

# Alltagsveloroute Worblental

Auswertung der Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 23.08.2018

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Holzikofenweg 22  
Postfach  
3001 Bern

## Inhalt

<b>1 Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>2 Eingegangene Stellungnahmen</b>	<b>5</b>
<b>3 Stellungnahmen und Beantwortung</b>	<b>6</b>
3.1 1. Gesamteindruck des Berichts zur Mitwirkung (Kapitel 1-5, Anhang)	6
3.2 2a. Ist der Variantenfächer aus Ihrer Sicht vollständig? <b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>	
3.3 2b. Ist die Variantenbewertung schlüssig?	21
3.4 3. Sind Sie mit der vorgeschlagenen Bestvariante einverstanden?	30
3.5 4. Sind Sie mit den Empfehlungen für die Freizeitroute einverstanden?	38
3.6 5. Sind für Sie die ausgewiesenen Grobkosten für die Realisierung der Alltagsveloroute nachvollziehbar?	46
3.7 6. Weitere Bemerkungen	51

# 1 Zusammenfassung

Der Bericht zur Planungsstudie Alltagsveloroute Worblental (Stand 16. November 2017) wurde am 19. Oktober 2017 von der Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland zur öffentlichen Mitwirkung freigegeben.

Die öffentliche Mitwirkung fand vom 16. November 2017 bis am 31. Januar 2018 statt.

Die mitwirkenden Personen und Institutionen haben sich eingehend mit der Variantenbeurteilung und der vorgeschlagene „Bestvariante“ für die Wegführung der neuen Alltagsveloroute auseinandergesetzt. Die umfangreichen Rückmeldungen dazu haben die Regionalkonferenz Bern-Mittelland dazu bewogen, die Varianten-Bewertung zu überprüfen und insbesondere auch die Bewertungskriterien zu verbessern. Daraus resultiert ein überarbeiteter Bericht zur Planungsstudie, welcher die revidierte Bewertung der Varianten enthält. Aus dieser geht eine neue „Bestvariante“ hervor. Erfreulicherweise deckt sich das Ergebnis der revidierten Bewertung mit vielen Anliegen aus der Mitwirkung.

## 2 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Institutionen und Personen haben eine Stellungnahme zur Alltagsveloroute Worblental.

Bolligen  
Ostermundigen  
Stettlen  
Vechigen  
Worb

AÖV  
OIK II  
Berner Wanderwege

RBS

Grüne Worb  
Pro Velo Bern  
Pro Velo Bolligen-Ittigen  
SP Worb  
VCS Regionalgruppe Bern

Walter Bisig  
Marin Brand  
Peter Gerber  
Marc Goepferd  
Rolf Kettler  
Ulrich Leibundgut  
Monica Masciadri  
Titus Moser  
Bauernhof Radiesli  
Martin Schmocker  
Cyrill Schneider  
Helmut Segner  
Philippe Seiler  
Christian Stübi

### 3 Stellungnahmen und Beantwortung

#### 1. 1. Ist der Bericht aus Ihrer Sicht verständlich und nachvollziehbar?

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
Bolligen	▶ Ja		x				
Ostermundigen	▶ Ja		x				
Stettlen	▶ Teilweise	▶ Aussagen zu den Benutzern heute und zukünftig fehlen. (Quantität und Herkunft). Dies wäre aber für einen Variantenentscheid wichtig. Die Thematik ist komplex, entsprechend ist eine Mitwirkung für den Bürger wahrscheinlich relativ schwierig!	x	(x)			1 Zur Quantität heutiger Nutzer (Velos auf der Kantonsstrasse) sind keine Grundlagen vorhanden, weshalb auch zur Nutzer-Quantität der neuen Alltagsveloroute keine Aussagen gemacht werden können. Bei der Variantenbeurteilung wurden potenzielle Nutzer im Worblental (zwischen Deisswil und Worb) berücksichtigt. Bei der Überarbeitung der Bewertung wurden die Anteile der Bevölkerung bei der Gewichtung des Kriteriums „Direktheit“ einbezogen.
Vechigen	▶ Ja		x				
Worb	▶ Ja		x				
	▶	▶					
	▶	▶					
AÖV	▶ Ja	▶ Die Situationsanalyse zeigt die bestehenden Schwachstellen und Netzlücken der heutigen Velohaupttroute auf, die aktuell vorwiegend auf der Kantonsstrasse verläuft. Es wird festgehalten, dass attraktive und sichere Veloinfrastrukturen im Mischver-	x				

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				
			Kennnismnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	Antwort
		<p>kehr fast komplett fehlen. Wegverbindungen sollen gemäss Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons für alle Benutzergruppen sicher sein, insbesondere für Schüler. Daher ist die Erarbeitung von Schulwegverbindungen besonders begrüssenswert. In der Gesamtmobilitätsstrategie wird unter dem Kapitel Strategien zum Fuss- und Veloverkehr weiter festgehalten, dass Schwachstellen und Netzlücken gezielt zu beheben sind. Dies wird mit dem vorliegenden Bericht und der präsentierten Bestvariante für die Alltagsveloroute auf nachvollziehbare Weise gemacht.</p> <p>► Das AÖV begrüsst die klare Vorstellung der RKBM, was eine Alltagsveloroute sein soll und die Definition der Anforderungen an die Alltagsveloroute. Weiter begrüssen wir die Prüfung von möglichen Synergien der Alltagsveloroute mit der bestehenden Freizeitroute. Es wird dabei aufgezeigt, weshalb sich die Freizeitroute nicht als Alltagsveloroute eignet, basierend auf den vorangehend definierten Anforderungen an die Alltagsveloroute. Weiter wird auch auf beeinflussende Verkehrsprojekte Bezug genommen. Die Berücksichtigung dieser Projekte ist unserer Ansicht nach massgebend für eine erfolgreiche Umsetzung der Alltagsveloroute.</p>					
OIK II	► Ja	<p>► Formal: Die Karten sind sehr klein und kaum lesbar. Siehe z.B. Abb. 2 auf Seite 8. Es wäre hilfreich, einen Verweis auf die grösseren Karten im Anhang zu ma-</p>		x			2 Die inhaltlichen Karten zur Studie werden innerhalb des Berichts so gross wie möglich dargestellt, Karten, die lediglich Grundlagen dokumentieren (wie die

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		chen oder die Karten direkt im Hauptteil grösser abzubilden.					erwähnte Karte in Abb. 2) werden optimiert bzw. vergrössert zusätzlich im Anhang abgebildet.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Eine präzise Abgrenzung des Studienperimeters fehlt.</li> <li>▶ Seite 9, Projekte OIK II: Erster Abschnitt, letzter Satz, sollte heissen: Als Massnahmen resultierten verschiedene Sanierungsprojekte</li> </ul>		x			3 Der Bearbeitungserimeter der Korridorstudie für die Alltagsveloroute (zwischen Knoten Bernstrasse Deisswil/Radweg und Kreisel Bernstrasse Worb/Bahnhofstrasse/Rubigenstrasse „Migros-Kreisel“ in Worb) wird neu bereits im ersten Kapitel des Berichts erläutert und nicht erst im Kapitel 3.
RBS	▶ Ja		x				
Grüne Worb	▶ Teilweise	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Der Ausbau der Alltagsveloroute im Worblental ist sehr zu begrüssen. Besonders die starke Steigung der Utzlenbergstrasse und der sich in einem sehr schlechten Zustand befindende Feldweg zwischen Stettlen und Deisswil sind für den Alltagsveloverkehr nicht geeignet. Der geplante Ausbau stellt einen wichtigen Baustein zur Förderung des Veloverkehrs und zur Verlagerung des Pendlerverkehrs dar. Wir sind damit einverstanden, dass Alltagsrouten asphaltiert sein müssen. Da diese heut aber zunehmend auch von E-Bikes benutzt werden reichte eine Projektierungsgeschwindigkeit in der Ebene von 25–30 km/h nicht mehr aus und diese muss unbedingt auf 40-45 km/h erhöht werden. Die Alltagsveloroute Worblental ist daher zwingend als Zweirichtungsradweg auf eine Breite von mindestens 4.00 m auszulegen, der ein problemloses Überholen und Kreuzen auch mit Velanhänger ermöglicht. Zudem müssen unbedingt auch</li> </ul>		(x)			4 Die im Bericht erwähnte Projektierungsgeschwindigkeit von 25–30 km/h bezieht sich auf das Grundlegendokument des ASTRA zu „innerörtlichen Velobahnen“. Mit der vorgesehenen Breite der Alltagsveloroute von 4 m sind höhere Geschwindigkeiten realistisch.



Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				
			Kennhinnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	Antwort
		die Anschlüsse an die geplante Route berücksichtigt werden, damit diese als Alltagsveloroute genutzt werden kann. Dies betrifft besonders die Anschlüsse von Deisswil nach Ostermundigen, Bolligen und Ittigen sowie von Stettlen, Boll und in Worb Richtung Enggistien und Dorfzentrum.					
Pro Velo Bern	► Teilweise	► Grundsätzlich begrüsst Pro Velo den Ausbau der Alltagsveloroute im Worblental, sie stellt einen wichtigen Baustein zur Förderung des Veloverkehrs dar. Der Bericht enthält viele gute Ansätze, wobei jedoch einige wichtige Punkte zu wenig ins Zentrum gerückt wurden. Insbesondere ist nur schwer nachvollziehbar, wieso der Planungssperimeter lediglich den Bereich Worb und Deisswil/Steingrübli umfasst. Damit die Veloroute tatsächlich alltagstauglich wird bzw. als Alltagsveloroute genutzt werden kann, darf die Strecke nicht nur von A nach B führen, sondern es müssen auch Anschlüsse an die geplante Route berücksichtigt werden. Hierbei wird insbesondere der Anschluss Deisswil - Bolligen Bahnhof – Ittigen als unabdingbar erachtet. Diese Lücke der direkten Veloverbindung zwischen Deisswil und Bolligen Bahnhof ist schon seit 2004 im Kantonalen Richtplan Velo aufgenommen und immer noch nicht umgesetzt. Ebenso die Anschlüsse in Worb und deren notwendige Verbesserung sollten nicht ausser Acht gelassen werden. Siehe Beilage Bild 00	x			x	5 Hauptbestandteil der Studie ist die Betrachtung des Korridors zwischen Deisswil und Worb. Die regionale Anbindung der Alltagsveloroute wurde nicht vernachlässigt. Sie ist im Bericht thematisiert. Schwachstellen sind dokumentiert und mögliche Massnahmen aufgezeigt.

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				Antwort
			Kennzeichnung	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
Pro Velo Bolligen-Ittigen	► Teilweise	► Eine fachtechnisch sehr gute Studie, leicht lesbar und nachvollziehbar erläutert. Beim zu betrachtenden Perimeter Worblental fehlt jedoch die sichere und flache Veloverbindung ab Station Deisswil zum Bahnhof Bolligen und weiter via Worblentalstrasse nach Ittigen mit den sehr vielen vorhandenen und noch zu erwartenden neuen Arbeitsplätzen (Swisscom, Erweiterung Campus UVEK).	x			x	vgl. Antwort Nr. 5
SP Worb	► Ja	► Der Bericht über die Planungsstudie ist aus unserer Sicht sorgfältig ausgearbeitet, gut verständlich und in weiten Teilen nachvollziehbar. Unsere Vorbehalte bezüglich des Variantenfächers, resp. der Variantenbewertung werden unten aufgeführt. Wir teilen die Erkenntnis, dass die heutige Kantonsstrasse als Alltagsveloroute wenig attraktiv ist und deshalb eine alternative Routenführung nötig ist, um das Velo als Alltagsverkehrsmittel im Worblental zu stärken. Auch unterstützen wir grundsätzlich die Zielsetzung, eine rasch realisierbare Routenwahl zu finden.	x				
VCS Bern	► Ja		x				
Walter Bisig	► Ja	► Es ist fantastisch, dass dem Veloverkehr eine grössere Bedeutung beigemessen wird. Veloverkehr bringt 3 Vorteile gleichzeitig: Entlastung der Strassen und Bahnen von Pendlerverkehr, Verbesserung der Luftqualität und Lärmreduktion sowie Förderung der Gesundheit durch den Einbau von körperlicher Aktivität im Alltag. Die Schaffung von Alltagsvelorouten ist ein	x				

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				
			Kennntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	Antwort
		<p>gutes Mittel zur Förderung des Veloverkehrs, davon bin ich überzeugt. Alltagsvelorouten steigern die Attraktivität und Sicherheit des Veloverkehrs stark. Ich danke Ihnen, dass Sie planen, eine Alltagsveloroute im Worblental erstellen werden, und dass parallel die Freizeitroute 37 verbessert werden soll.</p> <p>► Die Unterlagen sind sehr fundiert ausgearbeitet. Trotzdem möchte ich einige Anregungen machen. Die Schulwegsicherung per Velo /Fussverkehr in Stettlen ist unklar vorgeschlagen. Unter 2.3 steht, dass eine grosse Schwachstell SSR1 besteht. Für den Schulweg müssen die Schüler weiterhin von Osten her das Zentrum von Stettlen durchqueren, da der Weg auf der Alltagsroute auf der Schattseite ein grosser Umweg wäre. Wo dieser Schulweg durchführt, ist unklar. Es steht z.B. "Die Kantonsstrasse ist folglich als Velobasisnetz zu klassieren." Es ist unklar, was dies bedeutet. Den Schülern kann der Mischverkehr nicht zugemutet werden.</p> <p>► Die Netzlücken und Schwachstellen der grossen Steigung der Freizeitroute 37 in und um den Schwandiholzwald sind richtig analysiert. Die vorgeschlagene flachere Führung der Freizeitroute via Hühnerbühlstrasse ist sinnvoll. Für den Schulweg zum Schulhaus Eisengasse Bolligen von Stettlen und Vechigen her ist auch eine noch direktere Route im Tal vorzusehen, wie es im Bericht diskutiert wird.</p>		x			
			x				

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				Antwort
			Kennzeichnung	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
Marin Brand	► Ja		x				
Peter Gerber	► Teilweise	► Es werden keine Erhebungszahlen der bisherigen Nutzer aufgezeigt. Diese würden aus eigener Anschauung (ich sehe wunderbar von meinem Wohnsitz an der Bergackerstrasse über den ganzen Perimeter) sehr gering ausfallen. Das Kosten/Nutzenverhältnis stimmt in keiner Art und Weise.	x				7 Vgl. auch Antwort Nr. 1 Mit der optimierten Routenführung inkl. der nötigen Ausbauarbeiten wird die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel gesteigert. Ziel der Studie ist es – ungeachtet der konkreten heutigen Nutzerzahl – das Worblental für den Veloverkehr besser zu erschliessen und die Attraktivität des Velos als alternatives Verkehrsmittel zu steigern.
Marc Goepferd	► Teilweise	► Wir sind damit einverstanden, dass Alltagsrouten asphaltiert sein müssen. Da diese heute aber zunehmend auch von E-Bikes benutzt werden reicht eine Projektierungsgeschwindigkeit in der Ebene von 25–30 km/h nicht mehr aus und diese muss unbedingt auf 40-45 km/h erhöht werden. Die Alltagsveloroute Worblental ist daher zwingend als Zweirichtungsradschwergeweg auf eine Breite von mindestens 4.00 m auszulegen, der ein problemloses Überholen und Kreuzen auch mit Veloanhänger ermöglicht. Zudem müssen unbedingt auch die Anschlüsse an die geplante Route berücksichtigt werden, damit diese als Alltagsveloroute genutzt werden kann. Dies betrifft besonders die Anschlüsse von Deisswil nach Bolligen und Ittigen sowie von Stettlen, Boll sowie in Worb Richtung Enggistein und Dorfzentrum.		(x)			Vgl. Antwort Nr. 4
Rolf Kettler	► Teilweise	► Ich begrüße den Ausbau der Alltagsveloroute im Worblental und wünsche mir eine rasche Realisie-		(x)			Vgl. Antwort Nr. 4

