

# Planungsstudie Linienführung Veloverkehr in der Region Bern-Mittelland

Korridor 2

Wabern – Kehrsatz – Belp – Vehweid – Münsingen

Auswertung der Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 18.05.2022.

## **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  
Trachsel 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**

Flugplatzstrasse, Belp (Foto: B+S AG)

## Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Öffentliche Mitwirkung	5
2.1	Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung für Korridor 5	5
2.2	Ergebnisse der Korridorunabhängigen Stellungnahmen.	6
3	Eingegangene Stellungnahmen	7
4	Stellungnahmen und Beantwortung	8
4.1	Gesamteindruck	8
4.2	Abschnitt Münsingen – Hunzigen	9
4.3	Abschnitt Hunzigen – Vehweid – Belp	11
4.4	Abschnitt Vehweid – Flughafen	12
4.5	Abschnitt Verbindung Aaretal – Gürbetal	16
4.6	Weitere Bemerkungen	18
4.7	Korridorunabhängige Rückmeldungen	19

# 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 2: Wabern – Kehrsatz – Belp – Vehweid – Münsingen liegt der Fokus dabei auf der Klärung der Linienführung zwischen den Gemeinden unter Berücksichtigung der für den Veloalltagsverkehr wichtigen Verbindungen.

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 5 trafen bei der RKBM 22 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:

- ▶ Münsingen – Hunzigen
- ▶ Hunzigen – Vehweid – Belp
- ▶ Vehweid – Flughafen
- ▶ 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 4.4.

### 2.1 Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung für Korridor 5

#### Gesamteindruck



Die Einschätzungen zum Bericht fallen mehrheitlich positiv aus. Nur eine Eingabe findet den Inhalt nicht verständlich oder nicht nachvollziehbar: Diese vermisst Aussagen zu Wabern – ein Raum der im Rahmen des Korridors 1 behandelt wird.

#### Abschnitt Münsingen – Hunzigen

Es gingen zu diesem Abschnitt sechs Anmerkungen betreffend Linienführung, fünf betreffend Massnahmen, sowie keine betreffend Anderem ein.

Mehrere Eingaben sprechen sich für eine Linienführung via Hunzigen aus: Dieser Weg kann jedoch aufgrund des Gewässerschutzes nicht asphaltiert werden, was für eine ganzjährig nutzbare Alltagsveloverbindung unerlässlich ist.

**Abschnitt Hunzigen – Vehweid – Belp**

Es gingen zu diesem Abschnitt drei Anmerkungen betreffend Linienführung, drei betreffend Massnahmen, sowie keine betreffend Anderem ein.

Kritisiert wird die fehlende Berücksichtigung des Wanderwegs. Das Thema Ersatzpflicht für Wanderweg wird in den Massnahmenblättern 5 ergänzt.

**Abschnitt Vehweid – Flughafen**

Es gingen zu diesem Abschnitt sechs Anmerkungen betreffend Linienführung, sechs betreffend Massnahmen, sowie eine betreffend Anderem ein.

Kritisch hinterfragt wird die Linienführung im Bereich der Giessmatt. Die Variante 3 hätte grosse Vorteile in der Direktheit und in der Umfahrung der Giessmatt. Doch der Landverbrauch ist grösser, es müsste mehr Land asphaltiert werden (punktuell könnte vermutlich wegen dem Gewässerraum gar nicht asphaltiert werden) und der Wanderweg wäre auf einer deutlich grösseren Distanz betroffen (Ersatzpflicht). Deshalb wird an Variante 4 festgehalten.

**Abschnitt Verbindung Aaretal – Gürbetal**

Es gingen zu diesem Abschnitt vier Anmerkungen betreffend Linienführung, eine betreffend Massnahmen, sowie eine betreffend Anderem ein.

Die Stellungnahmen weisen darauf hin, dass für die Verbindung Aaretal-Gürbetal im kommunalen Richtplan Verkehr eine Verbindung entlang der Hangkante (Verlängerung Hohfuhrenweg zum Lehn) enthalten ist, der Bericht wird entsprechend ergänzt.

**Weitere Bemerkungen**

Die weiteren Bemerkungen beinhalteten sehr unterschiedliche Thematiken (vgl. Kapitel 4.6).

