Berne Rando	Blatt 1, 6, Obj. 176 / Feuilles 1, 6, ob- jet 176	Objekt Nr. 176 Abstimmen mit dem Wanderwegnetz; zwischen Corgémont und Cortébert sind die zwei neuen Stege zu schmal für die Koexistenz Velofahren / Wandern.  / Objet n° 176 : coordination avec le réseau de chemins de randonnée pédestre ; entre Corgémont et Cortébert, les deux nouvelles passerelles sont trop étroites pour la coexistence vélo / randonnée.	H	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung.  / La coordination avec le réseau de chemins de randonnée pédestre sera assurée dans le cadre de la mise en œuvre.
Ville de Moutier	Blatt 2 / Feuille 2	Lors de sa séance du 24 septembre 2019, le Conseil municipal a pris connaissance de votre lettre du 3 octobre relative à l'objet susmentionné et son contenu a retenu toute son attention. Notre autorité confirme sa prise de position du 25 mars 2014 concernant la traversée de Moutier (voir annexe, « Lacunes dans le réseau »). S'agissant des Gorges de Court, nous observons que celles-ci présentent de fortes lacunes « optimisation de l'itinéraire ». Nous relevons que ces lacunes sécuritaires (traversée de Moutier et Gorges de Court) figurent également dans les fiches du plan directeur régional « Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) ».	H	Il existe un potentiel d'amélioration ponctuel, mais pas de lacune qualitative du réseau au sens du plan sectoriel sur le trafic cycliste. L'arrondissement d'ingénieur en chef III de l'OPC va toutefois examiner la possibilité de procéder à des améliorations au niveau de la chaussée existante.
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen / Office de l'agriculture et de la nature, Service de la promotion de la nature	Blatt 2, Obj. 150  / Feuille 2, objet 150	Gemeinde Court, Route 150 Court - Osten. Der Status dieses Wegs ist noch nicht geregelt. Im Prinzip handelt es sich um eine öffentliche Durchgangsstrasse, aber ihr öffentlicher Charakter ist nicht offiziell anerkannt. Verhandlungen zwischen Eigentümer (EFD) und der Gemeinde sind am Laufen. Näher abzuklären.  / Commune de Court, route 150 Court - Est. Le statut de ce chemin n'est pas encore réglé. En principe, il s'agit d'une route de transit publique, mais son caractère public n'est pas officiellement reconnu. Les négociations entre le propriétaire (EFD) et la commune sont en cours. A préciser.	H	



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Commune de Court	Blatt 2, Obj. 150 / Feuille 2, objet 150	Par le présent courriel, nous avons l'avantage de vous faire part de notre position : Un itinéraire cycliste est prévu sur notre territoire communal (il permettra de rejoindre la commune soleuroise de Gänsbrunnen). La route par laquelle l'itinéraire passera appartient à la commune et, par endroits, au canton de Berne. Elle est en très mauvais état (trous). Elle est une route de circulation intercantonale sur laquelle des véhicules agricoles lourds et larges passent régulièrement (tracteurs par exemple). La Municipalité de Court ne veut en aucun cas être tenue pour responsable d'un accident dû à l'état de la route. Le fait de prévoir un itinéraire cycliste ne doit en aucun cas contraindre la commune à entreprendre une réfection de la route. La Municipalité de Court veut rester maître du calendrier relatif à la remise en état de la route. La Municipalité de Court refusera de financer des aménagements liés à la piste cycliste.	H	
Commune de Crémines	Blatt 2, 3 / Feuilles 2, 3	Faisant suite à la procédure de participation et dans le délai imparti, nous vous transmettons nos remarques : - Sur le tracé de Grandval à Crémines, nous recommandons de passer par la rue de l'Eglise, petite route goudronnée qui évite la route principale (PJ 1) ; - Sur le tracé de Crémines à Gänsbrunnen, nous recommandons de passer par Crémines direction Corcelles et ensuite d'emprunter le chemin (qui sera goudronné l'année prochaine) des Vaivres. La route cantonale entre Crémines et Gänsbrunnen est sinueuse et peu large, de ce fait, elle peut être dangereuse pour un cycliste. Le chemin proposé par les Vaivres est beaucoup plus sécurisé et il y a nettement moins de trafic (PJ2).	H	Eine Routenoptimierung ist nicht nötig. Es handelt sich um eine unerhebliche Verlegung von Freizeitroutes gemäss Kap. 2.6.1 des Sachplans. Sobald der genannte Abschnitt asphaltiert wurde, kann die Linienführung der Freizeitroute Nr. 54 im Sachplan nachgeführt werden. / Une optimisation des itinéraires n'est pas nécessaire. Il s'agit d'un déplacement léger d'itinéraires de loisirs au sens du point 2.6.1 du plan sectoriel. Dès que le tronçon mentionné aura été goudronné, le tracé de l'itinéraire de loisirs n° 54 pourra être reporté dans le plan sectoriel.
Gemeinde Wangenried	Blatt 3	Unser Gemeinderat ist Grundsätzlich mit der vorliegenden Planung einverstanden, sofern die Gemeinde Wangenried keine baulichen Massnahmen vornehmen muss. Durch den neuen Plan wird der Veloverkehr attraktiver.	V	Uns ist derzeit kein Handlungsbedarf auf der neu in das Netz einbezogenen Gemeindestrasse bekannt. Wenn Massnahmen für den Veloverkehr nötig werden, ist dafür die Gemeinde ebenso zuständig wie für den baulichen und betrieblichen Unterhalt (Art. 47 SG). Sind neue Investitionen nötig, kann beim TBA vorgängig ein Beitragsgesuch nach Art. 59 SG gestellt werden.
ProVelo Kanton Bern  Grüne Kanton Bern	Blatt 3	Antrag: Verbindung Olten - . . . - Niederbipp - Oberbipp - . . . - Solothurn. Soweit diese Verbindung abseits der Kantonsstrasse Nr. 5 geführt werden kann, bzw. bereits geführt wird, ist ihr die Bedeutung «Vorrangroute» zuzugestehen. Zwischen Niederbipp und Oberbipp ergibt sich die Möglichkeit, diesen Veloweg längs der asM-Bahn zu führen und beim Standort Scharnagle parallel zum Trasse der Bahn eine Unterquerung der Kantonsstrasse vorzusehen. Dieses Objekt sollte in die «Objektliste» aufgenommen werden.	Nb	Die Einteilung in Basisnetz, Hauptverbindung oder Vorrangroute erfolgt aufgrund der Potenzialanalyse und ist somit objektiv begründbar. Daran wird festgehalten. Eine Optimierung zwischen Niederbipp und Oberbipp wurde vor Genehmigung des Sachplans 2014 bereits durch die Gemeinde abgelehnt. Der TBA-OIK IV plant aktuell einen Radweg zwischen Aarwangen und dem Bahnhof Scharnagle.
Gemeinde Walliswil b. N.	Blatt 3, Obj. 180	Bereits bei der letzten Überarbeitung hat der Gemeinderat in der Linienführung auf dem Gemeindegebiet von Walliswil b. Niederbipp Bedenken angemeldet. Vorgesehen ist die Verlegung des Veloweges von der Dorfstrasse an die Aare. Nach wie vor erachtet der Gemeinderat aufgrund der engen Wegverhältnisse die Führung des Veloweges ab Militärbrücke bis zum Steg entlang der Aare als ungeeignet. Die schmale Spur führt zu Konflikten zwischen den Spaziergänger/Wanderer und Velofahrern (insbesondere E-Velos). Zwischen dem Aareweg / Steg und der Berkenbrücke wird der Weg etwas breiter. In diesem Bereich ist die Verlegung des Veloweges eher vorstellbar. Der Gemeinderat Walliswil b. Niederbipp regt daher erneut an, den Veloweg nicht wie geplant im Gemeindegebiet von Walliswil b. Niederbipp entlang der Aare zu führen, sondern zumindest ab der Militärbrücke bis Aareweg auf der bisherigen Achse (Dorfstrasse) zu belassen und die Verlegung an die Aare bis zur Berkenbrücke erst ab Aareweg vorzunehmen.	B	Auf diese Routenoptimierung (Nr. 180) wird verzichtet.
Region Oberaargau	Blatt 3, 4, 9, Anp. 2, 3, 8	Die drei Anpassungen (Nr. 2, 3, und 8), welche den Oberaargau betreffen werden ebenfalls begrüsst. Die Stadt Langenthal (Nr. 4) wird Ihnen voraussichtlich noch eine detaillierte Stellungnahme zukommen lassen (Fristverlängerung wurde verlangt). Die Vorschläge zur Routenanpassung sowie zur Abstimmung zum kommunalen Verkehrsrichtplan der Stadt Langenthal sollen entsprechend in der Planung berücksichtigt werden. Wir gehen davon aus, dass die Grobplanung im Rahmen der regionalen Velonetzplanung, erfolgt welche Teil vom nächsten RGSK/AP ist. Diesbezüglich möchten wir be-	H	

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kate- gorie / Caté- gorie	Beantwortung / Réponse
		reits festhalten, dass bei der Planung bereits heute der überkommunal geplante ESP und SAZ Oberhard Langenthal/Thunstetten in der Routenführung berücksichtigt wird.		
Berner Wanderwege	Blatt 3, 4, Obj. 180, 181	Objekt Nr. 180 und Nr. 181 einer gemeinsamen Routenführung mit den Velolandrouten Nr. 5 und 8 können wir hier nicht zustimmen.	H	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung.
Kanton Aargau	Blatt 4	Seite 55, Datenblatt 4 Wynau: Vom Kanton Aargau führen die beiden kantonalen Radrouten R 510 (diese Route ist gleichzeitig auch die Velolandroute Nr. 34) und R 650 in den Kanton Bern. Beide Radrouten werden im Kanton Bern weitergeführt. Hierzu gibt es keine weiteren Bemerkungen.	V	
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 4	Antrag: Für die direkte Verbindung Aarwangen - Bützberg ist zu prüfen, ob sie nicht dem Basisnetz zugeordnet werden kann.	H	Neue Velorouten mit kantonomer Netzfunktion auf Gemeinde- und Privatstrassen bedürfen einer Abstimmung zwischen den betroffenen Gemeinden sowie den privaten Grundeigentümern. Nach Koordination des Vorhabens durch die betroffenen Gemeinden kann die Umlegung im Rahmen der nächsten Nachführung auf Antrag in den Sachplan aufgenommen werden.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 4	Antrag: Der bestehende Veloweg zwischen Bützberg und Langenthal (Aarwangenkreisel) ist in der Karte nicht berücksichtigt und ist deshalb wieder aufzuführen. Der Veloweg ist im aktuellen Sachplan enthalten.	B	Der Darstellungsfehler in der Karte wird korrigiert.
Gemeinde Roggwil	Blatt 4, Obj. 165	Weiter wird zur Kenntnis genommen, dass mit den geplanten Anpassungen am Sachplan Veloverkehr in Roggwil die vorgesehene Routenoptimierung (Freizeitverkehr) gemäss Objektliste Nr. 165 "Steigerung der Attraktivität durch Verlegung an die Langete mit Wegausbau" gestrichen wird.	V	
Gemeinde Roggwil	Blatt 4, 9	Netzlücken (Alltagsverkehr): Die Einwohnergemeinde Roggwil bekundet grosses Interesse an der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Es ist nach wie vor von grosser Wichtigkeit und Dringlichkeit, dass Massnahmen zur Verbesserung des Langsamverkehrs auf den Kantonsstrassen um Roggwil durch den Kanton umgesetzt werden. Insbesondere die Veloverbindung / Radweg entlang der Moosstrasse (St. Urban - Langenthal) und entlang der Landstrasse (Kaltenherberg - Langenthal).	H	Der TBA-OIK IV erarbeitet zurzeit ein Projekt zur Realisierung eines Radwegs entlang der Kantonsstrasse.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 4, 9	Antrag: Die neu als Hauptroute über die Gemeindestrassen (Klusstrasse/ Chasseralstrasse) geführte Verbindung ist als neue Netzlücke aufzunehmen. Der nördliche Teil Bützbergstrasse Langenthal wurde von Hauptverbindung in Basisnetz umgeteilt, dafür wird die Hauptroute über Gemeindestrassen geführt. Diese Verbindung erfüllt jedoch in der heutigen Form die Anforderungen an eine attraktive Alltagsroute nicht.	Nb	Das Ausweisen von qualitativen Netzlücken ist nur für Streckenabschnitte vorgesehen, welche extrem stark von der Velonutzung abhalten.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 4, 9	Antrag: Der Rottaler BahnTrail St. Urban - Melchnau (auf ehemaligem Bahntrasse) soll als geplante Veloroute anderer Träger aufgenommen werden. www.bahntrail.ch	Nb	Die künftige Verwendung des ehemaligen ASM-Trassees ist unklar und Gegenstand laufender Abklärungen, vgl. auch Sachplan Wanderrouthenetz, Anpassung 2019, <a href="#">Mitwirkungsbericht</a> , Seite 6.
Stadt Langenthal	Blatt 4, 9	Im Grundsatz entsprechen sich die Planungen im Zuge der Anpassung des Sachplans Veloverkehr und die Überlegungen zur Fortschreibung des kommunalen Verkehrsrichtplans. Insbesondere die Einführung der Velovorrangrouten entspricht in hohem Masse den Bedürfnissen der Stadt Langenthal. In den aktuellen kommunalen Planungen hat sich gezeigt, dass diese Führungen auf den vier Hauptachsen erfolgen sollten, wie dies im Sachplan vorgesehen ist: Von Röhrist/Murgenthal nach Langenthal, von Lotzwil nach Langenthal, von Herzogenbuchsee nach Langenthal sowie von Aarwangen nach Langenthal.	K	

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Stadt Langenthal	Blatt 4, 9	Einzelne Routenführungen: Ferner ergeben sich bei einzelnen Routenführungen gewisse Abweichungen des Sachplans zu den aktuellen Überlegungen im Verkehrsrichtplan. Diese betreffen insbesondere folgende Bereiche: - Die Verbindung Mittelstrasse (Porzi - Kernstadt) hat gemäss Überlegungen zum Verkehrsrichtplan eine übergeordnete Netzfunktion zur Innenstadt. Sie sollte daher als kommunale Direktroute, respektive kantonale Hauptverbindung definiert werden.	<b>B</b>	Die Mittelstrasse sowie die Marktgasse werden als direkte Verbindung in den Sachplan aufgenommen.
Stadt Langenthal	Blatt 4, 9	- Bützbergstrasse hat gemäss Überlegungen zum Verkehrsrichtplan eine Netzfunktion für den Veloverkehr. Daher sollte sie mit einem Veloangebot gemäss Standard Direktroute, bzw. Arbeitshilfen "Standards Kantonsstrassen" und "Anlagen für den Veloverkehr" umgesetzt werden.	<b>H</b>	
Stadt Langenthal	Blatt 4, 9	- Die Untersteckholzstrasse wird im VRP als Direktroute vorgeschlagen, im Sachplan erscheint sie noch nicht. Sie sollte als solche im Sachplan aufgeführt werden.	<b>Nb</b>	Der Untersteckholzstrasse kommt keine kantonale Netzfunktion zu.
Stadt Langenthal	Blatt 4, 9	- Die Führung der Direktroute vom Knoten St. Urbanstrasse / Waidhofstrasse zum Bahnhof erfolgt im Sachplan ab Langete zunächst entlang der Langete und anschliessend über den Rankmattweg zum Bahnhof. Gemäss Überlegungen zum Verkehrsrichtplan ist eine direkte Führung zum Bahnhof ebenfalls angezeigt. Daher sollte diese Führung mit einem Veloangebot gemäss Standard Direktroute, bzw. Arbeitshilfen "Standards Kantonsstrassen" und "Anlagen für den Veloverkehr" umgesetzt werden.	<b>B</b>	Die Lindenstrasse wird zusätzlich als Verbindung von der Waldhofstrasse in die Jurastrasse aufgenommen.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern / PRO VELO Canton de Berne LES VERTS Canton de Berne	Blatt 5 / Feuille 5	Antrag: Wir beantragen die Wiederherstellung des Bewirtschaftungswegs bei Les Convers (mittels Bahnunterführung) als Veloweg in die Objektliste aufzunehmen und die Verbindung von Renan nach La Chaux-de-Fonds via Les Convers (BE) - Clermont (BE/NE) - Moulin à Vent (NE) - Petites Crosettes (NE) - La Chaux-de-Fonds (bzw. Richtung Kanton Jura) zu führen. Bei diesem Längenprofil würde der höchste Punkt auf ca. 1070 M.ü.M. zu liegen kommen. Im Abschnitt Renan - La Chaux-de-Fonds ist die Verbindung als „Velolandroute geplant“ eingetragen und wird via Col Mont-Soleil bis auf die Höhe von 1170 m.ü.M. geführt. Sie ist zugleich Verbindung abseits einer Kantonsstrasse, die in der starken Steigung zwischen Renan und La Cibourg als sehr gefährlich beurteilt wird. Unweit des Bahntunnel- Portals, bei Les Convers, hat früher ein Bewirtschaftungsweg die Trasse der Bahn gequert. Der Weg ist weitgehend noch intakt, jedoch die Querung der Bahn unterbunden. / Nous demandons d'inscrire dans la liste d'objets le rétablissement du chemin d'exploitation aux Convers (avec un passage sous-voie) comme piste cyclable et de faire passer la liaison de Renan à La Chaux-de-Fonds par Les Convers (BE) - Clermont (BE/NE) - Moulin à Vent (NE) - Petites Crosettes (NE) - La Chaux-de-Fonds (ou en direction du canton du Jura). Le point le plus élevé de ce profil se situerait à environ 1070 mètres d'altitude. Sur le tronçon Renan - La Chaux-de-Fonds, la liaison est inscrite comme « itinéraire de La Suisse à vélo prévu » et monte jusqu'à 1170 mètres d'altitude via le col du Mont-Soleil. Il s'agit également d'une liaison à l'écart d'une route cantonale, considérée comme très dangereuse dans la forte pente entre Renan et La Cibourg. Non loin du portail du tunnel ferroviaire, aux Convers, un chemin d'exploitation traversait autrefois la ligne de chemin de fer. Une grande partie de ce chemin est encore intacte, mais il n'est plus possible de traverser la voie ferrée.	<b>Nb</b>	Durch die Aufhebung des Bahnübergangs muss die gewünschte Änderung als unverhältnismässig eingestuft werden. / En raison de la suppression du passage à niveau, le changement souhaité est considéré comme disproportionné.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern / PRO VELO Canton de Berne LES VERTS Canton de Berne	Blatt 5, 6 / Feuilles 5, 6	Antrag: Wir fordern eine durchgehende Hauptverbindung zwischen St-Imier und Sonceboz. Gleiches wie für das Vallée de Tavannes gilt für das Vallon de St-Imier. Die Dörfer haben eine gewisse Grösse, so dass mit einer entsprechenden Nutzung gerechnet werden darf. Das Tal ist ebenfalls für eine Velovorrangroute geeignet. / Nous demandons une liaison principale continue entre Saint-Imier et Sonceboz. Les remarques formulées pour la vallée de Tavannes s'appliquent aussi au vallon de Saint-Imier. Les villages sont assez grands pour qu'on puisse s'attendre à une bonne fréquentation. La vallée est également adaptée à un itinéraire cyclable prioritaire.	<b>Nb</b>	Die Einteilung in Basisnetz, Hauptverbindung oder Vorrangroute erfolgt aufgrund der Potenzialanalyse und ist somit objektiv begründbar. Daran wird festgehalten. / La classification en réseau de base, liaison principale ou itinéraire prioritaire est basée sur l'analyse de potentiel et peut donc être justifiée objectivement. Cela est maintenu.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Berner Wanderwege / Berne Rando	Blatt 5, 6, 7, Obj. 149 / Feuilles 5, 6, 7, ob- jet 149	Objekt Nr. 149 Abstimmen mit dem Wanderwegnetz. / Objet n° 149 : coordination avec le réseau de chemins de randonnée pédestre	<b>H</b>	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung. / La coordination avec le réseau de chemins de randonnée pédestre sera assurée dans le cadre de la mise en œuvre.
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen / Office des forêts et des dangers naturels, Division Services spécialisés et ressources	Blatt 6 / Feuille 6	Gemeinde St. Imier und Sonvilier: Verbindungsweg über eine unbefestigte Waldstrasse. Nutzungskonflikte absehbar. / Communes de Saint-Imier et de Sonvilier : chemin de liaison par une route forestière non goudronnée. Conflits d'usage prévisibles.	<b>H</b>	
Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Naturförderung / Office de l'agriculture et de la nature, Service de la promotion de la nature	Blatt 6 / Feuille 6	Montagne du Droit: zwischen La Bise de Corgémont und La Bise de Cortébert verläuft die Route über eine Piste in einer Wytweide. Keine Probleme erkennbar. / Montagne du Droit : entre La Bise de Corgémont et La Bise de Cortébert, l'itinéraire suit une piste dans un pâturage boisé. Aucun problème observé.	<b>K</b>	
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen / Office des forêts et des dangers naturels, Division Services spécialisés et ressources	Blatt 6 / Feuille 6	Gemeinde Cortébert: Die Route verläuft auf einem Landwirtschaftsweg durch eine Wytweide. Keine Probleme erkennbar. / Commune de Cortébert : l'itinéraire suit un chemin agricole à travers un pâturage boisé. Aucun problème observé.	<b>K</b>	
Gemeinde Twann-Tüscherz	Blatt 6	Die Haltung der Gemeinde Twann-Tüscherz ist klar und wird so auch im Zusammenhang mit dem Konzept Velowegführung linkes Bielerseeufer der regionale Velonetzplanung Biel-Seeland des Vereins seeland.biel/bienne vertreten.	<b>K</b>	
Gemeinde Twann-Tüscherz	Blatt 6	Die offizielle Velowegführung hat entlang der Nationalstrasse N5 zu erfolgen. Die Velowegroute soll möglichst baulich vom Autoverkehr abgetrennt werden. Die provisorische Velo-Weg-Führung entlang der Dorfstrasse Tüscherz soll sobald als möglich wieder auf der Nationalstrasse geführt werden. Die Dorfstrasse gilt als Begegnungszone und ist für schnelle Radfahrer nicht geeignet (Unfallrisiko!).	<b>Nb</b>	Im Bereich der Begegnungszone auf der Dorfstrasse besteht auf der Nationalstrasse leider keine Veloinfrastruktur. Die Begegnungszone auf der Dorfstrasse ist als Teil der Veloroute geeignet. Die Darstellung der Dorfstrasse wird korrigiert (Hauptverbindung auf Gemeindestrasse).
Gemeinde Twann-Tüscherz	Blatt 6	Auf den Plänen ist die offizielle Velowegführung nicht klar erkennbar. Die Gemeinde Twann-Tüscherz erwartet, dass diese Pläne konkretisiert werden.	<b>H</b>	In den Mitwirkungsunterlagen beschränkte man sich auf die Darstellung im Atlas Massstab 1:50 000. Im Geoportal ist die rechtsgültige Sachplankarte jeweils in beliebigen Massstäben aufrufbar.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 6	Antrag: Magglingen/Evilard liegt in idealer E-Velo Reichweite von Biel. Die Verbindung sollte vom Basisnetz auf eine Hauptverbindung angehoben werden. Im Sachplan Velo der Stadt Biel wird auch eine Verbindung über den Waldweg (Neuweg) zum Spitalzentrum vorgesehen (rechtlich noch problematisch, weil der Weg der Burgergemeinde gehört). Dieser Weg kann aber in Richtung Seevorstadt fortgeführt werden und ermöglicht eine attraktive Verbindung von den Gemeinden Leubringen - Biel/Bienne - Twann/Tüscherz und Nidau (siehe auch nächster Punkt).	H	Aufgrund der laufenden regionalen Velonetzung der Region Seeland.Biel/Bienne wird in deren Perimeter in der aktuellen Änderung des Sachplans Veloverkehr grundsätzlich auf Anpassungen verzichtet. Nach Genehmigung der regionalen Velonetzung wird der Sachplan Veloverkehr entsprechend nachgeführt bzw. angepasst.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 6	Antrag: Die Veloverbindungen in der Gemeinde Biel müssen mit dem Sachplan Velo Biel und der Gesamtmobilitätsstrategie der Gemeinde Biel abgeglichen werden.	H	Aufgrund der laufenden regionalen Velonetzung der Region Seeland.Biel/Bienne wird in deren Perimeter in der aktuellen Änderung des Sachplans Veloverkehr grundsätzlich auf Anpassungen verzichtet. Nach Genehmigung der regionalen Velonetzung wird der Sachplan Veloverkehr entsprechend nachgeführt bzw. angepasst.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 6	Antrag: Bei der Anpassung der Veloroute im Bereich des neuen Autobahnanschlusses Brügmoos (grüne Nummer 6), ist nicht eindeutig, ob auch die Netzlücke auf der Nordseite enthalten ist. Dort wurde leider nach dem Bau der Autobahn die Verbindung des bestehenden Veloweges auf der Nordseite auf den neuen Veloweg nicht mehr erstellt, obschon dies in einem ursprünglichen Projektplan vorgesehen war. Da die beiden Velowege bei der LSA Keltenstrasse jeweils nur in eine Richtung befahren werden können, ist es wichtig, und verlangen wir, dass beide Radweg beidseitig der T6 wieder durchgehend befahren werden können.	H	Der angesprochene Abschnitt liegt innerhalb eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten. Die genauen Linienführungen der Vorrangrouten sowie allfällige Anpassungen am weiteren Alltagsnetz werden im Rahmen der Korridorstudien festgelegt.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern / PRO VELO Canton de Berne LES VERTS Canton de Berne	Blatt 6 / Feuille 6	Antrag: Die Routenführung von Sonceboz nach Biel ist eine logische Fortsetzung des Vallée de Tavannes und des Vallon de St-Imier. Wir fordern eine durchgehende Hauptverbindung inklusive Velovorrangroute.  Le tracé de l'itinéraire de Sonceboz à Bienne est une suite logique de la vallée de Tavannes et du vallon de Saint-Imier. Nous réclamons une liaison principale continue, y compris un itinéraire prioritaire.	Nb	Die Einteilung in Basisnetz, Hauptverbindung oder Vorrangroute erfolgt aufgrund der Potenzialanalyse und ist somit objektiv begründbar. Daran wird festgehalten.  / La classification en réseau de base, liaison principale ou itinéraire prioritaire est basée sur l'analyse de potentiel et peut donc être justifiée objectivement. Cela est maintenu.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 6	Antrag: Das rechte Bielerseeufer mit der Verbindung Ins - Täuffelen - Biel birgt ein grosses Potential an Veloverkehr und soll als Hauptverbindung und Velovorrangroute geplant werden.	Nb	Die Einteilung in Basisnetz, Hauptverbindung oder Vorrangroute erfolgt aufgrund der Potenzialanalyse und ist somit objektiv begründbar. Daran wird festgehalten.
Commune Villeret	Blatt 6, Obj. 140 / Feuille 6, objet 140	Nous profitons de la procédure de participation sur les adaptations du plan sectoriel pour le trafic cycliste prévues en 2019 pour vous parler de la piste cyclable prévue entre Villeret et Cormoret. Le Conseil municipal souhaite recevoir des nouvelles à propos de ce projet. Les interpellations sont courantes lors de notre assemblée communale pour savoir quand ces travaux seront entrepris. Nous serions très heureux si vous pouviez nous communiquer un calendrier pour la réalisation de cette piste cyclable.	H	Der Service für den Berner Jura des TBA-OIK III startet 2020 ein Projekt zur Realisierung von Velomassnahmen gemäss der entsprechenden Korridorstudie. / Le Service pour le Jura bernois de l'OPC-AIC III lancera en 2020 un projet visant à réaliser des mesures pour le trafic cycliste conformément à l'étude de couloir correspondante.
Gemeinde Twann-Tüscherz	Blatt 6, Obj. 141	Der Langsamverkehr (keine Rennvelos und schnelle Elektrovelos) auf dem südlich gelegenen Strandweg wird geduldet. Eine Velo-Signalisation auf dem Strandweg - insbesondere für die Velolandroute - wird nicht akzeptiert.	H	Auf Velorouten mit kantonaler Netzfunktion dürfen grundsätzlich alle Radfahrer verkehren. Eine Differenzierung wäre zweckwidrig. Die Führung einer Freizeitroute auf dem Strandweg ist im Rahmen der Umsetzung der Routenoptimierung Nr. 141 mit der Gemeinde zu diskutieren.



