

# Planungsstudie Linienführung Veloverkehr in der Region Bern-Mittelland

Korridor 1

Gürbetal: Wabern – Belp – Toffen – Thurnen / Riggisberg

Auswertung der Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 18.5.2022.

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Holzikofenweg 22  
Postfach  
3001 Bern

### **Gesamtprojektleitung**

Martin Moser, Projektleitung, RKBM  
Timo Krebs, Stv. Projektleitung, RKBM

### **Bearbeitungsteam**

Oliver Dreyer, Projektleitung, B+S AG  
Aline Renard, Stv. Projektleitung, Transitec Beratende Ingenieure AG  
Eva Vontobel, Projektbearbeitung, Transitec Beratende Ingenieure AG  
Joël Amstutz, Projektbearbeitung, B+S AG  
Maya Peter-Hofer, Projektbearbeitung, B+S AG

### **Arbeitsgruppe**

Albisser Rolf / Droz Sarah (Vertretung Sommer 2020), Gemeinde Köniz  
Baumann Beat, Gemeinde Zollikofen  
Borter Rowan, Gemeinde Wohlen  
Eichholzer Anna / Tschirren Lukas (Vertretung), Gemeinde Münsingen  
Glücki Michael, Gemeinde Moosseedorf  
Grosjean-Sommer Christoph / Marco Schaffer (Vertretung), Gemeinde Kirchlindach  
Guggisberg Martin / Mischler Thomas (Vertretung), Gemeinde Riggisberg  
Hirschi Bruno, SchweizMobil  
Hofer Nicolas, TBA DLZ Kanton Bern  
Kurt Hansjörg (bis Ende 2020) / Therese Schürch (ab 2021), Gemeinde Konolfingen  
Lerch Peter, TBA DLZ Kanton Bern  
Liebi Michael, Stadt Bern  
Schneeberger Thomas (bis Ende 2020 / Region Bern) / Boller Florian (ab Januar 2021 / Kanton Bern), Pro Velo  
Trchsel Christoph, Gemeinde Kehrsatz  
Von Gunten Christian (bis Ende 2020) / Kurz Ingrid (ab Jan. 2021), TBA OIK II (Vertretung OIK III bis Nov. 2020)  
Wenger Kurt, RKBM Kommission Verkehr  
Zingre Conrad (ab November 2020), TBA OIK III

### **Titelseite**

Kanalweg, Kaufdorf (Foto: B+S AG)

## Inhalt

|      |   |    |
|------|---|----|
| 1    | Ausgangslage  | 4  |
| 2    | Öffentliche Mitwirkung                                | 5  |
| 2.1  | Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung für Korridor 1 | 5  |
| 2.2  | Ergebnisse der Korridorunabhängigen Stellungnahmen.   | 7  |
| 3    | Eingegangene Stellungnahmen                           | 9  |
| 4    | Stellungnahmen und Beantwortung                       | 10 |
| 4.1  | Gesamteindruck  | 10 |
| 4.2  | Abschnitt Wabern, Nessleren – Weyergut                | 12 |
| 4.3  | Abschnitt Kehrsatz – Belp                             | 16 |
| 4.4  | Abschnitt Durchfahrt Belp                             | 19 |
| 4.5  | Abschnitt Belp – Kaufdorf                             | 21 |
| 4.6  | Abschnitt Kaufdorf – Mühlethurnen                     | 24 |
| 4.7  | Abschnitt Mühlethurnen Süd                            | 27 |
| 4.8  | Abschnitt Riggisberg – Rümliigen / Kaufdorf           | 32 |
| 4.9  | Abschnitt Verbindung Aaretal – Gürbetal               | 35 |
| 4.10 | Weitere Bemerkungen                                   | 36 |
| 4.11 | Korridorunabhängige Rückmeldungen                     | 38 |

# 1 Ausgangslage

In der Region Bern-Mittelland herrschen mehrheitlich günstige räumliche Voraussetzungen für den Veloverkehr und es besteht zunehmend den Bedarf nach direkten und attraktiven Verbindungen zwischen den Gemeinden und Zentren. In verschiedenen Gebieten der Region ist die konkrete Führung des Veloverkehrs, sprich vor allem des Veloalltagsverkehrs, heute jedoch unklar.

Die Region hat ein Interesse an einem zweckmässigen und breiten Velonetzangebot als Bestandteil eines vielfältigen und attraktiven Mobilitätsangebots. Für fünf Korridore hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) deshalb Planungsstudien in Auftrag gegeben, um auf Basis der bestehenden Überlegungen - aus der regionalen Velonetzplanung, des RGSK II (2016) / Agglomerationsprogramm 3. Generation, dem kantonalen Sachplan Veloverkehr sowie kommunalen Planungen - die Linienführung für den Veloalltagsverkehr zu klären.

Die Auftragsziele dieser Studie sind:

- ▶ Festlegung der Linienführung des Veloalltagsverkehrs innerhalb des Korridors
- ▶ Ermittlung des Massnahmenbedarfs inkl. Kostenschätzung auf dem Veloalltagsnetz im Korridor

Im vorliegenden Korridor 1: Gürbetal: Wabern – Belp – Toffen – Thurnen / Riggisberg liegt der Fokus auf der Klärung der Linienführung zwischen den Gemeinden, unter Berücksichtigung der für den Veloalltagsverkehr wichtigen Verbindungen, sowie im Bereich Riggisberg – Thurnen zusätzlich des Veloschulverkehrs.

Die RKBM verfügt über die Planungskompetenz in der Region. Die Projektierung und die Umsetzung der Massnahmen bleiben aber weiterhin Aufgabe der jeweiligen Strasseneigentümer (Kanton und Gemeinden). Deshalb ist eine gemeinsame, koordinierte Vorgehensweise bei der Planung der Infrastruktur zentral.

## 2 Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zu den fünf Planungsstudien fand vom 26. August bis 25. Oktober 2021 statt. Für den Korridor 1 trafen bei der RKBM 52 Stellungnahmen ein.

### Aufbau Fragebogen

Der Fragebogen für die öffentliche Mitwirkung strukturierte sich nach den Abschnitten, auf welchen die Linienführung genauer untersucht wurde (vgl. Hauptbericht, Kapitel 4.2). Dies betrifft in Korridor folgende Abschnitte:

- ▶ Wabern, Nessleren – Weyergut
- ▶ Kehrsatz – Belp
- ▶ Durchfahrt Belp
- ▶ Belp – Kaufdorf
- ▶ Kaufdorf – Mühlethurnen
- ▶ Mühlethurnen Süd
- ▶ Riggisberg – Rümligen / Kaufdorf
- ▶ Verbindung Aaretal – Gürbetal

Für diese Abschnitte wurden jeweils Anmerkungen zur Linienführung, zu den Massnahmen und zu anderem abgefragt.

Zusätzlich wurde der Gesamteindruck zum Bericht bezüglich Sprache und Aufbau abgefragt, sowie die Möglichkeit für weitere Bemerkungen gegeben.

Unabhängig vom Fragebogen gingen auch sieben Eingaben ein, welche sich nicht auf einzelne Korridore beschränkten. Diese Eingaben und deren Beantwortung wird in den Mitwirkungsberichten für alle fünf Korridore aufgenommen, siehe Kapitel 2.2 und 4.11.

### 2.1 Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung für Korridor 1

#### Gesamteindruck



Die Einschätzungen zum Bericht fallen mehrheitlich positiv aus. Einige Eingaben weisen auf Verbesserungsmöglichkeiten bezüglich Nachvollziehbarkeit hin. Die Schlussdokumente werden in Bezug auf die Nachvollziehbarkeit überarbeitet.

#### Abschnitt Wabern, Nessleren – Weyergut

Es gingen zu diesem Abschnitt 10 Anmerkungen betreffend Linienführung, 10 betreffend Massnahmen, sowie 4 betreffend Anderem ein.

Von betroffenen Grundeigentümern wird die empfohlene Linienführung teilweise kritisiert. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Linienführung in der Planungsstudie auf dem kommunalen Richtplan der Gemeinde Köniz aufbaut. Die neue Linienführung ist direkter, attraktiver und intuitiver. Es wird daher daran festgehalten. Andere Stellungnahmen (teilweise auch von betroffenen Grundeigentümern) begrüßen die neue Linienführung und weisen auf Verbesserungsbedarf bei einzelnen Massnahmen hin, die Massnahmen wurden entsprechend ergänzt.

### **Abschnitt Kehrsatz – Belp**

Es gingen zu diesem Abschnitt 6 Anmerkungen betreffend Linienführung, 6 betreffend Massnahmen, sowie 1 betreffend Anderem ein.

Die Eingaben sind sehr divers, unterstützen aber grossmehrheitlich die Stossrichtung der Planungsstudie.

### **Abschnitt Durchfahrt Belp**

Es gingen zu diesem Abschnitt 3 Anmerkungen betreffend Linienführung, 4 betreffend Massnahmen, sowie 1 betreffend Anderem ein.

Die Eingaben weisen auf keine Anpassungsbedarf im Bericht hin.

### **Abschnitt Belp - Kaufdorf**

Es gingen zu diesem Abschnitt 10 Anmerkungen betreffend Linienführung, 10 betreffend Massnahmen, sowie 1 betreffend Anderem ein.

Thematisiert wird einerseits die Linienführung und andererseits die Materialisierung der Strecke. Aufgrund der Wanderwegroute und dem Gewässerschutzgesetz (Gewässerraum) können vorgeschlagene Alternativen jedoch nicht asphaltiert werden, was für eine ganzjährig nutzbare Alltagsveloverbindung unerlässlich ist.

Die Asphaltierung wird teilweise auch in den verschiedensten Abschnitten kritisiert. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung jedoch nötig. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von Kulturland/Fruchtfolgeflächen zu reduzieren.

### **Abschnitt Kaufdorf – Mühlethurnen**

Es gingen zu diesem Abschnitt 7 Anmerkungen betreffend Linienführung, 8 betreffend Massnahmen, sowie 0 betreffend Anderem ein.

Auch hier wird die Asphaltierung teilweise kritisiert. Aufgabe der Planungsstudien war es, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung nötig. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von FFF zu reduzieren. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse.

### **Abschnitt Mühlethurnen Süd**

Es gingen zu diesem Abschnitt 10 Anmerkungen betreffend Linienführung, 17 betreffend Massnahmen, sowie 3 betreffend Anderem ein.

Insbesondere wird die Führung durch die Neumattstrasse und damit verbunden die Aufhebung des Rechtsvortritts im Rahmen der Massnahme 1.L.2 kritisiert. Das Massnahmenblatt wird angepasst, die Linienführung beibehalten. Die Aufhebung des Rechtsvortritts dient der Verbesserung des Fahrflusses des Veloverkehrs, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Auf der Neumattstrasse wird die Einrichtung/Signalisation einer T30 Zone als Massnahme vorgeschlagen und die Aufhebung der Rechtsvortritte nur als mögliche Option erwähnt.

Einige Rückmeldungen kritisieren zudem die fehlende Weiterführung der Strecke Richtung Burgistein. Für die Weiterführung in den Verwaltungskreis Thun werden verschiedene Anschlusspunkte aufgezeigt. Für die Planung ist jedoch der Verwaltungskreis Thun verantwortlich. Massnahme 1.L.1 wird entsprechend ergänzt.

### **Abschnitt Riggisberg – Rümligen / Kaufdorf**

Es gingen zu diesem Abschnitt 8 Anmerkungen betreffend Linienführung, 4 betreffend Massnahmen, sowie 0 betreffend Anderem ein.

Auf Grund der Mitwirkungseingaben wurde ein Workshop mit den Gemeinden Thurnen, Riggisberg und dem kantonalen Tiefbauamt durchgeführt. Die Linienführung und damit verbundenen Massnahmen wurden überarbeitet.

### **Abschnitt Verbindung Aaretal – Gürbetal**

Es gingen zu diesem Abschnitt 1 Anmerkungen betreffend Linienführung, 5 betreffend Massnahmen, sowie 1 betreffend Anderem ein.

Die Eingaben betreffen vor allem in Korridor 2 behandelte Themen.

### **Weitere Bemerkungen**

Die weiteren Bemerkungen beinhalteten sehr unterschiedliche Thematiken (vgl. Kapitel 4.10). Neben der Asphaltierung (siehe oben), wird insbesondere der fehlende Einbezug von betroffenen Grundeigentümern kritisiert. Die Gemeinden wurden durch die RKBM aufgefordert, betroffene Grundeigentümer über die öffentliche Mitwirkung zu informieren. Ein umfangreicher Einbezug der Grundeigentümer ist jedoch nicht stufengerecht. Die Grundeigentümerschaften werden im Rahmen der Vorprojekte/Bauprojekte von den zuständigen Behörden einbezogen.

## **2.2 Ergebnisse der Korridorunabhängigen Stellungnahmen.**

Es gingen sieben Eingaben korridorunabhängig ein. Diese unterstützen weitgehend die fünf Planungsstudien und wünschen teilweise eine Aufnahme weiterer Korridore – deren Bearbeitung durch die RKBM zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen ist.

Die Eingaben wiesen zudem auf Optimierungspotenzial bezüglich der Verständlichkeit der Berichte hin, welche weitgehend aufgenommen wurden für die finalen Schlussberichte.

### 3 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Ämter, Transportunternehmen, Unternehmen, Parteien und Vereine oder Verbände haben eine Stellungnahme zum Korridor 3 eingegeben.

**Gemeinden**

Belp, Kaufdorf, Kehrsatz, Kirchdorf, Köniz, Riggisberg, Thurnen, Toffen

**Ämter und Regionen**

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV, Bundesamt für Bauten und Logistik BBL, Tiefbauamt Kanton Bern

**Transportunternehmungen**

Bernmobil

**Unternehmen**

-

**Parteien und Vereine/Verbände**

Berner Wanderwege, Flurgenossenschaft Thurnen, Landwirtschaft Bern Mittelland, Pro Velo Kanton Bern, Wabern-Leist (AG Bau und Planung), SP Sektion Kehrsatz, VCS

**Privatpersonen**

Es haben sich zudem 33 Privatpersonen an der öffentlichen Mitwirkung beteiligt.

Korridorunabhängig gingen zudem 7 Stellungnahmen der folgenden Organisationen ein:

Gemeine Schwarzenburg, Genossenschaft Migros Aare, Naturpark Gantrisch, Pro Velo Bern, Stadt Bern, Tiefbauamt Kanton Bern, VCS Bern

## 4 Stellungnahmen und Beantwortung

### 4.1 Gesamteindruck

Frage: «Sind die Berichte sprachlich und vom Aufbau her für Sie verständlich und nachvollziehbar?»

| Eingabe von                       | Rückmeldung<br>(Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort) | Anmerkung Massnahmen  | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort  |
|-----------------------------------|--|---|---------------|----------------|----------------------|--|
| Belp                              | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Kaufdorf                          | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Kehrsatz                          | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Kirchdorf                         | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Köniz                             | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Riggisberg                        | Eher Ja  | Die aufgezeigten Varianten in den Dokumenten Erläuterungsbericht und Anhang haben zum Teil unterschiedliche Titel. Die Nachvollziehbarkeit ist nicht ganz einfach.  |               | x              |                      | Die Schlussdokumente werden in Bezug auf die Nachvollziehbarkeit überarbeitet.   |
| Thurnen                           | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Toffen                            | Eher Ja  | Aus den Plangrundlagen sind insbesondere die Eigentumsverhältnisse nur schwer nachvollziehbar   | x             |                |                      | Danke für den Hinweis. Im Rahmen der weiteren Planungsphasen werden die Eigentumsverhältnisse klarer dargestellt und Grundeigentümergegespräche durch die zuständigen Behörden vorgesehen. |
| Bernmobil                         | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Flurgenossenschaft Thurnen        | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Landwirtschaft Bern Mittelland    | Eher Ja  |   | x             |                |                      |  |
| Pro Velo Kanton Bern              | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| SP Sektion Kehrsatz               | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Wabern-Leist (AG Bau und Planung) | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Eher Ja  |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Eher Ja  |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Eher Nein  | ich bräuchte wohl eine mündliche Erklärung. Bin nicht so der Hirsch im Pläne lesen und eher ungeduldig ;)   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Eher Ja  | Die Massnahmenbeschreibungen sind sehr gut und detailliert. Die Linienführung ist zu ungenau beschrieben, die Umgebung, z.B. Kindergarten, Spielplätze sind nicht berücksichtigt; Einseitige Sicht Veloverkehr. | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Eher Ja  | es werden viele Fachbegriffe verwendet, die für eine Privatperson eher schwer zu lesen sind.  | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Eher Ja  |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Eher Nein  | Hatte Mühe, die für das Weyergut auszufüllende Stelle zu finden, weil ich im falschen Korridor suchte.  | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Eher Nein  |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Ja   |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson                      | Nein   | Es fehlen klare und lesbare Karten zu Wabern.   | x             |                |                      |  |

| Eingabe von  | Rückmeldung<br>(Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort) | Anmerkung Massnahmen   | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort  |
|--------------|--|--|---------------|----------------|----------------------|--|
| Privatperson | Ja   |  | x             |                |                      |  |
| Privatperson | Ja   |  | x             |                |                      |  |
| Privatperson | Eher Nein  |  | x             |                |                      |  |
| Privatperson | Eher Nein  | Kartenlegende fehlt!   |               | x              |                      | Die Schlussdokumente werden in Bezug auf die Nachvollziehbarkeit überarbeitet. |
| Privatperson | Eher Nein  |  | x             |                |                      |  |
| Privatperson | Eher Ja  | Die Berichte sind ziemlich verständlich, obwohl es viel Zeit braucht, bis man Fragebogen und Erläuterungen in Übereinstimmung bringen kann und alles begriffen hat. Total unverständlich sind uns jedoch die teilweise geplanten Massnahmen und die Linienführung. Wir vermissen den gesunden Menschenverstand ... | x             |                |                      |  |
| Privatperson | Eher Nein  |  | x             |                |                      |  |

