

# Planungsstudie Linienführung Veloverkehr in der Region Bern-Mittelland

Korridor 4

Halenbrücke – Uetligen/Ortschwaben – Meikirch

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**

Uettligenstrasse, Kirchlindach (Foto: Kurt Wenger)

## Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Öffentliche Mitwirkung	5
2.1	Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung für Korridor 4	5
2.2	Ergebnisse der Korridorunabhängigen Stellungnahmen.	7
3	Eingegangene Stellungnahmen	8
4	Stellungnahmen und Beantwortung	9
4.1	Gesamteindruck	9
4.2	Abschnitt Wabern, Meikirch – Ortschaften	15
4.3	Abschnitt Ortschaften – Halenbrücke	27
4.4	Abschnitt Meikirch – Uetligen	33
4.5	Abschnitt Uetligen - Halenbrücke	40
4.6	Weitere Bemerkungen	70
4.7	Korridorunabhängige Rückmeldungen	78

# 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 4: Halenbrücke – Uetligen/Ortschwaben – Meikirch 4 liegt der Fokus auf der Klärung der Linienführung zwischen den Gemeinden und der Frage, wie die topografischen Hindernisse zu überwinden sind.

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 4 trafen bei der RKBM 244 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:

- ▶ Meikirch – Ortschaften
- ▶ Meikirch – Uetligen
- ▶ Uetligen – Halenbrücke

Für diese Abschnitte wurden jeweils Anmerkungen zur Linienführung, zu den Massnahmen und zu anderem abgefragt. Zusätzlich gingen bei verschiedenen Abschnitten Anmerkungen zum Abschnitt

- ▶ Ortschaften – Halenbrücke

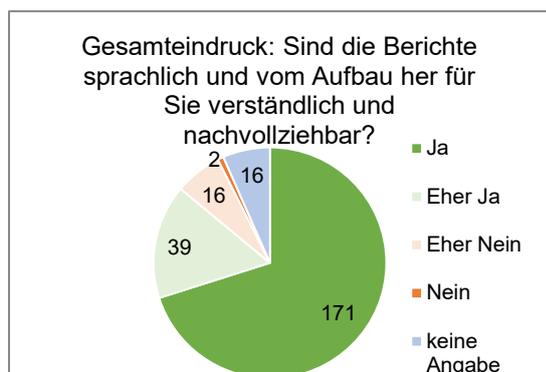
ein, weshalb dieser Abschnitt als weiterer Abschnitt im Mitwirkungsbericht aufgenommen wurde. Die entsprechenden Eingaben wurden – unabhängig davon, bei welcher Frage sie eingereicht wurden – diesem Abschnitt umgeordnet.

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 4.7.

### 2.1 Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung für Korridor 4

#### Gesamteindruck



Die Einschätzungen zum Bericht fallen mehrheitlich positiv aus. Kritisch hinterfragt wird der Umfang der Dokumentation, sowie die sprachliche Komplexität und Fachbegrifflichkeiten, welche für Laiinnen und Laien das Lesen schwierig und aufwendig machen können.

#### Abschnitt Meikirch – Ortschaften

Es gingen zu diesem Abschnitt 55 Anmerkungen betreffend Linienführung, 41 betreffend Massnahmen, sowie 14 betreffend Anderem ein.

Sowohl für eine Linienführung über Weissenstein als auch für die vorgeschlagene direktere Linienführung entlang der Kantonsstrasse sprachen sich viele aus. Aufgrund der deutlich direkteren Führung wird an der Bestvariante entlang der Kantonsstrasse festgehalten. Die Verbindung über Weissenstein wird jedoch weiterhin – insbesondere für den Schülerverkehr – eine Wichtigkeit beibehalten.

Mehrere Eingaben wiesen auf Probleme beim Knoten Bernstrasse/Aetzikofen hin. Die Massnahme 4.L.2 wird entsprechend ergänzt, mit der Prüfung möglicher Sofortmassnahmen an der Abzweigung Aetzikofen.

### **Abschnitt Ortschwaben – Halenbrücke**

Es wurden diesem Abschnitt 10 Anmerkungen betreffend Linienführung, 14 betreffend Massnahmen, sowie 10 betreffend Anderem zugeordnet.

Einige Stellungnahmen kritisierten die fehlende explizite Befragung für diesen Abschnitt, die Gliederung des Fragebogens für zukünftige Mitwirkungen wird entsprechend geprüft. Weiter zeigen die Eingaben insbesondere den hohen Handlungsbedarf auf. Dieser Handlungsbedarf wird mit entsprechenden Massnahmen in der Dokumentation ebenfalls ausgewiesen.

### **Abschnitt Meikirch – Uettligen**

Es gingen zu diesem Abschnitt 28 Anmerkungen betreffend Linienführung, 38 betreffend Massnahmen, sowie 5 betreffend Anderem ein.

Viele der Stellungnahmen weisen auf Massnahmenbedarf auf der Strecke hin. Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.

### **Abschnitt Uettligen – Halenbrücke**

Es gingen zu diesem Abschnitt 60 Anmerkungen betreffend Linienführung, 112 betreffend Massnahmen, sowie 35 betreffend Anderem ein.

Viele der Stellungnahmen weisen auf den dringenden Handlungsbedarf insbesondere zwischen der Thalmatt und der Halenbrücke hin und unterstützen die vorgeschlagenen Massnahmen. Zudem wird mehrfach auch auf die fehlende Infrastruktur für Fussgängerinnen und Fussgänger hingewiesen, und auch weitere Massnahmen wie Temporeduktion oder bessere Beleuchtung gefordert. Entsprechende Ergänzungen zum Veloinfrastrukturausbau sind im Rahmen des nächsten Projektschrittes zu prüfen und wurde in den Massnahmenblättern aufgenommen.

### **Weitere Bemerkungen**

Die weiteren Bemerkungen beinhalteten sehr unterschiedliche Thematiken (vgl. Kapitel 4.8). Zusammenfassend lässt sich jedoch festhalten, dass eine grosse Mehrheit der Stellungnahmen die Planungsstudien begrüssen und vielfach eine rasche Umsetzung gefordert wird. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurde die Massnahme erfasst und priorisiert. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen.

## 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 4 eingegeben.

#### **Gemeinden**

Kirchlindach, Meikirch, Wohlen

#### **Ämter und Regionen**

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV

#### **Transportunternehmen**

Bernmobil

#### **Unternehmen**

-

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

Berner Wanderwege, Freie Lindacher, Grüne Mittelland Nord, Landwirtschaft Bern Mittelland, Pro Velo Kanton Bern, Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat, Siedlung Halen, SP Kirchlindach, SP Meikirch

#### **Privatpersonen**

Es haben sich zudem 235 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
Kirchlindach	Ja		x			
Meikirch	Ja		x			
Wohlen	Ja		x			
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrsordination	Ja		x			
Bernmobil	Ja		x			
Grüne Mittelland Nord	Ja		x			
Landwirtschaft Bern-Mittelland	Eher Ja		x			
Pro Velo Kanton Bern	Ja		x			
Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat	Ja		x			
Siedlung Halen	Ja		x			
SP Kirchlindach Vorstand	Ja		x			
SP Meikirch	Ja		x			
Verein Freie Lindacher	Eher Ja	Da die Strecke Halenbrücke bis Ortschaften / Kirchlindach fehlt, haben wir notgedrungen unsere Eingabe in anderen Fragen ergänzt. Die allfälligen Gründe dafür wurden nicht aufgeführt und auch in den Studien nicht erwähnt. Damit wir unsere Bemerkungen besser hätten platzieren können, wäre ein Feld für allgemeine Bemerkungen wünschenswert gewesen. Ansonst ist die Umfrage sehr gut. Aus unserer Sicht wäre es sehr wünschenswert gewesen, wenn das Fenster der Umfrage nicht über die Zeit der Herbstferien gelegt worden wäre. Es war dadurch sehr schwierig, mit anderen Leuten in Kontakt zu treten und sich auszutauschen - obwohl wir denken, dass gerade das Mitdenken von vielen ortsansässigen Bürger*innen die Antworten bereichert hätte. Wir verstehen aber auch, dass dringender Handlungsbedarf besteht und begrüssen somit auch, wenn die RVK Tempo in die Sache bringt.	x			Die Abschnitte beziehen sich auf die offene Linienführung. Massnahmen werden für den gesamten Korridor aufgezeigt. Der Aufbau des Mitwirkungsfragebogens wird für nächste Mitwirkungen überprüft.
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Nein	Die Karte ist zu klein	x			
Privatperson	ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Nein	schwer nachvollziehbar	x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Ja		x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja	Es sind ein bisschen viele Abkürzungen aneinandergereiht, die zwar irgendwo erklärt sind. Zum Lesen ist mir dies nicht flüssig gelungen.	x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja	Sehr umfangreich (z.B.Geologie)	x			
Privatperson	Eher Nein	Für mich als Privatperson zu umfangreich. Ich hätte gerne eine Zusammenfassung, 1 oder 2 Seiten mit den wichtigsten Punkten für das allgemeine Publikum.	x			
Privatperson	Eher Ja	Bedeutung der Aufnahme ins Basisnetz wird nicht klar.	x			Mit der Aufnahme der Verbindung ins kantonale Velonetz (hier Basisnetz) hat die Gemeinde die Möglichkeit, dass Verbesserungen für den Veloverkehr zum Teil durch den Kanton mitfinanziert werden. Der Verbindung wird für den Veloverkehr eine höhere Bedeutung beigemessen.
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Nein	Konkrete einfache Sprache fehlt	x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja	Zum Teil etwas zu detailliert für einen Laien. Es hat mehr Zeit gebraucht als gedacht, die Dokumente zu lesen und zu verstehen. Wenn man sich aber die Zeit nimmt, dann ist es schon verständlich und klar.	x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Nein	Ich hätte eine Legende mit diversen Farben begrüsst. Man muss schon genau hinsehen, wenn man die gelben von den schwarzen Linien unterscheiden soll.	x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson	Eher Ja	Z.T. wurden evtl. Dinge gekürzt oder so, dass hat es für mich z.T. etwas unverständlich gemacht. Aber ich fand die Präsentation und alles grundsätzlich sehr gut gemacht. Ich denke, es wäre gut, die Menschen vor Ort mehr einzubeziehen ABER ich sehe, dass das ein viel höherer Zeitaufwand bedeuten würde und die Dringlichkeit der Veränderung das wohl nicht zulassen...	x			
Privatperson	Nein		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja	Es brauchte ziemlich Zeit, um sich durch die Berichte zu lesen, diese Zeit nehmen sich wohl die wenigsten Personen. Zudem sind nicht alle Varianten gut dokumentiert, was schade ist.	x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Nein	Mir ist als dipl.arch.eth ist die verwaltungstechnische Notwendigkeit und politische Relevanz der Planungsstudie bewusst. Sprachlich und strukturell ist alles nachvollziehbar, aber für eine Mitwirkung kaum zielführend. Die Angaben in der Planungsstudie sind teilweise sehr vage und aufgeblasen, bzw. nichtssagend. Konkret stellt sich die Fragen z.B. im Bereich 4.L.9 meines Erachtens nicht, ob etwas gemacht werden soll, sondern wie. Und dazu reicht ein Schemaschnitt und ein Referenzbild nicht.	x			Auf Stufe Planungsstudie ging es vor allem darum, die Linienführungen sowie das Massnahmenkonzept für den Korridor zu definieren. Die Konkretisierung der Massnahmen erfolgt in den nächsten Phasen (Stufe Vorprojekt und Bauprojekt). Dies wird dann auch in entsprechenden Plänen dargestellt.
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja	Abkürzungen sind für Fachleute verständlich, für Laien aber mühsam im Glossar nachzulesen und der Ersatz mit der Suchfunktion ist sehr einfach bewerkstelligt.	x			
Privatperson	Eher Ja	Viele Abkürzungen	x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Eher Ja	Wörter wie "Schräglift" erklären.	x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Nein	Abkürzungen nicht definiert, beamtendeutsch	x			Auf Seite 6 des Berichts befindet sich das Glossar/Abkürzungsverzeichnis.
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja	nun ja, fachlich sehr komplex - für Personen, die sich bereits längere Zeit mit der Thematik auseinandersetzen eventuell nachvollziehbarer, für mich fehlt eine vereinfachte Kommunikation, welche ein Laie verstehen kann.	x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja	Die Erläuterungen zur Linienführung Uetligen-Halenbrücke sind nicht ganz leicht zu verstehen.	x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	ja		x			
Privatperson	Eher Ja	schwer verständliche Illustrationen (selbst für ortskundige) + Bilder	x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja	Diese Umfrage schliesst gewisse Abschnitte der Planung aus!! ...ist nicht komplett. Ich werde diese Punkte unter weitere Bemerkungen anfügen.	x			Die Abschnitte beziehen sich auf die offene Linienführung. Massnahmen werden für den gesamten Korridor aufgezeigt. Der Aufbau des Mitwirkungsfragebogens wird für nächste Mitwirkungen überprüft.
Privatperson	Eher Nein	Die Teilstrecken Halenbrücke-herrenschwanden und Halenbrücke-Talmatt ist ein Ausbau nötig. Herrenschwanden-Üttligenfeld ist schon vorhanden. Es sollten nur die unübersichtlichen und engen Stellen ausgebaut werden.	x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Nein	Die Velosicherheit ist im ganzen Gebiet höchst problematisch und muss mit einem aufwändigen, umfänglichen Konzept (s. Beispiele Münsingen/ Worb / Köniz) angegangen werden. Die Unterteilung in drei Abschnitte macht keinen Sinn.	x			Die Abschnitte beziehen sich auf die offene Linienführung. Massnahmen werden für den gesamten Korridor aufgezeigt. Der Aufbau des Mitwirkungsfragebogens wird für nächste Mitwirkungen überprüft.
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Nein	Abschnitt halenbrücke-uettligen ist mir nicht klar	x			
Privatperson	ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja	Wo bleibt der Korridor Herrenschwanden-Ortschwaben? Der ist dann hier nicht anwählbar, daher eher ja	x			Der Korridor war Teil der Planungsstudie (vgl. z.B. Massnahme 4.L.9). Der Aufbau des Mitwirkungsfragebogens wird für die nächste Mitwirkung geprüft.
Privatperson	ja		x			
Privatperson	ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja	Die Beschreibung ist vage und die Absicht nicht klar ersichtlich.	x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Eher Ja	Viele Fachausdrücke vorhanden, die für Laien nicht unbedingt verständlich sind.	x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Nein	Am Bildschirm ist das Ganze zu komplex. Es bleibt unklar, welche Lösung bevorzugt wird.	x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Nein	Karten und Erklärungen nicht wirklich gut verständlich.	x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja	Sind die Vorgaben betr. Temporeduktion juristisch ein No go? Oder sind Ausnahmen möglich?	x			Temporeduktion ist im Rahmen des nächsten Projektierungsschrittes zu überprüfen und rechtlich abzusichern. Es braucht ein Gutachten zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Nein	Ich habe keine sprachlichen Berichte gefunden. Auch das Öffnen der Umfrage irritiert, bei findmind..... erscheint eine Meldung, es sei nichts vorhanden. Ich habe trotzdem geklickt.	x			
Privatperson	Eher Nein		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Nein	Von welchen Berichten ist die Rede? Im Text zuvor schreiben Sie "Die Berichte zu den fünf Korridoren liegen nun zur öffentlichen Mitwirkung vor." Dann wäre es doch naheliegend, einen Link zu diesen Berichten bereitzustellen, um die Berichte lesen zu können; Die Karte wäre klarer und einfach lesbar mit einer Legende für die Wegsignaturen (was ist bestehend, was ist Basisnetz, was Erweiterungsnetz, ...) Abkürzungen und Begriffe in den Textfeldern der Karte sollten erklärt werden: Was heisst z.B. LSA? Wenn von einem Basisnetz gesprochen wird, sollte dieses zunächst definiert werden; ausserdem muss es dann auch ein Ergänzungsnetz geben, denn sonst besteht einfach ein Velowegenetz; gibt es also ein Erweiterungs- zum Basisnetz und welche Strecken beinhaltet es?	x	x		- Links: Alle Unterlagen wurden auf der Webseite der RKBM bereitgestellt. Die Verlinkung wird für die nächste Mitwirkung überprüft. - Karten: Die Karten haben Legenden, daher ist die Rückmeldung nicht verständlich. - Abkürzungen: Die Ausführungen zu LSA (Lichtsignalanlagen) wurde ergänzt. - Erklärung Begriffe Basisnetz, Ergänzungsnetz: Die Netzhierarchie baut auf dem Sachplan Veloverkehr des Kanton Bern auf, welcher drei verschiedene Hierarchiestufen vorsieht. Die Hierarchiestufen sind auf den Plänen abgebildet.
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	ja		x			
Privatperson	Ja		x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson	Eher Ja	Sehr viel zu lesen für Familienvater der begrenzt Zeit hat, aber viel Interesse an gutem Velonetz!	x			
Privatperson	Eher Ja	Der Kurz-Bericht ist gut formuliert. Schwierigkeiten gut aufgezeigt.	x			
Privatperson	Eher Ja	Die Ausführungen sind fast ein wenig zu umfangreich.	x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Nein		x			
Privatperson	Eher Nein	Weshalb fehlt eine Planung ab Weissenstein über Ortschaften (Schützenrain, Hirschenkreisel, Ausserortschwaben) bis Halenbrücke völlig, obschon es sich hier um einen der meistbefahrenen Abschnitte des motorisierten Verkehrs handelt???	x			Die Abschnitte beziehen sich auf die offene Linienführung. Massnahmen werden für den gesamten Korridor aufgezeigt. Der Aufbau des Mitwirkungsfragebogens wird für nächste Mitwirkungen überprüft.
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			