## 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 2 eingegeben.

#### **Gemeinden**

Belp, Münsingen, Rubigen

#### **Ämter und Regionen**

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV

#### **Transportunternehmen**

Bernmobil

#### **Unternehmen**

-

#### **Parteien und Vereine/Verbände**

Berner Wanderwege, Landwirtschaft Bern-Mittelland, Pro Velo Ortsgruppe Münsingen, Die Mitte Münsingen

#### **Privatpersonen**

Es haben sich zudem 13 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 (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Belp	Ja		x			
Münsingen	Ja		x			
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	Ja		x			
Bernmobil	Ja		x			
Landwirtschaft Bern-Mittelland	Eher Ja		x			
Pro Velo Bern Ortsgruppe Münsingen	Ja		x			
Die Mitte Münsingen	Eher Ja	Für Nichtfachleute etwas aufwendige Dokumente	x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Nein	Es fehlen klare und lesbare Aussagen zu Wabern	x			Wabern wird im Korridor 1 abgehandelt.
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			

## 4.2 Abschnitt Münsingen – Hunzigen

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Münsingen	Neue Linien sind über bereits bestehende Veloverbindungen zu führen. Allenfalls ist bei bestehenden Wegen ein Ausbau und/oder eine Verbesserung anzustreben.	Neue Linien sind über bereits bestehende Veloverbindungen zu führen. Allenfalls ist bei bestehenden Wegen ein Ausbau und/oder eine Verbesserung anzustreben.	x			Die Studie verfolgt im Grundsatz diesen Ansatz.
Rubigen	Die Kommission Umwelt und Planung ist der Auffassung, dass der Weg zwischen Hunzigen und Münsingen (Tägermatte = Variante 3A und 3B) befestigt werden sollte. Dieser Weg wird bereits heute von vielen Radfahrenden genutzt und ist die eigentliche Alltagsroute. Dieser Weg wird auch von den Schülern und Schülerinnen genutzt, welche in Münsingen die Oberstufe besuchen. Mit einem Ausbau würde dieser noch attraktiver und die Schüler und Schülerinnen mit einer attraktiven Alternative von der Hauptstrasse ferngehalten. Die Kommission Umwelt und Planung ist überzeugt, dass der Veloverkehr aus der Richtung Rubigen und Allmendingen die Variante 4 nicht nutzen wird, sondern weiterhin den bisherigen Weg (Variante 3A und B) nutzen wird.				x	Der Weg via Hunzigenau kann wegen dem Gewässerschutzgesetz (Gewässerraum) nicht asphaltiert werden, was für eine ganzjährig nutzbare Alltagsveloverbindung unerlässlich ist.
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrsordination		Massnahme 2.L.1: Die vorgeschlagenen Vertikalversätze sehen wir kritisch, da diese für Busse eine grosse Beeinträchtigung darstellen (Sicherheitsproblem für stehende Fahrgäste, Temporeduktion). Wir bitten deshalb darum, auf die Vertikalversätze zu verzichten oder sie so auszugestalten, dass die für die Busse keine Nachteile entstehen.	x			Vertikalversätze werden grundsätzlich als Belagsrampen und normgemäss projektiert und somit sind sie auch ÖV kompatibel. Ob die Massnahme 2.L.1 mit oder ohne Versätze ausgeführt werden soll, ist im Rahmen der Projektierung durch die Gemeinde zu entscheiden.
Bernmobil		Massnahmen 2.L.1 / 2.P.1: Die Linie 163 ist von den Massnahmen betroffen. Damit keine Verschlechterung für das Liniennetz von BERNMOBIL entsteht, ist bei der Ausarbeitung entsprechender Projekte BERNMOBIL unbedingt frühzeitig einzubeziehen.	x			
Die Mitte Münsingen	Die Alltagsroute soll möglichst wenig Land verbrauchen und daher auf der ganzen Länge bestehenden Wegen folgen, auch wenn dadurch mehr Kurven als bei der Bestvariante entstehen. Die Varianten 3A und 3B sind attraktive Freizeitvelowege. Für den Alltagsverkehr müssten sie jedoch asphaltiert werden, was jedoch wegen des Gewässerschutzes nicht möglich ist.	1. Anschluss Vehweid bzw. Knoten Hunzigenmühle: Heute besteht der Anschluss gemäss Variante 4 ohne Rampe gemäss dem Variantenstudium. Es ist daher vernünftig, die Rampe als Massnahme 2.N.2 (Erläuterungsbericht, Seite 22) erst zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen. 2. Massnahme 2.L.1, Sägegasse-Walkestrasse: Die vorgeschlagenen Vertikalversätze (Eselsrücken?) behindern den Busverkehr. Im Bärenstutzquartier Münsingen wurden die Höcker in der Strassenmitte wieder aufgehoben. Veloverkehr mit Vortritt gegenüber dem Rechtsverkehr bedeutet 2 verschiedene Regelungen, was wir für verwirrend halten.	