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Gemeinde Twann-Tüscherz	Blatt 6, Obj. 141	Grundsätzlich ist nicht nachvollziehbar, warum auf Objektliste Routenoptimierung (Anhang 1.2) die Velo-Wegführung der Strassenkategorie "Kantonsstrasse" zugeordnet ist. Unseres Wissens handelt es sich auf dem Gemeindegebiet von Twann-Tüscherz um eine "Nationalstrasse dritte Klasse".	B	Die Routenoptimierung 141 betrifft auf ihrem gesamten Verlauf tatsächlich nicht nur Kantonsstrassen, sondern alle Strassenkategorien. Anhang 1.2 wird entsprechend angepasst.
SP Twann-Tüscherz-Ligerz	Blatt 6, 7, 10	Die SP Twann-Tüscherz-Ligerz begrüsst den Vorschlag des Kantons, den Radweg (Velolandroute Nr. 50) auf der Kantonsstrasse zu führen. Damit könnte der Strandweg als Wanderweg, Spazierweg und Zubringer für die Bewohner der 64 Einfamilienhäuser entlastet werden. Jetzt ist der 3 m breite Strandweg (mit 30 km/h Begrenzung) mit dem schnellen Veloverkehr (zum Teil schneller als 30 km/h) eine sehr grosse Gefahr für Fussgänger. Ein zu schneller Velofahrer mit 36 km/h legt in der Sekunde 10 m zurück, wenn 20 m vor dem Fussgänger geklingelt wird, ist der Velofahrer nach 2 Sekunden schon am Passieren. Da sind schon einige «Rempelen» passiert, bis jetzt zum Glück ohne gravierende Folgen. Da der Erholungsraum Wingreis / Engelberg ÖV-mässig nur durch die sporadisch fahrende BSG-Schiffahrt erschlossen ist, hat der Fussverkehr zum und vom Engelberg eine sehr grosse (auch touristische) Bedeutung.	K	
SP Twann-Tüscherz-Ligerz	Blatt 6, 7, 10	Die jetzige Führung auf der Kantonsstrasse auf der Bergseite Richtung Neuenburg ohne bauliche Abtrennung ist nur gefährlich, da die wenigsten Autofahrer den genügenden Abstand beim Überholen einhalten. Durch die gelbe Linie glauben sie sich sogar im Recht, dieser Linie entlang zu fahren. Wenn ein 18 m Sattelschlepper überholt, dann gibt es einen so gewaltigen Sog, so dass an eine korrekte, sichere Velofahrt nicht mehr zu denken ist. Abgesehen davon ist zwischen Tüscherz und Wingreis die Situation für Velofahrer zwischen Sattelschlepper und Betonmauer nur ein gewaltiger Horror. In Richtung Biel ist zur Zeit der Radweg hinter unattraktiven Betonelementen versteckt, das Ein- und Ausfädeln von und zu den Dorfteilen kann nur mit dem Überqueren der gefährlichen Kantonsstrasse gemacht werden. Wir empfehlen, einen baulich abgetrennten, genügend breiten (5 m) Radweg im Gegenverkehr auf der Bergseite der Kantonsstrasse zu führen. Damit können die Dörfer bzw. die Dorfteile Alfermé, Tüscherz, Wingreis/Engelberg, Twann, Bipschal und Ligerz durch die VelofahrerInnen gut und gefahrlos erreicht werden.	H	Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird im RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans.
Commune Evilard/Macolin	Blatt 7 / Feuille 7	Tronçon 04 : Le passage des cyclistes au centre du village devrait être traité dans le cadre de l'aménagement « centre village » par la commune municipale d'Evilard.	K	
Commune Evilard/Macolin	Blatt 7 / Feuille 7	La réalisation d'une piste cyclable entre Bienne et Evilard est indispensable. Elle permettra de sécuriser ce tronçon dangereux et d'améliorer les prestations de la commune municipale d'Evilard en matière de mobilité douce. Il faut également noter que, en plus des habitant-e-s de la commune, nombre de sportives et sportifs ainsi que de collaboratrices et collaborateurs de l'Office fédéral du sport à Macolin utilisent également ce trajet pour s'entraîner et se rendre au travail.	K	
Commune Evilard/Macolin	Blatt 7 / Feuille 7	Tronçon 02 : Chemin Paul Robert : supprimer l'interdiction générale de circuler et aménager le chemin et l'intersection avec la route cantonale. Tronçon 08 : Officialisation de ce trajet complémentaire (dit « Chemin des médecins ») déjà largement utilisé actuellement. Aménagement du chemin non goudronné et suppression de l'interdiction de circuler pour les vélos entre la route cantonale Bienne - Evilard et l'hôpital régional (Centre hospitalier Bienne). Ce tronçon présente de fortes pentes ; il est plutôt destiné aux VTT et aux vélos électriques.	H	Aufgrund der laufenden regionalen Velonetzplanung der Region Seeland.Biel/Bienne wird hier in der aktuellen Änderung des Sachplans Veloverkehr grundsätzlich auf Anpassungen verzichtet. Nach der kantonalen Genehmigung der regionalen Velonetzplanung wird der Sachplan Veloverkehr entsprechend nachgeführt bzw. angepasst. / Vu que le réseau cyclable régional de la région Seeland.Biel/Bienne est en cours de planification, la modification actuelle du plan sectoriel pour le trafic cycliste ne prévoit aucune adaptation. Le plan sectoriel pour le trafic cycliste sera mis à jour ou adapté en conséquence dès que le canton aura approuvé la planification du réseau cyclable régional.
Commune Evilard/Macolin	Blatt 7 / Feuille 7	La liaison cyclable entre Bienne, Evilard et Macolin n'est pas satisfaisante et présente des zones à risques élevés, principalement entre Bienne et Evilard. Proposition de réalisation Voir carte annexée. La piste cyclable montante entre Evilard et Macolin a été réalisée en 2015 par la commune municipale d'Evilard avec une importante contribution financière de l'Office fédéral du sport, respectivement de la Confédération. Il faut donc encore finaliser la liaison entre le centre-ville de Bienne et la sortie nord d'Evilard pour disposer d'une piste cyclable continue entre les installations sportives de Macolin	H	Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird im RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans. / La mise en œuvre de mesures concrètes est définie dans



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		et les voies cyclistes nationales du Plateau suisse. Les éléments à réaliser devraient être les suivants : Tronçon 01 : Compléter au besoin les bandes cyclables et les panneaux indicateurs. Tronçon 03 : Réalisation d'une piste cyclable montante séparée du trafic sur la route cantonale Bienne - Evilard entre la sortie du chemin du Ried et l'entrée du village d'Evilard. Une bande ou une piste cyclable descendante ne paraît pas être utile au vu de la vitesse atteinte par les cyclistes à la descente ! Réalisation d'une piste cyclable montante sur le trottoir existant ou d'une bande cyclable sur la partie nord de la route cantonale entre l'entrée est d'Evilard et le début de la future zone « centre village », avant la station du funiculaire Bienne - Evilard. Tronçon 05 : Réalisation d'une bande cyclable montante entre la fin de la zone « centre village » et l'intersection Orvin - Macolin raccordée au début de la piste cyclable existante allant à Macolin. Mesures complémentaires : un panneau indicateur et un marquage au sol devraient être posés sur la route venant d'Orvin pour inciter les cyclistes à utiliser la piste cyclable allant à Macolin. Il conviendrait également de sécuriser le passage piéton à cet endroit.		la CRTU et les projets routiers respectifs et ne fait pas l'objet du plan sectoriel.
Commune Evilard/Macolin	Blatt 7 / Feuille 7	Funiculaires F1/F2 : Favoriser l'usage des funiculaires par les cyclistes - mise en place de parcs à vélos sécurisés et couverts aux 4 stations des funiculaires Bienne-Evilard et Bienne-Macolin, - acceptation des abonnements généraux pour vélos par les Transports publics biennois.	<b>N</b>	Diese Massnahmen sind nicht Gegenstand des Sachplans, sie fallen in die Kompetenz der Gemeinden und der Bahnbetreiberin. / Ces mesures ne font pas partie du plan sectoriel ; elles relèvent de la compétence des communes et de l'exploitant ferroviaire.
Gemeinde Port	Blatt 7	Die Gemeinde Port verfügt über ein flächendeckendes Angebot an Bushaltestellen. Aus diesem Grund sehen wir für unsere Gemeinde kein Bedürfnis für ein Park+Ride-Angebot. (Analog Stellungnahme an Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland)	<b>N</b>	
Gemeinde Brügg	Blatt 7	Zeitgleich mit der Mitwirkung zum kantonalen Sachplan Veloverkehr wird auch die regionale Velonetzplanung Biel-Seeland und der Sachplan Velo der Stadt Biel überarbeitet. Wir stellen fest, dass die Planungen nicht oder nur ungenügend aufeinander abgestimmt sind (vgl. unsere Mitwirkung zum regionalen Velonetzplan im Anhang). Für die Gemeinde Brügg ist es wichtig, dass die Planungen koordiniert sind, vor allem unter dem Aspekt des geplanten Spitalneubaus im Brüggmoos/Erlenmatt und unter Berücksichtigung des kantonalen Arbeitsschwerpunktes (vgl. Richtplan Kanton Bern, Massnahme B_01, ViV Standort Brügg). Ende August / Anfang September 2019 haben teilregionale Workshops zur regionalen Velonetzplanung stattgefunden, im Januar/Februar 2020 erfolgt die Öffentliche Mitwirkung und voraussichtlich im Juni 2020 soll die regionale Velonetzplanung Biel-Seeland durch die Mitgliederversammlung beschlossen werden. Die Ergebnisse der regionalen Velonetzplanung fliessen in das RGSK 2021 / AP 4 ein und werden durch das AGR genehmigt. Diese werden auch Anpassungen am Velonetz von kantonalen Bedeutung bzw. entsprechende Anträge zur Anpassung des kantonalen Sachplans Veloverkehr beinhalten. Dies schafft die Grundlage für die Mitfinanzierung von Velomasnahmen durch Bund und Kanton in der Agglomeration bzw. durch den Kanton in der Gemeinde Brügg und der ganzen Region. Wir gehen davon aus, dass unsere Anliegen aktuell im Rahmen der regionalen Velonetzplanung Biel-Seeland behandelt werden und gehen davon aus, dass die Ergebnisse der regionalen Planung nach deren Genehmigung in den Kantonalen Sachplan Veloverkehr aufgenommen werden.	<b>H</b>	Aufgrund der laufenden regionalen Velonetzplanung der Region Seeland.Biel/Bienne wird hier in der aktuellen Änderung des Sachplans Veloverkehr grundsätzlich auf Anpassungen verzichtet. Nach der kantonalen Genehmigung der regionalen Velonetzplanung wird der Sachplan Veloverkehr entsprechend nachgeführt bzw. angepasst.
Gemeinde Orpund	Blatt 7	Zurzeit sind die Planungsarbeiten an der regionalen Velonetzplanung im Gange. Dazu hat am 28.08.2019 ein Workshop zum RGSK 2021 / Agglomerationsprogramm und zur Regionalen Velonetzplanung stattgefunden. Die Gemeinde Orpund hat Vorschläge und Anmerkungen vorgetragen. Wir gehen davon aus, dass diese Eingaben zu einem späteren Zeitpunkt in den Sachplan Veloverkehr integriert werden.	<b>H</b>	Aufgrund der laufenden regionalen Velonetzplanung der Region Seeland.Biel/Bienne wird hier in der aktuellen Änderung des Sachplans Veloverkehr grundsätzlich auf Anpassungen verzichtet. Nach der kantonalen Genehmigung der regionalen Velonetzplanung wird der Sachplan Veloverkehr entsprechend nachgeführt bzw. angepasst.
Gemeinde Port	Blatt 7	Wir erachten es als zwingend notwendig zu prüfen, ob zwischen Nidau und Port eine weitere Brücke für den Langsamverkehr benötigt wird. Insbesondere den daraus resultierenden Folgekosten unter anderem auch für die Gemeinde stehen wir kritisch gegenüber. (Analog Stellungnahme an Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland)	<b>H</b>	Aufgrund der laufenden regionalen Velonetzplanung der Region Seeland.Biel/Bienne wird in deren Perimeter in der aktuellen Änderung des Sachplans Veloverkehr grundsätz-

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kate- gorie / Caté- gorie	Beantwortung / Réponse
				lich auf Anpassungen verzichtet. Nach Genehmigung der regionalen Velonetzplanung wird der Sachplan Veloverkehr entsprechend nachgeführt bzw. angepasst.
Gemeinde Bellmund	Blatt 7	Die Strasse Dorfausgang Bellmund bis zum Kreisel Kreuzweg (auch „Hueb“ genannt) ist eine Schulwegroute für die Oberstufenschüler. Das Oberstufenzentrum liegt in Nidau. Auf dieser Strecke besteht nur auf der Strassenseite bergauf ein Fahrradweg. Der Gemeinderat sieht hier Optimierungsbedarf. Zur Verbesserung der Sicherheit für die Radfahrenden ist unbedingt auch auf der gegenüberliegenden Strassenseite bergabwärts ein signalisierter Velostreifen bis zum Kreisel Kreuzweg zu erstellen. Damit würde die im Moment in Planung stehende Radwegverbindung Bellmund-Merzligen-Hermrigen vervollständigt. Das Sicherheitsdefizit für den Langsamverkehr wird durch die hohe Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs und die unübersichtliche Kurve zusätzlich erhöht. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass die Verkehrssicherheit auf dieser Strecke verbessert werden muss und beantragt, den Hinweis im Sachplan aufzunehmen.	H	Das Anliegen ist dem TBA-OIK III bekannt. Die Festlegung des Massnahmenbedarfs richtet sich nach der Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen, welche bei künftigen Projekten auf den betreffenden Strassenabschnitten berücksichtigt wird.
Gemeinde Port	Blatt 7	Dem Entwurf des Velonetzplanes in der vorliegenden Form kann grundsätzlich zugestimmt werden. Bitte beachten Sie, dass im Bereich der bestehenden Wehrbrücke längerfristig eine neue Brücke vorgesehen ist. Der Neubau soll ausschliesslich dem motorisierten Verkehr dienen. Nach Fertigstellung ist geplant, dass die aktuelle Wehrbrücke einzig dem Langsamverkehr zur Verfügung stehen soll. (Analog Stellungnahme an Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland)	H	In Zusammenhang mit der Sanierung der Wehrbrücke werden entsprechende Massnahmen für den Veloverkehr umgesetzt.
Stadt Biel / Ville de Bienne	Blatt 7 / Feuille 7	Le plan sectoriel vélo de la Ville de Bienne en cours d'élaboration prévoit également un nouvel itinéraire prioritaire pour les déplacements pendulaires quotidiens reliant le sud de l'agglomération à la zone d'emplois des Champs-de-Boujean. L'itinéraire prévu passera via la route de Madretsch/rue de Mâche, puis croisera la gare des Marchandises grâce à une nouvelle passerelle pour les vélos et piétons, afin de relier l'axe central le long de la Suze. Il est ainsi demandé d'ajouter en tant que lacune dans le réseau la passerelle vélo-piéton au-dessus de la gare des Marchandises entre la rue de Mâche et la rue de Gottstatt (annexe 2).	H	Aufgrund der laufenden kommunalen Velonetzplanung der Stadt Biel wird in deren Perimeter in der aktuellen Änderung des Sachplans Veloverkehr grundsätzlich auf Anpassungen verzichtet. Nach Genehmigung der kommunalen Velonetzplanung wird der Sachplan Veloverkehr entsprechend nachgeführt bzw. angepasst. / Vu que le réseau cyclable communal de la ville de Bienne est en cours de planification, la modification actuelle du plan sectoriel pour le trafic cycliste ne prévoit aucune adaptation dans le périmètre de la ville. Le plan sectoriel pour le trafic cycliste sera mis à jour ou adapté en conséquence dès que la planification du réseau cyclable communal aura été approuvé.
Stadt Biel / Ville de Bienne	Blatt 7 / Feuille 7	Dans le secteur de la gare de Mâche, la planification du réseau cyclable biennois en cours prévoit que l'itinéraire cyclable de confort principal passe sous le deuxième sous-voie de la gare de Mâche, à savoir par la rue du Moulin plutôt que par le sous-voie de la rue d'Orpond. Il est demandé d'ajouter cette liaison en tant que « liaison principale » dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste (annexe 2).	H	Siehe oben. / Voir ci-dessus.
Stadt Biel / Ville de Bienne	Blatt 7 / Feuille 7	Dans le secteur du quartier de Mâche, il est demandé d'ajouter le franchissement des voies CFF entre les Champs-de-Boujean ouest et la rue Gottfried-Reimann, liaison d'importance régionale permettant de relier le quartier de Mâche et l'ouest de l'agglomération (la commune d'Orpond par exemple) à la zone industrielle des Champs-de-Boujean (annexe 2).	H	Siehe oben. / Voir ci-dessus.
Stadt Biel / Ville de Bienne	Blatt 7 / Feuille 7	Dans le secteur Champs-de-Boujean, la liaison de confort longeant l'autoroute entre les stades et le passage sous-voies du chemin du Mettlen est manquante. Il est ainsi demandé d'ajouter cette liaison de confort dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste (annexe 2).	H	Siehe oben. / Voir ci-dessus.
Stadt Biel / Ville de Bienne	Blatt 7 / Feuille 7	Dans le secteur des Gorges du Taubenloch, le pont de liaison entre Fuchsenried et le chemin des Charmes qui permet la création d'un itinéraire de confort d'importance régionale est manquant. Le Conseil municipal souhaite ajouter cette liaison qui permet ensuite depuis la rue de l'Octroi de relier Vauffelin ou Plagne via la route des Romains (annexe 2).	H	Siehe oben. / Voir ci-dessus.
Stadt Biel / Ville de Bienne	Blatt 7 / Feuille 7	Dans la partie nord, la liaison entre le secteur de l'Hôpital et la commune d'Evilard est manquante. Il est demandé d'ajouter cette mesure infrastructurelle d'importance régionale qui permet la création d'un itinéraire de confort en complément de celui de la route cantonale Bienne - Evilard (annexe 2).	H	Siehe oben. / Voir ci-dessus.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Stadt Biel / Ville de Bienne	Blatt 7 / Feuille 7	Le franchissement des voies CFF entre le chemin de la Forge et le chemin du Champs-du-Moulin permet la création d'une liaison de confort permettant de relier le sud de l'agglomération et d'éviter la place de la Croix. Il est donc demandé d'ajouter ce franchissement dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste (annexe 2).	H	Siehe oben. / Voir ci-dessus.
Stadt Biel / Ville de Bienne	Blatt 7 / Feuille 7	Dans le même secteur, la liaison entre la gare de Bienne et la route de Brügg est une liaison au sud des voies CFF d'importance régionale en particulier pour le sud de l'agglomération et doit donc être intégrée aux mesures (annexe 2).	H	Siehe oben. / Voir ci-dessus.
Stadt Biel / Ville de Bienne	Blatt 7 / Feuille 7	Un franchissement hors de la commune de Bienne, mais d'importance pour le sud de la Ville, est la création d'un franchissement entre les communes de Port et Nidau via la Römerstrasse. Cet itinéraire manquant permettrait de relier le sud de l'agglomération au centre-ville de Bienne sur un itinéraire direct et de confort en lien avec les mesures citées ci-avant (annexe 2).	H	Siehe oben. / Voir ci-dessus.
Stadt Biel / Ville de Bienne	Blatt 7 / Feuille 7	De manière générale, les différents quartiers de la Ville de Bienne ne sont pas traités de manière homogène, certains disposent d'un maillage fin (Tilleuls, Geysried), alors que d'autres n'ont aucune liaison (Beaumont, centre hospitalier). Il n'existe, par ailleurs, aucune liaison entre Brügg et Mâche ou entre le Petit-Marais et Orpond. Il est ainsi demandé de considérer ces liaisons.	H	Siehe oben. / Voir ci-dessus.
Stadt Biel / Ville de Bienne	Blatt 7 / Feuille 7	Finalment, bien que la mesure se situe sur la commune de Brügg, le Conseil municipal salue la nouvelle mesure qui vise à raccorder la piste cyclable cantonale longeant la T6 au réseau existant (route de Berne).	V	
BLS Netz AG	Blatt 7, Anp. 5	Die Anpassung Nr. 5 (grün), Sutz-Lattrigen, ist in den Plänen am falschen Ort eingezeichnet.	B	Die Anpassung Nr. 15 wurde in den Mitwirkungsunterlagen auf Blatt 11.1 fälschlicherweise als Nr. 5 bezeichnet.
Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Naturförderung	Blatt 7, Anp. 5	Nr. 5, Verzicht auf Routenoptimierung 142: Massnahmen: Schutz der Ufervegetation entfällt	V	
Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Naturförderung	Blatt 7, Anp. 7	Nr. 7: Eventuell betroffene Naturwerte: ev. Hecken, Uferbestockung Siechebach. Massnahmen: keine Materialdeponie.	H	
Gemeinden Rüti b. Büren, Büren an der Aare	Blatt 7, Anp. 7, Obj. 09	Zwischen den Gemeinden Büren an der Aare und Rüti bei Büren besteht eine Netzlücke im Alltagsverkehr. Bereits zusammen mit dem Verein Seeland.biel/bienne wurde versucht nach einer sicheren und machbaren Lösung zu suchen. Leider blieb das Projekt ohne Erfolg. Zwischenzeitlich hat die SBB mit der Einwohnergemeinde Rüti bei Büren Kontakt aufgenommen, da die SBB ein Biodiversitätsprojekt auf den Bahndamm in Rüti bei Büren plant. In diesem Zusammenhang wurde die Idee Veloweg entlang, sowie auf dem Bahndamm, aufgenommen und bereits mit der SBB und dem OIK III vorbesprochen. Damit die Gemeinde Rüti bei Büren das Projekt weiterverfolgen kann, bitten wir Sie, im Sachplanveloverkehr zwei Varianten (siehe Pläne im Anhang) aufzunehmen. Bei beiden Varianten verläuft der Veloweg entlang des Bahndammes bis zur Strassenüberführung (Gemeinde Büren). Ab der Strassenüberführung sollte der Veloweg auf dem ehemaligen Bahntrasse bis zum Bahnhof Büren führen. Variante 1: Der bestehende Veloweg von Richtung Arch sollte neu von der Bürenbeundstrasse in den Gerweg einbiegen und auf dieser Höhe neu die Hauptstrasse queren. Dies hätte zum Vorteil, dass die Querung der Hauptstrasse im Bereich Tempo 50 erfolgen würde. Über den bereits betonierten Flurweg gelangen die Velofahrer bis zum Bahndamm. Der neue Veloweg wäre auf der linken oder rechten Seite des Dammes angedacht. Heute ist dies ein Flurweg, welcher befestigt werden müsste, damit eine Alltagsroute ermöglicht werden könnte. Ab der Gemeindegrenze Büren/Rüti würde der Veloweg auf dem Bahndamm weitergeführt. So kann die bestehende Strassenüberführung genutzt werden und die Velofahren kommen sicher und ohne weitere Strassenquerung bis zum Bahnhof Büren. Variante 2: Grundsätzlich ist der Verlauf derselbe wie bei der Variante 1. Der einzige Unterschied ist die Querung der Hauptstrasse. Bei dieser Variante wird die Hauptstrasse im Gebiet Buuchi Blymatt, Tempo 80, überquert. Der Gemeinderat Rüti bei Büren bevorzugt zum jetzigen Zeitpunkt grundsätzlich die Variante 1 da dies der sicherste Veloweg ist. Um jedoch alle Möglichkeiten für die Planung offen zu lassen, beantragt der Gemeinderat beide Va-	H	Die angepasste Linienführung des Alltagsverkehrs entspricht den Ergebnissen der gemeinsam mit den Gemeinden durchgeführten Studie zum Korridor 09. Der TBA-OIK III arbeitet gemeinsam mit der Gemeinde und der SBB an einer alternativen Linienführung entlang des stillgelegten Bahngleises zwischen Büren und Rüti. Der Sachplan kann im Rahmen der allfällig durch diese Arbeiten ausgelösten Bauprojekte resp. Strassenpläne geändert und nach erfolgter Baubewilligung resp. nach Inkrafttreten der Strassenpläne nachgeführt werden, vgl. Sachplan Kap. 2.6.1.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		rianten im Sachplan Veloverkehr entsprechend aufzunehmen. Die Variante entlang der Kantonsstrasse, welche bereits im Projekt mit dem Verein Seeland.biel/bienne ausgearbeitet wurde, ist in den Augen des Gemeinderates keine sinnvolle Lösung, da die Sicherheit der Velofahrer nicht gegeben ist und extrem viel Fruchtfolgefläche beanspruchen würde.		
Stadt Biel / Ville de Bienne	Blatt 7, Obj. 42 / Feuille 7, objet 42	La mesure no. 42 du plan sectoriel de 2014 au niveau de la place Guido-Müller a été supprimée du présent plan sectoriel sans justification. Le Conseil municipal juge la situation pour le trafic cycliste au carrefour de la place Guido-Müller insatisfaisante et demande de rétablir cette mesure dans la liste d'objet des lacunes du réseau dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste, annexe 1.1.	<b>B</b>	Die Massnahme A1 22 a aus dem Aggloprogramm 2. Generation ist noch nicht umgesetzt. Die Netzlücke wird daher nicht aus dem Sachplan entlassen. Die Zuständigkeit liegt aufgrund der Eigentumsverhältnisse am Knoten jedoch gemeinsam bei Kanton (bisher) und Stadt Biel (wird in Anhang 1.1 ergänzt). / La mesure A1 22 a du projet d'agglomération de 2 <sup>e</sup> génération n'a pas encore été mise en œuvre. La lacune du réseau n'est donc pas supprimée du plan sectoriel. Cependant, en raison des rapports de propriété au nœud, la responsabilité incombe à la fois au canton (jusqu'à présent) et à la ville de Bienne (à préciser dans l'annexe 1.1).
ProVelo Kanton Bern  Grüne Kanton Bern	Blatt 7, Obj. 43	Antrag: Von Ipsach nach Nidau ist eine Hauptverbindung mit der Netzlücke Nr. 43 (fehlende Brücke über den Nidau-Büren-Kanal) eingetragen. Der Verein Seeland.Biel/Bienne hat eine Veloroute auf einem bestehenden Feldweg in den Beundenring und weiter zur Dr.-Schneider-Strasse vorgesehen. Diese Route wurde aktuell auch im Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Nidau berücksichtigt und ist eine wichtige Verbindung vom rechten Bielerseeufer zum Bahnhof und wäre zudem auch als Vorrangroute geeignet. Da die Netzlücke Nr. 43 in absehbarer Zeit nicht geschlossen werden kann (der Kredit für das Brückenprojekt wurde abgelehnt), muss diese Route zusätzlich in den Sachplan aufgenommen werden.	<b>H</b>	Der angesprochene Abschnitt liegt innerhalb eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten. Die genauen Linienführungen der Vorrangrouten sowie allfällige Anpassungen am weiteren Alltagsnetz werden im Rahmen der Korridorstudien festgelegt.
Stadt Biel / Ville de Bienne	Blatt 7, Obj. 44 / Feuille 7, objet 44	Le Conseil municipal souhaite, à titre indicatif, mentionner qu'entre Rondchâtel et la jonction Bienne Nord, la N16 n'est indiquée qu'en direction du Jura. L'itinéraire du Jura en direction de Bienne via le viaduc et le tunnel à l'ouest de Frinvillier n'est pas indiqué sur la carte et devrait être ajouté.	<b>B</b>	Die Netzlücke Nr. 44 wird auf beiden Fahrrichtungen der Nationalstrasse dargestellt. Das ASTRA verfolgt ein Projekt zur Lösung der Veloführung für beide Fahrrichtungen entlang der Fahrbahn bergwärts (Abschnitt alte Taubenlochbrücke-Frinvillier) und anschliessend entlang der Schüss im Talboden (Abschnitt Frinvillier-Péry). / La lacune n° 44 est indiquée dans les deux sens de la route nationale. L'OFROU mène un projet visant à résoudre le problème du guidage des cyclistes dans les deux directions, le long de la chaussée en montée (section ancien pont du Taubenloch-Frinvillier), puis le long de la Suze au fond de la vallée (section Frinvillier-Péry).
Dritte	Blatt 7, 8, Obj. 09	Korridor Dotzigen - Büren - Rüti - Arch - Leuzigen (- Lüsslingen - Solothurn) In diesem Korridor ist das Angebot für den Alltagsverkehr völlig ungenügend. Die bestehenden signalisierten Freizeitrouten, einerseits die Route 5/8 durch die Grechener Witi und andererseits die Route 44 oberhalb der Dörfer, vermögen die Ansprüche an eine Alltagsroute nicht zu befriedigen. Die für den Alltagsverkehr im Sachplan vorgesehene Kantonsstrasse 22 ist ihrerseits für Velofahrende sehr gefährlich. Sie ist stark belastet als Autobahnzubringer (Anschluss Grenchen), liegt in der Nebelzone der Witi und ist im Herbst stark belastet durch die Rübentransporte aus der Grenchener Witi und dem unteren Seeland nach Aarberg. Andererseits ist es ein grosses Bedürfnis, diese Dörfer entlang des Nordfusses des Bucheggberges für den Alltagsverkehr attraktiv (wenig Steigungen) untereinander zu vernetzen. Zudem ist es für die BE-Dörfer unterhalb Büren wichtig, einen guten Anschluss an das Velonetz der Stadt Solothurn zu gewährleisten. Ansatz zur Problemlösung: Dotzigen - Büren:	<b>H</b>	Die angepasste Linienführung des Alltagsverkehrs entspricht den Ergebnissen der gemeinsam mit den Gemeinden durchgeführten Studie zum Korridor 09. Der TBA-OIK III arbeitet gemeinsam mit der Gemeinde und der SBB an einer alternativen Linienführung entlang des stillgelegten Bahngleises zwischen Büren und Rüti. Im Rahmen der allfälligen durch diese Arbeiten ausgelösten Bauprojekte resp. Strassenpläne kann der Sachplan bei Bedarf geändert und nach erfolgter Baubewilligung resp. nach Inkrafttreten der Strassenpläne nachgeführt werden, vgl. Sachplan Kap. 2.6.2.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		<p>- Kantonsstrasse Ausgang Dotzigen: beidseitige Radstreifen durch Weiterführung der talseitigen Lehenbrücke (Trottoir) bis zur Bahnunterführung Hägni</p> <p>- Vor der Bahnunterführung: den bergseitigen Streifen auf den Flurweg oberhalb Bahnlinie führen und den talseitigen Streifen mit einer Überführung parallel zur Bahn mit eben diesen Flurweg verbinden</p> <p>- Weiterführung in Büren über die Industriestrasse - Lindenweg zum Bahnhof Büren.</p> <p>Büren - Rüti:</p> <p>- Ab Bahnhof Büren: Verwendung des nicht mehr benutzten Bahntrassees bis zum Bahnhof Rüti.</p> <p>Rüti - Arch - Leuzigen - Lüsslingen:</p> <p>- Ab Rüti: Wechsel auf die Nordseite des Bahntrassees: Weiterführung über bestehende Flurwege bis Lüsslingen.</p> <p>Lüsslingen - Solothurn:</p> <p>- In Lüsslingen: Weiterführung über den Römerweg und Anschluss an den zurzeit im Bau befindlichen Radweg (Separatweg im Zweirichtungsverkehr) bis Solothurn (vgl. <a href="http://www.so-los.ch/files/los_infoplakate/LOS_Infoplakat28.pdf">http://www.so-los.ch/files/los_infoplakate/LOS_Infoplakat28.pdf</a>).</p>		
Berner Wanderwege	Blatt 7, 11, Obj. 174	Objekt Nr. 174 Abstimmen mit dem Wanderwegnetz.	<b>H</b>	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung.
Gemeinde Ersigen	Blatt 8	Wir haben eine generelle Anmerkung, welche sich nicht direkt auf die geplanten Anpassungen bezieht. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb die Kantonsstrassen als Basisnetz (hellblau dargestellt) geführt werden. Insbesondere der Streckenbereich der Kantonsstrasse zwischen den Gemeinden Kirchberg und Koppigen ist aus unserer Sicht aus Sicherheitsgründen für alle Verkehrsteilnehmenden zu streichen. Die im Plan dargestellte dunkel- und hellbraun geführte Hauptverbindung der Veloroute zwischen Kirchberg, Ersigen, Oberösch und Niederösch nach Koppigen ist zu belassen. Diese dient aktuell und auch zukünftig als korrekte und einzig richtige Veloroute.	<b>B</b>	Der Abschnitt der Kantonsstrasse zwischen dem Abzweiger nach Niederösch und dem Kreis der Umfahrung Kirchberg zur übrigen Kantonsstrasse mit Veloverkehr abklarsiert.
Gemeinde Utzenstorf	Blatt 8	<p>Ausgangslage: Zwischen Wiler bei Utzenstorf und Utzenstorf verläuft die Velohauptverbindung gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr über die Kantonsstrasse. Diese ist jedoch schmal und weist keine Velomassnahmen auf. Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen beträgt über 5'000 Fahrzeuge. Gemäss den Standards für Kantonsstrassen besteht auf einem solchen Abschnitt ein hohes Sicherheitsbedürfnis für den Veloverkehr. Um diesem Bedürfnis gerecht zu werden, müssten dem Veloverkehr vorbehaltene Flächen erstellt werden (z. B. Radstreifen oder Radweg). Ein Ausbau der Kantonsstrasse ist jedoch aufwändig und bringt auch Nachteile mit sich; z. B. das Geschwindigkeitsniveau bei einer Strasse mit Radstreifen oder Linksabbiegen auf einen Radweg. Aktuell läuft die Mitwirkung zu den geplanten Anpassungen 2019 am Sachplan Veloverkehr des Kantons. Darin sind in Bezug auf die Veloverbindung zwischen Wiler und Utzenstorf keine Änderungen vorgesehen. Im Auftrag des Tiefbauamtes des Kantons Bern, Obergeringenkreis IV, hat die B+S AG in einer sehr aktuellen Studie (datiert 5. September 2019) Alternativen untersucht mit dem Ziel, eine möglichst attraktive und zugleich sichere Verbesserung des Angebots für den Alltags-Veloverkehr zu erreichen bzw. den bestehenden Veloverkehr auf der Kantonsstrasse auf andere Achsen zu leiten (siehe separate Studie). Auch wenn der Bahnübergang Frechterstrasse entgegen dem Bericht heute noch nicht geschlossen ist, ist später bei einem Ausbau des Bahnanschlusses für den beabsichtigten Kantonalen Entwicklungsschwerpunkt ESP Arbeiten in mittlerer Zukunft damit zu rechnen. Die Variante <i>Ost</i> führt via Kirchstrasse-Bärenhof, Feldeggstrasse, Kirchackerweg, Sonnmattstrasse in die (nördliche) Lindenstrasse und verbindet eigentlich nur die Schulanlagen von Utzenstorf und Wiler miteinander. Sie stellt somit keine eigentliche «Alltagsroute» dar. Die Variante <i>West</i> sieht eine direkte Verbindung von Wiler östlich der Bahn mit Anschluss an die bestehende Hauptachse für den Langsamverkehr in Utzenstorf im Bereich Rötliweg/Weissensteinstrasse vor. Diese Achse ist sehr direkt und weist den Vorteil auf, dass sie grösstenteils schon besteht und alle wichtigen Ziele und Quellen, insb. Sportplatz Weissenstein, Coop/Post, Bahnhof, Schulanlagen) bereits daran angebunden sind. Einzig nördlich des Rötliweges müsste ein Teilstück neu erstellt und asphaltiert werden. Diese Linienführung wurde durch die Gemeinde Wiler bereits vor 10 Jahren als Bestvariante beplant, bis heute aber nicht umgesetzt. Die Variante <i>West</i> verbindet die Ortszentren in optimaler Weise und entspricht den lokalen Bedürfnissen der velofahrenden Bevölkerung am besten. Der Neubauteil würde durch den Kanton analog einer Kantonsstrasse finanziert, während (Verbesserungs-)massnahmen auf bestehenden Abschnitten zu 40 Prozent subventioniert würden. Beschluss: Der Gemeinderat befürwortet im Rahmen der Anpassungen 2019 die Aufnahme der Variante <i>West</i> als Alltagsverkehrsrouten in den kantonalen Sachplan Veloverkehr.</p>	<b>B</b>	Die Linienführung der Alltagsroute wird mit geringfügigen Abweichungen gemäss dem Vorschlag der Gemeinden Utzenstorf, Wiler und Zielenbach angepasst.