## 4.2 Abschnitt Wabern, Meikirch – Ortschaften

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Kirchlindach	Die Gemeinde Kirchlindach unterstützt grundsätzlich die vorgeschlagene Variantenbewertung und bevorzugt für die Linienführung die Variante 1A (direkte Linienführung entlang der Kantonsstrasse). Bei der Ausarbeitung des Projekts sind die Interessen und Rückmeldungen der Gemeinde Meikirch zu berücksichtigen. Für den Schulverkehr macht es Sinn, dass dieser weiterhin über den Weiler Weissenstein geführt wird.	Die Gemeinde Kirchlindach unterstützt grundsätzlich die vorgeschlagenen Massnahmen. Bei der Ausarbeitung des Projekts sind die Interessen und Rückmeldungen der Gemeinde Meikirch zu berücksichtigen.	Die Gemeinde Kirchlindach ist als Nachbargemeinde von Meikirch indirekt von den Massnahmen betroffen. Die Verbindung Zollikofen – Kirchlindach – Meikirch wird als Tangentiallinie an Bedeutung gewinnen. Aufgrund der ähnlichen Geschwindigkeiten zwischen E-Bike (Velo-Alltagsverkehr) und den Freizeit-Radrennfahrern (abends, Wochenende) sind die Bedürfnisse an die Veloinfrastruktur wohl ähnlich. Somit könnten beim Ausbau der Kantonsstrasse Synergien im Bereich Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden genutzt werden. Die Gemeinde Kirchlindach unterstützt grundsätzlich die vorgeschlagenen Massnahmen. Bei der Ausarbeitung des Projekts sind die Interessen und Rückmeldungen der Gemeinde Meikirch zu berücksichtigen.	x			Dies wird zur Kenntnis genommen - entspricht der empfohlenen Variante.
Meikirch	Der Gemeinderat Meikirch spricht sich explizit für die Variante via Weissenstein (Sandgässli) aus. Dies basiert auf der Erkenntnis, dass viele Ortsansässige diese Strecke bereits benutzen und kein bis deutlich weniger landwirtschaftliche Nutzfläche sowie Waldfläche beanspruchen würde. Die Sicherheit der Velofahrenden kann mittels Linienführung durch den Weissenstein besser gewährleistet werden.			x			Aus regionaler Sicht wird der Veloalltagsverkehr mit einer möglichst unterbrechungsfreien, direkten und attraktiven Linienführung gefördert. Die Linienführung über den Weissenstein ist deutlich weniger direkt als die Führung entlang der Kantonsstrasse und bedingt durch seine Linienführung häufige Richtungswechsel sowie ein Linksabbiegen im Ausserortsbereich. Es wird daher an der Empfehlung entlang der Kantonsstrasse festgehalten. In der Studie wurde versucht wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurde auch kein Vollausbau auf dem Abschnitt zwischen Meikirch und der Abzw. Weissenstein empfohlen. Weshalb die Verbindung über den Weissenstein weiterhin für den Schülerverkehr eine Wichtigkeit behält. Mögliche Sofortmassnahmen an der Abzweigung Aetzikofen sind zu prüfen (Ergänzung Massnahmenblatt 4.L.2)
Wohlen		Massnahme 4.P.4 Die Gemeinde Wohlen hat in Zusammenarbeit mit dem Kanton ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Ortsdurchfahrt Uetligen ausgearbeitet. Dort sind die Massnahmen 4.P.4 und 4.O.1 eingeflossen. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept soll 2023 oder 2024 umgesetzt werden.		x			
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination			Massnahme 4L3: 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. Massnahmen 4L5-7 (Temporeduktion) und 4P1-3 (Aufhebung separate Abbiegespuren): Die Auswirkungen auf die betroffenen Buslinien sollten ausgewiesen werden. Falls die Massnahmen eine wesentliche Fahrzeitverlängerung zur Folge haben, den zuverlässigen Betrieb der Buslinien gefährden oder den Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen nötigen machen	x			4.L.3: Die Ausgestaltung der Vertikalversätze ist in der weiteren Projektierung zu konkretisieren, um negative Auswirkungen auf ÖV zu reduzieren.  4.L.5 – 7 und 4.P.1 – 3: Konkrete Auswirkungen auf den ÖV sind in der Projektierung zu überprüfen.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			sollten, stehen wir der Massnahme kritisch gegenüber.				
Bernmobil		Massnahmen 4.L.1 / 4.L.2 / 4.L.3 / 4.L.4 / 4.L.5 / 4.L.6 / 4.P.1 / 4.P.2 / 4.P.3: Der MOONLINER M87 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			
Berner Wanderwege	Varianten 1B und 2 Konflikt mit dem Wanderweg im Gebiet Weissenstein und Unterholz. Ersatzpflicht ist zu prüfen.			x			Die Führung über Weissenstein wird gemäss Variantenstudium nicht als Hauptverbindung empfohlen.
SP Meikirch	Wir begrüßen, dass der Veloverkehr an der Hauptstrasse durchgeführt werden soll, aber dazu muss unbedingt an der Hauptstrasse ein Veloweg errichtet werden.	Wird die Variante "Kantonsstrasse" priorisiert, müssen die in der Studie vorgeschlagenen Massnahmen umgesetzt werden. Dies gilt auch für die Massnahmen in Ortschaften bis zur Abzweigung Weissenstein.		x			Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschaften deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen. In der Studie wurde jedoch versucht aus Verhältnismässigkeitsüberlegungen wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurden in diesem Abschnitt vor allem Verbesserungen in der Steigung empfohlen (grössere Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem MIV und den Velos).
Verein Freie Lindacher	Die vorgesehene Linienführung "Meikirch-Ortschaften" erachten wir als gut. Für die SchülerInnen kann auch der Weg über Weissenstein parallel und ohne aufwändige Ausbauten beibehalten werden. Der Alltagsveloverkehr und insbesondere E-Bikes werden praktischerweise den kürzesten und schnellsten Weg nehmen und auf der Kantonsstrasse bleiben. Dort sind sicherlich Verbesserungen für den Langsamverkehr möglich. Bei Ausbauten sollte nach Möglichkeit kein oder sehr wenig Land in Teerbelag umgewandelt werden. Wir befürworten Velostreifen ohne Absetzung von der Strasse um den Landverbrauch so tief als möglich zu halten.	Die vorgesehenen Massnahmen scheinen zweckmässig. Es sind so Verbesserungen für den Langsamverkehr möglich. Bei allfälligen Ausbauten ist möglichst kein oder wenig Land in Anspruch zu nehmen (keine mit Grünstreifen abgesetzten separaten Velopisten). In diesem Abschnitt sind die in der Studie vorgeschlagenen Massnahmen umzusetzen. Es gibt in der Ortsdurchfahrt einzelne Passagen an denen schon heute weitere Velostreifen bergwärts einzig mit Farbe aufgemalt werden können. Zudem sollte in der Ortsdurchfahrt Herrenschwanden die Mittelmarkierung entfernt werden, damit bergwärts mehr Platz für Velos ausgeschieden werden kann (analog zu vielen Kantonsstrassen z.B. Ortsdurchfahrt Schüpfen). Wir anerkennen dass innerorts in Herrenschwanden die Platzverhältnisse sehr eng und normgerechte Ausbauten hier schwer zu realisieren sind. Trotzdem sollten hier die in den Studien (Beispiel Abbildung 6 der Planungsstudie Linienführung) gemachten Aussagen zur Bernstrasse übernommen und rasch umgesetzt werden. Es geht unserer Ansicht nicht an, ausgerechnet beim anerkanntermassen dringendsten Sanierungsgebiet der Linie nach Meikirch keine Massnahmen zu machen mit dem Verweis auf Normen. In diesem Falle würden die Normen dazu missbraucht, dringende Sanierungsgebiete mit hoher Frequenz auszulassen und auf der grünen Wiese bei tiefen Frequenzen Luxusausbauten zu realisieren.	Die vorgesehene Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zweckmässig. Es sind sicherlich Verbesserungen für den Langsamverkehr möglich.	x			Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschaften deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen. In der Studie wurde versucht wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurde auch kein Vollausbau auf dem Abschnitt zwischen Meikirch und der Abzw. Weissenstein empfohlen. Weshalb die Verbindung über den Weissenstein (als Alternative) weiterhin für den Schülerverkehr eine Wichtigkeit behält.
Privatperson	Die Linienführung entlang der Hauptstrasse ist nicht geeignet für Kinder und ungeübte Radfahrer, da die Strasse stark befahren ist mit Tempolimit 80 km/h. Zudem im Bereich Wysssteiwald/				x		Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschaften deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen. In der Studie wurde versucht wo immer möglich den

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Husmattwald aufgrund der Kuppe schlecht einsehbar. Im Winter zudem starke Schneeverwehungen zwischen dem erwähnten Waldstück und Meikirch.						Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurde auch kein Vollausbau auf dem Abschnitt zwischen Meikirch und der Abzw. Weissenstein empfohlen. Weshalb die Verbindung über den Weissenstein weiterhin für den Schülerverkehr / den ungeübteren Veloverkehr eine Wichtigkeit behält. Mögliche Sofortmassnahmen an der Abzweigung Aetzikofen sind zu prüfen (Ergänzung Massnahmenblatt 4.L.2).
Privatperson		zu 4.L.2 Abschnitt Süd - ich denke die heutige Situation genügt - es gibt auf dieser Strecke sehr wenig Fussverkehr. Ein Nebeneinander von Fussgängern und Velofahren ist unproblematisch.		x			Die Breiten wurden in Abstimmung mit der kantonalen Arbeitshilfe "Anlagen für den Veloverkehr" festgelegt. Im aktuellen Zustand kann ein Velo ein Fussgänger in diesem Abschnitt nicht überholen. Eine Verbreiterung ist daher zwingend notwendig.
Privatperson	Die Linienführung sollte unbedingt parallel zur Hauptstrasse sein. Es wäre schade, wenn der Veloverkehr auf "Umwege" geschickt würde. Rein vom "geographischen und geologischen" Profile her sollte eigentlich Platz bestehen. Der Weiler Weissenstein ist zwar schön - aber doch ein Umweg.....	Ich freue mich enorm über diese Massnahme extrem und empfinde sie als ausschliesslicher, ganzjähriger Velofahrer (kein Auto, sehr wenig ÖV) sehr wichtig und richtig. Velofahrer sind Überland auf diesen Strecken (meist 60er oder 80er Zonen) dem Verkehr stark ausgesetzt und grad bei "schlechten" Bedingungen (Regen, Schnee....) reicht der Platz neben dem Automobilverkehr oft nicht wirklich aus. Eine vom Automobilverkehr separierte Veloführung (oder allermindestens separierte Verlostreifen - also nicht "nur" entsprechende Markierungen) würde mir (und vielen anderen!) ein viel besseres und sichereres Gefühl im Überlandstrassenverkehr geben.		x			Linienführung Weissenstein: Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschwaben deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen. In der Studie wurde versucht aus Verhältnismässigkeitsüberlegungen wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurden in diesem Abschnitt vor allem Verbesserungen in der Steigung empfohlen (grössere Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem MIV und den Velos)
Privatperson	Zwischen Schützenrain und Uettligen gibt es eine Strasse durch Schleipfen, die mit dem Velo befahren werden kann, aber der Belag ist verbesserungswürdig.			x			Der beschriebene Abschnitt befindet sich abseits der Hauptverbindung / Perimeter der Planungsstudie.
Privatperson	Eine Linienführung über Weissenstein ist aus meiner Sicht (e-bike-fahrerin, regelmässige Pendlerin) keine gute Lösung. Die Strecke ist länger und hat mehr Gefälle und vor allem hat es viele scharfe Kurven, welche ein rasches Vorankommen behindern. Ein Radstreifen entlang der Hauptstrasse wäre unbedingt vorzuziehen.			x			Dies wird zur Kenntnis genommen - entspricht der empfohlenen Variante.
Privatperson	Alternativweg via Weissenstein - mit entsprechenden Massnahmen im Weissenstein (Tempolimit, Kurvensicht bei Plattners) ist beizubehalten.			x			Aus regionaler Sicht wird der Veloalltagsverkehr mit einer möglichst unterbruchsfreien, direkten und attraktiven Linienführung gefördert. Die Linienführung über den Weissenstein ist deutlich weniger direkt als die Führung entlang der Kantonsstrasse und bedingt durch seine Linienführung häufige Richtungswechsel sowie ein Linksabbiegen im Ausserortsbereich. Es wird daher an der Empfehlung entlang der Kantonsstrasse festgehalten. Die Verbindung über den Weissenstein bleibt für den Schülerverkehr jedoch wichtig.
Privatperson		Das finde ich toll, denn hier ist wirklich dringend Handlungsbedarf angebracht.		x			
Privatperson	Empfohlte Wegführung via Weiler Weissenstein. Begründungen: Nicht viel länger als Hauptstrasse; keine wesentlichen Höhenunterschiede; wesentlich weniger Verkehr = sicherer			x			Aus regionaler Sicht wird der Veloalltagsverkehr mit einer möglichst unterbruchsfreien, direkten und attraktiven Linienführung gefördert. Die Linienführung über den Weissenstein ist deutlich weniger direkt als die Führung entlang der Kantonsstrasse und bedingt durch seine Linienführung häufige

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
							Richtungswechsel sowie ein Linksabbiegen im Ausserortsbereich.
Privatperson		Ein Radweg würde ich sehr begrüßen (auch aus Sicht Autofahrer)		x			
Privatperson		Es ist entlang der Hauptstraße auf jeden Fall ein räumlich abgetrennter Radweg nötig.		x			In der Studie wurde versucht aus Verhältnismässigkeitsüberlegungen wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurden in diesem Abschnitt vor allem Verbesserungen in der Steigung empfohlen (grössere Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem MIV und den Velos).
Privatperson			Veloweg durch den Weissenstein sehe ich in Sache "Werkverkehr der Firma Hügli AG" nicht als ungefährlich.	x			Die Empfehlung sieht eine Hauptverbindung entlang der Kantonsstrasse vor.
Privatperson	Kein Umweg über Weissenstein, weil zu viele Richtungswechsel und Gegensteigungen. Verbreiterung +Radweg für die bestehende Hauptstrasse			x			Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschaften deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen. In der Studie wurde versucht aus Verhältnismässigkeitsüberlegungen wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurden in diesem Abschnitt vor allem Verbesserungen in der Steigung empfohlen (grössere Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem MIV und den Velos).
Privatperson		Den Veloverkehr über Weissenstein zu führen finde ich gut. Falls dieser Weg nur als "kurzfristige" Lösung gedacht ist, ist ein Ausbau der Kantonsstrasse nötig. Zur Sicherheit der Velofahrenden und für den flüssigen Strassenverkehr.		x			Ein Ausbau der Kantonsstrasse zur Verbesserung der Sicherheit für den Veloverkehr ist vorgesehen.
Privatperson			ein Radweg, der räumlich von der Strasse getrennt verläuft, ist dringend notwendig. Höchste Zeit!	x			In der Studie wurde jedoch versucht aus Verhältnismässigkeitsüberlegungen wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurden in diesem Abschnitt vor allem Verbesserungen in der Steigung empfohlen (grössere Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem MIV und den Velos).
Privatperson	Finde die Übersicht genügen - die Sicherheit gewährleistet			x			
Privatperson			Solange in Ortschaften selbst, und von dort in Richtung Herrenschanzen, keine Massnahmen geplant sind ist eine Verbindung Meikirch-Halenbrücke via Uetzingen aus meiner Sicht absolut prioritär gegenüber einer direkteren Verbindung nach Ortschaften. Die Verbindung via Weissenstein ist akzeptabel.	x			In Ortschaften und auch Richtung Herrenschanzen sind diverse Massnahmen im Bericht festgehalten.
Privatperson	Ich fahre fast täglich mit dem Velo von Meikirch nach Worblaufen zur Arbeit (also eher Tangentenroute) und bin ein sehr geübter Velofahrer. Ich fahre immer auf der Hauptstrasse, weil der Weg über Weissenstein zu lang und umständlich ist.	Um mit dem Velo von Meikirch nach Kirchlindach-Zollkofen zu kommen ist der Weg über Aetzkofen/Jetzkofen mit Abstand der Beste (kleiner Umweg, aber völlig getrennt vom Durchgangsverkehr. Eine wirklich grosse Gefahr stellt aber das Linksabbiegen von der Hauptstrasse Richtung Aetzkofen dar (der MIV ist dort sehr schnell unterwegs). Bei der Abzweigung Richtung Aetzkofen (2 Wege: einer am Waldrand und einer ca. 100m im Wald) kam schon zu mehreren tödlichen Unfällen! Mögliche Lösungen: 1) Mit einem auf der nördlichen Hauptstassenseite geführten, von der Strasse getrennten Veloweg für			x		Mögliche Sofortmassnahmen an der Abzweigung Aetzkofen sind zu prüfen (Ergänzung Massnahmenblatt 4.L.2).