## 4.2 Abschnitt Wabern, Nessleren – Weyergut

| Eingabe von                           | Anmerkung Linienführung   | Anmerkung Massnahmen   | Weitere Anmerkungen   | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort   |
|---------------------------------------|---|--|---|---------------|----------------|----------------------|---|
| Köniz                                 | Die Gemeinde Köniz ist grundsätzlich mit der Variantenempfehlung 3 entlang des Nesslerenwalds und über das Weyergut einverstanden, sie bedingt jedoch das Einverständnis von betroffenen Grundeigentümern auf Gemeindegebiet. Die Linienführung entspricht der geplanten Hauptverbindung gemäss der Könizer Richtplanung RP REGG TP Velo. Die empfohlene Variante 3 bedingt einen Neubau eines Fuss- und Radweges über das Kulturland des Weyerguts und einen Ausbau des unbefestigten Flurwegs entlang des Nesslerenwalds auf einen asphaltierten Weg von 3.5 Metern. Sollte mittelfristig keine Realisierung der Variante 3 absehbar sein, unterstützt die Gemeinde Köniz ebenso ein etappiertes Vorgehen, indem beispielsweise zuerst das östliche Teilstück realisiert werden kann, damit rasche Verbesserungen für den Veloalltagsverkehr erzielt werden können. Deshalb wird mit der prioritären Realisierung des Wegstücks Nessleren (im Sinne der Variante 2) eine Etappierung angestrebt. In der kartographischen Darstellung findet sich ums Quartier "Bächtelen" (zwischen Wabern und Kleinwabern) eine "Hauptverbindung Alltagsnetz". Diese "Schlaufe" ist unserer Ansicht nach wohl ein Artefakt und ist zu streichen. |  | Der Gemeinde Köniz fehlt in den Unterlagen zum Abschnitt Wabern, Nessleren–Weyergut insbesondere die Alltagsroute entlang des Bahntrassees, welche zukünftig von Bern übers Morillon, Wabern, Kleinwabern bis nach Kehrsatz führen wird. Diese Route ist in Planung/Realisierung und soll als Fussweg/Velonebenroute sehr zentral für das Alltagsnetz in Wabern werden - insbesondere auch für den Schüler*innenverkehr, den "langsamen" Veloverkehr sowie für die Erschliessung und Verbindung der verschiedenen S-Bahnstationen an dieser S-Bahn-Linie. Diese Verbindung entlang des Bahntrassees ist im Richtplan behördenverbindlich festgesetzt. Sie ist wichtig, und eine zeitnahe Umsetzung könnte allenfalls gar realistischer als die Verbindung durchs Weyergut sein. Wir bitten um Integration dieser ebenfalls Route mit ebenfalls regionaler Bedeutung in die Arbeiten/Grundlagen. |               | x              |                      | Die Unterlagen werden wie folgt aktualisiert:<br>- 1.L.13: Hinweis mit Teilrealisierung ergänzen<br>- Das Teilstück der regionalen Veloalltagsroute bei Bächtelen wird aus den Karten entfernt. Die zukünftige Nebenroute Morillon-Wabern-Kleinwabern-Kehrsatz entlang der Bahngeleise wird als Fuss- und Radweg im Mischverkehr geführt. Die überkommunale Veloalltagsroute Gürbetal wird nicht über diese lokale Nebenroute geführt.<br>- Die Nebenroute Kehrsatz - Morillon wird aufgenommen.  |
| Bundesamt für Bauten und Logistik BBL | Der Abschnitt Wabern, Nessleren–Weyergut sieht im Bereich Nesslerenweg (Gemeinde Kehrsatz) - Lindenweg (Gemeinde Köniz) künftig eine abgekürzte Linienführung über den heutigen mit einem allgemeinen Fahrverbot belegten Feldweg auf Köniz-Grundbuchblatt Nr. 1404 (Eigentum Schweiz. Eidg. / BBL) vor. Als Grundeigentümervertreter - und zufälligerweise auch als Nutzer dieser Veloroute - erachtet der Schreibenden die heutige Linienführung (ca. 300 Meter länger als die neu angelegte, plus eine kleine Steigung) sowohl für die heutigen wie auch für die künftigen Velofahrenden als zumutbar.   | In Bezug auf die "Anmerkungen zur Linienführung" wird der durch die vorgesehenen Massnahmen verursachte Kulturlandverlust (Strassenverbreiterung) und die zusätzliche Flächenversiegelung (Asphaltierung) in diesem Fall als unverhältnismässig erachtet und daher nicht unterstützungswürdig durch den Bund.  |   |               |                | x                    | Zum Hintergrund: Die Linienführung in der Planungsstudie baut auf dem kommunalen Richtplan der Gemeinde Köniz auf. Die neue Linienführung ist direkter, attraktiver und intuitiver. Der Aspekt des Kulturlandverlustes ist im Rahmen der Interessensabwägungen in der weiteren Bearbeitung nochmals aufzugreifen.<br>Im Weiteren haben wir uns erlaubt, die Rückmeldung von Urs Walter, Fachverantwortlicher Veloverkehr beim ASTRA einzuholen und erhielten folgende Rückmeldungen:<br>- Die neue Linienführung ist somit absolut im Sinn des Veloweggesetzes (Entwurf Bundesrat 19.5.2021)<br>- Aus Sicht ASTRA unterstützen wir, auch im Sinne des neuen Veloweggesetzes, die geplante neue Linienführung. |
| Bernmobil                             |   | Massnahme 1.L.13: Die BERNMOBIL-Linie 29 wird von der Massnahme tangiert. Damit keine Verschlechterung für das Liniennetz von BERNMOBIL entsteht, ist bei der Ausarbeitung entsprechender Projekte BERNMOBIL unbedingt frühzeitig einzubeziehen.   |   | x             |                |                      |   |
| Wabern-Leist (AG Bau und Planung)     | Ganz grundsätzlich sind wir der Meinung, dass im Korridor Wabern–Kehrsatz–Belp die Alltagsveloroute primär entlang der Hauptstrasse zu definieren ist. Dort bestehen grösstenteils bereits Radstreifen. Zudem sind im Abschnitt Wabern-Kleinwabern bereits diverse Verbesserungen und Aufwertungen geplant (Sanierung Seftigenstrasse/Tramverlängerung). Im Ortskern von Wabern wird ausserdem künftig T30 gelten. Diese Route ist viel   | Jegliche Routen durch die Quartiere beidseits der Seftigenstrasse sind eher auf die Feinerschliessung und die innerörtlichen Verbindungsfunktionen (Schulwege etc.) auszurichten und bedingen entsprechende Massnahmen (z.B. Tempobeschränkung). Alltags(schnell)routen durch Wohnquartiere sind als Velostrassen (mit entsprechender Aufhebung Rechtsvortritt) zwar eine gute Sache, dürfen aber in der Folge nicht als bequeme | Die Abstimmung der Routenplanung auf die Siedlungsentwicklung (Anbindung der Innen- und Ausserentwicklungsbereiche) und auf das Gesamtverkehrssystem (ÖV-Knoten Kleinwabern) wäre zentral, kann jedoch aus den Unterlagen nicht nachvollzogen werden. Es ist zu vermuten, dass sich daraus Verschiebungen der Prioritäten und Schwerpunkte ergeben.   |               |                | x                    | Aus regionaler Sicht wird der Veloalltagsverkehr mit einer möglichst unterbruchsfreien, direkten und attraktiven Linienführung gefördert. So können Pendlerinnen und Pendler zum Umstieg motiviert werden, womit das Ziel Entlastung der Kantonsstrasse und somit der Ortsdurchfahrten vom Verkehr erreicht werden kann.<br>Die Studie fokussiert auf den Veloalltagsverkehr, aber nicht nur auf Velopendelnde, sondern auf 8-88 Jährige. Um den Veloanteil am Verkehrsaufkommen zu stärken genügen die   |

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung   | Anmerkung Massnahmen  | Weitere Anmerkungen | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort   |
|--------------|---|---|---------------------|---------------|----------------|----------------------|---|
|              | <p>direkter/schneller, weniger konfliktträchtig und zudem viel rascher und günstiger bereitstellbar als die zwei in der Planungsstudie vorgeschlagenen Routen abseits der Hauptachse. Priorität im Pendlerverkehr muss die sichere und direkte Gestaltung entlang der Seftigenstrasse haben. Die Planungsstudien fokussieren auf den regionalen Alltagsveloverkehr, also nicht um Freizeitverkehr. Regionaler Alltagsveloverkehr erhebt den Anspruch auf möglichst schnelles Vorankommen auf möglichst direkter Linie. Es schiene uns daher auch abwegig, den zwischen Bhf Wabern und Kleinwabern (mit späterer Fortsetzung nach Kehrsatz) entlang der Bahnlinie geplanten bloss 3.5m breiten Fuss- und Veloweg als regionale Veloalltagsroute zu definieren. Dieser Weg wäre bei schnellen Fahrtempi verschiedenenorts äusserst konfliktreich – gerade auch im Abschnitt entlang der Wohnüberbauung Bächtelenpark, wo die Kinder auf den Spielplätzen und auf dem Weg entlang der Bahnlinie spielen. Dieses teure Bauprojekt sollte primär dem lokalen Langsamverkehr dienen (Schulweg etc., womit eigentlich T20 angebracht wäre) und somit nicht als regionale Schnellroute vorgesehen werden.</p> | <p>Umfahrung für den MIV attraktiv werden. Wenn es sich um Strassen im Wohnumfeld handelt, ist eine Tempobegrenzung auf T30 oder sogar T20 nötig. Übergänge für Schulwege sind zu sichern. Bypass Wylergut: Dies erscheint uns im Sinne einer Wunschoption interessant, doch stehen Kosten und Nutzen in keinem Verhältnis. Für die E-Bikes im Veloverkehr ist der geringere Höhenunterschied gegenüber der Abbremsung auf den nachfolgenden Quartierstrassen vernachlässigbar. Der vorgeschlagene neue Veloweg quer durchs Wylergut (Landwirtschaftszone!) und in der Fortsetzung der Viktoriastrasse zwischen Lindenweg und dem kürzlich umgebauten Bauernhaus in der Nessleren (wo entlang Waldrand / Metas-Areal heute bloss ein Trampelpfad und weiter südlich ein Feldweg besteht) erscheint insgesamt problematisch. Eine solche Linienführung wäre zwar mit weniger Steigungen verbunden, wir vermuten dort aber nicht zuletzt aufgrund der Grundeigentümersituation Schwierigkeiten. Wir gehen davon aus, dass eine solche Route kaum vom regionalen Alltagsveloverkehr genutzt würde, sondern viel eher vom Freizeitverkehr. Ohnehin wäre eine solche Veloroute innerorts nicht schnell befahrbar, falls auf den T30-Quartierstrassen weiterhin bei jedem Knoten Rechtsvortritt gilt. Die vorgeschlagene Verbreiterung der Nesslerenstrasse im Abschnitt Nessleren–Unter Selhofen (auf Kehrsatzer Boden) und die hierfür gelieferte Begründung (Begegnungsfälle Auto-Velo und Fussgänger-Velo) sehen wir äusserst kritisch. Denn Autos haben auf dieser Strasse i.d.R. nichts zu suchen (es kann z.B. nicht angehen, dass die Bewohner des Kehrsatzer Sandbühl-Quartiers diesen Weg wählen statt via Seftigenstrasse von/nach Bern zu fahren. Das im unteren Abschnitt geltende Mfz-Fahrverbot (ausgenommen Zubringer) müsste bloss auf den oberen Abschnitt ausgedehnt werden.</p> |                     |               |                |                      | <p>Massnahmen auf der Seftigenstrasse offensichtlich nicht, sonst wäre er dort viel höher. Führung abseits des dichten Verkehrs geniessen eine grosse Akzeptanz, weshalb die Führung durch das Quartier in Wabern ein berechtigtes Anliegen ist. Abgesehen davon führt die empfohlene Linienführung nicht über den erwähnten Weg entlang der Bahn zwischen Kehrsatz und Wabern.</p> |
| Privatperson | <p>1.L.12 Die Linienführung mehr oder weniger eben zu den Schrebergärten und nach Wabern macht u.E. sicher Sinn.<br/>Die Strecke an unserer Liegenschaft vorbei wird schon sehr stark durch (Velo) Pendlerverkehr und (Velo und Fussgänger) Freizeitverkehr frequentiert. Leider auch durch unberechtigte Autofahrer, da u.a. aus nicht nachvollziehbaren Gründen das Fahrverbot /Zubringer von Seiten Köniz erst ab der Kreuzung Sandbühlstrasse gilt.<br/>Die hohe Frequentierung führt quasi vor unserer Haustür in der durch den Turm unübersichtlichen Kurve immer wieder zu prekären, gefährlichen Situationen zwischen "down-hill" Velo-Rasern in Richtung Flughafen und Fussgängern (Alte Leute, Kinder, Kinderwagen) und zw. Autofahrern und Velofahrern. (wenn man dies nicht immer und immer</p>   | <p>1.L.12 Nesslerenstrasse (Neuralgischer Punkt Underi Nessleren): Unseres Erachtens müssen im Bereich der unteren Nessleren, (unsere Parzelle) aber auch im Bereich der oberen Nessleren wirkungsvolle bauliche Massnahmen getroffen werden (zur Temporeduktion auch für Velos und E-Bikes, ev. Signalisierung Velo und Fussgängerbereich) um den Engpass und die Abzweigung sicher genug zu gestalten und zu beruhigen. In diesem Bereich unserer Liegenschaft ist ja auch die Ausfahrt für unsere Fahrzeuge und Fahrzeuge von Kunden und Besuchern unserer Ateliers.<br/>Die Regelung/ Standort der Fahrverbote Nesslerenstrasse für Kraftfahrzeuge müsste sinnvoll und wirkungsvoll angepasst bzw. verschärft werden.</p>   |                     |               | x              |                      | <p>Der Hinweis auf ein Fahrverbot wird im Massnahmenblatt 1.L.12 ergänzt.</p>   |

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung  | Anmerkung Massnahmen  | Weitere Anmerkungen  | Berücksichtigung |                |                      | Antwort   |
|--------------|--|---|--|------------------|----------------|----------------------|---|
|              |  |   |  | Kenntnisnahme    | berücksichtigt | nicht berücksichtigt |   |
|              | wieder beobachten könnte wie wir, ist kaum vorstellbar, wie rücksichtslos hier oft Menschen angepöbeln, beschimpft und bedrängt werden.)<br>Bei der Anpassung der Linienführung ist zu berücksichtigen, dass diejenigen, welche die attraktive Schussfahrt von Kleinwabern her kennen und geniessen wollen (oft mit Sport-, Rennvelos und v.a. E-Bikes, kaum auf diese Strecke verzichten werden, auch wenn es eine flachere, Variante gibt. Dadurch entsteht auf unserem Grundstück zwischen den Gebäuden (Turm - Holzschopf) eine potenziell gefährliche Abzweigung/ Zusammenführung der Wege!<br>Der heutige Naturweg zu den Schrebergärten, der Kleinkaliber Schiessanlage, und zur Aare wird schon jetzt erheblich durch Kraftfahrzeuge frequentiert (berechtigt und unberechtigt), dies wird durch den Teer Belag noch gesteigert werden. Wir werden den vorgesehenen Änderungen nur zustimmen können, wenn hier wirkungsvolle bauliche Tempo und Sicherheitsmassnahmen getroffen werden. Analog gilt dies auch schon in den Kurven durch die obere Nessleren. |   |  |                  |                |                      |   |
| Privatperson | Auf diesem Abschnitt existieren aktuell auf einer Breite von 400 Metern 3 gut bis sehr gut ausgebaute Velorouten für Alltag und Freizeit.  | Trotz diesem schon sehr luxuriösen Veloroutenangebot auf dieser Strecke, werden 2 Varianten mit zusätzlichen, geteerten Freizeit-Velorouten empfohlen, welche mitten durch landwirtschaftlich genutzte Flächen gebaut werden müssten. | Es scheint mir, dass sowohl den Planern wie auch den involvierten Nutzern das geteerte Freizeitvergnügen mit dem Velo wichtiger erscheinen als der Erhalt der für Biodiversität und für regionale Lebensmittelproduktion so kostbare Fruchtfolgeflächen. | x                |                |                      | Die Linienführung wurde in der Form von Variantenstudien geklärt. Zudem wurden bestehende Planung des Kantons und der Gemeinden berücksichtigt. Asphaltierungen werden auf das notwendige Minimum beschränkt.   |
| Privatperson | Die neue Linienführung wäre zwar eine kleine Abkürzung in Richtung Bern, aber der effektive Nutzen ist gering im Verhältnis zu den Kosten. Vor allem für diejenigen Velofahrer, die beim Chly-Waberen-Kreisel sowieso in den sehr gut ausgebauten Veloweg entlang der Seftigenstrasse einbiegen ist die neue Variante überflüssig.   | Ein beliebtes Naherholungsgebiet wird mit einer zubetonierten Strasse zerschnitten. Vor allem der natürliche Waldrand entlang von METAS darf nicht zerstört werden. Die Kosten können eingespart und die Natur geschont werden!       | Die bestehende Linienführung kann mit einem Spiegel in der Kurve Nesslerenstrasse 21 optimiert werden. Die Sicht dort ist völlig ungenügend! Die Strasse selber ist voller Löcher und kann ausgebessert werden.  | x                |                |                      | Die Linienführung wurde in der Form von Variantenstudien geklärt. Zudem wurden bestehende Planung des Kantons und der Gemeinden berücksichtigt. Aus regionaler Sicht wird der Veloalltagsverkehr mit einer möglichst unterbruchsfreien, direkten und attraktiven Linienführung gefördert. So können Pendlerinnen und Pendler zum Umstieg motiviert werden, womit das Ziel Entlastung der Kantonsstrasse und somit der Ortsdurchfahrten vom Verkehr erreicht werden kann. Die Verkehrssicherheitsmassnahmen (Signalisation, Tempo, Sicht) am Knoten Nesslerenstrasse sind in der nächsten Projektierungsphase zu prüfen. |
| Privatperson | Betrifft Weyergut: einmal mehr wird eine Verbindung der Viktoriastrasse West mit der Viktoriastrasse Ost quer durchs Weyergut geplant. Während der Ortsplanung Köniz wurde eine solche zum letzten Mal diskutiert, aber verworfen. Jetzt ist sie offenbar schon wieder auf dem Tisch! Diese Verbindung verunmöglicht eine rationelle Nutzung der in der Landwirtschaftszone gelegenen Parzellen die in Gebrauchsleihe einem Bewirtschafter anvertraut sind zum Ackerbau mit ökologischem Leistungsnachweis und Mutterkuhhaltung. Man kann nicht "ds Fifi u ds Wegglitt ha", d.h. Landwirtschaft im urbanen Bereich verlangen und gleichzeitig eine rationelle Bewirtschaftung verunmöglichen! Als Grundeigentümer werden wir jedenfalls alles unternehmen, um diese Verbindung zu bekämpfen  |   |  | x                |                |                      | Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar.<br>In der Projektierung sind die Breiten zu überprüfen und lokale Optimierungen denkbar.<br>Die Verbindung beim Weyergut ist auch im kommunalen Teilrichtplan Veloverkehr von 2014 als "Hauptverbindung geplant" enthalten.  |

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung  | Anmerkung Massnahmen   | Weitere Anmerkungen | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort   |
|--------------|--|--|---------------------|---------------|----------------|----------------------|---|
|              | solange auf dem Weyergut Landwirtschaft betrieben werden soll. |  |                     |               |                |                      |   |
| Privatperson |  | Ich lehne allfällig geplante Asphaltierungen ab. Das wäre unverhältnismässig und durch die heute bestehende Fahrradtechnik unnötig. Wir dürfen auch aus hydrologischer Sicht (Wasserabfluss, Hochwasser) nicht noch mehr Böden versiegeln.   |                     | x             |                |                      | Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse. |
| Privatperson |  | Bitte meine vorherigen Anmerkungen zur Kenntnis nehmen   |                     | x             |                |                      |   |
| Privatperson |  | <p>Als Grundeigentümerin nehme ich zu den folgenden beiden Teilabschnitten wie folgt Stellung.</p> <p>1) Naturweg ab Nesslerenstrasse zu Metas-Gebäude/Garten-Anlage: Grundsätzlich gute Idee unter der Voraussetzung, dass keine Strassenverbreiterung erfolgt.</p> <p>2) Verbreiterung Teilstück Nesslerenstrasse nach der unteren Nessleren: Die Problematik Begegnungsfall Auto-Velo (inkl. Fussgänger) ist ein tägliches Problem, hauptsächlich verursacht durch "Abkürzungsverkehr" Wabern-Belpmoos. Zielführende Massnahme wäre eine Verkehrsbeschränkung mit a) Fahrverbot für die gesamte Nesslerenstrasse (von Wabern her ab Gde. Kehrsatz, d.h. vor Gebäude Kipfer Roland/Peter). Denkbar wäre auch eine Lösung mit Pollern für Anwohner bzw. Landwirtschaftsverkehr. Ohne entsprechende Massnahme bleibt der gesamte Abschnitt weiterhin sehr gefährlich für Fussgänger + Velofahrer. Eine Verbreiterung erscheint nicht als zielführende Massnahme. Autoverkehr wäre quasi auf dem offenen Gelände "eingeladen", noch schneller zu fahren. Ziel muss es sein, die Nesslerenstrasse bestmöglich vom Autoverkehr zu befreien bzw. auf ein absolutes Minimum zu beschränken. Aus Sicht Grundeigentümer kommt eine Verbreiterung der Strasse (auf Kosten wertvolles Kulturland) nicht in Frage.</p> |                     |               | x              |                      | Die zukünftigen Breiten werden in der nächsten Projektierungsphase festzulegen sein. Die Verkehrssicherheitsmassnahmen (Signalisation, Tempo, Sicht) am Knoten Nesslerenstrasse sind ebenfalls dann zu prüfen. Das Massnahmenblatt wird mit einem Hinweis für ein Fahrverbot ergänzt.   |