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				
			Kennnismnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	Antwort
		<p> rung. Besonders die starke Steigung der Utzlenbergstrasse und der sich in einem sehr schlechten Zustand befindende Feldweg zwischen Stettlen und Deisswil sind für den Alltagsveloverkehr nicht geeignet (ich verdrecke mir bei jedem feuchten Wetter Hose, Schuhe, Jacke und Velo!!!). Die Alltagsroute muss asphaltiert sein, nur schon, damit auch Rennvelofahrer nicht mehr die gefährliche Hauptstrasse benützen müssen. Da diese heut aber zunehmend auch von E-Bikes benutzt werden, reicht eine Projektierungsgeschwindigkeit in der Ebene von 25–30 km/h nicht mehr aus. Sie muss unbedingt auf 40-45 km/h erhöht werden. Die Alltagsveloroute Worblental ist zwingend als Zweirichtungsradweg auf eine Breite von mindestens 4.00 m auszulegen, der ein problemloses Überholen und Kreuzen auch mit Veloanhänger ermöglicht. Die breite Variante ist auch nötig, weil realistischlicherweise zu erwarten ist, dass diese Route gleichzeitig von Spaziergängern, Hündelern, Nordic-Walking-Läufern und Personen mit Kinderwagen benutzt werden wird (Signalisation hin oder her!). Zudem müssen unbedingt auch die Anschlüsse an die geplante Route berücksichtigt werden, damit diese als Alltagsveloroute genutzt werden kann. Dies betrifft besonders die Anschlüsse von Deisswil nach Ostermundigen, Bolligen und Ittigen sowie von Stettlen, Boll und in Worb Richtung Enggistein und Dorfzent-</p>					

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		rum.					
Ulrich Leibundgut	► Ja		x				
Monica Masciadri	► Ja	► Die Behebung der im Kapitel 2 aufgeführten Schwachstellen wird im Kapitel 3 zu wenig stringent Rechnung getragen (werden nicht mehr explizit erwähnt). Das erfordert vom Mitwirkenden eine hohes Mass an Eigenleistung, das zu einer Fehlbeurteilung führen kann		x			8 Der Bericht wurde überarbeitet und diesem Hinweis dabei Rechnung getragen.
Titus Moser	► Ja		x				
Bauernhof Radiesli	► Teilweise		x				
Martin Schmocker	► Ja		x				
Cyrrill Schneider	► Teilweise	► Besten Dank für den gut ausgearbeiteten Bericht zur Veloroute Worblental vom 16. November 2017 und für die Gelegenheit zur Mitwirkung. Meine Überlegungen zum Variantenvorschlag finden sie unten. Ich bin zwar ein ganzjähriger und täglicher E-Bike-Pendler zwischen Stettlen und Bern, aber die Variantenwahl wird mich persönlich wohl nur am Rande betreffen, da meine Strecke zwischen Stettlen und Deisswil weiterhin entlang der Kantonsstrasse verlaufen wird.	x				
Helmut Segner	► Ja	► Es wird mehrfach von der „Begleitgruppe“ gesprochen; es wäre für das Verständnis des Berichts hilfreich, wenn die Zusammensetzung der Begleitgruppe bekannt wäre.			(x)		9 Die Zusammenstellung der Begleitgruppe ist auf der 2. Seite des Berichts („Impressum“) dokumentiert.
Philippe Seiler	► Ja		x				
Christian Stübi	► Ja		x				

## 2. 2a. Ist der Variantenfächer aus Ihrer Sicht vollständig?

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntrnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
Bolligen	► Ja		x				
Ostermundigen	► Ja		x				
Stettlen	► Nein	► Aus unserer Sicht fehlen Überlegungen von Kombinationen von Referenzvariante mit der Freizeitveloroute. Eine abgesetzt von den Dorfkernen vorbei geführte Alltagsroute macht nur Sinn, wenn an den beiden Endpunkten jeweils das grösste Potenzial des Zielverkehrs vorhanden ist.		(x)			10 Die Kantonsstrasse, die neue Freizeitroute und die neue Alltagsveloroute sind in der Benutzung durch die Velofahrenden beliebig kombinierbar. Die Anschlüsse aus den Dorfkernen des Worblentals sind u. a. durch die aufgezeigten „Nebenrouten“ möglich. Die „Endpunkte“ Deisswil und Worb signalisieren lediglich den Betrachtungsperimeter der Studie. Sämtliche Dorfteile des Worblentals wurden bei der Erreichbarkeit der Velorouten - insb. bei der Alltagsveloroute – berücksichtigt.
Vechigen	► Nein	► Für die Gemeinde Vechigen fehlt eine Variante, welche näher am Siedlungsrand liegt.		(x)	(x)		11 Die neue Bestvariante liegt aufgrund der vorhandenen Wege am so nah wie möglich an den Dorfzentren. Die Alltagsveloroute ist über die Nebenrouten erreichbar. Es darf davon ausgegangen werden, dass bei einer attraktiven Ausgestaltung der Alltagsveloroute ein etwas längerer Weg – als dies allenfalls bei einer Fahrt via Kantonsstrasse der Fall wäre - in Kauf genommen wird. Zu zusätzlichen Varianten vgl. Antwort Nr. 12.
Worb	► Ja		x				
AÖV	► Ja	► Im Kapitel 3.1.1 wird als Anforderung die Vortrittsbe-	x			x	

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntrnsnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		reichtigung des Veloverkehrs genannt. Diese sollte in keinem Konflikte mit dem strassengebundenen ÖV stehen (bspw. an Bushaltestellen: Kreuzen oder Unterbrechen des Velostreifens).					
OIK II	► Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>► Inhaltlich: Gute und sorgfältige Abklärung der Varianten. Bewertung in Bezug auf Referenzvariante (heutiger Verlauf auf Kantonsstrasse) ist nachvollziehbar und sinnvoll.</li> <li>► Formal: Die grafischen Darstellungen in Kapitel 3.1.2 sind zu klein. Die Karte auf S.22 sollte grösser sein. Die Legende beinhaltet einen roten Strich für die Alltagsveloroute, aber in der Karte ist diese nicht zu finden.</li> </ul>	x				Vgl. Antwort Nr. 2
RBS	► Ja	► -	x				
Grüne Worb/ Marc Goepferd	► Nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>► Damit das Verlagerungspotenzial in Zukunft optimal ausgenutzt werden kann, sollten die Varianten A2 und A3 als kombinierte Variante nochmals für eine 2. Ausbaustufe geprüft werden (siehe beiliegenden Vorschlag A+). Eine attraktive Alltagsveloroute muss möglichst nahe an den Agglomerationen von Stettlen und Boll geführt werden, um unnötige und unbeliebte Umwege und Steigungen zu vermeiden. Eine solche Route führt durch das Moos von Stettlen und teilweise entlang der RBS-Bahnlinie. Die Variante A+ kann vorwiegend durch den Ausbau bestehender Flurwege abseits des Gewässerraums realisiert werden. Nur bei Nesselbank und im Bereich des Bahnhofs Stettlen wären einige hundert Meter neu zu erschliessen. Dies ist verhältnis-</li> </ul>		x	(x)		12 Die Bewertung der Varianten wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben überarbeitet. Daraus resultierte die neue Bestvariante 14 mit den Teilabschnitten A.3, B1 und C2. Details zum genauen Verlauf siehe im überarbeiteten Bericht zur Planungsstudie. Auf die „Kreation“ von zusätzlichen Wegverbindungen, welche das Erstellen von neuen Wegstücken in der Nähe von bereits bestehenden Wegen erfordern würde, wurde – nicht zuletzt aufgrund des „Zerschnitts“ von Fruchtflecken – bewusst verzichtet.



Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kennrnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		mässig, umso mehr, als mit dieser Routenwahl auch die relativ häufige Schliessung der Variante A1 während der abendlichen Pendlerzeiten durch den Schiessbetrieb entfallen würde und die starke Steigung an der Utzlenbergstrasse umfahren werden könnte. Die vorgeschlagene Variante A+ ist im Rahmen des Ausbaus der RBS-Linie auf 2 Spuren erneut zu prüfen.					
Pro Velo Bern	► Nein	► Es gibt weitere denkbare Varianten, die den Bedürfnissen der VelofahrerInnen besser gerecht werden, welche im Bericht aber gar nicht berücksichtigt wurden. Vor Allem müsste die Kombination A.1-A.3 mit der Überquerung der Worble auf der bestehenden Brücke in der Region Stettlen Bahnhof einbezogen werden. (Bild Roland von Arx) Allenfalls könnte die Route zwischen A.1 und A.2 flach unterhalb der Rüti entlang der Hangkante geführt werden. Diese Variante bedürfte eines noch nicht bestehenden Wegabschnitts, in etwa entsprechend dem Verlauf der Gasleitung mit den orangen Schildern. (Siehe Bild 12, 13, 15)		x	(x)		Vgl. Antwort Nr. 13
Pro Velo Bolligen-Ittigen	► Nein	► Es gibt weitere denkbare Varianten ausserhalb Bolligen / Ittigen, die den Bedürfnissen der VelofahrerInnen besser gerecht werden, welche im Bericht aber gar nicht berücksichtigt wurden. (siehe Stellungnahme der Pro Velo Bern)		x	(x)		13 Die Korridorstudie für eine neue Alltagsveloroute im Worblental beschränkt sich auf die Anbindungen der Dorfteile zwischen Deisswil und Worb. Im Weiteren vgl. Antwort Nr. 12.
SP Worb	► Nein	► Der Variantenfächer der Abschnitte B und C scheint uns vollständig und die Bewertung ist nachvollziehbar. Beim Abschnitt A scheint uns aus drei Gründen eine		x	(x)		Vgl. Antwort Nr. 12.

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntrnsnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		(erneute) Überprüfung einer Variante „Spange Moos Nord“ zweckdienlich. Eine solche würden die Varianten A1 und A3 kombinieren (resp. teilweise auf der geplanten Freizeitroute verlaufen) und könnte vom Weiler Wyler via Moosgasse ins Moos führen, wo auf der Höhe 46.950105 / 7.5400292 in den Flurweg Richtung Schiessstand Moos eingebogen würde. Dieser Abschnitt müsste neu geteert werden. Die Route würde weiter auf dem Moosweg parallel zur RSB Schienenführung verlaufen. Einzig zwischen den Punkten 46.956279 / 7.530245 (Kurve Moosweg) und 46.955065 / 7.523728 (Kreuzung Bahnhofstrasse – Schattenweg in Stettlen) müsste ein neuer Streckenabschnitt gebaut werden, wobei der geplante Ausbau der RBS-Linie auf zwei Spuren hier Synergieeffekte leisten könnte. Diese Routenwahl hätte folgende Vorteile: 1. Würden damit die Ballungsgebiete Stettlen und Boll mit der Alltagsroute besser erschlossen, was zu einer Attraktivitätssteigerung der Route für diese beiden Dörfer führen dürfte. 2. Hätte der Schiessbetrieb keinen unmittelbaren Einfluss auf die Route, da diese nicht in den Schiessperimeter zu liegen käme. (Eine auch nur zeitweise Sperrung einer Alltagsveloroute durch einen Schiessbetrieb scheint uns problematisch.) 3. Könnte damit die Steigung Nesselbank/Utzlenberg (und damit ein Ausbau des dortigen Weges) umgangen werden.					
VCS Bern	► Ja		x				

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
Walter Bisig	► Ja	► Viele Varianten wurden geprüft, das ist sehr systematisch. Da im Gewässerraum die Asphaltierung der Veloalltagsroute Variante 8 nicht möglich ist, könnten alternative Beläge geprüft werden, die wasserdurchlässig sind aber trotzdem für ein Velo eben und für den Winterdienst geeignet sind. Eine solche Innovation könnte schweizweit zum Einsatz kommen. Ausser dieser Anregung ist die Wahl der Variante 2 als realisierbare Bestvariante sinnvoll.			x		14 Das Gewässerschutzgesetz bzw. das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege lassen bedauerlicherweise keinerlei Befestigungen von Wegen zu. Eine allfällige Wasserdurchlässigkeit des Belages spielt dabei keine Rolle.
Marin Brand	► Ja		x				
Peter Gerber	► Nein	► Die bestehende Verbindung Bahnhof Stettlen – Deisswil wird für die Freizeitroute in ungeteertem heutigen Zustand in keiner Variante erwähnt.		(x)			15 Beim Beschrieb des Verlaufs der heutigen Freizeitroute wird der Verlauf der regionalen Velolandroute 37 „Bern-Süd Route“ von Schweizmobil Bezug genommen. Diese führt nicht über das unbefestigte Wegstück zwischen Deisswil und Bahnhof Stettlen. Im überarbeiteten Bericht schlagen wir für den Verlauf der neuen Freizeitroute einen neuen Verlauf vor (ab Deisswil in Richtung Worb in Richtung Worble). Details dazu siehe Kap. 4 im überarbeiteten Bericht.
Rolf Kettler	► Nein	► Der Variantenvorschlag A+ der Grünen Worb ist in einigen Punkten deutlich besser als die vorgeschlagene Variante 2. Es ist illusorisch zu denken, dass die Einwohner zwischen Boll und Stettlen extra den Talboden queren, um dann eine 60m-Steigung zu bewältigen, wenn der direkte Weg wie bisher über die Hauptstrasse führt. Zudem schießen die Feldschützen Stettlen auch Mittwochs am frühen Abend, zur Hauptpendlerzeit, so		x	(x)		Vgl. Antwort Nr. 12

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntr nahme	berück sichtigt	nicht berück sichtigt	spätere Planungsphase	
		dass der Abschnitt Utzlenbergstrasse wesentlich öfter gesperrt wird als im Bericht beschrieben. Die Ausweichroute führt heute entweder (verbotenerweise) beim RBS-Bahnhof Stettlen vorbei oder über die Hauptstrasse. Die heute angegebene Umfahrung der Sperrung ist mit dem Velo unbenutzbar! Mit der Variante A+ würde die Veloroute nicht mehr vom Schiessbetrieb tangiert.					
Ulrich Leibundgut	► Nein		x				
Monica Masciadri	► Ja	► Die Einmündung in Deisswil Mergelweg auf Kantonsstrasse wird als mittlere Schwachstelle bewertet. Die Alltagsrealität zeigt, dass hier eine grosse Schwachstelle besteht; Grosse Wartezeiten für Velofahrer bis sie in die Kantonsstrasse einfädeln können, dann, wenn die Bahnschranke öffnet und hohes Gefahrenpotenzial, da die Autofahrer genau an der Einmündungsstelle beschleunigen (von Tempo 50 auf Tempo 80).		x			16 Die Schwachstelle wird im überarbeiteten Bericht als „gross“ dokumentiert.
Titus Moser	► Ja		x				
Bauernhof Radiesli	► Ja		x				
Martin Schmocker	► Ja		x				
Cyrril Schneider	► Ja	► Die Aufteilung in 3 Abschnitte (A,B und C) finde ich sehr geglückt, da die Abschnittsvarianten in den «Variantenweichen» jeweils gewechselt werden können.	x				
Helmut Segner	► Ja		x				
Philippe Seiler	► Ja		x				
Christian Stübi	► Ja		x				