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		beide Velo-Fahrrichtungen zwischen Meikirch und der Abzweigung Aetzikofen oder sogar Abzweigung Weissenstein würde dieses Problem automatisch gelöst (ist aber wahrscheinlich zu teuer und verbraucht Land). 2) Eine Temporeduktion auf z.B. 60km/h in diesem Abschnitt (bei Haltestelle Abzweigung Aetzikofen) würde die Gefahr etwas entschärfen.					
Privatperson	Der Veloweg besteht bereits durch den Weiler Weissenstein und hat sich bewährt.	Ein Veloweg entlang der Kantonsstrasse vernichtet sehr viel Kulturland. Die Kantonsstrasse wird heute vorwiegend von schnellen e-bikes benutzt.		x			Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschaften deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen. In der Studie wurde versucht aus Verhältnismässigkeitsüberlegungen wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurden in diesem Abschnitt vor allem Verbesserungen in der Steigung empfohlen.
Privatperson			grundsätzlich ist die Umfahrung über Weissenstein machbar und aus meiner Sicht eine gute Alternative, dieser Abschnitt hat daher für mich weniger Priorität.	x			
Privatperson			Als Mutter ehemaliger Schüler/in des Schulhauses Gassacker fand ich die Linienführung durch den Weissenstein sicherer und wähle auch selber diesen Weg, wenn ich nach Meikirch fahre, wobei es auch auf dieser Route unübersichtliche/gefährlichere Abschnitte (Holzbau, hochgewachsene Kulturen bei Kurven) gibt. Den Teil-Abschnitt Weissenstein Abzweigung - Ortschaften finde ich sehr gefährlich, da die Autos hier mit grosser Geschwindigkeit unterwegs sind und die Schüler die Strasse an einem unübersichtlichen Ort überqueren müssen. Bei der gemeinsamen Nutzung Fussgänger Fahrräder auf dem Trottoir kam es auch ab und zu zu Konflikten.	x			Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschaften deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen. In der Studie wurde versucht aus Verhältnismässigkeitsüberlegungen wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurden in diesem Abschnitt vor allem Verbesserungen in der Steigung empfohlen (grössere Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem MIV und den Velos).
Privatperson		Ich finde es positiv, wenn die Strecke ausgebaut wird, um die Sicherheit für die Velofahrer zu erhöhen.		x			
Privatperson	Sehr gut und dringend notwendig	Sehr gut und dringend notwendig		x			
Privatperson	Zustimmung zur Linienführung.	Zustimmung zu den Massnahmen.		x			
Privatperson		Ortschaften-Meikirch: bis zur Abzweigung Weissenstein ist auch hier ein getrennter Veloweg von der Fahrbahn unabdingbar. Auch wenn man dazu Land gewinnen muss wie Sie schreiben.		x			
Privatperson	Weg über Weissenstein viel sicherer. Saniert werden müsste die Abzweigung Weissenstein bei der Postautohaltestelle und die Einfahrt Meikirch in den Reuelweg.			x			Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschaften deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen. In der Studie wurde versucht wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurde auch kein Vollausbau auf dem Abschnitt zwischen Meikirch und der Abzw. Weissenstein empfohlen. Weshalb die Verbindung über den Weissenstein weiterhin für den Schülerverkehr eine Wichtigkeit behält. Die Abzweigung Richtung Weissenstein ist in Massnahme 4.L.2 enthalten. Die Einfahrt Meikirch im Bereich des Reuelwegs ist Teil der Ortsdurchfahrtsanierung des Kantons.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson	Hauptverbindung des Veloalltagsverkehrs ist für Velofahrende aktuell nicht attraktiv: zu viele zu schnell fahrende Autos, keine Velostreifen. Von Ortschaften Richtung Meikirch darf man ja zuerst ein wenig auf dem Trottoir fahren, dort ist der Belag aber uneben, das führt dazu, dass es zumindest mit dem Rennvelo holpert und unruhig ist. Just wenn die Höchstgeschwindigkeit erhöht wird (auf 80km/h), endet das Trottoir und man ist ungeschützt den AutofahrerInnen ausgeliefert. Das ist unschön. Der Weg über den Weiler Weissenstein scheint uns eine gute Alternative zu sein, völlig unverständlich ist es für uns, dass dieser Weg nicht schon länger als Veloweg angegeben ist. Es braucht gute Wegweiser, sonst verfährt man sich als TouristIn rasch im "Schissächerli".	Gerne Velostreifen bauen.	Was ebenfalls verbesserungswürdig ist: Die Kreuzung Bernstrasse mit der Grächwilstrasse. Man sieht als VelofahrerIn viel zu wenig weit und es besteht immer ein Unfallrisiko (insbesondere wenn man von der Bernstrasse hinunter fährt und dann links in die Grächwilstrasse einbiegen will).	x			- Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschaften deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen. Auf dem Abschnitt sind Massnahmen (4.L.1 / 4.L.2 und 4.L.3) vorgesehen. - Der Knoten Bern-/Grächwilerstrasse wird im Rahmen der Ortsdurchfahrtsanierung des Kantons verbessert.
Privatperson		Ein abgetrennter Veloweg wäre dringend nötig. Gerade nach Einbruch der Dunkelheit fühlt man sich auf dem Velo auf dieser Strecke sehr unsicher.		x			In der Studie wurde versucht aus Verhältnismässigkeitsüberlegungen wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurden in diesem Abschnitt vor allem Verbesserungen in der Steigung empfohlen (grössere Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem MIV und den Velos).
Privatperson		Velostreifen sollte wegen des Reliefs in beide Fahrtrichtungen durchgehend vorhanden sein		x			In der Studie wurde versucht aus Verhältnismässigkeitsüberlegungen wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurden in diesem Abschnitt vor allem Verbesserungen in der Steigung empfohlen (grössere Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem MIV und den Velos).
Privatperson	Wenn Kantonalstrasse, dann nur mit ordentlichem Veloweg in beiden Richtungen			x			In der Studie wurde versucht aus Verhältnismässigkeitsüberlegungen wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurden in diesem Abschnitt vor allem Verbesserungen in der Steigung empfohlen (grössere Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem MIV und den Velos).
Privatperson	Velos und Autos sind ungenügend getrennt			x			In der Studie wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Auf eine Abtrennung wurde daher in diesem Abschnitt verzichtet.
Privatperson	1 spurigmachen der hauptstrassen nicht sinnvoll			x			Eine solche Reduktion ist nicht vorgesehen.
Privatperson	Guter Lösungsvorschlag von B+S, der Weg über Weissenstein bleibt ja immer noch offen			x			
Privatperson	Ich halte nur die Variante 1A entlang der Bernstrasse für sinnvoll. Sie ist zwar am kostenintensivsten, wird aber definitiv von VelofahrerInnen und vor allem Alltags-E-BikerInnen begrüsst und viel genutzt werden. Der Weg über Weissenstein (Varianten 1B und 2) ist in jedem Fall Varianten unattraktiv, weil man dort nur ineffizient vorwärts kommt, und eine deutliche, begrüssenswerte Veränderung der aktuellen Situation wird mit etwas "Aufhübschen" längst nicht erreicht. Meiner Meinung nach sollte kein Geld auf den Varianten 1B oder 2 verschwendet werden, sondern direkt und so rasch wie möglich die Variante 1A angepackt werden.			x			

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson		Unbedingt Veloweg extreme Zunahme des Verkehrs von Biel, Stau, total gefährlich als Velofahrer		x			
Privatperson	gefährlicher Schulweg mit dem Velo			x			
Privatperson		Ein klar markierter Veloweg wäre sehr wichtig!	In den letzten Jahren hat der motorisierte Verkehr stark zugenommen. Im Bereich des Waldstücks oberhalb von Weissenstein wird oft sehr schnell gefahren.	x			
Privatperson	der Schwenk über Weissenstein ist Topografisch insbesondere in Fahrtrichtung Bern unattraktiv. Eine Vorbereitung der Strasse (Ausbau Kantonsstrasse) m.E. schwierig: Tempoerhöhung.			x			Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse und nicht via Weissenstein wird empfohlen. Ergänzende Massnahmen (z.B. Temporeduktionen) sind im nächsten Projektierungsschritt zu prüfen.
Privatperson	Ich finde es wichtig, dass ich auf dem Fahrrad besser geschützt bin, ich fahre täglich die Strecke nach Bern, wir haben kein Auto und ich bin dem Verkehr als Velofahrerin Ueberland enorm ausgesetzt. Ich finde es aber nicht erstrebenswert, wenn ich Umwege fahren muss, ich bin der Meinung, dass es genügend Platz hat für eine eigene Fahrradspur. Nur so ist eine optimale Sicherheit vorhanden. Ich spüre oft, wie sich die Automobilisten über uns als VelofahrerInnen ärgern. Das ist sehr unangenehm!			x			Dies wird zur Kenntnis genommen - entspricht der empfohlenen Variante.
Privatperson	Ich begrüsse es sehr, dass die Velosituation in Bern-Nord verbessert werden soll. Wir sind täglich mit dem Kinderanhänger auf der Strecke Meikirch - Bern unterwegs, da unser Sohn in Bern in die Kita geht. Ich habe mal auf google-Maps nachgeschaut: Der Umweg über Weissenstein ist minim (streckenmässig wie auch von den Höhenmetern her). Daher würde ich andere Massnahmen priorisieren. Insbesondere der Abschnitt zwischen Herrenschwanden und Ausserortschwaben finde ich sehr gefährlich: Oberhalb von Herrenschwanden Dorf ist man vom Terrain her quasi eingekesselt zwischen Böschung und Strasse; es fühlt sich sehr eng an und die Autos überholen knapp und teilweise in hohem Tempo. Ebenfalls ist die kurvige Strecke vor Thalmatt heikel. Es ist immer ein un gutes Gefühl, wenn man ein Auto von hinten anbrausen hört. Diese beiden Passagen dünken mich am Wichtigsten, um eine Verbesserung für den Veloverkehr zu erreichen. Aber auch alle anderen Massnahmen sind natürlich willkommen.		Eingangs Meikirch, wo wir wohnen, sind die Autos übrigens oft viel zu schnell (geschätzte 60 km/h, statt 50 km/h). Vor unserem Haus führt direkt der Schulweg ins Gassackerschulhaus durch. Hier müsste aus meiner Sicht auch eine Verkehrsberuhigung hin.				Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschwaben deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen. In der Studie wurde versucht wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurde auch kein Vollausbau auf dem Abschnitt zwischen Meikirch und der Abzw. Weissenstein empfohlen. Weshalb die Verbindung über den Weissenstein (als Alternative) weiterhin für den Schülerverkehr eine Wichtigkeit behält.  Zwischen Herrenschwanden und Ausserortschwaben ist der Handlungsbedarf erkannt und mit Massnahme 4.L.9 ausgewiesen.  Der angesprochene Abschnitt auf der Bernstrasse wird im Rahmen der kantonalen Ortsdurchfahrtsanierung verbessert: Es sind eine Bodenwelle, sowie weitere Massnahmen für die Schulwegsicherheit vorgesehen.
Privatperson		Die vorgestellten Massnahmen finde ich gut und nachvollziehbar. Falls möglich, war eine sicht- und spürbare Abtrennung zwischen Auto- und Velospur gut. Gerne weichen Autofahrer:innen bei (breitfahrigem) Gegenverkehr auf die Velospur aus oder kommen gefährlich nahe.		x			In der Studie wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Auf eine Abtrennung wurde daher in diesem Abschnitt verzichtet.
Privatperson		4.L1 Richtung Bern ist auch Bedarf vorhanden. Besonders im Wald, wo die Sichtverhältnisse schlecht sind. 4.L3 Richtung Bern gibt es so vermehrt gefährliche Überholmanöver		x			- 4.L.1: Entsprechende Massnahmen sind geplant.  - 4.L.3 / 4.L.4: Velos in Richtung Bern sind aufgrund des Gefälles schneller unterwegs. Die

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		<p>4.L4 Bei nur einseitigem Radstreifen gibt es so vermehrt gefährliche Überholmanöver in der anderen Richtung</p> <p>4.L5 Reduktion der Fahrbahn führt zu vermehrt gefährlichen Überholmanöver. Tempo 30 ist zu befürworten. Die Signalisation eines Zubringers verursacht Mehrverkehr auf dem Umweg (Postgasse), der auch Schulweg ist.</p> <p>4.L6 Der Ausbau des Trottoirs zu einem Fuss-/Radweg gibt aufgrund des Gefälles (Velo fahren schnell) gefährliche Konfliktsituationen zwischen Fussgängern und Velos. Das Trottoir ist ein Schulweg für Unterstufe/Kindergarten Verbreiterung Radstreifen bergwärts ist unnötig</p>					<p>Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Velo und Auto sind daher kleiner. Der Ausbau in Richtung Meikirch wurde daher priorisiert. Aus Sicht Velo ist ein beidseitiger Ausbau wünschenswert. Es wurde jedoch versucht, wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Auf ein beidseitiger Ausbau wurde daher verzichtet.</p> <p>- 4.L.5: Dies ist im Massnahmenblatt aufgenommen.</p> <p>- 4.L.6: Die Breiten von Radwegen wurde in Abstimmung mit der kantonalen Arbeitshilfe "Anlagen für den Veloverkehr" abgestimmt. Dabei wurde darauf geachtet, dass dort wo in Ausnahmefällen ausserorts gemeinsame Fuss- und Radwege vorgeschlagen werden, genügend Platz für den Begegnungsfall eingeplant wird.</p>
Privatperson	Die Linienführung via Kantonsstrasse ist zu bevorzugen, da die Route via Weissenstein bereits durch viel Fussgänger und Wanderer benutzt wird und es auf dieser Route eine unübersichtliche Stelle hat (Hausecke Siegenthaler).			x			Dies wird zur Kenntnis genommen - entspricht der empfohlenen Variante.
Privatperson	Die Schüler und Schülerinnen von Ortschaften Region Meikirchstrasse 20 haben keine vernünftige Lösung für Ihren Schulweg da der Schulweg so oder so schon sehr lange ist ein Umweg über Uetligen nicht zumutbar. Auch für die Fahrtin die Stadt Bern ist eine Route über Uetligen so lange das dienliche genutzt wird.			x			Es sind diverse Massnahmen vorgesehen, in Richtung Stadt beispielsweise 4.L.9 und 4.L.12.
Privatperson		Ortschaften-Meikirch: Ich befahre diesen Abschnitt täglich mit dem Fahrrad (Arbeitsweg). Die aktuelle Situation kann als gefährlich eingestuft werden. Die Fahrzeuge Überholen mit geringem seitlichen Abstand und teils riskant (Gegenverkehr).Es besteht Handlungsbedarf.		x			
Privatperson	Im diesen Abschnitt wäre ein abgetrennter Fahrradstreifen von der Kantonsstrasse trotz tiefen Verkehrszahlen angebracht. (Geschwindigkeit, Beleuchtung). Die Schüler benutzen momentan den Weg via Weissenstein, weil die Kantonsstrasse zu gefährlich ist. Der Abzweiger nach Ortschaften nach Weissenstein müsste ebenfalls fahrradtauglicher gemacht werden (Abschnitt Süd).	Im diesen Abschnitt wäre ein abgetrennter Fahrradstreifen von der Kantonsstrasse trotz tiefen Verkehrszahlen angebracht. (Geschwindigkeit, Beleuchtung).		x			In der Studie wurde versucht wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurde auch kein Vollausbau auf dem Abschnitt zwischen Meikirch und der Abzw. Weissenstein empfohlen. Weshalb die Verbindung über den Weissenstein weiterhin für den Schülerverkehr eine Wichtigkeit behält. Die Abzweigung nach Weissenstein ist Teil der Massnahme 4.L.2.
Privatperson	Die Variante über Weissenstein, finde ich für den Schulveloverkehr völlig in Ordnung. Einzig die Überquerung oben am Stutz Richtung Weissenstein ist gefährlich. Für E-Bikes wäre eine direktere Linienführung entlang der Hauptstrasse attraktiver. die Strasse über Weissenstein		Mich würde die Fortführung von Ortschaften Richtung Halenbrücke auch sehr interessieren. Oder respektive umgekehrt von der Halenbrücke bis Ortschaften. Da gibt es oft gefährliche Überholmanöver.	x			<p>- Linienführung Weissenstein: Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschaften deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen. In der Studie wurde jedoch versucht wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurde auch kein Vollausbau auf dem Abschnitt zwischen Meikirch und der Abzw. Weissenstein empfohlen. Weshalb die Verbindung über den Weissenstein weiterhin für den Schülerverkehr eine Wichtigkeit behält.</p> <p>Die Abzweigung nach Weissenstein ist Teil der Massnahme 4.L.2</p> <p>- Linienführung Ortschaften-Halenbrücke: Der Handlungsdruck wird anerkannt. Mit Massnahme 4.L.9 ist für die</p>