## 4.3 Abschnitt Kehrsatz – Belp

| Eingabe von            | Anmerkung Linienführung  | Anmerkung Massnahmen  | Weitere Anmerkungen   | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort  |
|------------------------|--|---|---|---------------|----------------|----------------------|--|
| Belp                   |  | <p>Massnahme 1.L.11 Flugplatzstrasse Nord Die Strasse befindet sich im Eigentum der Gemeinde Kehrsatz.</p> <p>Massnahme 1.L.15 Steinbachstrasse Das Sicherheitsproblem bei diesem Strassenabschnitt wird erkannt. Jedoch erfolgt auch hier die geplante Massnahme für die Strassenverbreiterung von 9 auf 10.3 Meter mit der zusätzlichen Beanspruchung von Land. Abschliessend wird jedoch das OIK II die Massnahme beurteilen müssen.</p> <p>Massnahme 1.P.7 Knoten Flugplatzstrasse / Selhofenstrasse: Die Brücke befindet sich im Eigentum der Gemeinde Kehrsatz. Der Gemeinderat anerkennt den Knoten als unübersichtlich und gefährlich. Eine Anpassung der Strassengeometrie wird befürwortet.</p> |   |               | x              |                      | <p>1.L.11: Das Massnahmenblatt wird entsprechend angepasst (Besitzer nur Gemeinde Kehrsatz).</p> <p>1.L.15: Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>1.P.7: Das Massnahmenblatt wird entsprechend angepasst (Besitzer nur Gemeinde Kehrsatz).</p>  |
| Tiefbauamt Kanton Bern |  |   | Veloüberführung bei Industrie Chilchacher: mit OIK kurzschliessen betr. aktueller Projektplanung in Bezug auf die Aufhebung der Überführung über die Bahnlinie. | x             |                |                      | Der Abschnitt ist in das Projekt "Umfahrung Kehrsatz" zu integrieren. Die Brücke bei der Industriezone "Chilchacher" über die Kantonsstrasse ist Teil der Velohauptverbindung und unbedingt beizubehalten.   |
| Bernmobil              |  | Massnahme 1.L.15: Die MOONLINER-Linie 78 ist von der Massnahme betroffen. Damit keine Verschlechterung für das Liniennetz von BERNMOBIL entsteht, ist bei der Ausarbeitung entsprechender Projekte BERNMOBIL unbedingt frühzeitig einzubeziehen.  |   | x             |                |                      |  |
| Berner Wanderwege      | Konflikt im Bereich Muristrasse: eventuell kann hier der Wanderweg in den Uferbereich (Gewässerraum) der Gürbe gelegt werden.  |   |   | x             |                |                      | Der Konflikt besteht bereits heute: Es handelt sich um eine asphaltierte Strasse, welche bereits Teil des regionalen Velonetzes ist.   |
| SP Sektion Kehrsatz    | Uns ist es ein Anliegen, dass mit dem Projekt "Kehrsatz Mitte" die Umfahrungsstrasse nur noch zweispurig gehalten wird mit einer Temporeduktion auf 50 km/h. Die äussere Spur soll umgerüstet werden in eine schnelle Velospur für Pendler mit E Bikes. Der Langsamveloverkehr soll übers Dorf geführt werden und die Bernstrasse wird verkehrsberuhigt auf 30 km/h. Der Halbinschluss Kehrsatz Süd muss übersichtlicher und mit mehr Platz gestaltet werden. Grundsätzlich ist es uns ein Anliegen, dass die Velowege genug breit gehalten werden. Weiter wäre es uns ein Anliegen, dass in Richtung Muri ein Veloweg auf der Seite Muri direkt zum Autobahnkreuz Gümligen geführt wird. Die umständliche Schlaufe übers Muribad ist ein zu grosser Umweg wenn man Richtung Rüfenacht Worb unterwegs ist. |   |   | x             |                |                      | <p>- Das Projekt «Kehrsatz Mitte» ist nicht Teil der Planungsstudie. Wir bitten Sie Ihre Anliegen bezüglich "Kehrsatz Mitte" direkt an den Kanton und die Gemeinde zu wenden.</p> <p>- Ein direkter Veloweg auf der Seite Muri zum Autobahnkreuz Gümligen ist nicht Teil des aktuellen Bearbeitungsspektrums. Aktuell ist die Planung Veloverbindung Belp / Kehrsatz - Muri mit einer Öffnung der Auguetbrücke und der Zufahrten für den Veloverkehr im Gange.</p> |
| Privatperson           | Was heute fehlt ist von Toffen herkommend eine gute Velo-Verbindung in Belp auf die Hauptstrasse (Seftigenstrasse). Die Holestrasse ist zu eng und gefährlich. Der Lindenrain ist gut geeignet, aber ist in erbärmlichem Zustand => Sanieren und als Verbindungsstrasse aufnehmen oder zusätzliche Verbindung aufnehmen. Grund: Der Weg via  |   |   | x             |                |                      | Mit der Realisierung der Massnahme 1.N.1 entsteht in Anschluss an die Kantonsstrasse Richtung Kehrsatz. Bezüglich Weg entlang Grube oder via Hühnerhubel: Das Variantenstudium hat ergeben, dass mit der vorgeschlagenen Linienführung das Zentrum von Belp am besten erschlossen werden kann und der Veloverkehr die geringsten Konflikte mit dem weiteren Verkehrsträgern hat. Es steht  |

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung   | Anmerkung Massnahmen  | Weitere Anmerkungen | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort  |
|--------------|---|---|---------------------|---------------|----------------|----------------------|--|
|              | Seftigenstrasse ist deutlich schneller und im Winter aufgrund Nebel deutlich geeigneter und wärmer als via Talboden Flughafen. 1.L.11: Wohl 90% der Velo-Pendler (nicht Freizeit) nutzen bei den Routen auf dem Flugplatz-Areal die Hühnerhubelstrasse. Der heutige Umweg ist keine Option. Diese Hauptverbindung ist beizubehalten, der grosse Umweg via Flughafen oder neue Route an Bach ist ein NoGo für Pendler. |   |                     |               |                |                      | den Velofahrenden frei, weiterhin die Hühnerhubelstrasse zu befahren.  |
| Privatperson |   | Die Signalisation Fussweg mit Zusatztafel Radfahrer gestattet (Art. 33 Abs. 2 und Art. 64 Abs. 6 SSV; SR 741.21) ist auf Strecken des Alltagsverkehrs zu vermeiden. Diese Routen dürfen mit schnellen E-Bikes (Motorfahrräder) nur mit ausgeschaltetem Motor befahren werden, was nutzlos ist. Autofahrer reagieren teilweise verständnislos, wenn man die nahe Strasse befährt (z.B. Eissel bis Flughafen; 1.L.10). Die Fahrzeugkategorien könnten sich in den nächsten Jahren moderat ändern, grosse Verschiebungen sind aber nicht zu erwarten. Weitere Informationen werden dem Bericht des Bundesrates zum Postulat Burkart "18.4291 Langsamverkehr. Eine Gesamtsicht ist erforderlich" zu entnehmen sein. |                     | x             |                |                      | Die Massnahme 1.L.10 betrifft eine Gemeindestrasse und ist nicht mit der genannten Signalisation signalisiert. Bzw. eine entsprechende Signalisation ist nicht vorgesehen.   |
| Privatperson | Weg am Flughafen entlang ist ein Umweg - der Weg entlang der Bahnlinie ist da kürzer (und dank Radstreifen für mich genügend sicher)  |   |                     | x             |                |                      |  |
| Privatperson |   | Massnahme 1.L.15: Hier fehlt auch ein Trottoir. Es befinden sich immer wieder Fussgänger auf dem Velostreifen (Zugang zum Motel?). Das Trottoir später im Bereich Umfahrungstrasse - Abzweigung Kehrsatz/Längenberg genügt der Sicherheit nicht, im Gegenteil, hier kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen.  |                     | x             |                |                      | Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs  |
| Privatperson | - So kurz wie möglich gestalten   |   |                     | x             |                |                      |  |
| Privatperson |   | Ich lehne allfällig geplante Asphaltierungen ab. Das wäre unverhältnismässig und durch die heute bestehende Fahrradtechnik unnötig. Wir dürfen auch aus hydrologischer Sicht (Wasserabfluss, Hochwasser) nicht noch mehr Böden versiegeln.  |                     | x             |                |                      | Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse. Mit der vorliegenden Studie wurde versucht, ein Kompromiss zwischen Landverbrauch und Investitionen in den Strassenbau und velofreundlicher Streckenführung zu finden. |
| Privatperson | Die Veloroute auf der Hauptstrasse Belp-Kehrsatz muss verbessert werden, so auch die Durchfahrt durch das Dorf Kehrsatz. Im Weiteren ist unbedingt ein Velostreifen auf der Zimmerwaldstrasse Richtung Längenberg erstellt werden!!!! Die Zimmerwaldstrasse ohne Velostreifen ist sehr gefährlich, es handelt sich auch um den Schulweg vieler Kinder aus dem oberen Ortsteil von Kehrsatz.                           |   |                     |               |                | x                    | Für die Steinbachstrasse wird mit der Massnahme 1.L.15 Verbesserungsbedarf aufgezeigt. Die Zimmerwaldstrasse ist nicht Teil des Bearbeitungsperimeters dieser Planungsstudie.  |

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung | Anmerkung Massnahmen                                   | Weitere Anmerkungen | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort |
|--------------|-------------------------|--|---------------------|---------------|----------------|----------------------|---------|
| Privatperson |                         | Bitte meine vorherigen Anmerkungen zur Kenntnis nehmen |                     | x             |                |                      |         |

## 4.4 Abschnitt Durchfahrt Belp

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung   | Anmerkung Massnahmen  | Weitere Anmerkungen | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort  |
|--------------|---|---|---------------------|---------------|----------------|----------------------|--|
| Belp         |   | <p>Massnahme 1.N.1 Lindenhofweg – Rubigenstrasse – Moosblickweg Die Massnahme ist im Richtplan Verkehr, Fussweg und Veloweg enthalten. Ein Zeitpunkt für eine Realisierung wurde noch nicht bestimmt. Auf der betroffenen Parzelle ist eine Projektierung für eine Wohnüberbauung im Gange. Es sollte seitens Gemeinde versucht werden, vorhandene Synergien zu nutzen.</p> <p>Massnahme 1.N.2 Schössliweg – Rubigenstrasse Es handelt sich um einen Anschluss an die Kantonsstrasse. Eine sichere Verbindung existiert 100 Meter Richtung Norden (Kreuzung Muristrasse-Rubigenstrasse). Erfahrungsgemäss wird dieser Umweg jedoch nicht gefahren. Der Vorschlag mit Anschluss nahe am Kreisel/Fussgängerstreifen bringt bezüglich Verkehrssicherheit vor allem in Richtung Dorf keine wesentliche Verbesserung. Richtung. Ein Einlenker Richtung Flughafen scheint zu funktionieren. Abschliessend wird jedoch das OIK II die Massnahme beurteilen müssen.</p> <p>Massnahme 1.L.9. Scheuermattweg – Kastanienweg - Eichenweg Der Schermattweg erfüllt in jeder Hinsicht den Anforderungen (Komfort, Sicherheit) für den Veloverkehr. Es sind aus der Sicht Gemeinde weder Massnahmen noch bauliche Veränderungen nötig. Weiter wird darauf hingewiesen, dass ein grosser Abschnitt in diesem Bereich entlang eines Spielplatzes für Kleinkinder befindet und Massnahmen für eine reduzierte Geschwindigkeit für Velofahrende aus Sicht der Gemeinde begrüsst wird.</p> <p>Massnahme 1.L.10. Muristrasse Die Markierung mit einer Vortrittsregelung in der Kreuzung Muristrasse Nord-Neumattstrasse kann aus Sicht der Gemeinde Bp nicht umgesetzt werden. Einerseits würden mit dieser Massnahme Velofahrer gegenüber dem Ortsbus den Vortritt erhalten, andererseits wird aufgrund des Verkehrsaufkommens dieser Streckenabschnitt als ungefährlich angesehen. In Tempo-30-Zonen gilt in Belp konsequent der Rechtsvortritt, abgesehen von Hauptverkehrsrouten und Busbevorzugung. Die Sanierung der Muristrasse Nord ist im Jahre 2022 vorgesehen. Ein Trottoir mit schräggestelltem Randabschluss ist unabhängig von allfälligen Velorouten vorgesehen.</p> <p>Massnahme 1.L.14 Kantonsstrasse, Lindenkreisel - Aldi Erstens ist der Landbedarf zu beachten, der für eine Strassenverbreiterung von 9 auf 12 Meter beansprucht wird. Nach dem Wissensstand der Gemeinde ist zweitens eine Busspur vorgesehen, die für die Fahrplanstabilität der Buslinie 160 sorgen soll. Abschliessend wird jedoch das OIK II die Massnahme beurteilen müssen.</p> <p>Massnahme 1.P.6 Kantonsstrasse Hohlestrasse Im Rahmen der Einführung der Tempo-30-Zone im Dorfkern wurden die Massnahmen auf der Hohlestrasse intensiv diskutiert. Es wurde beschlossen, die Trottoirüberfahrten bei der Kreuzung Hohlestrasse-Eichenweg beizubehalten, abgesehen davon entspricht diese Trottoirüberfahrt auch den Anforderungen des Veloverkehrs (schräg gestellter Randstein). Mit der Umsetzung von Tempo-30 ist ein Mittelstreifen (FSGO) geplant.</p> |                     | x             |                |                      | <p>Massnahmen 1.N.1 und 1.N.2: Werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Massnahme 1.L.9: Wird zur Kenntnis genommen (ist im Rahmen der Projektierung zu klären).</p> <p>Massnahme 1.L.10: Das Massnahmenblatt ist offen formuliert. Es werden mögliche Massnahmen genannt, die aus Sicht des Veloalltagsverkehrs zweckmässig sind und empfohlen werden. Was die Gemeinde schliesslich umsetzt, liegt in ihrer Kompetenz.</p> <p>Massnahme 1.L.14: Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Massnahme 1.P.6: Die Überprüfung der Trottoirüberfahrt ist als langfristig zu überprüfende Massnahme vorgeschlagen, wichtig sind im Moment v.a. die verschiedenen Markierungselemente, diese verbessern die Situation für den Veloverkehr bereits.</p> |
| Bernmobil    |   | <p>Massnahmen 1.L.9 / 1.L.10 / 1.L.14 / 1.P.6 / 1.N.2 / 2.L.6 / 2.P.4 / 2.P.5 / 2.N.3: Die BERNMOBIL-Linien 160, 331 und 332 sowie die MOONLINER-Linien 19 und 78 sind von den Massnahmen betroffen oder werden tangiert. Damit keine Verschlechterung für das Liniennetz von BERNMOBIL entsteht, ist bei der Ausarbeitung entsprechender Projekte BERNMOBIL unbedingt frühzeitig einzubeziehen.</p>  |                     | x             |                |                      |  |
| Privatperson | <p>Zu 1.P.6: Der Niveauübergang nördlich des Bahnhofs ist wegen 8 Zugsdurchfahrten pro Stunde häufig und zum Teil lange zu. Mit dem Velo wählt man daher andere Routen, meist über den Bahnhofplatz entlang der Geleise. In südlicher Fahrtrichtung bringt die Route bis zum Linksabbieger zudem ca. 10 unnötige Höhenmeter. Zu bevorzugen wäre eine Linienführung entlang der Geleise bis zum südlich gelegenen Bahnübergang und dann zurück in die vorgeschlagene Route im Punkt 2 beim Knoten 1.L.9.</p> |   |                     | x             |                |                      | <p>Im Zentrum von Belp bestehen einige mögliche Linienführungen. Es ist nicht möglich, für jede Beziehung die beste Verbindung aufzuzeigen. Folgende Überlegungen wurden gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mit der Realisierung der Netzlücke 1.N.1 kann links der Bahngleise in Richtung Bern gefahren werden. Bis zur Realisierung muss die Bahn bei Steinbach gequert werden.</li> <li>- mit der empfohlenen Linienführung (gelb) wird das Zentrum von Belp erschlossen und an die Weiterfahrt in Richtung Flughafen-Muri und in Richtung Kehrsatz-Bern abseits der Kantonsstrasse gedacht.</li> </ul>  |

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung  | Anmerkung Massnahmen   | Weitere Anmerkungen | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort  |
|--------------|--|--|---------------------|---------------|----------------|----------------------|--|
| Privatperson | Querung Belp macht nur Sinn, wenn man in Belp zB einkaufen oder aus dem Gürbetal eher richtig Muri fahren möchte |  |                     | x             |                |                      |  |
| Privatperson |  | Ich lehne allfällig geplante Asphaltierungen ab. Das wäre unverhältnismässig und durch die heute bestehende Fahrradtechnik unnötig. Wir dürfen auch aus hydrologischer Sicht (Wasserabfluss, Hochwasser) nicht noch mehr Böden versiegeln. |                     | x             |                |                      | Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung un-abdinglich. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse. |
| Privatperson | Eine möglichst gerade Linienführung ohne grosse Zickzack-wege und daher Zeitverlust ist wünschenswert.           |  |                     | x             |                |                      |  |
| Privatperson |  | Bitte meine vorherigen Anmerkungen zur Kenntnis nehmen   |                     | x             |                |                      |  |

## 4.5 Abschnitt Belp – Kaufdorf

| Eingabe von            | Anmerkung Linienführung  | Anmerkung Massnahmen   | Weitere Anmerkungen | Kenntnisnahme | berücksichtigt |                      | Antwort  |
|------------------------|--|--|---------------------|---------------|----------------|----------------------|--|
|                        |  |  |                     |               | berücksichtigt | nicht berücksichtigt |  |
| Belp                   |  | <p>Massnahme 1.L.8 Toffen - Belp Die Sanierung der Talgutstrasse ist im Investitionsprogramm erst in späteren Jahren vorgesehen. Mit den im Budget zur Verfügung stehenden Mitteln wird die Strasse möglichst instandgehalten. Der Abschnitt mit der vorhandenen Wegbreite entspricht den Anforderungen für den Veloverkehr.</p> <p>Massnahme 1.P.5 Knoten Scheuermatt Gemäss Art. 18 NHG sind unter anderem Uferbereiche besonders zu schützen. Im Rahmen des Gewässerunterhalts wird die Gemeinde Belp prüfen, ob und wie ein allfälliger Rückschnitt erfolgen kann. Eine geringere Sicht reduziert erfahrungsgemäss auch die gefahrene Geschwindigkeit (eBike, Mo-fas, PW).</p> |                     | x             |                |                      |  |
| Kaufdorf               | Seiten 19 + 23: Variante 3 (gelb) wird bevorzugt   |  |                     | x             |                |                      |  |
| Toffen                 | <p>Linienführung entlang der Bahnlinie ist ungeeignet<br/>Im Bereich Hornusser- und Platzgergebäude sind die Platzverhältnisse unzureichend, ein Versetzen der Gebäude wäre unverhältnismässig. Aus Sicht der Gemeinde genügt der rechtsufrige Bewirtschaftungsweg, wie er heute bestehen und ausgebaut ist. Linienführung durch Stockhornstrasse und auch weitere Quartierstrassen in Wohngebieten ist gefährlich und wird seitens der Gemeinde abgelehnt, u.a. befinden sich auch Schulwege auf diesen Strassen.</p>                                 | <p>Bauliche Massnahmen führen u.a. zu Kulturlandverlusten<br/>Punktueller Massnahmen auf den bestehenden Strassennetzen und geringfügige Anpassungen werden befürwortet<br/>Velorennfahrende benutzen in aller Regel die Kantonsstrassen</p>   |                     | x             |                |                      | <p>Bezüglich der Linienführung entlang der Bahnlinie im Bereich Hornusser- und Platzgergebäude: die Gemeinde war eng in die Erarbeitung der Planungsstudie einbezogen, daher ist die negative Rückmeldung überraschend. Folgende Bemerkungen dazu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Analyse der Linienführung hat ergeben, dass entlang der Bahnlinie die direkteste Verbindung im Gürbetal besteht. Wir erachten die Verschiebung eines Zauns bei den Hornussern als durchaus machbar und vertretbar. Die Massnahme ist in der weiteren Projektierung im Detail zu prüfen.</li> <li>- Stockhornstrasse: Die empfohlene Linienführung führt nicht durch die Stockhornstrasse, diese wird nur als alljahrrestaugliche Zwischenlösung angegeben.</li> </ul> <p>Die Massnahmen sind nicht für die Velorennfahrenden gedacht, sondern für den Veloalltagsverkehr von 8-80 Jahren, mit teilweise einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis.</p> |
| Tiefbauamt Kanton Bern | Massnahme 1.L.6: Hier fehlt der Hinweis auf den Konflikt mit dem bestehenden Wanderweg   |  |                     |               | x              |                      | Das Massnahmenblatt 1.L.6 wird mit dem Hinweis auf dem Konflikt mit dem Wanderweg ergänzt.   |
| Bermobil               |  | <p>Massnahmen 1.L.4 / 1.L.16 / 1.L.17 / 1.L.18 / 1.P.4 / 1.P.9 : Die BERNMOBIL-Linie 166 sowie die MOONLINER-Linie M19 sind von den Massnahmen betroffen. Damit keine Verschlechterung für das Liniennetz von BERNMOBIL entsteht, ist bei der Ausarbeitung entsprechender Projekte BERNMOBIL unbedingt frühzeitig einzubeziehen.</p>   |                     | x             |                |                      |  |
| Berner Wanderwege      | <p>Zwischen Belp und Toffen gibt es ein Konflikt mit dem Wanderweg (Gürbetalweg). Auch wenn der Weg asphaltiert ist, ist eine Koexistenz mit einer Alltagsveloroute aus Sicherheitsgründen nicht sinnvoll. Gemäss Art. 7 FWG ist hier für den betroffenen Wanderwegabschnitt Ersatz zu leisten.</p>  |  |                     | x             |                |                      | Die Situation ist bereits heute so: Dieser Weg dient bereits sowohl als Wanderweg wie auch als Veloroute und ist bereits asphaltiert.  |
| Privatperson           | <p>Wir pendeln zur Arbeit mit E-Bikes zwischen Kaufdorf und Bern.<br/>1.P.9.: Zwischen Kaufdorf und Belp nehmen wir wie sehr viele Velofahrende die Kaufdorfstrasse. Kaum MIV, offen, mehr Weitsicht. Der Veloweg an der Gürbe ist nicht geeignet für schnelle Fahrten, zu eng, unübersichtliche Kreuzungen, kleiner Umweg. -&gt; Andere Sichtweise auf Hauptverbindungs-Linie Alltagsverkehr, die eben über diese STrasse anstatt an der Gürbe führt. =&gt; Beide Routen aufrechterhalten (Gürbe = Freizeit, Kaufdorfstrasse = E-Bike Pendlerweg)</p> |  |                     | x             |                |                      | Die Inputs sind nachvollziehbar. Die Verbindung via Kanalstrasse und Kaufdorfstrasse ist eine sehr gute Alternative zur Bestvariante. Sie hat jedoch auch punktuelle Schwachstellen (Kurve in Ochsematt und enge Stockhornstrasse). Diese Verbindung bleibt weiterhin bestehen.  |