x			Anschluss Vehweid bzw. Knoten Hunzigenmühle: Dies ist so auch in der Studie vorgesehen (auf S 22 stehen nur diejenigen Massnahmen, die rasch/prioritär umgesetzt werden können, 2.N.2 ist nicht dabei). In Velostrassen wird der Rechtsvortritt aufgehoben und bei den Knoten ein Kein-Vortritt markiert, das gilt für alle Verkehrsteilnehmenden. Vertikalversätze werden grundsätzlich als Belagsrampen und normgemäss projektiert und somit sind sie auch ÖV kompatibel. Ob die Massnahme 2.L.1 mit oder ohne Versätze ausgeführt werden soll, ist im Rahmen der weiteren Projektierung durch die Gemeinde zu entscheiden.
Pro Velo Bern Ortsgruppe Münsingen	Die favorisierte Route via ARA-Autobahn (Variante 4) ist eine sinnvolle neue Anbindung an die Veloverbindung West nach Wichtrach und das Unterdorf mit direktem Anschluss an die Hunzigenbrücke. Variante 3 als ergänzende Linienführung ist gut. Sie ist bei nasser Witterung nicht zu empfehlen. Die Anbindung bei der Mühle Hunzigen via Parkplatz ist unbefriedigend. Varianten 1 und 2 sind als Verbindung nach Belp keine Option.		x			Diese Aussagen werden in der Studie bestätigt.
Privatperson	Die vorgeschlagene Linienführung entlang der Autobahn von der ARA-Münsingen bis zur Hunzigenbrücke ist sehr gut. Trotzdem sie nicht ausschliesslich bestehenden Wegen folgt sollte sie rasch realisiert werden. Eventuell lassen sich dann bestehende Wege optimieren. Eine Ergänzung zum Vorschlag der RKBM ist aber nötig für die Fahrtrichtung von Münsingen nach Belp. Die Auffahrt auf die Kantonsstrasse ist via bestehende Unterführung Autobahnbrücke zum Kreisel Mühle Hunzigen zu führen. So ist die Auffahrt auf die Kantonsstrasse ohne Querung einer Fahrbahn (kreuzungsfrei) möglich und gleichzeitig eine Anbindung an den bestehenden Veloweg Richtung Allmendingen gewährleistet. Die Führung von Velos über die		x			Von Belp herkommend ist die Rampe ein Gewinn. Die erwähnte Zufahrt nach Belp via Kreisel kann auch zukünftig gefahren werden, es besteht kein Zwang zur Nutzung der Rampe.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Holzbrücke muss vermieden werden. Ebenfalls die Führung von Velos über Fussgängerstreifen. Velo-Haupttrouten müssen ohne Absteigen befahren werden können.					
Privatperson		Massnahme 2.L.1, Sägegasse-Walkestrasse Münsingen Soviel wir verstehen, soll auf diesem Abschnitt der Veloverkehr Vortritt haben gegenüber dem geltenden Rechtsvortritt. Damit würden für den Velo- und dem motorisierten Verkehr unterschiedliche Vortrittregelungen gelten, was verwirlich ist. Die vorgeschlagenen Vertikalversätze (Eselsrücken) behindern den Busverkehr; im Bärenstutzquartier Münsingen wurden die Höcker in den Strassenkreuzungen wieder aufgehoben.	x			In Velostrassen wird der Rechtsvortritt aufgehoben und bei den Knoten ein «Kein-Vortritt» markiert, das gilt für alle Verkehrsteilnehmenden. Vertikalversätze werden grundsätzlich als Belagsrampen und normgemäss projektiert und somit sind sie auch ÖV kompatibel. Ob die Massnahme 2.L.1 mit oder ohne Versätze ausgeführt werden soll, ist im Rahmen der weiteren Projektierung durch die Gemeinde zu entscheiden.
Privatperson	Es ist unverständlich, wieso die Linienführung zwischen Münsingen und Hunzigen entlang der Autobahn verlaufen soll. Die Luftqualität ist dabei nur ein Kritikpunkt. Es gibt bessere Varianten. Z.B. quer durch die Hunzigenau. Somit wäre auch die Anbindung von Rubigen besser möglich. Es müssen nicht alle velofahrenden Pendler auf der linken Aareseite in die Stadt Bern fahren können. Die rechte Aareseite via Rubigen, Allmendingen, Muri ist mindestens ebenso wichtig, wenn nicht sogar wichtiger!				x	Der Weg via Hunzigenau kann wegen dem Gewässerschutzgesetz (Gewässerraum) nicht asphaltiert werden, was für eine ganzjährig nutzbare Alltagsverbindung unerlässlich ist. Richtung Bern kann entweder der Radweg entlang der Bahn gewählt werden oder der Autobahnanschluss Rubigen unterquert werden. Die Verbindung Münsingen - Muri ist nicht Teil dieser Studie.