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Gemeinde Wiler	Blatt 8	Das Büro B+S, Burgdorf, hat im Auftrag des Tiefbauamtes des Kantons Bern eine Studie betreffend Veloverbindung Utzenstorf - Wiler erstellt. Es wurden verschiedenen Wegführungen analysiert und zwei Best-Varianten abseits der Kantonsstrasse ausgearbeitet. Diese werden der Einfachheit halber als Ost- und als West-Variante bezeichnet. Die beiden Varianten wurden noch etwas detaillierter analysiert. Beide Varianten weisen ihre Vorzüge auf. Die Variante West ist direkter und führt durch das Zentrum von Utzenstorf, wodurch viele Anwohner angeschlossen sind. Ausserdem ist die Verbindung nach Bätterkinden relativ einfach sicherzustellen und die Verbindung ist planungsrechtlich auf kommunaler Ebene bereits als wichtige Fuss- und Veloverbindung gesichert. Nachteilig sind hier die Kosten für den Ausbau des bestehenden Wegs entlang der Bahngleise sowie dessen Anschluss an den Rötiweg. Dieser letzte Abschnitt muss neu erstellt werden und führt über Landwirtschaftsland, welches als Fruchtfolgeflechte gilt. Die Variante Ost zeichnet sich dadurch aus, dass über beinahe die gesamte Strecke keine An- Fassungen am Strassenbelag gemacht werden müssen. Allenfalls müssen einige Querungshilfen erstellt werden. Nachteilig sind hier dafür der etwas längere Weg und die periphere Lage des Wegs (Sicherheitsgefühl). Die zwei Bestvarianten wurden mit Verwaltungsleuten der beiden betroffenen Gemeinden besprochen. Die Variante West wurde dabei besser beurteilt als Variante Ost, da sie eher den Bedürfnissen der lokalen, velofahrenden Bevölkerung entspricht und die beiden Ortszentren am besten verbindet. In einem nächsten Schritt ist im Gemeinderat die gewünschte Bestvariante zu verabschieden. In einem nächsten Schritt ist die Linienführung dieser Variante in den Sachplan Veloverkehr aufzunehmen. Abbildung 9 der Studie zeigt als Vorschlag, wie der Sachplan angepasst werden könnte, falls die Variante West in beiden Gemeinderäten als Bestvariante verabschiedet wird. Ausserdem wurde vereinbart, dass die beiden Gemeinden den Vorschlag direkt bei der Mitwirkung Sachplan Veloverkehr als Anpassungsvorschlag eingeben. Beschluss: Die Variante West wird als Bestvariante zubanden des Kantons verabschiedet und die Aufnahme dieser in der Mitwirkung Sachplan Veloverkehr als Anpassungsvorschlag eingegeben. Als Hinweis wird einzig festgehalten, dass der Weg nur auf dem Gemeindegebiet Wiler in Richtung Emmeforstbaumschule befestigt ist und ab dem Gemeindegebiet Zielebach ein Naturweg ist, welcher wahrscheinlich auch nicht befestigt ausgeführt werden könnte.	<b>B</b>	Die Linienführung der Alltagsroute wird mit geringfügigen Abweichungen gemäss dem Vorschlag der Gemeinden Utzenstorf, Wiler und Zielebach angepasst.
Gemeinde Zielebach	Blatt 8	In der Gemeinde Zielebach war bislang eine Velohauptverbindung via Kantonsstrasse vom Kreisel Wilerwald nach Gerlafingen bestehen. Mit dem neuen Sachplan wird eine Routenänderung via Schachenwald angestrebt. Beschluss: Der Vorschlag des Kantons, die Wegführung im Sachplan Veloverkehr weg von der Hauptstrasse in Richtung Norden via Schachen zur Emme Forstbaumschule in Richtung Tennisplatz Gerlafingen zu verlegen, wird unterstützt, unter der Voraussetzung, dass für die Gemeinde Zielebach daraus keine Kostenfolgen entstehen.	<b>B</b>	Die Linienführung der Alltagsroute wird mit geringfügigen Abweichungen gemäss dem Vorschlag der Gemeinden Utzenstorf, Wiler und Zielebach angepasst.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 8	Antrag: Der Abschnitt Bismarck - Lohn (Gemeinde Bätterkinden) ist neu als Netzlücke in den Sachplan aufzunehmen. Die Ausserortsstrecke Bismarck (Ortsteil Küttigkofen) - Lohn liegt im Gemeindegebiet Bätterkinden und ist für den halben Bezirk Bucheggberg (SO) eine wichtige Erschliessungsstrasse zum ÖV und wird auch als Schulweg benutzt. Die recht unübersichtliche und enge Ausserortsstrecke ist für Velofahrende gefährlich. Der Kanton Solothurn unterstützt die Absicht der Gemeinde Buchegg, entlang der Kantonsstrasse eine sichere Radwegverbindung zu bauen. Nach unseren Informationen würde das Projekt sogar vom Kanton Solothurn und von der Gemeinde Buchegg finanziert!	<b>Nb</b>	Das Ausweisen von qualitativen Netzlücken ist nur für Streckenabschnitte vorgesehen, welche extrem stark von der Velonutzung abhalten.
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Blatt 8, Obj. 0.4, 0.5	Gemeinden Fraubrunnen-Bätterkinden, Objekte 0.4 und 0.5, Verbindung Büren zum Hof - Bätterkinden: die Verbindung entlang der RBS-Linie wurde als Waldstrasse bewilligt, sie wird vor allem für den Unterhalt der Bahnlinie benutzt; in einer Stellungnahme der WAM wurde der Gemeinde mitgeteilt, dass eine Erweiterung der Nutzung eine definitive Rodung erforderlich macht.	<b>H</b>	Die Bereinigung muss im Rahmen des Bauprojekts durch die Standortgemeinde erfolgen.
Berner Wanderwege	Blatt 8, Obj. 160	Objekt Nr. 160 Abstimmen mit dem Wanderwegnetz.	<b>H</b>	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung.
Berner Wanderwege	Blatt 8, 12, Obj. 157	Objekt Nr. 157 Einer gemeinsamen Linienführung Wanderweg / Veloweg auf dem Emmeuferweg können wir nicht zustimmen. Es gibt aber genügend andere Wege in Ufernähe.	<b>H</b>	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung.
Dritte	Blatt 8, 12, 13, Obj. div.	45 Ha4 RTR-Veloverkehr: Velostreifen Bahnhof - Bahnunterführung wäre sehr gut. Wichtiger Zubringer zur Kalchofenstrasse und dem neuem Radweg Hasle - Oberburg. Sehr gute und wichtige Massnahme auf dem kurzen, aber stark befahrenen Abschnitt. 46 Neuer Radweg Hasle - Oberburg: Seit langem das beste Verkehrsprojekt für den LV im mittleren Emmental (nach erfolgter Mitwirkung bereits in Planung)! Super! 47 Ob1 RTR-Veloverkehr durch Oberburg: Trottoir sollte beidseitig von Velos befahren werden dürfen. Dazu sind durch-	<b>H</b>	



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		<p>gehend flache und überfahrbare Trottoirränder nötig, auch bei den einmündenden Strassen. 48 Burgdorf - Alchenflüh: Radstreifen beidseits, Aggloprogramm SV03; ohne Netzlücken. Sehr gut. 49 Ha6 RTR-Veloverkehr; Brücke Rüegsauschachen - Hasle: Dringend und notwendig: Trottoir anpassen mit überfahrbaren Rändern (aktuell: gefährliche, hohe und nicht überfahrbare Ränder). Noch besser wäre die früher mal projektierte Velo- und Fussgängerbrücke Hasle - Alte Rüegsaustrasse. Hängesteg leider zu schmal für Veloverkehr. 53 Radweg Grünenmatt - Sumiswald: Projekt in Bearbeitung (Mitwirkung gemacht). Sehr gut! 136 Neuer Radweg Bigenthal - Walkringen: Starke und erwünschte Verbesserung der bisherigen Linienführung von der Radwanderoute zum Alltags-Radweg. Sehr gut. 154 Lützelflüh - Hasle / Rüegsauschachen: Sehr guter und schöner Velo- und Fussweg für Pendler, Schüler und zu den Einkaufszentren und Bahnhöfen. Der grösste Teil ist seit einigen Jahren fertig gebaut. Die letzten 420 m vor Lützelflüh müssten unbedingt noch asphaltiert werden (Naturstrasse durch den Wald immer in sehr schlechtem Zustand)! 155 Burgdorf - Bickigen: Die wichtige und teilweise gefährliche Netzlücke zwischen Grafeschüre und Bickigen müsste unbedingt noch geschlossen werden. 157 Aefligen - Utzenstorf: Die bestehende Radroute 44 ist in einem guten Zustand (durchgehend asphaltiert), wenig befahren und führt relativ direkt von Aefligen nach Utzenstorf. Der vorgeschlagene Uferweg eignet sich nicht als Alltags-Veloweg. 158 Utzenstorf - Biberist: Strassenverbreiterung gut. 170 Grünenmatt - Sumiswald: Gutes Projekt (in Planung; Mitwirkung bereits abgeschlossen). Einmündung in die Kantonsstrasse Grünenmatt möglichst mit Mittelstreifen erleichtern und sichern.</p>		
Dritte	Blatt 8, 9, 12	In den nächsten Jahren wird die Kantonsstrasse 240 Burgdorf-Langenthal saniert und verbreitert. Wie wir im Sachplan Veloverkehr gesehen haben, ist auf dieser Strecke ein Radstreifen bergwärts von Burgdorf Richtung Wynigen vorgesehen. Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie prüfen könnten, ob im Sachplan Veloverkehr ebenfalls ein Radstreifen bergwärts auf der zu sanierenden Kantonsstrasse - z. B. ab Dorfausgang Hermiswil bis Dorfeingang Thörigen - aufgenommen werden könnte, um die Sicherheit der Velofahrer zu erhöhen (erlaubte Geschwindigkeit 80).	<b>H</b>	Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird in den RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans. Auf dem Abschnitt Hermiswil bis Bollodingen besteht abseits der Kantonsstrasse auf der Westseite der Bahnlinie eine Alltagsverbindung.
Dritte	Blatt 9	Es betrifft die Lindenstrasse zwischen Thörigen und Leimiswil, wo sich ja bekanntlich viele Unfälle ereignen. Da ich mich mit meinem Anliegen bereits an das zuständige Tiefbauamt gewandt habe, sende ich Ihnen eine Kopie dieses Schreibens. Ich hoffe, dass die Sicherheit der Velo- und MofafahrerInnen auf der Lindenstrasse in Ihrer Planung Beachtung finden. Ich bin vor über 7 Jahren nach Gehlenberg gezogen und fahre seither an 4 Tagen pro Woche mit dem Fahrrad/e Bike auf der Lindenstrasse nach Thörigen an die Bushaltestelle und retour. Auf Grund meiner Erlebnisse auf dieser kurzen Strecke wende ich mich an Sie, da Sie sich offenbar mit den Verbesserungsmaßnahmen auf dieser bekannterweise gefährlichen Strasse befassen. Die Gemeinde Gehlenberg machte vor einigen Jahren eine Umfrage betreffend Benutzung der Lindenstrasse. Anschliessend wurde diese auch saniert, leider ohne einen Veloweg für die Radfahrer zu bauen, was in einer Zeit, in welcher Mikromobilität und Klimawandel grosse Themen sind, für mich unverständlich ist. Die Lindenstrasse als Fussgänger zu benutzen war und ist schlicht unmöglich und dies bei einer Zufahrtsstrasse für eine Gemeinde, welche keinen öffentlichen Verkehr hat. Meiner Meinung nach wurde mit dem Ausbau der Strasse die Raserei sogar begünstigt, da sämtliche Unebenheiten beseitigt wurden. Nebst überhöhten Geschwindigkeiten bin ich fast täglich mit Autofahrern konfrontiert, weiche vor Kurven und über die Sicherheitslinie überholen. Meine Nachbarn berichten von Überholmanövern ihrer Traktoren, z.T. inkl. Anhänger vor und in Kurven. Es ist eine Frage der Zeit, bis es einen Unfall geben wird, resp. es gibt immer wieder Unfälle und Autos, welche in die angrenzenden Wiesen fahren, z.T. ohne dass die Polizei dies erfährt. Die Lindenstrasse ist in unserem Weiler immer wieder ein Thema, zumal auch Schulkinder diese Strasse benutzen. Wildwechsel und allfällige Nutztiere auf der Strasse sind ein zusätzlicher Faktor. Während der Sanierung der Lindenstrasse / Sicherungsholzung wurde die Geschwindigkeit für eine begrenzte Zeit auf 60 km/h festgelegt. Ich hatte in dieser Zeit den Eindruck, dass die Situation massiv entspannter war: kein Autofahrer fühlte sich «verpflichtet» schneller zu fahren, um nicht als «Schleicher» dazustehen. Meiner Meinung nach ist 60km/h die Geschwindigkeit, welche auf dieser unübersichtlichen, engen Strasse Sinn macht. Nach den ersten Massnahmen von Ihrer Seite im oberen Teil der Lindenstrasse ist es bloss noch der Teil Thörigen / Duppenthal, welcher 80 km/h zulässt: das sind etwa 2 km. Diese auch noch auf 60km/h zu beschränken, wäre sicher keine grosse Einschränkung für die Autofahrer. Es ist mir bewusst,	<b>H</b>	Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird in den RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		dass es immer Verkehrsteilnehmer geben wird, welche sich unangemessen und riskant verhalten. Ich bin aber der Meinung, dass mit baulichen Massnahmen und einer angemessenen Geschwindigkeit plus Kontrollen die Verkehrssicherheit verbessert werden kann. Aus diesem Grund bitte ich Sie, auf der Lindenstrasse zwischen Thörigen und Duppenenthal die Geschwindigkeit auf 60km/h zu begrenzen. Diese Massnahme ist kostengünstig, einfach umzusetzen und würde die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessern. Besten Dank für die Prüfung meines Vorschlages. Sollte dieser nicht möglich sein, bitte ich Sie, mir mitzuteilen, welche Massnahmen ergriffen werden, um die Sicherheit zu erhöhen.		
Gemeinde Rütschelen	Blatt 9	Der Gemeinderat Rütschelen nimmt die Anpassungen zum Sachplan Veloverkehr zur Kenntnis und stimmt diesen zu. Er stellt fest, dass - das Benutzen des Velos, insbesondere eines E-Bikes, den motorisierten und öffentlichen Verkehr entlasten kann. - Vorrangrouten gebaut werden sollen, damit die Velofahrer ihr Ziel sicherer und schneller erreichen können. - mehr finanzielle Mittel für den Ausbau von Velorouten eingesetzt werden sollen, damit der öffentliche und motorisierte Verkehr entlastet werden kann.	<b>K</b>	
Gemeinde Gondiswil	Blatt 9	Kreuzung Freibachwald: Weiter ist es so, dass die Kinder der Gemeinde Reisiswil ebenfalls in Gondiswil zur Schule gehen. Deren Schulweg führt durch den Freibachwald (Gemeindegebiet Melchnau), wo sie einen Kreuzungsbereich passieren müssen. Dieser Kreuzungsbereich ist dunkel, unübersichtlich (hinter einer Kuppe) und befindet sich im Ausserortsbereich. Entsprechend erreichen motorisierte Fahrzeuge den Kreuzungsbereich mit einer hohen Geschwindigkeit. Vor einigen Jahren fand eine Sitzung mit dem Tiefbauamt statt, um die Situation vor Ort zu besprechen. Damals wurde zugesichert, den Kreuzungsbereich mit einer Strassenlampe zu erhellen, dies ist bisher nicht erfolgt. Wir beantragen daher die Aufnahme der Beleuchtungsmassnahme im Kreuzungsbereich im Freibachwald sowie die Prüfung eines Radwegs / Radstreifens ins Dorf Gondiswil. Koordinaten: 2631640,241 / 1223026,076	<b>H</b>	Der beschriebene Abschnitt der Kantonsstrasse zwischen Gondiswil Hst. und Gondiswil Dorf ist als Basisnetz im Sachplan enthalten. Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird im RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans.
Gemeinde Gondiswil	Blatt 9	Radweg / Radstreifen Haltestelle - Dorf: Die Gemeinde Gondiswil hat ein weitläufiges Gemeindegebiet. Entsprechend sind die Schulwege der Kinder, welche mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, etwas länger. Einer dieser Schulwegabschnitte erstreckt sich von der Haltestelle bis ins Dorf (siehe Karte). Dieser 2.1 Km lange Abschnitt verläuft ausserorts, entlang der Kantonsstrasse und durch den Wald. Um den Schülern einen sichereren Schulweg zu ermöglichen, beantragen wir die Erstellung eines Radwegs oder Radstreifens in den Sachplan Veloverkehr aufzunehmen. Dieses Thema wurde in einer Sitzung vom 23. August 2018 bereits einmal mit Herr Raffael Biner, Tiefbauamt besprochen. Dieser teilte uns mit, dass das Projekt in der Schwachstellenanalyse bereits aufgenommen sei. Trotzdem konnten wir das Projekt im Sachplan Veloverkehr nicht finden.	<b>H</b>	Der beschriebene Abschnitt der Kantonsstrasse zwischen Gondiswil Hst. und Gondiswil Dorf ist als Basisnetz im Sachplan enthalten. Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird im RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 9, Obj. 50	Antrag: Die Netzlücke Nr. 50 (Huttwil, Langenthalstrasse: Verbindung Kantonsstrasse mit attraktiver Veloroute auf Gemeindestrasse) ist noch nicht behoben und wird weiter im Kartenteil und in der Objektliste aufgeführt. Widersprüchliche Darstellung bzgl. Netzlücke 50 (Huttwil, Langenthalstrasse: Verbindung Kantonsstrasse mit attraktiver Veloroute auf Gemeindestrasse): In der Objektliste ist die Netzlücke gestrichen, in der Karte aber noch eingezeichnet. Was gilt jetzt? Die Netzlücke ist für uns noch nicht behoben.	<b>Nb</b>	Mit der neuen Unterführung südlich im Bereich des Ortseingangs von Huttwil ist die Netzlücke behoben. Die Netzlücke wird aus der Kartendarstellung entfernt.
Canton de Neuchâtel, Service des ponts et chaussées	Blatt 10 / Feuille 10	Il est à noter qu'un itinéraire utilitaire principal (B5) est également prévu dans le plan directeur de mobilité cyclable du canton de Neuchâtel. Il reliera La Neuveville - Le Landeron - Cressier - Cornaux et Saint-Blaise, mais contrairement à l'itinéraire (C14) reliera Marin à Cornaux et ne passera pas non plus par le tracé prévu dans le plan sectoriel du canton de Berne.	<b>B</b>	Die Inhalte des "plan directeur de mobilité cyclable" des Kantons Neuenburg werden in der Sachplankarte informativ dargestellt. / Le contenu du Plan directeur de mobilité cyclable du canton de Neuchâtel est représenté dans la carte du plan sectoriel à titre informatif.
Canton de Neuchâtel, Service des ponts et chaussées	Blatt 10 / Feuille 10	Il est regrettable que l'optimisation de l'itinéraire très fréquenté 140 au niveau du pont de l'Avenir, reliant Cerlier au canton de Neuchâtel, soit supprimée. En raison de la décision négative de Cerlier suite à la votation sur le pont de l'Avenir, nous soutenons l'alternative retenue par le pont de Saint-Jean. La commune du Landeron, concernée par l'itinéraire 140 et notamment par le pont de Saint-Jean, regrette fortement que l'option priorisée finalement ne soit pas optimale en termes de sécurité aussi bien pour le trafic utilitaire que pour le trafic de loisir. Cette dernière évoque également que le pont de Saint-Jean constitue un maillon manquant, ce qui ne permet pas aux cyclistes de circuler en toute sécurité autour du lac de Bienne.	<b>H</b>	Wir begrüssen die Bereitschaft des Kantons Neuenburg, diese wichtige Veloverbindung aufzuwerten. Der TBA-OIK III erarbeitet aktuell ein Projekt zur Sanierung der St. Johannsenbrücke sowie der Zufahrt auf Berner Seite. Damit die Fortsetzung sichergestellt ist, muss dies mit dem Kanton Neuenburg koordiniert werden. /

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
				Nous sommes heureux que le canton de Neuchâtel soit disposé à améliorer cette importante liaison cyclable. L'OPC-AIC III élabore actuellement un projet de réfection du pont de Saint-Jean et de la route d'accès du côté bernois. Pour pouvoir être poursuivis, ces travaux doivent être coordonnés avec le canton de Neuchâtel.
Gemeinde Ligerz	Blatt 10	Im Zusammenhang mit der Nachnutzung SBB Trasse nach der Realisierung des SBB Umfahrungstunnels wurde vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) ein Regionaler Richtplan genehmigt, der nach dem 20. Oktober 2019 in Rechtskraft erwachsen wird. Die Zuständigkeiten für und die Klassierung der Veloroute werden in diesem Rahmen mit den Gemeinden neu bestimmt. Gemäss Richtplan ist ein kombinierter Weg Fahrrad / Fussgänger / Autozubringer vorgesehen. Seitens der Gemeinde Ligerz wird angestrebt, dass dieser Weg als Kantonale Veloroute mit Erschliessungsfunktion eingetragen wird, unter Vorbehalt, dass die Gemeinde die Gestaltung bestimmen kann. Begründung: Die Gestaltung der Nachnutzung des SBB Trassees muss in ein Gesamtkonzept passen, welches die Gemeinde gestützt auf den oben genannten Richtplan plant. Die Gemeindebehörde von Ligerz wird sich dafür einsetzen, dass der schnelle Veloverkehr (inklusive E-Bikes) weiterhin auf der Kantonsstrasse zirkuliert.	H	Auf Velorouten mit kantonaler Netzfunktion dürfen grundsätzlich alle Radfahrer verkehren. Eine Differenzierung wäre zweckwidrig. Auch wenn der neue Weg als Veloroute mit kantonaler Netzfunktion aufgenommen werden wird, bleibt es Velofahrenden weiterhin erlaubt, die Kantonsstrasse zu benutzen.
Gemeinden Erlach, Ins, Lyss, Wengi, Worben	Blatt 10	Viele Velofahrer profitieren in Freizeit und im Alltag von dem attraktiven Angebot an Radwegen in unserer Gemeinde. Die Velorouten haben daher eine hohe Bedeutung in unserem Wegnetz. Ihr Unterhalt verursacht der Gemeinde aber auch erheblichen Aufwand. Aktuell bereiten wir eine Sanierung der Rotary Brücke am Brojekanal (auf der Grenze zum Kanton Freiburg) vor, die auf der nationalen Veloroute 5 die Verbindung zwischen Deutschschweiz und Romandie sicherstellt. Die für die Beseitigung von Konstruktionsmängeln und die Instandstellung der dadurch entstandenen Schäden zu erwartenden Investitionskosten werden eine erhebliche finanzielle Belastung der Gemeinde verursachen, weshalb wir verschiedenenorts um Kostenbeiträge ersucht haben. Der Oberingenieurkreis III hält in seinem Schreiben vom 16.9.2019 fest, dass die Langsamverkehrsbrücke eine grosse Bedeutung für das Freizeitrossnetz hat und ein Verlust der Brücke auf Seiten des Kantons Bern grossräumige Routenverlegungen zur Folge hätten, weshalb ein langfristiger Erhalt der Brücke unbedingt anzustreben sei. Die aktuellen gesetzlichen Grundlagen böten aber leider keine Möglichkeit, Kantonsbeiträge an die Sanierung der Brücke zu leisten. In diesem Zusammenhang stellen wir hiermit folgende Anträge, - die HPM-Brücke Pont Rotary ist in das kantonale Radwegnetz aufzunehmen. - die Richtlinie des TBA über Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen sind dahingehend zu überarbeiten, dass auch an zwingende Ergänzungs- und Ersatzinvestitionen sowie an den baulichen Unterhalt - insbesondere bei besonderen Bauwerken - Kantonsbeiträge geleistet werden. Begründung: Der bauliche Unterhalt eines Brückenbauwerkes mit diesen Ausmassen (Querung des Broje-Kanals) stellt für die zuständigen Gemeinden eine grosse Belastung dar - dies auch unter dem Aspekt, dass die Hauptnutzer wohl nicht die Bewohner der Standortgemeinden sind. Die Brücke wurde 2001 im Zusammenhang der Expo.01 den Gemeinden Ins BE und Mont Vully FR geschenkt mit der Verpflichtung, während 30 Jahren für deren Betrieb und Unterhalt zu sorgen (dabei ist allerdings niemand davon ausgegangen, dass bereits nach weniger als 20 Jahren ein baulicher Unterhalt von rund CHF 600'000.-- erforderlich sein wird). Die Verpflichtung der beiden Gemeinden zum Betrieb und Unterhalt wird im Jahr 2031 erlöschen.	Nb	Das TBA klärt unabhängig von der Sachplananpassung, die entsprechende Richtlinie inwieweit im Sinne einer Härtefallregelung angepasst und dem Anliegen der Gemeinde so entgegengekommen werden kann.
Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Naturförderung	Blatt 10, Anp. 9	Nr. 9: Eventuell betroffene Naturwerte: Gewässerraum Zihl.	H	
Erlach Tourismus	Blatt 10, Anp. 9, 10, Obj. 140, 141	Zur Anpassung des Sachplans nehmen wir wie folgt Stellung: Wir stellen fest, dass die Positionen 9 & 10 aus dem Sachplan gestrichen wurden. Pos 9: Erlach / Cerlier, Gals, Le Landeron (NE), Cressier (NE), Cornaux (NE), La Tène (NE). BBS310 Die Routenoptimierung Nr. 140 entfällt, wegen dem negativen Entscheid bezüglich pont de l'Avenir bleibt die Route 5 wie heute, die Routenoptimierung zwischen Erlach Zentrum und St. Johannsenbrücke entfällt. Die Routenoptimierung Nr. 141 entlang dem linken Bielerseeufer bleibt hingegen im Sachplan und wird entlang des linken Zihlkanalufers verlängert.	H	Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird im RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans. Der TBA-OIK III erarbeitet aktuell ein Projekt zur Sanierung der St. Johannsenbrücke sowie der Zufahrt auf Seite des Kantons Bern.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		Pos 10: Erlach BBS310 Entlassen der nördlichen Parallelverbindung. Wir beantragen eine Ersatzposition im Sachplan für die aus dem Inventar entlassenen Positionen 9 & 10, um die schwierige Situation bei der Brücke über den Zihlkanal beim Massnahmenzentrum St. Johannsen zu entschärfen. Beidseitige Radstreifen zwischen dem Weiler Neuhaus (Gemeinde Gals) und Le Landeron. Bei der bald fälligen Sanierung der Brücke sollten beidseitige Radstreifen zusätzlich zur Fahrbahn und zum Trottoir geführt werden. Auf beiden Seiten sollen die Radstreifen bis zur Brücke geführt werden. Allerdings verläuft die Kantongrenze in der Mitte des Zihlkanals, weshalb der Sachplan nur die Seite des Kt. Bern beschreiben kann. Der formulierte Antrag entspricht einem grossen Bedürfnis sowohl der Bevölkerung als auch der Touristen.		
Berner Wanderwege	Blatt 10, Obj. 141	Objekt Nr. 141 Abstimmen mit dem Wanderwegnetz.	H	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung.
Canton de Neuchâtel, Service des ponts et chaussées	Blatt 10, Obj. 141 / Feuille 10, objet 141	L'optimisation de l'itinéraire 141, le long de la rive nord du lac de Biemme et sa prolongation le long de la rive gauche du canal de la Thielle par le Landeron, Cressier, Cornaux et la Tène est un élément positif pour le développement de la mobilité cyclable utilitaire et de loisirs. Nous sommes favorables à l'optimisation de la piste cyclable allant de Biemme jusqu'au Landeron, grâce notamment à l'amélioration de l'infrastructure et au déplacement de la route 50 de « La Suisse à vélo ». La prolongation de l'itinéraire le long du canal de la Thielle jusqu'à La Tène est également positive.	K	
Gemeinde Siselen	Blatt 10, 11	Für die Förderung des Veloverkehrs ist die frühe Nutzung des Velos von einiger Bedeutung. Die Gemeinde Siselen ist Mitglied des Schulverbandes Oberstufenzentrum (OSZ) Ins, die Jugendlichen gehen ab der siebten Klasse in Ins zur Schule. Eine sichere Verbindung von Siselen nach Ins für die Schülerinnen und Schüler der Oberstufe ist nicht vollständig vorhanden. Damit die Schülerinnen und Schüler mit dem Fahrrad zur Schule gehen können, bräuchte es einen durchgehenden Veloweg nach Ins. Für den grössten Teil der Strecke ist ein geeigneter Weg vorhanden, es bräuchte aber an einigen Stellen noch Verbesserungen, zum Beispiel bei der Querung der Verbindungsstrasse Treiten-Brüttelen. Von einer sicheren Veloverbindung würden auch die Nachbardörfer Finsterhennen und Brüttelen profitieren, diese sind ebenfalls Teil des Schulverbandes OSZ Ins. Möglich wäre damit auch eine attraktive Verbindung Aarberg - Ins (Aarberg über Velolandroute Aarberg-Hagneck nach Siselen, Finsterhennen, Brüttelen nach Ins). Dies wäre unserer Meinung eine sinnvolle und velofördernde Erweiterung des Velonetzes. Wir bitten Sie, ein entsprechendes Vorhaben in Ihre Planung mit aufzunehmen.	H	Aufgrund der laufenden regionalen Velonetzung der Region Seeland.Biel/Bienne wird in deren Perimeter in der aktuellen Änderung des Sachplans Veloverkehr grundsätzlich auf Anpassungen verzichtet. Nach Genehmigung der regionalen Velonetzung wird der Sachplan Veloverkehr entsprechend nachgeführt bzw. angepasst.
Gemeinde Siselen	Blatt 10, 11	Wir begrüßen die grundlegende Ausrichtung, den Langsamverkehr zu fördern. Allerdings ist von diesem Vorsatz ausserhalb der Städte und Agglomerationen nicht mehr viel zu spüren und im Velosachplan beinahe inexistent. Im Sachplan sind in der Umgebung von Siselen nebst den Velolandrouten nur noch die Kantonsstrassen aufgeführt. Diese sind für den Alltags-Veloverkehr aber nicht geeignet weil zu schmal und zu stark mit MIV und Schwerverkehr befahren. Wie die jüngsten Sanierungsmassnahmen der Verbindung Aarberg bis Treiten zeigen, sind vom Kanton auch keine Verbesserungsmassnahmen bezüglich Velotauglichkeit vorgesehen. Im Seeland gibt es aber in der Regel genügend Alternativen über Gemeindestrassen mit Anschluss an die Velolandrouten, die Einwohnerinnen und Einwohner von Siselen sind damit gut an das Velonetz angebunden und können z.B. Aarberg und Kerzers über attraktive Verbindungen erreichen.	H	Aufgrund der laufenden regionalen Velonetzung der Region Seeland.Biel/Bienne wird in deren Perimeter in der aktuellen Änderung des Sachplans Veloverkehr grundsätzlich auf Anpassungen verzichtet. Nach Genehmigung der regionalen Velonetzung wird der Sachplan Veloverkehr entsprechend nachgeführt bzw. angepasst.
Dritte	Blatt 11	Mit Freuden habe ich den Sachplan Veloverkehr studiert. Mich betrifft der Abschnitt Kosthofen -Schüpfen und Kosthofen-Lyss - da ich beim Bahnübergang in Kosthofen ohne bekomme ich immer wieder die Velofahrer mit, die vor der Wahl stehen wenn sie von Kosthofen nach Schüpfen wollen und entweder die steile Strasse oder die stark frequentierte Hauptstrasse wählen müssen. Beide Varianten sind nicht befriedigend. Die Hauptstrasse ist gefährlich wegen den Lastwagen und Autos und der Veloweg ist so steil, dass man ohne Elektrovelo viel Energie an der Steigung verliert. Ich begrüsse es sehr, wenn es eine flache direkte sichere Route nach Schüpfen geben wird. So kann ich dann auch meine Kinder ohne Sorgen auf die Route schicken und für mich wird das einkaufen mit dem Velo praktischer.	V	
Dritte	Blatt 11	Auch von Kosthofen nach Lyss wünsche ich mir einen sicheren Veloweg für alle Velofahrer abseits der Strasse. Eigentlich fehlt ja nur noch das Stück vom ersten Kreisel in Lyss bis Kosthofen.	Nb	Die Strasse wurde kürzlich erst ausgebaut und mit Radstreifen versehen, daher ist in nächster Zeit keine weitere Verbesserung mehr zu erwarten.
Etat de Fribourg, Direction de l'aménagement,	Blatt 11 / Feuille 11	Concernant l'itinéraire entre Kallnach et Fräschels, il longe la route cantonale du côté bernois tandis qu'il longe la voie ferrée (à l'est) du côté fribourgeois selon le plan sectoriel vélo. Comme la route cantonale est à 80 km/h, nous suggérons de vérifier la possibilité d'une alternative à la route cantonale le long de la voie ferrée également du côté bernois.	B	Zwischen der Kantongrenze BE/FR und dem Ortszentrum von Kallnach wird ein neuer Korridor zur Klärung der Linieneinführung des Veloalltagverkehrs in den Sachplan aufge-