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
							Strecke Ortschaften-Halenbrücke ebenfalls Handlungsbedarf festgehalten.
Privatperson	Es darf möglichst keine Fruchtfolgefläche brauchen. Die Linienführung Meikirch - Üttligen ist zu bevorzugen. Die Variante über den Weissenstein genügt.			x			Linienführung Weissenstein: Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschaften deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen. In der Studie wurde versucht wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurde auch kein Vollausbau auf dem Abschnitt zwischen Meikirch und der Abzw. Weissenstein empfohlen.
Privatperson	Ich selbst fahre regelmässig die Strecke von Meikirch Richtung Ortschaften in Richtung Bern und bin der Überzeugung, dass auf diesem Abschnitt genügend Optionen bestehen, dem schnellen Verkehr "aus dem Weg" zu gehen. Dass für dieses Projekt Landwirtschaftsland geopfert werden soll, verstehe ich überhaupt nicht! Kleiner Exkurs: In Zeiten, in denen Lebensmittel in der Schweiz im Überfluss vorhanden sind und je nach Bedarf aus armen Regionen der Welt einfach Güter importiert werden können, um die hiesige Versorgung zu sichern, ist es klar, dass der Fokus auf anderen Anliegen liegt. Kommt es jedoch so weit, dass es wichtig ist, wenn die Schweiz ihre Lebensmittel selbst herstellen muss, finde ich es müssig, um optimierte Velorouten zu diskutieren!			x			Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Es wurde versucht Kompromiss zwischen Landverbrauch und Investitionen in den Strassenbau und velofreundlicher Streckenführung zu machen. Aus diesem Grund wurde auch kein Vollausbau auf dem Abschnitt zwischen Meikirch und der Abzw. Weissenstein empfohlen. Weshalb die Verbindung über den Weissenstein weiterhin für den Schülerverkehr eine Wichtigkeit behält.
Privatperson	Aus meiner Sicht ist es nicht unbedingt nötig, dass die Linienführung neben der Strasse oder in Sichtweite der Strasse ist; die Entfernung von Meikirch nach Ortschaften sollte aber nicht wesentlich länger sein.			x			
Privatperson		Die Velosicherheit ist im ganzen Gebiet höchst problematisch und muss mit einem aufwändigen, umfangreichen Konzept (s. Beispiele Münsingen/Worb / Köniz) angegangen werden. Die Unterteilung in drei Abschnitte macht keinen Sinn.		x			Die Abschnitte beziehen sich auf die offene Linienführung. Massnahmen werden für den gesamten Korridor aufgezeigt.
Privatperson		Massnahme sinnvoll. Der Autoverkehr ist dort sehr hoch und die Autos fahren teilweise auch schneller als die erlaubten 60/80. Daher ist eine separate Spur für Velos wichtig.		x			
Privatperson	Es wäre schön/ideal, würde der Radweg ohne Umwege und parallel zur Strasse verlaufen, was rein in Anbetracht des Platzes in meinen Augen auch kein Problem darstellen sollte.	Über die Massnahme freue ich mich extrem, als ausschliesslicher Fahrrad- und ÖV-Benutzer bin ich klar der Ansicht, dass eine sicherere Möglichkeit, mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, gerade bei hohen Geschwindigkeiten der Autos, dringend nötig ist.		x			Dies wird zur Kenntnis genommen - entspricht der empfohlenen Variante.
Privatperson	Unbedingt direkte Linienführung realisieren (nicht via Weissenstein). Grächwil auch einbeziehen!			x			Die Strecke Meikirch-Grächwil wird als fehlende Querverbindung ausgewiesen.
Privatperson	Variante über den Weiler Weissenstein wäre sehr gut möglich (evtl. kleine Massnahmen auf dieser Strecke auch nötig) - schlechte Sicht in starken Kurven. Gefährliche Kreuzung (Rechtsvortritt bei Einmündung Strasse von Üttligen her)			x			Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschaften deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen. In der Studie wurde versucht wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurde auch kein Vollausbau auf dem Abschnitt zwischen Meikirch und der Abzw. Weissenstein empfohlen. Weshalb die

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
							Verbindung über den Weissenstein weiterhin für den Schülerverkehr eine Wichtigkeit behält.
Privatperson	Die Linienführung über die Kantonsstrasse wird in der Studie wegen der Direktheit favorisiert, benötigt aber einige relativ teure Massnahmen. Die weniger direkte Variante scheint mir aber kaum weniger attraktiv und ist schneller realisierbar. Sie liesse sich zudem mit einer Verzweigung im Weiler Weissenstein nach Uettligen verlängern. Die direkte Variante Meikirch - Uettligen würde damit wegfallen, ist diese Strasse doch relativ schmal, aber deutlich mehr befahren, als die Route über Weissenstein.	Sollte doch die Variante Kantonsstrasse Meikirch - Ortschaften bevorzugt werden, müssten unbedingt die in der Studie vorgeschlagenen Massnahmen umgesetzt werden. Dies gilt auch für die Massnahmen innerorts von Ortschaften bis zur Abzweigung Weissenstein.		x			Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschaften deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen.
Privatperson	Wir sind Eigentümer an der Bernstrasse in Ortschaften und leiden bereits sehr unter der gefährlichen Situation bezüglich der Kantonsstrasse, d.h. kein Trottoir, kein Fussgängerstreifen, hohe Geschwindigkeit (weit über 60 km/h). Es muss sich unbedingt etwas verbessern. Aufgrund der Platzverhältnisse ist die einzige und auch sinnvolle Lösung eine Temporeduktion, die Aufhebung des Mittelstreifens, eine Fussgängerstreifen und Velostreifen. Es gibt hier sechs Kinder, unzählige Alpaka-Spaziergänger, und Menschen allen Alters, die mit ihren Pferden die Strasse überqueren müssen - ein Wunder ist noch nichts Schlimmes passiert. Ergo, müsste ein Radweg bis zum gewohnten Gebiet spurgetrennt von der Fahrspur des motorisierten Individualverkehrs geplant werden und dann für den Abschnitt Ausserortschwaben in einen Velostreifen umgewandelt werden. Eine Abgabe von Land ist für uns nicht möglich, sonst können wir gar nicht mehr parkieren...	Siehe oben Temporeduktion Fussgängerstreifen Velostreifen Aufhebung es Mittelstreifens in Ausserortschwaben		x			Mit der Massnahme 4.L.9 sind Verbesserungen in diesem Abschnitt geplant. Die genaue Ausgestaltung der Lösungen (auch für den Bereich Ortschaften) ist im Rahmen des nächsten Projektierungsschrittes zu untersuchen. Dabei ist den lokalen Situationen (Fussgänger, Alpakas) Rechnung zu tragen. Ergänzende Massnahmen (Reduktion der Geschwindigkeit) zur Verbesserung der Sicherheit für alle sind denkbar.
Privatperson	Für die SchülerInnen aus Ortschaften müsste ein Veloweg zwischen Ortschaften und Weissenstein entstehen. Die SchülerInnen fahren nicht über Uettligen nach Meikirch in die Schule.			x			Für die Meikirchstrasse wurden Massnahmen festgehalten. Massnahmen neben der Alltagsveloroute auf dem kommunalen Strassennetz beispielsweise für Schulwege liegen in der Kompetenz der Gemeinden.
Privatperson	Die Führung über Weissenstein ist nur eine halbe Sache! Falls man von Meikirch Richtung Kirchlin-dach-Zollkofen fahren will muss die Strecke zwischen Meikirch und Aetzkofen-Abzweigung entschärft werden.	Das oben erwähnte Ziel kann nur über einen separaten Velostreifen erreicht werden.		x			Dies wird zur Kenntnis genommen - entspricht der empfohlenen Variante.
Privatperson	Dieser Abschnitt ist der gefährlichste für Velofahrer und MIV, Hier sollten Verbreiterungen und/oder alternative Linienführung umgesetzt werden.	Dieser Abschnitt ist der gefährlichste für Velofahrer und MIV, Hier sollten Verbreiterungen und/oder alternative Linienführung umgesetzt werden.	Die Strecke ist an mehreren Orten unübersichtlich und deshalb sehr gefährlich.	x			
Privatperson		Im Bereich der Station Meikirch, Aetzkofen unbedingt eine Temporeduktion auf 60 einrichten und einen Fussgängerstreifen erstellen. Damit könnten Velofahrer, die auf die Route über Meikirch-Weissenstein-Aetzkofen-Jetzkofen-Ortschaften ausweichen, die Hauptstrasse sicherer überqueren.			x		Mögliche Sofortmassnahmen an der Abzweigung Aetzkofen sind zu prüfen (Ergänzung Massnahmenblatt 4.L.2).
Privatperson		Eine separate Veloweg sollte realisiert werden. Die heutige Nutzung der Strasse ist gefährlich da die Unterschiede zwischen Velo- und Autoverkehr viel zu gross ist. Dazu kommt das es auf diesen		x			In der Studie wurde versucht aus Verhältnismässigkeitsüberlegungen wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurden in diesem Abschnitt vor allem Verbesserungen in der Steigung empfohlen (grössere

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Strecke viele unübersichtliche Kurven gibt und das passieren eindeutig erschwert. Ein Velofahrer hat dort kein Change zu überleben wenn ein Unfall passiert.					Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem MIV und den Velos).
Privatperson	Die gefährliche Strecke durch den Wald wird mit dieser Linienführung vermieden. Wunsch: auf der Strasse Richtung Bern: Velostreifen wäre sinnvoll			x			Die empfohlenen Massnahmen sehen Velostreifen in Richtung Meikirch vor.
Privatperson	Als Eigentümer von Kulturland, Wohngebäuden und von einem Landwirtschaftsbetrieb bin ich direkt betroffen in den Örtlichkeiten Ausserortschwaben. In diesem Ort Ausserortschwaben ist es absolut unmöglich, auf der Gemeindefläche der Gemeinde Kirchlindach irgendeine bauliche Massnahme zu tätigen.	Bei diesen Örtlichkeiten Ausserortschwaben ist es unmöglich, die jetzige Kantonsstrasse zu verbreitern. Was sehr wohl möglich wäre und dem gesamten Verkehr und allen Verkehrsteilnehmern Sicherheit bringen würde, wäre eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 50ig, die Entfernung vom Mittelstreifen und das anbringen/ aufmalen von gestrichelten Fahrradspuren.	Als Eigentümer von möglichen betroffenen Landparzellen und Gebäudeteilen werden wir niemals bauliche Massnahmen unterstützen auf unseren Landflächen innerhalb der Gemeinde Kirchlindach. Dies insbesondere auch deshalb, weil wir nebst all unseren Bewegungen mit Motorfahrzeugen auch sehr sehr viele Fussgänger, Reiter und Alpaka-Wanderer haben. Eine Verbreiterung der Strasse wäre für uns und unsere Tätigkeiten absolut fatal.	x			Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr übergeordnet zu klären und zu optimieren. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Die genaue Ausgestaltung der Lösungen ist im Rahmen des nächsten Projektierungsschrittes zu untersuchen. Dabei ist den lokalen Gegebenheiten (Fussgänger, Alpakas) Rechnung zu tragen. Ergänzende Massnahmen (Reduktion der Geschwindigkeit) sind zur Verbesserung der Sicherheit für alle denkbar.
Privatperson	Die Linienführung sollte wie geplant der Hauptstrasse entlang führen ansonsten sehe ich keine Verbesserung. (die Schüler aus Ortschaften benutzen heute schon den Weg mit dem Velo über Weissenstein)			x			Dies wird zur Kenntnis genommen - entspricht der empfohlenen Variante.
Privatperson	Ein Veloweg von Herrenschanen nach Ortschaften wäre wichtiger, da dort mehr Verkehr herrscht.			x			Mit Massnahmen 4.L.9 und 4.L.12 ist für diese Strecke ebenfalls Handlungsbedarf festgehalten.
Privatperson	Aus eigener Erfahrung mit dem Velo schlage ich folgende Alternativrouten vor: 1. Meikirch - Grächwil oder Unterholz (etwas länger, aber bzgl. Steigung und Verkehr viel angenehmer) - Aetzikofen - Jetzikofen - Gehracker - Ortschaften; 2. Meikirch - Unterholz - Weissenstein - Oeli - (neu zu bauende Veloverbindung, evtl. entlang Chräbsbach) - Schleipfen - Schützenrain - Ortschaften --> denn von Ortschaften auf der Meikirchstrasse kommend, ist das Abzweigen bei Punkt 628 nach Weissenstein v.a. bei Nacht recht gefährlich, da die Autos hier noch sehr schnell fahren (ausserorts wären sie langsamer und die Beleuchtung ist besser)	Deutlich gesteigert würden die Velostrecken und eine Beleuchtung (evtl. mit Bewegungsmeldern steuern zum Stromsparen); Helfen würden evtl. auch (restriktivere) Kontrollen der Fahrgeschwindigkeit der Autos sowie der Fahrtauglichkeit der Autofahrenden (Alkoholkontrollen)		x			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternative Linienführung Grächwil: Aus regionaler Sicht wird der Veloalltagsverkehr mit einer möglichst unterbrechsfreien, direkten und attraktiven Linienführung gefördert. Variante über Grächwil zu wenig direkt für Alltagsverkehr.</li> <li>- Variante Weissenstein: Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschaften deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen. In der Studie wurde jedoch versucht wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurde auch kein Vollausbau auf dem Abschnitt zwischen Meikirch und der Abzw. Weissenstein empfohlen. Weshalb die Verbindung über den Weissenstein weiterhin für den Schülerverkehr eine Wichtigkeit behält.</li> <li>- Die Abzweigung nach Weissenstein ist Teil der Massnahme 4.L.2.</li> <li>- Weiterführung entlang Chräbsbach aufgrund des Schutzes des Gewässerraums (GschG) nicht möglich (zumindest nicht mit für Veloverkehr attraktivem Belag)</li> </ul>
Privatperson	Wir wohnen selber im Weiler Weissenstein und ich würde die Velolinienführung durch den Weissenstein anstreben. Es ist ein optimaler Veloweg (praktisch kein Verkehr, alles geterrt) bis er wieder in der viel befahrenen Hauptstrasse Ortseingangs Meikirch einmündet, diese Strecke hat sich auch für Schüler:innen bewährt. Allerdings braucht es unbedingt Verkehrsberuhigungen auf der Hauptstrasse Eingangs Meikirch (Schule, enorm viel Verkehr, zu viel Tempo, da 50er-Zone zu spät beginnt)	Kurzfristige Lösung über den Weissenstein ist die beste Lösung. Ich rate dringend ab mit einer Velolinienführung an der Hauptstrasse zwischen Ortschaften und Meikirch, da viel zu viel Verkehr und Geschwindigkeit, zudem zu Anspruchsvoll für Kinder. Viele Unfälle im Waldstück oberhalb Weissenstein, da schlecht belichtet und unübersichtlich.		x			Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschaften deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen. Die Verbindung über den Weissenstein behält weiterhin für den Schülerverkehr eine Wichtigkeit. Die Einfahrt Meikirch ist Teil der Ortsdurchfahrtsanierung des Kantons und es sind entsprechende Massnahmen vorgesehen.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson	Getrennte Linienführung notwendig, keine alternative Routen! Auch der Langsamverkehr möchte direkt ans Ziel kommen!			x			
Privatperson	Über Weissenstein			x			Aus regionaler Sicht wird der Veloalltagsverkehr mit einer möglichst unterbruchsfreien, direkten und attraktiven Linienführung gefördert. Die Linienführung über den Weissenstein ist deutlich weniger direkt als die Führung entlang der Kantonsstrasse und bedingt durch seine Linienführung häufige Richtungswechsel sowie ein Linksabbiegen im Ausserortsbereich. Es wird daher an der Empfehlung entlang der Kantonsstrasse festgehalten.
Privatperson	wir fahren regelmässig durch Weissenstein um die Hauptstrasse zu meiden. Nun wurde aber in Weissenstein viel gebaut, der motorisierte Verkehr nimmt zu und es ist auch vermehrt mit spielenden Kindern zu rechnen. Es geht um "Chrümp u Böge", zum Teil ziemlich unübersichtlich. Es scheint mir eine Notlösung, aber keine wirkliche zukunftsträchtige Variante. Also lieber direkt und sicher an oder auf der Kantonsstrasse, merci.			x			Dies wird zur Kenntnis genommen - entspricht der empfohlenen Variante.
Privatperson	Ausbau eines Veloradweges durch Meikirch bis zur Abzweigung nach Weissenstein. Streckenführung über Weissenstein bis zur Ausfahrt Weissenstein /Einfahrt Ortschaften. Für die sichere Überquerung der Kantonsstrasse eine Ampelschaltung. Ausbau des bestehenden Rad/Veloweges bis zum Schulhaus.			x			Die Linienführung entlang der Kantonsstrasse ist zwischen Meikirch und Ortschaften deutlich direkter als die Führung über Weissenstein und daher als Bestvariante vorgeschlagen.
Privatperson		Ausbau der Kantonsstrasse oder klare gelbe Markierung für den Velostreifen. Auf diesem Abschnitt hat der Motorverkehr stark zugenommen (Autos fahren in Schüpfen ab der Autobahn um das Grauholz zu umfahren und gelangen via Grächwil, Ortschaften zur Halenbrücke). Deshalb ist die aktuelle Situation für den Veloverkehr unerträglich. Diesen Abschnitt unbedingt verbessern. Besten Dank.		x			
Privatperson		Ausbau der Infrastruktur für Velofahrer auf diesem Abschnitt schon lange notwendig. Super Sache, kommt dies nun voran!		x			
Privatperson	Die geplante Linienführung entlang der Kantonsstrasse endet von Norden her nach dem Weiler Weissenstein. Ab hier muss die Linienführung entlang der Kantonsstrasse bis zur Halenbrücke weitergeführt werden! Auf diesem Abschnitt ist die Straße sehr schmal (z.B Höhe Hostalensiedlung) und es herrscht reger Postautoverkehr.	Separater Veloweg oder mindestens Velospur ab Abzweigung Weissenstein bis Hafenbecken!		x			Mit Massnahmen 4.L.9 und 4.L.12 ist für diese Strecke ebenfalls Handlungsbedarf festgehalten.
Privatperson	Wenn möglich direkte Linienführung, aber abgetrennt vom Autoverkehr			x			In der Studie wurde versucht aus Verhältnismässigkeitsüberlegungen wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Aus diesem Grund wurden in diesem Abschnitt vor allem Verbesserungen in der Steigung empfohlen (grössere Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem MIV und den Velos).