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung  | Anmerkung Massnahmen  | Weitere Anmerkungen   | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort  |
|--------------|--|---|---|---------------|----------------|----------------------|--|
|              | 1.L.8: Zwischen Toffen: der heutige Weg an der Gürbe (Gürbestrasse) ist eine gefährliche Zumutung mit E-Bikes. Unzählige Schlaglöcher, die mit hohem Tempi nicht zu fahren sind (Risiko wegkatapultiert zu werden). Zudem eng, unübersichtlich, dunkler, heikle Kreuzungen. Auch hier, die Hauptvelo-Route führt bei vielen Velofahrern über den hervorragenden Kanalweg =>Andere Sichtweise auf Hauptverbindungs-Linie Alltagsverkehr, die eben über diese Strasse anstatt an der Gürbe führt. => Der Kanalweg ist die 1. Wahl, auch bei der Sanierung ist Gürbestrasse kein gangbare Wahl für E-Bikes!<br>Generell Kaufdorf - Belp. Auch wenn die Kantonsstrasse kein durchgängig sep. Velostreifen zulässt, wären Farbmarkierungen sehr wünschenswert. Auch Tempo 60 zwischen Breitlohn und Kaufdorf, Abzw. Riggisberg -> zwar schmal, gefährlich für Velos, aber Route ist deutlich schneller und bei Nebel (häufig in Bodennähe) und Kälte deutlich besser geeignet als Talrouten. => Bitte aufnehmen, danke. |   |   |               |                |                      |  |
| Privatperson |  | Zu 1.P.4 "Visualisierung" und allgemeiner Befund: Die seitlichen gelblichen Streifen sind zu vermeiden, denn sie bringen kaum Vorteile. Nachteile sind: - fehlende rechtliche Wirkung, da bundesrechtlich nicht vorgesehen (SSV) und keine damit verbundene Verhaltensvorschrift (SSV, VRV) - Unklare Aussage, weil zu schmal um darauf zu fahren, dennoch wird es aus Sicht MIV für die Velos gemacht - Rutschige Oberfläche |   | x             |                |                      | Farbliche Markierungen (FGSO) haben sicher nicht dieselbe positive Wirkung wie Radstreifen, aber mit Bedacht und richtig eingesetzt (Breite in Verhältnis zur Fahrbahn etc.) stellen sie eine verhältnismässige Massnahme dar. Es gibt zudem Varianten mit hoher Rutschfestigkeit.   |
| Privatperson | Linienführung H1 Scheuermattweg - Kastanienweg ungeeignet, besser Fahrverbot und Linienführung komplett über Kastanienweg oder Birkenweg in Betracht ziehen. Begründung: Die Durchfahrt Scheuermattweg - Kastanienweg führt durch einen beliebten Gemeinde/Quartier Spielplatz. Zudem befindet sich dort ein Doppelkindergarten.   | Massnahme 1.L.9 – Scheuermattweg – Kastanienweg - Eichenweg: Die Durchfahrt Scheuermattweg - Kastanienweg führt durch einen beliebten Gemeinde/Quartier Spielplatz. Zudem befindet sich dort ein Doppelkindergarten. Die Massnahmen gefährden die Kindergärteler auf dem Weg und die spielenden Kinder. Hier wäre ein Mofa/E-Bike (45km/h) Fahrverbot, Schranken oder Tempo-Reduzierungs-Massnahmen vorzusehen                | Situation Säget-Gürbesteg-Husmatt: Sehr stark genutzter Schulweg, Platz und Sichtverhältnisse sind ungenügend. Gemeinde Belp setzt Abstandsregeln für Hecken nicht durch! |               | x              |                      | Massnahmen rund um 1.L.9: Die Linienführung für den Alltagsveloverkehr via Birkenweg oder Kastanienweg würde deutliche Umwege bedeuten. Das Variantenstudium hat diese Linienführung als beste Route aufgezeigt. Im Massnahmenblatt 1.L.9 wird ein Hinweis auf die Schule / den Kindergarten vorgesehen.   |
| Privatperson | - Ist gut, wenn die Dorfdurchfahrt wegfällt  |   |   | x             |                |                      |  |
| Privatperson |  | Ich lehne allfällig geplante Asphaltierungen ab. Das wäre unverhältnismässig und durch die heute bestehende Fahrradtechnik unnötig. Wir dürfen auch aus hydrologischer Sicht (Wasserabfluss, Hochwasser) nicht noch mehr Böden versiegeln.  |   | x             |                |                      | Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von FFF zu reduzieren. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse. |
| Privatperson | Die Höhenmeter in Kaufdorf zu bewältigen erscheint mir als kein grosses Hindernis. Wichtiger ist ein guter Bodenbelag, der dann zwischen Kaufdorf und Toffen gegeben ist.  | Eine Mergeloberfläche wird viele Velofahrer*innen abschrecken.  |   | x             |                |                      | Die bestehende Strecke via Kaufdorfstrasse ist heute bereits recht gut ausgebaut. Die direkte Linienführung im Talboden ist je nach Zielort attraktiver und zu bevorzugen gegenüber einer zusätzlichen Steigung.   |
| Privatperson |  | Betrifft wie vorherige Antworten, auch wenn es mich nicht betrifft, ist man noch auf dem Land, es hat Tiere, Katzen etc wie auch Spaziergänger, Radfahrer nehmen kaum Rücksicht oder halten, sei es mit Kleinkinder oder Hunden.  |   | x             |                |                      | Das Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmenden kann nicht im Rahmen einer Studie zur Linienführung gelöst werden. Es braucht Anpassungen beim Gesetz (Tacho-pflicht für E-Bikes) und entsprechende Kontrollen (Polizei). Mit Markierungs- und Signalisationsmassnahmen kann die Ko-Existenz gefördert werden.   |
| Privatperson | Momentane Linienführung ist ausreichend  |   |   | x             |                |                      | Die Verbindung ist gut für Freizeitverkehr, aber zu wenig direkt für den Alltagsveloverkehr. Zudem kann der Weg aufgrund der Wanderwegroute und dem Gewässerschutzgesetz (Gewässerraum) nicht asphaltiert werden, was für eine ganzjährig nutzbare Alltagsveloverbindung unerlässlich ist.   |

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung   | Anmerkung Massnahmen | Weitere Anmerkungen | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort  |
|--------------|---|----------------------|---------------------|---------------|----------------|----------------------|--|
| Privatperson | Führung des Veloweges (Alltags- und Freizeitverkehr) entlang der Gürbe, Kiesweg gut unterhalten (Mergeloberfläche)! |                      |                     | x             |                |                      | Die Verbindung ist gut für Freizeitverkehr, aber zu wenig direkt für den Alltagsveloverkehr. Zudem kann der Weg aufgrund der Wanderwegroute und dem Gewässerschutzgesetz (Gewässerraum) nicht asphaltiert werden, was für eine ganzjährig nutzbare Alltagsveloverbindung unerlässlich ist. |

## 4.6 Abschnitt Kaufdorf – Mühlethurnen

| Eingabe von                    | Anmerkung Linienführung  | Anmerkung Massnahmen  | Weitere Anmerkungen | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort  |
|--------------------------------|--|---|---------------------|---------------|----------------|----------------------|--|
| Kaufdorf                       | Seite 24: Wegen den Verwinkelungen wird die Alternativ-Variante ARA abgelehnt  | Seite 26: Die Asphaltierung der heute nicht asphaltierten Flurwege wird in Frage gestellt   |                     | x             |                |                      | Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von FFF zu reduzieren. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse.   |
| Thurnen                        |  | Die Verbreiterung und Teerung von Flurwegen wird kaum genehmigungsfähig sein. Die Flurwege dienen zu einem grossen Teil der Landwirtschaft. Die Beanspruchung durch die schweren Maschinen sowie die mit der Landwirtschaft zusammenhängenden Verschmutzungen und die Staubbildung sprechen gegen eine Teerung dieser Wege.                   |                     | x             |                |                      | Die Genehmigungsfähigkeit beurteilt der Kanton (AGR/Lanat). Grundsätzlich entsteht mit dem Eintrag in den SVV und der Genehmigung der RGSK eine Behördenverbindlichkeit, womit auch FFF überbaut werden können. Belag ist im Gewässerraum schwierig, aber Nutzung durch Landwirtschaft und v.a. Staubbildung sprechen sicher nicht gegen eine Asphaltierung, im Gegenteil.<br>Aus regionaler Sicht wird der Veloalltagsverkehr mit einer möglichst unterbruchsfreien, direkten, ganzjährig nutzbaren und attraktiven Linienführung gefördert. So können Pendlerinnen und Pendler zum Umstieg motiviert werden, womit das Ziel Entlastung der Kantonsstrasse und somit der Ortsdurchfahrten vom Verkehr erreicht werden kann. |
| Landwirtschaft Bern Mittelland | Wenn möglich ist auf die Verlegung von Velowegen auf Flurwege/Bewirtschaftungswege zu verzichten. Hier ist insbesondere die Sicherheit ein wichtiger Aspekt: die Feldwege/Bewirtschaftungswege werden durch die Landwirtschaft für die Bewirtschaftung der Felder genutzt. Dies kann insbesondere mit den schnellen Elektrovelos zu gefährlichen Situationen führen. Werden Feldwege für die Velofahrer noch ausgebaut und gekennzeichnet (z.B. Gürbetal), führt dies zu noch grösserem Verkehrsaufkommen und gefährliche Situationen nehmen zu. |   |                     | x             |                |                      | Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Der Thematik sind wir uns bewusst. In der Projektierung sind die Breiten bezüglich des Begegnungsfalls Landwirtschaftsfahrzeuge/Velo zu überprüfen und lokale Optimierungen sind denkbar.   |
| Privatperson                   |  | Zur 1.L.4 "Alternative" und allgemeiner Befund: Mergelbelag nur vorsehen, wenn ein Fahrverbot für Motorwagen besteht (Ausnahme nur für Landwirtschaft). In der Ebene bilden sich bei nasser Strasse innert Kürze Pfützen und Schlaglöcher in den Fahrspuren. Damit wird ein Veloweg schnell unbrauchbar und ist zudem aufwendig im Unterhalt. |                     |               | x              |                      | Im Massnahmenblatt 1.L.4 wird eine entsprechende Ergänzung vorgenommen.  |
| Privatperson                   | Die Teerung von heutigen Flurstrassen wird abgelehnt. Es ist nicht notwendig, für den wenigen Velo-Business-Verkehr weitere natürliche Flächen zu versiegeln. Gut befestigte Naturwege reichen gemäss heutiger Erfahrung aus.  |   |                     | x             |                |                      | Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von FFF zu reduzieren. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse.   |

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung   | Anmerkung Massnahmen   | Weitere Anmerkungen | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort  |
|--------------|---|--|---------------------|---------------|----------------|----------------------|--|
|              |   |  |                     |               |                |                      | Ein gut unterhaltener und nicht von der Landwirtschaft befahrener Mergelweg kann durchaus velofreundlich sein. Schneeräumung ist jedoch nicht machbar, womit ein wichtiges Kriterium der ganzjährigen Nutzung für den Veloverkehr wegfällt.  |
| Privatperson | - Gute Sache  |  |                     | x             |                |                      |  |
| Privatperson | Für den Velotourismus wäre eine asphaltierte Verbindung entlang der Gürbe eindeutig am attraktivsten und eine logische Fortsetzung ab Belp/Toffen (wäre zudem für das dem Gürbe-Wasserbauprojekt und deren Unterhalt zweckmässig; kann nicht sein, dass der Gewässerschutz einer Asphaltierung für den Langsamverkehr im Weg steht) |  |                     | x             |                |                      | Der Weg entlang der Gürbe kann wegen dem Gewässerschutzgesetz (Gewässerraum) nicht asphaltiert werden, was für eine ganzjährig nutzbare Alltagsveloverbindung unerlässlich ist. Im Weiteren würde diese Linienführung keine direkte Verbindung in die Zielorte im Siedlungsgebiet bieten.  |
| Privatperson |   | In Richtung Kaufdorf lehne ich allfällig geplante Asphaltierungen ab. Das wäre unverhältnismässig und durch die heute bestehende Fahrradtechnik unnötig. Wir dürfen auch aus hydrologischer Sicht (Wasserabfluss, Hochwasser) nicht noch mehr Böden versiegeln.  |                     | x             |                |                      | Ein gut unterhaltener und nicht von der Landwirtschaft befahrener Mergelweg kann durchaus velofreundlich sein. Schneeräumung ist jedoch nicht machbar, womit ein wichtiges Kriterium der ganzjährigen Nutzung für den Veloverkehr wegfällt.  |
| Privatperson | Die Begründung, den Weg entlang der Bahnlinie nicht prioritär zu benützen ist zwar verständlich, aber schade. Es wäre der schnellste und deshalb alltagstauglichere Weg.  |  |                     | x             |                |                      |  |
| Privatperson |   | Die Teerung von heutigen Flurstrassen wird abgelehnt. Es ist nicht notwendig, für den wenigen Velo-Business-Verkehr weitere natürliche Flächen zu versiegeln. Gut befestigte Naturwege reichen gemäss heutiger Erfahrung aus.  |                     | x             |                |                      | Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von FFF zu reduzieren. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse. Ein gut unterhaltener und nicht von der Landwirtschaft befahrener Mergelweg kann durchaus velofreundlich sein. Schneeräumung ist jedoch nicht machbar, womit ein wichtiges Kriterium der ganzjährigen Nutzung für den Veloverkehr wegfällt. |
| Privatperson |   | Die Gürbe wurde renaturiert und weitere Massnahmen sind noch offen. Jetzt soll Asphaltiert werden??? Bauern oder Landbesitzer mussten Land hergeben, jetzt wird dies schsmlos missbraucht, damit Velofahrer noch mehr rasen können? Es gehört zum Naturpark Gantrisch, aber das ist das Gegenteil, was hier zur Debatte steht. |                     | x             |                |                      | Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von FFF zu reduzieren. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse.   |
| Privatperson |   | Betreffend Alternativroute: Auch Naturstrassen können sehr gute Velowege sein, wenn sie entsprechend unterhalten werden!   |                     | x             |                |                      | Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von FFF zu reduzieren. Eine   |

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung   | Anmerkung Massnahmen  | Weitere Anmerkungen | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort   |
|--------------|---|---|---------------------|---------------|----------------|----------------------|---|
|              |   |   |                     |               |                |                      | Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse.<br>Ein gut unterhaltener und nicht von der Landwirtschaft befahrener Mergelweg kann durchaus velofreundlich sein. Schneeräumung ist jedoch nicht machbar, womit ein wichtiges Kriterium der ganzjährigen Nutzung für den Veloverkehr wegfällt.  |
| Privatperson | Führung des Veloweges (Alltags- und Freizeitverkehr) entlang der Gürbe, Kiesweg gut unterhalten (Mergeloberfläche)! |   |                     | x             |                |                      | Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von FFF zu reduzieren. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse.<br>Ein gut unterhaltener und nicht von der Landwirtschaft befahrener Mergelweg kann durchaus velofreundlich sein. Schneeräumung ist jedoch nicht machbar, womit ein wichtiges Kriterium der ganzjährigen Nutzung für den Veloverkehr wegfällt. |
| Privatperson |   | Es dürfen keine zusätzlichen markierten Wanderwege asphaltiert werden |                     | x             |                |                      | Auf diesem Abschnitt werden keine Wanderwege neu asphaltiert.   |

## 4.7 Abschnitt Mühlethurnen Süd

| Eingabe von                    | Anmerkung Linienführung   | Anmerkung Massnahmen  | Weitere Anmerkungen  | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort  |
|--------------------------------|---|---|--|---------------|----------------|----------------------|--|
| Thurnen                        | Der Weiterführung der Strecke in den Verwaltungskreis Thun ist gebührend Beachtung zu schenken. Aufgrund des Bauvorhabens der BLS (Baugleis) ist davon auszugehen, dass kein zusätzlicher Weg erstellt wird.  | Die Aufhebung des Rechtsvortritts in der Neumattstrasse wird nicht gutgeheissen. Die Rechtsvortrittsregelung wurde eingeführt als Verkehrsberuhigungsmassnahme. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Verkehrsberuhigung für den Veloverkehr abgeschafft werden soll. Die Neumattstrasse dient auch als Schulweg.   |  |               | x              |                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Für die Weiterführung in den Verwaltungskreis Thun werden verschiedene Anschlusspunkte aufgezeigt. Für die Planung ist jedoch der Verwaltungskreis Thun verantwortlich. Massnahme 1.L.1 wird entsprechend ergänzt.</li> <li>- Neumattstrasse: Das Massnahmenblatt wird angepasst, die Linienführung beibehalten. Die Aufhebung des Rechtsvortritts dient der Verbesserung des Fahrflusses des Veloverkehrs, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Auf der Neumattstrasse wird die Einrichtung/Signalisation einer T30 Zone als Massnahme vorgeschlagen und die Aufhebung der Rechtsvortritte nur als mögliche Option erwähnt.</li> </ul>   |
| Bernmobil                      |   | Massnahmen 1.P.1 / 1.P.2 / 1.P.8: Die MOONLINER-Linie M19 ist von den Massnahmen betroffen. Damit keine Verschlechterung für das Linienetz von BERNMOBIL entsteht, ist bei der Ausarbeitung entsprechender Projekte BERNMOBIL unbedingt frühzeitig einzubeziehen.   |  | x             |                |                      |  |
| Flurgenossenschaft Thurnen     | Wir empfehlen den Veloweg vom Griensammler der Gürbe entlang bis zum Ischlagweg durchgängig zu planen. Das heisst nicht in die Neumattstrasse einmünden, sondern geradewegs bis zur Ischlagbrücke dann in die Allmendstrasse einbiegen. Dieser Weg könnte mit dem bestehenden Saxetenkies, das sehr gut bindet und befahrbar ist ausgebaut werden ohne einen Teerbelag zu verwenden. Diese Kies wurde auch eingesetzt nach der Gürberetention und dem Bau der neuen Flurwege. | Wir erachten es als nicht sinnvoll auf der Gemeindestrasse 2 neue Vortrittsregelung im Bereich Abzweigung Allmend und Abzweigung in Neumattstrasse zu errichten. Besonders für den landwirtschaftlichen Verkehr ist es erschwerend und es ergibt durch die Bremsbereitschaft mehr Lärmemissionen für die Anwohner. Freie Fahrt für die Bürger /innen von Thurnen..... | Im weiteren ist in keiner Art geregelt wer für die Baukosten, den späteren Unterhalt aufkommt. Wie die Zufahrt zu den Parzellen der Landwirte geregelt ist und wie die Vortritts- und Verkehrsregelung zwischen Landwirtschaftsverkehr und Radfahrer auf den Velowegen funktioniert. | x             |                | x                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- LF: Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich (Schneeräumung). Ein Weg entlang einem Gewässer kann wegen dem Gewässerraum nicht asphaltiert werden. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von Kulturland/Fruchtfolgefächern zu reduzieren.</li> <li>- Neumattstrasse: Das Massnahmenblatt wird angepasst, die Linienführung beibehalten. Die Aufhebung des Rechtsvortritts dient der Verbesserung des Fahrflusses des Veloverkehrs, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Auf der Neumattstrasse wird die Einrichtung/Signalisation einer T30 Zone als Massnahme vorgeschlagen und die Aufhebung der Rechtsvortritte nur als mögliche Option erwähnt.</li> <li>- Weitere Anmerkungen: Die Zuständigkeiten (Bund/Kanton/Gemeinde- und Privateigentum) wurden in den jeweiligen Massnahmenkonzepten vermerkt. Der Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden für Bau- und Unterhaltskosten richtet sich nach den gesetzlichen Grundlagen (v.a. kantonales Strassengesetz). Im Weiteren können über das Agglomerationsprogramm Gelder des Bundes beantragt werden. Die Zufahrt zu den Parzellen der Landwirten und die Bewirtschaftung ist weiterhin möglich. Bei der Dimensionierung der Radwege wurde die Nutzung zusammen mit dem Landwirtschaftsverkehr berücksichtigt. Dies ist in den nächsten Projektierungsphasen weiter zu vertiefen.</li> </ul> |
| Landwirtschaft Bern Mittelland | Wenn möglich ist auf die Verlegung von Velowegen auf Flurwege/Bewirtschaftungswege zu verzichten. Hier ist insbesondere die Sicherheit ein wichtiger Aspekt: die Feldwege/Bewirtschaftungswege werden durch die Landwirtschaft für die Bewirtschaftung der Felder genutzt. Dies kann insbesondere mit den schnellen Elektrovelos zu gefährlichen Situationen führen. Werden Feldwege für die  |   |  | x             |                |                      | Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von FFF zu reduzieren. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als  |