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
de l'environnement et des constructions				nommen. / Un nouveau couloir entre la frontière cantonale BE/FR et le centre de Kallnach sera inclus dans le plan sectoriel afin de clarifier le tracé du trafic cycliste quotidien.
Gemeinde Meikirch	Blatt 11	Im Zuge der geplanten Umsetzungsmassnahmen zu bestehenden oder neuen Velorouten Meikirch geben wir zu bedenken, dass die benötigten Landflächen (nicht nur auf unserem Gemeindegebiet) teilweise in privatem Besitz sind. Dies wird in der Umsetzung einen grösseren Zeitbedarf bedeuten (Einsprachen etc.) und bedingt den frühzeitigen Einbezug der privaten Grundeigentümer. Die komplette Finanzierung sowie die Kostenfolge für die Gemeinden ist für den Gemeinderat Meikirch noch zu wenig klar erkennbar. Hier wünschen wir uns noch detailliertere und transparentere Ausführungen und dass wir zum Kostenumfang zulasten der Gemeinde mitsprechen können.	H	
Gemeinde Kappelen	Blatt 11	Die Gemeinde hat mit relativ hohem finanziellen Aufwand auf der Route Kappelen-Werdthof zur Schulwegsicherung einen Radweg erstellt. Wie wir feststellen, ist dieser Radweg grösstenteils durch regionale Radfahrer genutzt, weshalb wir beantragen diese Verbindung (Dorfkern Kappelen bis Rest. Sternen Werdthof/Einmündung Jensstrasse) als Komfortroute in die Netzplanung aufzunehmen. (Analoge Stellungnahme wie zum Entwurf der Regionalen Velonetzplanung Seeland West.)	H	Aufgrund der laufenden regionalen Velonetzplanung der Region Seeland.Biel/Bienne wird in deren Perimeter in der aktuellen Änderung des Sachplans Veloverkehr grundsätzlich auf Anpassungen verzichtet. Nach Genehmigung der regionalen Velonetzplanung wird der Sachplan Veloverkehr entsprechend nachgeführt bzw. angepasst.
Gemeinde Kappelen	Blatt 11	Seit Jahren wird der Gemeinderat regelmässig mit den Anliegen aus der Bevölkerung aufgefordert, eine Verbesserung der Direktverbindung vom Dorfkern Kappelen zum Bahnhof Lyss zu bewirken. Dies einerseits durch eine direkte Buslinie (das Anliegen wurde bei der RVK bereits eingegeben), andererseits aber auch durch eine sichere Radwegverbindung via Lysstrasse-Autobahnbrücke-Industrie Grien-Kappelenstrasse Lyss. Das Anliegen wurde 2015 eingehend mit einer Verkehrsstudie untersucht, welche zum Schluss gekommen ist, dass die Problematik vorhanden ist und mit einem Ausbau der Radwegverbindung mit einem separaten Radweg gelöst werden könnte (s. Anhang). Die veranschlagten finanziellen Aufwendungen für dieses Bauwerk (insbesondere die hierfür nötige Überführung über die Autobahn und die alte Aare) wären aber alleine für die Gemeinde Kappelen nicht tragbar, weshalb das Vorhaben sistiert wurde. Wir begrüssen deshalb, dass diese Route im Netzplan als Netzlücke sowohl als Direkt- wie auch als Komfortroute aufgenommen ist. (Analoge Stellungnahme wie zum Entwurf der Regionalen Velonetzplanung Seeland West.)	H	Aufgrund der laufenden regionalen Velonetzplanung der Region Seeland.Biel/Bienne wird in deren Perimeter in der aktuellen Änderung des Sachplans Veloverkehr grundsätzlich auf Anpassungen verzichtet. Nach Genehmigung der regionalen Velonetzplanung wird der Sachplan Veloverkehr entsprechend nachgeführt bzw. angepasst.
Gemeinde Kappelen	Blatt 11	Sollte im Rahmen der Regionalen Velonetzplanung weitere Massnahmen möglich sein, um das Anliegen eines Radweges entlang der Lysstrasse nach Lyss zu unterstützen (z.B. Aufnahme in kantonale Richtplanung), sollten diese ebenfalls in der Planung berücksichtigt werden. Zu dieser Frage machen wir darauf aufmerksam, dass die Autobahnbrücke gemäss Aussagen des Kant. Tiefbauamtes per Frühling 2020 an den Bund übergeht. Es ist auch möglich, dass der Bund in diesem Rahmen auch die Auffahrtsrampen der Brücke (heute im Eigentum der Gemeinde) übernehmen wird. Es wäre sinnvoll, wenn auch von Seiten der Region in diese Verhandlungen das Anliegen der Radwegüberfahrt über die Autobahn thematisiert und gefordert würde. (Analoge Stellungnahme wie zum Entwurf der Regionalen Velonetzplanung Seeland West.)	H	Aufgrund der laufenden regionalen Velonetzplanung der Region Seeland.Biel/Bienne wird in deren Perimeter in der aktuellen Änderung des Sachplans Veloverkehr grundsätzlich auf Anpassungen verzichtet. Nach Genehmigung der regionalen Velonetzplanung wird der Sachplan Veloverkehr entsprechend nachgeführt bzw. angepasst.
Gemeinde Wengi	Blatt 11	Auf den beiliegenden Planausschnitten sind Wege eingetragen, welche wir gerne in den Sachplan Veloverkehr aufnehmen möchten. Die markierten Wege auf Planausschnitt Nr. 2 sind Schulwege auf Gemeindestrassen als Hauptverbindung und der markierte Wegabschnitt auf dem Planausschnitt Nr. 1 ist eine Veloalltagsroute.	H	Aufgrund der laufenden regionalen Velonetzplanung der Region Seeland.Biel/Bienne wird in deren Perimeter in der aktuellen Änderung des Sachplans Veloverkehr grundsätzlich auf Anpassungen verzichtet. Nach Genehmigung der regionalen Velonetzplanung wird der Sachplan Veloverkehr entsprechend nachgeführt bzw. angepasst.
Gemeinde Diemerswil	Blatt 11	Die Einwohnergemeinde Diemerswil nimmt Kenntnis vom vorliegenden Sachplan Veloverkehr und von der Tatsache, dass die Verbindungsstrasse zwischen Münchenbuchsee und Diemerswil (Kantonsstrassenabschnitt) als «Veloalltagsroute» eingezeichnet ist. Diese Verbindung ist weder beleuchtet noch markiert und ist stark frequentiert; sowohl von Autofahrenden als auch vom Langsamverkehr (Velo und Fussgänger). Für Velofahrerinnen und Velofahrer ist die Strecke bewältigbar, obwohl sie für die jüngeren Verkehrsteilnehmer (Schülerinnen und Schüler) eine nicht zu unterschätzende Herausforderung darstellt, vor allem morgens und gegen Abend. Für Fussgänger aber stellt sie vor allem in der Dämme-	N	Der beschriebene Abschnitt der Kantonsstrasse zwischen Diemerswil und Münchenbuchsee ist im Sachplan als Basisnetz enthalten. Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird in den RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt. Sie richtet sich nach der Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen und ist nicht Gegenstand des Sachplans.



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		<p>rung und wenn es dunkel ist, eine echte Gefahr dar. Da sind unsere eigenen Massnahmen wie Taschenlampen und Leuchtwesten nur ein ungenügender Schutz vor Autofahrenden, die 60 km/h fahren dürfen und die Fussgänger oft erst im letzten Augenblick sehen.</p> <p><a href="https://www.bernerzeitung.ch/region/bern/der-gemeinderat-hat-eine-leuchtende-idee/story/19108137">https://www.bernerzeitung.ch/region/bern/der-gemeinderat-hat-eine-leuchtende-idee/story/19108137</a></p> <p>Aus diesem Grund deponieren wir als Gemeinderat auch hier und bei Ihnen unser Bedürfnis nach Massnahmen des Kantons auf dieser kurzen Strecke: ein Gehweg wäre aus unserer Sicht die einzig richtige Massnahme. Wäre ein solcher vorhanden, würden wir uns alle endlich sicher fühlen.</p>		Das Anliegen bez. Gehweg ausserorts wurde dem TBA-OIK III weitergeleitet.
Gemeinde Rapperswil	Blatt 11	<p>Wir bitten Sie die drei nachfolgend erwähnten Strassenabschnitte im Sachplan Veloverkehr aufzunehmen und geeignete Massnahmen zu prüfen: Bereits in einer früheren Eingabe haben wir auf die heiklen Strassenschnitte mit den Strecken</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Lätti-Hintelstrasse-Dieterswil</li> <li>Ziegelei-Wengi</li> <li>Rapperswil-Schüpfen</li> </ol> <p>hingewiesen. Bei der Strecke Lätti-Hintelstrasse-Dieterswil und Ziegelei-Wengi handelt es sich um stark befahrene Kantonsstrassen. Die Strassenführung ausserorts ist relativ eng und für den Veloverkehr eine gefährliche, unübersichtliche Strecke.</p> <p>Ein weiterer kritischer Strassenabschnitt ist die Strecke Rapperswil-Schüpfen. Diese Strasse wird sehr oft durch Velofahrer benutzt, welche an den Bahnhof Schüpfen gehen. Zudem wird der Strassenabschnitt zwischen Wierezwil und Rapperswil als Schulweg für die Schülerinnen und Schüler aus den Dörfern Frauchwil, Wierezwil, Grossaffoltern und Wengi genutzt. Diese Strecke wird zusätzlich von Lastwagen der Ziegelei stark frequentiert. Auch im Massnahmenkatalog des Verkehrsrichtplans unserer Gemeinde ist der entsprechende Streckenabschnitt aufgeführt.</p>	<b>H</b>	Die drei erwähnten Kantonsstrassenabschnitte sind im Sachplan Veloverkehr bereits als Basisnetz enthalten. Die Bestimmung des Massnahmenbedarfs richtet sich nach der Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen, welche bei künftigen Projekten auf den betreffenden Strassenabschnitten berücksichtigt wird.
Gemeinde Meikirch	Blatt 11	Die Route vom Dorf Meikirch Richtung Münchenbuchsee über Schüpfberg ist nicht vollständig erkenn- und nachvollziehbar. Sie verläuft durch ein Gemeindegebiet, das einer anderen Regional-Konferenz angehört und weist genau dort eine Lücke auf. Zudem ist die Route als «in Planung» und mit einem «andern Träger» markiert, in den Massnahmen gemäss Anhang ist sie jedoch nicht wiederzufinden. Hier wären eine Erklärung und eine Zusammenarbeit mit der Gemeinde, auch in der Planung wünschenswert. Im Weiteren weisen wir darauf hin, dass es sich bei der genannten Route auf dem Teilstück Meikirch - Grächwil um einen Schulweg handelt, der noch Sicherheitsmängel aufweist. Die Gemeinde Meikirch erarbeitet zurzeit ein Verkehrssicherheitskonzept, das möglicherweise wichtige Erkenntnisse für alle Schulwege in der Gemeinde bringen und Massnahmen erfordern wird.	<b>N</b>	Es handelt sich dabei um eine geplante Route gemäss regionaler Velonetzplanung auf Gemeindestrassen (informativer Karteninhalt). Allfällig nötige Massnahmen z.G. des Veloverkehrs sind von den Gemeinden zu ergreifen.
Gemeinden Erlach, Ins, Lyss, Wengi, Worben	Blatt 11	Zurzeit wird die Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland erarbeitet. Die Erarbeitung stützt sich auf den Kantonalen Sachplan Veloverkehr sowie auf regionale und kommunale Planungen und soll die bestehenden Grundlagen zu einem regionalen Netz zusammenfassen, welches auf die Ziele und Strategien des zeitgleich erarbeiteten RGSK 2021 / AP 4 abgestimmt ist. Ende August / Anfang September 2019 haben teilregionale Workshops zur Velonetzplanung stattgefunden, im Januar/Februar 2020 erfolgt die Öffentliche Mitwirkung und voraussichtlich im Juni 2020 soll die Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland durch die Mitgliederversammlung beschlossen werden. Die Ergebnisse der Velonetzplanung fliessen in das RGSK 2021 / AP 4 ein und werden durch das AGR genehmigt. Diese werden auch Anpassungen am Velonetz von kantonaler Bedeutung bzw. entsprechende Anträge zur Anpassung des kantonalen Sachplans Veloverkehr beinhalten. Die in der Anpassung 2019 des Sachplans vorgesehene Einführung von «Vorrangrouten» wird in der regionalen Planung ebenfalls thematisiert.	<b>K</b>	Aufgrund der laufenden regionalen Velonetzplanung der Region Seeland/Biel/Bienne wird in deren Perimeter in der aktuellen Änderung des Sachplans Veloverkehr grundsätzlich auf Anpassungen verzichtet. Nach Genehmigung der regionalen Velonetzplanung wird der Sachplan Veloverkehr entsprechend nachgeführt bzw. angepasst.
Gemeinden Erlach, Worben	Blatt 11	Da unsere Anliegen aktuell im Rahmen der Regionalen Velonetzplanung Biel-Seeland behandelt werden, verzichten wir auf eine konkrete Mitwirkungseingabe zur Sachplananpassung. Wir gehen davon aus, dass die Ergebnisse der regionalen Planung nach deren Genehmigung in den Kantonalen Sachplan Veloverkehr aufgenommen werden.	<b>V</b>	
Gemeinden Lyss, Wengi	Blatt 11	Da unsere Anliegen aktuell im Rahmen der Regionalen Velonetzplanung Biel-Seeland behandelt werden, gehen wir davon aus, dass die Ergebnisse der regionalen Planung nach deren Genehmigung in den Kantonalen Sachplan Veloverkehr aufgenommen werden.	<b>K</b>	
Amt für Landwirtschaft und	Blatt 11	Nr. 14: Eventuell betroffene Naturwerte: Ufervegetation Bäche, Hecken, kommunale Trockenstandorte (Böschungen). Massnahmen: bei baulichen Massnahmen schützenswerte Lebensräume abklären.	<b>H</b>	

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Natur, Abteilung Naturförderung				
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 11	Antrag: Von Jens/Worben in Richtung Lyss fahrend, ist der Abschnitt nach dem Radweg, zwischen Autobahnunterquerung bis ins Zentrum eine Gefahrenstelle und somit als qualitative Netzlücke aufzuführen. Die Kreisel sind deutlich zu breit, die Ablenkung zu gering (Durchschusskreisel), die erlaubte Geschwindigkeit der Autos zu hoch, etc. Dieser Weg wird von Schulkindern befahren und stellt insbesondere für diese Gruppe ein grosses Sicherheitsrisiko dar.	H	Der angesprochene Abschnitt liegt innerhalb eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten. Die genauen Linienführungen der Vorrangrouten sowie allfällige Anpassungen am weiteren Alltagsnetz werden im Rahmen der Korridorstudien festgelegt.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 11	Antrag: Die Verbindung Lyss - Münchenbuchsee ist für die Einführung einer Velovorrangroute ebenfalls geeignet. Es soll eine durchgehende Vorrangroute zwischen den Städten Biel und Bern erstellt werden. Um dem ersten Satz unter Punkt 3.1, Leitsätze gerecht zu werden (Kantonale Netzfunktion von Velorouten bedeutet, dass es sich um überkommunale, regionale Routen handelt, die sich zu einem Netz ergänzen.), ist der Korridor auf der gesamten Länge zwischen Bern und Biel im Sachplan aufzuführen. Das Einzugsgebiet ist gross und dank E-Bikes ist die Pendeldistanz Lyss - Bern gut machbar. Es soll eine durchgehende Vorrangroute zwischen den Städten Biel und Bern erstellt werden, was attraktiv kommuniziert werden kann.	Nb	Die Einteilung in Basisnetz, Hauptverbindung oder Vorrangroute erfolgt aufgrund der Potenzialanalyse und ist somit objektiv begründbar. Daran wird festgehalten.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 11	Antrag: Folgende zwei Gemeindestrassen sind als Velo-Alltagsrouten zu klassifizieren: Die Verbindung vom Kreisel Kirchlindach Abzweigung Heimenhaus über Heimenhaus zum Kreisel in der Hand sowie die Verbindung ab Oberlindach Richtung Münchenbuchsee.	Nb	Neue Velorouten mit kantonaler Netzfunktion auf Gemeinde- und Privatstrassen bedürfen einer Abstimmung zwischen den betroffenen Gemeinden sowie den privaten Grundeigentümern. Nach Koordination des Vorhabens kann die Aufnahme der Umlegung in den Sachplan beantragt werden.
Dritte	Blatt 11, Anp. 12, 13, Obj. 138	Die Stellungnahme betrifft Punkt 12 (und teilweise 13) der Erläuterungen: Antrag: Die Streichung der Routenoptimierung 138 (Verbindung Aarberg-Walperswilbrücke auf der Nordseite des Kanals) sei zu widerrufen. Die Verbindung auf der Nordseite ist neu als Routenführung der nationalen Route 8 und der regionalen Route 44 zu führen und mit einem wasserdurchlässigen Hartbelag (Stabilizer-Belag) zu versehen. Begründung: die Argumentation in den Erläuterungen, wonach die Streckenführung von Herbst bis Frühjahr problematisch sei, ist nicht nachvollziehbar. Die ganze Wegstrecke Aarberg-Walperswilbrücke misst ca. 4km. Die ersten zwei km ab Aarberg werden demnächst als Schulweg realisiert und mit einem Stabilizer-Belag versehen. Naturgemäss wurde die Verbindung damit als wintertauglich eingestuft. Die fehlenden 2 km bis zur Walperswilbrücke sind sowohl bezüglich der Topographie als auch der Exposition gleich und damit ebenfalls unproblematisch. Im übrigen herrschen auf der bisherigen Verbindung (auf der Südseite) die gleichen topographischen und meteorologischen Bedingungen. Ab Walperswilbrücke bis zum Bielersee führt ein Hartbelag entlang des Hagneckkanals. Mit dem Anbringen eines Stabilizer-Belags auf den fehlenden 2 km würde eine empfindliche Lücke einerseits für den Arbeitsverkehr zwischen Hagneck und Aarberg, v.a. aber für den Freizeitverkehr mit Rennrädern zwischen der Region Lyss/Aarberg und dem Bielersee geschlossen. Gleichzeitig würde die Region Aarberg an das im Rahmen der Expo ausgebaute Rollschuhnetz Biel-Neuenburg-Murten angeschlossen. Die Verlegung des Velowegs auf die Nordseite des Kanals würde auch die Entflechtung Wanderweg (S)/Veloweg (N) erlauben. Die neue Streckenführung liesse sich wahlweise entweder auf dem Damm oder unmittelbar neben dem Damm realisieren.	B	Das erwähnte fehlende Teilstück zwischen der Alltagsroute Gimmiz-Walperswil und der Walperswilbrücke wird auch in der laufenden regionalen Velonetzung als zusätzliche Alltagsverbindung auf Naturbelag diskutiert. Die Routenoptimierung 138 wird daher nicht aus dem Sachplan entlassen bis die regionale Planung abgeschlossen ist. Aufgrund der Ergebnisse der regionalen Planung kann der Sachplan anschliessend nachgeführt werden.
Gemeinde Meikirch	Blatt 11, Anp. 14, Obj. 07, 91	Wir unterstützen das Erstellen einer Studie zu Korridor Nr. 91 sehr, da diese einen Hauptknotenpunkt erschliesst. Sie müsste unseres Erachtens aber den Korridor Nr. 07 miteinschliessen, da dessen Perimeter unmittelbar anschliesst. Zu gegebener Zeit erwarten wir eine Mitwirkung seitens der Gemeinde Meikirch zu dieser Studie.	K	Die Bearbeitung erfolgt vsl. getrennt, Korridor 07 im Rahmen der Planungsstudien der RKBM bereits 2020 und Korridor 91 später.
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Blatt 11, Anp. 14, Obj. 91	Gemeinde Wohlen b. BE, Korridor 91 (grüne Ziffer 14): Die angestrebte direkte Verbindung von Illiswil nach Murzelen führt teilweise durch den Lochholzwald. Waldrechtliche Abklärung erforderlich.	H	Dies muss im Rahmen der Korridorstudie geprüft werden.
Berner Wanderwege	Blatt 11, Obj. 137	Objekt Nr. 137 Abstimmen mit dem Wanderwegnetz.	H	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Berner Wanderwege	Blatt 11, 11.1, 12, 15, 16, Obj. 130	Objekt Nr. 130 Einer gemeinsamen Linienführung Wanderweg/Veloweg auf dem Aareuferweg können wir nicht zustimmen. Dieses Vorhaben wurde auch durch die beiden Gemeinden Bremgarten und Zollikofen abgelehnt.	H	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung.
Berner Wanderwege	Blatt 11, 15, Obj. 124	Objekt Nr. 124 Einer gemeinsamen Routenführung mit dem signalisierten Saaneuferweg können wir nicht zustimmen.	H	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung.
Arbeitsgruppe Velo-Worb (SP+Grüne)	Blatt 11.1	Die Arbeitsgruppe Velo-Worb (SP+Grüne) begrüsst die Aufnahme der Alltagsveloroute «Worblental» gemäss Korridorstudie aus dem Jahr 2019 in den Sachplan Veloverkehr.	V	
Dritte, mit zahlreichen Unterschriften	Blatt 11.1	Ausgangslage: Ich habe die Unterlagen studiert und habe vergeblich nach einer sicheren Veloverbindung zwischen Hub (Hueb) und Ittigen/Bolligen gesucht. Heute muss der Velofahrer die stark befahrene Kantonsstrasse von Hueb über die Lutzere nach Ittigen/Bolligen benutzen. Die Kantonsstrasse wird auf diesem Abschnitt von breiten LKW's befahren und dient als Zubringer zur Deponie und Kompostieranlage Laufengraben. Die Kantonsstrasse dient zugleich als Strecke für Sondertransporte. Auf der nicht sonderlich breiten Kantonsstrasse kommt es dabei immer wieder zu kritischen Überholmanövern insbesondere zwischen bergaufwärtsfahrenden Velofahrern und überholenden Fahrzeugen (PW oder LKW) und gleichzeitig entgegenkommenden Fahrzeugen. Ich habe das selber erlebt und konnte mich nur mit einem Sprung in die Böschung in Sicherheit bringen. Das Velo/Mofa ist ein wichtiges Fortbewegungsmittel für die ansässigen Anwohner, deren Anzahl in den vergangenen Jahren stetig gewachsen ist. Insbesondere für die unter-18-jährigen. Der öV (Bus) mit einem Stunden-Takt ist auch für diese Verkehrsteilnehmer keine wirkliche Alternative. Vor ca. 2 Jahren wurde im betroffenen Bereich eine starke Waldrodung (Sicherheitsholzerei) vorgenommen. Dabei wurde eine relativ breiter Bereich zwischen Krauchthalbach und Strasse freigelegt: hier könnte ein separater und in beiden Fahrrichtungen befahrbarer Veloweg realisiert werden. Aus obiger Darstellung beantrage ich - mit den Mitunterzeichnenden - die allgemeine Aufnahme einer sicheren Veloroute im ‚Sachplan Veloverkehr‘ für den Zusammenschluss einer sicheren Veloverbindung von Hueb nach Ittigen / Bolligen wie folgt: Planung einer verbreiterten, bergwärts führenden Fahrspur der Kantonsstrasse mit eigener Velospur. Eventualiter Planung eines separaten Veloweges entlang der Kantonsstrasse im Bereich von Hueb über die Lutzere nach Ittigen / Bolligen.	H	Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird in den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans Veloverkehr.
Gemeinde Zollikofen	Blatt 11.1	Der Ausscheidung von Korridoren zur Planung von Vorrangrouten im Bereich Zollikofen können wir zustimmen, sind diese doch teilweise bereits bestens ausgebaut. Allerdings ist vor allem dem Abschnitt auf der Bernstrasse in Zollikofen höchste Beachtung zu schenken. Insbesondere in Richtung Bern muss die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr verbessert werden.	H	
Gemeinde Ittigen	Blatt 11.1	Der nun vorliegende Sachplan Veloverkehr (kurz Sachplan) trägt den zukünftigen Herausforderungen mit dem grossen Potential an Veloverkehr und der zunehmenden Zahl von E-Bikes Rechnung. Die Alltagsverbindungen sollen auf Kantonsstrassen und vermehrt auch auf kantonalen Radwegen sowie auf kommunalen Strassen geführt werden. Ittigen ist insbesondere mit der Massnahme Nr. 21, Neue Verbindung Zollikofen - Ittigen auf Gemeindestrassen, betroffen. Die Aufnahme der neuen Verbindung begrüssen wir sehr. Im Rahmen des 8-Spur-Ausbaus der Autobahn A1 plant das ASTRA die Erweiterung der Unterführung Länggasse mit einer kombinierten Rad- und Fusswegverbindung. Mit beidseitigen Anpassungen in Ittigen und Zollikofen kann hier eine attraktive Veloverbindung angeboten werden.	V	
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 11.1	Anmerkung: Für den Velo-Alltags- und -Freizeitverkehr hat die Verbesserung der Sicherheit auf den beiden Aufstiegen nördlich der Halenbrücke höchste Priorität. Beide Verbindungen sind im Sachplan enthalten.	H	Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland führt die Korridorstudie 2020 durch.
ProVelo Kanton Bern	Blatt 11.1	Antrag: Wir beantragen eine sichere Veloverbindung von Hueb nach Ittigen/ Bolligen. - Planung einer verbreiterten, bergwärts führenden Fahrspur der Kantonsstrasse mit eigener Velospur. - Evtl. Planung eines separaten Veloweges entlang der Kantonsstrasse im Bereich Hueb / Lutzere / Ittigen - Bolligen.	H	Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird im RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans Veloverkehr.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Grüne Kanton Bern		Heute müssen Velofahrende die stark befahrene Kantonsstrasse von Hueb über die Lutzere nach Ittigen/Bolligen benutzen. Die Kantonsstrasse dient als Zubringer zur Deponie und Kompostieranlage Laufengraben und ist zugleich Strecke für Sondertransporte. Auf der Kantonsstrasse kommt es dabei immer wieder zu kritischen Überholmanövern, insbesondere zwischen bergaufwärtsfahrenden Velofahrenden, überholenden und gleichzeitig entgegenkommenden Fahrzeugen. Das Velo ist ein wichtiges Fortbewegungsmittel für die ansässigen Anwohner_innen, insbesondere für Schüler und Jugendliche.		
Quartierleist Halden-Eichholz	Blatt 11.1	Bei der Zufahrt über die Dr.Haas-Strasse sind evtl. zusätzliche sicherheitsrelevante Massnahmen nötig zur allgemeinen Temporeduktion (obwohl es eine 30er-Zone ist).	H	
Stadt Bern	Blatt 11.1	Zum Netzplan: Der Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern befindet sich zurzeit im Genehmigungsprozess. Im Rahmen dieses Prozesses sind noch Anpassungen bezüglich der Routen möglich. Der Gemeinderat bittet deshalb darum, die festgelegten Routen gemäss Sachplan Veloverkehr nach der Genehmigung an den definitiven Stand des Masterplans anzupassen.	H	Nachführungen aufgrund genehmigter Pläne sind gemäss Kap. 2.6.1 des Sachplans grundsätzlich möglich. Voraussetzung ist, dass die Stadt mit dem Masterplan konkrete Anträge auf Nachführungen des Sachplans stellt, das TBA diese positiv beurteilt und der Umfang der Nachführungen in der kantonalen Genehmigung des Masterplans festgehalten wird.
Stadt Bern	Blatt 11.1, Anp. 15	Eine Unstimmigkeit wurde auf dem Netzplan hinsichtlich der grünen Nummern festgestellt, welche die Anpassungen einzelner Routen indizieren. Auf Blatt 11.1 Bern/Berne ist fälschlicherweise Route Nr. 5 (Sutz-Lattrigen) vermerkt, die sich gar nicht auf Stadtgebiet befindet. Der Gemeinderat bittet Sie, diese Unstimmigkeit anzupassen.	B	Die Anpassung Nr. 15 ist auf Blatt 11.1 der Mitwirkungsunterlagen fälschlicherweise als Nr. 5 bezeichnet.
Stadt Bern	Blatt 11.1, Anp. 15	Weiter bittet der Gemeinderat, die Velohaupttroutenstrecke Ostring-Freudenbergplatz-Laubeggstrasse noch als Hauptverbindung zu ergänzen.	B	Die fehlende Verbindung wird ergänzt.
Gemeinde Köniz	Blatt 11.1, Anp. 16, Obj. 65	Anpassung grüne Nummer 16: Neue Netzlücke Nr. 65, Könizstrasse-Liebefeld entlang BLS-Trasse: Diese Anpassung wird unterstützt. Die Netzlücke ist im Richtplan der Gemeinde Köniz enthalten. Eine Realisierung wird im Rahmen eines zukünftigen BLS-Doppelspurausbau möglich sein.	V	
Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Naturförderung	Blatt 11.1, Anp. 17	Nr. 17: Eventuell betroffene Naturwerte: ev. Hecken.	H	
Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Naturförderung	Blatt 11.1, Anp. 19	Nr. 19: Eventuell betroffene Naturwerte: Netzlücke Nr. 24 und Routenoptimierung 127 auf Plan nicht vermerkt, „entlassen“ gleichbedeutend wie „entfällt“? Massnahmen: Stellungnahme 2014 ANF: In NSG 48/Aue national - rechtsufrig Aare keine Verbindung.	V	Ja, "entlassen" ist gleichbedeutend wie „entfällt“.
Gemeinde Zollikofen	Blatt 11.1, Anp. 21	Wir begrüßen die Aufnahme der neuen Verbindung Zollikofen - Ittigen auf Gemeindestrassen (grüne Nr. 21) als Hauptverbindung.	V	
Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Naturförderung	Blatt 11.1, Anp. 22, Obj. 22, 126	Nr. 22: Eventuell betroffene Naturwerte: NSG 48, TS regional 2'604.090/1'196.920. Massnahmen: vereinbar mit Besucherlenkungs-konzept Aarewasser?	H	
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Blatt 11.1, Anp. 22, Obj. 22, 126	Gemeinde Muri b. B, Netzlücke 22 (grüne Ziffer 22): die veränderte Netzlücke führt neu über den Uferweg, an bzw. teilweise durch Waldareal. Ein erhöhter Veloverkehr wird noch mehr Fussgänger in den nah gelegenen Uferwald (zugleich Naturschutzgebiet) verdrängen. Antrag: auf diese Änderung verzichten.	Nb	Es handelt sich um eine wichtige Veloverbindung. Die Netzlücke soll in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden geschlossen werden. Die Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen, insbesondere in der Forstsetzung gibt es noch Klärungsbedarf mit den Eigentümern. Wenn möglich halten das TBA und die Gemeinden am Vorhaben fest.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Berner Wanderwege	Blatt 11.1, Anp. 22, Obj. 22, 126	Objekt Nr. 22 (und 126) Abstimmen mit dem Wanderwegnetz. Keine signalisierte Alltagsroute über den Wanderweg (gemäss Besprechung vom 30.07.2019).	H	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung.
Dritte	Blatt 11.1, Anp. 22, Obj. 22, 126	Die wegen der "qualitativen" Mängel (wenn man denn ein allgemeines Fahrverbot einer renitenten Gemeinde nur so klassieren kann) als Netzlücke qualifizierte Strecke Auguetbrücke-Muri (Anpassung 22) ist bereits heute stark frequentiert und weist mit der bevorstehenden Durchfahrts-Legalisierung das Potential für eine Vorrangroute auf.	H	
Gemeinde Muri	Blatt 11.1, Anp. 22, Obj. 22, 126	Die Anpassungen bei den Netzlücken 22 und 126 (beides Veloroute 888) werden unter dem zwingenden Vorbehalt begrüsst, dass die Öffnung der Augutbrücke und des Aarewegs zwischen Augutbrücke und dem Veloparkplatz oberhalb des Aarebades von überzeugenden flankierenden Massnahmen begleitet werden, die ein konfliktfreies Nebeneinander der verschiedenen Nutzergruppen garantieren und in Politik und Bevölkerung eine breite Akzeptanz finden.	H	
Quartierleist Halden-Eichholz	Blatt 11.1, Anp. 22, Obj. 22, 126	Listen-Objekt 126 / Netzlücke 22 / Muri-Belp: Der Quartierleist Halden-Eichholz befürwortet den Vorschlag der neuen Routenführung. Es ist heute schon der offizielle Zugang zum Aarebad Muri für den Zweiradverkehr, und der Weg zwischen Aarebad und Auguetbrücke ist breit genug, Fussgänger und Velofahrer nebeneinander zu führen. Der Weg kann durchgehend befahren werden und schliesst dadurch die Netzlücke 22 qualitativ und physisch. Ausserdem ist die Realisation der hier vorgeschlagenen Routenführung sehr kostengünstig und einfach umzusetzen.	V	
Gemeinde Wald	Blatt 11.1, 16, Anp. 22, Obj. 22, 25	Die Schliessung der beiden Netzlücken Nr. 22 Aarequerung Belp - Muri und Nr. 25 Wabern, Kehrsatz Nord sind aus unserer Sicht zudem sehr begrüssenswert.	V	Beide Netzlücken betreffen Gemeindestrassen.
Stadt Bern	Blatt 11.1, Obj. 35	Zu den Netzlücken: Im Rahmen der Ausarbeitung der Personenunterführung Wankdorf hat sich gezeigt, dass die wesentliche Netzlücke im Raum Bahnhof Wankdorf in Nord-Süd-Richtung liegt und mit der Personenunterführung geschlossen werden kann. Der Gemeinderat bittet daher um Anpassung des betreffenden Planes (Blatt 11.1) und der Objektliste Netzlücken (Anhang 1.1, Nr. 35). Ergänzend bittet der Gemeinderat um die Aufnahme der folgenden wichtigen, qualitativen Netzlücken des Veloverkehrs in der Stadt Bern: - Guisanplatz - Anschluss Wankdorf / Knoten Schermenweg / Bolligenstrasse - Freudenbergerplatz - Anschluss Forsthaus / Knoten Bremgartenstrasse / Murtenstrasse - Knoten Monbijoustrasse / Eigerstrasse	B	Wird berücksichtigt, mit Ausnahme des Guisanplatzes (für den bereits ein Projekt gestartet wurde, in dem eine Verbesserung der Veloführung geprüft wird).
GLP Zollikofen	Blatt 11.1, Obj. 64	Zur Netzlücke Alltagsverkehr Nr. 64, Bern Wankdorf, Anschluss Radweg Richtung Zollikofen: Die Bemerkung «Direkte Anbindung ESP Wankdorf an den Radweg Richtung Zollikofen» ist weiter zu fassen. Der Radweg von Zollikofen ist nicht nur besser an den ESP Wankdorf anzubinden, sondern er ist in das Velowegnetz im Allgemeinen einzubinden. Die Verbindungen Richtung Papiermühlestrasse, Richtung Ostermundigen und Richtung Nordring sind aufzuwerten.	H	Der kantonale Radweg Zollikofen-Wankdorf liegt innerhalb eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten. Die genauen Linienführungen der Vorrangrouten und somit die Verbesserung der Einbettung des Radwegs ins Alltagsnetz wird im Rahmen der entsprechenden Korridorstudie festgelegt.
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Blatt 11.1, Obj. 135	Gemeinde Bern, Velolandroute Nr. 64, Routenoptimierung 135 (Dählhölzli): diese Strecke durch den Dählhölzliwald ist zwar nicht als Änderung des Sachplanes aufgeführt, wir erwähnen es hier trotzdem: diese Strecke für den Freizeitverkehr als offizielle Route zu beschildern scheint uns ziemlich konfliktträchtig und deren (waldrechtliche) Bewilligungsfähigkeit stellen wir in Frage.	H	Velorouten werden auf Strassen signalisiert, die gewidmet resp. mittels Strassenplan nach Strassengesetz oder mittels Baubewilligung genehmigt sind. Die Anpassung bestehender Routen ist mit den Gemeinden und den Fachstellen zu klären.
Burgergemeinde Bern	Blatt 11.1, Obj. 135	Besonders unverständlich ist für uns die Velolandroute Nr. 64, Routenoptimierung 135 (Dählhölzli): diese Strecke durch den Dählhölzliwald ist zwar nicht als Änderung des Sachplanes aufgeführt, wir erwähnen es hier trotzdem: diese Strecke für den Freizeitverkehr als offizielle Route zu beschildern scheint uns ziemlich konfliktträchtig und wir lehnen sie entschieden ab. Der Ausschluss des Veloverkehrs aus dem Dählhölzliwald entspricht dem Wunsch eines grossen runden	H	Velorouten werden auf Strassen signalisiert, die gewidmet resp. mittels Strassenplan nach Strassengesetz oder mittels Baubewilligung genehmigt sind. Die Anpassung bestehender Routen ist mit den Gemeinden und den Fachstellen