## 4.3 Abschnitt Ortschaften – Halenbrücke

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Kirchlindach	Der Aufstieg Halenbrücke – Herrenschwanden – Kreisel «in der Hand» - Ortschaften ist mit dem hohen und weiter zunehmenden Verkehrsaufkommen für den Velo-Alltagsverkehr hoch problematisch. Alternativen zur vorgeschlagenen Linienführung und Massnahmen sieht die Gemeinde Kirchlindach nicht. Aufgrund des Bedarfs an Kulturland bzw. Fruchtfolgefläche sind jetzt, bei der Auswertung der Mitwirkung, allfällige Vorschläge zur Minimierung des Landbedarfs, sorgfältig zu prüfen. Zudem begrüssen wir die Planung von Massnahmen im Bereich 4.L.12, um die Ortsdurchfahrt Herrenschwanden zu entschärfen.	Abschnitt Ortschaften – Herrenschwanden – Halenbrücke: Die Gemeinde Kirchlindach unterstützt die vorgeschlagenen Massnahmen für den Abschnitt 4.L.1 (Radweg entlang der Kantonsstrasse) und 4.L.12 (Umgestaltung Kantonsstrasse und Radstreifen).		x			
Landwirtschaft Bern-Mittelland	Insbesondere bezüglich separatem Weg mit Gegenverkehr auf der Strecke Herrenschwanden-Ortschaften: Es ist auf einen zusätzlichen separaten Weg für den Veloverkehr zu verzichten. Dieser Ausbau verbraucht zu viel Landwirtschaftliche Nutzfläche.					x	Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Mit der vorliegenden Studie wurde versucht, ein Kompromiss zwischen Landverbrauch und Investitionen in den Strassenbau und velofreundlicher Streckenführung zu machen.
SP Meikirch	Aus unserer Sicht fehlt der Abschnitt Ortschaften-Halenbrücke, deshalb nehmen wir auch dazu Stellung. Es kann nicht sein, dass Einwohner:innen aus Ortschaften via Uetligen auf Bern velofahren sollen, deshalb sollte gleichzeitig die Variante Ortschaften-Halenbrücke weiterverfolgt werden.	Wir finden es richtig, dass auf die Varianten Einbahnverkehr, Lichtsignale und Velo-Lift verzichtet wird und unserer Meinung nach, sollte das Geld besser in Velowege investiert werden. Bei der Umsetzung der Massnahmen sind die kantonalen Standards unbedingt einzuhalten, anstatt eine reduzierte Lösung aus Kostengründen zu wählen. Die vorgeschlagenen punktuellen Optimierungen sind unterstützenswert. Zum Ast Halenbrücke-Ortschaften: Die Anordnung eines Veloweges ist im Bereich Ortschaften-Herrenschwanden zwingend und Herrenschwanden-Halenbrücke wünschenswert.		x			- Die Gliederung der Mitwirkungsfragen bezogen sich auf die Abschnitte, bei welchen die Linienführung untersucht wurde. Die Gliederung wird für nächste Mitwirkungen geprüft. - Bernstrasse Ortschaften-Herrenschwanden-Halenbrücke ist auch Hauptverbindung und es ist Handlungsbedarf ausgewiesen (Massnahmen 4.L.9 und 4.L.12).
Verein Freie Lindacher	Die Linienführung nach Meikirch ist nach der Halenbrücke rechts über die Bernstrasse Herrenschwanden, Ortschaften Meikirch entlang der Kantonsstrasse zu führen. Gerade z. B. E-Bikes werden im Alltag die schnellste Route nehmen. Diese Strecke ist im Sachplan des Kantons und im Velonetzplan der Region enthalten und unbestritten. Leider ist die Fragestellung in der Umfrage unvollständig. Der Abschnitt Ortschaften-Herrenschwanden-Halenbrücke fehlt in der Umfrage komplett, obwohl diese Strecke bekannt, im Sachplan des Kantons sowie im Velonetzplan der Region enthalten und unbestritten ist. Wir erwarten einen Nachtrag der Strecke Ortschaften-Halenbrücke ebenfalls als Linie in der Auswertung der Umfrage und deren weiteren Bearbeitung als zu den verbindlichen Linien zählend. Zudem werden wir in der Umfrage den Abschnitt dennoch behandeln und Stellungnahme dazu geben. Aus unserer Sicht ist nämlich genau der "vergessene" Abschnitt (die Ortsdurchfahrt Herrenschwanden sowie die Strecke ab	Auf der Strecke Halenbrücke bis Ortschaften sollte der Kanton so rasch als möglich und wie in den Studien vorgeschlagen, einfache und pragmatische Verbesserungen für den Langsamverkehr machen: Einfacher, landschonender Ausbau ausserorts mit Velostreifen jeweils bergwärts. Eine sehr konsequente Ausbaumöglichkeit, welche den Normen entsprechen würde, wäre der Bau eines Tunnel für den MIV bergwärts bis nach der Ortsdurchfahrt Herrenschwanden oder gar bis Ausserortschwaben (Kreisel "in der Hand"). Das mag als eine utopische Variante angesehen werden, könnte aber an dieser Stelle sogar verhältnismässig sein. Landerwerb und teilweise sogar Rückbauten von Häusern in der Ortsdurchfahrt Herrenschwanden gingen ebenfalls stark ins Portemonnaie. Mit einem Tunnel für den MIV wäre eine normgerechte Ausführung für Velos und ÖV in Herrenschwanden möglich. Der Einstieg in einen Autotunnel könnte gerade im Kreisel bei der Halenbrücke bei der grossen Stützmauer der ehemaligen Gartenwirtschaft ausgeführt werden. Wir	Leider fehlt in der Umfrage der Einstieg in die Velostrecke von der Halenbrücke bis Meikirch, nämlich der Abschnitt Halenbrücke bis Ortschaften. Wir beantragen diese fehlende Strecke als Linie in Ihre Auswertung aufzunehmen und in der kommenden Bearbeitung ebenfalls als Linie auszuweisen.  Nicht ganz zur Frage Halenbrücke-Uetligen/Ortschaften Meikirch passend hier unsere weiteren Bemerkungen: Der Korridor 4 (siehe auch Plan im Bericht Abbildung 6) beinhaltet auch die Strecke von Bern her kommend nach der Halenbrücke rechts also Halenbrücke, Ortsdurchfahrt Herrenschwanden, auf die Herrenschwandenhöhe über den Kreisel in der Hand bis Ortschaften. Leider fehlen in dieser Umfrage Fragestellungen dazu. Wir nehmen an, dass dies schlicht vergessen ging. Wir geben unsere Eingabe dazu hier in den betreffenden Abschnitten und hier in den Bemerkungen ein.	x			- Die Gliederung der Mitwirkungsfragen bezogen sich auf die Abschnitte, bei welchen die Linienführung untersucht wurde. Die Gliederung wird für nächste Mitwirkungen geprüft. Im Rahmen des vorliegenden Mitwirkungsbericht wird der Abschnitt wie vorgeschlagen separat behandelt. - Abschnitt Ortschaften-Halenbrücke: Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurde die Massnahme erfasst und priorisiert. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen. Verschiedene Massnahmen wurden im Rahmen der Planungsstudie untersucht. Mit den Massnahmen 4.L.9 - 12 wird der Handlungsbedarf entlang der Kantonsstrasse aufgezeigt. Die genaue Ausgestaltung der Massnahmen sowie Ergänzungen (zB. Temporeduktionen) sind im nächsten Projektierungsschritt zu prüfen.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	<p>Ortsausgang Herrenschwanden bis zum Kreisel "in der Hand" (Ausserortschwaben) derjenige mit dem dringendsten Sanierungsbedarf - insbesondere die unübersichtliche und enge Situation rund um die Herrenschwandenhöhe im Tempo 80 Bereich. Die Koexistenz von Langsamverkehr, MIV und ÖV sollte mit pragmatischen Lösungen neu angegangen werden.</p>	<p>anerkennen, dass die Platzverhältnisse hier sehr knapp sind. Trotzdem sollten bergwärts umgehend Verbesserungen für den Langsamverkehr realisiert werden. Wir geben zu bedenken, dass dieser Abschnitt zusammen mit dem Abschnitt Halenbrücke - Thalmatt zum meist frequentierten Teil im Korridor 4 gehört. Auch ohne teure Baumassnahmen wären erste Verbesserungen möglich und umzusetzen (Entfernen Mittellinie auf der Strasse, optisches Ausscheiden einer Velospur bergwärts, Temporeduktionen punktuell in den engsten Passagen). Weitere Massnahmen wären konsequente Priorisierung Velos und punktuelle Priorisierung ÖV durch Lichtsignalanlagen.</p> <p>- Abschnitt Ortsausfahrt Herrenschwanden bis Kreisel Hand: Hier ist ein Velostreifen jeweils bergwärts anzubringen. Auch ist die Geschwindigkeitsbegrenzung für den MIV zu überdenken. Es gibt im Umkreis sehr viele Kantonsstrassen welche deutlich weniger gefährlich sind und mit Geschwindigkeit 60 statt 80 km/h ausgestattet sind. Wir wünschen, dass an der Bernstrasse Massnahmen realisiert werden, auch wenn diese nicht immer vollständig den heutigen Normen entsprechen. Die Normen dürfen nach unserem Dafürhalten nicht dazu verwendet werden, dass letztendlich an den wichtigsten Linien nichts gemacht wird und andererseits auf weniger wichtigen Linien auf der grünen Wiese gebaut wird. Eine Möglichkeit welche den normgerechten Ausbau der Linie Halenbrücke Bernstrasse Ortschaften betrifft, möchten wir noch ins Spiel bringen: Statt die Velos in einen Tunnel zu verstecken könnte mit einer Tunnelbohrmaschine bergwärts ein Tunnel für den MIV erstellt werden mit Einstieg in den Berg gerade beim Kreisel Herrenschwanden direkt bei der grossen Wand des alten Restaurants und mit Ende des Tunnels bei der Ortsausfahrt Herrenschwanden auf der Bernstrasse (oder sogar beim Kreisel in der Hand). Mit einer solchen, sicher sehr teuren Variante könnten in Zukunft sämtliche in der Studie vorgebrachten Ansprüche befriedigt werden; kein Ausbremsen des MIV, normgerechte sichere Velowege, keine Behinderung des ÖV. Es scheint uns wichtig noch anzufügen, dass eine solche Tunnellösung auf Grund des Nadelör Halenbrücke für die Linie Halenbrücke Thalmatt Uetligen keine Verbesserung bringt und deshalb nicht dazu taugt, die dringend nötigen und realisierbaren Arbeiten auf diesem Abschnitt weiter hinauszuschieben.</p>	<p>Dass in der Umfrage die eigentlich am stärksten frequentierte Linie Halenbrücke nach Ortschaften fehlt, darauf haben wir an anderer Stelle bereits hingewiesen. Auf der Strecke Halenbrücke-Ortschaften- welche im Sachplan des Kantons und im Velonetzplan der Region enthalten ist - müssen zeitnah einfache Verbesserungen vorgenommen werden, wie z.B. einen aufgemalten Velostreifen bergwärts und das Entfernen der Mittellinie um Platz für den Velostreifen zu schaffen. Für die Bernstrasse haben wir auch eine vom Verkehr her Best-Variante eingebracht, mit einem Tunnel von Halenbrücke bis zur Ortsgrenze Herrenschwanden auf der Bernstrasse. Sollte diese aus heutiger Sicht utopische Variante realisiert werden, so ist diese dennoch keine Verbesserung für die Erschliessung von Thalmatt und Uetligen. Da der Kanton die Massnahmen Halenbrücke Ortschaften auch ausserhalb dieser Umfrage zur Linienführung der RVK ausführen kann, steht dies auch nicht in Konkurrenz zu den Verbesserungen der Linie Halenbrücke Uetligen. Die Massnahmen auf dem Abschnitt Uetligen Halenbrücke sind darum in jedem Fall und Prioritär durch die Region anzugehen.</p>				
Privatperson		<p>In 1. Priorität zu verbessern ist die Situation auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Ortsausgang Herrenschwanden und dem Kreisel "in der Hand" (Landeskoordinaten 2'597'941 / 1'203'898), insbesondere die gefährliche Kuppe bei Landeskoordinaten 2'598'241/1'203'513. Nötig ist ein</p>	<p>In 1. Priorität zu verbessern ist die Situation auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Ortsausgang Herrenschwanden und dem Kreisel "in der Hand" (Landeskoordinaten 2'597'941 / 1'203'898), insbesondere die gefährliche Kuppe bei Landeskoordinaten 2'598'241/1'203'513. Nötig ist ein</p>	x			<p>- Massnahme 4.L.9 enthält einen separaten Radweg entlang der Kantonsstrasse für diesen Abschnitt. Eine zusätzliche Temporeduktion auf der Strasse ist nicht angezeigt.</p> <p>- Priorisierung: Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurden die Massnahmen teilweise erfasst und priorisiert.</p>