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung   | Anmerkung Massnahmen  | Weitere Anmerkungen  | Kenntnisnahme  |                      |   | Antwort   |
|--------------|---|---|--|----------------|----------------------|---|---|
|              |   |   |  | berücksichtigt | nicht berücksichtigt |   |   |
|              | Velofahrer noch ausgebaut und gekennzeichnet (z.B. Gürbetal), führt dies zu noch grösserem Verkehrsaufkommen und gefährliche Situationen nehmen zu. |   |  |                |                      |   | einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse. Die Wegbreiten orientieren sich an den übergeordneten Planungsgrundlagen und Berücksichtigen auch den Begegnungsfall von Landwirtschaftsfahrzeugen und Velos. Die Breiten sind in der nächsten Projektierungsphase nochmals zu prüfen.   |
| Privatperson |   |   | Seit 2015 war ich mehrmals in Kontakt mit Gemeinde und Kantonspolizei, dass die Einfahrt Neumattstrasse / Moosstrasse eine Zeitbombe ist. Niemand beachtet hier den Rechtsvortritt. Ebenso wenig wie beim Bahnhofplatz. Seit der gelben Markierungen ist es noch schlimmer geworden. Ich bin sehr froh, dass jetzt etwas gemacht wird! Es wird auch zu schnell gefahren. Schlimm zB hinter dem Bahnhof durch! Ich fände es super, wenn in ganz Mühlethurnen Tempo 30 eingeführt würde, bin aber schon total froh, wenn es in der Neumattstrasse "langsamer" wird und die Rechtsvortritte verschwinden.<br>Einen Veloweg weg von der Gürbe fände ich gut, da sehr viele Hündeler ihre Hunde nicht unter Kontrolle haben und kreuz und quer über den Weg laufen wenn Velos vorbeifahren. Auch gibt es viele wahnsinnig pressierte Ebiker, die dann auch wieder keine Rücksicht auf Fussgänger nehmen. Also die Räder weg von diesem Weg wäre gut. (Ich hoffe ich habe den Plan richtig verstanden, habe etwas Mühe damit). Das Asphaltieren finde ich nicht gut. Man sollte wo es geht nicht noch mehr Boden versiegeln. |                | x                    |   | - Neumattstrasse: Das Massnahmenblatt wird angepasst, die Linienführung beibehalten. Die Aufhebung des Rechtsvortritts dient der Verbesserung des Fahrflusses des Veloverkehrs, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Auf der Neumattstrasse wird die Einrichtung/Signalisation einer T30 Zone als Massnahme vorgeschlagen und die Aufhebung der Rechtsvortritte nur als mögliche Option erwähnt.<br>- Die Einführung von flächendeckend Tempo 30 ist Sache der Gemeinde.<br>- Die neue Veloverbindung für den Alltagsveloverkehr soll grösstenteils abseits der Gürbe geführt werden.<br>- Im Variantenstudium wurden zahlreiche Kriterien berücksichtigt. Es sind u.a. Verbrauch von Kulturland/Fruchtfolgeflächen, Wald, Flächen im Gewässerraum, Landerwerb, Oberflächenzustand, Direktheit etc. Die Umweltsicht ist aus unserer Sicht dadurch genügend berücksichtigt. Zudem wurde versucht, keine unnötigen Asphaltierungen vorzunehmen und wo möglich und sinnvoll bestehende Wege zu nutzen. Die Linienführung basiert auf dem Variantenstudium. Werden nur bestehende asphaltierte Wege berücksichtigt, hat dies grossen Einfluss auf die Direktheit der Veloverbindung |
| Privatperson |   | Ich bin mit den Maßnahmen für die Neumattstrasse in Mühlethurnen NICHT einverstanden! Bitte aktueller Bestand belassen.   |  |                |                      | x | Neumattstrasse: Das Massnahmenblatt wird angepasst, die Linienführung beibehalten. Die Aufhebung des Rechtsvortritts dient der Verbesserung des Fahrflusses des Veloverkehrs, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Auf der Neumattstrasse wird die Einrichtung/Signalisation einer T30 Zone als Massnahme vorgeschlagen und die Aufhebung der Rechtsvortritte nur als mögliche Option erwähnt.  |
| Privatperson |   | EBike fahren sehr schnell   |  | x              |                      |   |   |
| Privatperson |   | Die geplanten Massnahmen in der Neumattstrasse werden abgelehnt. Der Rechtsvortritt am Gantischweg und weiteren Seitenstrassen dient als Verkehrsberuhigungsmassnahme und soll nicht aufgehoben werden. Als Alternative denkbar ist eine generelle Tempo-30-Zone an der Neumattstrasse, welche allerdings zwingend von allen Verkehrsteilnehmenden, inklusive schnellen e-bikes, einzuhalten ist. Richtung Burgstein: Die Teerung von heutigen Flurstrassen wird abgelehnt. Es ist nicht notwendig, für den wenigen Velo-Business-Verkehr weitere natürliche Flächen zu versiegeln. Gut befestigte Naturwege reichen gemäss heutiger Erfahrung aus. |  |                |                      | x | Neumattstrasse: Das Massnahmenblatt wird angepasst, die Linienführung beibehalten. Die Aufhebung des Rechtsvortritts dient der Verbesserung des Fahrflusses des Veloverkehrs, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Auf der Neumattstrasse wird die Einrichtung/Signalisation einer T30 Zone als Massnahme vorgeschlagen und die Aufhebung der Rechtsvortritte nur als mögliche Option erwähnt.  |
| Privatperson |   | Nein zur Aufhebung Rechtsvortritt (wäre gültig für alle Verkehrsteilnehmer) Nein zu einer Rennbahn  |  |                |                      | x | Neumattstrasse: Das Massnahmenblatt wird angepasst, die Linienführung beibehalten. Die Aufhebung des  |

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung  | Anmerkung Massnahmen  | Weitere Anmerkungen | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort  |
|--------------|--|---|---------------------|---------------|----------------|----------------------|--|
|              |  | auf der Neumattstrasse ( Kinder, Spaziergänger, Schulkinder etc.) Bitte umfahren Sie die Neumattstrasse.  |                     |               |                |                      | Rechtsvortritt dient der Verbesserung des Fahrflusses des Veloverkehrs, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Auf der Neumattstrasse wird die Einrichtung/Signalisation einer T30 Zone als Massnahme vorgeschlagen und die Aufhebung der Rechtsvortritte nur als mögliche Option erwähnt.   |
| Privatperson | - Die Routenführung im Riedli kann auch dem offiziellen Veloweg Bern Wimmis folgen (wenn keine Restriktionen wegen Asphaltierung), weniger Landverschleis. Auf dem offiziellen Veloweg ist neu ein dauerhafter Belag, der auch Rennvelotauglich ist.           | - Neumattstrasse: Auch für Velofahrer gilt der Rechtsvortritt, warum aufheben?  |                     |               | x              |                      | - Linienführung: Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich (Schneeräumung u.a.). Ein Weg entlang einem Gewässer kann wegen dem Gewässerraum nicht asphaltiert werden.<br>- Neumattstrasse: Das Massnahmenblatt wird angepasst, die Linienführung beibehalten. Die Aufhebung des Rechtsvortritts dient der Verbesserung des Fahrflusses des Veloverkehrs, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Auf der Neumattstrasse wird die Einrichtung/Signalisation einer T30 Zone als Massnahme vorgeschlagen und die Aufhebung der Rechtsvortritte nur als mögliche Option erwähnt. |
| Privatperson | Zwingend Trasseführung in Richtung Burgstein miteinbeziehen (ab dem Gürbe-Kiessammler (ab südlichem Perimeter-Ende bei BLS-Bahnübergang; v.a. am WE von Naherholenden/Familien stark besucht) muss heute auf der Kantonsstrasse (Tempo 80) gefahren werden...) |   |                     |               | x              |                      | Für die Weiterführung in den Verwaltungskreis Thun werden verschiedene Anschlusspunkte aufgezeigt. Für die Planung ist jedoch der Verwaltungskreis Thun verantwortlich. Massnahme 1.L.1 wird entsprechend ergänzt.   |
| Privatperson | Bin Anwohner Neumattstrasse  | Bin nicht einverstanden das Velos Generel Vortritt haben sollten. Schon jetzt rasen E-Bikes mit 40-50kmh durchs Quartier ist unverantwortlich. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20kmh an der Neumattstrasse wäre sinnvoll.   |                     |               | x              |                      | Neumattstrasse: Das Massnahmenblatt wird angepasst, die Linienführung beibehalten. Die Aufhebung des Rechtsvortritts dient der Verbesserung des Fahrflusses des Veloverkehrs, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Auf der Neumattstrasse wird die Einrichtung/Signalisation einer T30 Zone als Massnahme vorgeschlagen und die Aufhebung der Rechtsvortritte nur als mögliche Option erwähnt.   |
| Privatperson |  | Im Bereich Neumattstrasse - Gantrischweg sollen die Rechtsvortritte aufgehoben werden, damit der Veloverkehr Vortritt geniesst. Das lehne ich aus folgenden Gründen ab: 1) Sicherheit: Die bestehenden Hecken bzw. Gebäude erlauben keine genügende Sicht für VerkehrsteilnehmerInnen, welche aus dem Gantrischweg fahren. 2) Verhältnismässigkeit: Der heute bestehende Veloverkehr kann nicht mit Agglomerationsverkehr verglichen werden. Diejenigen VelofahrerInnen, die sich hier bewegen, fahren grossmehrheitlich mit angepasstem Tempo, womit für sie keine höhere Gefährdung besteht. 3) Quartiercharakter: Auf der Neumattstrasse spielen hin und wieder Kinder. Ihr Lebensraum wird eingeschränkt und unsicherer, wenn der Veloweg priorisiert wird und insbesondere e-Bikes mit Tempo 45 durchfahren. Dies erst noch leise und kaum wahrnehmbar. Alternative: Tempo 30 für den gesamten Verkehr einführen, auch für e-bikes (Gesetzliche Grundlage schaffen). Ebenso Bodenwellen, die das Tempo der Velos reduzieren. In Richtung Burgstein lehne ich allfällig geplante Asphaltierungen ab. Das wäre unverhältnismässig und durch die heute bestehende Fahrradtechnik unnötig. Wir dürfen auch aus |                     |               | x              |                      | - Neumattstrasse: Das Massnahmenblatt wird angepasst, die Linienführung beibehalten. Die Aufhebung des Rechtsvortritts dient der Verbesserung des Fahrflusses des Veloverkehrs, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Auf der Neumattstrasse wird die Einrichtung/Signalisation einer T30 Zone als Massnahme vorgeschlagen und die Aufhebung der Rechtsvortritte nur als mögliche Option erwähnt.<br>- Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich (Schneeräumung u.a.).   |

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung   | Anmerkung Massnahmen   | Weitere Anmerkungen   | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort  |
|--------------|---|--|---|---------------|----------------|----------------------|--|
|              |   | hydrologischer Sicht (Wasserabfluss, Hochwasser) nicht noch mehr Böden versiegeln.   |   |               |                |                      |  |
| Privatperson |   | Die geplanten Massnahmen in der Neumattstrasse werden abgelehnt. Der Rechtsvortritt am Gant-rischweg und weiteren Seitenstrassen dient als Verkehrsberuhigungsmassnahme und soll nicht aufgehoben werden. Als Alternative denkbar ist eine generelle Tempo-30-Zone an der Neumattstrasse, welche allerdings zwingend von allen Verkehrsteilnehmenden, inklusive schnellen e-bikes, einzuhalten ist. Richtung Burgistein: Die Teerung von heutigen Flurstrassen wird abgelehnt. Es ist nicht notwendig, für den wenigen Velo-Business-Verkehr weitere natürliche Flächen zu versiegeln. Gut befestigte Naturwege reichen gemäss heutiger Erfahrung aus. |   |               | x              |                      | - Neumattstrasse: Das Massnahmenblatt wird angepasst, die Linienführung beibehalten. Die Aufhebung des Rechtsvortritts dient der Verbesserung des Fahrflusses des Veloverkehrs, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Auf der Neumattstrasse wird die Einrichtung/Signalisation einer T30 Zone als Massnahme vorgeschlagen und die Aufhebung der Rechtsvortritte nur als mögliche Option erwähnt.<br>- Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von FFF zu reduzieren. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse.<br>Im Variantenstudium wurden zahlreiche Kriterien berücksichtigt. Es sind u.a. Verbrauch von FFF, Wald, Flächen im Gewässerraum, Landerwerb, Oberflächenzustand, Direktheit etc. Die Umweltsicht ist aus unserer Sicht dadurch genügend berücksichtigt. Zudem wurde versucht, keine unnötigen Asphaltierungen vorzunehmen und wo möglich und sinnvoll bestehende Wege zu nutzen. Die Linienführung basiert auf dem Variantenstudium. Werden nur bestehende asphaltierte Wege berücksichtigt, hat dies grossen Einfluss auf die Direktheit der Veloverbindung |
| Privatperson | Die Linie führt durch ein bewohntes und belbtes Quartier mit spielenden Kindern. Dies müsste nicht sein. Die Velofahrer können sehr gut bereits bei der Badi an die Gürbe zurückgeführt werden und müssen nicht die Quartierstrasse benutzen! | Die Rechtsvortritte entlang der Neumattstrasse zu entfernen wäre sehr schlecht für uns Anwohner. Die, ohnehin schon sehr rücksichtslosen Velofahrer, könnten dann ohne hindernisse mit ihren E-Bikes durch das Quartier rasen. Und das ganze ohne jegliche Geschwindigkeitsbegrenzungen!   | In diesem Abschnitt gibt es sehr viele Kinder, Katzen, Hunde und auch Pferde. Sie alle brauchen diese Quartierstrasse zum spielen, spazieren oder auch einfach mal zum plaudern mit den Nachbarn. Dies wird jedoch immer wieder unterbrochen durch Velofahrer die mit ihren E-Bikes rücksichtslos durchs Quartier brettern! Die Autofahrer nehmen darauf Rücksicht, wissen dass da Kinder und Tiere sind. Den Velofahrern ist dies augenscheinlich egal. Dazu kommt noch, dass es entlang der Neumattstrasse keine Geschwindigkeitsbegrenzung gibt. Wenn nun auch noch die Rechtsvortritte wegfallen, muss ich jeden Tag angst haben im meine Kinder und meine Tiere! Obwohl die Strecke entlang der Gürbe neu gemacht wurde und gut zu befahren ist, führt der Weg nachwievor durch unser Quartier. Dies ist absolut unverständlich und nicht nachvollziehbar! |               | x              |                      | Neumattstrasse: Das Massnahmenblatt wird angepasst, die Linienführung beibehalten. Die Aufhebung des Rechtsvortritts dient der Verbesserung des Fahrflusses des Veloverkehrs, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Auf der Neumattstrasse wird die Einrichtung/Signalisation einer T30 Zone als Massnahme vorgeschlagen und die Aufhebung der Rechtsvortritte nur als mögliche Option erwähnt.   |
| Privatperson |   | Absolut unverständlich wieso die Rechtsvortritte im Quartier Turnen weichen sollen. Die Velofahrer fahren bereits jetzt wie „Hirnlose“ durch das Dorf.... abgesehen davon fahre ich selber auch Velo   |   |               | x              |                      | Neumattstrasse: Das Massnahmenblatt wird angepasst, die Linienführung beibehalten. Die Aufhebung des Rechtsvortritts dient der Verbesserung des Fahrflusses des Veloverkehrs, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Auf der Neumattstrasse wird die Einrichtung/Signalisation einer T30 Zone als Massnahme vorgeschlagen und die Aufhebung der Rechtsvortritte nur als mögliche Option erwähnt.   |
| Privatperson | Weg durch die Neumattstrasse nein schon gar nicht ohne rechts Vortritt u Tempolimitte..dies ist   | Rechtsvortritt wie Tempolimitte für ein privates familienfreundliches Quartier erforderlich!!  |   |               | x              |                      | Neumattstrasse: Das Massnahmenblatt wird angepasst, die Linienführung beibehalten. Die Aufhebung des   |

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung  | Anmerkung Massnahmen   | Weitere Anmerkungen | Kenntnisnahme  |                      |  | Antwort   |
|--------------|--|--|---------------------|----------------|----------------------|--|---|
|              |  |  |                     | berücksichtigt | nicht berücksichtigt |  |   |
|              | ein wunderschönes Familienquartier u keine Velorennstrecke; habe die rücksichtslose Fahrweise schon mehrmals mitbekommen wo Kinder ältere Leute und Tiere darunter leiden. Die Strecke kann via direkter Gürberadstrecke ab Gürbebadi Thurmen geführt werden..!!   |  |                     |                |                      |  | Rechtsvortritt dient der Verbesserung des Fahrflusses des Veloverkehrs, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Auf der Neumattstrasse wird die Einrichtung/Signalisation einer T30 Zone als Massnahme vorgeschlagen und die Aufhebung der Rechtsvortritte nur als mögliche Option erwähnt.  |
| Privatperson | Weshalb muss die Linienführung überhaupt über die Neumattstrasse erfolgen? Wir finden es aus folgenden Gründen viel sinnvoller, den Veloweg (sowohl für den Alltags- wie auch den Freizeitverkehr) der Gürbe entlang zu führen: - Es ist genussvoller, der Gürbe entlang zu radeln als auf einer Quartierstrasse. - Ein Veloweg, der möglichst ohne viele Abzweigungen und Richtungsänderungen von A nach B führt, ist am schnellsten, auch wenn er nicht überall geteert ist. Wir verstehen nicht, weshalb eine Veloroute immer krampfhaft den asphaltierten Strassen folgen muss. Dadurch ergeben sich Umwege, und auch die Richtungsänderungen kosten Zeit. Je mehr zudem abgebogen werden muss, desto mehr wirkt sich dies negativ auf die Sicherheit aus. Der Weg entlang der Gürbe von Burgstein (Sammler) bis nach Belp ist prädestiniert für eine schnelle und sichere Veloroute. Dieser Kiesweg müsste einfach gut unterhalten werden, so dass er auch bei nasser Witterung gut befahrbar ist. - Es ist viel sicherer, auf einem Weg einem Fluss entlang zu fahren, der nicht mit Autos geteilt werden muss, als über eine Strasse durch ein Wohnquartier, auch wenn es eine markierte Velostrasse hat und Tempo 30 gilt. - Bei einer konsequenten Führung des Veloweges entlang der Gürbe können auch die problematischen Knoten Moosstrasse/Neumattstrasse und Allmendstrasse/Moostrasse vermieden werden. - Es ist bei weitem die kostengünstigste Lösung. | - Die Aufhebung des Rechtsvortritts auf der Neumattstrasse wäre kontraproduktiv! Ohne Rechtsvortritt sind nicht nur die Velos schneller unterwegs, sondern auch die Autos. Es gibt viele Beispiele eines Veloweges mit Rechtsvortritt (z.B. in Belp). - Wenn etwas für die Verkehrssicherheit getan werden kann, dann sollte auf der Neumattstrasse endlich Tempo 30 eingeführt werden. - Wo hat es denn Platz für die Fussgänger, wenn eine Velostrasse markiert werden soll? Die Situation auf der Neumattstrasse ist überhaupt nicht dieselbe wie auf dem Bild (Referenzobjekt), wo eine Strasse mit Trottoir gezeigt wird. - Belagsbodenwellen sind auch für Velofahrende eine Schikane. |                     |                | x                    |  | - Der Weg entlang der Gürbe kann wegen dem Gewässerschutzgesetz (Gewässerraum) nicht asphaltiert werden, was für eine ganzjährig nutzbare Alltagsveloverbindung unerlässlich ist. Zudem bietet die Führung über die Neumattstrasse Vorteile in Bezug auf die Erschliessung des Ortszentrums Mühlethurnen.<br>- Neumattstrasse: Das Massnahmenblatt wird angepasst, die Linienführung beibehalten. Die Aufhebung des Rechtsvortritts dient der Verbesserung des Fahrflusses des Veloverkehrs, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Auf der Neumattstrasse wird die Einrichtung/Signalisation einer T30 Zone als Massnahme vorgeschlagen und die Aufhebung der Rechtsvortritte nur als mögliche Option erwähnt. |
| Privatperson |  | Abschaffung Rechtsvortritt Neumattstrasse: es ist ein kinderreiches Wohnquartier. Bei der Abschaffung des Rechtsvortritts werden sämtliche Verkehrsteilnehmer schneller, rücksichtsloser und unaufmerksamer fahren. Dies müsste mit einer Signalisation als Wohnstrasse oder Tempo 30 kompensiert werden. Die Einmündung (Neumattstr. 26) des Fussgängerwegs zum Bahnhof und Schule müsste zusätzlich gesichert werden mit z.B. Spurrerengung oder Zebrastreifen da Velos im Gegensatz zu Autos akustisch kaum wahrnehmbar sind.   |                     |                | x                    |  | Neumattstrasse: Das Massnahmenblatt wird angepasst, die Linienführung beibehalten. Die Aufhebung des Rechtsvortritts dient der Verbesserung des Fahrflusses des Veloverkehrs, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Auf der Neumattstrasse wird die Einrichtung/Signalisation einer T30 Zone als Massnahme vorgeschlagen und die Aufhebung der Rechtsvortritte nur als mögliche Option erwähnt.  |