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		Tisches aller betroffenen Stakeholder, der vor Jahren durchgeführt wurde. Das Dählhölzli ist bereits heute am Waldrand mit Velorouten erschlossen. Es ist kein Mehrwert erkennbar, wenn nun eine Route quer durch das Dählhölzli angelegt wird.		zu klären.
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Blatt 11.1, 12, Obj. 08	Gemeinde Münchenbuchsee, Korridor Nr. 8, Verbindung Oberzollikofen - Schönbühl: diese Verbindung führt teilweise durch den Wald; die Strecke ist heute teilweise offen für den Industrieverkehr, wird aber gerne von weiteren Fahrzeugen missbraucht; wir regen an, dass der rechtliche Status dieser Strecke geprüft und bereinigt wird.	H	
GLP Zollikofen	Blatt 11.1, 12, Obj. 08	Der Korridor Oberzollikofen - Schönbühl ist für den Alltagsverkehr zu erweitern. Die SchweizMobil Veloroute 34 umfährt Zollikofen abseits des Dorfes und ist damit als Alltagsroute mit hohem Umwegfaktor und grosser Steigung nicht geeignet. Der zu bearbeitende Korridor muss heissen: Worblaufen - Schönbühl. Erst in Worblaufen ist im Sinne des Netzgedankens wieder Anschluss an eine funktionierende Veloführung Richtung Bern Zentrum gegeben. Auch wenn eine Netzlücke Oberzollikofen - Schönbühl behoben werden sollte, die Netzlücke Oberzollikofen - Worblaufen bleibt bestehen. Daher ist der Korridor Worblaufen - Schönbühl als Gesamtes zu betrachten. Die Wunschlinie (entlang der Siedlung, direkt und kontinuierliche Steigung) ist die Bernstrasse. Diese ist zwischen Worblaufen und Zollikofen Bahnhof für die Velonutzung aufzuwerten und in diesem Korridor zu behandeln.	H	Der angesprochene Perimeter liegt innerhalb eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten. Die genauen Linienführungen werden im Rahmen dieser Korridorstudien festgelegt. Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird in den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans.
GLP Zollikofen	Blatt 11.1, 12, Obj. 08	Zur Netzlücke Alltagsverkehr Nr. 8, Oberzollikofen - Schönbühl: Der OIK II ist hier ebenso betroffen und in die Bearbeitung des Korridors miteinzubeziehen wie die aufgelisteten OIK III und IV. Als betroffene Gemeinde ist Zollikofen aufgelistet, welche dem OIK II zugehörig ist. Der OIK II hat bei diesem Korridor eine wichtige Rolle, indem er den Anschluss an das Velonetz Richtung Bern zu gewährleisten hat.	B	In der Objektliste in Anhang 1.1 wird der TBA-OIK II anstelle des TBA-OIK IV aufgeführt.
Berner Wanderwege	Blatt 11.1, 16, Obj. 177	Objekt Nr. 177 Abstimmen mit dem Wanderwegnetz.	H	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung.
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Blatt 11.1, 16, 19	Textteil S. 23, Kap. 3.3 Freizeitverkehr sowie S. 71, 80 und 86/87: Die Velolandroute direkt entlang der Aare zwischen Belp und Thun ist so abzulehnen. Insbesondere im Abschnitt Hunzigen - Raststätte Münsingen und im Abschnitt Cheselau (Wichtrach) - Risau (Kiesen) gibt es enge Platzverhältnisse zwischen Aare und Autobahn A6 und voraussichtlich Konflikte mit den Wanderern; eine vergleichbare Alternative entlang der Aare ist nicht vorhanden.	N	Bei der angesprochenen Route handelt es um eine geplante Route gemäss der Velonetzplanung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland.
BLS Netz AG	Blatt 12	Bei der BLS laufen aktuell Vorabklärungen zum Radweg in Schafhausen i. E. Dieser Radweg müsste unserer Ansicht nach im Sachplan aufgenommen werden.	H	Die definitive Linienführung des geplanten Radwegs wird nach Ausführung des Projekts im Sachplan nachgeführt.
Gemeinde Lyssach	Blatt 12	Weiter ist im Bereich der Fenaco ein Landiladen geplant, welcher ebenfalls Einfluss auf den Veloverkehr hat. Die Zufahrt wird jedoch mit dem geplanten Veloweg des Obergeringenieurkreis IV sichergestellt.	H	
Gemeinde Urtenen-Schönbühl	Blatt 12	Wir teilen Ihnen gerne mit, dass die vorgesehenen Änderungen bzw. Anpassungen für Urtenen-Schönbühl nachvollziehbar sind. Folglich verzichten wir auf eine weiterführende Stellungnahme.	V	
Gemeinde Hasle b. Burgdorf	Blatt 12	Der Gemeinderat Hasle b. B. hat keine Anmerkung, welche direkt die geplanten Änderungen betreffen. Jedoch möchten wir an dieser Stelle nochmal auf unsere Eingabe vom 12. August 2019 an das OIK IV, Burgdorf, hinweisen. Mit jenem Schreiben haben wir gebeten, zur Verbesserung der Sicherheit des Veloverkehrs zwischen der Velounterführung und dem geplanten Kalchhofenkreisel eine Veloverbindung einzuplanen. Dies im Zusammenhang mit dem Umfahrungsprojekt für das Dorf Hasle b.B. Bis heute erhielten wir noch keine Rückmeldung zu dieser Eingabe.	H	Das Anliegen wurde mit Schreiben vom 28.11.2019 durch den TBA-OIK IV beantwortet. Die Fortsetzung des kantonalen Radwegs soll als Einzelprojekt umgesetzt werden.
Gemeinde Krauchthal	Blatt 12	Es besteht bereits eine Veloroute entlang der Kantonsstrasse „Hindelbankstrasse“ (Krauchthal Richtung Hettiswil), welche auf dem vorliegenden Mitwirkungsplan, Blatt 12, nicht vermerkt ist! Leider wird diese nicht durchgehend bis Hindelbank geführt.	B	Korrektur des Sachplankarte: Der bestehende kantonale Radweg entlang der Hindelbankstrasse wird separat dargestellt und die Kantonsstrasse entsprechend zur übrigen Strasse mit Veloverkehr abklassiert.
Gemeinde Krauchthal	Blatt 12	Zu prüfen ist eine durchgehende Veloroute von Krauchthal nach Hindelbank. Begründung: Schulweg Oberstufenschüler/innen.	H	Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird im RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Gemeinde Iffwil	Blatt 12	Der Gemeinderat ist einstimmig der Meinung, dass mit einer Erweiterung des Feldweges Jegenstorf jederzeit mit dem Velo für die stets zunehmende Anzahl Schulkinder sowie zahlreiche Pendler gefahrenlos erreichbar sein wird. Auf der beigelegten Fotomontage ist die Erweiterung des Feldweges ersichtlich. Für die stets zunehmenden Schulkinder die nach Jegenstorf fahren sowie zahlreiche Pendler die direkt mit dem Velo an den Bahnhof Jegenstorf fahren. Der Gemeinderat ist überzeugt, dass die Erweiterung des Feldweges ein hoher Mehrwert für die Verkehrssicherheit bedeutet.	<b>Nb</b>	Die Verbindung Iffwil - Jegenstorf ist bereits im Sachplan enthalten, verläuft allerdings auf der Jegenstorf- und Iffwilstrasse. Eine Umlegung der Verbindung auf den parallel verlaufenden Flurweg ist aus Sicht Veloverkehr sinnvoll, müsste als Alltagsroute jedoch möglichst durchgängig auf Hartbelag verlaufen. Die zur Realisierung notwendigen Massnahmen (Erstellung neuer Weg auf Teilabschnitt, Asphaltierung verschiedener Wegabschnitte, Abklärungen mit Grundeigentümern) betreffen auch Jegenstorf und sind Sache der Gemeinden. Nach Koordination des Vorhabens zwischen den Gemeinden und mit den Grundeigentümern kann das Vorhaben projektiert und die Verlegung der Route in das Bauprojekt integriert werden. Mit der Baubewilligung ergibt sich der Nachführungstatbestand, vgl. den Sachplan Kap. 2.6.1. Die für den Veloverkehr notwendigen Massnahmen sind dann gemäss Art. 59 SG beitragsberechtigt. Damit die Gemeinden von Bundes- und Kantonsbeiträgen profitieren können wird empfohlen, diese Gemeindemassnahme für das RGSK 2021 und das Agglomerationsprogramm Bern 4. Generation anzumelden. (Die Gemeinde wurde per E-Mail vom 01.02.2020 bereits auf diesen Sachverhalt hingewiesen).
Gemeinde Krauchthal	Blatt 12	Wir möchten seitens der Gemeinde Krauchthal festhalten, dass wir die Mitwirkungseingabe „Kipfer“ vollumfänglich unterstützen.	<b>K</b>	Vgl. Eingabe "Dritte, mit zahlreichen Unterschriften".
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Blatt 12	- Urtenen-Schönbühl, A2 nicht als Freizeitroute aufgenommen, Parallelführung nicht sinnvoll?	<b>Nb</b>	Die Route ist in den Mitwirkungsunterlagen bereits als geplante Route anderer Träger dargestellt. Konflikt mit Wanderweg; eine Verlegung der Velolandroute Nr. 34 scheint daher nicht opportun.
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Blatt 12	- Münchenbuchsee Teils aufgenommen, jedoch fehlt B2 (Verbindung Münchenbuchsee - Zollikofen über Gemeindestrassen und Bernstrasse.	<b>Nb</b>	Die Route wird aufgrund der zusätzlichen Höhenmeter und des Umwegs nicht übernommen.
Stadt Burgdorf	Blatt 12	Die Stadt Burgdorf begrüsst grundsätzlich die vorgesehene Schliessung von Netzlücken. Ziel des Sachplanes muss ein sicheres Radwegnetz ohne Netzlücken mit einer optimalen Linienführung sein. Die Stadt Burgdorf ist als Velostadt bestrebt, gut in das übergeordnete Veloverkehrsnetz eingebunden zu sein. Zum Sachplan Veloverkehr haben wir daher folgende Bemerkungen und Anträge:	<b>K</b>	
Stadt Burgdorf	Blatt 12	Anschlüsse an Velonetz der umliegenden Gemeinden: Hinweis: Die Netzlücken ab Gemeindegrenze Burgdorf zu umliegenden Gemeinden sind zu schliessen. Der Sachplan Velo ist entsprechend zu ergänzen.	<b>K</b>	
Stadt Burgdorf	Blatt 12	Netzlücke Krauchthal - Oberburg: Antrag 3: Zwischen Oberburg und Krauchthal besteht keine allwettertaugliche Veloverbindung. Diese Netzlücke ist zu schliessen. Der Veloweg ist entlang des Chrouchtalbachs zu führen. Der Sachplan Velo ist entsprechend zu ergänzen.	<b>Nb</b>	Das Ausweisen von qualitativen Netzlücken ist nur für Streckenabschnitte vorgesehen, welche extrem stark von der Velonutzung abhalten.
Stadt Burgdorf	Blatt 12	Netzlücke Nassi - Lyssach: Antrag 4: Die bestehende Netzlücke zwischen Nassi und Lyssach ist zu schliessen. Der Sachplan Velo ist entsprechend zu ergänzen.	<b>H</b>	Der angesprochene Abschnitt liegt innerhalb eines Korridors für die Prüfung von Vorrangrouten. Die genauen Linienerführungen der Vorrangrouten werden im Rahmen der Korridorstudien festgelegt.
Stadt Burgdorf	Blatt 12	Velohochstrasse Ost: Antrag 5: Die Netzlücke vom Bahnhof Burgdorf Richtung regionale Veloroute (Velohochstrasse Ost, entlang der Geleise) ist zu schliessen. Der Sachplan Velo ist entsprechend zu ergänzen.	<b>H</b>	Der angesprochene Abschnitt liegt innerhalb eines Korridors für die Prüfung von Vorrangrouten. Die genauen Lini-

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
				enführungen der Vorrangrouten werden im Rahmen der Korridorstudien festgelegt.
Stadt Burgdorf	Blatt 12	Netzlücke Bickigen - Bifang: Antrag 2: Die bestehende Netzlücke zwischen Bickigen und Bifang ist zu schliessen. Der Sachplan Velo ist entsprechend zu ergänzen.	H	Im Rahmen der aktuellen Bearbeitung für die Routenoptimierung Nr. 155 sind auch für den genannten Kantonsstrassenabschnitt Velomassnahmen vorgesehen.
Gemeinde Lyssach	Blatt 12, Anp. 25	Die Bau- und Umweltkommission Lyssach hat die Anpassungen an ihrer Sitzung vom 18. September 2019 diskutiert. In Lyssach wird die Schachenstrasse in einem Teil zu einem Basisnetz abklassiert (25). Zurzeit läuft jedoch das Projekt der Verkehrssanierung Schachenstrasse des Obergeringenieurkreises IV, welches kurz vor der öffentlichen Auflage steht. Im Zusammenhang mit der Verkehrssanierung ist entlang der ganzen Schachenstrasse ein Veloweg geplant. Mit der deutlichen Verbesserung für den Veloverkehr auf der Schachenstrasse ist somit eine Abkassierung nicht gerechtfertigt.	Nb	Der Sachplan zeigt primär das Potenzial für den Veloalltagsverkehr und nicht die Qualität der Veloinfrastruktur. Auf dem erwähnten Abschnitt der Kantonsstrasse ist das Velopotenzial tiefer (daher Basisnetz), da die Hauptverbindung für den Durchgangsverkehr zwischen Burgdorf und Kirchberg über die Eystrasse verläuft. Diese Anpassung hat keine Auswirkungen auf das Strassenprojekt des TBA-OIK IV.
Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Naturförderung	Blatt 12, Anp. 27	Nr. 27: Eventuell betroffene Naturwerte: NSG 231 direkt angrenzend. Massnahmen: keine Installationen im NSG.	H	
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Blatt 12, Anp. 27, Obj. 46	Gemeinden Burgdorf und Hasle b. Burgdorf, Objekt Nr. 46 (grüne Ziffer 27): diese Strecke tangiert teilweise Wald und Naturschutzgebiet; es laufen ausführliche Abklärungen, ob sie realisierbar ist. Alternativen sollten geprüft werden.	H	Laufendes Strassenplanverfahren des TBA-OIK IV.
Gemeinde Jegenstorf	Blatt 12, Obj. 0.1-0.3	Zu den Kapiteln 1 bis 4 haben wir keine Bemerkungen. Im Kapitel 5, welche den Kartenteil umfasst, ist die Gemeinde Jegenstorf einzig von den Eintragungen auf Blatt 11.1 «Bern» betroffen. Die eingezeichneten Netzlücken 0.1, 0.2 und 0.3 gehören zur Alltagsveloroute Jegenstorf-Fraubrunnen-Bätterkinden, welche zur Zeit in Bearbeitung bei uns ist. Wann die Umsetzung abgeschlossen werden kann, ist zur Zeit leider noch nicht absehbar. Mit der Eintragung der Alltagsveloroute im Sachplan Veloverkehr sind wir einverstanden.	V	
Berner Wanderwege	Blatt 12, Obj. 154	Objekt Nr. 154 Abstimmen mit dem Wanderwegnetz.	B	Die Routenoptimierung Nr. 154 wird angepasst (Führung nicht über Fussgängersteg).
Stadt Burgdorf	Blatt 12, Obj. 46	Radweg Oberburg - Hasle b. B. (46): Wir begrüßen die Schliessung dieser Netzlücke. Zu diesem Radweg wurde bereits ein Vorprojekt ausgearbeitet. Wir haben am 19. März 2018 und am 3. September 2018 ausführlich dazu Stellung genommen.	H	
Stadt Burgdorf	Blatt 12, Obj. 46	Burgdorf - Alchenflüh, Schachenstrasse (48): Wir begrüßen die Schliessung dieser Netzlücke.	V	
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 12, Obj. 46, 47	Antrag: Es ist eine neue Veloverbindung Hasle - Oberburg - Krauchthal - Hueb - Bolligen in den Sachplan aufzunehmen. Eine Radwegverbindung auf dieser Strecke ist bis auf wenige Teilstücke bereits vorhanden. Mit relativ geringem Aufwand ist die Strecke von Hasle bis Hueb durchgehend abseits der Hauptstrasse realisierbar. Kombiniert mit einem Anschluss auf der Hauptstrasse durch den Pleerwald ist die Route auch für die Verbindung Burgdorf-Bern nutzbar und verläuft durch das malerische Unterbergental. <u>Abschnitt Hasle - Oberburg:</u> Im Bereich zwischen Hasle und Oberburg sind grosse Bautätigkeiten vorgesehen. Nr. 46 ist eine wichtige Verbindung, welche in der Mitwirkung gut aussieht. Nr. 47 ist erst mit Inbetriebnahme der Umfahrung von Oberburg vorgesehen, und dies ist, wenn überhaupt, erst ab dem Jahre 2030 vorgesehen. Auch wenn alle Projekte umgesetzt werden, bleibt die Situation zwischen Hasle und Oberburg westlich der Emmentalstrasse gefährlich. Das Überqueren der Hauptstrasse ist nur an wenigen Stellen möglich, somit hilft auch die neue Verbindung Nr. 46 wenig. Mit der Schliessung der Netzlücke wird das Problem gelöst. <u>Abschnitt Oberburg - Krauchthal:</u> Zur Zeit läuft eine Güterzusammenlegung in Oberburg, bei welcher neue Flurwege geplant sind. Das ist die Chance, die Verbindung in Richtung Krauchthal weiterzuführen, was in den Entwürfen auch vorgesehen ist.	Nb	Die Alltagsroute Hasle-Oberburg-Krauchthal-Hueb-Bolligen ist im Sachplan enthalten. Tatsächlich gibt es zwischen Hasle und Oberburg westlich der Kantonsstrasse Ansätze für eine alternative Veloführung, wie sie auch in der regionalen Velonetzplanung enthalten und im Sachplan informativ dargestellt sind. In wie weit diese zum Zug kommen, wird vom TBA-OIK IV im Zusammenhang mit der Netzlücke Nr. 47 zu prüfen und der Sachplan in der Folge nachzuführen sein. Die Umsetzung konkreter Massnahmen, etwa auch auf dem Abschnitt Hueb-Bolligen, wird im RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans Veloverkehr.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		<u>Abschnitt Krauchthal - Hueb</u> : Abseits der Kantonstrasse ist die Route bereits heute durchgehend befahrbar. <u>Abschnitt Hueb - Bolligen</u> : Diese Teilstrecke muss dringend saniert werden. Eine Steigspur für die bergwärts fahrenden Velos ist nötig		
Berner Wanderwege	Blatt 12, Obj. 67	Objekt Nr. 67 Abstimmen mit dem Wanderwegnetz. Für eine gemeinsame Benutzung ist die bestehende Brücke zu schmal. Diese muss zuerst neu gebaut werden.	H	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung.
Dritte	Blatt 13	In der Gemeinde Sumiswald, Ortsteile Grünen und Sumiswald, wird die Ortsverkehr-Veloroute gegenwärtig über die steile Kantonstrasse (Bernstrasse - Bahnhofstrasse - Dorfgasse) nach Sumiswald hoch geführt. Dieser blau gekennzeichnete Routenteil ist umzulegen auf die Grünenstrasse - Haldenstrasse - Kirchgasse - Dorfgasse, siehe beiliegende Abbildung. Für den regionalen, d.h. Durchgangseloverkehr ist in jedem Falle die grün gekennzeichnete Route zu priorisieren und entsprechend zu signalisieren. Begründungen: geringere Steigungen, viel weniger und ruhigeres Verkehrsaufkommen (PW- und Lastwagenverkehr).	Nb	Der vorgeschlagene Abschnitt abseits der Kantonstrasse ist im Sachplan bereits als Teil der Velolandroute Nr. 94 enthalten. Der gemäss Vorschlag abzuklassierende Abschnitt der Kantonstrasse ist eine wichtige Alltagsverbindung vom und zum Bahnhof Sumiswald und weist deshalb ein hohes Velopotenzial auf.
Dritte	Blatt 13	Zum besseren Verständnis meines Anliegens erhalten Sie eine Kopie meiner Einsprache gegen den Neubau des Radweges Grünenmatt - Sumiswald vom 16. September 2019. In den Mitwirkungsunterlagen geht es um die Seiten 74 (Plan) und 121 des Sachplanes. Ich widersetze mich einem Teilstück des Radweges und verlange einen Verzicht auf den kurzen Abschnitt ab bestehender Eisenbahnunterführung bis zur Fürtenmattstrasse in Grünen. Es steht ein schmerzlicher Kulturlandverlust von ca. 1100 m2 auf dem Spiel mit einem vernachlässigbaren Nutzen für eine geringe Zahl von Velofahrenden auf diesem Abschnitt. Aus diesem Grund ersuche ich Sie um eine Anpassung des Sachplanes Veloverkehr und danke Ihnen dafür zum Voraus bestens. Geplant ist ein Radweg von Grünenmatt bis zur Einmündung der Fürtenmattstrasse in die Kantonstrasse Nr. 23. Dafür wird von meinem Grundstück Nr. 646 wertvolles Kulturland (Fruchtfolgefläche!) beansprucht. Im Zusammenhang mit anderen Bauvorhaben des Kantons Bern und der Gemeinde Sumiswald (Projekt für die Ausscheidung der Gewässerräume) habe ich in der jüngsten Vergangenheit bereits mehrfach Kulturland verloren. Ich bin heute nicht mehr bereit, einen weiteren Landverlust hinzunehmen! Obwohl ich mich in der Vergangenheit kooperativ verhalten und wiederholt Realersatz für das mir verlustig gehende Kulturland gefordert habe, fand ich bei den Bauherrschaften kein Gehör. So geht es nicht mehr weiter! Ich verlange deshalb eine Anpassung des Vorhabens! Der Radweg ist via bestehende Eisenbahnunterführung zur Kantonstrasse Nr. 23 zu führen. Auf das Teilstück bis zur Fürtenmattstrasse ist zu verzichten. Mit dieser Änderung ist der Anschluss an den bestehenden Veloweg Richtung Gammenthal optimal gewährleistet. Für die kleine Minderheit der Velofahrenden, welche Richtung Grünen-Sumiswald bzw. Wasen unterwegs sind, ist dieser kurze, zusätzliche Kantonsstrassen-Teil absolut zumutbar, zumal nach der Einmündung der Fürtenmattstrasse die Velos ohnehin auf der Kantonstrasse weiterfahren müssen. Im aktuell aufliegenden Sachplan Veloverkehr (Anpassung 2019) kommt dies klar zum Ausdruck. Es ist für die Fortsetzung des "Radweges" die Rede von "Veloalltagsroute (Hauptverbindung) auf Kantonstrasse". Es ist absolut unerheblich, ob die Velostrecke auf der Kantonstrasse noch etwas verlängert bleibt. Dem Aspekt der Verkehrssicherheit kann zum Beispiel dadurch Rechnung getragen werden, dass die Innerorts-Geschwindigkeitsbegrenzung Richtung Grünenmatt verschoben wird. Das aufgelegte Vorhaben verletzt den Grundsatz der Verhältnismässigkeit, bewertet den öffentlichen Nutzen des beanstandeten Velowegabschnittes falsch und kommt damit zu einer Güterabwägung, welche den Kulturland- bzw. Fruchtfolgeflächen-Verlust viel zu wenig gewichtet. Als Legitimation wird im technischen Bericht (Seite 20) angeführt, dass der Velowegabschnitt auf einem Art Unterhaltsweg geführt wird, welcher nicht mehr direkt für die landwirtschaftliche Nutzung zur Verfügung stehe. Aus diesem Grund werden für die Argumentation 520 m2 von den 1282 m2 beanspruchte Fruchtfolgefläche abgezogen und der Verlust rechnerisch auf 765 m2 reduziert. Diese Argumentation ist geschönt und nicht haltbar. Der angebliche Unterhaltsweg diente in den Jahren 1994 und 2015 für andere Vorhaben kurz als Baupiste, wird heute aber längst wieder landwirtschaftlich genutzt. Der Grasstreifen zum Bahndamm hin wird nämlich regelmässig als Ackerfläche genutzt. Dieser Kulturlandverlust gewichtet deshalb sehr hoch und steht in keinem vernünftigen Verhältnis zu den Kosten und zum Nutzen des beanstandeten Velowegabschnittes. Die meisten Velofahrenden benutzen die Route Richtung Gammenthal. Der geplante und von mir beanstandete Abschnitt verletzt den Grundsatz der Verhältnismässigkeit. Zudem ist die Güterabwägung mangelbehaftet. Ich ersuche Sie, auf den beanstandeten Abschnitt zu verzichten. Ich werde mein Land nicht zur Verfügung stellen.	N	Über die hängige Einsprache wird im Rahmen des laufenden Strassenplanverfahrens entschieden.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 13, Obj. 53	Verbindung Huttwil - . . . . . - Gammenthal - Grünenmatt - . . . . . - Langnau / Thun. Für den Abschnitt Gammenthal - Grünenmatt ist unter der Objekt-Nr. 53 vermerkt. "Aufhebung der Bahnübergänge." Im Plan ist der daraus resultierende Veloweg abseits der Kantonsstrasse allerdings so eingetragen, dass nur einer der beiden Bahnübergänge aufgehoben würde. Dadurch würde die sehr gefährliche Querung der Kantonsstrasse Nr. 23 ausserhalb des Tempo 50-Bereichs bestehen bleiben. Wir beantragen die betreffende Veloverbindung via Bahnhof Sumiswald-Grünen zu führen, so dass die Verflechtung/Querung der Kantonsstrasse innerorts erfolgen kann. Weil dazu der bestehende Bahntunnel der stillgelegten Bahn eventuell nicht zur Verfügung steht, ist bei dieser Trasse-Führung ein kurzes neues Wegstück um den Hügel herum (welcher von der Bahn unterquert wird) in den Plan einzutragen.	H	Zur Behebung der Netzlücke Nr. 53 läuft bereits ein Projekt mit dem die definitive Linienführung sowie die Ausgestaltung des Radweganschlusses festgelegt werden. Demzufolge soll die Freizeitrouten die bestehende Unterführung nutzen und die Kantonsstrasse direkt queren.
Etat de Fribourg, Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions	Blatt 15	A toute fin utile, nous signalons enfin que, dans le géoportail, le raccord vers le réseau fribourgeois ne se fait pas tout à fait pour deux liaisons à Neuenegg en direction de Flamatt (passage au-dessus de la rivière Singine).	B	Die Anschlüsse an das Netz des Kantons Freiburg werden in der Sachplankarte vervollständigt.
Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Naturförderung	Blatt 15, Anp. 28, Obj. 123	Nr. 28: Route entfällt	V	
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 15, Anp. 29	Antrag: Die Verlegung der Hauptverbindung auf die andere Seite des Bahntrassees macht Sinn. Das bedingt aber, dass die Massnahmen, die in RGSK II LV-N-11 vorgesehen sind, wirklich umgesetzt werden. Die Massnahmen gemäss RGSK Bern-Mittelland 2. Generation (Massnahmenblätter Seite 306) sind: - SBB-Fussgängerunterführung Nord: Die bestehende Fussgängerunterführung Nord ist heute nur für den Fussverkehr geöffnet. Die Unterführung ist zu schmal, Fussgänger und Velofahrende können nicht konfliktfrei kreuzen. Die Unterführung soll verbreitert und für den fahrenden Veloverkehr geöffnet werden. Damit wird eine wichtige Netzlücke geschlossen. - Neue SBB-Unterführung Süd: Die neue Unterführung Süd soll die Netzlücke zwischen der Belpbergstrasse, des ostseitigen Bahnhofquartiers und der westseitigen Industriestrasse schliessen. Mit dieser neuen Verbindung entsteht eine direkte und sichere Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Ortsteil West und dem Zentrum von Münsingen. Mit direkten Perronaufgängen wird zudem der Bahnhof Münsingen besser erschlossen bzw. entflechtet. Die neue SBB Unterführung Süd ist auch direkt mit der neuen Velostation beim Güterschuppen und dem Bushof auf dem Bahnhofplatz verbunden. - B + R-Station Güterschuppen (öffentliche Velostation).	H	
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 15, Obj. 04	Verbindung Laupen - Gümmenen. In der Objektliste ist diese Verbindung mit "Aufwertung bestehende Flurwege und Lückenschliessung zu durchgehender Radroute gemäss Planungsstudie „Radweg Laupen - Gümmenen" aufgeführt. Uns ist nicht bekannt, dass es dort durchgehende und gradlinig verlaufende bestehende Flurwege gibt. Zudem wird befürchtet, dass der nördliche Anschlusspunkt oben beim Bahnhof Gümmenen (statt unten im Talboden) liegen müsste, weil die Bahnlinie Bern - Neuenburg den Talboden diagonal durchquert und bei einer neuen Wegführung entlang der Kantonsstrasse wertvolles Kulturland geopfert würde. Da der Hochwasserdamm als Träger eines Veloweges aus Naturschutzgründen offenbar keine Option darstellt, regen wir an, die erwähnte Korridor-Studie zu ergänzen und eine Führung längs dem rechten Ufer der Saane zu prüfen.	Nb	Die Korridorstudie wurde abgeschlossen. Die Resultate der Korridorstudie durchlaufen im Rahmen der RGSK 2021 eine öffentliche Mitwirkung. Anschliessend kann der Sachplan entsprechend nachgeführt werden. Ziel des neuen kantonalen Radwegs ist die Schulwegsicherung zwischen den verschiedenen Ortsteilen von Gümmenen und Laupen.
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Blatt 15, Obj. 04	- Laupen - Neuenegg - Thörishaus	Nb	Die Resultate der Korridorstudie durchlaufen im Rahmen der RGSK 2021 eine öffentliche Mitwirkung. Anschliessend kann der Sachplan entsprechend nachgeführt werden.
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Blatt 15, Obj. 36	Gemeinde Laupen, Verbindung Laupen-Gümmenen Objekt Nr. 36: Es besteht eine Variantenstudie, die Variantenwahl ist uns noch nicht bekannt; bei der Variante Wegführung entlang Damm wäre Wald am Rande tangiert.	H	