## 4.3 Abschnitt Hunzigen – Vehweid – Belp

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Belp		Massnahme 2.L.4 Aarebrücke – Vehweid: Die vorgesehene Massnahme wird begrüsst. Massnahme 2.L.5 Vehweid – Ischlag: Die Verlegung des Wanderwegs wird als problematisch beurteilt. Die Staubfreimachung der besagten Strecke wird jedoch befürwortet. Eine Variante mit dem Einbau eines Belags bei den Fahrspuren und einem Grünstreifen in der Mitte kann eventuell die Bedürfnisse von Velofahrer und Wanderer befriedigen.		x		2.L.5: Die Ersatzpflicht für den Wanderweg wird im Massnahmenblatt ergänzt. In der Projektierung sind die Breiten zu überprüfen und lokale Optimierungen beispielsweise auf 3.0 m denkbar.
Die Mitte Münsingen	Varianten 2A und 2D mit neuer Aarebrücke sind zu aufwendig. Variante 2C über Fahrhubel für Freizeitverkehr geeignet. Die Variante 2B ist wegen der steilen Rampe nur für die Fahrrichtung Hunzigen-Belp sinnvoll. Variante 2C ist sinnvoll für Strecken Flughafen-Hunzigen. Für die Fahrrichtung Belp – Hunzigen wird der Alltagsverkehr die Variante 1 benützen.		x			Dies entspricht der erarbeiteten Bestvariante.
Armin Jost	Bis die Netzlücke 22 (Muri) geschlossen und ausreichend ausgebaut ist, ist die Verbindungsstrasse südlich des Knotens 2.P.4 eine wichtige Verbindung vom Korridor Gürbetal nach Bern Ost. Die Abzweigung von und in die Hauptstrasse Richtung Hunzigen muss daher sicher und leistungsfähig ausgestaltet sein. Die Querung der Gegenfahrbahn (MIV von Belp kommend) ist wegen der hohen Geschwindigkeit (80 km/h) besonders im abendlichen Berufsverkehr schwierig. Lücken könnten besser genutzt werden, wenn das Queren auf einer längeren Strecke möglich wäre (z.B. zwischen Fussgängerstreifen und Abzweiger).		x			Gemäss Massnahmenblatt 2.P.4 ist das Ein- und Abbiegen in alle Richtungen für den Veloverkehr zu verbessern.
Bernmobil		Massnahmen 2.L.3 / 2.L.4 / 2.P.2 / 2.P.3 / 2.N.2: Die Linie 160 ist von den Massnahmen betroffen. Damit keine Verschlechterung für das Liniennetz von BERNMOBIL entsteht, ist bei der Ausarbeitung entsprechender Projekte BERNMOBIL unbedingt frühzeitig einzubeziehen. Massnahme 2.P.4: Die Linie 160 und der MOONLINER M78 sind 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 mit Wanderweg auf dem unbefestigten Bewirtschaftungsweg zwischen Rintal und Vehweid. Es gilt die Ersatzpflicht gemäss Art. 7 FWG.			x		Das Thema Ersatzpflicht für Wanderweg wird im Massnahmenblatt 2.L.5 ergänzt.
VCS		Die Sinnhaftigkeit einer Verbreiterung der Brücke bei Rubigen ist fraglich. Die kurzfristige Massnahme (Veloverkehr wird auf abgesetzten Radwegen geführt) erscheint uns ausreichend.	x			Der Ausbau ist eine langfristige Option, um den Konflikt Velo - Fussgänger zu reduzieren.