## 3. 2b. Ist die Variantenbewertung schlüssig?

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				Antwort
			Kenntrnismnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
Vechigen	Ja	► Bezogen auf die aufgezeigten Varianten ist die Bewertung schlüssig und nachvollziehbar. Allerdings fehlt der Vergleich mit einer Variante, welche für das Siedlungsgebiet der Gemeinde Vechigen attraktiver wäre.		(x)	(x)		Vgl. Antworten Nrn. 11 und 12
Worb	Ja		x				
AÖV	Ja	► Die definierten Kriterien für die Variantenbewertung (Kapitel 3.1.3) sind nachvollziehbar. Wir begrüßen insbesondere die Kriterien der Direktheit, des Komforts, der Leistungsfähigkeit der Alltagsveloroute, der Vernetzung mit anderen Schnittstellen sowie der Einbindung in das übergeordnete Verkehrssystem. Obwohl die Alltagsveloroute nur auf einem kleinen Teil auf stark befahrenen Strassen verläuft, ist die Sicherheit umso wichtiger um gefährliche Unfälle zu vermeiden. Deshalb hätten sichere Schulwegverbindungen zu den Kriterien aufgenommen werden können, da zu Beginn des Berichtes darauf eingegangen wird. ► Das Vorgehen zur Variantenbewertung ist nachvollziehbar und logisch aufgebaut. Der Variantenfächer ist unserer Ansicht nach vollständig.		(x)			17 Die Schulwegverbindungen wurden auf Schwachstellen und Netzlücken hin überprüft. Im überarbeiteten Bericht werden das Ergebnis und der Nutzen der neuen Alltagsveloroute auch für die Schulwegverbindungen deutlicher betont, als im ursprünglichen Bericht.
			x				

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
OIK II	Nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Resultat: Die Abbildungen 7 bis 9 zeigen für Variante 8 überall den Rang 2 und für Variante 2 den Rang 1. Es ist nicht nachvollziehbar, warum dann im ersten Abschnitt von Kapitel 3.1.4 Variante 8 als für den Alltagsveloverkehr beste Variante genannt wird?</li> <li>▶ Im nächsten Abschnitt steht, dass die beste Variante "im Sinn einer raschen Realisierung" Variante 2 sei. Da diese Variante in der Tabelle auch mit Rang 1 abschneidet schliessen wir daraus, dass die Bewertungsmatrix auch schon im Hinblick auf eine rasche Realisierung erstellt wurde? Tabellen und Text passen hier nicht zusammen.</li> </ul>		x			18 Die Bewertung und das dazugehörige Kapitel im Bericht wurden komplett überarbeitet (vgl. auch Antwort Nr. 12)
RBS	Ja		x				
Grüne Worb/ Marc Goepferd	Nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die notwendige Schliessung während des Schiessbetriebs wird deutlich unterschätzt. Dieser findet nicht nur an Samstagen statt und die bestehende Signalisierung der Umleitungen der Velofreizeitroute ist absolut ungenügend, diese führt nämlich heute ins Nirgendwo. Der Schiessbetrieb kollidiert sehr wohl mit den Anforderungen einer Alltagsveloroute und die Sperrung wegen eines hundertjährigen Hochwassers (HQ100) fällt viel weniger ins Gewicht.</li> <li>▶ Zudem wird die schlechte Erreichbarkeit und die zusätzliche Streckenlänge und Höhendifferenz der vorgeschlagenen Bestvariante für die Velofahrenden aus den Ortschaften Boll und Stettlen unterbewertet. Die</li> </ul>			x		19 Im überarbeiteten Bericht wird präzisiert, dass Schiessbetrieb an Samstagen für Beurteilung der Alltagsveloroute nicht relevant ist. Gemäss Programm der Feldschützen Stettlen-Deisswil ist aufgrund von Schiessbetrieb im Moos unter der Woche von ca. 10 Sperrungen pro Jahr auszugehen. Im Weiteren wurde die Bewertung komplett überarbeitet (vgl. Antwort Nr. 12).

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		<p>Direktheit ist für A1 gegenüber A3 überbewertet. Eine möglichst direkte Anbindung an Wohnzonen (Stettlen und Boll) und (geplante) RBS-Stationen wurde nicht bewertet.</p> <p>► Eine möglichst konsequente Trennung der Alltagsvelorouten von den Fuss- und Wanderwegen begrüssen wir. Allerdings ist für uns nicht ersichtlich, wieso die Veloroute nicht auf der von uns vorgeschlagenen Variante A+ realisiert werden kann. Wir bezweifeln zudem, dass Artikel 41c der eidgenössischen Gewässerschutzverordnung geteerte Velowege im Gewässerraum generell verbietet. Laut diesem Artikel dürfen im Gewässerraum standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wanderwege, Flusskraftwerke oder Brücken erstellt werden. Diese Aufzählung ist nicht abschliessend und Alltagsvelorouten sind nach unserer Einschätzung ebenfalls wichtige Anlagen im öffentlichen Interesse.</p>			x		<p>20 Artikel 41c wird in der Bewilligungspraxis inkl. Rechtsprechung leider äusserst streng ausgelegt. Zu beachten ist dabei insbesondere auch, dass die im Gewässerraum erlaubten Fuss- und Wanderwege nicht befestigt werden dürfen (Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege). Zudem ist zu beachten, dass eine Alltagsveloroute zwar im öffentlichen Interesse liegt, deren Verlauf in Gewässernähe jedoch nicht standortgebunden ist. Im überarbeiteten Bericht wird detaillierter auf diese Problematik eingegangen. Siehe dazu auch die Stellungnahme des kantonalen Tiefbauamtes im Anhang zum Bericht.</p>
Pro Velo Bern	Nein	<p>► Fehleinschätzung: Variante A.1 weist in beiden Richtungen eine sehr starke Steigung zur Rüti auf. Und wurde mit der Punktezahl 2 bewertet. Diese Bewertung ist nicht nachvollziehbar. Dabei wird ausser Acht gelassen, dass an dieser Stelle dennoch 20 Höhenmeter auf kürzester Strecke zu überwinden sind. Dies führt dazu, dass diese Strecke für VelofahrerInnen nur mit grosser Anstrengung befahrbar ist; viel mehr</p>		x			Vgl. Antwort Nr. 12

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		<p>noch, dieser Streckenabschnitt wird gar nicht befahren werden. Die Höhendifferenz wurde mit 2 (viel kleiner) bewertet (vgl. Bericht RKBM Abb. 7), was so nicht zutrifft. Die Kantonsstrasse steigt zwar insgesamt mehr Höhenmeter an (75m), jedoch viel flacher und ist damit als Alltagsveloroute immer noch attraktiver, was mit grösster Wahrscheinlichkeit nicht zu einer Entlastung des Strassenpotentials führen würde und damit einem wichtigen Hauptziel der gesamten Planung widerspricht.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Fehlend: Weiter wurde für Beurteilung der Varianten die Erschliessungsqualität der Siedlungsgebiete in der Bewertung überhaupt nicht berücksichtigt. Mit der Route sollen Siedlungsgebiete mit Arbeits- und Freizeitgebieten verbunden werden. VelofahrerInnen, welche in einem der Siedlungsgebiete starten werden sich aufgrund der mangelnden Einbindung überwiegend für das Befahren der Kantonsstrasse entscheiden, da die Alltagsroute zu weit entfernt ist und sie dadurch einen Umweg in Kauf nehmen müssen. Siehe Bild 17.</li> <li>▶ Des Weiteren wurde die Direktheit der Route überbewertet. Dass die Route auf der südlichen Talseite eine engere Kurve macht und darum kürzer ist, ist vielmehr ein Nachteil als ein Vorteil, weil sie so weit weg der Siedlungsgebiete verläuft. Ob die gesamte</li> </ul>		x			Vgl. Antwort Nr. 12
				x			Vgl. Antwort Nr. 12



Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		Route von Worb bis Deisswil ein paar hundert Meter länger oder kürzer ist, dürfte nicht von grosser Bedeutung sein. Viel wichtiger sind Höhendifferenz und Erschliessung.					
Pro Velo Bolligen-Ittigen	Nein	► Siehe Stellungnahme der Pro Velo Bern	x				
SP Worb	Nein	► Wir sind der Meinung, dass die drei oben erwähnten Mängel der Variante A1 (Steigung Nesselbank/ Utzlenberg, periphere Lage für Boll und Stettlen und zeitweise Sperrung durch Schiessbetrieb) zu wenig stark gewichtet wurden und deshalb mindestens mittelfristig (im Zusammenhang mit dem Ausbau der RBS-Linie) die oben skizzierte „Spange Moos Nord“ noch einmal überprüft werden sollte.		(x)	(x)		Vgl. Antwort Nrn. 19 und 12
VCS Bern	Ja	► Sehr gute Methodik inkl. Kriterien und schlüssige Bewertung. Kantonsstrasse kann keine Option sein.	x				
Walter Bisig	Ja	► Die Folgerung, dass die Alltagsveloroute nicht entlang der Kantonsstrasse geführt werden kann, ist sinnvoll. Für die Feinverteilung des Veloverkehrs ist jedoch die Kantonsstrasse wo immer möglich trotzdem mit beidseitigen Velostreifen auszurüsten.				x	
Marin Brand	Ja		x				
Peter Gerber	Nein	► Die geringen vorhandenen Steigungen werden zu stark negativ gewertet. Aus meiner regen Tätigkeit als Freizeit- und Alltagsvelofahrer (Rennvelo, Mountainbike) kann ich praxisnah die tatsächlichen Verhältnisse beurteilen. Tatsache ist, dass die Rennvelofahrer nach wie vor die Hauptstrasse zwischen Worb und		(x)	(x)		Vgl. Antwort Nr. 12

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		Deisswil benutzen werden. Für diejenigen, welche über Nesselbank fahren, sind die Steigungen überhaupt kein Hindernis. Weiter wird in der Bewertung nicht berücksichtigt, dass die Anzahl E-Bikes in den nächsten Jahren noch massiv zunehmen wird; für diese sind solche Steigungen ebenfalls vernachlässigbar. Für die Freizeitroute bestehen im Worblental jegliche attraktive Varianten. Insbesondere besteht bereits heute eine topfebene Verbindung zwischen Deisswil und Worb, welche leider einzig im Bereich des Bahnhofs Stettlen nicht durchgängig ist (einziger Handlungsbedarf im ganzen Projekt). Diese Freizeitrouten müssen überhaupt nicht durchgängig geteert sein, ein sauberer Mergelbelag erlaubt eine angenehme Fahrt mit jedem Velotyp (ausser Rennvelo, s. oben).					
Rolf Kettler	Nein	► Die Einschränkung durch den Schiessbetrieb wird unvollständig dargestellt. Die vorgeschlagene Optimalvariante 2 ist führt die Einwohner zwischen Boll und Stettlen wegen der Linienführung an der gegenüberliegenden Talseite und der Steigung zu unattraktiv. Dieser Punkt wird in der Bewertung zu wenig gewichtet. Ich bin im Weiteren der Ansicht, dass Artikel 41c der eidgenössischen Gewässerschutzverordnung geteerte Velowege im Gewässerraum nicht generell verbietet. Laut diesem Artikel dürfen im Gewässer-		(x)	(x)		Vgl. Antworten Nrn. 12, 19 und 20

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		raum standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wanderwege, Flusskraftwerke oder Brücken erstellt werden. Diese Aufzählung ist nicht abschliessend und Alltagsvelorouten sind nach meiner Einschätzung mindestens ebenso wichtige Anlagen im öffentlichen Interesse. Der Variante A+ stehen daher keine rechtlichen No-Go's entgegen.					
Ulrich Leibundgut	Nein		x				
Monica Masciadri	Ja		x				
Titus Moser	Ja		x				
Bauernhof Radiesli	Ja	► Nach welchen Kriterien wurden die Punkte vergeben? Bsp. Wieso erhält strecke A1 wegen temp. Sperrung (Schiessen) -1 Punkt und nicht 0 oder -2?		x			21 Die Bewertung wurde überarbeitet (vgl. auch Antwort 12). Zusätzlich wird im überarbeiteten Bericht klarer dokumentiert, wie die Bewertung erfolgte.
Martin Schmocker	Ja		x				
Cyrrill Schneider	Nein	► Es ist aus meiner Sicht nicht verständlich, wieso die Varianten pro Abschnitt zu einem Gesamtfächer mit 18 Varianten (+1 Ist-Zustand) kombiniert wurden, zumal eine Aufteilung mit «Variantenweichen» erstellt werden konnte. Es wäre aus meiner Sicht deutlich übersichtlicher, die Varianten *pro Abschnitt* zu vergleichen. Die Gesamtlösung ergibt sich dann aus der Kombination der besten Abschnittsvarianten für A, B und C. Zudem sollten die Varianten pro Abschnitt *relativ zueinander* beurteilt werden und nicht mit Bezug zum Ist-Zustand. Durch das gewählte Bewertungsvorgehen schneiden beispielsweise *alle* 18		(x)			22 Die Bewertung wurde überarbeitet (vgl. auch Antworten Nrn. 12 und 21). Die Varianten wurden – bereits im ursprünglichen Bericht - abschnittsweise bewertet (die Details je Abschnitt sind in der Detail-Tabelle im Anhang ersichtlich). Die Gewichtung der Kriterien erfolgte durch die Begleitgruppe. Je nach Rolle und/oder fachlichem Hintergrund ergeben sich unterschiedliche Prioritäten bei der Gewichtung der Kriterien (ebenfalls ersichtlich in der Detail-Tabelle im Anhang zum Bericht). Neu wird die Gewichtung der einzelnen Kriterien in

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		Varianten besser oder viel besser ab in Bezug auf das Kriterium «Höhendifferenz», obschon es hier massive Unterschiede zwischen den Varianten gibt. Ferner ist die Gewichtung der einzelnen Kriterien für mich nicht nachvollziehbar					% dargestellt und die Expertenmeinung des externen Fachbüros als „Experten-Meinung“ separat ausgewiesen. Zuvor war dessen Gewichtung beim Mittelwert der Gewichtung der Begleitgruppe integriert.
Helmut Segner	Nein	► Grundsätzlich stellt sich mir die Frage, warum es getrennte Routen für Alltag und Freizeit braucht? Der Worblentalgrund ist zunehmend überbaut – müssen angesichts dieser Tatsache wirklich zwei asphaltierte Routen mit mindestens 4 m Breite gezogen werden? Selbst bei hoher Nutzungsfrequenz der Routen, wird sich die Nutzung zeitlich entflechten, da der Freizeitverkehr überwiegend am Wochenende stattfinden wird, und der Alltagsverkehr unter der Woche. Eine weitere grundsätzliche Frage stellt sich hinsichtlich der Anforderung, dass die Velowege möglichst ohne (starke) Steigungen sein sollen. Eine derartige Forderung macht Sinn in einem Land wie den Niederlanden, aber angesichts der Topographie der Schweiz kann man diese Forderung nicht als ein zentrales Auswahlkriterium nehmen. Schliesslich stellt sich für mich die Frage, ob eine Freizeit-Veloroute wirklich immer und grundsätzlich asphaltiert sein muss. Weitere Punkte siehe unten			x		23 Es ist keine zwingende Anforderung, Alltags- und Velorouten getrennt zu führen. Falls der Bericht dies bisher suggerierte, sollte die überarbeitete Version diesbezüglich klarer sein. Der neu vorgeschlagene Verlauf der Freizeitroute deckt sich teilweise mit dem Vorschlag zur Alltagsveloroute. Der Unterschied der beiden Routen liegt im Wesentlichen darin, dass an Freizeitrouten nicht der Anspruch eines Hartbelags gestellt wird. Folglich kann die Freizeitroute auch über unbefestigte Wege führen.
Philippe Seiler	Ja		x				