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Berner Wanderwege	Blatt 15, Obj. 122	Objekt Nr. 122 Abstimmen mit dem Wanderwegnetz.	H	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 15, 16	Antrag: Die Strecke Münsingen - Trimstein ist als Netzlücke aufzunehmen (Missstand). Die Veloinfrastruktur auf der Strecke Münsingen - Trimstein ist ungenügend. Die Fahrbahn ist schmal, so dass zwei Fahrzeuge nur langsam kreuzen können und weist eine Steigung auf. Zudem ist die Bahnunterführung schmal und unübersichtlich. Die Strecke wird stark von den Schülerinnen und Schülern die von Trimstein nach Münsingen zur Schule gehen benutzt, die entsprechend exponiert sind. Es gibt für Velofahrende keine Alternativroute. Die Strecke ist auch die direkte Pendlerverbindung Münsingen - Worb.	Nb	Das Ausweisen von qualitativen Netzlücken ist nur für Streckenabschnitte vorgesehen, welche extrem stark von der Velonutzung abhalten.
Gemeinde Köniz	Blatt 15, 16, Anp. 19, Obj. 24, 127	Anpassung grüne Nummer 19: Entlassen der Netzlücke Nr. 24 und der Routenoptimierung Nr. 127, Umlegung der Alltagsroute auf bestehende Wege. Köniz ist mit den beiden Entlassungen im Bereich Weiergut (Wabern) einverstanden.	V	
Arbeitsgruppe Velo-Worb (SP+Grüne)	Blatt 16	Zudem sind auch die Strecken Worb-Rüfenacht-Gümligen, Worb-Enggstein und Worb-Worb SBB als qualitative bzw. physische Netzlücken aufzunehmen (die Strecken sind im Plan ebenfalls blau markiert).	Nb	Das Ausweisen von qualitativen Netzlücken ist nur für Streckenabschnitte vorgesehen, welche extrem stark von der Velonutzung abhalten. Gegebene qualitative Mängel werden im Rahmen von Strassensanierung gemäss den TBA-Standards behoben; dabei kann auch eine Separatführung des Veloverkehrs geprüft und ggf. realisiert werden.
Arbeitsgruppe Velo-Worb (SP+Grüne)	Blatt 16	Von der Kantonsstrasse getrennter Radweg von Deisswil nach Rüti (im Plan blau markiert).	Nb	Der beschriebene Abschnitt wird nachgeführt, sobald das aktuell laufende Projekt realisiert ist.
Gemeinde Münsingen	Blatt 16	Vorrangrouten im Raum Münsingen: Die Einführung von Vorrangrouten im Veloalltagsnetz wird sehr begrüsst. Die im Sachplan Veloverkehr definierten Korridore im Raum Münsingen sind zielführend und werden unterstützt.	V	
Gemeinde Münsingen	Blatt 16	Neue Netzlücke zwischen Münsingen, Trimstein und Worb SBB / Worb Dorf: Die Veloroute zwischen Münsingen und Trimstein bis nach Worb SBB sowie Worb Dorf ist heute eine für den Alltagsverkehr wichtige Verbindung und Schulweg. Gemäss Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern wird sicheren Schulwegen besondere Beachtung geschenkt. Die Veloroute zwischen Münsingen und Trimstein sowie Trimstein und Worb SBB/ Worb Dorf ist daher im Sachplan Veloverkehr als Hauptverbindung und nicht als Basisnetz aufzuführen, sowie als neue Netzlücke im Sachplan aufzunehmen.	Nb	Die Einteilung in Basisnetz, Hauptverbindung oder Vorrangroute erfolgt aufgrund der Potenzialanalyse und ist somit objektiv begründbar. Daran wird festgehalten. Das Ausweisen von qualitativen Netzlücken ist nur für Streckenabschnitte vorgesehen, welche extrem stark von der Velonutzung abhalten.
Gemeinde Wald	Blatt 16	Die Streckenführung über Längenberg ist äusserst beliebt bei der Durchführung von kleineren und grösseren Radrennen rund um Bern. So fanden im vergangenen September an drei (!) Wochenenden Velorennen statt, die über eine Kantonsstrasse auf unserem Gemeindegebiet führten. Der Längenberg ist zudem äusserst beliebt bei Freizeit-Radfahrern. Es wäre daher äusserst wünschenswert, wenn hier Massnahmen für die Sicherheit von Radfahrern getroffen würden.	H	Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird im RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans.
Gemeinde Münsingen	Blatt 16	Südlich der SBB Hauptunterführung beim Bahnhof Münsingen plant die Gemeinde Münsingen eine neue Fussgänger- und Velounterführung, welche die beiden Ortsteile Ost und West optimal miteinander verbindet. Sobald diese neue Unterführung realisiert ist, kann die Velohauptverbindung aus Richtung Wichtrach durch die neue Unterführung auf die Ostseite des Bahnhofs geführt werden. Dadurch wird die Sicherheit für Velofahrende im Bereich des Bahnhofs erhöht.	H	Im Rahmen des Projektes ist die Linienführung der Alltagsroute neu festzulegen. Gestützt darauf kann der Sachplan nachgeführt werden, vgl. Kap. 2.6.1 des Sachplans.
Gemeinde Münsingen	Blatt 16	Für Velofahrende aus Richtung Rubigen zum Bahnhof Münsingen und ins Zentrum von Münsingen ist aber die neu geplante Velohauptverbindung auf der Ostseite des Bahnhofs direkter und sicherer. Aus diesem Grund wünschen wir, dass beide Linienführungen, die bestehende auf der Westseite und die neu geplante auf der Ostseite des Bahnhofs im Sachplan Veloverkehr aufgeführt werden. Ab Veloweg aus Richtung Rubigen in Richtung Bahnhof Münsingen besteht heute eine Netzlücke, wobei die Velofahrenden einen Umweg in Kauf nehmen müssen und den Parkplatz Schlossgut umfahren müssen. Diese Netzlücke soll bei Gelegenheit geschlossen werden mit einer direkten Linienführung entlang der Bahn bis zum Bahnhof Münsingen, Diese Netzlücke ist im Richtplan Mobilität Münsingen enthalten, welcher von 21.10.2019 - 29.11.2019 in die öffentliche Mitwirkung geht.	H	Im Rahmen des Projektes zur Schliessung der erwähnten Netzlücke ist die Linienführung der Alltagsroute neu festzulegen. Gestützt darauf kann der Sachplan nachgeführt werden, vgl. Kap. 2.6.1 des Sachplans.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 16	Antrag: Netzlücke beim Kreisel Mühle Hunziken / Rubigen (Missstand).Die Verkehrsführung der Velofahrenden, die vom Veloweg aus Münsingen in die Hauptstrasse Rubigen - Belp einbiegen wollen, ist im Kreisel Mühle Hunziken unbefriedigend und wird vom MIV nicht verstanden.	H	Das Problem ist bekannt und wird im Rahmen der LV-Netzstudie RKBM 2020 geprüft.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 16	Antrag: Die kantonale Velolandroute Nr. 94 ist zwischen Zäziwil und Bowil wegen zuviel Verkehr (Kantonsstrasse mit DTV 11800 Fahrzeuge) auf die andere Seite der Bahnlinie zu verlegen. Der Weg ist bereits überall vorhanden. Ein kurzer Teil ist bisher nicht velotauglich. Dieses Verbindungsstück, ein überwachsener Wanderweg (siehe eingekreiste Strecke unten), soll erschlossen werden. Zusätzlicher Nutzen: Mit einer Verlegung kann auch das idyllische Dorf Bowil an die Route angebunden werden.	B	Zur Vermeidung der Führung auf der Kantonsstrasse im genannten Abschnitt wird eine neue Routenoptimierung aufgenommen.
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Blatt 16	- Grosshöchstetten - Zäziwil - Konolfingen, Abwarten Studie	V	
Gemeinde Münsingen	Blatt 16, Anp. 29	Anpassung Nr. 29 - Verlegung Velohauptverbindung des Alltagsverkehrs im Bereich Bahnhof Münsingen: Die Gemeinde Münsingen ist nicht damit einverstanden, dass die bisherige Routenföhrung weggelassen wird und mit der geplanten Verlegung ersetzt wird. Insbesondere für Velofahrende aus Richtung Süden und aus dem Ortsteil West ist die bisherige Routenföhrung über die Hunzigenstrasse zum PZM und die Unterföhrung Pfarrstutz auf den Veloweg Richtung Rubigen direkter und sicherer. Zudem wird diese bestehende Routenföhrung von den Velofahrenden auch nach dem Bau der Entlastungsstrasse Nord (ESN) mit Sicherheit besser benützt werden, als die neugebaute ESN, denn auf dieser verkehren keine Autos, so wie diese auf der ESN der Fall sein wird.	B	Zusätzlich wird die bisherige Verbindung wieder in den Sachplan aufgenommen.
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Blatt 16, Obj. 03	- Toffen-Kaufdorf, Aufheben der Verbindung A1 über Stengelenstrasse - Kaufdorfstrasse - Dorfstrasse.	H	Korridor 03 wird im Rahmen der LV-Netzstudie RKBM 2020 untersucht.
Arbeitsgruppe Velo-Worb (SP+Grüne)	Blatt 16, Obj. 6.1-6.3	Zur Umsetzung der Alltagsveloroute «Worbental» gemäss Korridorstudie aus dem Jahr 2019 müssen im Sachplan Veloverkehr aber neben den Punkten 6.1 - 6.3 auch die folgenden Streckenabschnitte als qualitative bzw. physische Netzlücke aufgenommen werden: Asphaltierung Strecke Deisswil - Bahnhof Stettlen (im Plan Worb gelb markiert).	H	Die Wegoberfläche wird im Rahmen der Umsetzung des Projekts optimiert.
Gemeinde Münsingen	Blatt 16, Obj. 19	Netzlücke Nr. 19 zwischen Münsingen und Konolfingen: Die Netzlücke Nr. 19 besteht bis ins Siedlungsgebiet Münsingen und endet nicht in Tägertschi. Mit der Netzlückenschliessung muss gewährleistet werden, dass der Alltagsvelofahrer sicher, direkt und komfortabel von Konolfingen bis nach Münsingen Zentrum gelangen kann. Die Netzlücke Nr. 19 zwischen Münsingen und Konolfingen soll rasch geschlossen werden. Die Strasse ist für den Veloalltagsverkehr sehr wichtig, weist aber erhebliche Mängel auf. Der Verkehr auf der Kantonsstrasse hat in den letzten Jahren stark zugenommen, insbesondere aufgrund des Ausbaus der Nestle in Konolfingen auch der Anteil des Schwerverkehrs. Innerhalb des Dorfkerns in Tägertschi wird es schwierig, den Anforderungen des Veloverkehrs gerecht zu werden und die Sicherheit für die Velofahrenden zu erhöhen, da die Strasse im Bereich der Häuser nicht verbreitert werden kann. Als Alternativroute besteht die Möglichkeit einer neuen Veloverbindung zwischen Thal matt bis zur Mühletalstrasse/Oele entflechtet von der Dorfstrasse Tägertschi. Ein entsprechendes Vorprojekt wird 2019 erstellt. Weitere Massnahmen für Velofahrende werden zwischen Uelisbrunnen und der Mühletalstrasse im kommenden Jahr 2020 realisiert werden. Diese Varianten sollen bei der Netzlückenschliessung unbedingt berücksichtigt werden.	H	Der angesprochene Abschnitt der Kantonsstrasse liegt innerhalb eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten. Die genauen Linienführungen der Vorrangrouten werden im Rahmen von Korridorstudien festgelegt.
Gemeinde Münsingen	Blatt 16, Obj. 21	Die Netzlücke Nr. 21 zwischen Rubigen und Gümligen sollte prioritär behandelt werden. Durch diese Netzlückenschliessung wird die Velostrecke zwischen Münsingen und Bern wesentlich attraktiver. Der heute grosse Umweg über Allmendingen mit mühsamen Steigungen entfällt. Die Netzlücke sollte in Zusammenhang mit dem Bahnprojekt STEP AS2025 und der geplanten Entflechtung im Raum Allmendingen/Gümligen geschlossen werden. Diese Netzlückenschliessung sollte eng mit dem Bahnprojekt koordiniert und geplant werden. Die neue Veloverbindung entlang der Bahn soll auch den Anforderungen einer Velovorrangroute entsprechen.	H	
Gemeinde Allmendingen	Blatt 16, Obj. 21	Anhang 1.1. / Objektliste Netzlücken (Alltagsverkehr), Neue Veloroute entlang des Bahndammes in Koordination mit dem SBB-Ausbau 3. Gleis, Nr. 21: Die angedachte Routenrealisierung (Strecke Muri-Allmendingen-Rubigen) wird vom Ge-	V	Gemäss Sachplan ist zur Schliessung der Netzlücke Nr. 21 ein kantonaler Radweg vorgesehen. Bau und Unterhalt sind

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		meinderat positiv beurteilt. Künftiger Unterhalt dieser Veloroute Nr. 21: Die Gemeinde geht davon aus, dass nach den vorliegenden Unterlagen der Bau und der Unterhalt der neuen Streckenverbindung ausschliesslich in der Zuständigkeit des Kantons liegt (z.B. auch Schneeräumung etc.).		somit in der Verantwortung des Kantons.
Gemeinde Allmendingen	Blatt 16, Obj. 21	Der 3. Gleisusbau der SBB wird bekannterweise erst in einigen Jahren erfolgen. Damit steht auch die geplante Verwendung der Baupiste für die neue Veloroute noch lange Zeit nicht zur Verfügung. Es ist deshalb zu prüfen, ob die Realisierung der Velostrecke Nr. 21 vorgezogen werden kann.	H	Die angesprochene Netzlücke liegt innerhalb eines Korridors für die Prüfung von Vorrangrouten. Die Linienführung sowie der Umsetzungszeitpunkt werden unabhängig des SBB-Ausbaus zu prüfen sein.
Gemeinde Allmendingen	Blatt 16, Obj. 21	Ab dem Bahnhofsträssli ist für die Allmendinger-Bevölkerung zwingend eine Zu- resp. Wegfahrt als Verbindung ins Dorfgebiet einzuplanen.	H	
Gemeinde Allmendingen	Blatt 16, Obj. 21, 177	Anhang 1.2./ Routenoptimierung (Freizeitverkehr), Nr. 177: Gegen die Verlegung der heute existierenden Velolandrouten Nr. 64 und 94 resp. neu auch 888 auf dem Gümligenweg auf die neu geplante Verbindung (Nr. 21) spricht grundsätzlich nichts. Der Gemeinderat begrüsst die Umlegung sogar, da mit dem zunehmenden E-Bike-Verkehr dieser Streckenabschnitt heute sehr stark frequentiert ist und auch mit grossen Geschwindigkeiten (> als teilweise mit Tempo 30 signalisiert) befahren wird (= Gefahrenpotential für andere Verkehrsteilnehmer und Fussgänger).	B	Tatsächlich ist die Sachplankarte bezüglich der Verlegung auch der Route 888 (Grünes Band) ungenau. Nebst den Velolandrouten Nr. 64 und 94 soll nach Inbetriebnahme der Veloalltagsverbindung zwischen Rubigen und Gümligen auch die Route 888 darüber geführt werden.
Dritte	Blatt 16, 19	Mit Brief vom 8. Januar 2018 an das TBA 01K II, Hr. T. Schmid, haben die Gemeinden Kirchenthurnen, Lohnstorf, Mühlethurnen, Riggisberg und Rümliigen der Dringlichkeit einer Realisierung eines sicherer Schulweges nach Riggisberg Ausdruck gegeben. Ohne Sicherheit können Eltern nicht motiviert werden, ihren Kindern den gefährlichen Schulweg nach Riggisberg zuzumuten!! Denn schliesslich wird postuliert im Sachplan 2019, S 5, ein Umsteigepotential zu anvisieren mit sicheren, attraktiven und schnellen Anlagen. Wir zählen auf das geschriebene Wort der Ersteller dieses Sachplanes und auf eine entsprechende zeitlich akzeptierbare Umsetzung!	H	
Dritte	Blatt 16, 19	Für unsere Gemeinden wird an einer Korridorstudie gearbeitet. Wie weit ist diese gediehen? Wie sieht der Realisierungshorizont aus? Eine periodische Orientierung (2-3 mal pro Jahr) würde der Ungewissheit und Befürchtung einer Verschiebung auf den Nimmerleinstag den Wind aus den Segeln nehmen, dafür die Beinmuskeln stärken.	H	Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland führt die Korridorstudie im Rahmen der LV-Netzstudie 2020 durch.
Dritte	Blatt 16, 19	Das Gürbetal weist erhebliches Velopotential auf, denn es ist flach, in Belp und Wabern staut sich regelmässig der MIV und die am Hang liegenden Hauptstrassen sind eng und gefährlich; zudem wird munter gebaut. Der Ausbau des Korridors im Talboden könnte viele Pendler zum Umsteigen bewegen. Hierfür sollte die gesamte Gürbetalroute zur "Alltagsroute mit kantonaler Netzfunktion" erklärt und die Standortgemeinden zur zeitnahen Umsetzung der erforderlichen Massnahmen motiviert werden.	Nb	Im Gürbetal ist bereits eine durchgehende Hauptverbindung abseits der Kantonsstrasse ab Bahnhof Thurnen bis Belp vorhanden.
Gemeinde Kaufdorf	Blatt 16, 19	Gerne teilen wir Ihnen mit, dass der Gemeinderat von Kaufdorf der Auffassung ist, dass die Anpassungen 2019 am Sachplan Veloverkehr nachvollziehbar und für die weitere Entwicklung richtig sind und Velokorridore als sinnvoll erachtet werden. Die Trennung des Alltags- und Freizeitveloverkehrs ist sehr gut. Die Freizeitrouten um Kaufdorf neu auf verkehrsschwachen Wegen ist eine Verbesserung. Alltagsrouten sind auf den Kantonsstrassen richtig platziert; klar hat es motorisierten Verkehr, aber gerade für den Arbeitsweg mit E-Bikes sind schnelle Verbindungen wichtig und werden genutzt.	V	
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Blatt 16, 19, Obj. 03	- Toffen Kaufdorf, Aufheben der Verbindung (Mühlethurnen - Moos- Kaufdorf über Feldweg (C1)	H	Korridor 03 wird im Rahmen der LV-Netzstudie RKBM 2020 untersucht.
Berner Wanderwege	Blatt 16, 19, Obj. 120	Objekt Nr. 120 Massnahme koordinieren mit dem Wanderwegnetz (Massnahme Nr. 36, Sachplan Wanderroutennetz).	H	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung.
Gemeinde Trubschachen	Blatt 17	Die Anpassung des Sachplans Veloverkehr sind aktuell in der Mitwirkung. Im Namen der Gemeinde Trubschachen reiche ich folgende Eingabe dazu ein: Antrag Erfassung neue Linie Veloroute Trubschachen, Karte Blatt Nr. 17: Wir sind an der Planung eines Fussgänger- und Velosteges über die Trueb. Der Steg ermöglicht eine neue und sicherere Linienführung der Veloroute. Mit der neuen Linienführung kann ein Teilstück entlang der viel befahrenen Kantonsstrasse umgangen werden. Dies bringt für Velofahrer, wie auch für den Strassenverkehr eine wesentliche Erleichterung. Wir beantragen hiermit, dass die geplante Linienführung im Sachplan integriert wird.	B	In der Sachplankarte sowie in Anhang 1.2 wird eine neue Routenoptimierung über den geplanten Steg ergänzt. Das Projekt ist velotauglich auszugestalten.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Dritte	Blatt 19	Am Beispiel des Gebiets Thunersee muss ich leider sagen, dass der Sachplan m.E. mit den punktuellen Massnahmen ein Flickwerk ist, anstelle einer durchgehenden Agglo- und Veloroutenplanung, wie sie für eine sichere und zukunftsfähige Velo-Mobilität notwendig wäre. Er erfüllt «attraktive und sichere Wegnetze» (gem. «1.3 Einbettung...» Seite 11 SP) so nicht. 1. Notwendige Massnahmen zur Förderung des Alltags-Veloverkehrs im Agglobereich Thun-Oberhofen fehlen (Zielvorgabe gem. Seite 7 SP oben: «Hauptverkehrsstrassen... Hier ist durch ein entsprechendes Betriebs- und Gestaltungskonzept mit verhältnismässigem Aufwand eine Anlage zu schaffen... den Platz verträglich teilen») 2. Massnahmen für die Förderung des Freizeit-/Touristik-Veloverkehrs (gem. «Ausgangslage und Überblick» Seite 6 SP) – sind im vorliegenden Fall Rad-Rundweg rund um den Thunersee faktisch inexistent und nicht vorgesehen. Steckenbeispiele dazu: - Zwischen Thun und Oberhofen fehlt beidseitig eine durchgehende gelbe Radwegmarkierung und/oder Sicherungsmassnahmen entlang der stark befahrenen Hauptstrasse. - Zwischen Oberhofen und Neuhaus fehlt beidseitig eine durchgehende gelbe Radwegmarkierung entlang der Hauptstrasse. - Zwischen Kreisel Neuhaus/Interlaken (Därligenstrasse) und Dorfeingang Därligen führt der Radweg (Veloroute 8/9) ohne Sicherungsmassnahmen entlang der stark befahrenen Hauptstrasse und es fehlt sogar streckenweise die gelbe Radwegmarkierung. - Zwischen Dorfausgang Därligen und Dorfeingang Leissigen führt der Radweg (Veloroute 8/9) ohne Sicherungsmassnahmen entlang der stark befahrenen Hauptstrasse. - Zwischen Güetital/Faulensee und Dorfausgang Spiez (Veloroute 8/9) fehlt beidseitig eine durchgehende gelbe Radwegmarkierung entlang der Hauptstrasse.	<b>K</b>	
Dritte	Blatt 19	Vorschlag (grundsätzlich auch für das gesamte Kantonsstrassennetz anwendbar): Zwischen Thun und Oberhofen ist der Radweg entlang der Hauptstrasse entweder durchgehend auf der Fahrbahn gelb zu markieren und, wo dies bei genügender Trottoirbreite möglich ist, diesen als kombiniert gekennzeichneten Fussgänger/Veloweg auf dem Trottoir separat zu führen (mit den entsprechend begleitenden einfachen baulichen Massnahmen wie Absenkung des Randsteins in Fahrriechung bei Einmündungen).	<b>H</b>	Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird in den RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans.
Gemeinde Uttigen	Blatt 19	Antrag 5: Der Gemeinderat würde es begrüessen, wenn das Problem bei der SBB Brücke vom Kanton proaktiv an die Hand genommen würde um die erwähnten Radwege attraktiver zu machen.	<b>H</b>	
Gemeinde Seftigen	Blatt 19	Anbei erhalten Sie unsere Stellungnahme, die wir im April 2019 an die Geschäftsstelle des Entwicklungsraums Thun gerichtet haben. Die Massnahme A05 «Schulweg Seftigen-Gürbmatt» betrachten wir als erfüllt, nachdem das Kant. Tiefbauamt die Umsetzung von Massnahmen auf dem Streckenabschnitt Loueli (Seftigen) - Kreisel Gürbmatt zugesichert hat. Die Massnahme sieht vor, die Mittellinie auszuradiieren und beidseitig der Strasse sandfarbige Bänder aufzumalen. Die Arbeiten sollen noch diesen Herbst ausgeführt werden.	<b>K</b>	
Gemeinde Riggisberg	Blatt 19	Der Gemeinderat Riggisberg hat die Unterlagen geprüft und ist mit den Anpassungen und Aktualisierungen einverstanden.	<b>V</b>	
Gemeinde Uetendorf	Blatt 19	Den neu vorgesehenen Korridoren für die Prüfung von Vorrangrouten begrüessen wir sehr. Es ist wichtig, dass der Veloverkehr weiter gestärkt und die Routen ausgebaut werden. Es ist erfreulich, dass der Fuss- und Veloverkehr koordiniert und als tragendes Element dargestellt werden. Die Einwohnergemeinde Uetendorf ist mit den vorliegenden Anpassungen des Sachplans Veloverkehr einverstanden und hat keine Einwände oder Ergänzungen einzubringen.	<b>V</b>	
Gemeinde Kiesen	Blatt 19	4.2 Lokale Velolandrouten: Der geplanten Velolandroute über den Aareuferweg lehnen wir ab. Dieser Weg sollte hauptsächlich den zu Fuss gehenden Personen zur Verfügung stehen. Die heutige gemischte Nutzung des Uferweges weist schon jetzt einiges Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden auf. Der schmale Uferweg eignet sich nicht für den Veloverkehr. Das Velofahren auf dem Uferweg sollte nicht noch gefördert und als spezielle Route attraktiver gemacht werden. Für die Velofahrenden stehen genügend andere Wege im Aaretal zur Verfügung.	<b>N</b>	Bei der angesprochenen Route handelt es sich um eine geplante Route gemäss der Velonetzplanung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Diese ist im Sachplan lediglich informativ dargestellt.
Gemeinde Seftigen	Blatt 19	A05 Schulweg Seftigen - Gürbmatt: Täglich fahren rund 45 Schüler von Seftigen 2 bis 4 x pro Schultag die Strecke Seftigen-Wattenwil ins Oberstufenzentrum. Mit Priorität „hoch“ sehen wir unser Bedürfnis zeitlich richtig dargestellt, mit weite-	<b>H</b>	Das Anliegen wurde dem TBA-OIK II mitgeteilt.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		ren Massnahmen die Sicherheit zu erhöhen. Entsprechend sind wir mit der Umsetzung von Massnahmen zwischen 2028 - 2031 nicht einverstanden. Wir schlagen vor, mögliche Verbesserungsmöglichkeiten wie vorbesprochen im 2019 anzugehen. Als Grundlage werden wir im Mai 2019 Geschwindigkeitsmessungen zur Verfügung stellen können. Gerne warten wir auf eine Kontaktaufnahme, um zusammen mit der Gemeinde Gurzelen das Thema besprechen zu können.		
Gemeinde Amsoldingen	Blatt 19	Unsere Mitwirkung bezieht sich auf die Kantonsstrasse zwischen Amsoldingen und Thierachern (Blatt 19 Sachplan, siehe Beilage). Wir bitten um Prüfung eines Ausbaus der Steghaltenstrasse mit einem zusätzlichen Veloweg. Begründung: Bei dieser Kantonsstrasse zwischen Amsoldingen und Thierachern handelt es sich um eine vielbefahrene Strasse, welche in der 80-er Zone liegt. Die Kantonsstrasse dient auch als Schulweg für Schüler / Innen, welche zwangsmässig die 5. Klasse bis 9. Klasse in Thierachern besuchen (Amsoldingen besitzt nur noch einen Kindergarten und die 1. - 4. Klasse). Weiter besteht aufgrund der zu schmalen Strassenbreite auch keine gelbe Velostreifenmarkierung, welche der Sicherheit der Velofahrenden dienen würde.	H	Der beschriebene Abschnitt der Kantonsstrasse zwischen Amsoldingen und Thierachern ist als Basisnetz im Sachplan enthalten. Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird im RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans.
Gemeinde Jaberg	Blatt 19	Im Weiteren hat unsere Gemeindepräsidentin im Rahmen eines Workshops «Echoraum Sektor Südost RGSK 2021» der Regionalkonferenz Bern-Mittelland deponiert, dass eine Alltagsroute durch Jaberg aufgenommen werden sollte und in diesem Zusammenhang in einem Massnahmenplan die Prüfung der Verkehrssicherheit angegangen wird. In Jaberg, für den motorisierten Verkehr als Zubringer ausgeschildert, kommt es mit dem zunehmenden E-Bike-Verkehr, der eine einfache Querung vom Kiesen/Aaretal ins Gürbetal erlaubt und der nicht durch den Jabergtunnel geleitet werden kann, oftmals zu gefährlichen Situationen.	B	Die Linienführung des Alltagsverkehrs wird angepasst.
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Blatt 19	- Mühlethurnen - Burgistein, A2 nicht aufgenommen, Verbindung Mühlethurnen - Kirchdorf aufgenommen	Nb	Die Freizeitroute bleibt entlang der Gürbe (kein Hartbelag möglich).
Stadt Thun	Blatt 19	Wir weisen darauf hin, dass die Massnahme «Aarequerung Scherzligen» im Rahmen des AP 4 überprüft wird.	H	
Stadt Thun	Blatt 19	Weiter ist es uns ein Anliegen, auf den noch hängigen Entscheid zur Wirkung der Fussgängerzone in der Thuner Altstadt und den dadurch allenfalls entstehenden Widerspruch zum vorliegenden Kantonalen Sachplan Veloverkehr hinzuweisen. Dieser scheidet nämlich in der Altstadt (Bälliz-Mühlebrücke-Mühlepassage-Hauptgasse) eine Freizeitroute aus. Am 4. April 2019 hat der Regierungsstatthalter im Rahmen seines Beschwerde-Entscheids zur Fussgängerzone ein allgemeines Fahrverbot für die Altstadt verfügt, welches auch für den Veloverkehr gelten soll. Die Stadt Thun hat diesen Entscheid angefochten, weil sie der Ansicht ist, dass der Veloverkehr - zumindest im Schritt-Tempo - auch in der Fussgängerzone möglich sein soll, wie es auch der vorliegende kantonale Sachplan Veloverkehr vorsieht.	H	Wird im Sachplan ggf. nachgeführt, wenn über die Beschwerde entschieden ist.
Gemeinde Kiesen	Blatt 19, Anp. 33	4.3 Anpassungen einzelner Routen, Nr. 33 Kiesen, Uttigen: Gegen die neue "Verbindung Kiesen-Uttigen und Anbindung Bahnhof Kiesen über Gemeindestrasse" haben wir nichts einzuwenden. Eine Verlängerung Richtung Wichtrach über den bestehenden Aareuferweg wird gemäss Ausführungen zu Punkt 4.2 abgelehnt.	V	
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Blatt 19, Anp. 33, 34	Erläuterungen S. 6, Kap. 4.3: Anpassung einzelner Routen: Nr. 33 und 34 sind mit Forstdienst zu bereinigen.	H	Es handelt sich um bestehende Routen. Bei der Erneuerung der Signalisation sind die Waldeigentümer beizuziehen. Die Anpassung der Routen ist mit den Gemeinden und den Fachstellen zu klären.
Gemeinde Uttigen	Blatt 19, Anp. 33, 34	Gemäss den Erläuterungen zum Sachplan Veloverkehr ist die Gemeinde Uttigen von zwei Massnahmen (Nr. 33 und 34) direkt betroffen. Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Kanton die Velorouten von und nach Heimberg und Kiesen via SBB-Brücke aufgenommen hat, was grundsätzlich richtig ist und den Bedürfnissen und effektiven Gegebenheiten entspricht.	V	
Gemeinde Heimberg	Blatt 19, Anp. 33, 34, Obj. 01	Im Sachplan Bericht ist gemäss <i>Anhang 1.1 Objektliste Netzlücken Alltagsverkehr</i> mit dem <i>Objekt Nr. 01 Korridor</i> die Schliessung einer Netzlücke vorgesehen. Diese bezieht sich auf die Veloland-Routen mit den Nrn. 8 und 64. Des Weiteren ist gemäss <i>Anhang 1.2 Objektliste Routenoptimierung (Freizeitverkehr)</i> für die Route Nr. 8 eine verbesserte Routenführung vorgesehen. Diese Anpassungsvorschläge sind zu den Nrn. 33 und 34 in den separaten Erläuterungen im Kapitel 4.3 <i>Anpassung einzelner Routen</i> ebenfalls aufgeführt. Prinzipiell lässt sich sagen, dass die Gemeinde Heimberg die Schliessung von Netzlücken und die Attraktivitätssteigerung der Routenführungen sehr begrüsst. Jedoch möchten wir anmerken, dass die Routenführung der Route Nr. 64 über die SBB Brücke zwischen Uttigen und Kiesen eher unattraktiv	B	Ein neuer Aaresteg wird als physische Netzlücke in den Sachplan aufgenommen (Zuständigkeit Gemeinden). Dieser ersetzt die neu vorgesehene Alltagsroute entlang des Ostufers der Aare zwischen SBB-Brücke und Heimberg. Die Linienführung insbesondere auf der Westseite der Aare ist gemeinsam mit der Gemeinde Uttigen im Rahmen der Umsetzung zu überprüfen.