## 4.4 Abschnitt Vehweid – Flughafen

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt		Antwort
					berücksichtigt	nicht berücksichtigt	
Belp		Massnahme 2.N.3 Giessmatt Die Massnahme ist im Richtplan Verkehr enthalten. Ein Zeitpunkt für eine Realisierung wurde noch nicht bestimmt. Massnahme 2.L.6 Flugplatzstrasse Süd Die Einführung von Tempo-30 mit Markierung (FSGO) wird begrüsst. Es handelt sich um eine Kantonsstrasse. Massnahme 2.P.5 Knoten Schwimmbad Der Kreuzungsbereich soll ebenfalls in den Perimeter Tempo-30 eingebunden werden. Die Ertüchtigung des Knotens wird begrüsst.		x			
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination		Massnahme 2L6: Die Auswirkung von Tempo 30 auf den Betrieb der Buslinie 160 sollte ausgewiesen werden. Falls die Fahrzeitverlängerung einen zuverlässigen Betrieb gefährdet oder den Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen nötigen machen sollte, stehen wir der Massnahme kritisch gegenüber.		x			Tempo 30 auf der Strecke von 500 bis 700 Metern sollte zu keinen Problemen für den Betrieb führen und die Buslinie verfügt über genügend Ausgleichszeit am Flughafen.
Bernmobil		Massnahmen 2.L.6 / 2.P.5: Die Linie 160 ist von den Massnahmen betroffen. Damit keine Verschlechterung für das Liniennetz von BERNMOBIL entsteht, ist bei der Ausarbeitung entsprechender Projekte BERNMOBIL unbedingt frühzeitig einzu beziehen.		x			
Berner Wanderwege	siehe oben.				x		Das Thema Ersatzpflicht für Wanderweg wird im Massnahmenblatt ergänzt.
Pro Velo Bern Ortsgruppe Münsingen	Variante 3 (gelb) aus dem Variantenstudium ist zu bevorzugen. Die heute angestrebte Variante 4 (grün) darf nur zweite Wahl sein aus folgenden Gründen: - Schon heute ist die Strecke stark befahren und eine wichtige Verbindung in die Agglomeration. Hier schafft eine grössere Investition in das Wegnetz sehr viel Mehrwert. Wir investieren hier in die nächsten 30-50 Jahre und in eine der wichtigsten Veloverbindungen in die Hauptstadt! - Gerade für den Alltagsverkehr ist ein direkte Strecke ohne viele Abbremsen wichtig (Ecken, Ausfahrten, Kurven,..). Variante 3 ist direkter und erlaubt höhere Geschwindigkeiten. Zudem ist die Unfallgefahrgeringer, da übersichtlicher und nicht entlang von Häusern und Ausfahrten -Häuser / Höfe entlang der Variante 4 würden ihren Durchgangsverkehr los und würden wohl auch Variante 3 bevorzugen. - Variante 4 wurde u.A. wegen der Genehmigungsfähigkeit bevorzugt. Der Eigentümer der Giessmatt (und des ganzen betroffenen Grundstücks 981) müsste rein rational betrachtet eher die Variante 3 bevorzugen, da damit der Durchgangsverkehr nicht über sein Hof führt. Der Landverlust wäre gering, wenn stattdessen auf den bestehenden Feldweg in die Flugplatzstrasse verzichtet würde. -Variante 3 hat das Potential zu einer «Velobahn»			x		Variante 3 hat grosse Vorteile in der Direktheit und in der Umfahrung der Giessmatt. Doch der Landverbrauch ist grösser, es müsste mehr Land asphaltiert werden (punktuell könnte vermutlich wegen dem Gewässerraum gar nicht asphaltiert werden) und der Wanderweg wäre auf einer deutlich grösseren Distanz betroffen (Ersatzpflicht). Deshalb wird Variante 4 weiterverfolgt.	