## 4.8 Abschnitt Riggisberg – Rümligen / Kaufdorf

| Eingabe von            | Anmerkung Linienführung   | Anmerkung Massnahmen   | Weitere Anmerkungen | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort   |
|------------------------|---|--|---------------------|---------------|----------------|----------------------|---|
| Riggisberg             | Der Gemeinderat und die Abteilung Bau und technische Dienste unterstützen den Planungsansatz Ausbau Kantonsstrasse Grabenstrasse. Im oberen Teil soll der Veloverkehr über die alte Grabenstrasse geführt werden. In der Detailstudie muss der Anschluss alte Grabenstrasse zur Kantonsstrasse Grabenstrasse genau geprüft werden, ebenfalls die Kreuzung der Grabenstrasse/Riggisbergstrasse. Ideal wäre, den Veloweg von hier bis zum Dorfanfang Rümligen zu verlängern. So wäre der Veloschulverkehr Rümligen/Riggisberg auf direktem Wege sichergestellt. Sehr hohe Priorität hat der Veloschulverkehr Rümligen-Riggisberg und Mühlethurnen Riggisberg. Die in der Studie erwähnte alternative Linienführung Mühlibach soll nicht weiter verfolgt werden. Dieser Weg weist auf einer Länge von über 160 m eine Steigung von 15% auf. Auf Seite 23 des Erläuterungsberichtes ist ebenfalls die Verbindung Riggisberg-Rümligen über "UF der Mur und Werner Abeggstrasse" angesprochen. Diese Linienführung hat ebenfalls eine Strecke von über 200 m enthalten, die eine Steigung von 14% aufweist. Auch dieser Ansatz soll nicht weiter verfolgt werden. Gemäss der Richtlinie SN 640 060 «Leichter Zweiradverkehr» ist folgende Planungsvorgabe gültig: komfortable Steigungen: ≤ 3 % für lange Abschnitte, ≤ 5 % für Strecken bis 100 m, ≤ 10 % für Rampen bis 20 m. |  |                     |               | x              |                      | Auf Grund der Mitwirkungseingaben wurde ein Workshop mit den Gemeinden Thurnen, Riggisberg und dem kantonalen Tiefbauamt durchgeführt. Die Linienführung wurde überarbeitet.                                  |
| Thurnen                | Die favorisierte Variante 2 mit der Sperrung des Durchgangsverkehrs zwischen Rümligen und Freudegg wird klar abgelehnt. Der damit zusammenhängende Mehrverkehr durch den Ortsteil Kirchenthurnen wird nicht toleriert. Die möglichst durchgehende Verbreiterung der Strasse mit Markierung eines Velostreifens ist zu bevorzugen.   |  |                     | x             |                |                      | Die Sperrung Kantonsstrasse wurde als Massnahme im Variantenstudium geprüft und wurde danach verworfen. Sie ist nicht mehr Teil der Bestvariante.   |
| Tiefbauamt Kanton Bern |   | Massnahme 11.18: Die Massnahme ist aus unserer Sicht unvollständig, sie funktioniert so nur für bergwärts fahrende Velos. Talwärts können die Velos z.B. über die Sägerei geführt werden. Diese zu prüfende Option sollte aufgeführt werden, mit dem Stichwort «Privatgrund» bei den noch zu bearbeitenden Themen. |                     |               | x              |                      | Das Massnahmenblatt wird entsprechend ergänzt.  |
| Pro Velo Kanton Bern   |   | Massnahmen 1.L.16 (Kantonsstrasse Riggisbergstrasse) und 1.L.17 (Kantonsstrasse Grabenstrasse):<br>Aus unserer Sicht sind ausserorts bei Tempo 80 abgetrennte Velowege gegenüber einem Ausbau der Kantonsstrassen (mit Velostreifen) zu bevorzugen. Wir beantragen, auf diesen Abschnitten Radwege zu erstellen.   |                     |               | x              |                      | Im Massnahmenblatt wird auf den Querprofilen und unter den Bemerkungen ein Radweg als mögliche Variante genannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die definitive Massnahme zu konkretisieren/definieren. |
| Privatperson           | Die Alternative via Pontel sollte höher gewichtet werden. Zu Prüfen ist beispielsweise die einseitige (bergseitige) Befestigung des Weges (vgl. Wander- und Veloweg Schöllenschlucht). Dies wäre  |  |                     | x             |                |                      | Der Handlungsdruck wurde erkannt. In der weiteren Projektierung ist die Linienführung im Detail zu klären.  |

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung   | Anmerkung Massnahmen  | Weitere Anmerkungen | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort  |
|--------------|---|---|---------------------|---------------|----------------|----------------------|--|
|              | <p>rasch und günstig realisierbar und würde den Anwohnern auch beim späteren Ausbau der Kantonsstrasse einen Nutzen bringen. Der kurze Abschnitt der Kantonsstrasse (zw. Pkt. 1 und 2; Knoten 1.L.16) prioritär auszubauen und mit Linksabbiegern auszustatten. Die "unbefestigte Waldstrasse" die als historischer Verkehrsweg inventarisiert ist, ist seit dem regnerischen Sommer eine nur mit MTB befahrbare Schotterpiste. Eingebaut sind breite Betonrinnen für die Entwässerung und im untersten, steilsten Bereich (ca. 20% Steigung) ist sie geteert. Es besteht keine Durchfahrtsbeschränkung. Diese Strasse sollte als Langsamverkehrsweg aufgewertet werden und wenn möglich einseitig (bergseitig) asphaltiert werden.</p>   |   |                     |               |                |                      | <p>Als Hinweis: Eine einseitige Asphaltierung ist in diesem Fall nicht zielführend. Es besteht das Risiko, dass auch der talwärts fahrende Veloverkehr diese angenehmere Oberfläche nutzen will, was zur gegenseitigen Gefährdung des Veloverkehrs führt.</p>  |
| Privatperson | <p>Die Sperrung des Durchgangsverkehrs zwischen Rümli und Freudegg wird abgelehnt. Der damit zusammenhängende Mehrverkehr durch den Ortsteil Kirchenthurnen ist nicht tolerierbar. Die möglichst durchgehende Verbreiterung der Strasse mit Markierung eines Velostreifens ist zu bevorzugen.</p>   |   |                     | x             |                |                      | <p>Die Sperrung Kantonsstrasse wurde als Massnahme im Variantenstudium geprüft und wurde danach verworfen. Sie ist nicht mehr Teil der Bestvariante.</p>   |
| Privatperson | <p>- die Schulwegsicherheit ist seit über 30 (!) Jahren ein Thema!! Eine Sanierung wurde vermutlich auf Grund der (unbestritten hohen) Kosten deshalb immer wieder verzögert. - bis ein Strassenbauplan bewilligt und realisiert ist, vergehen gerne weitere 5-10 Jahre -&gt; bräuchte einfache zwingend "Übergangsmassnahmen"; Vorschläge: Tempo durchgehend max. 60; Einmünder von Thurnen (Sichtweiten verbessern und Biene-Maja-Säule schieben (Sichthindernis), bergwärts Velomarkierungen anbringen (v.a. Führung via Grabenstrasse); Bankett abschnittsweise (wo bergwärts vorhanden) für Velo befestigen (min. Aufbau, ACT) - die Linienführung entlang der Kantonsstrasse/Grabenstrasse ist die einzig "logische" und für "Alltagsfahrer" taugliche Lösung (alle anderen Verbindungen über das untergeordnete Netz sind (sehr) sportlichen Fahrern vorbehalten</p> |   |                     | x             |                |                      | <p>Auf Grund der Mitwirkungseingaben wurde ein Workshop mit den Gemeinden Thurnen, Riggisberg und dem kantonalen Tiefbauamt durchgeführt. Die Linienführung und damit verbundenen Massnahmen wurden überarbeitet.</p>  |
| Privatperson |   | <p>Ich lehne allfällig geplante Asphaltierungen ab. Das wäre unverhältnismässig und durch die heute bestehende Fahrradtechnik unnötig. Wir dürfen auch aus hydrologischer Sicht (Wasserabfluss, Hochwasser) nicht noch mehr Böden versiegeln.</p> |                     | x             |                |                      | <p>Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse.</p> |
| Privatperson | <p>Die Sperrung des Durchgangsverkehrs zwischen Rümli und Freudegg wird abgelehnt. Der damit zusammenhängende Mehrverkehr durch den Ortsteil Kirchenthurnen ist nicht tolerierbar. Die möglichst durchgehende Verbreiterung der Strasse mit Markierung eines Velostreifens ist zu bevorzugen.</p>   |   |                     | x             |                |                      | <p>Die Sperrung Kantonsstrasse wurde als Massnahme im Variantenstudium geprüft und wurde danach verworfen. Sie ist nicht mehr Teil der Bestvariante.</p>   |

| Eingabe von  | Anmerkung Linienführung   | Anmerkung Massnahmen  | Weitere Anmerkungen | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort  |
|--------------|---|---|---------------------|---------------|----------------|----------------------|--|
| Privatperson | Linienführung Verkehr Richtung Riggisberg: Fahrradstreifen würden den oft zu schnellen und gefährlichen Verkehr evtl. einbremsen und zu mehr Sicherheit führen. Strasse im Thurnenholz weist bereits jetzt abschnittsweise Raum für separaten Velostreifen. | Kantonsstrasse Eingang Riggisberg hatte vorübergehend Velostreifen, jetzt wieder nicht mehr. Völlig unverständlich, da die Strasse von Schulkindern aus unterem Ortsteil mit Velos befahren wird! |                     | x             |                |                      | Die Radstreifen waren Teil eines kantonalen Verkehrsversuches. Ob der Radstreifen wieder markiert wird, ist noch offen und abhängig von den Versuchsergebnissen. |

## 4.9 Abschnitt Verbindung Aaretal – Gürbetal

| Eingabe von         | Anmerkung Linienführung  | Anmerkung Massnahmen   | Weitere Anmerkungen                                   | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort   |
|---------------------|--|--|---|---------------|----------------|----------------------|---|
| SP Sektion Kehrsatz |  | Die Strassenquerung vor dem Wald nach der Viehweid in Richtung Münsingen muss für Velofahrer besser gestaltet werden. Momentan müssen da die Velofahrer absteigen und über den Fussgängerstreifen  |   | x             |                |                      | Es sind entsprechende Massnahmen im Rahmen der Planungsstudie zu Korridor 2 (Wabern – Kehrsatz – Belp – Vehweid – Münsingen) vorgesehen.  |
| Privatperson        |  | In der Vehweid sollte das Abbiegen und die Verbindung Aaretal-Gürbetal erleichtert werden. Ideal wäre der Bereich der Haltestelle des Ortsbusses.  |   | x             |                |                      | Es sind entsprechende Massnahmen im Rahmen der Planungsstudie zu Korridor 2 (Wabern – Kehrsatz – Belp – Vehweid – Münsingen) vorgesehen.  |
| Privatperson        |  | Tangentialverbindung Gürbetal-Aaretal, fehlenden Massnahme: Abbieger von Belp-Zentrum Richtung Hofurenstrasse genügt den Anforderungen betreffend Platz und Sicherheit nicht.  |   | x             |                |                      | Es sind entsprechende Massnahmen im Rahmen der Planungsstudie zu Korridor 2 (Wabern – Kehrsatz – Belp – Vehweid – Münsingen) vorgesehen.  |
| Privatperson        | Der Verbindung Aaretal-Gürbetal wird zu wenig Beachtung geschenkt. Es wird vor allem betrachtet wie Velofahrer lokal oder radial hin- und zurück nach Bern fahren können. Ich wohne in Belp und fahre mit dem Velo zur Arbeit nach Zollikofen auf der Route Belp-Auguet-Brücke (Fahrverbot)-Muri-Gümligen-Gümligental-Deisswil-Bolligen-Zollikofen. Die Route hat Potenzial wird aber kaum betrachtet. In Zollikofen, Eichenweg, wird es in ein paar Jahren mehrere tausend Arbeitsplätze des Bundes haben. Nicht wenige Angestellte werden in Belp wohnen. Die Velofahrt durch die Stadt Bern nach Zollikofen ist unattraktiv, da braucht es attraktive tangentielle Varianten. |  |   | x             |                |                      | Die Planungsstudien berücksichtigen auch die tangentialen Verbindungen: Es sind beispielsweise entsprechende Massnahmen im Rahmen der Planungsstudie zu Korridor 2 (Wabern – Kehrsatz – Belp – Vehweid – Münsingen) vorgesehen.<br>Aktuell ist die Planung Veloverbindung Belp / Kehrsatz - Muri mit einer Öffnung der Auguetbrücke und der Zufahrten für den Veloverkehr im Gange.   |
| Privatperson        |  | Ich lehne allfällig geplante Asphaltierungen ab. Das wäre unverhältnismässig und durch die heute bestehende Fahrradtechnik unnötig. Wir dürfen auch aus hydrologischer Sicht (Wasserabfluss, Hochwasser) nicht noch mehr Böden versiegeln. |   | x             |                |                      | Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse. |
| Privatperson        |  | Bitte meine vorherigen Anmerkungen zur Kenntnis nehmen   |   | x             |                |                      |   |
| Privatperson        |  |  | Die Seftigenstrasse sollte für Autos gesperrt werden. | x             |                |                      |   |

## 4.10 Weitere Bemerkungen

| Eingabe von                              | Anmerkung Massnahmen  | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort   |
|--|---|---------------|----------------|----------------------|---|
| Kehrsatz                                 | Info zu Massnahme 1.L.12 - Nesslerenstrasse: Wir haben die Grundeigentümer der Parzellen über die der Feldweg führt direkt angeschrieben mit der Aufforderung an der Mitwirkung teilzunehmen. Generell erachten wir es als wichtig, dass bei der Realisierung die betroffenen Grundeigentümer einbezogen werden.  | x             |                |                      | Die Gemeinden wurden durch die RKBM aufgefordert, betroffene Grundeigentümer über die öffentliche Mitwirkung zu informieren – wir danken Kehrsatz für die direkte Aufforderung der Grundeigentümer. Ein umfangreicher Einbezug der Grundeigentümer ist in der Planungsphase jedoch nicht stufengerecht. Die Grundeigentümerschaften werden im Rahmen der Vorprojekte/Bauprojekte von den zuständigen Behörden einbezogen.   |
| Kirchdorf                                | Kirchdorf ist von der untersuchten Route das heisst vom definierten Korridor nicht direkt betroffen. Uns ist allerdings die Querverbindung zwischen Gürbetal und Aaretal wichtig. Namentlich bedarf die Ortsdurchfahrt durch Kirchdorf Verbesserungen für den Veloverkehr.  | x             |                |                      | Gemäss Regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der RKBM 2021 ist eine Studie für eine Velo-Tangentialverbindung zwischen Schwarzenburg und Kirchdorf vorgesehen. Verbesserungen sind in diesem Rahmen zu prüfen.  |
| Köniz                                    | Der Gemeinderat Köniz bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Planungsstudie Veloverkehr Alltagsvelorouten im Korridor 1 Gürbetal und für die geleisteten Arbeiten. Wir begrüssen die Initiative der RBKM, die Linienführung der Veloalltagsrouten zwischen den Gemeinden zu klären und mit diesen Planungsstudien festzulegen.  | x             |                |                      |   |
| Toffen                                   | Widersprüche zu Kulturlandverbrauch, Einbau von Schwarzbelägen anstelle der bestehenden Beläge, Entfernen von Hecken. Auch Velofahrende müssen sich bestehenden Verhältnissen anpassen, dies bezieht sich auch auf die Geschwindigkeiten  | x             |                |                      | Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren, um den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu steigern. Teilweise stellen Flurwege aufgrund ihrer idealen Linienführung die besten Verbindungen dar. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von Kulturland zu reduzieren. Das Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmenden kann nicht im Rahmen einer Studie zur Linienführung gelöst werden. Es braucht Anpassungen beim Gesetz (Tachopflicht für E-Bikes) und entsprechende Kontrollen (Polizei). Mit verschiedenen Massnahmen, wie einer guten Übersichtlichkeit, Markierungs- und Signalisationsmassnahmen kann die Ko-Existenz verschiedener Verkehrsträger gefördert werden. |
| Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Bern | Die Planungsstudien Linienführung Veloverkehr legen für die 5 untersuchten Korridore die Linienführung für den Veloalltagsverkehr fest. Auf Teilabschnitten sind die Velorouten auf Strassen geplant, auf denen auch der öffentliche Verkehr verkehrt, oder sie queren Linien des öffentlichen Verkehrs. Es ist darauf zu achten, dass keine Konflikte zwischen Velofahrenden und dem öffentlichen Verkehr entstehen. Der ÖV darf durch die vorgesehenen Massnahmen nicht wesentlich eingeschränkt werden (z.B. durch Aufhebung von Rechtsvortritten, Einbau von Vertikalversätzen, Reduktion der Höchstgeschwindigkeit). Bei der Umsetzung der Massnahmen sind betroffene ÖV-Betreiber einzubeziehen.  | x             |                |                      |   |
| Bundesamt für Bauten und Logistik BBL    | Keine Bemerkung zum Korridor 1, jedoch zum Verfahren: Grundeigentümer, deren Grundstücke als Folge einer neuer Linienführung einer Veloverkehrsrouten "zerschnitten" werden sollen, dürften über ein bevorstehendes öffentliches Mitwirkungsverfahren durch die jeweilige Planungsbehörde angemessen/rechtzeitig vorinformiert werden. Ob "Bund" oder private Grundeigentümerschaft; es wirkt befremdend, wenn diese lediglich durch Zufall über gesetzte Eingabefristen betreffend einem Verfahren im Zusammenhang mit Eingriffen in deren Grundeigentum erfahren.   | x             |                |                      | Die Gemeinden wurden durch die RKBM aufgefordert, betroffene Grundeigentümer über die öffentliche Mitwirkung zu informieren. Ein umfangreicher Einbezug der Grundeigentümer ist jedoch in der Planungsphase nicht stufengerecht. Die Grundeigentümerschaften werden im Rahmen der Vorprojekte/Bauprojekte von den zuständigen Behörden einbezogen.  |
| Berner Wanderwege                        | Grundsätzlich ist eine Koexistenz von Wanderwegen und Velohaupttrouten nicht möglich (FWG Art. 3 und 7, Art. 6 FWV und Art. 30 SV Kanton Bern). Velohaupttrouten müssen in der Regel einen Hartbelag ausweisen, das ist aber nicht kompatibel mit der Wanderweggesetzgebung. Mit dem Einbau eines Hartbelages werden Wege von einem optisch naturnahen in einen technisch geprägten Zustand überführt. Wanderwege verlieren dadurch einen Teil ihres Erholungswertes. Werden auf einer grösseren Wegstrecke solche Beläge eingebaut, ist für den betroffenen Wanderweg Ersatz zu schaffen. Die gängige Praxis im Kanton Bern erachtet Wegstrecken ab 100 m bei vollflächigen Belägen als grössere Strecken im Sinne von Artikel 7, Abs. 2 des FWG. Zudem kann das Befahren von Wanderwegen Wandernde gefährden und beeinträchtigt den Erholungswert. Art. 7 Abs. 2 Bst. c FWG verlangt Ersatz, wenn Wanderwege auf einer grösseren Wegstrecke stark befahren oder für den allgemeinen Fahrverkehr geöffnet werden. Eine Öffnung für den allgemeinen Fahrverkehr ist in jedem Fall ersatzpflichtig. Art. 7 Abs. 2 Bst. c FWG ist für alle Fahrzeugkategorien anwendbar, auch für sowie Velos und Mountainbikes |               | x              |                      | Wird in Bericht sowie Massnahmenblättern ergänzt.   |
| Flurgenossenschaft Thurnen               | Wie bereits direkt mitgeteilt finden wir die indirekte Kommunikation (via Gemeinde) als nicht zielführend. Als privater Waldbesitzer in Riggisberg wurde ich nie direkt kontaktiert und nur durch Zufall via Gemeinde durch den zuständigen Gemeinderat informiert.   | x             |                |                      | Die Gemeinden wurden durch die RKBM aufgefordert, betroffene Grundeigentümer über die öffentliche Mitwirkung zu informieren. Ein umfangreicher Einbezug der Grundeigentümer ist jedoch nicht stufengerecht. Die Grundeigentümerschaften werden im Rahmen der Vorprojekte/Bauprojekte von den zuständigen Behörden einbezogen.   |
| Landwirtschaft Bern Mittelland           | Der Schutz des Kulturlandes, insbesondere der Fruchtfolgefläche (FFF) hat aus Sicht Landwirtschaft hohe Priorität. Deshalb sind nur Massnahmen zu verfolgen, welche kein oder höchstens minimal Fruchtfolgefläche, respektive Landwirtschaftsland verbauen. Wenn möglich ist auf die Verlegung von Velowegen auf Flurwege/Bewirtschaftungswege zu verzichten. Hier ist insbesondere die Sicherheit  | x             |                |                      | Auf allen Strassen, die für unterschiedliche Verkehrsgruppen zugänglich sind, besteht untereinander Konfliktpotential. Wird ein Feldweg asphaltiert, wird er für den Veloverkehr interessanter. Alternativ müsste die Kantonsstrasse ausgebaut  |