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen MiWi-Eingabe	Antworten RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
Christian Stübi	Nein	► Es braucht keine Varianten. Siehe dazu Punkt 3.2, bitte.	x				

## 4. 3. Sind Sie mit der vorgeschlagenen Bestvariante einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
Bolligen	► Ja		x				
Ostermundigen	► Ja		x				
Stettlen	► Teilweise	► Das Projekt ist nur realisierbar, wenn es die bestehenden Strukturen bestmöglich nutzt und auf Neubaustrassen wenn möglich verzichtet wird. Sonst wird es scheitern. Konkret soll in Stettlen auf den Ausbau des "Fusswegs Tennisplatz Deisswil bis „Worblenbrückli" verzichtet und weiterhin als Fussweg (Wanderweg) benutzt werden. Stattdessen soll der bestehende Weg entlang der RBS Bahnlinie Deisswil bis Bahnhof Stettlen als Alltagsroute integriert werden.		x			24 Bei der Überprüfung der Bewertung wurde die neue Erstellung von Wegstücken insbesondere mit der Aufnahme des neuen Beurteilungskriteriums „Kulturland“ wird dem Aspekt des zusätzlichen Landverbrauchs Rechnung getragen. Aufgrund der überarbeiteten Bewertung (vgl. Antwort Nr. 12) wurde neu der Abschnitt A.3 entlang der Gleise als Bestandteil der Alltagsveloroute bestimmt.
Vechigen	► Nein	► Die vorgeschlagene Linienführung wird kaum dazu führen, dass die Veloroute durch Vechigerinnen und Vechiger rege benutzt wird. Sie ist nur über Umwege erreichbar und deshalb für Vechigen nicht attraktiv. Velorouten sind dann attraktiv, wenn sie optimal an möglichst viele Ausgangspunkte anknüpfen und auf dem kürzesten Weg rasch und mühelos zum Ziel führen.		(x)	(x)		Vgl. Antworten Nrn. 11 und 12
Worb	► Ja		x				
AÖV	► Ja	► Die Begründung für die Bestvariante ist nachvollziehbar und weist in unseren Augen aufgrund der im Bericht erwähnten Gründe die besten Realisierungschancen auf. Die Variante 2 ist unserer Ansicht nach	x				

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		die direkteste, attraktivste und komfortabelste Route.					
OIK II	► Ja	<p>► Inhaltlich sind wir mit Variante 2 als Bestvariante einverstanden</p> <p>► Thema Lenkungsmassnahmen: Die Verbindungen von den Ortszentren zur Alltagsveloroute werden als Velonebenrouten bezeichnet. Es ist dem Bericht aber nicht zu entnehmen, wie diese baulich ausgestaltet und signalisiert sind. Dies ist aber zentral, um den Veloverkehr effektiv weg von der Kantonsstrasse auf die neue Veloroute zu lenken.</p>	x			x	<p>Vgl. Antwort Nr. 12</p> <p>25 Die sogenannten „Nebenrouten“ sind bereits heute befestigte Strassen mit einer genügenden Mindestbreite. Die Signalisation der Nebenrouten (inkl. Alltagsroute) wird Thema späterer Planungsphasen sein.</p>
Berner Wanderwege	k.A.	<p>► Gemäss Art. 7 FWG müssen Fuss- und Wanderwege ersetzt werden, wenn sie nicht mehr frei begehbar sind, unterbrochen, stark befahren oder für den allgemeinen Verkehr geöffnet werden. Ersatz ist auch zu schaffen wenn Wanderwege auf einer grösseren Wegstrecke mit Belägen versehen werden, die für den Fussgänger ungeeignet sind (namentlich sind das alle bitumen-, teer-, oder zementgebundenen Beläge).</p> <p>Die Bestimmung, dass Wanderwege nicht stark befahren werden dürfen, gilt auch für Fahrräder. Das heisst, dass sich Wanderwege und Alltagsvelorouten auf dem gleichen Wegtrasse nicht vertragen. Das umso mehr, als mit der stetigen Zunahme von Elektro-Fahrrädern das Gefahrenpotenzial für die Fussgänger massiv grösser wird. Auch aufgrund der vorgesehenen Asphaltierung der noch vorhandenen Na-</p>		x			<p>26 Bei der Überarbeitung der Bewertung der verschiedenen Varianten nach der Mitwirkung wurde diesem Aspekt mehr Beachtung geschenkt als bei der ursprünglichen Erarbeitung.</p> <p>Da die neue Bestvariante zudem nicht mehr über den Schattseitenweg (Abschnitt A.1) führt und die dort verlaufende Wanderweg-Haupttroute damit vom Alltagsveloverkehr „entlastet“ werden kann, kann eine insgesamt mit den Wanderwegen besser verträgliche Alltagsveloroute durchs Worblental geschaffen werden.</p> <p>Da mit der Lauigasse (Abschnitt C.1) ein attraktiver, offizieller Wanderwege besteht, begrüsst die RKBM den Vorschlag, den Wanderweg über die Bodengasse (Abschnitt C.2/C.3) aufzuheben, sehr. Eine entsprechende Empfehlung wird in den überarbeiteten Bericht aufgenommen.</p>

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		turwege ist eine gemeinsame Wegführung mit der Wanderroute durchs Worblental nicht möglich. Kann die Wanderroute gemäss dem beiliegenden Plan ersetzt werden, können wir der geplanten Alltagsveloroute zustimmen.					
RBS	► Ja		x				
Grüne Worb/ Marc Goeppferd	► Teilweise	► Im Hinblick auf eine möglichst rasche Realisierung unterstützen wir die Variante 2 (A.1, B.1, C.2). Ausschlaggebend dafür sind die Direktheit, die verhältnismässig geringen zusätzlichen Kosten für die bereits weitgehend asphaltierte Strecke sowie die guten Realisierungsaussichten. Nachteilig gegenüber der von uns vorgeschlagenen Variante A+ ist die schlechte Anbindung an die Ortschaften Boll und Stettlen und die starke Steigung in Abschnitt A.1 an der Utzlenbergstrasse. Die Variante 2 ist als Alltagsveloroute Worblental im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 3. Generation (RGSK III) mit Priorität A aufzunehmen und ab 2019 zu realisieren.	x	(x)			Vgl. Antwort Nr. 12
Pro Velo Bern	► Nein	► Die im Bericht genannte Variante A.1 kann, mit Blick auf die vorangehenden Ausführungen nicht als Bestvariante bezeichnet werden, die Steigung zur Rüti ist zu stark. Auch fahren die Autos auf der Utzlenbergstrasse zu schnell, was gefährlich ist. (Siehe Bild 14) Und zudem ist die Erschliessung der Siedlungen		(x)			Vgl. Antwort Nr. 12



Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		<p>nicht genügend gewährleistet bzw. ungünstig. Beides dürfte die Anzahl Befahrungen der neuen Alltagsroute erheblich schmälern.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Beste Variante wäre aus unserer Sicht die Kombination A.1-A.3 mit der Überquerung der Worble auf der bestehenden Brücke in der Region Stettlen Bahnhof. (Siehe Bild 10+11)</li> <li>▶ Indessen können die Varianten B1 und C2 auch aus Sicht der VelofahrerInnen als Bestvariante bezeichnet werden.</li> </ul>					
Pro Velo Bolligen-Ittigen	▶ Nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Variante A1 kann nicht als Bestvariante bezeichnet werden. Im Abschnitt A1 ist die Utzlenbergstrasse mit 6,9% Steigung zu stark und müsste um min. 1,00 m verbreitert werden; nicht 0,5 m wie auf Seite 37 (1. Alinea, letzter Satz) erwähnt. Ein Ausbau empfiehlt auch das Kt. TBA im Schreiben vom 25.07.2017 (vgl. Seite 60, Punkt 4, Mitte.). Der Begegnungsfall Velo – PW ist in der Steigung gefahrlos zu gewährleisten, was heute nicht möglich ist.</li> </ul>		(x)			Vgl. Antwort Nr. 12
SP Worb	▶ Teilweise	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wir unterstützen eine rasche Realisierung der neuen Alltagsveloroute und sind deshalb grundsätzlich einverstanden mit der Bestvariante A.1, B.1,C.2. Die Überprüfung einer Variante „Spange Moos Nord“ im Zusammenhang mit dem Ausbau der RBS-Linie würden wir begrüßen.</li> </ul>		(x)			Vgl. Antwort Nr. 12
VCS Bern	▶ Teilweise	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die empfohlenen Routenführungen sind grundsätzlich geeignet. Einer Führung auf der Kantonsstrasse</li> </ul>		(x)			Vgl. Antworten Nrn. 12 und 20

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		kann nicht zugestimmt werden. Die Abstützung auf das bestehende Verkehrsnetz ist zielführend. Bemängelt wird die Empfehlung nur der zweitbesten Variante: eine starke Steigung ist für eine Alltagsroute ein grosser Mangel. Der Entscheid wird aber begründet (vgl. Anhang 5). Wurde das Anliegen für die effektive Bestvariante 8 bei den Gewässerschutzbehörden mit genügend Nachdruck eingebracht? Wir empfehlen dringend die Umsetzung einer 4m breiten Fahrbahn sowie des erhöhten Standards. Insbesondere den E-Bikes und den schnell fahrenden Zweiradfahrern ist eine eigene Fahrspur bereitzustellen, u.a. um gefährliche Überhol-Manöver zu vermeiden: somit sind 4m Breite eine zwingende Voraussetzung. Höhere Kosten dürfen keine negativen Auswirkungen haben und eine sehr gute Verbindung verhindern (dies angesichts der sehr hohen Verkehrsbelastungen). Der Erlebnisqualität ist auf allen Routen (inkl. Alltagsroute) eine hohe Bedeutung beizumessen. Bestehende Mängel auf der Bestroute sind zu beheben (vgl. Kap. 2.1: SHR 1, SHR2).					
Walter Bisig	► Ja	► Eine Anregung ist, dass für den Gewässerraum ein neuartiger Belag für Velorouten gesucht oder entwickelt werden sollte. Ebenfalls sind für die Feinverteilung auf der Kantonsstrasse wo möglich beidseitig Radstreifen zu markieren.			x		Vgl. Antwort Nr. 20

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Anbindung Ostermundigen, die unter 3.2 bei Freizeitrouten aufgeführt ist, gehört zur Alltagsroute. Es ist die Fortsetzung der in dieser Analyse vorgeschlagenen Alltagsveloroute Richtung Ostermundigen und Bern.</li> </ul>	x				
Marin Brand	► Teilweise	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wir sind Eigentümer der Parzelle 94, Stettlen, der bestehende Wanderweg, welcher für die Veloroute vorgesehen ist, ist auf unserem Grund und Boden. Es ist ein Feldweg ohne festen Untergrund. Welche Massnahmen sind da geplant? Und warum werden die Landeigentümer nicht direkt informiert?</li> </ul>	x			(x)	<p>27 Bei der vorliegenden Studie handelt es sich um einen der allerersten Schritte im Planungsprozess für eine neue Alltagsveloroute durch das Worblental. Geprüft wurden verschiedene Varianten, wobei eine davon aufgrund verschiedener Kriterien als „Bestvariante“ zu Weiterbearbeitung empfohlen wird. Mit der durchgeführten öffentlichen Mitwirkung wurde Jedermann die Gelegenheit geboten, sich zur Studie zu äussern. Der Einbezug jeglicher potenziell betroffener Grundeigentümer wäre in der aktuellen Phase wenig zielführend gewesen, da sämtliche Teilstücke bisher lediglich als hypothetische Bestandteile einer Alltagsveloroute gelten. In den nachfolgenden Planungsphasen, sobald das Projekt konkretisiert wird, werden die effektiv betroffenen Grundeigentümer selbstverständlich direkt einbezogen. Im Weiteren wird die Parzelle Nr. 94 (Stettlen) vom neuen Verlauf der Alltagsveloroute (vgl. Antwort Nr.12) nicht tangiert.</p>
Peter Gerber	► Nein	► S. oben (Frage 3)	x				
Rolf Kettler	► Teilweise	► Im Interesse einer raschen Umsetzung begrüsse ich		(x)			Vgl. Antwort Nr. 12

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		die vorgeschlagene Bestvariante. Die Machbarkeit der Variante A+ der Grünen Worb sollte aber unbedingt nochmals vertieft evaluiert werden, im Hinblick auf eine spätere Realisierung. Falls die Evaluation positiv ausfällt, könnten gewisse Ausbauschritte der vorgeschlagenen Variante 2 unterbleiben (insb. Verbeiterung der Utzlenbergstrasse .).					
Ulrich Leibundgut	► Teilweise		x				
Monica Masciadri	► Ja	► Mit der entsprechenden Bemerkung zur Schwachstelle Einmündung Mergelweg – Kantonsstrasse Deisswil.	x				Vgl. Antwort Nr. 16
Titus Moser	► Ja		x				
Bauernhof Radiesli	► Teilweise	► Die Steigungen, welche bei Strecke A1 zu bewältigen sind sehr steil (vor allem wenn man Richtung Worb fährt). Velofahrer ohne e-Bike kommen da ziemlich ins schnaufen. Eine flache, direkte, dafür teilweise ungeteerte route ist unseres Erachtens alltagstauglicher.		(x)			Vgl. Antwort Nr. 12
Martin Schmocker	► Ja		x				
Cyrill Schneider	► Nein	► Die Höhenmeter auf der Strecke A.1 erachte ich als gewaltigen Nachteil auf dem Abschnitt A (Bild zur Illustration beiliegend). Die Argumentation bezüglich Gewässerschutz kann ich zwar nachvollziehen, finde ich in Bezug auf den ökologischen Gesamtnutzen einer tauglichen Alltagsveloroute jedoch fragwürdig. Ferner bezweifle ich, dass eine durchgängige Asphaltierung der Veloroute überhaupt entscheidend ist.		(x)			Vgl. Antwort Nr. 12

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		Zwar begrüsse ich den geplanten Winterdienst, aber die wenigen Schneetage hier sind wohl übers ganze Jahr gesehen nicht ausschlaggebend für die Nutzung der Veloroute. Andere Kriterien wie Höhenmeter, Beleuchtung usw. dagegen schon. Ich gehe davon aus, dass bei dieser Variantenwahl viele Velofahre-rinnen und -fahrer auf die Freizeitroute ausweichen werden.					
Helmut Segner	► Nein	► Die vorgeschlagene Streckenführung zwischen Deisswil und Utzlenberg ist abzulehnen, da (1) sie eine massive Zerschneidung des wenigen verbleibenden Landwirtschaftslandes mit sich bringt (derzeit ist in diesem Abschnitt lediglich ein kleiner, nicht befestigter Pfad vorhanden (2) es eine sinnvolle Alternative gibt: es besteht bereits ein breiter Weg von der Siedlung Deisswil entlang der RBS-Trasse zum Bahnhof Stettlen; von dort führt eine asphaltierte Strasse Richtung Utzlenberg. Diese Variante würde es vermeiden, einen neuen Weg in den Worblengrund zu asphaltieren, sie wäre nicht im Konflikt mit dem Gewässerschutz, und sie würde sogar die Steigung von Deisswil zum Stettler Schatthang vermeiden (wenn man das schon als Kriterium nimmt)		(x)			Vgl. Antwort Nr. 12
Philippe Seiler	► Ja	► Sehr sinnvolle neue Route.	x				
Christian Stübi	► Nein	► Es gibt keine „Best“-Variante. Siehe dazu Punkt 3.2, bitte.	x				