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	zu werden. Vermutlich mit wenig Widerstände (da kaum Kreuzungsverkehr) könnte die Velobahn vortrittsberechtigt geführt werden. Ein Fahrverbot für den MIV (ausgenommen Landwirtschaft) würde die Sicherheit der Velobahn erhöhen. Bei Variante 4 fehlt der Velobahncharakter, zu viele Einfahrten, Kurven, unübersichtliche Stellen etc...						
VCS	Die vorgeschlagene neue Linienführung beim Abschnitt Vehweid - Flughafen erachten wir als sehr sinnvoll. Neben einem direkteren, kürzeren Weg wird so auch das Konfliktpotenzial mit dem Fussverkehr reduziert.			x			
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 (Bild 1; 2.P.5). 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		Das Massnahmenblatt wird mit einem Hinweis zur Umsignalisierung zu einem Fuss- und Radweg ergänzt.
Privatperson	Betrifft Selhofen: Mir ist klar dass es keine andere Möglichkeit gibt, jedoch sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung baulich gemacht werden, da gefahren wird wie an einem Rennen!		Betrifft Selhofen: Als Anwohner erlebe ich jeden Tag extrem gefährliche Situationen: Diese Strecke ist mit 30 Km/h begrenzt, kein E-Velofahrer hält sich daran! dazu kommen die Rennvelo-Fahrer welche sich auch als Rennfahrer fühlen und entsprechend um die unübersichtlichen Kurven fahren! Wenn ich mit dem Auto in der 30 er Zone mit 45 Km/h geblitzt werde erhalte ich eine hohe Busse und Fahrverbot. Die Velofahrer können sich alles erlauben, werden nicht belangt. Es gibt auch immer wieder Gehässigkeiten wenn man sich erlaubt mit 30 Km/h nach Hause zu fahren, da wird seitens Velofahrer, vor allem die 45er e-Velos, gedrängelt und zeitweise sogar überholt!! Dies sind einfache Umstände welche seitens Anwohner nicht mehr tolerierbar sind!	x			Wir nehmen an, dies betrifft die Quartierstrassen südlich der geplanten regionalen Veloverbindung. Wir bitten, Sie sich konkreter mit den Anliegen bei der Gemeinde zu melden.
Privatperson		Massnahme 2.L.5 Veweid-Ischlag, Vermehrt und immer öfters wird dieser Abschnitt (wie auch Bützackerweg - Lehnweg) von Autofahrern als Schleichweg und Stauumfahrung (Viehweide-Belp) verwendet. Sie gelangen so dann über den Jägerheimweg in den Eissel oder in andere Gebiete. Eine zusätzliche Asphaltierung des Abschnittes (Vehweid - Ischlag) wird diese Situation meines Erachtens noch fördern, da Stauumfahrer direkter in den Jägerheimweg kommen. Es sei denn, auf den bestehenden Flurwegen (Bützackerweg, Mittelweg und Lehnweg), werden offizielle Fahrverbote signalisiert. Beachten müsste man eventuell auch			x		Grundsätzlich ist das Fehlverhalten vom Autoverkehr durch die Polizei / Gemeindebehörde zu sanktionieren/regeln. Im Massnahmenblatt wird ein entsprechender Hinweis zur Signalisation als Güterweg (oder Fahrverbot) aufgenommen.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		<p>noch, dass auf dem Wegenetz Bützackerweg - Lehnweg zum Teil auch Lastwagen von verschiedenen KMU's unterwegs sind, da sie dadurch im Kreis fahren können (Viehweide-Bützackerweg-Lehnweg-Viehweide). Ich denke die Sicherheit und der Komfort des Veloverkehrs sind daher beeinträchtigt! Die dargestellte Situation (Schlechte Wegoberfläche bei nassen Bedingungen) ist wohl auch auf den schlechten Unterhalt zurückzuführen. Auch wird dieser Wege von unzähligen Reitern verwendet um zu den zahlreichen Stallungen in der Viehweide zu gelangen.</p>					
Privatperson	<p>Variante 3 (gelb) aus dem Variantenstudium ist zu bevorzugen. Die heute angestrebte Variante 4 (grün) darf nur zweite Wahl sein aus folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schon heute ist die Strecke stark befahren und eine wichtige Verbindung in die Agglomeration. Hier schafft eine grössere Investition in das Wegenetz sehr viel Mehrwert. Wir investieren hier in die nächsten 30-50 Jahre und in eine der wichtigsten Veloverbindungen in die Hauptstadt!</li> <li>- Gerade für den Alltagsverkehr ist ein direkte Strecke ohne viele Abbremsen wichtig (Ecken, Ausfahrten, Kurven,...). Variante 3 ist direkter und erlaubt höhere Geschwindigkeiten. Zudem ist die Unfallgefahr geringer, da übersichtlicher und nicht entlang von Häusern und Ausfahrten -Häuser / Höfe entlang der Variante 4 würden ihren Durchgangsverkehr los und würden wohl auch Variante 3 bevorzugen.</li> <li>- Variante 4 wurde u.A. wegen der Genehmigungsfähigkeit bevorzugt. Der Eigentümer der Giessmatt (und des ganzen betroffenen Grundstücks 981) müsste rein rational betrachtet eher die Variante 3 bevorzugen, da damit der Durchgangsverkehr nicht über sein Hof führt. Der Landverlust wäre gering, wenn stattdessen auf den bestehenden Feldweg in die Flugplatzstrasse verzichtet würde.</li> <li>-Variante 3 hat das Potential zu einer «Velobahn» zu werden. Vermutlich mit wenig Widerstände (da kaum Kreuzungsverkehr) könnte die Velobahn vortrittberechtigt geführt werden. Ein Fahrverbot für den MIV (ausgenommen Landwirtschaft) würde die Sicherheit der Velobahn erhöhen. Bei Variante 4 fehlt der Velobahncharakter, zu viele Einfahrten, Kurven, unübersichtliche Stellen etc...</li> </ul>			x			<p>Variante 3 hat grosse Vorteile in der Direktheit und in der Umfahrung der Giessmatt. Doch der Landverbrauch ist grösser, es müsste mehr Land asphaltiert werden (punktuell könnte vermutlich wegen dem Gewässerraum gar nicht asphaltiert werden) und der Wanderweg wäre auf einer deutlich grösseren Distanz betroffen (Ersatzpflicht). Deshalb wird Variante 4 weiterverfolgt.</p>
Privatperson	<p>Aktiver Landwirtschaftsbetrieb. Giessmatt. Ist nicht geeignet, dass Velofahrer rund ums Haus fahren (E-Bike mit Tempo !!). Tiere, landwirtschaftliche Arbeiten, Traktoren und Wagen sind im täglich Gebrauch. Privatgrund: keine Rücksichtnahme. Privatweg mit Fahrverbot. Laufhof für Tiere in der Zeit in der nicht geweidet wird, befindet sich auf dieser Linienführung. Wildwechsel zwischen Eissel und Naturschutzgebiet (Auenlandschaft)</p>	<p>Feldweg wird nicht geteert. Mittelstreifen mit Gras (Ökologisch in Direktzahlungen verankert). Bei Regen läuft Wasser über geteerte Fläche seitlich ins Land und führt zu Vernässung/Verschlämmung. Auf dem Feldweg kann das Wasser versickern. Zusätzlich wird das Land seitlich der geplanten Streckenführung durch Abfall verunreinigt, wie das schon auf dem Fahrradweg und der Strasse zum und vom Flughafen her passiert (Littering und</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. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von FFF zu reduzieren.</p>

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Gefahr für die Rinder auf unserem Betrieb, wenn sie Abfall fressen würden).					Die Führung via Giessmatt stellt ein wichtiges Element der Verbindung Münsingen - Hunzigen - Bern dar. In der nächsten Phase der Projektierung ist die genaue Linienführung mit der Grundeigentümerschaft zu klären.