| Eingabe von  | Anmerkung Massnahmen   | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort   |
|--------------|--|---------------|----------------|----------------------|---|
|              | ein wichtiger Aspekt: die Feldwege/Bewirtschaftungswege werden durch die Landwirtschaft für die Bewirtschaftung der Felder genutzt. Dies kann insbesondere mit den schnellen Elektrovelos zu gefährlichen Situationen führen. Werden Feldwege für die Velofahrer noch ausgebaut und gekennzeichnet (z.B. Gürbetal), führt dies zu noch grösserem Verkehrsaufkommen und gefährliche Situationen nehmen zu. Velorouten sollen nicht auf Bewirtschaftungswegen verlegt oder auf diesen geführt werden.  |               |                |                      | werden, weil dort ja ein Konflikt zwischen schnell fahrendem Autoverkehr und dem Veloverkehr besteht. Mit der vorliegenden Studie wurde versucht, ein Kompromiss zwischen Landverbrauch und Investitionen in den Strassenbau und velofreundlicher Streckenführung zu machen. Ein Ausbau eines Feldwegs in der Ebene zu einem Radweg ist deutlich günstiger als der Ausbau der Kantonsstrasse am Hang mit Radstreifen oder Radweg (Bedarf an Stützmauern). Der Ausbau der Kantonsstrasse erfordert mindestens so viel landwirtschaftliche Fläche wie ein Ausbau in der Ebene.  |
| VCS          | Der Landverbrauch im Korridor 1 ist beträchtlich. Das Ziel muss sein: So viel Asphalt wie nötig, so wenig wie möglich. Die Koordination der landwirtschaftlichen Erschliessungswege mit den Velohaupttrouten ist wichtig.  | x             |                |                      | Dies entspricht auch der Haltung, welche den Planungsstudien zugrunde lag. Für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, ist eine Asphaltierung unabdinglich. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von FFF zu reduzieren.   |
| Privatperson | Danke für die grosse Initiative zur Förderung des Veloverkehrs!!   | x             |                |                      |   |
| Privatperson | Die Anbindung des Korridors an den Osten von Bern ist elementar. Die Netzlücke 22 (Auguetbrücke-Muri) muss unbedingt geschlossen werden.   | x             |                |                      | Derzeit ist die Planung Veloverbindung Belp / Kehrsatz - Muri, Öffnung der Auguetbrücke und der Zufahrten für den Veloverkehr im Gange, womit eine wichtige Netzlücke geschlossen werden soll.  |
| Privatperson | Ich finde es schade, wenn bestehende Feldwege nur wegen dem Veloverkehr geteert werden sollen. Macht das Wandern auf diesen Wegen nicht angenehmer. Fahre täglich mit dem Velo von Burgistein (Weier) nach Bern und nutze unterdessen den direktesten Weg - dh Kantonsstrasse. Im Tal (entlang Aare/Gürbe) fahre ich praktisch nicht mehr - hat zwar weniger Autoverkehr, dafür mehr Fussgänger und bedeutet einen Umweg. Ausserdem hat es am Schluss immer eine mehr oder weniger grosse Steigung, um vom Tal wieder auf die Höhe von Burgistein Weier zu kommen... Gibt es auch Pläne für Riggisberg - Niedermuhlern - Köniz - ist für mich eine interessante Alternative...   | x             |                |                      | Es sind weitere Planungsstudien für den Veloverkehr in den erwähnten Korridoren vorgesehen.   |
| Privatperson | Ich würde es sehr begrüßen, dass auch der Berner Bauernverein, das Amt für Gemeinden und Raumordnung, und das Bauinspektorat der Gemeinde eingeladen werden, hier mitzuwirken.   | x             |                |                      | Das AGR sowie die Gemeinden wurden direkt eingeladen zur Mitwirkung. Der Berner Bauernverband bzw. der Verein Landwirtschaft Bern Mittelland hat an der Mitwirkung ebenfalls teilgenommen.  |
| Privatperson | Wünschenswert wäre auch ein Korridor Aare/Gürbetal Richtung Bern-Nord (Wankdorf, Zollikofen). Auguetbrücke eignet sich nicht da Erschliessung Seite Muri nicht vorhanden.  | x             |                |                      | Der Korridor ist Teil weiterer Planungen.   |
| Privatperson | ...fahre seit über 10 Jahren täglich den Arbeitsweg Rümligen-Bern per Velo und bin auch sonst viel auf dem Velo (RR, MTB, Familienausflüge mit 2 schulpflichtigen Kindern (12, 14) unterwegs. Stehe der Arbeitsgruppe gerne zur Verfügung. Danke   | x             |                |                      | Danke, die Arbeitsgruppe ist mit Vertretungen von Fachorganisationen und kommunalen sowie kantonalen Behörden zusammengesetzt.  |
| Privatperson | Die öffentliche Mitwirkung hätte man im Anzeiger Region Bern besser auf der ersten Seite nach den Mitteilungen des Kantons platziert statt unter Gemeinden.  | x             |                |                      |   |
| Privatperson | Unbedingt die Ortsdurchfahrt durch Kehrsatz auf der Bernstrasse und auf der Zimmerwaldstrasse velofreundlicher gestalten!  | x             |                |                      | Die genannten Strassen sind Teil der laufenden Planung durch das kantonale Tiefbauamt, Oberingenieurkreis II.   |
| Privatperson | Danke für die Verbesserungen, die hoffentlich bald umgesetzt werden. Wir begrüßen diese Efforts sehr und freuen uns auf praktische und alltagstaugliche Routen.  | x             |                |                      |   |
| Privatperson | Völlig überflüssiges Projekt   | x             |                |                      |   |
| Privatperson | Mit den Planungsstudien ist (fast) etwas Konkretes entstanden. Bravo und Danke. Augenmerk Mühlethurnen-Kirchenthurnen-Riggisberg und Rümligen-Riggisberg. Seit Jahren wichtiges Anliegen eines sicheren Schulweges nach Riggisberg. In der Planungsstudie (S.21) sind doch verschiedene Varianten aufgezeigt. Zeitplan sieht nicht ermutigend aus. Gemäss S. 25, 5.1.3 Priorisierung, wird oben genannter Ausbau wohl unter Punkt zwei und drei fallen. Auf S. 27 wird der abschnittsweise Ausbau erwähnt mit Schwerpunkt Schulwegsicherung. Aber wenn es erst im AP 5G in Angriff genommen wird, kann das noch Jahrzehnte dauern. Der Verkehr nimmt zu und die Schuljugend wird den lebensgefährlichen Situationen ausgesetzt. Wohl aus finanziellen Gründen werden nur "quick-wins" anvisiert. Also; Bringen Sie als vorübergehende Massnahmen eine gelb gestrichelte Markierungslinie an auf der Strasse für die Bergfahrt mit Velo (analog zb Riedli-Belp). Das kostet sehr wenig. Setzen Sie den Schulveloweg nach Riggisberg auf eine erste Dringlichkeitsstufe. Gerne hoffe ich, dass nicht erst unsere Ururgrosskinder sicher nach Riggisberg radeln können. Schliesslich haben wir in der Eidgenössischen Abstimmung vom September 2018 (Velo-Initiative) mit 73.6% in der Verfassung die Weichen gestellt. | x             |                |                      | Aus unserer Sicht bringt ein Radstreifen bergwärts ohne Strassenausbau wenig Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr. Die Situation ist zu kurvig, ausgezogene Sicherheitslinien verunmöglichen ein Überholen. Somit würde der Veloverkehr ebenso sehr bedrängt wie heute, mit der Markierung würde nur eine Scheinsicherheit entstehen. Die Massnahme ist einsetzbar bei geringem Verkehr und übersichtlichen Situationen, was hier nicht der Fall ist. Punktuelle/abschnittsweise Verbesserungen (lokale Verbreiterung), würden Landerwerb bedingen, was erst mit Strassenplanverfahren möglich ist. |
| Privatperson | Als sehr aktive Velofahrer (Alltag, Freizeit und Wettkämpfe) hätten wir noch viele Bemerkungen, müssen aber aus zeitlichen Gründen darauf verzichten.  | x             |                |                      |   |

## 4.11 Korridorunabhängige Rückmeldungen

| Eingabe                    | Kommentar  | Kenntnisnahme | berücksichtigt | nicht berücksichtigt | Antwort  |
|----------------------------|--|---------------|----------------|----------------------|--|
| Gemeinde Schwarzenburg     | <p>Der Gemeinderat begrüsst und unterstützt grundsätzlich die Förderung des Veloverkehrs in der Region. Jedoch wird die Planung der Erschliessung der Region Schwarzenburg vermisst. Aus diesem Grund fordern wir die RKBM auf, folgende Veloverkehrsverbindungen in die Planung und Untersuchung aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Riggisberg - Schwarzenburg (Verlängerung Korridor Bern - Gürbetal - Riggisberg)</li> <li>- Planung Korridor Bern - Köniz - Mittelhäusern – Schwarzenburg</li> </ul> <p>Wir hoffen auf einen positiven Entscheid und stehen Ihnen für eine Besprechung gerne zur Verfügung.</p>   |               |                | x                    | <p>Die Bearbeitung des Korridors Riggisberg-Schwarzenburg ist als Teil des Korridors Kirchdorf-Schwarzenburg in der Mehrjahresplanung der RKBM vorgesehen. Der Korridor Bern-Schwarzenburg wird in die Mehrjahresplanung aufgenommen. Diese werden mit weiteren Korridoren erarbeitet werden, gemäss der Regionalen Velonetzplanung auf Basis der Agglomerationsprogrammen.</p> <p>Eine Aufnahme der beiden Korridore im Rahmen der vorliegenden Planungsstudien wird abgelehnt.</p>   |
| Genossenschaft Migros Aare | <p>Die Genossenschaft Migros Aare (GMAA) als Nahversorgerin betreibt im Perimeter der RKBM zahlreiche Migros Supermärkte, sowie in Wabern eine VOI-Filiale. Diverse weitere Filialen sind derzeit in Planung.</p> <p>Grundsätzlich begrüssen wir die Vorschläge für die Planung der Velohaupttrouten im Perimeter der RKBM. Da eine immer zahlreicher werdende Kundengruppe unsere Filialen auch mit dem Fahrrad erreichen möchte, sind wir an attraktiven Velohaupttrouten interessiert. Wir bitten Sie deshalb zu prüfen, ob die an den Velohaupttrouten liegenden Einkaufsfilialen jeweils an die Velohaupttrouten angebunden werden können und unsere Kundinnen und Kunden so von einer sicheren und effizienten Routenplanung profitieren können. Unsere Supermarkt Filialen innerhalb des Haupttroutennetzes befinden sich in Wabern (VOI), sowie in Chly Wabere, Belp, Münsingen, Konolfingen, Bremgarten b. Bern, Zollikofen, Münchenbuchsee und im Shopyland in Schönbühl.</p> <p>Falls bei der Routenplanung Grundeigentum der GMAA betroffen ist und bauliche Massnahmen nötig sind, bieten wir gerne Hand zu Gesprächen und wünschen frühzeitig informiert und in den Planungsprozess miteinbezogen zu werden.</p>   | x             |                |                      | <p>Besten Dank für die Bereitschaft zur Mithilfe einer raschen Realisation. Die Studie fokussiert auf den Veloalltagsverkehr in der Längsrichtung des jeweiligen Korridors, das heisst zwischen den Gemeinden im Perimeter und allenfalls den angrenzenden regionalen Zentren. Ziel ist ein regional zusammenhängendes Velonetz, welches die Gemeinden verbindet.</p> <p>Querverbindungen zu weiteren Gemeinden werden zur Vervollständigung der Netzanalyse mitgedacht und aufgezeigt, aber nicht analysiert. Für die lokale Anbindung an das Netz ist die Gemeinde verantwortlich.</p> |
| Naturpark Gantrisch        | <p>Grundsätzlich begrüssen wir die Förderung des Veloverkehrs in der Region. Attraktive Veloverbindungen in das Gebiet des Naturparks Gantrisch und innerhalb der Parkgemeinden sind ein wichtiger Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs und zur langfristigen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs.</p> <p>Wir nehmen zur Kenntnis, dass in der aktuellen Phase Planungsstudien durchgeführt werden, die das Gebiet des Naturparks nur in einem Fall (Korridor 1 Gürbetal bis Riggisberg) betreffen. Zu den Details werden sich die betroffenen Gemeinden ggf. direkt äussern.</p> <p>Gleichzeitig möchten wir an dieser Stelle die Dringlichkeit der Verbindung Bern-Köniz-Schwarzenburg sowie der Tangentialverbindung Schwarzenburg-Riggisberg-Mühlethurnen-Kirchdorf-Wichtrach betonen. Beide Routen sind im Regionalen Gesamtverkehr- und Siedlungskonzept (RGSK) 2021 und den ihm zugrundeliegenden Strategiekarten verankert. Wir verweisen hierzu auch auf die Stellungnahme des Naturparks Gantrisch vom 3. April 2020 zum RGSK 2021, in welcher wir die Bedeutung dieser Routen ebenfalls betont haben. Die Haupttroute Köniz – Schwarzenburg stellt gerade mit der anhaltenden Popularität von E-Bikes eine attraktive Anbindung an die Stadt dar. Die Tangentialroute Schwarzenburg-Kirchdorf-Wichtrach) fördert die Attraktivität des Freizeitverkehrs in der Region. Dieser bildet auch einen touristischen Schwerpunkt in der Region (vgl. Sagenroute Gantrisch). Bei unseren Projekten haben wir uns zum Ziel gesetzt, den Freizeitverkehr weg von stark befahrenen Hauptstrassen zu lenken, was aber nur mit attraktiven und sicheren Velorouten möglich ist. Insofern möchten wir Sie bitten, die Planung der Velohaupttroute Köniz – Schwarzenburg und der Verbindung Riggisberg – Kirchdorf baldmöglichst an die Hand zu nehmen.</p> | x             |                |                      | <p>Die Bearbeitung des Korridors Riggisberg-Schwarzenburg ist als Teil des Korridors Kirchdorf-Schwarzenburg in der Mehrjahresplanung der RKBM vorgesehen. Der Korridor Bern-Schwarzenburg wird in die Mehrjahresplanung aufgenommen.</p>  |
| Pro Velo Kanton Bern       | <p>Wir begrüssen es sehr, dass mit den vorliegenden Planungsstudien die Linienführung geklärt und Massnahmen definiert werden. Angesichts der Zunahme des Veloverkehrs und der wichtigen Bedeutung des Veloverkehrs für eine gesunde und klimaverträgliche Mobilität ist es in einem nächsten Schritt eminent wichtig, dass die Umsetzung der Velohaupttrouten rasch an die Hand genommen wird und erste Massnahmen sichtbar werden. Dazu ist insbesondere zu klären, welche öffentliche Stelle den Lead dafür hat und wer einzubeziehen ist. Wir sehen einen hohen Bedarf an überkommunaler Zusammenarbeit und an einer Zusammenarbeit über die Institutionen hinaus. Gerne leisten auch wir als Verband einen Beitrag zu einer guten Kooperation. Denn den Velofahrenden ist es egal, wem ein Weg oder eine Strasse gehört – die Durchgängigkeit der Routen ist das oberste Ziel!</p> <p><i>Erstellung der weiteren Korridorstudien</i></p> <p>Ein wichtiges Anliegen ist uns die baldige Erstellung der weiteren nötigen Korridorstudien gemäss Sachplan Veloverkehr 2020, beispielsweise im Raum Worb-Rubigen.</p>   | x             |                |                      | <p>Die RKBM hat weitere Korridorstudien in der Mehrjahresplanung.</p> <p>Im Rahmen der Vernehmlassung zur Änderung des kantonalen Strassengesetzes hat sich die RKBM dafür ausgesprochen, dass die Gesetzgebung dahingehend angepasst wird, dass überkommunale Alltagsvelorouten unter dem kantonalen Lead aus einer Hand projektiert und realisiert werden, unabhängig der Besitzverhältnisse.</p>  |