## 5. 4. Sind Sie mit den Empfehlungen für die Freizeitroute einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
Bolligen	▶ Ja		x				
Ostermundigen	▶ Ja		x				
Stettlen	▶ Teilweise	<p>▶ Der Sinn einer zusätzlichen Freizeitroute entlang des Schwandiwaldes (südlich) wird nicht erkannt. Technische Hindernisse und zu erwartende hohe Kosten sind nicht verhältnismässig. Es hat zudem genügend andere, bestehende und auch ausgeschilderte Quer- und Längsverbindungen für Freizeit-Velofahrer im Worblental bzw. auch im Bereich des Schwandiwaldes.</p> <p>▶ Betreffend Kosten gilt der generelle Grundsatz gemäss Pkt. 3 und 5, d.h. keine zusätzlichen, fragwürdigen Begehren integrieren, welche dann das Projekt in seiner Gesamtheit gefährden.</p>	x				28 Bei der Analyse der Freizeitroute von Bolligen in Richtung Deisswil wurden verschiedene Schwachstellen erkannt und die Naturstrasse durch den Schwandiholzwald, die sich in schlechtem Zustand befindet, als Netzlücke mit grosser Bedeutung bezeichnet. Als mögliche Massnahme zur Verbesserung werden alternative Routenführungen südlich des Schwandiholzwalds vorgeschlagen. Es geht also nicht darum eine zusätzliche Freizeitroute zu schaffen, sondern einen besseren Verlauf der Freizeitroute (gegenüber heute) zu finden und zu realisieren.
Vechigen	▶ Teilweise	▶ Aus Sicht der Gemeinde Vechigen ist das zusätzliche Angebot einer Freizeitroute Wunschbedarf und kann nicht unterstützt werden.	x				29 Die Freizeitroute durchs Worblental (Betrachtungsumperimeter zwischen Deisswil und Worb) kann im Gegensatz zur Alltagsveloroute über Naturbeläge verlaufen und eine Mindestbreite von 4 m wird ebenfalls nicht vorausgesetzt. Daher sind für diese Wegführung keine grossen Investitionen erforderlich. Die Freizeitroute (teilweise entlang der Worb) kann insb. für Familien eine attraktive Alternative zur Alltagsveloroute bieten.
Worb	▶ Ja		x				
AÖV	▶ Ja	▶ Im Kanton Bern soll das Velo gemäss kantonaler Ge-	x				

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		<p>samtmobilitätsstrategie nebst Alltagsverkehrsmittel auch als Freizeitverkehrsmittel gefördert werden. Daher begrüssen wir die Massnahmen, um die Freizeitroute zu verbessern.</p>					
OIK II	► k.A	<p>► Zur Nachführung des Sachplans Veloverkehr wird aus Sicht Kanton die Festlegung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion im untersuchten Korridor benötigt. Dazu zählen die neue Alltagsveloroute abseits der Kantonsstrasse, die umklassierte Alltagsveloroute auf der Kantonsstrasse und die offiziellen SchweizMobil-Routen. Dabei ist zweckmässigerweise das Darstellungskonzept gemäss Sachplan Veloverkehr anzuwenden. Zusätzlich benötigt die Region die Festlegung der daran anschliessenden regionalen Routen zur Nachführung des regionalen Velonetzplanes im Rahmen des RGSK. Dafür ist zweckmässigerweise das Darstellungskonzept gemäss regionalem Velonetzplan anzuwenden. Insbesondere die Abb. 14 auf Seite 39 ist dahingehend zu präzisieren bzw. eine zusätzliche Abbildung ist zu erstellen:</p> <p>Bei den Freizeitrouten ist zu unterscheiden zwischen den offiziellen SchweizMobil Routen Nr. 37, Nr. 77 und Nr. 888 (kantonale Netzfunktion) sowie den übrigen regionalen Routen.</p> <p>► Die im Sachplan Veloverkehr vorgesehene zukünftige Linienführung der Route 37 konnte inzwischen mit der Stadt Bern und Ostermundigen geklärt werden. Die</p>	x		x		<p>30 Die Karten im Bericht zur Planungsstudie wurden teilweise darstellerisch optimiert, erheben nicht den Anspruch später für die Anpassung des Sachplans Veloverkehr oder des RGSK verwendet werden zu können. Daher wurde auf eine Anpassung der Signaturen verzichtet.</p> <p>In den weiteren Planungsphasen, bei denen es insbesondere auch um die Integration in bzw. Anpassung von anderen Planungsinstrumenten gehen wird, sind selbstverständlich die entsprechenden Signaturen bzw. Darstellungskonzepte zu verwenden.</p>

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kennzeichnung	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		<p>Route wird bis ins Stadtzentrum verlängert und verläuft zukünftig auf dem Ast der neuen Velohauptroute Bern - Ostermundigen (via Wiesenstrasse - Pappelweg - Forststrasse - Mittelholzerstrasse - Zentweg - Bolligenstrasse - Mingerstrasse - Militärstrasse).</p> <p>► Zwei Freizeitrouten in Richtung Bolligen irritieren.</p> <p>► Die Route ins Lindental ist nicht ans übrige Freizeitrou- tennetz angeschlossen, sie ist an die Route Nr. 37 im Worblental anzuschliessen.</p>			x	x	<p>31 In Richtung Bolligen sind aus heutiger Sicht mehrere Varianten zur Führung der Freizeitroute möglich, die im Bericht erläutert werden. Die „End-Lösung“ dieser regionalen Anbindung ist ausserhalb der Korridorstudie Worblental zu definieren.</p> <p>32 Wurde im Bericht entsprechend vermerkt.</p>
Berner Wanderwege	k.A.	<p>► Werden Wanderweg und Freizeit-Veloroute auf dem gleichen Weg geführt, ist eine Wegbreite von mindestens 2,5 m notwendig. Zudem muss der Weg dann mit einer genügend starken Fundationsschicht versehen werden. Für den Wanderweg allein genügt eine Wegbreite von 1,5 m. Wird der Weg nur von Fussgängern benützt, reicht eine leichte Einkofferung von 10-15cm.</p> <p>► Zu klären ist auch die Frage des Schiessbetriebes der Feldschützen Stettlen-Deisswil. Der Wanderweg könnte bei Schiessanlässen temporär nordöstlich der Anlage umgeleitet werden.</p>		x			<p>33 Die vorgesehene neue Routenführung der Freizeitroute weist auf den bestehenden Wegabschnitten bereits eine Wegbreite von mind.2,5 m auf. Das zu erstellende, unbefestigte Wegstück entlang der Worble, welches gemeinsam (Wanderweg und Velofreizeitroute) genutzt werden soll, ist entsprechend zu planen. Eine diesbezügliche Empfehlung wird im Bericht ergänzt.</p> <p>34 Im Sachplan Wanderroutennetz ist eine entsprechende Wegführung (Ergänzungsrouten) bereits so vorgesehen. Mit der Realisation des Projekts „Wasserbauplan Worble Stettlen–Ostermundigen“ soll die heutige Brücke (südlich des Schützenhauses Moos)</p>



Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kennntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
							abgebrochen und durch eine neue, westlicher liegende ersetzt werden, womit der Wanderweg insb. während des Schiessbetriebs ausserhalb dessen „Gefahrenperimeter“ geführt werden könnte.
RBS	► Ja		x				
Grüne Worb/ Marc Goepferd	► Ja	► Wir begrüßen die geplante Freizeitroute.	x				
Pro Velo Bern	► Teilweise	<p>► Mehrheitlich sind wir mit den Empfehlungen einverstanden. Insbesondere den Vor-schlag, die Freizeitroute zum Sternenplatz in Bolligen entlang der Hangkante unterhalb des Hüenerbüel, anstatt oben drüber zu führen ist zu begrüßen. Es fehlt aber die geplante Freizeitroute zum Bahnhof Bolligen und weiter Richtung Ittigen zu den vielen und noch zunehmenden Arbeitsplätzen, welche auch als Hauptroute geplant werden muss. Siehe Frage 1.</p> <p>► Weiter ist bei den Freizeitrouten mehr auf die Anschlüsse zu achten. An diversen Stellen im Bezug zur Kantonsstrasse gibt es Gefahrenstellen (Siehe Bilder 19+20 und Bilder 1,3,4,6,29).</p>	x			x	Vgl. Antwort Nr. 5
Pro Velo Bolligen-Ittigen	► Nein	► Die Freizeitroute nach Bolligen ist in der Studie eingeschränkt nur hinauf Richtung Sternenplatz entlang der Hangkante betrachtet worden. Demgegenüber besteht auch ein starker Freizeit- und Alltagsveloverkehr bereits heute entlang der Worblentalstrasse zwischen Bahnhof Bolligen und Ittigen. Die im Kantonalen Richtplan Veloverkehr (KRP VELO vom 22.12.2004) aufge-	x			x	Vgl. Antwort Nr. 5

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		nommene Veloverbindung (Ergänzungsrouten mit Massnahmenbedarf, Objekt 23, C2) zwischen dem Bahnhof Bolligen und der Station Deisswil fehlt gänzlich. Sie ist zwingend im vorliegenden Veloroutennetz aufzunehmen. Das entspricht auch dem Bolliger Richtplan Verkehr (Massnahme C2.4 „Lücke schliessen Veloverbindung Deisswil – Station Bolligen“.					
SP Worb	► Ja	► Ja, diese sind für uns schlüssig und nachvollziehbar. Wir unterstützen die geplante Freizeitroute.	x				
VCS Bern	► Ja	► Die vorgeschlagene Verbesserung überzeugt (u.a. im Westen mit weniger Höhendifferenz). Der Belag der Freizeitroute ist solide zu bauen und gut zu unterhalten. Wassergräben quer zum Weg sind zu vermeiden (u.a. wegen Unfallgefahr).	x			x	
Walter Bisig	► Teilweise	<p>► Die vorgeschlagene Reduzierung der zu überwindenden Höhenmeter ist stark zu begrüssen. Die Wahl von FB1a südlich der Beobachtungsstation zur Anbindung von Bolligen ist jedoch vorzuziehen gegenüber FB1 mit nord/hangseitiger Führung entlang der kantonalen Beobachtungsstation. Die Variante FB1 mit hangseitiger Führung nördlich der Beobachtungsstation ist zu steil und zu schmal und führt zu Konflikten mit Sportlern und Fussgängern.</p> <p>► Der südliche Waldweg Schwandiholzwald ist beim Aufstieg zur kantonalen Beobachtungsstation stark ausgewaschen und mit grossen Steinen belegt. Mit einem</p>	x			x	
				x		x	35 Mit der neuen Führung wird dieses Teilstück nicht mehr Bestandteil der Freizeitveloroute sein.

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kennnissnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		Alltags- oder Tourenvelo ist er im Moment nicht wirklich befahrbar. Er muss stark saniert und gegen Ausschwemmungen geschützt werden. ▶ Als Schulweg zum Schulhaus Eisengasse Bolligen ist die Variante FB1b nordseitig der RBS-Gleise entlang bis zum Schwandiweg und dann als FB2 weiter zur Unterführung Röswilstrasse-Wegmühle am besten geeignet.				x	
Marin Brand	▶ Teilweise	▶ Siehe 3.	x				
Peter Gerber	▶ Nein	▶ Kosten/Nutzenverhältnis steht in keinem Verhältnis. Ein Ausbau einer Veloroute auf 4 Meter Breite ist zudem absoluter Luxus.			x		36 An die Freizeitroute besteht die Anforderung nach einer 4m breiten Fahrbahn nicht.
Rolf Kettler	▶ Ja		x				
Ulrich Leibundgut	▶ Teilweise		x				
Monica Masciadri	▶ Ja	▶ Allerdings habe ich mich primär auf die Alltagsroute konzentriert.	x				
Titus Moser	▶ Ja		x				
Bauernhof Radiesli	▶ Ja		x				
Martin Schmocker	▶ Ja		x				
Cyrrill Schneider	▶ Ja		x				
Helmut Segner	▶ Teilweise	▶ Für die Freizeitroute wird im Bereich Schwandiwald eine Asphaltierung diskutiert. Die Notwendigkeit hierfür ist nicht nachvollziehbar. Der derzeitige Wegzustand ist in der Tat schlecht, aber hier kann durch eine besser Schotterung Abhilfe geschaffen werden. Grosse Flächenanteile im Worblengrund sind bereits versiegelt, deshalb müssen weitere Asphaltierung mit viel Augen-			x		Vgl. Antwort Nr. 28

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		mass geplant werden. Zudem ist die zunehmende Asphaltierung von Wegen eine Zumutung für Wanderer – ich verweise auf die entsprechend Initiative der Schweizer Wanderwege – und der Weg im Schwandwald ist einer der letzten verbleibenden ungeteerten Wege. Vermutlich ist die Nutzung des Weges durch Wanderer und Spaziergänger höher als die durch Velofahrer; daher müssen hier die Bedürfnisse der Wanderer Vorrang haben.					
Philippe Seiler	► Ja		x				
Christian Stübi	► Nein	► Seit vielen Jahren (ca 20) benutze ich die „Bestvariante“ bereits. Zuerst als Schüler, dann zum beruflichen Pendeln. Noch nie hätte ich mich über den Ausbaustandard geärgert. Ganz im Gegenteil. Ich schätze die unterschiedlichen Fahrbeläge sehr, und mir absolut unverständlich, warum nun ausgebaut werden sollte. Eine Asphaltierung ist unnötig und nicht zeitgemäss. Da wird der Worblelauf renaturiert, dafür asphaltiert man dann die Kieswege (wenn auch nicht diejenigen direkt dem Bachlauf entlang). Mein Standpunkt ist; wer nicht auf Schotterwegen fahren will, soll andere Wege suchen, es gibt genügend davon (Route Rüfenacht, Hauptstrasse und bestehende Fahrradwege Worblental). Ausserdem lässt die RKBM völlig ausser acht, dass viele dieser Streckenabschnitte auch von Menschen benutzt werden, die gerade eben dieses Erlebnis			x		37 An die Freizeitroute besteht keine Anforderung eines durchgehenden Hartbelags. Im Gegenteil: Im Bericht wird der neue Verlauf der Freizeitroute so vorgeschlagen, dass nach wie vor gewisse Teilstücke über Naturbelag verlaufen.

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		suchen! Eine Asphaltierung ist verkehrstechnisch unnötig, bringt im Fahrkomfort keine Genuss- oder Sicherheitsvorteile und somit sind die projektierten Kosten reinste Geldverschwendung.					