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		separater, d.h. von der Strasse abgetrennter Veloweg und eine Temporeduktion auf 60 km/h (statt 80 km/h).	separater, d.h. von der Strasse abgetrennter Veloweg und eine Temporeduktion auf 60 km/h (statt 80 km/h).				Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen.
Privatperson		Hauptstr.herrenschwanden ortschwaben ist engvelostreifen		x			Massnahme 4.L.9 enthält einen separaten Radweg entlang der Kantonsstrasse für diesen Abschnitt.
Privatperson	In 1. Priorität zu verbessern ist die Situation auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Ortsausgang Herrenschwanden und dem Kreisel "in der Hand" (Landeskoordinaten 2'597'941 / 1'203'898), insbesondere die gefährliche Kuppe bei Landeskoordinaten 2'598'241/1'203'513. Nötig ist ein separater, d.h. von der Strasse abgetrennter Veloweg und eine Temporeduktion auf 60 km/h (statt 80 km/h).	In 1. Priorität zu verbessern ist die Situation auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Ortsausgang Herrenschwanden und dem Kreisel "in der Hand" (Landeskoordinaten 2'597'941 / 1'203'898), insbesondere die gefährliche Kuppe bei Landeskoordinaten 2'598'241/1'203'513. Nötig ist ein separater, d.h. von der Strasse abgetrennter Veloweg und eine Temporeduktion auf 60 km/h (statt 80 km/h).	In 1. Priorität zu verbessern ist die Situation auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Ortsausgang Herrenschwanden und dem Kreisel "in der Hand" (Landeskoordinaten 2'597'941 / 1'203'898), insbesondere die gefährliche Kuppe bei Landeskoordinaten 2'598'241/1'203'513. Nötig ist ein separater, d.h. von der Strasse abgetrennter Veloweg und eine Temporeduktion auf 60 km/h (statt 80 km/h).	x			- Massnahme 4.L.9 enthält einen separaten Radweg entlang der Kantonsstrasse für diesen Abschnitt. Eine zusätzliche Temporeduktion auf der Strasse ist nicht angezeigt. - Priorisierung: Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurden die Massnahmen teilweise erfasst und priorisiert. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen.
Privatperson		In 1. Priorität zu verbessern ist die Situation auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Ortsausgang Herrenschwanden und dem Kreisel "in der Hand" (Landeskoordinaten 2'597'941 / 1'203'898), insbesondere die gefährliche Kuppe bei Landeskoordinaten 2'598'241/1'203'513. Nötig ist ein separater, d.h. von der Strasse abgetrennter Veloweg und eine Temporeduktion auf 60 km/h (statt 80 km/h).	In 1. Priorität zu verbessern ist die Situation auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Ortsausgang Herrenschwanden und dem Kreisel "in der Hand" (Landeskoordinaten 2'597'941 / 1'203'898), insbesondere die gefährliche Kuppe bei Landeskoordinaten 2'598'241/1'203'513. Nötig ist ein separater, d.h. von der Strasse abgetrennter Veloweg und eine Temporeduktion auf 60 km/h (statt 80 km/h).	x			- Massnahme 4.L.9 enthält einen separaten Radweg entlang der Kantonsstrasse für diesen Abschnitt. Eine zusätzliche Temporeduktion auf der Strasse ist nicht angezeigt. - Priorisierung: Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurden die Massnahmen teilweise erfasst und priorisiert. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen.
Privatperson			Auch bei der gefährlichen Strecke von der Halenbrücke nach Ortschaften sollte unbedingt gehandelt werden	x			Bernstrasse Ortschaften-Herrenschwanden-Halenbrücke ist auch Hauptverbindung und es ist Handlungsbedarf ausgewiesen (Massnahmen 4.L.9 und 4.L.12).
Privatperson		Bemerkung zu 4.L.9: Herrenschwanden - Ortschaften: - die Variante eines separaten Velowegs entlang der Kantonsstrasse ist unbedingt zu favorisieren, im Bewusstsein, dass der Landverbrauch vergleichsweise hoch ist. Begründung: das Gefahrenpotential für Velofahrer:innen ist sehr hoch; die Strasse ist schmal, unübersichtlich (Kuppe) und enthält in beide Richtungen Steigungen, welche die Velofahrer:innen stark verlangsamen und für den ÖV und MIV zum lästigen Verkehrshindernis machen. Ich erlebe sowohl als Velo- als auch als Autofahrer regelmässig brenzlige Situationen auf diesem Abschnitt		x			
Privatperson	Im Fragebogen fehlt leider die Möglichkeit, auch zum Abschnitt Ortschaften - Herrenschwanden - Halenbrücke eine Rückmeldung zu geben. Abschnitt Ortschaften - Herrenschwanden - Halenbrücke Für diesen Abschnitt gibt es keine Alternativen, ausser die Linienführung entlang der Kantonsstrasse. Die Linienwahl ist deshalb richtig und so umzusetzen.	Im Fragebogen fehlt leider die Möglichkeit, auch zum Abschnitt Ortschaften - Herrenschwanden - Halenbrücke eine Rückmeldung zu geben. Abschnitt Ortschaften - Herrenschwanden - Halenbrücke Die Massnahmen sind richtig und so umzusetzen.		x			- Die Gliederung der Mitwirkungsfragen bezogen sich auf die Abschnitte, bei welchen die Linienführung untersucht wurde. Die Gliederung wird für nächste Mitwirkungen geprüft.
Privatperson			Ich wohne in Ortschaften und fahre täglich mit dem Fahrrad auf die Arbeit in Bern und wünsche mir eine Verbesserung auf der Achse Halenbrücke-Ortschaften, v.a. ab Herrenschwanden (wenigstens ein regelmässiges Mähen der Wegränder wo zeitweise auf die Strasse hängende Gräser die knappen Platzverhältnisse noch prekärer machen....). Nachzudenken wäre auch über mögliche	x			Bernstrasse Ortschaften-Herrenschwanden-Halenbrücke ist auch Hauptverbindung und es ist Handlungsbedarf ausgewiesen (Massnahmen 4.L.9 und 4.L.12).

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			Einschränkungen im Pendlerverkehr, v.a. für den Anteil, der zwecks Grauholzstauvermeidung die Autobahn in Schüpfen verlässt...				
Privatperson	Leider fehlt in der Fragenstellung der wichtigste Teil der Linie und zwar der Abschnitt Ortschwaben-Herrenschwanden-Halenbrücke (die Linie von Meikirch nach Bern hört ja nicht in Ortschwaben auf - die komplette Linienführung bis und mit Halenbrücke ist im Sachplan des Kantons und im Velonetzplan enthalten und unbestritten und wurde auch in der Studie behandelt - sogar noch das Bild am Anfang dieser Umfrage enthält den Text "Eine Verbesserung auf der Bernstrasse in Richtung Herrenschwanden ist auf jeden Fall anzustreben." Wieso denn ging dieser Abschnitt vergessen? Ist es das Ziel, die Bernstrasse zu vernachlässigen und nur die Uettligenstrasse auszubauen (in Verbindung mit der Aufnahme der neuen Linie Meikirch-Uettligen)? Dass kann und darf nicht geschehen! Auf der Bernstrasse sind m.E. deutlich mehr Velofahrende unterwegs als auf der Uettligenstrasse und daran würde auch eine neue Route nach Meikirch nicht viel ändern, weil die Velofahrende die über die Bernstrasse rauf gehen nicht nur nach Meikirch fahren, sondern viele davon auch nach Kirchlindach, Ortschwaben, Münchenbuchsee, Schüpfen, etc. Es geht mir nicht darum, dass ich eine bequeme Velopiste zu uns ins Heimenhaus möchte (ich fahre selbst kaum Velo), aber etliche meiner Mitarbeiter:innen kommen täglich von Bern mit dem Fahrrad zu uns raus und ich treffe selbst sehr viele Velofahrer auf dem Streckenabschnitt Herrenschwanden - Ausserortschwaben an (seit den E-Bikes noch deutlich mehr!).	Ich will nicht sagen, dass es keine Massnahmen im Abschnitt Meikirch-Ortschwaben braucht, aber ich habe die Studie hierzu nicht studiert und werde deshalb nicht dazu Stellung nehmen. Ich möchte aber zur vergessenen Linie Bernstrasse Halenbrücke-Herrenschwanden-Ausserortschwaben Stellung beziehen. Insbesondere der Abschnitt zwischen Ausgangs Herrenschwanden Dorf (Rest. Traube) bis und mit Kreisel in der Hand (Ausserortschwaben) empfinde ich als brandgefährlich - insb. die Kuppe rund um die Herrenschwandenhöhe (Tempo 80, kein Velostreifen, eng, unübersichtlich, ...). Hier sind dringend Massnahmen angezeigt. Ich fand die Idee, die beiden parallel verlaufenden Kantonstrassen umzunutzen, sehr spannend - z.B. mit einem Einbahnsystem oder mit je ein Ast für Langsam- und einem für Schnellverkehr... Hierbei fände ich es aber wichtig, dass der öV nicht an Attraktivität verliert. Vielleicht ist jedoch diese Idee utopisch in unserer doch noch sehr ländlichen Gemeinde. Massnahmen wie einen Lift oder einen Schräglift oder andere Dinge, in die man "umsteigen" muss und ggf. auch auf sie warten muss erachte ich als komplett untauglich. Auch in einen langen, einsamen Velotunnel möchte ich als Frau in der Dunkelheit nicht alleine hineinfahren... Für mich müssen die Velostrecken gradlinig und möglichst im Zentrum sein. Ich denke, gewisse Massnahmen wären sehr einfach umsetzbar (könnte man nicht einfach die Mittellinie weglassen und bergwärts einen Velostreifen aufmalen? könnte man nicht das Tempo auf dem Abschnitt Herrenschwanden-Ausserortschwaben auf 60 drosseln?)	Ich denke, es ist wichtig zu betonen, dass unsere Region nicht nur vom Velo Pendlerverkehr (Arbeitswege) sondern insbesondere auch am Wochenende und am Abend durch den Freizeitsverkehr (Naherholungsgebiet der Stadt Bern) stark frequentiert wird! Auch aus diesem Grund denke ich, dass die Linienführung möglichst effizient sein sollte (niemand der auf's Velo steigt will warten oder damit einen Lift besteigen...).	x			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Gliederung der Mitwirkungsfragen bezogen sich auf die Abschnitte, bei welchen die Linienführung untersucht wurde. Die Gliederung wird für nächste Mitwirkungen geprüft.</li> <li>- Abschnitt Ortschwaben-Halenbrücke: Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurde die Massnahme erfasst und priorisiert. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen.</li> <li>- In der Planungsstudie wird mit der Massnahme 4.L.9 Handlungsbedarf entlang der Kantonsstrasse aufgezeigt. Die genaue Ausgestaltung der Massnahmen sowie Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) sind im nächsten Projektierungsschritt zu prüfen.</li> </ul>
Privatperson		Grundsätzlich finde ich es wichtig und richtig die Verkehrsachse ab der Halenbrücke umzugestalten. Leider wird dies reichlich spät in Angriff genommen. Insbesondere auch die Bernstrasse zwischen Herrenschwanden Dorf und Ortschwaben ist für Velofahrende eine Zumutung und für Fussgänger regelrecht lebensbedrohend. Mein Haus steht in Ausserortschwaben unmittelbar an der Strasse. Die für den Abschnitt 4. L.9 angedachten separate Radwegführung ist über weite Strecken nachvollziehbar im Bereich der Gebäude in Ausserortschwaben aber nicht durchführbar. Bei unserem Wohnhaus zum Beispiel würde der Vorplatz wegfallen und die Nutzung wäre kaum mehr möglich. Im Bereich der Häuser ist meines Erachtens eine Mischnutzung der Verkehrsfläche ohne Mittelstreifen und deutliche Geschwindigkeitsreduktion die einzige mögliche und zielführende Massnahme.	Eine Mischnutzung der Verkehrsfläche ohne Mittelstreifen und deutliche Geschwindigkeitsreduktion ist die einzige mögliche und zielführende Massnahme. Eine Ummarkierung mit entsprechender Temporeduktion in diesem Bereich ist jetzt schon ohne weiteres machbar. Sie würde die Sicherheit aller bereits heute deutlich erhöhen. Im Bereich der Gebäude in Ausserortschwaben muss die Strasse von mehreren Kindern, Arbeitenden, Reiterinnen und Alpakaspaziergängern gequert werden ohne dass ein Fussgängerstreifen vorhanden ist, dabei gilt für die Autofahrer nicht einmal ein Tempolimit von 50kmh.	x			Die genaue Ausgestaltung der Massnahmen sowie Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) sind im nächsten Projektierungsschritt zu prüfen. Dabei ist den lokalen Gegebenheiten (Fussgänger, Alpakas) Rechnung zu tragen.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson		4.L9: Ergibt Sinn, insbesondere, da der MIV schnell fährt, der DTV hoch ist und die Sichtverhältnisse z.T. schlecht sind. 4.L12: Der Bedarf ist gegeben. Unklar im Querprofil: soll das Trottoir auf die andere Strassenseite verschoben werden?		x	x		- 4.L.9: Wird zur Kenntnis genommen.  - 4.L.12: Das Querprofil hat einen Fehler und wird angepasst. Das Trottoir soll auf der Seite bestehen bleiben.
Privatperson	Für die Anwohner von Ortschaften macht einen Umweg über Uetligen für in die Stadt Bern keinen Sinn			x			Bernstrasse Ortschaften-Herrenschwanden-Halenbrücke ist auch Hauptverbindung und es ist Handlungsbedarf ausgewiesen (Massnahmen 4.L.9 und 4.L.12).
Privatperson		Der Korridor um fasst auch die Bernstrasse. Hier sollte es auch einen genügend breiten Veloweg geben. Zudem wäre eine Verkehrsberuhigung auf 40 km/Std. angebracht und hilfreich, dies auch im Hinblick mit der Ausfahrt der Tiefgarage des neuen Wohnkomplexes an der Bernstrasse, das direkt in der Kurve liegt. Sowohl Velos als auch den Anwohnern wäre mit 40 km/Std. Sehr geholfen: weniger Lärmbelastung und mehr Sicherheit auf der Strasse. Mich beängstigt aber auch die Halenbrücke selbst. Selbst wenn der Veloweg Halenbrücke gen Norden erstellt ist, ist der Anschluss an die Stadt Bern durch den Bremgartenwald nicht ungefährlich. Autos und LKWs fahren sehr schnell über die nicht allzu breite Brücke. Auf dem Rückweg aus der Stadt gibt es gar keinen Velostreifen auf der Brücke, wegen dem Fussgängerweg. Die Einmündung und Überquerung der Schnellstrasse ist auch sehr gefährlich, vor allem in Stosszeiten, wo es kaum Verkehrslücken gibt. Das sollte unbedingt auch angegangen werden, damit der Korridor 4 einen guten und sicheren Anschluss an die Stadt Bern (und damit unsere Arbeitsplätze und Schulen) bietet.		x	x		- Tempo: Die genaue Ausgestaltung der Massnahmen sowie Ergänzungen (zB. Temporeduktionen) sind im nächsten Projektierungsschritt zu prüfen (im Massnahmenblatt ergänzt). - Die Halenbrücke verfügt beidseitig über Velostreifen, die Eingabe kann daher nicht nachvollzogen werden. Die Halenbrücke und der Bereich südlich davon liegen ausserhalb des Bearbeitungsperimeters und sind im kantonalen Sachplan Veloverkehr Teil eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten.
Privatperson	Ein Veloweg zwischen Halenbrücke und Ortschaften wäre dringend. Niemand aus Meikirch fährt mit dem Velo von der Halenbrücke über Uetligen nach Meikirch.			x			Bernstrasse Ortschaften-Herrenschwanden-Halenbrücke ist auch Hauptverbindung und es ist Handlungsbedarf ausgewiesen (Massnahmen 4.L.9 und 4.L.12).
Privatperson		In 1. Priorität zu verbessern ist die Situation auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Ortsausgang Herrenschwanden und dem Kreisel "in der Hand" (Landeskoordinaten 2'597'941 / 1'203'898), insbesondere die gefährliche Kuppe bei Landeskoordinaten 2'598'241/1'203'513. Nötig ist ein separater, d.h. von der Strasse abgetrennter Veloweg und eine Temporeduktion auf 60 km/h (statt 80 km/h).	Diese Strecke wird von vielen Schüler*innen, welche die Oberstufe in Uetligen besuchen, mit dem Fahrrad befahren. Die Schule beginnt meist um um 7.30h, das heisst in den Wintermonaten ist es dunkel.	x			- Massnahme 4.L.9 enthält einen separaten Radweg entlang der Kantonsstrasse für diesen Abschnitt. Eine zusätzliche Temporeduktion auf der Strasse ist nicht angezeigt. - Priorisierung: Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurden die Massnahmen teilweise erfasst und priorisiert. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen.
Privatperson			Wenn ich es richtig sehe, sind keine Massnahmen für die Strecke Herrenschwanden-Dorf bis Kreisel Ausserortschwanden vorgesehen Ich bin diese Strecke jahrelang täglich gefahren und finde sie für Velofahrende äusserst gefährlich: die Straße ist schmal, unübersichtlich und sehr verkehrsreich, nicht zuletzt wegen den vielen Postautos. Velos werden von den ungedulden Autofahrern, die unbedingt bei Gegenverkehr überholen müssen, an	x			- Die Gliederung der Mitwirkungsfragen bezogen sich auf die Abschnitte, bei welchen die Linienführung untersucht wurde. Die Gliederung wird für nächste Mitwirkungen geprüft. - Bernstrasse Ortschaften-Herrenschwanden-Halenbrücke ist auch Hauptverbindung und es ist Handlungsbedarf ausgewiesen (Massnahmen 4.L.9 und 4.L.12).

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			den Rand gedrängt und gefährdet. Ein Veloweg wäre auf dieser Strecke wohl relativ einfach zu erstellen, aber vielleicht habe ich das auf den Plänen ja nur übersehen.				
Privatperson	Bin ausserordentlich dankbar für die umfassende Zusammenstellung der neuralgischen Streckenabschnitte! Bei Streckenabschnitt Kreisel Postgasse bis Ausserortschwaben besteht noch Tempo 80 kmh - einfach unverständlich! Flüsterbelag wie teilweise in der Gde. Kirchlindach wäre sehr begrüssenswert!				x		- Tempo und Flüsterbelag: Die genaue Ausgestaltung der Massnahmen sowie Ergänzungen (wie Temporeduktionen, Flüsterbelag) sind im nächsten Projektierungsschritt zu prüfen (im Massnahmenblatt ergänzt).