|                               |  |          |          |          |   |
|-------------------------------|--|----------|----------|----------|---|
| <p>Stadt Bern</p>             | <p>Der Gemeinderat begrüsst die Erarbeitung von Planungsstudien zur Linienführung des Veloverkehrs in der Region Bern-Mittelland sehr, denn die Förderung des Veloverkehrs ist der Stadt Bern seit Jahren ein wichtiges Anliegen und wird mit Nachdruck vorangetrieben. Mit dem voranschreitenden Klimawandel ist die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die nachhaltige Mobilität dringlich. Der Veloverkehr kann für diese notwendige Verlagerung einen wesentlichen Beitrag leisten. Insbesondere die Bedeutung des Velos als Alltagsverkehrsmittel kann und muss weiter gestärkt werden. Dass hierfür die Linienführung des Velo-Alltagsverkehrs in der Region Bern-Mittelland mittels Korridorstudien präzisiert, planerisch festgehalten und mit konkreten Massnahmen versehen wird, ist sehr begrüßenswert.</p> <p>Da das Stadtgebiet von Bern nicht unmittelbar betroffen ist, nimmt der Gemeinderat nicht spezifisch zu den einzelnen Korridorstudien Stellung, sondern verweist auf seine grundsätzliche Haltung zur Veloförderung sowie zum Ausbau des Velonetzes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Gemeinderat ist der Überzeugung, dass die Verlagerung zugunsten des Veloverkehrs nur erzielt werden kann, wenn durchgängige, sichere und attraktive Velorouten vorhanden sind. So gestaltete neue Velorouten sollen insbesondere auch für weniger geübte Velofahrende attraktiv sein und ein hohes Sicherheitsempfinden gewährleisten.</li> <li>- In Übereinstimmung mit nationalen und internationalen Empfehlungen erstellt die Stadt Bern auf oder entlang von stark befahrenen Strassen breite und baulich abgetrennte Radwege oder geschützte Radstreifen. Auf untergeordneten Quartierstrassen und bei gebündeltem Veloverkehr setzt die Stadt Bern auf Velostrassen. Auch abseits von befahrenen Strassen sind der Velo- und Fussverkehr wo möglich zu trennen.</li> <li>- Tiefe Geschwindigkeiten (Tempo 30) sind ein elementares Sicherheitsmerkmal aller Strassen und sollen nach Ansicht des Gemeinderats künftig im Siedlungsgebiet flächendeckend – also auch auf Hauptverkehrsstrassen – zur Anwendung kommen.</li> <li>- Der Gemeinderat verweist auf sein Vorgehen und seine Erfahrungen beim Ausbau des städtischen Velohaupttroutennetzes. Hierfür werden Routenkonzepte mit kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen erarbeitet. Mit einem gestaffelten Vorgehen können sowohl rasch wirksame Verbesserungen erzielt als auch langfristig notwendige Massnahmen rechtzeitig geplant und mit weiteren Projekten koordiniert werden.</li> </ul> <p>Der Ausbau des regionalen Velonetzes ist eine gemeinsame Aufgabe der Gemeinden, der Region sowie des Kantons. Die entsprechenden Planungsinstrumente sind – unter anderem dank den nun erfolgten Korridorstudien – vorhanden und koordiniert. Der Gemeinderat erachtet es nun als vordringliche Aufgabe, dass die namentlich im kantonalen Sachplan Veloverkehr festgehaltenen Velovorrangrouten mittels koordinierter und breit abgestützter Planung rasch an die Hand genommen und etappenweise umgesetzt werden. Er begrüsst daher die geplanten Schritte sehr.</p> <p>Für diese gemeinsame, wichtige und politisch gut abgestützte Planungsaufgabe sichert der Gemeinderat gerne die Unterstützung der Stadt Bern zu und freut sich auf die Zusammenarbeit.</p>  | <p>x</p> |          |          |   |
| <p>Tiefbauamt Kanton Bern</p> | <p>Insgesamt sind die vorliegenden Studien umfassend und präzise und führen zu konkreten Massnahmen-Vorschlägen inkl. Kostenangaben. Wir würdigen und schätzen die grosse und gute Arbeit der beauftragten Büros und sind auch der Meinung, dass die Unterlagen für die Mitwirkung der interessierten Bevölkerung sehr gut aufbereitet sind.</p> <p><b>Erläuterungsberichte</b><br/>                 Zwischen Rad- und Wanderwegen gibt es in allen Korridoren Überlagerungen und Konflikte, diese Thematik fehlt bis jetzt in den Erläuterungsberichten. In der weiteren Überarbeitung sollten folgende Grundsätze zum Tragen kommen:<br/>                 - Verlaufen Velo- und Wanderweg gemeinsam auf einem Weg mit Hartbelag, so ist der Sicherheit der Wanderer Rechnung zu tragen.<br/>                 - Muss wegen der Veloroute ein Wanderweg mit Hartbelag versehen werden, ist Ersatz zu bieten.</p> <p>Kapitel 1.3: Es ist richtig, dass spezifische Bedürfnisse wie beispielsweise Schulwege in die Variantenbeurteilung miteinbezogen werden. Es gilt allerdings zu beachten, dass für verschiedene Anspruchsgruppen nicht zwingend die gleiche Variante als Bestvariante definiert werden kann. Gerade der Schulveloverkehr ist weniger sensibel gegenüber indirekteren Linienführungen.<br/>                 Kapitel Kriterien 4.1.2: Wir vermissen hier den Begriff der Sicherheit. Sicherheit kann auch als implizite Voraussetzung für alle Varianten angesehen werden, in diesem Fall müsste dies aber im Text erwähnt sein.</p> <p>Kapitel 4.2.: Text und grafische Darstellung sollten beide von Nord nach Süd (oder umgekehrt) führen). So wie es ist, ist die Zuordnung schwierig.</p> <p>Kapitel 5: Die Herleitung des Massnahmenkonzeptes ist etwas knapp geraten. Ist die jeweils empfohlene Linienführung nur mit diesen Massnahmen empfohlen? Sind sie alle zwingend? Es wäre hilfreich, in einem einführenden Abschnitt zur Erläuterung, inwiefern die Massnahmen den «zu vertiefenden» Varianten entsprechen und aus was die Vertiefung besteht.</p> <p>Bei Massnahme 5.L.2 in Korridor 1 ist korrekt zu lesen «Im vorliegenden Korridor wurde die folgende Route als möglicher «kantonaler Radweg abseits Kantonsstrassen» identifiziert. Bei einigen Massnahmenblättern lautet hingegen die Formulierung «Umsetzung als kantonaler Radweg vorgesehen». In diesen Fällen ist ebenfalls das Wort «möglicher» zu ergänzen. Der künftige Prozess zur Festlegung der Zuständigkeiten muss erwähnt werden.</p> <p><b>Variantenstudium:</b><br/>                 Fürs Variantenstudium wird jeder Korridor in Teilbereiche unterteilt. Uns fehlt eine Karte in welcher der gesamte Korridor und die einzelnen Abschnitte zu sehen sind. Bilden die einzelnen Abschnitte in ihrer Summe einen durchgehend befahrbaren Velokorridor? Je nach Teilvariante unterscheidet sich die Routenführung, wie werden sie zusammengehängt?</p> <p>Die Kartenausschnitte und die dazugehörige Legenden sind nicht immer verständlich. Als Beispiel: Korridor 1: Mühlethurnen-Kaufdorf S. 27: Die empfohlene Linienführung (gelb) ist nicht zusammenhängend. Auf dieser Seite ist auch die rote gestrichelte Signatur unklar. Legende bei den Darstellungen im Erläuterungsbericht: Empfohlene Linienführung vs. Linienführung Alltag unbestritten, wo liegt der Unterschied? Welche Variante sollte bevorzugt werden?</p> | <p>x</p> | <p>x</p> | <p>x</p> | <p>Die Thematik wird mit einem Hinweissatz im Bericht ergänzt. Auch in den betroffenen Massnahmenblättern wird ein Hinweis gemacht.</p> <p>Aufgabe war es, die Linienführung des Veloalltagsverkehrs zu klären. Z.T. war die Berücksichtigung der Schulwege explizite Vorgabe des Auftraggebers (z.B. Rümli-Riggisberg)<br/>                 Die Sicherheit ist bei Komfort / Attraktivität mitgemeint (soz. Sicherheit unter Benutzerfreundlichkeit) → wird im Bericht ergänzt.<br/>                 Die Reihenfolge in Kap 3.2 und 4.2 wurde gemäss Wunsch angepasst.<br/>                 Es handelt sich um ein Standardverfahren: Analyse des Netzes, definieren der empfohlenen Linienführung und aufzeigen des Handlungsbedarfs.<br/>                 Anpassung in Massnahmenblätter und in Kap 5.1.1 wird gemacht.</p> <p>Die Variantenuntersuchung ist in jeweils vergleichbare Abschnitte unterteilt worden. Die Übersichtskarte zum Variantenstudium entspricht der Karte von Kap. 3.2. Eine weitere Karte ist daher nicht notwendig.<br/>                 Uns ist nicht klar, was genau nicht verständlich ist. Die gelben Routen sind durchgängig. Jede Linie und Signatur ist in der Legende verzeichnet.</p> |

|            |  |          |          |          |   |
|------------|--|----------|----------|----------|---|
|            | <p>Graphik mit dem Variantenvergleich:<br/>                 - Der Begriff «zu vertiefen» ist missverständlich und sollte erläutert werden.</p> <p>- Offensichtlich werden die einzelnen Kriterien (Komfort, Direktheit, Nutzerfreundlichkeit, Behördensicht) bei der Bewertung nicht gleich stark gewichtet. Die gleiche Anzahl gelber oder grüner Felder führt nicht immer zum selben Fazit. Falls die verschiedenen Kriterien ungleich gewichtet werden, müsste dies noch aufgeführt/erklärt werden. So wie es ist, bleibt unklar, weshalb einige der Varianten mit «nicht empfohlen» oder «möglich» bewertet werden.</p> <p>- Die Verhältnismässigkeitsprüfung muss im Sinn der Transparenz im Bericht sein. Sie sollte so aufgearbeitet werden, dass sie im Rahmen der Beantwortung der Eingaben beigezogen werden kann.</p> <p>- Das schriftliche Fazit (z.T. direkt unter der Grafik, z.T. auf der Karte) passt nicht immer zur Tabelle (siehe z.B. S.3, Korridor 1).</p> <p>- Behördensicht: Dort werden die Kriterien nicht aufgeschlüsselt, wieso?</p> <p>Darstellung Variantenstudium pro Teilabschnitt<br/>                 - Innerhalb eines Streckenabschnittes (z.B. Korridor 1: Kaufdorf— Belp s. 19) sollten die verschiedenen Varianten auf allen Karten dieselbe Farbe haben, ansonsten verliert man die Orientierung bzw. es ist schwierig die unterschiedlichen Karten in Verbindung zu setzen. Als Beispiel: Korridor 1, Abschnitt Kaufdorf— Belp (S.19-23): Der Zwischenstand auf Seite 22 kann nicht eingeordnet werden. Hier tauchen Begriffe auf, die nicht eingeführt wurden (z.B. Linienführung Alltag neu).</p> <p>- Aufbau der einzelnen Variantenbewertungen: Leserfreundlichkeit könnte gesteigert werden, indem die Ergebnisse der Variantenstudien der Teilstrecken gleich präsentiert werden (gleicher Aufbau: Übersichtskarte, Variantenbewertung, Empfehlung/Fazit). In der vorliegenden Version sind Variantenempfehlung/Fazit pro Teilstrecke kartographisch unterschiedlich dargestellt (vergleiche S.23 und S.27).</p>   | <p>x</p> | <p>x</p> | <p>x</p> | <p>Mit Vertiefen ist gemeint, dass die Variante für den Bericht als zu vertiefende Variante weiterbearbeitet worden ist. Um die Mitwirkung nicht unnötig zu erschweren, wurden nur die einfachen Variantenanalyse mitgeschickt. Zu jeder Variante gibt es ein komplettes Excel mit der Analyse der einzelnen Abschnitte. Diese werden nun beigelegt.</p> <p>Zur Verhältnismässigkeit ist ein Arbeitsdokument vorhanden, das ergänzt und dem OIK abgegeben wird. Aufgrund seines Umfangs von 100 Seiten wird empfohlen, dies nicht den Studien beizufügen.</p> <p>Die Eingabe zum Fazit wird nicht verstanden, der Hinweis mit den Seitenzahlen kann nicht aufgefunden werden. Das Kriterium Behördensicht wird im Excel aufgeschlüsselt.</p> <p>Die Anhänge werden überarbeitet.</p>  |
| <p>VCS</p> | <p><b>Grundsätzliches:</b><br/>                 Das Velo hat im Pendlerverkehr ein riesiges Potential und die Dringlichkeit der Veloförderung verstärkt sich durch die Klimakrise. Mit attraktiven Velohaupttrouten in der Agglomeration kann der Veloverkehr gefördert werden. Wir begrüßen deshalb die Planungsstudien und sind überzeugt, dass sie die Region einem attraktiven, zusammenhängenden Veloroutennetz einen Schritt näherbringen. Unseres Erachtens wurde solide Arbeit geleistet und es ist unverkennbar, dass die Beteiligten grossen Wert auf ein attraktives, zusammenhängendes Veloroutennetz gelegt haben. So gesehen könnte von einem Meilenstein in der Velo-Planung der Region gesprochen werden – wenn die Routen denn auch tatsächlich so wie geplant umgesetzt werden. Dazu braucht es in der Verkehrsplanung eine Prioritätenverschiebung Richtung Velo. Eine Verlangsamung und Verminderung des Privatautoverkehrs löst die meisten Verkehrsprobleme für Velofahrende und ist die beste und günstigste Veloförderung. Angesichts der Klimakrise und der Notwendigkeit zur CO2-Reduktion fordern wir die RKBM auf, nach dieser soliden Planung einen Fokus auf die rasche Realisierung der Velohaupttrouten zu legen. Dazu braucht es finanzielle und personelle Ressourcen. Da es politisch wohl unrealistisch ist, mehr Mittel zur Verfügung zu stellen, ist eine Mittelverschiebung vom motorisierten Verkehr auf den Veloverkehr dringend nötig.</p> <p><b>Positiv:</b><br/>                 - Grundsätzlich begrüßen wir die Konsequenz, mit der die Linien und Standards geplant wurden. Es wird ein hoher Ausbaustandard angestrebt und vor teilweise aufwändigen Massnahmen wird nicht zurückgeschreckt.<br/>                 - Die Variantenwahl ist mehrheitlich plausibel dargelegt und begründet.<br/>                 - Auf bestehende Planungsinstrumente wird eingegangen und Differenzen analysiert.<br/>                 - Fahrverbote werden wo nötig aufgehoben.<br/>                 - Velostrassen eliminieren die Gefahren, die von Nebenstrassen mit Rechtsvortritt ausgehen.<br/>                 - Wo keine Velo-Massnahmen möglich sind, wird eine Temporeduktion empfohlen.<br/>                 - Kategorisierung "kantonaler Radweg abseits Kantonsstrassen" ist wichtig und sinnvoll, um eine lückenlose Realisierung der Velohaupttrouten zu begünstigen. Es stellt sich aber die Frage, ob nicht gleich ganze Korridore so klassifiziert werden könnten.</p> <p><b>Negatives:</b><br/>                 - Landverbrauch: Der VCS Bern setzt sich gemäss seinen Statuten nebst der «Begünstigung von Verkehrsmitteln mit optimalem Wirkungsgrad» auch für den «Schutz der Natur [...] gegen Beeinträchtigung durch Verkehr» ein. Aus diesem Grund befürworten wir die Umverteilung der bestehenden Verkehrsflächen zugunsten des umweltschonenden Verkehrs, namentlich des Veloverkehrs. Einer ständigen Ausweitung der Verkehrsflächen stehen wir hingegen kritisch gegenüber. Dies bedeutet für uns:<br/>                 - Bei der Variantenbewertung sollte nebst den Überkategorien «Kunden- und Behördensicht» auch noch «Umweltsicht» berücksichtigt werden. In diese Kategorie würde «Landverbrauch» und «Notwendigkeit zur Versiegelung» fallen. Mit diesen zusätzlichen Kriterien könnte abgeschätzt werden, ob eine ideale Linienführung eine Verbreiterung und Asphaltierung eines Feldwegs rechtfertigt, oder ob ein Umweg über eine bereits versiegelte Strasse zumutbar wäre.<br/>                 - Deziert lehnen wir eine Verbreiterung von MIV-Fahrspuren ab. Der Bau von Velospuren darf nicht zum Anlass genommen werden, um Auto-Fahrspuren zu verbreitern und so unnötig Land zu beanspruchen.</p> <p><b>Empfehlungen</b><br/>                 Der VCS Bern fordert von den Gemeinden der Agglomeration und der Regionalkonferenz aufgrund der Coronakrise nun ein rasches Vorgehen. Die Velohaupttrouten müssen wie in anderen Ländern unkompliziert und rasch umgesetzt werden. Dazu müssen die</p> | <p>x</p> | <p>x</p> | <p>x</p> | <p>Die RKBM hat keine Zuständigkeit bezüglich der Realisierung. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme werden die entsprechenden Massnahmen festgelegt: Die RKBM arbeitet eng mit dem Kanton und den Gemeinden zusammen, um eine rasche Realisierung zu unterstützen.</p> <p>Im Variantenstudium wurden zahlreiche Kriterien berücksichtigt. Es sind u.a. Verbrauch von FFF, Wald, Flächen im Gewässer- raum, Landerwerb, Oberflächenzustand, Direktheit etc. Die Umweltsicht ist aus unserer Sicht dadurch genügend berücksichtigt. Zudem wurde versucht, keine unnötigen Asphaltierungen vorzunehmen und wo möglich und sinnvoll bestehende Wege zu nutzen. Die Linienführung basiert auf dem Variantenstudium. Werden nur bestehende asphaltierte Wege berücksichtigt, hat dies grossen Einfluss auf die Direktheit der Veloverbindung. Vereinzelt ist aufgrund der Massnahme für den Veloverkehr eine minimale Verbreiterung von Fahrspuren notwendig, damit z.B. ein Radstreifen/Radweg nicht überschleppt wird. Diese Massnahme basiert auf der Massnahme für den Veloverkehr und dient dessen Sicherheit.</p> |

|  |  |  |  |   |
|--|--|--|--|---|
|  | <p>überkommunale Zusammenarbeit gestärkt und Mittel von Investitionen in den motorisierten Verkehr in den Veloverkehr umgelenkt werden. Wir machen folgende Empfehlungen für die nächsten Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Velo ist grundsätzlich dem Auto als Mobilitätsmittel gleichzusetzen und entsprechend gleichwertig zu behandeln. Entsprechend sollen Velospuren und -wege im Alltagsverkehr direkt und velotauglich (möglichst ohne zusätzliche Steigungen und Umwege) geführt werden. So soll der Veloalltagsverkehr grundsätzlich nicht von den Hauptverkehrsachsen auf Nebenverkehrsachsen umgeleitet werden, sondern der Autoverkehr soll zugunsten des Veloverkehrs durch bauliche und polizeiliche Massnahmen eingeschränkt und möglichst vermindert werden; Autoachsen sollen verengt werden, um Platz für den Veloverkehr zu schaffen. Ohne solche Akzent- und Prioritätenverschiebungen wird auch das immense Verkehrs- und Klimaerwärmungsproblem, mitverursacht durch uneingeschränkten Pendlerverkehr mit Privatautos, nie gemildert werden können.</li> <li>- Möglichkeiten sind zu prüfen, wie ein attraktives Veloroutennetz mit minimalem Landverbrauch erstellt werden kann. Diese Möglichkeiten wurden unseres Erachtens noch nicht hinreichend ausgeschöpft. Denkbar wären bspw. mehr Kernfahrbahnen, aber auch Massnahmen um den Begegnungsfall Auto/Velo zu entschärfen (Temporeduktionen oder Fahrverbote mit Ausnahme Zubringerdienst).</li> <li>- Trotz aller Vorzüge der Planungsstudien befürchtet der VCS, dass von den Strassenbesitzern eine Vielzahl von Gründen vorgebracht werden wird, wieso sie den Abschnitt in ihrer Zuständigkeit nicht (zeitnah) realisieren können. Der wichtigste Grund werden mutmasslich die Kosten sein. Darum würden wir es begrüssen, wenn die Massnahmen nach Kosten/Nutzen resp. Potential für die Veloförderung bewertet würden. So könnten die Strassenbesitzer die für die Netzkohärenz wichtigsten Massnahmen und die «quick-wins» einfach von den «nice-to-haves» unterscheiden.</li> <li>- In den einzelnen Planungsstudien wird bei den Massnahmen auf den Massnahmenkonzeptblättern unter «Bemerkungen» auch kurzfristig realisierbare und günstige Massnahmen aufgeführt. Diese sollten noch viel konsequenter herausgearbeitet werden, damit eine Übersicht entsteht über die rasch realisierbaren Massnahmen auf dem entsprechenden Korridor. Wir befürchten, dass die Velohaupttrouten in den Korridoren zu Flickenteppichen werden, da eine Vielzahl von Strassenbesitzern zuständig ist. Analog den Autobahnen sollte auch bei den Velohaupttrouten ein Akteur für die Realisierung zuständig sein. Das wäre sinnvollerweise der Kanton. Das würde es ermöglichen, dass die Korridore in einem Guss umgesetzt werden könnten.</li> <li>- Die Umsetzung der Velohaupttrouten wird sehr lange dauern, da bei vielen Abschnitten die Velomassnahmen erst im Rahmen eines Grossprojektes realisiert werden. Wir kritisieren dieses Vorgehen, da es keine raschen und grossen Verbesserungen für das Velo ermöglicht. Die Verbesserungen für den Veloverkehr sollen vermehrt auch Auslöser sein für Grossprojekte – gerade auf den Velohaupttrouten.</li> <li>- Die Umsetzung der Velohaupttrouten in den Korridoren ist anspruchsvoll und erfordert einen langen Atem. Die RKBM soll auch in der Umsetzung eine tragende Rolle übernehmen, indem sie die Gemeinden motiviert, die Massnahmen umzusetzen und ein Monitoring über den Stand der Realisierung macht. Bei der Durchsicht der Planungsstudien haben wir festgestellt, dass viele Aussagen und Vorschläge auf lokaler Ebene schon lange, z.B. im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen und Richtplanungen, angedacht, geprüft und zum Teil auch bereits behördenverbindlich vorgesehen worden ist. Leider sind die entsprechenden Vorhaben oft noch nicht viel weiterentwickelt und noch kaum umgesetzt worden. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die Planungsstudie der Regionalkonferenz Bern-Mittelland für eine neue Alltagsveloroute Worblental, die 2017 publiziert wurde und immer noch nicht vollständig umgesetzt ist.</li> </ul> |  |  | <p>Die erwähnten Massnahmen werden wo sinnvoll möglich eingesetzt. Kernfahrbahnen sind bedingt attraktiv, da der Velostreifen vielfach vom Autoverkehr befahren wird. Die Massnahme eignet sich daher nur auf Strassen mit wenig Verkehr.</p> <p>In Kap. 5.1.3 wird das Thema der Priorisierung erläutert. Wir verweisen zudem auf das Agglomerationsprogramm. Der Entscheid, welches Projekt der Kanton prioritär angeht, liegt beim jeweils zuständigen OIK. Allfällige Bundesmittel stehen frühestens ab 2023 zur Verfügung.</p> <p>Am Schluss des Kapitels 5.2 werden die zu priorisierenden Massnahmen gemäss Agglomerationsprogramm aufgelistet.</p> <p>Die RKBM hat keine Zuständigkeit bezüglich der Realisierung. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme werden die entsprechenden Massnahmen festgelegt: Die RKBM arbeitet eng mit dem Kanton und den Gemeinden zusammen, um eine rasche Realisierung zu unterstützen.</p> <p>Das kantonale Tiefbauamt ist an den notwendigen Arbeiten, damit die Alltagsveloroute Worblental möglichst bald realisiert werden kann.</p> |
|--|--|--|--|---|