## 4.5 Abschnitt Verbindung Aaretal – Gürbetal

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Belp	Für die Verbindung Aaretal-Gürbetal ist im Richtplan Verkehr eine Verbindung entlang der Hangkante (Verlängerung Hohfuhrenweg zum Lehn) enthalten.				x		Diese Massnahme wird als geplantes kommunales Projekt in die Karte aufgenommen.
Die Mitte Münsingen	Schon heute guter Freizeitweg			x			
Privatperson			Bis die Netzlücke 22 (Muri) geschlossen und ausreichend ausgebaut ist, ist die Verbindungsstrasse am Fusse des Belpbergs bis zum Hunzigen-Kreisel die einzige durchgängig (legal) befahrbare Achse vom Korridor Gürbetal nach Bern Ost.	x			
Privatperson	Gemäss (Gemäss Richtplan Verkehr Gemeinde Belp, September 2020) ist eine (Umsetzung V3.1: Schliessung Netzlücken) geplant (V4.3 B Fuss- und Veloweg Lehn – Hängelenweg). Somit könnte eine Querung (2.P.4 – Knoten Vehweidstrasse / Bützackerweg / Jägerheimweg) entfallen. Die Linienführung sollte überarbeitet werden.				x		Diese Massnahme wird als geplantes kommunales Projekt in die Karte aufgenommen. Massnahme 2.P.4 wird dennoch beibehalten, da sie rasch und mit geringen Kosten umgesetzt werden kann und der Zeitpunkt der Umsetzung der kommunalen Verbindung noch offen ist.
Privatperson	1.L.12 Die Linienführung mehr oder weniger eben zu den Schrebergärten und nach Wabern macht u.E. sicher Sinn. Die Strecke an unserer Liegenschaft vorbei wird schon sehr stark durch (Velo) Pendelverkehr 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. 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 Autofahrern und Velofahrern. (wenn man dies nicht immer und immer wieder beobachten könnte wie wir, ist kaum vorstellbar, wie rücksichtslos hier oft Menschen angepöbelt, beschimpft und bedrängt werden.) 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! 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 Teerbelag noch gesteigert werden. Wir werden den vorgesehenen Änderungen nur zustimmen können, wenn hier	1.L.12 Nesslerenstrasse (Neuralgischer Punkt Underi Nesslere): 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 Fussgängerbereiche) um den Engpass und die Abzweigung sicher genug zu gestalten. In diesem Bereich unserer Liegenschaft ist ja auch die Ausfahrt für unsere Fahrzeuge und Fahrzeuge von Kunden und Besuchern unserer Ateliers. Die Regelung/ Standort der Fahrverbote Nesslerenstrasse für Kraftfahrzeuge müsste sinnvoll und wirkungsvoll angepasst bzw. verschärft werden.		x			Diese Mitwirkungseingabe wird im Mitwirkungsbericht zum Korridor 1 behandelt.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme			Antwort
				berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
	wirkungsvolle bauliche Tempo und Sicherheitsmassnahmen getroffen werden. Analog gilt dies auch schon in den Kurven durch die obere Nessleren.						