## 4.4 Abschnitt Meikirch – Uettligen

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Kirchlindach	Die Gemeinde Kirchlindach unterstützt die Empfehlung, die Verbindung Meikirch – Uettligen ins regionale Netz aufzunehmen.			x			
Meikirch	Auf der Strecke Meikirch-Uettligen sind keine linearen Massnahmen geplant. Diese Querverbindung ist äusserst zentral für die Anwohnenden von Meikirch und der Umgebung, da keine öV-Verbindung zwischen den beiden Dörfern und grundsätzlich auch zwischen den Gemeinden existiert. Hier wäre ein abgetrennter Veloweg aus der Sicht des Gemeinderates Meikirch zwingend in die Planung aufzunehmen. Der Gemeinderat Meikirch regt insbesondere an, die Linienführung von Uettligen via Weissenstein nach Meikirch zu prüfen. Dabei erachtet er grosses Potential für die Sicherheit der Velofahrenden und beim sparsamen Landerwerb für die Umsetzung eines Veloweges.	Auf der Strecke Meikirch-Uettligen sind keine linearen Massnahmen geplant. Diese Querverbindung ist äusserst zentral für die Anwohnenden von Meikirch und der Umgebung, da keine öV-Verbindung zwischen den beiden Dörfern und grundsätzlich auch zwischen den Gemeinden existiert. Hier wäre ein abgetrennter Veloweg aus der Sicht des Gemeinderates Meikirch zwingend in die Planung aufzunehmen. Der Gemeinderat Meikirch regt insbesondere an, die Linienführung von Uettligen via Weissenstein nach Meikirch zu prüfen. Dabei erachtet er grosses Potential für die Sicherheit der Velofahrenden und beim sparsamen Landerwerb für die Umsetzung eines Veloweges.		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Wohlen	Die Route Meikirch – Uettligen (Weissensteinstrasse) kann aus unserer Sicht ins Basisnetz aufgenommen werden. Hier ist zu prüfen, ob die Strasse den vorgegebenen Standards (Breite, Beleuchtung) entspricht.			x			Die Standards sind erfüllt - eine Temporeduktion, Fahrverbot mit Ausnahme für Zubringerdienst wären aber sicher hilfreich. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
SP Meikirch		Aufgrund der vielen unübersichtlichen Stellen im Wald, ist aus Velosicht eine Tempobeschränkung prüfenswert. Ergänzend sind Velomarkierungen anzubringen.		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Verein Freie Lindacher	Wir unterstützen die Idee auch diesen Abschnitt als Linie aufzunehmen. Dies obwohl dieser Abschnitt als Linie eher eine untergeordnete Bedeutung hat. Für uns ist es jedoch unverständlich, weshalb denn nicht auch der Abschnitt Ortschwaben bis Kirchlindach bzw. Zollikofen mit als Linie gilt bzw. in den Bearbeitungsparameter des Korridor 4 aufgenommen wurde? Wir würden zumindest eine Ausdehnung der Linie bis Kirchlindach befürworten.	Der Abschnitt Meikirch Uettligen geht über Land und ist wenig befahren. Hier sollten nur moderate Massnahmen ohne Landverbrauch in Anspruch genommen werden.		x			Die angegangenen Planungsstudien fokussierten sich auf Räume wo die Linienführung unklar/umstritten war. Die Strecke ab Ortschwaben über Kirchlindach nach Zollikofen ist als Hauptverbindung Alltagsverkehr in den Plänen verankert und klar definiert.
Privatperson			Streckenführung erachte ich als sinnvoll, da nicht stark befahren. Im Bereich des Waldstücks unübersichtlich, auch hier mit Tempolimit 80 km/h. Strassenbelag in sehr schlechtem Zustand.	x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson		4.L.7 - ich sehe keinen Vorteil für den Veloverkehr - hier gibt es kaum Fussgängerverkehr!		x			- 4.L.7: Erfahrungen zeigen, dass eine Reduktion der Fahrbahn zu einer Verkehrsberuhigung beitragen kann und dadurch zu tieferen Geschwindigkeiten. Dies erhöht die Verträglichkeit zwischen MIV und Veloverkehr. Zudem entspricht der Gehweg heute nicht mehr den Normen für den Fussverkehr.
Privatperson		Ich freue mich enorm über diese Massnahme extrem und empfinde sie als ausschliesslicher,		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme			Antwort
				berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
		ganzjähriger Velofahrer (kein Auto, sehr wenig ÖV) sehr wichtig und richtig. Velofahrer sind Überland auf diesen Strecken (meist 60er oder 80er Zonen) dem Verkehr stark ausgesetzt und grad bei "schlechten" Bedingungen (Regen, Schnee,...) reicht der Platz neben dem Automobilverkehr oft nicht wirklich aus. Eine vom Automobilverkehr separierte Veloführung (auf dieser Strecke wohl realistischerweise ein separierter Verlostreifen - also nicht "nur" entsprechende Markierungen) würde mir (und vielen anderen!) ein viel besseres und sichereres Gefühl im Überlandstrassenverkehr geben.					auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson	Eine Linienführung über Weissenstein ist länger und kurviger und daher weniger attraktiv für Pendler.	Heute ist die direkte Verbindung gefährlich, da viele Autos, welche für die schmalere Strasse recht schnell unterwegs sind. Lineare Massnahmen wären hier wünschenswert.		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson		Wenn es für die VelofahrerInnen mehr Sicherheit durch mehr Platz gibt freue ich mich sehr darauf.		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson	Ins Basisnetz aufnehmen.			x			
Privatperson		Ich bin der Meinung, dass hier keine Massnahmen nötig sind. Die Strecke ist aktuell übersichtlich und alle Verkehrsteilnehmer können prima aufeinander Rücksicht nehmen.		x			
Privatperson		Die beschriebenen Massnahmen sollten umgehend getroffen werden.		x			
Privatperson		Als Sofortmassnahme schon jetzt den Asphalt ausbessern, die Schläge auf der bestehenden Strasse sind hart		x			Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson			Die Strasse über die Moosgasse finde ich gut fahrbar, wenn die Strasse nur nicht so viele Schlaglöcher hätte. Ein Ausweichen der Löcher ist gelenkschonend, aber für den Verkehr ein Hindernis.	x			Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson			1) Die künstliche Strassenverengung Säriswilstr. 7 bis 5 ist für mich eine Bedrohung: Da es leicht abwärts geht, fahre ich zügig, muss nach hinten schauen ob ein Auto kommt und dem Hindernis ausweichen. Mein Vorschlag: Tempobeschränkung 30 km/h und alle künstlichen Hindernisse am Strassenrand entfernen. 2) Die Gemeindestrasse Meikirch-Uetligen ist in einem schlechten Zustand, besonderes am Rand. Ich mache alle meine Besorgungen mit dem Rad, habe deshalb schmale Pneu und hart gepumpt: Schlaglöcher und Unebenheiten gehen in den Rücken. Mein Vorschlag: Belag erneuern.	x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson		Da die angegebene Strecke schlecht ausgebaut und an mehreren Stellen unübersichtlich ist und als direkte Verbindung auch von vielen		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Motorfahrzeugen genutzt wird kommt es bereits heute immer wieder für Velo zu gefährlichen Situationen. Daher bräuchte es einen deutlichen Ausbau oder eine alternative Linienführung bei der Motorverkehr und Velos auf separate Routen geleitet werden.					im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt (z.B. Temporeduktionen, Fahrverbot mit Zubringerdienst) sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson	Der beste Veloweg von Meikirch nach Bern führt über Uettligen!	Strassenbelag ist zwischen der Lichtung Struchismoos und der Waldausfahrt Richtung Meikirch oft in sehr schlechtem Zustand. Ein besser unterhaltener Belag würde mehr Sicherheit bringen. Speziell zu den Stosszeiten ist diese relativ schmale Strasse jedoch sehr befahren. Hier könnte ein geschickt platziertes Zubringerdienst-Fahrverbot den MIV (und vorallem die Lastwagen!) auf die Hauptstrasse lenken, und somit diese Veloroute attraktiver machen. Vor vielen Jahren gab es anscheinend schon einmal ein solches Fahrverbot.		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson	Die Strasse wird schon heute von allen Verkehrsteilnehmern benutzt.	Ein Ausbau der Strasse würde höchstens zu noch schnellerem Verkehr führen, was dann eine Begrenzung der Geschwindigkeit zur Folge hätte.		x			
Privatperson	Sehr gut und dringend notwendig	Sehr gut und dringend notwendig		x			
Privatperson	Zustimmung zur Linienführung.	Zustimmung zu den Massnahmen.		x			
Privatperson	Falls die Aufnahme dieser Linienführung dazu dienen soll, die Veloroute nach Meikirch neu über die Uettligenstrasse statt über die Bernstrasse zu lenken, so empfinde ich das als einen Fehlentscheid. Aus Sicht Meikirch mag das vielleicht Sinn ergeben aber das Problem Bernstrasse ist für alle anderen Velofahrende nicht gelöst - es fahren auch viele Velofahrende mit anderem Endziel die Bernstrasse entlang... Meikirch erscheint mir da eher unbedeutend und ich frage mich wieso nicht vielleicht auch Kirchlindach in den Bearbeitungsparameter des Korridor 4 aufgenommen wurde und vielleicht sogar Schüpfen?? Wieso bleiben diese Gebiete einfach ausserhalb des Bearbeitungsparameters?			x			Die Bernstrasse zwischen Ortschaften und Meikirch soll ebenfalls im Basisnetz sein und es werden entsprechende Massnahmen für diese Strecke im Bericht festgehalten.  Der Perimeter für die Planungsstudien der Velokorridore wurden zusammen mit dem Kanton priorisiert. Es musste eine Perimeterbeschränkung vorgenommen werden, um die Ressourcen etappiert einsetzen zu können.
Privatperson		Die gesamte Strecke müsste auf 60 km/h beschränkt werden und mit Velos auf der Strasse markiert.		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson	Auf dieser Strecke wird von den Autofahrenden häufig gerast und man fühlt sich auf diesem Weg auf dem Velo nicht sicher.	Es braucht einen Velostreifen und verkehrsberuhigende Massnahmen. Und idealerweise Strassenbeleuchtung.	Ein Loch in der Strasse, das für uns VelofahrerInnen ziemlich gefährlich war, wurde auf dieser Strecke nach unserer Bitte an die Gemeinde Meikirch innert kürzester Zeit geflickt, das ist super!	x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson		Ein abgetrennter Veloweg wäre dringend nötig. Gerade nach Einbruch der Dunkelheit fühlt man sich auf dem Velo auf dieser Strecke sehr unsicher.		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Berücksichtigung			Antwort
				Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	
Privatperson		In den Steigungen sollte jeweils ein Velostreifen markiert sein		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson		Beleuchtung im Wald wäre besonders jetzt im Herbst wünschenswert		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson		Das ist eine Raserstrecke, wird der wegsicher?		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson	Fussgänger, Autos und Velos sind ungenügend voneinander getrennt			x			
Privatperson	Auf der Strecke Meikirch-Uetligen sind keine linearen Massnahmen geplant, da die Strasse im Eigentum der Gemeinde oder von Privaten ist. Diese Querverbindung ist äusserst zentral für die Anwohnenden von Meikirch und der Umgebung, da keine öV-Verbindung zwischen den beiden Dörfern und Gemeinden existiert. Hier wäre ein abgetrennter Veloweg zwingend in die Planung aufzunehmen.			x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson	grundsätzlich sehr schmale Strasse, was einerseits gefährlich sein kann, dennoch die Autofahrer zur Temporeduktion drängt	Tempo der Verkehrsteilnehmer kann durch verkehrsberuhigenden Massnahmen reguliert werden Keine Verbreiterung der Strasse zu Gunsten der Verkehrsteilnehmer (inkl. Tempoerhöhung, da "scheinbare" Sicherheit)		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson		Sollte auch ausgebaut werden, wird sehr viel benutzt da kürzeste und höhenprofilmässig die beste nach Bern ist. Wald ist unübersichtlich und sehr schmal. Auto und LKW -Verkehr nimmt zu!		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson		Unbedingt Veloweg extreme Zunahme des Verkehrs , Stau , total gefährlich als Velofahrer		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson	Hier wiegt der Umweg über Weissenstein weniger schwer.			x			
Privatperson		Diese Strecke fahre ich täglich mit meinem Fahrrad, die Linienführung muss eigentlich nicht geändert werden aber sicher den Autofahrer mehr bewusst gemacht werden, dass die Fahrräder auch ihren Platz haben auf der Strasse, auch hier fahren die Autos sehr schnell und beanspruchen oft die ganze Strasse für sich und ignorieren die		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		ungeschützten FahrradfahrerInnen. Ich finde Markierungen für Velo s auf Strassen die zu eng sind sehr wichtig! Ich fühle mich dann sicherer.					
Privatperson	Im Moment sehe ich keine besondere Verbesserungs-massnahme notwendig. Einzig auf der Meikirchstrasse, die bei Uetligen beginnt und bis zur Kreuzung führt, die nach Meikirch oder Weissenstein weiterführt, sollte auf 50 limitiert sein. Die Strasse ist schmal für 2 Spuren und auch kurz vor der Kreuzung sollte zwingend auf 30 reduziert sein.			x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson		4.L7 Reduktion der Fahrbahn führt zu vermehrt gefährlichen Überholmanöver  4.L8 Unklar: Wo wird der Veloverkehr Richtung Ortschaften geführt? Beide Velo-Fahrtrichtungen auf demselben Veloweg ist ungeeignet: - 2 mal Querung der Autofahrbahn - Konfliktsituationen Velo-Velo und Velo-Fussgänger		x			- 4.L.7: Erfahrungen zeigen, dass eine Reduktion der Fahrbahn zu einer Verkehrsberuhigung beitragen kann und dadurch zu tieferen Geschwindigkeiten. Dies erhöht die Verträglichkeit zwischen MIV und Veloverkehr - 4.L.8: Es ist ein Zweirichtungsradweg vorgesehen - dies führt tatsächlich dazu, dass Fahrbahn je nach Ziel zweimal gequert werden muss. Die Lösung hat aber den Vorteil, dass der Radverkehr vom motorisierten Verkehr getrennt geführt werden kann. Aufgrund des niedrigen Fussverkehrsaufkommens werden nur wenig Konflikte Velo-Fussgänger erwartet.
Privatperson		Die Velosicherheit ist im ganzen Gebiet höchst problematisch und muss mit einem aufwändigen, umfänglichen Konzept (s. Beispiele Münsingen/ Worb / Köniz) angegangen werden. Die Unterteilung in drei Abschnitte macht keinen Sinn.		x			Die Abschnitte beziehen sich auf die offene Linienführung. Massnahmen werden für den gesamten Korridor aufgezeigt.
Privatperson		Massnahmen: Über die Massnahme freue ich mich extrem, als ausschliesslicher Fahrrad- und ÖV-Benutzer bin ich klar der Ansicht, dass eine sicherere Möglichkeit, mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, gerade bei hohen Geschwindigkeiten der Autos, dringend nötig ist.		x			
Privatperson	Direkte Linienführung realisieren.			x			
Privatperson		Das befahren dieser Strasse mit dem Fahrrad ist im allgemeinen sehr angenehm		x			
Privatperson	Da die Strecke Meikirch - Uetligen zunehmend stark vom MIV befahren wird, erachte ich es nicht als sinnvoll, diese Route als offizielle Alltagsroute zu bezeichnen. Die Strasse ist relativ schmal, hat trotz einigen unübersichtlichen Stellen keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Es bietet sich die wenig längere Strecke über den Weiler Weissenstein als Alternativroute an.	Falls die direkte Linienführung Meikirch - Uetligen favorisiert wird, müssten zusätzliche Sicherheitsmassnahmen getroffen werden, mindestens eine Beschränkung auf 60 km/h im Waldabschnitt und Velomarkierungen.		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson	Die Linienführung ist lediglich akzeptierbar, wenn die Strasse breiter gemacht oder ein abgetrennter Velostreifen wird. Seit Jahren fällig ist die Sperrung der Strasse für Fahrzeuge über 3,5 t!!!! Dank GPS fahren immer mehr Lieferwagen über diese Strasse, was nicht nur zu Schäden führt, sondern für den Langsamverkehr mehr als gefährlich ist.	Verbreiterung der Strasse und Verbot für Lieferwagen >3,5 t		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson		Prüfung einer Strassenverbreiterung und Radspur oder mindestens Signalisation mit gelben Fahrrad-symbolen am Boden.		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
							Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson	Eine absolute Linienführung könnte das passieren der Fahrzeuge unterbinden, bin mir aber nicht überzeugt ob es die Sicherheit der Velofahrer steigert; Autos werden weiterhin passieren und die Velofahrer gefährden.	Eine separate Veloweg sollte realisiert werden. Die heutige Nutzung der Strasse ist gefährlich da die unterschiede zwischen Velo- und Autoverkehr viel zu gross ist. Dazu kommt das es auf diesen Strecke viele unübersichtliche Kurven gibt und das passieren eindeutig erschwert. Ein Velofahrer hat dort kein Change zu überleben wenn ein Unfall passiert.		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson	Ich fahre diesen Weg wöchentlich mehrmals und fühle ich sicher.			x			
Privatperson			Als direkter Anwohner der Hauptstrasse, welche nach Uetligen führt, bin ich leider auch oft mit dem motorisierten Verkehrsaufkommen konfrontiert. Der Lärm stört vor allem in der Nacht und am frühen Morgen, ist aber natürlich auch bedingt durch den Bauernhof vis-a-vis. Die Strasse ist grundsätzlich sehr schmal, was ein Kreuzen von 2 Fahrzeugen (glücklicherweise) kaum zulässt. Nichts desto fände ich eine Aufwertung der Strasse für den nicht motorisierten Langsamverkehr als äusserst sinnvoll. Dies sollte aber nicht über verbreiterte Strassen geschehen, sondern via verkehrsberuhigende Massnahmen.	x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson	Abgetrennter Veloweg			x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson		gut, aber weniger wichtig. Welche Schüler fahren von Meikirch nach Uetligen?		x			Die Planungsstudien fokussieren auf den gesamten Alltagsveloverkehr, welcher sich nicht nur auf den Schulverkehr beschränkt, sondern z.B. auch den Pendlerverkehr umfasst.
Privatperson	V.a. die von Uetligen nach Meikirch finde ich die folgende Linienführung deutlich angenehmer und sicherer: Punkt 626 - Meikirchstrasse - Punkt 632 - Weissensteinstrasse - Unterholzstrasse - Unterholz - Sandgässli - Meikirch	siehe Massnahmenvorschläge zur Strecke Meikirch - Ortschwaben				x	Aus regionaler Sicht wird der Veloalltagsverkehr mit einer möglichst unterbruchsfreien, direkten und attraktiven Linienführung gefördert. Die vorgeschlagene Linienführung ist zu wenig direkt.
Privatperson	Macht aus meiner Sicht Sinn, nicht so stark befahren, da verträgt einen Velostreifen			x			
Privatperson	Eine getrennte Linienführung ist hier vielleicht nicht unbedingt notwendig, aber Velostreifen müssten unbedingt eingezeichnet werden, damit klar ersichtlich wird, dass der Langsamverkehr da ist und den entsprechenden Platz einnimmt und Vorrang hat.			x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson		Gerne ein paar Lampen für die dunklen Tages und Jahreszeiten		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme			Antwort
				berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
Privatperson	der Weg durch den Wald ist sehr schön und direkt. Gefährlich allerdings die rasenden Autos, vor allem wenn sie vor unübersichtlichen Kuppen überholen.			x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson		Klare Kennzeichnung eines Veloweges vom Dorfzentrum über die Moosgasse nach Uetligen in beide Richtungen. Rückbau des gefährlichen befahrbaren Gehweges in einen reinen Fuss und Veloweg. Ab Ortsausgang Meikirch Geschwindigkeit auf 40-50 kmh reduzieren. Gilt für gesamte Strecke bis Uetligen. Hätte auch den Effekt, dass Pendler häufiger über die Kantonsstrasse nach Bern fahren würden, als hier entlang zu rasen		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson		Auch hier: absolut zentral, um Verkehrssicherheit für Velofahrer zu erhöhen.		x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson	Wenn möglich direkte Linienführung, aber abgetrennt vom Autoverkehr			x			Der Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt im Basisnetz wird anerkannt. Die Planungsstudie beschränkte sich jedoch auf Massnahmen auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.