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		<p>ist und sicher nicht der gewünschten Zielsetzung entspricht. Deswegen möchten wir die Anpassung der Routenführung der Route Nr. 64 über einen neuen Aaresteg beantragen. Unsere Vorschläge dazu sowie unsere Begründung können Sie dem Dokument im Anhang entnehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die bestehende Querung an der SBB Brücke ist unattraktiv, da kein Kreuzen möglich ist (selbst das Kreuzen von Velos mit Wanderern ist sehr beengt).</li> <li>- Die Routen 8 und 64 können parallel entlang dem östlichen Aareufer bis zum neuen Aaresteg Heimberg-Uttigen geführt werden. Es ergibt sich damit nur eine Aare-Querung</li> <li>- Route Nr. 64 könnte neu durch den Wald entlang der armasuisse und der BG Uttigen geführt werden (Strasse mit Belag, attraktive Wegführung durch Waldgebiet)</li> <li>- auf Seite Heimberg entsteht mit der Umsetzung der geplanten Aareaufweitung ein attraktives Naherholungsgebiet, welches so mit dem Velo besser erschlossen werden kann</li> <li>- Anbindung von Heimberg an die SBB Linie Bern - Thun in Uttigen</li> <li>- Anbindung Uttigen an die Freizeit Infrastrukturen in Heimberg wie Sportzentrum</li> <li>- Anbindung Uttigen an die BLS Linie Thun - Burgdorf</li> </ul>		
Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Naturförderung	Blatt 19, Anp. 34, Obj. 67	Nr. 34: Eventuell betroffene Naturwerte: - (Lücke 68?)	<b>B</b>	In der Sachplankarte wird die Objektnummer bei der SBB-Brücke an die Objektliste in Anhang 1.1 (Nr. 67) angepasst.
Entwicklungsraum Thun ERT	Blatt 19, Anp. 34, Obj. 67	Der ERT stellt fest, dass das Objekt 169 gestrichen und dafür das Objekt 67 (welches sich auf dem Atlasblatt 19 und nicht 12 befindet) aufgenommen wurde (Nummerierung stimmt nicht mit dem Atlasblatt 19 überein), weil die Route nun auch als Alltagsverkehr gilt. Wie korrekterweise dargestellt wird, handelt es sich um eine Gemeindestrasse mit kantonaler Netzfunktion als Hauptverbindung. Der ERT beantragt, dass für das Objekt 67 - wie es bisher auch für das Objekt 169 festgehalten wurde - die Verbreiterung der LV-Brücke in Koordination mit dem Ausbau der Bahnbrücke (SBB) unter der Unterstützung des TBA zu erfolgen hat, so wie es in der regionalen Velonetzplanung des ERT für die Massnahme A18 festgehalten ist.	<b>B</b>	Durch die Aufnahme der Uttigenbrücke in das Veloalltagsnetz wird die Routenoptimierung Nr. 169 neu als qualitative Netzlücke Nr. 67 geführt. Entsprechend liegt die Zuständigkeit weiterhin beim Kanton (Liste im Anhang 1.1 und Sachplankarte werden korrigiert). In der Sachplankarte wird die Objektnummer bei der SBB-Brücke an die Objektliste in Anhang 1.1 (Nr. 67) angepasst.
Gemeinde Uttigen	Blatt 19, Anp. 34, Obj. 67	<p>Seitens Gemeinde Uttigen wurde bereits mehrfach darauf hingewiesen und es müsste unseres Erachtens auch dem Kanton klar sein, dass die SBB-Brücke ein Nadelöhr für Velofahrer darstellt. Einerseits müssen die Fahrräder geschoben werden, andererseits ist ein Kreuzen nicht einmal zu Fuss mit einem Velo ohne Probleme möglich. Deshalb ist der Gemeinderat erstaunt, dass der Kanton nun mit dem Objekt 67 (welche im Planausschnitt Blatt 19 als Nr. 68 eingetragen ist) neu die Gemeinde dafür als zuständig erklären möchte. Damit ist der Gemeinderat Uttigen nicht einverstanden. Einer Erklärung bedarf die Tatsache, dass Objekt Nr. 169 gestrichen werden soll. Die betroffenen Routen sind weiterhin als kantonaler Radweg (analog der Definition in Nr. 169) zu bezeichnen und in der Verantwortung beim Kanton Bern (auch in finanzieller Hinsicht) zu belassen. Gerade der Bereich der SBB-Brücke ist ein wichtiger Knotenpunkt für den Veloverkehr, welcher von übergeordnetem Interesse ist.</p> <p>Antrag 1: Die im Plan bezeichnete Nummer 68 muss mit der Objektliste (Nr. 67) übereinstimmen.</p> <p>Antrag 2: Der Gemeinderat ist mit den Beschreibungen der Anpassungen Nr. 33 und Nr. 34 (grün) grundsätzlich einverstanden.</p> <p>Antrag 3: Der Gemeinderat verlangt von den zuständigen Stellen eine Erklärung, weshalb Objekt Nr. 169 gestrichen werden soll.</p> <p>Antrag 4: Der Gemeinderat lehnt die Federführung (und damit Kostentragung) der Massnahmen Nr. 67 klar ab. Die Routen sind auch als Alltagsrouten weiterhin als kantonale Radwege zu bezeichnen, wie dies im Objekt Nr. 169 dargestellt ist. Aus Sicht des Gemeinderats ist die Strecke als Hauptverbindungsachse zu klassieren. Eine anderweitige, attraktivere Route ist nicht möglich.</p>	<b>B</b>	Durch die Aufnahme der Uttigenbrücke in das Veloalltagsnetz wird die Routenoptimierung Nr. 169 neu als qualitative Netzlücke Nr. 67 geführt. Entsprechend liegt die Zuständigkeit weiterhin beim Kanton (Liste im Anhang 1.1 und Sachplankarte werden korrigiert). In der Sachplankarte wird die Objektnummer bei der SBB-Brücke an die Objektliste in Anhang 1.1 (Nr. 67) angepasst.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton	Blatt 19, Anp. 34, Obj. 67	<p>Anmerkung: Wir stellen fest, dass einige Objekte mit sehr knappen Begründungen aus den Objektlisten entfernt werden sollen. Nicht alle Begründungen sind für uns nachvollziehbar. Siehe auch konkretes Beispiel zu Objekt Nr. 169.</p> <p>Antrag: Das Objekt Nr. 169 ist bis zur Realisation der geplanten Brückenerweiterung im Objektteil zu belassen. Es ist unbestritten, dass die Uttigenbrücke für den Veloverkehr dringend verbreitert werden muss und die Federführung für die</p>	<b>K</b>	Durch die Aufnahme der Uttigenbrücke in das Veloalltagsnetz wird die Routenoptimierung Nr. 169 neu als qualitative Netzlücke Nr. 67 geführt. Entsprechend liegt die Zuständigkeit weiterhin beim Kanton (Liste im Anhang 1.1 und Sach-

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Bern		Realisierung bei der SBB liegt. Gemäss Kartenteil gibt es ein Objekt Nr. 68. Wo ist dieses Objekt im Objektteil zu finden? Aus dem Kartenteil soll hingegen Objekt Nr. 169 entfernt werden. Warum? Das Projekt der Brückenverbreiterung wurde noch gar nicht realisiert!		plankarte werden korrigiert). In der Sachplankarte wird die Objektnummer bei der SBB-Brücke an die Objektliste in Anhang 1.1 (Nr. 67) angepasst.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 19, Obj. 02	Antrag: Verbindung Bern - . . . . . - Mühlethurnen/Lohnstorf - Burgistein Station - . . . . . - Seftigen - Thun / - Wattenwil - Wimmis. Auf dieser Verbindung existiert zwischen Lohnstorf und Burgistein Station eine Netzlücke. Wir beantragen deshalb, den Korridor (Objektliste Nr. 03) Mühlethurnen - Riggisberg - Kaufdorf Richtung Süden bis Burgistein Station zu verlängern.	Nb	Im Perimeter des ehemaligen Korridors 02 wurden im Rahmen der regionalen Velonetzung (Entwicklungsraum Thun) die Linienführung des Alltags- und Freizeitverkehrs sowie die notwendigen Massnahmen (z.Hd. RGSK 2021) definiert.
Gemeinde Seftigen	Blatt 19, Obj. 18	A01 Seftigen Thunstrasse: Der Streckenabschnitt wird von rund 8'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV) für die Verbindung Aaretal-Gümbetal verwendet. Aus unserer Sicht soll diese Strecke weiterhin uneingeschränkt vor allem dem motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen. Im Sinne der Entflechtung von Velo und motorisiertem Verkehr schlagen wir die Favorisierung der Route für Velofahrer via Fronholz vor. Allenfalls lassen sich hier mit kleinen Massnahmen Verbesserungen für Velofahrer realisieren. Es ist richtig, dass die Fronholz-Strecke etwas mehr Höhenunterschied als die Thunstrasse-Strecke aufweist. Die Zunahme an Flyer wird diesen Nachteil künftig noch weiter mindern. Der Bau eines Velostreifens wird mit Fr. 2,3 Mio. veranschlagt. Aus unserer Sicht ist die Massnahme unverhältnismässig teuer und wir beantragen auf diesen Ausbau zu verzichten. Die Mittel sollen für verschiedene kleinere Massnahmen in der Region eingesetzt werden.	Nb	Die Thunstrasse ist ein wichtiger Bestandteil der regionalen Veloverbindung Seftigen-Heimberg. Die Schliessung der qualitative Netzlücke Nr. 18 wurde auch in der regionalen Velonetzung des Entwicklungsraums Thun bestätigt und ist im Agglomerationsprogramm (AP) als Kantonsmassnahme enthalten.
Berner Wanderwege	Blatt 19, Obj. 116	Objekt Nr. 116 Eine gemeinsame Routenführung mit dem signalisierten Aareuferweg ist nicht sinnvoll und wir können diesem Vorhaben nicht zustimmen. Die Planung der Veloroute Nr. 8 ist mit den Hochwasserschutzmassnahmen und den Wanderwegen abzustimmen.	H	Im Rahmen des Wasserbauplans sind Velofreizeit- und Wanderrouten zu koordinieren.
Entwicklungsraum Thun ERT	Blatt 19, 20, 24, 25	Anträge zur Aufnahme in den SVV gemäss regionaler Velonetzung ERT: Als informative Darstellung im SVV aufnehmen: - Veloroute auf der Scheibenstrasse-Gewerbstrasse-Zwingliweg entlang den Geleisen in Thun bis ins Schwäbis-Quartier. - Veloroute zwischen Heimeneegg und der Haltestelle Heimenschwand, Kuhstelle auf der Rohrimoosstrasse. - Veloroute zwischen Badhus und Heimeneegg auf der Strasse Höh-Wytenbachstutz. - Veloroute auf der Strasse Allmend in Unterlangeneegg - Veloroute zwischen Mettlen und Längmoos (Mettlenbachstrasse) in Wattenwil. - Veloroute auf der Zwergartenstrasse-Hofuri-Staubacker-Brunnenmatte-Maurersweide-Ebenengässli in Aeschi bei Spiez (knapp 3 km). - Veloroute auf der Strasse Reichenbach in Därstetten (Übergang auf Velolandroute Nr. 9). - Veloroute auf der Steinigasse in Erlenbach i.S. - Veloroute auf der Strasse Dorf in Erlenbach i.S.	B	
Entwicklungsraum Thun ERT	Blatt 19, 20, 25	Anträge zur Aufnahme in den SVV gemäss regionaler Velonetzung ERT: Als wichtige Alltagsrouten auf Gemeindestrasse mit kantonaler Netzfunktion im SVV aufnehmen: - Veloroute auf der Homburgstrasse in Steffisburg im Agglomerationsraum Thun. - Veloroute auf der Mittelstrasse im Schwäbis Quartier in Steffisburg im Agglomerationsraum Thun. - Veloroute auf der Allmendstrasse in Uetendorf im Agglomerationsraum Thun. Diese Achse ist als Alltagsroute insofern wichtig, dass auf dieser Strecke die Mehrzweckhalle Bach liegt, die vom Dorfzentrum und dem Quartier in Allmend (Uetendorf) aus angefahren wird. - Veloroute auf der Dorfstrasse in Sigriswil, um die Lücke zur Velolandroute Nr. 61 zu schliessen. - Veloroute auf der Schösslistrasse in Spiez Bucht im Agglomerationsraum Thun. Diese Achse dient der direkten Anbindung an den Bahnhof Spiez von der Oberlandstrasse aus. - Veloroute auf der Glütschstrasse in Reutigen. Sie dient als Ergänzung zur bestehenden Hauptverbindung und dem Basisnetz auf Kantonsstrasse.	B	
Dritte	Blatt 19, 24, 25	Ganzheitliches Konzept und Umsetzung am Beispiel Thun-Oberhofen sowie Radrundweg Thunersee wären wünschenswert.	K	

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Dritte	Blatt 19, 25	Zwischen Oberhofen und Neuhaus ist der Radweg entlang der Hauptstrasse zumindest seeseitig entweder durchgehend gelb zu markieren und, wo dies bei genügender Trottoirbreite möglich ist, diesen als kombiniert gekennzeichneten Fussgänger/Veloweg auf dem Trottoir separat zu führen (mit den entsprechend begleitenden einfachen baulichen Massnahmen wie Absenkung des Randsteins in Fahrrichtung bei Einmündungen).	<b>H</b>	Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird in den RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans.
Entwicklungsraum Thun ERT	Blatt 20	Anträge zur Aufnahme in den SVV gemäss regionaler Velonetzplanung ERT: Als wichtige Alltagsrouten auf Gemeindestrasse mit kantonaler Netzfunktion im SVV aufnehmen: - Veloroute auf der Bösenzelgweg in Sigriswil, um die Lücke zwischen den beiden Freizeitrouten zu schliessen. Es handelt sich hierbei um eine wichtige Verbindungsachse für den Ortsteil Schwanden ins Dorfzentrum von Sigriswil. Ausserdem wird die Strecke von Schülern benutzt, die in Schwanden oder Tschingel zur Schule gehen.	<b>B</b>	Teilweise berücksichtigt: Aufnahme als informativer Inhalt, da Verknüpfung der Freizeitrouten in Ringoldswil erfolgt.
Pro Simmental	Blatt 23, 24, Obj. 172	Veloroute Weissenburg - Boltigen: Gemäss dem Sachplan Veloverkehr weisen qualitative Netzlücken auf Verbindungen hin, welche heute so beschaffen sind, dass eine grosse Zahl der Velofahrenden von ihrer Benützung abgehalten wird. Wir hören immer wieder von unseren Mitgliedern, dass sie die Strecke zwischen Weissenburg und Boltigen nicht befahren, weil diese ungewöhnlich viele Steigungen aufweist. Wir beantragen hiermit, dass die Strecke als Netzlücke aufgenommen wird. Sie ist durch Verbesserungen der Streckenführung für Velofahrende attraktiv zu machen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Anliegens.	<b>Nb</b>	Das Ausweisen von qualitativen Netzlücken ist nur für Streckenabschnitte vorgesehen, welche extrem stark von der Velonutzung abhalten. Die bestehende Routenoptimierung Nr. 172 greift das geäusserte Anliegen in Bezug auf die Freizeitroute bereits auf.
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 23, 24, Obj. 172	Antrag: Die bestehende Velolandroute zwischen Weissenburg und Boltigen ist als qualitative Netzlücke aufzuführen. Der Streckenabschnitt zwischen Weissenburg und Boltigen weist dermassen viele Steigungen auf, dass er eine grosse Anzahl Velofahrende hindert, diesen Abschnitt bzw. sogar die Simmentalroute zu befahren.	<b>Nb</b>	Das Ausweisen von qualitativen Netzlücken ist nur für Streckenabschnitte vorgesehen, welche extrem stark von der Velonutzung abhalten. Die bestehende Routenoptimierung Nr. 172 greift das geäusserte Anliegen in Bezug auf die Freizeitroute bereits auf.
Entwicklungsraum Thun ERT	Blatt 24	Aufnahme der weiteren regionalen Freizeitrouten gemäss regionaler Velonetzplanung in Diemtigen, welche das bestehende Freizeitrouthenetz von SchweizMobil ergänzen.	<b>B</b>	Teilweise berücksichtigt: Kantonale Netzfunktion haben nur mit SchweizMobil koordinierte Routen. Die übrigen signalisierten Routen werden als "Velorouten anderer Träger" dargestellt.
Gemeinde Diemtigen	Blatt 24	Nach Beantwortung einer Frage der Gemeinde Diemtigen bezüglich Burgholz durch das TBA DLZ wird auf eine Mitwirkungseingabe verzichtet.	<b>V</b>	
Gemeinde Spiez	Blatt 24	Aufnahme in SVV: Spiez, Seestrasse und Schachenstrasse: Alltagsrouten für Einheimische (Einkaufsmöglichkeiten); sind aber auch touristische und Freizeit-Routen (u.a. E-Bike, Zugang Frei- und Seebad); Verbindung Bucht/Schiffplände zur Oberlandstrasse (Kantonsstrasse) und führen in den Agglomerationsraum Thun.	<b>B</b>	Aufnahme als informativer Inhalt, da keine kantonale Netzfunktion gegeben ist.
Gemeinde Spiez	Blatt 24	Aufnahme in SVV: Spiez, Schösslistrasse: Wichtige Verbindung zwischen der Oberlandstrasse und Bahnhofstrasse. Diese Achse dient der direkten Anbindung zum Bahnhof (oder See) und führt zudem in den Agglomerationsraum Thun.	<b>B</b>	Die Alltagsroute mit kant. Netzfunktion (Basisnetz) wird ergänzt.
Gemeinde Spiez	Blatt 24	Krattigstrasse (Hauptverbindungsstrasse zwischen Spiez und Krattigen): - Der Strassenabschnitt ab Bahnhof Spiez/Niesenbrücke bis zum Altersheim Eigen, welcher sich im Innerortsbereich von Spiez befindet, wird von Schülerinnen und Schülern (Schulweg), von Pendlern (auch von Krattigen und z.T. von Hondrich) stark frequentiert. Zudem benützen viele Rennvelofahrer (Gümmeler) die Krattigstrasse als „regionale“ Freizeitroute (Spiez-Krattigen-Aeschi oder rund um den Thunersee als Alternative zur Seeroute). - Zwischen der Gewerbezone Leimern und dem Gebiet Salzbrunnen (Brücke über die Autostrasse) steigt die Strasse relativ stark. In diesem Bereich sind bergwärts bauliche Massnahmen wie eine Verbreiterung des Strassenraumes angebracht. - Es fehlen zudem Radstreifen. Die Markierung einer Kernfahrbahn mit Radstreifen ist angeblich nicht möglich. Es ist zu prüfen, ob wenigstens ein Fahrradstreifen angebracht werden könnte.	<b>H</b>	Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird im RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans.
Gemeinde Spiez	Blatt 24	Simmentalstrasse: Auf der Simmentalstrasse wurde im Bereich der Einmündung in das Neumattenquartier der Unfall-schwerpunkt behandelt bzw. festgehalten. Die Situation wird durch die geplante Vermischung des Fuss- und Radweges beim Strassenausbau (kantonales Strassenprojekt) und im Zusammenhang mit der Überbauung „Uech“ verschärft.	<b>K</b>	Im Rahmen des Projektes mit dem TBA-OIK I zu diskutieren. Das Vorprojekt verfolgt einen Lösungsansatz mit Trennung von Fuss- und Veloverkehr (Radstreifen wo möglich, Trottoir ohne Veloverkehr).