## 4.6 Weitere Bemerkungen

Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Die Mitte Münsingen	<p>- Schwachpunkt ist der Veloweg von Belp bis inkl. Hunzigenbrücke, da keine attraktive, finanziell tragbare Lösung mit direkter Linienführung vorgeschlagen wird.</p> <p>- Die Abbildungen 1 – 8 sind in der Fusszeile links beschriftet, die Abbildungen 9 – 22 nicht.</p> <p>- Mindestbreiten der Velowege hinterfragen: Landbedarf und Landwirtschaft. Attraktivität für MIV vermeiden.</p> <p>- Sollen schnelle E-Bikes auch auf Alltagsrouten fahren dürfen?</p>	x  X  x	x		<p>-"Schwachpunkt": Im Bereich der Aarequerung kann aufgrund von div. Schutzthemen (u.a. Auenschutz von nationaler Bedeutung) keine alternative Variante asphaltiert werden. Immerhin weist die Massnahme 2.L.4 abgetrennte Einrichtungsvelowege auf. Leider kann auf den Ortsdurchfahrten nur eine punktuelle Verbreiterung der Fahrbahn erfolgen.</p> <p>- Nummerierung Abb.: Dies wird korrigiert.</p> <p>- Mindestbreite: Die Breiten von Radwegen wurden in Abstimmung mit der kantonalen Arbeitshilfe "Anlagen für den Veloverkehr" definiert. Dabei wurde darauf geachtet, einerseits die Begegnungsfälle Velo-Velo mit Anhänger sicher zu ermöglichen, andererseits nicht übermässig Land zu verbrauchen. Auf Rad- und Güterwege ist der MIV nicht zugelassen.</p> <p>- E-Bikes: Die Alltagsvelorouten sind auch für E-Bikes vorgesehen.</p>
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	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 den 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, Aufhebung von Abbiegespuren). Bei der Umsetzung der Massnahmen sind betroffene ÖV-Betreiber einzubeziehen.	x			
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 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.	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 ist ein geringerer Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs. In der Projektierung sind die Breiten zu überprüfen und lokale Optimierungen denkbar.
Pro Velo Bern Ortsgruppe Münsingen	Dies ist eine sehr wichtige Verbindung für Velopendler.	x			
VCS	<p>- Kategorisierung "kantonaler Radweg abseits Kantonsstrassen" ist sinnvoll.</p> <p>- Wir sind kritisch gegenüber dem Einsatz von FGSO-Bändern. Bei vielen Verkehrsteilnehmenden führen sie zu Verunsicherung (befahren für Autos verboten/für Velos vorgeschrieben, oder doch nicht?), da sie einem Velostreifen ähnlich sehen, aber keiner sind.</p>	x			FGSO sind sicher nicht so wirkungsvoll wie Radstreifen, aber mit Bedacht und richtig eingesetzt (Breite in Verhältnis zur Fahrbahn etc.) stellen sie eine verhältnismässige Massnahme dar.
Privatperson	Der Abschnitt Flughafen bis Auguetbrücke sollte zeitnah mit Hartbelag ausgerüstet werden. Die Strecke wird durch Erde von den angrenzenden Gemüsegeldern und das stehende Wasser bei Regen zur Schlammrippe. Eine eindeutige Signalisation (Fussgängerweg auf dem Damm) würde zudem Klarheit bringen.	x			Die Veloverbindung Belp / Kehrsatz - Muri ist Teil einer anderen Planung, welche durch das kantonale Tiefbauamt koordiniert wird.
Privatperson	Wie gesagt, mittlerweile ist dieser Abschnitt zu einer Rennstrecke mutiert! Nicht tragbar für die Anwohner.	x			Wir nehmen an, dies betrifft die Quartierstrassen südlich der geplanten regionalen Veloverbindung. Wir bitten Sie, sich konkreter mit den Anliegen direkt bei der Gemeinde zu melden.
Privatperson	Ich unterstütze die ausbauen von attraktiven Alltagsvelorouten.	x			
Privatperson	Es sollten mutige Ansätze für Velo-Haupttrouten gewählt werden. Analog der Planung der Autobahnen in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts hat die Festlegung der Strecken eine langfristige und wichtige Bedeutung. Wie bei den Autobahnen sollten die Velo-Haupttrouten dem regionalen Verkehr dienen und eine rasche Erreichbarkeit weit entfernter Ziele ermöglichen. Dies setzt bei Querungen (Aare, Kantonsstrassen, Bahnlinien) aufwändige Lösungen voraus. Langfristig lohnt sich der Aufwand auf jeden Fall.	x			
Privatperson	Die Abbildungen 1 - 8 sind nummeriert, die Abbildungen 9 - 22 nicht		x		Dies wird korrigiert.

## 4.7 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 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. 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. 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 Shoppyland in Schönbühl. 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. 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. 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. 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 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. 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>                  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:                  - Verlaufen Velo- und Wanderweg gemeinsam auf einem Weg mit Hartbelag, so ist der Sicherheit der Wanderer Rechnung zu tragen.                  - 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.                  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>                  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)                  Die Sicherheit ist bei Komfort / Attraktivität mitgemeint (soz. Sicherheit unter Benutzerfreundlichkeit) → wird im Bericht ergänzt                  Die Reihenfolge in Kap 3.2 und 4.2 wurde gemäss Wunsch angepasst.                  Es handelt sich um ein Standardverfahren: Analyse des Netzes, definieren der empfohlenen Linienführung und aufzeigen des Handlungsbedarfs.                  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.                  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:                  - 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                  - 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.</p> <p>Das Kriterium Behördensicht wird im Excel aufgeschlüsselt.</p> <p>Die Anhänge werden überarbeitet.</p>
<p>VCS</p>	<p><b>Grundsätzliches:</b>                  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>                  - 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.                  - Die Variantenwahl ist mehrheitlich plausibel dargelegt und begründet.                  - Auf bestehende Planungsinstrumente wird eingegangen und Differenzen analysiert.                  - Fahrverbote werden wo nötig aufgehoben.                  - Velostrassen eliminieren die Gefahren, die von Nebenstrassen mit Rechtsvortritt ausgehen.                  - Wo keine Velo-Massnahmen möglich sind, wird eine Temporeduktion empfohlen.                  - 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>                  - 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:                  - 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.                  - 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>                  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>
--	--	--	--	---