## 6. 5. Sind für Sie die ausgewiesenen Grobkosten für die Realisierung der Alltagsveloroute nachvollziehbar?

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kennntnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
Bolligen	▶ Ja		x				
Ostermundigen	▶ Ja		x				
Stettlen	▶ Ja	▶ Der Kostenverteiler muss bei diesem regionalen Projekt auch regional betrachtet werden. Es ist für die den Gemeinden verbleibenden Netto- Kosten ein Verteilsschlüssel zu entwickeln, welche den tatsächlichen Benutzern entspricht. Velofahrer von und nach Stettlen werden primär weiterhin die bestehende Hauptstrasse von und bis Deisswil benutzen.		(x)		x	38 Im überarbeiteten Bericht wurde ausdrücklich darauf verzichtet, bereits einen Vorschlag zum Kostenteiler unter den Gemeinden aufzustellen. Dieser soll in den weiteren Planungsphasen geklärt werden.
Vechigen	▶ Nein	▶ Es ist nachvollziehbar und war auch ein Anliegen der Gemeinde Vechigen, dass bezüglich einer Alltagsveloroute vor allem Varianten auf bereits bestehenden Wegen und Strassen geprüft wurden um die Realisierungskosten möglichst tief zu halten. Trotzdem weisen diese Varianten für die Gemeinde Vechigen gewichtige Nachteile auf. ▶ Die Kosten stehen in einem Missverhältnis zum aufgezeigten Nutzen. Das vorliegende Projekt kann durch die Gemeinde Vechigen aufgrund anderer Prioritäten in dieser Form nicht umgesetzt werden. Allerdings fehlt in den Unterlagen die Plausibilisierung für diese enorm hohen Investitionskosten.	x			x	Vgl. Antwort Nr. 38 und 40  39 Basierend auf Einheitspreise wurde eine Grobkostenschätzung +/-20% vorgenommen.
Worb	▶ Ja		x				
AÖV	▶ Ja		x				
OIK II	▶ k.A	▶ Die Planungsstudie ist im aktuellen Agglomerations-	x			x	

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kennnissnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		<p>programm der 3. Generation, welches Bestandteil des RGSK Bern-Mittelland der 2. Generation ist, gemäss Massnahmenblatt LV-W-1-e als Vorleistung zur späteren, eigentlichen Velomassnahme Alltagsveloroute Worblental aus-gewiesen (für die Velomassnahme selbst existiert im aktuellen Agglomerationsprorammm kein Massnahmenblatt). Diese Vorleistung wurde im Agglomerationsprogramm der 3. Generation nicht zur Mitfinanzierung durch den Bund beantragt. Die voraussichtliche Umsetzung der Velomassnahme ist gemäss Massnahmenblatt LV-W-1-e im Zeithorizont 2023-2026 vorgesehen; als Option ist die vorgezogene Umsetzung im Zeithorizont 2019-2022 denkbar.</p> <p>► Damit der Bund die Mitfinanzierung der Velomassnahme im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr in Erwägung zieht, muss sie als baureife A-Massnahme (Koordinationsstand Festsetzung) im Agglomerationsprogramm der 4. Generation bzw. im RGSK Bern-Mittelland der 3. Generation ausgewiesen werden, so, wie es unter Ziffer 5 auf Seite 41 in der Planungsstudie korrekt empfohlen wird. Nach gegenwärtigem Kenntnisstand ist mit der Freigabe der Mittel für die Agglomerationsprogramme der 4. Generation durch die Eidgenössischen Räte Ende 2023 zu rechnen. Somit kann mit der Umsetzung der Massnahme voraussichtlich frühestens ab Anfang 2024 begonnen werden. Wird mit dem Bau der Massnahme vor der de-</p>	x			x	

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kennnismnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		<p>finitiven Zusicherung durch den Bund (unterzeichnete Finanzierungsvereinbarung) begonnen, entfällt der Anspruch auf Beiträge im Rahmen der Agglomerationsprogramme.</p> <p>► Wird die vorgezogene Umsetzung im Zeithorizont 2019-2022 in Betracht gezogen, können nach derzeitigem Wissensstand keine Agglobeiträge seitens Bund und Kanton in Aussicht gestellt werden, da die Massnahme in keiner bestehenden Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton für die Agglomerationsprogramme der 1. Und 2. Generation explizit aufgeführt ist. Ob die Massnahme aber in ein bereits bestehendes Massnahmenpaket integriert oder ob ein Beitrag im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 3. Generation geleistet werden kann, muss bei Bedarf vertieft abgeklärt werden. Von dieser Regelung nicht tangiert sind Beiträge an Investitionen in Velorouten mit kantonaler Netzfunktion auf Gemeinde- und Privatstrassen mit einem Beitragssatz von 40%.</p>	x			x	
RBS	► Ja		x				
Grüne Worb/ Marc Goeppferd	► Ja	<p>► Die Kosten sind nachvollziehbar und liegen um Grössenordnungen unter denjenigen der neuen Umfahrungsstrasse von Worb. Das Kosten/Nutzen-Verhältnis dürfte daher auch wesentlich besser sein als das der Umfahrungsstrasse.</p>	x				
Pro Velo Bern	► Ja		x				



Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kennnissnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
Pro Velo Bolligen-Ittigen	▶ Ja	▶ Es ist für die ganze Alltagsveloroute eine Mindestbreite von 4.00 m anzustreben und zu realisieren.		x			
SP Worb	▶ Ja	▶ Um die Kosten für die Gemeinden tragbar zu halten, ist eine Kostenbeteiligung von Bund und Kanton dringend notwendig. Bei der Frage der Kosten müssen diese für den Unterhalt (inkl. Räumung und Reinigung) für die einzelnen Gemeinden mitberücksichtigt und Transparenz kommuniziert werden.		x		x	40 Es ist vorgesehen, die Alltagsveloroute Worblental als Infrastrukturvorhaben im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der 3. Generation (RGSK III) mit Priorität A aufzunehmen. So können bis 35% der Finanzierung durch den Bund gesichert werden.
VCS Bern	▶ Ja		x				
Walter Bisig	▶ Ja	▶ Die Kostenschätzungen erscheinen fundiert und angemessen. .	x				
Marin Brand	▶ Ja		x				
Peter Gerber	▶ Ja	▶ Zusammengefasst ein absolut unnötiges Projekt, insbesondere auch unter dem Aspekt der finanziellen Situation der Gemeinden und des Kantons. Zudem widerspricht das Projekt den elementarsten Grundsätzen der Raumplanung, nämlich haushälterisch mit dem Boden umzugehen. Eine massive Attraktivitätssteigerung der bestehenden Routen könnte nur schon damit erreicht werden, wenn der leidige Schleichverkehr über Nesselbank mit entsprechenden Massnahmen eingedämmt würde. Mit dem Ausbau der Strecken wird das Gegenteil erreicht, nämlich mehr Schleichverkehr, mit den bekannten Nachteilen für den Langsamverkehr (Aggressionen, Verdrängung, Geschwindigkeit).	x				41 Bei der Evaluation der verschiedenen Varianten der Routenführung für die neue Alltagsveloroute wurde insbesondere darauf geachtet, bereits bestehende Wegführungen zu nutzen. Es wurde ausdrücklich darauf verzichtet, neue Wegführungen, welche noch näher bei den Ortskernen lägen (Mehrnutzen insb. für Boll/Vechigen), in das Variantenstudium miteinzubeziehen.  Mit einer neuen Alltagsveloroute abseits der viel befahrenen Kantonsstrasse kann die Verkehrssicherheit erhöht und die Attraktivität des Velos als alternative Verkehrsmittel erhöht werden.
Rolf Kettler	▶ Ja		x				
Ulrich Leibundgut	▶ Nein		x				

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kennnismnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
Monica Masciadri	▶ Ja	▶ Die Grobkosten sind nachvollziehbar. Schwierig nachvollziehbar ist für mich, dass die Kosten von der Begleitgruppe nicht höher gewichtet worden sind. Dies in Anbetracht der Tatsache, dass gute Projekte immer wieder an den Kostendiskussionen scheitern. Ich frage mich ausserdem, ob nicht bereits für die Mitwirkung eine verbindliche Zusage von Bund und Kanton bezüglich Kostenübernahme hätte abgeholt werden können.	x		x		42 Verbindliche Aussagen von Kanton bzw. Bund zur Finanzierung sind im Rahmen einer ersten Projektstudie leider nicht möglich.
Titus Moser	▶ k.A	▶ Eine Beurteilung der Kosten kann und will ich mir nicht anmassen, da ich nicht Fachmann in diesem Bereich bin.	x				
Bauernhof Radiesli	▶ Nein	▶ Braucht es einen derart hohen Ausbaustandart für die Alltagsroute, wo doch nach wie vor gewisse Velofahrerinnen über die Hauptstrasse oder via Rüfenacht fahren werden? An der Bodengasse zählen wir täglich vielleicht zwischen 10 und 30 Velofahrer, welche (um zur Arbeit zu gelangen) mit dem Velo unterwegs sind. Steht dies im richtigen Verhältnis zur 1,5 Mio Investition?	x				Vgl. Antwort Nr. 7
Martin Schmocker	▶ Ja		x				
Cyrill Schneider	▶ k.A	▶ nicht betrachtet	x				
Helmut Segner	▶ k.A		x				
Philippe Seiler	▶ Ja		x				
Christian Stübi	▶ Nein	▶ Das heisst, nachvollziehbar sind die Kosten schon, aber sie sind eben auch unnötig.	x				

## 7. 6. Weitere Bemerkungen

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kennntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
Bolligen	► Ja	► Der zu betrachtende Perimeter Worblental ist unbedingt zu erweitern bis Bolligen (inklusive Bahnhof) und Ittigen, um eine sichere und flache Veloverbindung auch nach Ittigen – mit den hunderten von Arbeitsplätzen in der Papiermühle- via Worblentalstrasse sicherzustellen. Hierfür ist die Lücke der gefahrlosen Veloverbindung zwischen Bahnhof Bolligen und Station Deisswil zu schliessen und unbedingt ins Velonetz aufzunehmen. Die neu vorgeschlagene Route über die Rörswilstrasse ist sehr gefährlich bei den Knotenpunkten (Linksabbiegen von der Bolligenstrasse in die Rörswilstrasse in Bolligen bei starkem MIV in einer Steigung) und deshalb abzulehnen. Zudem ist der Knoten Schwandiweg – in die Kantonsstrasse nach Deisswil äusserst gefährlich für die Velofahrenden und deshalb unbedingt zu vermeiden. Der Hinweis auf Seite 34, dass diese Querung (Zitat) „besonders sorgfältig auszugestalten ist“, genügt nicht.					Vgl. Antwort Nr. 5
Ostermundigen	► Nein		x				
Stettlen	► Ja	► Wir danken der RKBM für die Erstellung der Planungsstudie, welche für die zukünftige Mobilität im Worblental wichtige Überlegungen enthält. Die Realisierung einer guten Alltagsroute ist die einzige Möglichkeit, relativ kurzfristig den motorisierten Pendlerverkehr umzulagern.	x				

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kennnisinahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einmal mehr sei daran erinnert, dass das Projekt Bernapark Stettlen“ infolge dieser Problematik massiven Einschränkungen unterliegt</li> <li>▶ Kommunikation: Die Materie ist wie erwähnt komplex, zudem stark polarisierend. Entsprechend ist die Kommunikation zum Thema professionell anzugehen.</li> </ul>	x				
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kommunikation: Die Materie ist wie erwähnt komplex, zudem stark polarisierend. Entsprechend ist die Kommunikation zum Thema professionell anzugehen.</li> </ul>	x			x	
Vechigen	▶ Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Velorouten für den Berufsverkehr (Alltag) sind dann attraktiv, wenn sie die Möglichkeit bieten, schnell und sicher vom Wohn- zum Arbeitsort und umgekehrt zu gelangen. Dazu müssen sie möglichst nahe an Wohn- und Zielort vorbei führen. Diese Voraussetzung wird mit dem vorliegenden Projekt für die Gemeinde Vechigen nicht erfüllt.</li> </ul>	x				Vgl. Antwort Nr. 11
Worb	▶ Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die Einwohnergemeinde Worb begrüsst die Überprüfung sämtlicher Möglichkeiten, die zur Entlastung des Strassennetzes im Oberen Worblental beitragen können. Die Alltagsveloroute stellt eine Massnahme dar, welche einen Beitrag dazu leistet. Unter der Voraussetzung, dass sich Bund und Kanton wie vorgesehen an den Realisierungskosten beteiligen, unterstützt die Gemeinde Worb das Vorhaben gemäss der evaluierten Route.</li> </ul>	x				
AÖV	▶ Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Gesamtmobilitätsstrategie hält im Rahmen der 3-V Strategie (Verkehr vermeiden, Verkehrs verträglich gestalten, Verkehr verlagern) fest, dass der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu vergrössern ist, wofür</li> </ul>	x				

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		<p>sichere Wege und ein durchgehendes Veloverkehrsnetz notwendig sind. Das Velo als attraktives Alltagsverkehrsmittel ist zu fördern, um die Verlagerung vom MIV auf den ÖV und Fuss- und Veloverkehr weiter zu begünstigen. Das AÖV begrüsst daher die Massnahme zur Entlastung des Strassennetzes (Kantonsstrasse mit Veloroute) durch eine alternative, leistungsfähige Alltagsveloroute. Der erwartete Mehrverkehr mit der projizierten Siedlungsentwicklung soll dadurch verträglicher bewältigt werden können Dass die Alltagsveloroute als Tangentiallinie die Agglomeration erschliesst, stärkt die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Im Bericht wird von einer grösseren Konkurrenzfähigkeit des Velos gegenüber der anderen Verkehrsarten gesprochen. Grundsätzlich begrüssen wir die Stärkung des Veloverkehrs. Unserer Ansicht nach ist jedoch anstelle des Konkurrenzgedankens vielmehr die gegenseitige Ergänzung der unterschiedlichen Verkehrsträger, ganz im Sinne des „Berner Modells“, in den Vordergrund zu stellen.</li> <li>▶ Die im Kapitel 5 erwähnte Aufnahme der Alltagsveloroute ins RGSK III (neu RGSK 2020) mit Priorität A, um die Finanzierung des Bundes von 35% zu sichern, wird grundsätzlich begrüsst. In Anbetracht des bereits bekannten Prüfkriteriums „Umsetzungsstand“ des Bundes ist dazu aber zwingend eine hohe Finanzierungs- und Baureife der Massnahmen zu gewährleisten</li> </ul>		x			43 Der Konkurrenzgedanke ist nicht Leitidee der Projektstudie. Das einleitende Kapitel des Berichts wurde angepasst, so dass diese Meinung nicht (mehr) suggeriert werden sollte.

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kennzeichnung	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
OIK II	► Ja	► Die bisherige Alltagsveloroute auf der Kantonsstrasse dient weiterhin der Erschliessung für den Veloverkehr, sie wird nicht effektiv aufgehoben. Sie ist folglich neu als Velobasisnetz zu klassieren. Die neue Alltagsveloroute, welche mehrheitlich abseits der Kantonsstrasse verläuft, ist als Hauptverbindung auf Gemeinde- oder Privatstrassen zu bezeichnen.	x	x		x	44 Entsprechender Hinweis wurde im Bericht ergänzt.
		► Weitere Bemerkungen bezüglich Wanderwege: Die Stellungnahme der Berner Wanderwege vom 7. Dezember 2017 erfolgte in Absprache mit dem Oberingenieurkreis II und ist in die Mitwirkung als Eingabe OIK II/Berner Wanderwege aufzunehmen (siehe Beilage). Wir unterstreichen die Aussage aus der Stellungnahme der Berner Wanderwege, dass sich Wanderwege und Alltagsvelorouten auf demselben Wegtrasse nicht vertragen. Insbesondere da Alltagsvelorouten einen Asphaltbelag aufweisen müssen. Gestützt auf Art. 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) ist eine Verlegung des Wanderwegs somit zwingend erforderlich. Mit der vorgeschlagenen Wanderwegverlegung kann die Situation zwischen dem Alltagsveloverkehr und den Zufussgehenden entschärft werden (siehe Beilage).		x			(siehe sep. Antworten zu den Bemerkungen der Berner Wanderwege)
		► bezüglich historische Verkehrswege: Laut Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS tangiert die Bestvariante (Variante 2) die				x	45 Objekt BE 2458 wird durch neue Bestvariante nicht tangiert.