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Gemeinde Spiez	Blatt 24	Wichtige Alltagsrouten auf Gemeindestrassen mit kantonaler Netzfunktion: Wir beantragen folgende Alltagsrouten im SVV aufzunehmen: Faulensee, Schüpfgasse (Angerngebiet) - Jolanda <=> ERT: Angernstrasse?: Die Schüpfgasse dient als Verbindung zwischen Krattigen, dem Angerngebiet und dem Bahnhof Spiez und führt in den Agglomerationsraum Thun. Zu gegebener Zeit kann diese Verbindung via Kapellenstrasse optimiert werden. Diese Verbindung (Alltags- wie Freizeitroute) kann als Alternative zur Alltagsroute der Krattigstrasse benützt werden.	Nb	Nach Koordination zwischen den Gemeinden Spiez und Krattigen und Antrag an den Kanton könnte die Schüpfgasse als Alternative zur Kantonsstrasse bei der nächsten Nachführung des Sachplans ergänzt werden.
Gemeinde Spiez	Blatt 24	Aufnahme in SVV: Spiez, Spiezbergstrasse: Veloroute in Spiez im Agglomerationsraum Thun. An der Spiezbergstrasse befindet sich das Schulzentrum mit rund 600 Schülerinnen und Schülern. Die Strecke wird von allen Oberstufenschülerinnen und Schülern der Gemeinde Spiez inkl. Bäuerten frequentiert oder auch aus dem Spiezmoos- wie Spiezbergquartier für ins Dorfzentrum (Einkaufsmöglichkeiten).	B	Teilweise berücksichtigt: Aufnahme als informativer Inhalt, da keine kantonale Netzfunktion gegeben ist.
Gemeinde Wimmis	Blatt 24, Obj. 13	Änderung Nummer 13 auf der Velolandroute 9 im Bereich Lattigen, Spiez: Die Gemeinde Wimmis begrüsst es sehr, dass der besagte Teil mit einer Parallelführung entlang der BLS Strecke optimiert werden soll. Könnte diese Linienführung durchgeführt werden, würde einerseits die Strecke zum besseren Gebrauch verkürzt, andererseits würde die Sicherheit erhöht, da sie nicht mehr entlang den Parkplätzen und Ein-/Ausfahrten entlang des Labors Spiez und der Sportanlagen, wo viele Kraftfahrzeuge rangieren, vorbeiführt. Die Erstellung der Veloroute durch das Simmental war mit dem Teilstück unter der Autobahnbrücke Gemeinde Wimmis/Spiez sehr aufwändig. Durch diese Optimierung würde diese noch benutzerfreundlicher und würde somit auch mehr verwendet.	V	
Entwicklungsraum Thun ERT	Blatt 24 (Gesigenweg)	Anträge zur Aufnahme in den SVV gemäss regionaler Velonetzplanung ERT: Als wichtige Alltagsrouten auf Gemeindestrasse mit kantonaler Netzfunktion im SVV aufnehmen: - Veloroute vom Gesigenweg auf die Kantonsstrasse (Thunstrasse) in Spiez im Agglomerationsraum Thun. Dafür kann im SVV die Alltagsroute auf der Strasse Dürrenbühlweg gelöscht werden.	Nb	Das Linksabbiegen resp. Linkseinmünden von resp. auf die Kantonsstrasse ist durch die vorhandene Abbiegehilfe am Knoten Dürrenbühlweg-Thunstrasse sicherer. Diese Route wird beibehalten. Der Gesigenweg wird nicht aufgenommen.
Gemeinde Spiez	Blatt 24 (Gesigenweg)	Aufnahme in SVV: Spiez, Gesigenweg: Veloroute als Querverbindung zur Thunstrasse (Kantonsstrasse); diese führt zudem direkt in den Agglomerationsraum Thun. Entgegen dem Antrag des ERT ist im SVV die bestehende Alltagsroute auf dem Dürrenbühlweg in keinem Fall zu löschen, da es sich um einen offiziellen Veloweg handelt.	Nb	Das Linksabbiegen resp. Linkseinmünden von resp. auf die Kantonsstrasse ist durch die vorhandene Abbiegehilfe am Knoten Dürrenbühlweg-Thunstrasse sicherer. Diese Route wird beibehalten. Der Gesigenweg wird nicht aufgenommen.
Dritte	Blatt 24, 25	Zwischen Gütital/Faulensee und Dorfausgang Spiez ist der Radweg entlang der Hauptstrasse zumindest seeseitig durchgehend gelb zu markieren und, wo dies bei genügender Trottoirbreite möglich ist, diesen als kombiniert gekennzeichneten Fussgänger/Veloweg auf dem Trottoir separat zu führen (mit den entsprechend begleitenden einfachen baulichen Massnahmen wie Absenkung des Randsteins in Fahrriechtung bei Einmündungen).	H	Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird in den RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans.
Entwicklungsraum Thun ERT	Blatt 24, 25	Anträge zur Aufnahme in den SVV gemäss regionaler Velonetzplanung ERT: Als wichtige Alltagsrouten auf Gemeindestrasse mit kantonaler Netzfunktion im SVV aufnehmen: - Veloroute auf der Angernstrasse in Spiez ins Gütital im Agglomerationsraum Thun. Im Gütital leben viele Familien, deren Kinder in Spiez oder Faulensee zur Schule gehen. - Veloroute auf der Seetrasse und Schacherstrasse an die Bucht im Agglomerationsraum Thun, um an die Oberlandstrasse zu gelangen (Einkaufsmöglichkeiten). - Veloroute auf der Spiezbergstrasse in Spiez im Agglomerationsraum Thun. Am Ende findet sich die Schule Längenstein. Die Strecke wird von Schülern stark benutzt oder auch aus dem Quartier, um ins Dorfzentrum (Einkaufsmöglichkeiten) zu gelangen.	B	Aufnahme als informativer Inhalt, da keine kantonale Netzfunktion gegeben ist.
Gemeinde Krattigen	Blatt 24, 25	Wir begrüssen die grundsätzliche Idee, den Veloverkehr mit neuen Elementen (Vorrangrouten etc.) zu stärken. Wir haben die Unterlagen geprüft und halten fest: Wir vermissen Aussagen zur Verbesserung der Anbindung der Gemeinden in unmittelbarer Nähe zu Vorrangrouten und zur Steigerung der Sicherheit auf der Kantonsstrasse Krattigen in Richtung Spiez sowie Krattigen in Richtung Aeschi (und in entgegengesetzter Richtung). Die Kantonsstrasse Krattigen-Aeschi wird als Schulweg und in der Freizeit genutzt, die Kantonsstrasse Krattigen-Spiez als Arbeitsweg, in der Freizeit und für das Einkaufen etc. Alternative Wegführungen z.B. via parallel verlaufende Nebenstrassen sind aus topografischen Gründen für den Veloverkehr nicht geeignet. Gemäss aktuellen Messungen liegt der DTV in Richtung Aeschi knapp unter 3'000.	K	Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird in den RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans. Sie richten sich nach der Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		Die Kantonsstrasse Leissigen-Krattigen-Spiez wird als Umfahrungsroute bei Sperrungen nach Unfällen auf der A8 genutzt (ca. 3 - 5 Mal pro Jahr). Der DTV liegt in der Folge jeweils bei über 17'000. Festzuhalten ist, dass die Frequenzen insgesamt zunehmen sind. Der Fokus ist nicht nur auf die Zentren, sondern auch auf die angrenzenden Gebiete zu richten. Die Stärken des Langsamverkehrs werden im Kurzstreckenbereich bis etwa 15 Minuten, d.h. mit dem Velo bis ca. 5 km und mit dem E-Bike bis etwa 7 km gesehen. Damit sollten keine Gemeindegrenzen geschaffen, sondern „Einzugsgebiete“ von rund 5 km zum Beispiel vom Bahnhof Spiez in die Planung einbezogen werden. Mit sicheren Langsamverkehrsrouten für den Alltagsverkehr würden die beiden relativ kurzen Routen sowohl nach Aeschi als auch nach Spiez bedeutend an Attraktivität gewinnen. Die Standards für Kantonsstrassen sind zeitgemässen Bedürfnissen anzupassen. Der Sicherheit ist angemessene Beachtung zu schenken. Wir bitten Sie, die Stellungnahme in der Planung zu berücksichtigen und geeignete Massnahmen vorzusehen.		
Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Naturförderung	Blatt 25, Anp. 37, Obj. 66	Nr. 37: Massnahmen: - (qualitative Lücke)	H	
Amt für Wald, Abteilung Fachdienste und Ressourcen	Blatt 25, Anp. 37, Obj. 66	Route zwischen Leissigen und Interlaken: Waldrechtliche Abklärungen sind erforderlich.	H	Der erwähnte Abschnitt ist als qualitative Netzlücke im Sachplan enthalten und wurde bis zum genannten Kreisel verlängert. Die mit der Motion 097-2018 "Sicherer Veloweg zwischen Interlaken und Leissigen" geforderte Machbarkeitsstudie für eine Verbesserung der Veloverbindung Leissigen-Därligen-Interlaken wird aktuell durch den TBA-OIK I bearbeitet.
BLS Netz AG	Blatt 25, Anp. 37, Obj. 66	Beim Radweg Leissigen-Därligen (Nr. 66) ist die BLS ebenfalls involviert und kann als Koordinationspartner vermerkt werden.	B	Die Ergänzung wird in Anhang 1.1 vorgenommen.
Dritte	Blatt 25, Anp. 37, Obj. 66	Zwischen Kreisel Neuhaus/Interlaken (Därligenstrasse) und Dorfeingang Därligen ist die Markierung des Radwegs entlang der Hauptstrasse zumindest seeseitig zu komplettieren und bei nächster Fahrbahnsanierung mit Sicherungsmassnahmen zu ergänzen	H	Der erwähnte Abschnitt ist als qualitative Netzlücke im Sachplan enthalten und wurde bis zum genannten Kreisel verlängert. Die mit der Motion 097-2018 "Sicherer Veloweg zwischen Interlaken und Leissigen" geforderte Machbarkeitsstudie für eine Verbesserung der Veloverbindung Leissigen-Därligen-Interlaken wird aktuell durch den TBA-OIK I bearbeitet.
Dritte	Blatt 25, Anp. 37, Obj. 66	Zwischen Dorfausgang Därligen und Dorfeingang Leissigen ist der Radweg entlang der Hauptstrasse zumindest seeseitig bei nächster Fahrbahnsanierung mit Sicherungsmassnahmen zu ergänzen.	H	Der erwähnte Abschnitt ist als qualitative Netzlücke im Sachplan enthalten und wurde bis zum genannten Kreisel verlängert. Die mit der Motion 097-2018 "Sicherer Veloweg zwischen Interlaken und Leissigen" geforderte Machbarkeitsstudie für eine Verbesserung der Veloverbindung Leissigen-Därligen-Interlaken wird aktuell durch den TBA-OIK I bearbeitet.
Gemeinde Leissigen	Blatt 25, Anp. 37, Obj. 66	Der Gemeinderat Leissigen hat sich mit den Anpassungen auseinandergesetzt. Grundsätzlich sind wir mit diesen einverstanden. Die Einstufung als neue qualitative Netzlücke der Strecke Leissigen-Därligen/Därligen-Leissigen haben wir zur Kenntnis genommen. In diesem Zusammenhang fordern wir, dass Massnahmen für eine Verbesserung dieser Veloroute geplant und anschliessend auch in Absprache mit den betroffenen Standortgemeinden umgesetzt werden.	H	Der erwähnte Abschnitt ist als qualitative Netzlücke im Sachplan enthalten und wurde bis zum genannten Kreisel verlängert. Die mit der Motion 097-2018 "Sicherer Veloweg zwischen Interlaken und Leissigen" geforderte Machbarkeitsstudie für eine Verbesserung der Veloverbindung Leissigen-Därligen-Interlaken wird aktuell durch den TBA-OIK I bearbeitet.



Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 25, Obj. 112	Antrag: Die Strecke Bönigen-Matten/Interlaken ist als Alltagsverkehr-Netzlücke aufzuführen. Die Netzlücke 112 "Velowanderweg Bönigen Route 8/9" wurde gestrichen, weil die Velowanderroute entlang der Aare verlegt wurde. Alltagsvelofahrende zwischen Bönigen und Matten/Interlaken finden diesen Weg aber unbrauchbar, da er erstens ein langer Umweg ist, zweitens nicht befestigt ist und drittens zu viele Fussgänger_innen anzutreffen sind, was zu Konflikten führt. Die frühere Führung entlang der Unteren Bönigstrasse hat aber auch Probleme, die man dringend lösen müsste. Das lokale Netz von Interlaken nach Bönigen führt über die Untere Bönigstrasse auf der doppelspurigen kantonalen Strasse mit Tempo 60, an das Industriegebiet "Im Moos" vorbei, u.a. einen kantonalen MFKPrüfzentrum, die zwei Recyclingzentren Bodelis, mehrere Bauunternehmen und die BLS-Werkstatt. Die Einwohner_innen Bönigens bekunden besondere Mühe mit der Strecke bei Schnee und Eis. Die Alternative ist die Uferroute für Velowanderer_innen, die im Winter auch nicht geräumt wird. Dies ist eine wichtige Route an das Gymnasium und die Berufsschule BZI sowie die Trainingsanlagen dahinter (Fussball, Unihockey, Leichtathletik) und natürlich das Zentrum Interlakens. Auf einer kurzen Strecke nach dem Kreisverkehr (Landi) aus Interlaken hinaus bis "Im Moos" besteht eine Velospur, aber der Rest der Strecke verfügt über keine Veloinfrastruktur und eine durchgezogene Mittellinie, was den motorisierten Verkehr veranlasst, sehr knapp zu überholen. Es gibt ein kaum benutztes Trottoir entlang der Strecke. Der Antrag wird gestellt, diese Strecke als qualitative Lücke in den Sachplan aufzunehmen. Wir empfehlen eine Zusammenlegung der Velospur und des Trottoirs der Unteren Bönigstrasse auf dem heutigen Trottoir (mit Verbreiterung des Trottoirs wenn nötig) von der Lüttschinnenbrücke bis zum Kreisverkehr "Landi", mit entsprechender sicheren Anbindung an die neue Velowegführung im Kreisverkehr vor dem Landi.	Nb	Das Ausweisen von qualitativen Netzlücken ist nur für Streckenabschnitte vorgesehen, welche extrem stark von der Velonutzung abhalten. Die Umsetzung konkreter Massnahmen wird in den RGSK sowie den jeweiligen Strassenprojekten festgelegt und ist nicht Gegenstand des Sachplans.
Gemeinde Grindelwald	Blatt 25, 26	Der Gemeinderat Grindelwald hat auf Antrag der Bauverwaltung dem Sachplan Veloverkehr zugestimmt. Trotzdem erlauben wir uns, Ihnen die Bemerkungen der Bauverwaltung wie folgt mitzuteilen: „Aus Sicht der Bauverwaltung sind für die Hauptroute Grosse Scheidegg - Dorf - Bodenstrasse - Interlaken, sowie Grund - Brandeggstrasse - Kleine Scheidegg keine Änderungen notwendig. Die Nebenroute via Regenmattenstrasse - Alpweg - Bärgellegg - Grosse Scheidegg ist allenfalls fragwürdig. Mangels Alternative kann die bestehende Route bestehen bleiben. Strassen, welche im Sachplan Veloverkehr aufgenommen sind, sind im Fall von Aus- und Neubauten beitragsberechtigt. Instandstellungen bzw. Instandsetzungsarbeiten sind jedoch von der Beitragsberechtigung ausgenommen“.	N	Die Finanzierung ist in Art. 45-49 sowie 59 des Strassengesetzes geregelt.
Berner Wanderwege	Blatt 26	Gemäss Kapitel 1.5 werden im Sachplan nur die Mountainbikerouten von SchweizMobil informativ dargestellt. Der im Kartenteil enthaltene Mountainbike-Trail Bachalpsee ist hingegen nicht Bestandteil von SchweizMobil.	Nb	Die genannte MTB-Route ist Bestandteil des Netzes von SchweizMobil.
Gemeinde Saanen	Blatt 28	Die Schwierigkeiten des heutigen Verlaufs der Route Nr. 9 (Hauptstrasse Schönried-Saenenmöser / Saanen-Rougemont) wurden mit den Massnahmen Nrn. 114 und 171 erkannt und im Sachplan vor geraumer Zeit festgehalten und bedürfen keiner Anpassungen oder Ergänzung.	V	
Gemeinde St. Stephan	Blatt 28	Die Kantonsstrasse Zweisimmen-Lenk ist schmal und auf dieser Strecke ist das motorisierte Verkehrsaufkommen hoch. Als Alternative für Velofahrer existiert bereits seit rund 40 Jahren abseits der Kantonsstrasse in der Talebene grösstenteils entlang der Simme der nur wenig mit Motorfahrzeugen befahrene Radweg Zweisimmen-Lenk. Wenn irgendwie möglich, benützen die Einheimischen und Touristen anstelle der Kantonsstrasse diesen Radweg. Obwohl der Radweg Zweisimmen-Lenk die Voraussetzungen für eine Veloroute mit kantonalen Netzfunktion für den Alltags- und Freizeitverkehr erfüllt, ist er leider im Sachplan immer noch nur informativ aufgeführt. Nicht zuletzt wegen diesem nur informativen Status muss sich die Gemeinde seit mehreren Jahren mit einem grossen Aufwand für einen adäquaten Ersatz des bestehenden Stegs des Velowegs Zweisimmen-Lenk, der im Zusammenhang mit dem Projekt der Montreux-Berner Oberland Bahn AG (MOB) für die Erneuerung der Zelgbachbrücke auch ersetzt werden muss, wehren (Beilage 2). Nach wie vor ist das Bewilligungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr (BAV) hängig. Wenn der Radweg Zweisimmen-Lenk im Sachplan als Velolandroute enthalten wäre, wäre es nicht zu dieser unerfreulichen und für uns nicht verständlichen Situation, welche die Weiterexistenz des äusserst beliebten Velowegs gefährdet, gekommen.	B	Die Linienführung der nationalen MTB-Route Nr. 1 zwischen Zweisimmen und Lenk stellt auch für den Alltagsverkehr eine attraktive Alternative dar. Im Sachplan wird ein neuer Korridor zur Klärung der Führung des Alltagsverkehrs zwischen Zweisimmen und Lenk aufgenommen. Es wird empfohlen, dass die Region eine entsprechende Planungsmassnahme in das RGSK aufnimmt.
Berner Wanderwege	Blatt 28, Obj. 114	Objekt Nr. 114 Der Verlegung der Velorouten Nr. 9 auf den Wanderweg Schönried - Saanenmöser können wir nicht zustimmen. Über diese Routen führt zudem die SchweizMobil-Route Nr. 447 (Hindernisfreier Weg).	H	Die Koordination mit dem Wanderwegnetz erfolgt im Rahmen der Umsetzung.
Pro Velo Kanton Bern	Blatt 28, Obj. 173	Anmerkung zur Verbindung Zweisimmen - Saanen: Wir empfehlen, dass die Nutzer_innen der Velowanderroute beim Beginn der Steigung unten in Zweisimmen darauf aufmerksam gemacht werden, dass sie via die Velowanderroute eine Steigung von wohl mehr als 20% werden überwinden müssen. Für die Teilstrecke Zweisimmen – Saanenmöser besteht	N	Die Routensignalisation ist nicht Bestandteil des Sachplans Veloverkehr.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Grüne Kanton Bern		eine signalisierte Velowanderroute abseits der Kantonsstrasse. Unter Objekt-Nr. 173 wird hier auf die starke Steigung bei Äbeni Weid (mit Massnahme «Vermeidung starke Steigung») aufmerksam gemacht. Diese kann aktuell allerdings nur vermieden werden indem anstelle der Velowanderroute die Kantonsstrasse benützt wird.		
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Blatt 33	Antrag: Wir beantragen die Verbindung Gsteig - Sanetschpass als Velowanderverbindung in den Plan zu übernehmen. Der wohl attraktivste Alpenübergang Bern - Wallis (insbesondere Wallis Mittelabschnitt) für Velos führt via Sanetschpass. Von Gsteig bis auf die Passhöhe gibt es eine Luftseilbahn, die pro Fahrt 6 Velos mitführen kann. Für Motorfahrzeuge ist die Passhöhe nur vom Rhonetal her zugänglich. Der Tunnel oben auf der Passhöhe ist seit einiger Zeit gut beleuchtet.	<b>Nb</b>	Velowanderrouten sollen durchgängig mit dem Velo befahren werden können.
Dritte	Anhang 1	Die Gemeinden Kirchenthurnen, Mühlethurnen und Lohnstorf werden ab dem nächsten Jahr als fusionierte neue Gemeinde "Thurnen" heissen ( <a href="https://www.muehlethurnen.ch/de/aktuell?showOnly=1979606">https://www.muehlethurnen.ch/de/aktuell?showOnly=1979606</a> ). Dies könnte bereits für die Finalisierung des Sachplans mitberücksichtigt werden.	<b>B</b>	Wird in den Objektlisten berücksichtigt.
Entwicklungsraum Thun ERT	Anhang 1	Im Rahmen der Bearbeitung der regionalen Velonetzung ERT hat die Koordination bezüglich Korridor 1 mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) stattgefunden. Wir stellen fest, dass die Nachführung in den SVV stattgefunden hat und die Routenführung mit kantonaler Netzfunktion übernommen wurde. Die Routenführung stimmt für den ERT und er erachtet somit die Planung für den Korridor 1 als abgeschlossen. Daher beantragt der ERT in Absprache mit der RKBM den Korridor 1 aus der Objektliste 1.1 zu streichen.	<b>B</b>	Aufgrund der Zustimmung der beiden Planungsregionen sowie der betroffenen Gemeinde zur in die Mitwirkung als Anpassung Nr. 33 gegebenen Linienführung des Alltagsverkehrs wird der Korridor 01 aus dem Sachplan entlassen.
Canton de Neuchâtel, Service des ponts et chaussées	Anhang 2 / Annexe 2	Enfin, nous formulons une demande sur le plan de l'organisation de vos consultations. A l'avenir, en cas de consultation sur le réseau cyclable nous proposons, en lieu et place du service de l'aménagement du territoire, de contacter le service spécialisé, à savoir : Service des ponts et chaussées, rue J.-L. Pourtalès 13, 2000 Neuchâtel, 032 889 67 10, service.PontsChaussees@ne.ch	<b>B</b>	Die Korrektur wird vorgenommen. / La correction sera effectuée.
Conseil des affaires francophones de l'arrondissement de Biel/Bienne	Anhang 2 / Annexe 2	Nous vous rendons également attentif au fait que le nom de notre Conseil mentionné à la page 131 du « Plan sectoriel pour le trafic cycliste : adaptation 2019, version pour la procédure de participation » est l'ancien nom du CAF. En effet, suite à l'extension du périmètre d'action de celui-ci le 1 <sup>er</sup> juin 2018, le nom officiel est « Conseil des affaires francophones de l'arrondissement de Biel/Bienne » et non plus « Conseil des affaires francophones du district bilingue de Bienne ».	<b>B</b>	Die Korrektur wird in Anhang 2 des Sachplans vorgenommen. / La correction est effectuée dans l'annexe 2 du plan sectoriel.
Erlach Tourismus	Anhang 2	Der Verein Tourismus Erlach engagiert sich für die Förderung des Tourismus in und um Erlach. Unsere Destination ist sehr beliebt bei Touristen die mit dem Velo um den Bielersee herumfahren oder auf den Campingplätzen ihre Ferien verbringen. Unsere Geschäftsstelle betreibt zudem einen Veloverleih. Ein Ziel unserer Vereinstätigkeit ist die Verbesserung der Situation für Velofahrer in und um Erlach. Wir bitten Sie deshalb um Aufnahme in die Adressatenliste unter Tourismusorganisationen.	<b>B</b>	Die Korrektur wird vorgenommen.
Kanton Wallis, Dienststelle für Raumentwicklung / Canton du Valais, Service du développement territorial	Anhang 2 / Annexe 2	Enfin, nous vous signalons, à titre informatif, que la référence de notre service mentionnée en p.129 est à remplacer par celle indiquée en pied de page.	<b>B</b>	Die Korrektur wird vorgenommen. / La correction sera effectuée.
Entwicklungsraum Thun ERT	Anhang 3	Der ERT nimmt zur Kenntnis, dass das Kapitel 2.5 gelöscht wird. Neu werden Nachführungen nur dann in den SVV aufgenommen, wenn zur vorliegenden Planung oder Studie eine Mitwirkung stattgefunden hat. In diesem Zusammenhang wird im Anhang 3 die Erklärung der Abkürzungen überflüssig.	<b>B</b>	Die Erklärungen sowie die betroffenen Abkürzungen werden aus Anhang 3 entfernt.
Etat de Fribourg, Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions	Anhang 5 / Annexe 5	Nous vous remercions de modifier l'art. 138 de l'annexe 5 (Références des sources et des auteurs) de la manière suivante : Staat Freiburg / Etat de Fribourg : Sachplan Velo, © 2018, Staat Freiburg.	<b>B</b>	Der neuste Datensatz wird berücksichtigt und in Anhang 5 entsprechend vermerkt. / Le jeu de données le plus récent est pris en compte et signalé comme tel à l'annexe 5.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung	Anhang 5	Wir haben die Unterlagen zusammen mit dem Amt für Verkehr und Tiefbau geprüft und haben keine Bemerkungen dazu. Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass auf dem Kantonsgebiet Solothurn kleinere Anpassungen bei den Velorouten vorgenommen wurden (z.B. in der Region Oensingen). Die aktuellen Daten zum Alltagsverkehr und Freizeitnetz erhalten Sie in der Anlage. Wir bitten Sie, diese Informationen in Ihren Plänen zu berücksichtigen.	<b>B</b>	Der neuste Datensatz wird berücksichtigt und in Anhang 5 entsprechend vermerkt.
Dritte	Anhang 6	Die Korridore für Vorrangrouten im Anhang 6 sehen in Bern keinen äusseren Tangentialverbindungen vor. Insbesondere im Osten der Stadt sollten leistungsfähige Routen vorgesehen werden, um die Gemeinden Muri (Gümligen), Ostermundigen und Ittigen zu verbinden. Viele Arbeitswege verlaufen nicht sternförmig ins Stadtzentrum, sondern zwischen den Nachbargemeinden Berns. Mit attraktiven Verbindungen ausserhalb der Stadt, kann der Druck auf die Entwicklung des städtischen Velowegnetzes zudem reduziert werden.	<b>B</b>	Das Potenzial für einen zusätzlichen Korridor zur Prüfung einer Vorrangroute Muri-Gümligen-Ostermundigen-Ittigen ist gegeben.
Dritte	Anhang 6	Die Route von Gümligen-Ostring muss als Vorrangroute klassiert werden, denn sie ist heute teilweise bereits voll mit Veloverkehr ausgelastet und das Überholen teilweise schwierig (im Anhang 6 nicht klar erkennbar).	<b>H</b>	Die genauen Linienführungen der Vorrangrouten werden im Rahmen von Korridorstudien festgelegt.
Gemeinde Worb	Anhang 6	Die Gemeinde Worb stimmt den Änderungen des Sachplans Veloverkehr grundsätzlich zu. Die Verlagerung von MIV auf das Velo kann nur mit genügend attraktiven und sicheren Velorouten gelingen. Es fehlt unserer Ansicht nach jedoch eine Vorrangroute, bzw. ein Korridor, welcher Worb über Boll und Stettlen mit Bern verbindet. Diese Strecke wird regelmässig in beide Richtungen von Berufs- und Alltagsverkehr genutzt. Eine Vorrangroute bietet ein grosses Potential zur Entlastung dieser Achse für den MIV.	<b>H</b>	Zwischen Worb und Bern ist ein Korridor zur Prüfung einer Vorrangroute berücksichtigt, vgl. auch Sachplan Veloverkehr, Anhang 6 der Fassung für die Mitwirkung.
Jura bernois. Bienne (région)	Anhang 6 / Annexe 6	D'une manière générale, nous saluons les modifications de ce plan sectoriel et sa volonté de travailler sur les infrastructures permettant d'encourager les déplacements en vélo électrique pour le trafic quotidien. Des itinéraires prioritaires sont ainsi fixés autour des principales agglomérations du canton. Même avec une densité d'utilisation plus faible, des besoins existent sur certains tronçons dans le Jura bernois. Ces besoins figurent ou seront précisés dans la CRTU, mais il serait pertinent de les faire apparaître déjà dans le plan sectoriel vélo BE en tant que couloirs pour des itinéraires prioritaires. Il s'agit des tronçons suivants : - Rive nord du lac de Bienne (Le Landeron - Bienne) - Moutier et environs (Moutier - Roches - (Delémont) / Moutier - Court) - Tavannes - Tramelan	<b>Nb</b>	Die Einteilung in Basisnetz, Hauptverbindung oder Vorrangroute erfolgt aufgrund der Potenzialanalyse und ist somit objektiv begründbar und im ganzen Kanton vergleichbar. Daran wird festgehalten. / La classification en réseau de base, liaison principale ou itinéraire prioritaire est basée sur l'analyse de potentiel et peut donc être objectivement justifiée et comparée dans tout le canton. Cela est maintenu.
Kanton Aargau	Anhang 6	Seite 141, Anhang 6: Auf dem Kartenblatt sind Korridore für Velovorrangrouten eingezeichnet. Einer dieser Korridore führt in den Kanton Aargau hinein, von Murgenthal nach Rothrist. Auch der Kanton Aargau stellt in dieser Region ausreichend Velopotential fest, um längerfristig eine Velovorzugsroute (wie die Velovorrangrouten im Kanton Aargau genannt werden) in Betracht zu ziehen. Eine frühzeitige Abstimmung zwischen den beiden Kantonen wird angeregt.	<b>H</b>	
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Anhang 6	Antrag: Anhang 6 (Korridore zur Planung von Vorrangrouten) ist in den Kartenteil 5 zu integrieren.	<b>B</b>	
ProVelo Kanton Bern Grüne Kanton Bern	Anhang 6	Antrag: Korridor Vorrangrouten südlich Langenthal bis Madiswil ausdehnen; zusätzlich auch Thörigen/Bleienbach bis Langenthal als Korridor aufnehmen.	<b>Nb</b>	Die Einteilung in Basisnetz, Hauptverbindung oder Vorrangroute erfolgt aufgrund der Potenzialanalyse und ist somit objektiv begründbar. Daran wird festgehalten.
Region Oberaargau	Anhang 6	Ebenfalls begrüßen wir die vier geplanten Korridore für die Velovorrangrouten.	<b>V</b>	
Regionalkonferenz Emmental	Anhang 6	Um den Alltagsveloverkehr entsprechend den Zielen des Sachplans Velo zu fördern, wäre es aus unserer Sicht wünschbar, auf die regionalen Zentralitätsstrukturen bezüglich der Vorrangrouten zu verweisen und die Zentren 3. und 4. Stufen einzuschliessen. Im Falle der Region Emmental wären das Burgdorf und Langnau (3. Stufe), dann in 4. Stufe Bätterkinden/Utzenstorf, Hasle / Rüegsauschachen, Kirchberg / Rütligen-Alchenflüh, Koppigen, Sumiswald. Im Massnahmenblatt RGSK 2, S4-Zentren 4. Stufe steht, dass „bei strategischen Planungen und bei neuen überregionalen und überkommunalen Nutzungen die beschriebene Zentralitätsstruktur zu berücksichtigen sei.“ Wir beantragen, die vorgeschlagenen	<b>Nb</b>	Die Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten wurden nach quantitativen Resultaten aus der Potenzialanalyse festgelegt. Geplante Siedlungsentwicklungen sind darin bereits berücksichtigt.

Absender / Auteur	Thema / Sujet	Anliegen / Demande	Kategorie / Catégorie	Beantwortung / Réponse
		Vorrangrouten entsprechend zu verlängern und zu ergänzen, gerade hinsichtlich einer vorausschauenden Planung und der Nutzung des weiter steigenden Velo-Pendlerpotentials.		
Regionalkonferenz Oberland-Ost	Anhang 6	Wie im Sachplan in Kapitel 3.2.2 festgehalten bilden die Vorrangrouten die höchste Ebene des Veloroutennetzes und liegen in Agglomerationen. Daher beantragen wir, dass die Agglomeration Interlaken gleichermaßen berücksichtigt wird und auch hier die entsprechenden Korridore für Vorrangrouten auszuscheiden sind. Insbesondere die Verbindung Spiez - Interlaken erscheint uns hier im Zusammenhang mit den laufenden Arbeiten prädestiniert für die Ausscheidung eines solchen Korridors. Ebenfalls sollten die Einfallsachsen von den umliegenden Gemeinden nach Interlaken Ost und West aufgenommen werden.	<b>Nb</b>	Für die Bestimmung der Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten wurden im Hinblick auf E-Bikes längere Fahrdistanzen unterlegt und die Velopotenziale zwischen Ortschaften ermittelt. Korridore wurden ausgeschieden, wo das Potenzial auf diesen - sich teils überlagernden - Wunschlinien über 1000 Velofahrten pro Tag liegt und eine Mindestlänge von fünf Kilometern gegeben ist. Auf der Relation Spiez-Interlaken liegt das Velopotenzial unter der definierten Grenze von 1000 Velofahrern pro Tag. Auf anderen Relationen bei Interlaken wird die Mindestlänge von 5 Kilometern unterschritten.
Stadt Biel / Ville de Bienne	Anhang 6 / Annexe 6	Les couloirs actuellement définis pour la planification d'itinéraires prioritaires sur le territoire biennois et environs raccordent uniquement la Ville de Bienne au sud de l'agglomération en direction de Lyss et au nord en direction de Granges. Cette vision fait abstraction des connexions avec la rive nord du lac de Bienne (route de Neuchâtel direction la Neuveville), ainsi qu'avec le pied du Jura direction Frinvillier, Péry, etc. Il est demandé d'ajouter ces deux directions aux couloirs actuellement définis à l'annexe 6, afin de les prendre en compte lors des futures études de faisabilité des itinéraires prioritaires (annexe 1).	<b>N</b>	Die Korridore für die Prüfung von Vorrangrouten wurden aufgrund des Velopotenzials festgelegt. Die beiden zusätzlich vorgeschlagenen Korridore liegen klar unterhalb des für den gesamten Kanton festgelegten Schwellenwerts. / Les couloirs pour l'évaluation d'itinéraires prioritaires ont été définis sur la base du potentiel de trafic cycliste. Les deux couloirs supplémentaires proposés sont bien en dessous du seuil fixé pour l'ensemble du canton.
Stadt Burgdorf	Anhang 6	Wir begrüßen die Festlegung der Korridore für die Velovorrangrouten Richtung Kirchberg, Hindelbank und Oberburg/Hasle. Antrag 1: Die Linienführung ist bereits im Sachplan genauer zu definieren. Die Velovorrangroute Richtung Kirchberg ist über die Ey und die Velovorrangroute Richtung Hindelbank entlang der Eisenbahnstrecke zu führen.	<b>Nb</b>	Die genauen Linienführungen der Vorrangrouten werden im Rahmen von Korridorstudien festgelegt.