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		<p>Objekte BE 2458 und BE 2459 von lokaler Bedeutung im Bereich Rüti bzw. Nesselbank.</p> <p>Das Objekt BE 2458 im Bereich Rüti (Gemeinde Stettlen) weist keine Substanz mehr auf (historischer Verlauf). Es müssen keine Massnahmen zu deren Erhalt getroffen werden.</p> <p>Das Objekt BE 2459 im Bereich Nesselbank (Gemeinde Vechigen) weist Substanz auf. Diese bezieht sich auf den Hangweg resp. auf die Erdböschungen in diesem Bereich. Bei Realisierung der Variante 2 als Veloalltagsroute sind die Böschungen im Bereich Nesselbank zu erhalten. Muss in diese eingegriffen werden, so sind sie mit der gleichen Neigung wieder zu erstellen.</p> <p>► bezüglich Naturgefahren (Hochwasser) Keine Bemerkung</p> <p>► bezüglich Wasserbau:</p> <p>Grundsätzlich sind die bevorzugten Alltags- und Freizeitrouten aus Sicht Wasserbau/Wasserbaupolizei bewilligungsfähig. Bezüglich Ausbaustandards innerhalb des Gewässerraums haben wir uns in der Stellungnahme vom 25. Juli 2017 bereits geäußert.</p>					
Berner Wanderwege	k.A.	<p>► Wir sind der Meinung, dass es grundsätzlich möglich ist, sowohl für die Wandernden wie auch für die Velofahrenden die heutige Situation zu verbessern. Dabei müsste der Wanderwege verlegt werden, so dass der Veloweg entsprechend ausgebaut werden kann. Die Wegführung möglichst der Worble entlang, entspräche</p>		x			Vgl. Antwort Nr. 26

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		dann auch viel mehr der Idee des Worblentalweges, diesen möglich als Uferweg zu gestalten.					
RBS	► Ja		x				
Grüne Worb/ Marc Goeppferd	► Ja	► Die vorgeschlagene Bestvariante (Variante 2) ist möglichst sofort zu realisieren. Im Hinblick auf eine spätere Realisierung der von uns vorgeschlagenen Variante A+, kann auf die Verbeiterung der Utzlenbergstrasse verzichtet werden. Westlich der neuen Umfahrungsstrasse ab der Bodengasse beim Worbbodenkreisel Süd bis zum Schulhaus Worbboden ist auf der Strecke C2 ein Neubauabschnitt zu realisieren, der getrennt von der Kantonsstrasse und in beiden Richtungen befahren werden kann, um die gefährliche Querung der Umfahrungsstrasse zu vermeiden. Die Querung der Umfahrungsstrasse kann so problemlos bei der Überdeckung beim Schulhaus Worbboden erfolgen. Zudem ist spätestens mit dem Zweispurausbau der RBS als zweite Etappe eine Ergänzung gemäss dem beiliegenden Variantenvorschlag A+ zu planen und die Gefahrenstellen für die zur Erreichung der Alltagsveloroute notwendigen Querungen der Bernstrasse/Worbstrasse in Deisswil, Stettlen und Boll für sind so bald wie möglich zu beheben			(x)		46 Neue Bestvariante (vgl. Antwort Nr. 12). Eine rasche Realisation liegt auch im Interesse der RKBM. Dennoch ist eine saubere Planung erforderlich, nicht zuletzt, um die Finanzierungsanteile durch Bund und Kanton sicherzustellen.
Pro Velo Bern	► Ja	► Eine Mindestbreite von 4 Metern muss auf der ganzen Route gelten, damit auch Velos mit Anhänger oder Lastenräder kreuzen können. (Siehe Bilder 3,6,16,25)	x	x			47 Ist so vorgesehen



Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die neue Alternative darf kein Grund sein, um die Gefahrenstellen auf der Bern-strasse/Worbstrasse nicht so bald wie möglich zu beheben. Insbesondere die Gefahrenstellen für Schulkinder sowie die Gleisquerung beim Bahnhof Boll-Utzigen (Siehe Bild 21) dürfen keine Verzögerung erfahren.</li> <li>▶ Bei einem allfälligen Ausbau auf 2 Gleise muss die Velohauptroute in jedem Fall von Anfang an in die Planung mit einbezogen werden um mögliche Synergien nutzen zu können.</li> </ul>	x			x	
Pro Velo Bolligen-Ittigen	▶ Ja	<p>▶ Fazit: Der zu betrachtende Perimeter Worblental ist unbedingt zu erweitern bis Bolligen (inkl. Bahnhof) und Ittigen, um eine sichere und flache Veloverbindung auch nach Ittigen – mit den hunderten und weiter zunehmenden Arbeitsplätzen in der Papiermühle – via Worblentalstrasse sicherzustellen. Hierfür ist die Lücke der gefahrlosen Veloverbindung zwischen Bahnhof Bolligen und Station Deisswil zu schliessen und unbedingt ins Velonetz aufzunehmen. Die neu vorgeschlagene Route über die Rörswilstrasse ist sehr gefährlich bei den Knotenpunkten (Linksabbiegen von der Bolligenstrasse in die Rörswilstrasse in Bolligen bei starkem MIV in einer Steigung) und deshalb abzulehnen. Zudem ist der Knoten Schwandiweg – in die Kantonsstrasse nach Deisswil äusserst gefährlich für die Velofahrenden und deshalb unbedingt zu vermeiden.</p>	x				Vgl. Antwort Nr. 5
SP Worb	▶ Ja	▶ Wir sind der Meinung, dass trotz der höheren Kosten		x			48 Ist so vorgesehen

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		ein Ausbau der Alltagsveloroute auf durchgehend vier Meter Breite unumgänglich ist. Der Anstieg der Nutzung von E-Bikes führt zu potentiell höheren Geschwindigkeiten (40 bis 45 km/h statt nur 25 – 30 km/h) und damit auch zu Überholmanövern auf dem Zweirichtungsradweg.					
VCS Bern	► Ja	► Die verbleibenden Schwachstellen gem. Kap. 2.1 sind zu beheben, auch wenn zukünftig die offiziellen Routen nicht mehr auf der Kantonsstrasse verlaufen. Dem verbleibenden Veloverkehr auf der Kantonsstrasse ist zukünftig mit geeigneten Massnahmen genügend Sicherheit zu geben und der Schutz ist bei Bedarf auszubauen, weil die Kantonsstrasse weiterhin für viele Velofahrer der kürzeste Weg ist. Insbesondere sind Engstellen und abrupte Wechsel von viel Raum für Velofahrer zu engen Stellen auszumerzen.	x				
Walter Bisig	► Ja	<p>► Die Beläge der Alltagsveloroute müssen maschinell erstellt sein, damit keine Wellen entstehen. Z.B. ist das Trottoir zwischen Ostermundigen und Deisswil im Moment ungeeignet als Velostreifen / Veloweg, da der Belag sehr uneben ist. Ein ebener Belag sollte eigentlich selbstverständlich sein. Ich gehe davon aus, dass das so vorgesehen ist.</p> <p>► Nochmals besten Dank für diese fundierte Analyse und Planung! Ich freue mich darauf, auf der Alltagsveloroute fahren zu können.</p>				x	
			x				

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
Marin Brand	► Ja	► Der Raum Worblenbrücke Utzlenbergstr./Schattseitenweg birgt ein grosses Gefahrenpotential: Durch das Gefälle Wyler-Worblenbrücke werden die Velos in Fahrtrichtung Deisswil mit grosser Geschwindigkeit in den Schattseitenweg einbiegen, resp. eben gerade durchfahren (rasen). In diesem Raum sind neben dem Durchgangsverkehr zum Utzlenberg/Wyler auch Fussgänger, Schüler, Wanderer, Hündeler usw. Eine Kreuzung von zwei Autos ist auf dem Strassenabschnitt Worblenbrücke-Wyler nicht möglich, die Autos beachten einander und warten, Velofahrer aus eigener, langjähriger Erfahrung nicht. Der Schattseitenweg ist unsere einzige Zufahrtsstrasse, auch hier kann nicht gekreuzt werden, oft werden wir von Velofahrern nicht nur böse angeschaut sondern auch verbal angegangen, gleich ob mit Auto oder landw. Fahrzeugen. Wie soll dieses Problem gelöst werden? Weiter löst der Veloweg die Problematik zwischen Deisswil und Stützli/Ostermundigen nicht.		x			49 Dieser Abschnitt ist im überarbeiteten Bericht nicht mehr Bestandteil der Bestvariante (vgl. Antwort Nr. 12).
Peter Gerber	► Ja	► Zusammengefasst ein absolut unnötiges Projekt, insbesondere auch unter dem Aspekt der finanziellen Situation der Gemeinden und des Kantons. Zudem widerspricht das Projekt den elementarsten Grundsätzen der Raumplanung, nämlich haushälterisch mit dem Boden umzugehen. Eine massive Attraktivitätssteigerung der bestehenden Routen könnte nur schon damit erreicht werden, wenn der leidige Schleichverkehr über	x				Vgl. Antwort Nr. 41

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		Nesselbank mit entsprechenden Massnahmen eingedämmt würde. Mit dem Ausbau der Strecken wird das Gegenteil erreicht, nämlich mehr Schleichverkehr, mit den bekannten Nachteilen für den Langsamverkehr (Aggressionen, Verdrängung, Geschwindigkeit).					
Rolf Kettler	► Ja	► Westlich der neuen Umfahrungsstrasse ab der Bodengasse beim Worbodenkreisel Süd bis zum Schulhaus Worboden ist auf der Strecke C2 ein Neubauabschnitt zu realisieren, der getrennt von der Kantonsstrasse und in beiden Richtungen befahren werden kann, um die gefährliche Querung der Umfahrungsstrasse zu vermeiden. Die Querung der Umfahrungsstrasse kann so problemlos bei der Überdeckung beim Schulhaus Worboden erfolgen. Zudem ist spätestens mit dem Zweispurausbau der RBS als zweite Etappe eine Ergänzung gemäss dem beiliegenden Variantenvorschlag A+ zu planen und die Gefahrenstellen für die zur Erreichung der Alltagsveloroute notwendigen Querungen der Bernstrasse/Worbstrasse in Deisswil, Stettlen und Boll für sind so bald wie möglich zu beheben.	x		x		50 Unmittelbar neben der neuen Umfahrungsstrasse sind keine zusätzlichen Wegführungen vorgesehen.
Ulrich Leibundgut	► Ja	► Eine Asphaltierung der Bodengasse wäre eine Schande. Für Fussgänger mit oder ohne Hund wird jetzige Zustand geliebt. Bei sommerlicher Hitze wäre die Sonnenabstrahlung eine Qual für Mensch und Tier. Viele Fussgänger und Reiter machen einen Rundweg über die Lauigasse. Familien und Jugendliche aus dem	x		(x)		51 Mit der Asphaltierung der Bodengasse wird eine Alltagsveloroute abseits der Kantonsstrasse durch das Worblental überhaupt erst möglich. Die sorgfältige Evaluation verschiedener Varianten hat ergeben, dass die aus verschiedenen Blickwinkeln bewertete Bestvariante diejenige ist, die u. a. die Bodengasse

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		Worblental auf der Fahrt ins Schwimmbad, Eishalle und Sportplatz sind, benutzen ebenfalls die Lauigasse. Radfahrer Richtung Enggstein müssten den brandgefährlichen Übergang beim Kreisel RBS benutzen. Die morgendliche Velofahrt der OLWO-Arbeiter erfolgt nur bis zur Abzweigung rechts Richtung Gehöft Gfeller. Im Worboden ist die Tagestemperatur 3 Grad niedriger als im Dorf, d.h. Frostgefahr mit Eisglätte, was zur Folge hätte, dass für den Winterbetrieb Räumen und Salzen durch die Gemeinde nötig würde. Das Versickern des Salzes und Schmelzwasser ist nicht gelöst. Meine Beobachtung am Sonntag 28.01.: Zwischen 14.15 Uhr und 14.45 Über die Bodengasse fuhr kein einziges Fahrrad, über die Lauigasse deren 10!					in Worb beinhaltet. Die Berner Wanderwege unterstützen das Projekt grundsätzlich, mit dem Hinweis, den Wanderweg auf diesem Abschnitt aufzuheben und stattdessen die bereits bisher als Wanderweg geltende, unbefestigte Lauigasse für den Fussverkehr zu priorisieren.
Monica Masciadri	► Ja	► Beleuchtung Alltagsroute: ich habe zur Kenntnis genommen, dass Alltagsvelorouten ausserorts in der Regel unbeleuchtet sind. Ich bitte darum, das Thema Beleuchtung trotzdem und trotz Lichtverschmutzung noch einmal zu betrachten. Aus Erfahrung weiss ich, dass es aufgrund fehlender Besiedelung auf der geplanten Route auf weiten Strecken wirklich zappenduster ist, was das Sicherheitsempfinden extrem beeinträchtigt. Wenn die Kühe im Nesselbank auf ihrem Weg von der Weide zum Stall den Veloweg queren, kann es zu längeren Wartezeiten kommen (nur zwei Mal pro Tag und nur zur wärmeren Jahreszeit). Dies zur Info. Es gibt etliche Autofahrende, die heute den Veloweg befahren. Das ist				x	52 Im ursprünglichen Bericht war die (vorhandene) Beleuchtung ein Beurteilungskriterium der einzelnen Abschnitte. Dieses Kriterium wurde in der überarbeiteten Version des Berichts gestrichen, da im „Endzustand“ sämtliche Teilabschnitte über die nötige/zweckmässige Beleuchtung verfügen werden. Daher ist dieses Kriterium für die Wahl der Bestvariante nicht von Belang. Ob sich im „Endausbau“ die Beleuchtung ausdrücklich auf Abschnitte innerorts und Knoten beschränken wird, wird in den weiteren Planungsphasen geprüft.

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		auf der engen Fahrbahn ein Sicherheitsrisiko. Der MIV muss konsequent auf die Hauptstrasse geleitet werden. Danke an die Begleitgruppe für ihre Arbeit Die Alltagsveloroute durchs Worblental ist ein überfälliges must, schon nur, um dem heutigen Pendleraufkommen gerecht zu werden, erst recht, wenn die erwähnten Ortschaften das geplante resp. angestrebte Bevölkerungswachstum realisiert haben. Ich freue mich auf die Alltagsroute.					
Titus Moser	► Ja	► Eine Streckenführung auf schnelles vorankommen von A nach B ist für eine Alltagsveloroute zwingend, ansonsten ist sie unbrauchbar. Eine durchgängige Asphaltierung ist für mich ebenfalls zwingend, ansonsten ist sie für mich als Alltagsroute ebenfalls untauglich. Dass sich gerade die Gemeinde Stettlen gegen die Alltagsroute ausspricht ist für mich massivst bedauerlich, da gerade in Stettlen durch die geplante 30er Zone im Dorfkern, diese Strecke als Velopendler nun endgültig unbrauchbar und zu gefährlich wird (Verengung der Fahrbahn, Hindernisse auf der Fahrbahn der Velofahrer. Diese Strecke werde ich als Velopendler nach Aufbau der Tempo 30 Zone definitiv nicht mehr befahren, die neue Alltagsroute wäre hier tatsächlich eine alternative, ansonsten bleibt nur der Umstieg auf das Motorrad. Dies gilt aber nur, wenn sie als Asphaltierte und unterhaltene Strecke auch befahrbar ist. Als All-	x				

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		tagsspendler mit dem E-Bike mit runde 2500km Pendlerstrecke pro Jahr masse ich mir zu, hier als direkt Betroffene mitreden zu können. Aktuell fahre ich die «Freizeitstrecke» nur als Familienausflug, als Pendler fahre ich aktuell auf der Hauptstrasse, da alles andere nicht alltagstauglich ist (mit einem Strassen-E-Bike), obwohl ich mir der Gefahr der zum Teil relativ schmalen Strasse und des hohen Anteils an Pendlerverkehr sehr bewusst bin. Meist meide ich diese Strecke ganz und Fahre aufgrund besserer und sicherer Streckenführung via Rüfenacht, Gümligen nach Bern. Mit der Inbetriebnahme der Alltagsveloroute könnte sich dies ändern, da dann dies die sicherere und angenehmere Verbindung wäre.					
Bauernhof Radiesli	► Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>► Prinzipiell ist die Planung für eine komfortable Veloroute sehr wichtig. Der Neubau sollte aber möglichst ohne Kulturlandverlust geschehen und sich nicht nachteilig auf die Umwelt auswirken. Diesbezüglich sind noch viele Fragen offen...</li> <li>► Bei der ausgewählten Route kommt man an mehreren Landwirtschaftsbetrieben vorbei. Das Vieh kreuzt da teilweise die Strasse um auf die Weide oder in den Stall zu gelangen (Bei Nesselbank 2x und an der Bodengasse). Je nach dem muss man daher mit Wartezeiten rechnen.</li> <li>► Velofahrer_innen, welche alltäglich mit dem Velo von Worb Richtung Bern fahren, sind meist gut ausgerüstet. E-bike Fahrer_innen sowieso. Braucht es da wirklich eine</li> </ul>	x	(x)			Vgl. Antwort Nr. 12
			x			x	53 In Bezug auf die Beleuchtung vgl. Antwort Nr. 52. Auch die Anforderungen an den Unterhalt (Strassenentwässerung etc.) wird Bestandteil der weiteren

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		<p>Strassenbeleuchtung? Wo sind die neuralgischen Punkte, welche beleuchtet werden sollten? An welches Netz werden die Laternen angeschlossen – braucht es gar neue Leitungen? Wie sieht der Winterdienst aus? Argument für eine vollständige Asphaltierung ist die Möglichkeit zur Schwarzräumung. Wird schwarz geräumt oder ist der Winterdienst eingeschränkt? Falls Tausalze zum Einsatz kommen: was geschieht mit dem Strassenabwasser? Gelangt es in die Kanalisation oder fliesst es ins Ackerland links und rechts der Strasse und beeinflusst so die Bodenfruchtbarkeit negativ? Erfolgt der Winterdienst gleich früh und oft wie auf der Hauptstrasse? Falls nicht könnte man ev. auf die Asphaltierung und Schwarzräumung verzichten, da bei Schnee und Eis am Morgen sowieso auf die geräumte Hauptstrasse ausgewichen werden müsste?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wieso muss die Strasse bei Streckenabschnitt A1 (Steigung) verbreitert werden? Ist dies überhaupt möglich ohne Landwirtschaftsland zu verbauen?</li> <li>▶ Welche Umleitung ist geplant bei Schiessbetrieb und wie/wo wird diese Signalisiert?</li> </ul>					<p>Planungsphasen sein. Das Management (Standards, Zeitpunkt/Route zur Räumung) des Winterdienstes obliegt den jeweiligen Gemeinden.</p> <p>54 Aufgrund der überarbeiteten Bewertung ist der Abschnitt A.1 nicht mehr Bestandteil der Bestvariante und damit der Alltagsveloroute.</p> <p>55 Mit der neuen Bestvariante verläuft die Alltagsveloroute nordöstlich (Rückseite) des Schützenhauses und ist somit vom Schiessbetrieb nicht mehr tangiert.</p>
Martin Schmocker	▶ Ja	▶ Die Realisierung der Alltagsveloroute Worblental ist ausserordentlich wichtig. Etliche Berufstätige pendeln im Worblental regelmässig mit dem Fahrrad. Sie sind auf	x				



Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM				Antwort
			Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	spätere Planungsphase	
		eine sichere, gut ausgebaute Veloroute angewiesen. Aktuell führen die teilweise unbefestigten Wegabschnitte bei nasser Witterung zu einer starken Verschmutzung des Fahrrades und des Fahrradfahrers, was dringend verbessert werden muss. Zudem wird ein ausgebauter Radweg zu einer Entlastung der Hauptstrassen führen, die zu Stosszeiten ohnehin schon stark befahren und für Velofahrer entsprechend gefährlich zum Benutzen sind. Mit dem Ausbau der Veloroute ergibt					
Cyrill Schneider	► Ja	► Ich würde es begrüßen, wenn die jeweiligen Abschnittsvarianten für A, B und C einzeln und nur untereinander verglichen resp. beurteilt würden (ohne Bezug zu Variante 19). Zudem sollte die Gewichtung der Kriterien offengelegt werden. Aus meiner Sicht würde der Bericht damit besser lesbar und die Variantenwahl nachvollziehbarer. Unabhängig davon möchte ich allen Mitarbeitenden für die geleistete Arbeit danken und ihnen viel Erfolg bei der Umsetzung der Veloroute(n) Worblental wünschen		x			Vgl. Antwort Nr. 22
Helmut Segner	► Nein		x				
Philippe Seiler	► Ja	► Sehr wichtiges Signal, um weitere Pendlers auf (Elektro)-Velo zu holen!	x				
Christian Stübi	► Ja	► Ich nehme die Studie zur Kenntnis. Sollten die Worblentalgemeinden Stettlen, Vechigen und Worb diese unterstützen, werde ich mit geeigneten politischen Mitteln gegen die Finanzierung und damit die Umsetzung kämpfen.	x				

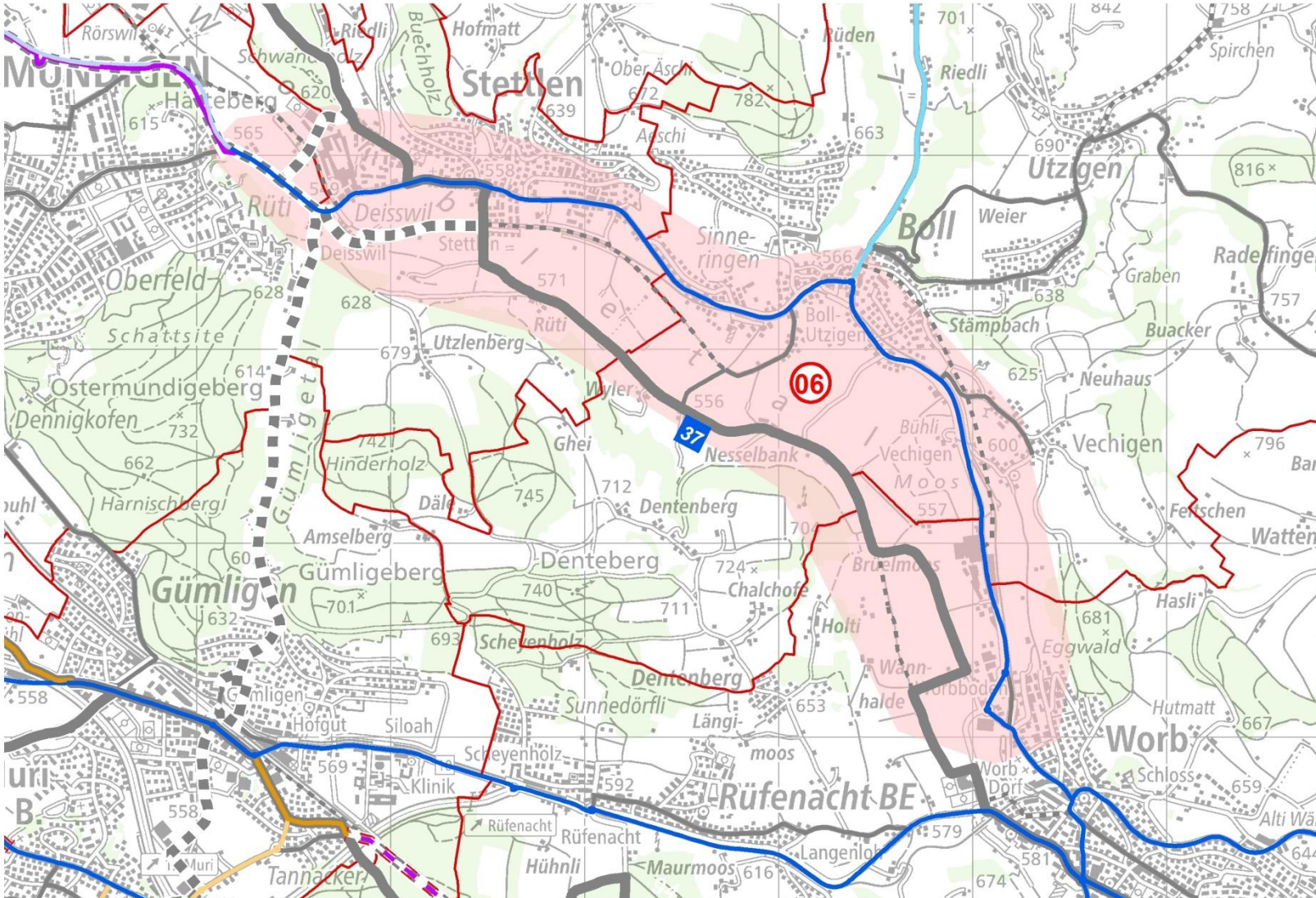
## 4 Anhang

Umsetzung in den Sachplan Veloverkehr

Planungsstudie Alltags- und Freizeitveloroute Worblental  
**Umsetzung in den Sachplan Veloverkehr**

Mu, 20.09.2018

**Ausgangslage: Korridor 06 mit Hauptverbindung Alltagsverkehr auf Kantonsstrasse**



## Resultate der Planungsstudie

An der Besprechung vom 23. August 2018 im TBA-DLZ präsentierten André König, IC Infraconsult AG und Martin Moser, RKBM die Resultate der Planungsstudie. Dabei zeigte sich, dass:

- die unterschiedlichen Linienführungen von Veloalltags- und Freizeitverkehr mehr einer Etappierung entsprechen, mittelfristig aber eine gemeinsame Führung zweckmässig ist;
- die Hauptverbindung auf der "neuen Alltagsveloroute Worblental" gemäss Abb. 12 der Planungsstudie zu realisieren ist;
- die Kantonsstrasse für den Binnen-, Ziel- und Quellverkehr der Gemeinden Stettlen und Vechingen mit einem verminderten Sanierungsbedarf als Basisnetz ebenfalls im Sachplan Veloverkehr verbleiben soll;
- der Hauptnutzen der neuen Hauptverbindung für Velofahrer aus Worb und der weiter östlichen Gebiete entsteht;
- die Kosten von rund 3 Mio. CHF jedoch für Massnahmen auf dem Gebiet der drei genannten Gemeinden anfallen;
- der politische Wille und die finanziellen Möglichkeiten zur zeitnahen Umsetzung in den drei Gemeinden fraglich ist und die Region daher eine Klassierung als kantonaler Radweg beantragt.

Auf der neuen Hauptverbindung ergeben sich nebst Unterhaltsarbeiten im Wesentlichen drei physische resp. qualitative Netzlücken (vgl. Karte unten), die zu schliessen sind:

6.1 Bahnhof Stettlen - Mossgrasse: Führung nördlich oder südlich des Geleises und damit verbunden die Frage einer zusätzlichen Geleisequerung. Denkbar erscheint eine durchgehende Führung der Hauptverbindung südlich des RBS-Geleises, entsprechend der Wunschlinie Worb - Bern, und eine separate Zuführung des Velopotenzials von Stettlen Oberdorf und Bergacker via Bahnhofstrasse, wo nötig mit Massnahmen auf den betroffenen Kantonsstrassenabschnitten (Längsführung, Abbiege- und Querungshilfen).

## Legende / Légende

### Festlegungen / Typologie

(gemäss Art. 45 Abs. 2 SG / conformément à l'art. 45, al. 2 LR)

### Alltagsverkehr / Trafic quotidien

	Hauptverbindung / Liaison principale	Basisnetz / Réseau de base	Netzlücke / Lacune du réseau (qualitativ / physisch) (qualitative / physique)
Nationalstrasse dritter Klasse / Route nationale de 3e classe			
Kantonsstrasse / Route cantonale			
Kantonaler Radweg / Piste cyclable cantonale			
Gemeinde- oder Privatstrasse / Route communale ou privée			
Korridor / Couloir (Festlegung Linienführung durch Region) / (Définition de lignes par région)			

### Freizeitverkehr / Trafic de loisirs

	bestehend / existant	geplant / prévu	aufzuheben / à supprimer
Velolandroute national/regional / Itinéraire Suisse à vélo national/régional			

### Informative Inhalte / Informations complémentaires

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



6.2 Neues Wegstück Moosgasse - Nesselbank (kann auf bestehenden Wegen mit einem Umweg umfahren werden).

6.3 Bodengasse: Asphaltierung eines längeren Wegstücks unter Beachtung, wenn möglich Verlegung des Wanderwegs.

**Im Hinblick auf die Nachführung des Sachplans Veloverkehr und das RGSK 2021 / AP 4. Generation wurden an der Besprechung vom 13.09.2018 mit dem KOI und KrOI II folgende Fragen geklärt:**

- Wird die neue Hauptverbindung insgesamt oder teilweise (nur Netzlücken, evtl. nur Netzlücken 6.1 und 6.2, damit es bei der Netzlücke 6.2 zu einer neuen, verkürzten Linienführung kommt) als kantonaler Radweg oder Veloroute mit kantonaler Netzfunktion auf Gemeinde- und Privatstrassen klassiert?  
*Antwort (vgl. auch Plan): Der Abschnitt von Worb bis vor Bahnhof Stettlen wird als kantonaler Radweg durch den OIK II realisiert. Aufnahme in das AP 4. Generation.*
- Umfang der Velomassnahmen auf der neuen Hauptverbindung (inkl. Freizeitroute)? *Antwort (vgl. auch Plan): Die Netzlücke 6.1 wird im Sinne der Verhältnismässigkeit südlich der Bahnlinie realisiert, auf eine neue Bahnquerung wird verzichtet. Bei Netzlücke 6.2 prüft der OIK II die konkrete Umsetzung im Detail; nebst der Führung quer durch das Feld erscheint auch eine indirektere Führung auf bestehenden Wegspuren als Kompromisslösung denkbar. Bei Netzlücke 6.3 sind die Konsequenzen der geplanten Asphaltierung für den Wanderweg zu prüfen, für den im gesamten Korridor eine angemessene (Ersatz-)Lösung zu finden ist. Die Anbindung der neuen Hauptverbindung für den Veloverkehr an die Kantonstrasse erfolgt mit vier Querverbindungen auf Gemeindestrassen (Basisnetz mit kantonaler Netzfunktion).*
- Umfang der Velomassnahmen auf dem Basisnetz (verbleibender Sanierungsbedarf auf der Kantonsstrasse)? *Antwort (vgl. auch Plan): Die Kantonsstrasse wird zum Basisnetz abklassiert. In Stettlen ist im Rahmen des AP 3. Generation eine Sanierung vorgesehen. Im Sachplan Veloverkehr wird zwischen der Haltestelle Vechingen und Worb ausserorts nur noch eine "weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr" festgelegt, wo keine Massnahmen z.G. des Veloverkehrs geplant werden.*
- *Anbindungen weiterer Siedlungsgebiete an die Hauptverbindung sind bei Bedarf durch die Gemeinden zu planen und zu realisieren (z.B. Oberdorf und Bergacker in Stettlen oder das Gewerbegebiet Brüelmoos zwischen Vechingen und Worb).*

Kartenbeilage