## 4.5 Abschnitt Uettligen - Halenbrücke

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Kirchlindach	Abschnitt Uettligen – Thalmatt - Halenbrücke Dank der separaten Studie «Halenbrücke» konnte aufgezeigt werden, dass – entgegen der bisherigen Einschätzung – sehr wohl geeignete und finanziell tragbare Massnahmen möglich sind, um den Velo-Alltagsverkehr sicherer zu machen. Die Gemeinde Kirchlindach unterstützt die in den Planungsstudien gemachten Vorschläge zur Linienführung. Der Ausbau der Kantonsstrasse im Abschnitt 4.L.10 («Kurve») hat höchste Priorität und ist – aufgrund der einfacheren geologischen und topografischen Verhältnisse - mit einem sehr guten Kosten-Nutzen-Verhältnis rasch realisierbar. Der Ausbau des Abschnitts 4.L.11 (Halenbrücke bis Kurve) ist jedoch genauso wichtig. Die Gemeinde Kirchlindach anerkennt, dass hier jedoch ein höherer Planungsaufwand notwendig ist und deshalb mehr Zeit in Anspruch nehmen dürfte. Welche Kombination des bergseitigen Ausbaus (Abgrabung und Stützmauer) bzw. talseitig mittels Lehnenviadukt das beste Ergebnis gibt, soll die Projektierung aufzeigen. Sollte der Ausbau der Kantonsstrasse wider Erwarten nicht realisiert werden können, so verlangt die Gemeinde Kirchlindach ein Rückkommen auf die Vorschläge zur Linienführung gemäss Studie Halenbrücke (Schräglift, Hängebrücke).	Abschnitt Uettligen – Thalmatt - Halenbrücke Die Gemeinde Kirchlindach unterstützt die in der Planungsstudie vorgeschlagenen Massnahmen. Mit höchster Priorität, idealerweise mit noch nicht ausgeschöpften Mitteln aus der 3. Generation der Agglomerationsprogramme, soll die Planung und Realisierung der Massnahme 4.L.10 («Kurve») bis Ende 2023 vorangetrieben werden. Die Gemeinde Kirchlindach erwartet, dass die Massnahme 4.L.11 (unterer Streckenabschnitt Halenbrücke bis Kurve) in der kommenden Periode 2024-2027 geplant und die Sicherung der Finanzierung sowie die Umsetzung spätestens im Rahmen des Aggloprogramms 5. Generation erfolgt.	Der Handlungsbedarf ist aus Sicht der Gemeinde Kirchlindach dringend. Die bis jetzt getroffenen Massnahmen (Farbe auf der Strasse) vermögen ungenügende Verkehrssicherheit jedoch nicht zu entschärfen. Sollte wieder Erwarten die Planung und Realisierung länger dauern, so fordert die Gemeinde den Kanton auf, auf den Abschnitten Halenbrücke – bis Ortseingang Thalmatt sowie Herenschwanden Dorfausgang – Kreisel «in der Hand» die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h herabzusetzen. Die Situation auf dem Abschnitt 4.L.11 ist nicht nur für die Velofahrenden kritisch, sondern auch für die Fussgänger. Von der Halensiedlung bis zur Kantonsstrasse besteht ein Fussweg für die Verbindung zum Kreisel über die Halenbrücke nach Bern. Die Gemeinde Kirchlindach begrüsst es, wenn im Rahmen der Planung eine Lösung gefunden werden kann, die nicht nur den Veloalltagsverkehr sicherer macht, sondern auch den Fussverkehr weg von der Strasse nimmt.		x		<p>- Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen (Das Massnahmenblatt wird entsprechend ergänzt).</p> <p>- Priorisierung: Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurden die Massnahmen teilweise erfasst und priorisiert.</p> <p>- Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Das Massnahmenblatt wird entsprechend ergänzt).</p>
Meikirch		Hier ist es von zentraler Bedeutung, dass eine Massnahme gewählt wird, bei welcher die Velofahrenden von der Hauptstrasse abgetrennt fahren können. Deshalb befürwortet die Gemeinde Meikirch die Variante " Lehnenviadukt " oder den Ausbau der Uettligen- und Bernstrasse, da damit alle Verkehrsteilnehmende aneinander vorbeikommen können. Insbesondere in den Kurven kann es schnell einmal zu gefährlichen Situationen kommen. Zudem ist dies ein wichtiger Knotenpunkt für Anwohnende aller umliegenden Gemeinden und am Feierabend und Wochenende, auch für Personen, die die Naherholungsgebiete aufsuchen.		x			
Wohlen	Massnahmen 4.L.10 und 4.L.11 Diese Strecke ist von Velofahrern eine stark benutzte Hauptverbindung in die Stadt Bern. Aus unserer Sicht ist dieser Abschnitt derjenige mit den meisten Sicherheitsdefiziten im Korridor 4. Die Gemeinde Wohlen begrüsst, dass dieser Abschnitt für den Alltagsverkehr ausgebaut werden soll. Trotz der hohen Kosten ist zu prüfen, ob der Ausbau mittels Lehnkonstruktion langfristig günstiger wäre als ein Schräglift. Massnahme LV-S-7: Die Gemeinde Wohlen hat ein Vorprojekt ausgearbeitet. Dies soll durch die RGSK weiterverfolgt werden, da es sich um eine Hauptverbindung mit hohen Sicherheitsdefiziten sowie um einen Schulweg handelt.						<p>Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift stellt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren.</p> <p>Die Strasseneigentümer dürfen und müssen ein Vorprojekt erstellen. Wichtig ist, dass wenn es ein Bestandteil einer Agglomerationsmassnahme ist, dass dies unter den gesetzlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen des Agglomerationsprogrammprozess geschieht und mit dem kantonalen Tiefbauamt koordiniert ist. Falls der Strasseneigentümer der Kanton ist, liegt die Hoheit über das weitere Vorgehen beim Kanton.</p>

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme			Antwort
				berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination		<p>Massnahme 4P4 (Aufhebung separate Abbiegespur): Die Auswirkung auf den Betrieb der Buslinie(n) sollte ausgewiesen werden. Falls die Massnahme eine wesentliche Fahrzeitverlängerung zur Folge hat, den zuverlässigen Betrieb der Buslinie gefährdet oder den Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen nötigen machen sollten, stehen wir der Massnahme kritisch gegenüber.</p> <p>Massnahme 4O1 Temporeduktion: Die Auswirkung von Tempo 30 auf den Betrieb der Buslinie 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.</p> <p>Massnahme 4O1 Vertikalversätze: 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.</p>		x			Die Auswirkungen auf den ÖV (Fahrplan, Ausgestaltung möglicher Vertikalversätze) sind im Rahmen der nächsten Projektierungsschritts zu überprüfen.
Bernmobil		Massnahmen 4.L.9 / 4.L.10 / 4.L.11 / 4.L.12: Der MOONLINER M87 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			
Berner Wanderwege	Variante 1B Konflikt mit dem Wanderweg zwischen Punkt 581 und Uetligen (ca. 1'800 m). 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. Variante 2A und 2B Konflikt mit Wanderweg zwischen Herrenschwanden - Thalmatt - Löörwald (zwischen Thalmatt und Löörwald Naturbelag). Es gilt die Ersatzpflicht gemäss Art. 7 FWG.			x			Wanderweg: Die Variante 1B wird nicht weiterverfolgt. Es besteht also kein Konflikt mit dem Wanderweg. Für den Abschnitt der Varianten 2A, 2B wurden keine Massnahmen erarbeitet. Die Ersatzpflicht für den Wanderweg ist bei einer allfälligen Asphaltierung zu berücksichtigen. Die 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.
Grüne Mittelland Nord		Für den Abschnitt Halen bevorzugen wir eine Lösung, welche den MIV einschränkt und damit Platz für das Velo geschaffen wird (Einbahnregime, Fahrverbot). Allerdings muss gewährleistet werden, dass für den ÖV keine Nachteile entstehen. Die Variante Lift erachten wir v.a. stadteinwärts als nicht attraktiv, da sie mit längeren Fahrzeiten verbunden ist.		x			
Pro Velo Kanton Bern		Massnahme 4.L.11 (Halenbrücke-Uetligenstrasse) Ein Ausbau der Strasse wird teuer und aufwendig. Zugunsten einer rascher realisierbaren und günstigeren Lösung schlagen wir eine grossräumige Massnahme vor: In Richtung Bern würde die Uetligenstrasse ab der Haltestelle Oberdettigen für den Durchgangsverkehr (ohne Postauto und Zweiradverkehr) gesperrt, das heisst nur für Zubringer bis Thalmatt geöffnet. Der Durchgangsverkehr würde				x	Der Vorschlag ist aus Velosicht interessant. Das Thema Einbahnregime, eine Abklassierung einer Strassenachse mit Umlegung Schnell- und Langsamverkehr, Kernfahrbahn mit Ampelsystem, Rückstauräume für den MIV etc. wurde im Rahmen des Variantenstudiums im Projekt länger diskutiert, diese Ansätze mussten jedoch aus einer Gesamtverkehrsoptik, technischer Machbarkeit und politischer Umsetzungsschwierigkeiten verworfen werden da diese so nicht

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		über Ortschaften - Herrenschanzen zur Halenbrücke geführt.					realisierbar sind. Zudem gibt es übergeordnete Richtpläne welche diese Ansätze blockieren würden.
Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat		separate Velospur		x			
Siedlung Halen		Wir begrüssen die Initiative, dass nach über 20 Jahren konkrete Massnahmen getätigt werden, damit Fussgänger und Velofahrer eine sichere Wegführung von der Halenbrücke bis zur Halensiedlung/Thalmatt/Herrenschanzen Dorf erhalten. Folgende durchgehende Massnahmen erachten wir als unumgänglich (betrifft die ganze Strecke): Eine weitere Temporeduktion (max. 50 km/h), Sichtbarkeit (durchgehende bessere Beleuchtung), gesonderter Velostreifen und Trottoir (mind. 1 seitig), Klärung der Linienführung (bessere Sichtbarkeit in Kurve). Zu bevorzugen ist, eine komplette Trennung von motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr (Velo/Fussgänger) auch hinsichtlich der geplanten Weiterentwicklung des Siedlungsgebietes Kirchlindach. Insgesamt ist zukünftig mit einem Mehraufkommen von Verkehr zu rechnen. Diesem Umstand ist mit geeigneten Massnahmen Rechnung zu tragen. Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme in der Weiterbearbeitung. Mit freundlichen Grüßen, Verwaltung Siedlung Halen			x		<p>- Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).</p> <p>- Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).</p>
SP Kirchlindach Vorstand		<p>Strecke Halen Brücke-Uetligen: Dringender Handlungsbedarf, vor allem beraufwärts sehr, sehr unsicher. Vorstand SP begrüsst rasches Ergreifen von Massnahmen.</p> <p>Variante 1: Ausbau Uetligenstrasse (hangseitige Verbreiterung und Velospur bergseits) der wird prioritär begrüsst: Dabei wäre eine Unterteilung in den Abschnitt «Kurve» (dringend) und den Abschnitt «unteres Teilstück» sinnvoll. Auf der Uetligenstrasse wäre Tempo 60 bis Beginn Kurve, anschliessend Tempo 50 bis Ortsbeginn Thalmatt sinnvoll und würde mit wenig Aufwand viel bringen. Bei dieser Variante ist der Fussgängerverkehr bis zumindest Treppe zur Halensiedlung noch nicht gelöst.</p> <p>Variante 4: Lehnenviadukt wäre für Uetligenstrasse ebenfalls zu begrüßen. Eine Kombination Variante 1 und 4 wäre denkbar.</p> <p>Variante 3: LSA Lösung für Uetligenstrasse mit Priorisierung ÖV wäre zwar aus Velosicht sinnvoll, ist aber voraussichtlich politisch nicht durchsetzbar.</p> <p>Variante 6: Lift / Schrägseilbahn: Hätte keine Akzeptanz bei den Velofahrenden. Auch landschaftschützerisch ist diese Variante problematisch. Die Sicherheit wäre wie auch bei dieser Version des Liftes ein Problem. Strecke Halenbrücke-Ortschaften Priorität zu lösen wäre Strecke nach</p>			x		<p>- Die Strecke ist in die beiden Massnahmen 4.L.10 und 4.L.11 aufgeteilt.</p> <p>- Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).</p> <p>- Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).</p>

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Ortausgang Herrenschwanden bis Kreisel Abzweigung Heimehus.					
VCS		Für den Abschnitt Halen bevorzugen wir eine Lösung, welche den MIV einschränkt und damit Platz für das Velo geschaffen wird (Einbahnregime, Fahrverbot). Allerdings muss gewährleistet werden, dass für den ÖV keine Nachteile entstehen. Die Variante Lift erachten wir v.a. stadteinwärts als nicht attraktiv, da sie mit längeren Fahrzeiten verbunden ist.		x			Der Vorschlag ist aus Velosicht interessant. Das Thema Einbahnregime, eine Abklassierung einer Strassenachse mit Umlegung Schnell- und Langsamverkehr, Kernfahrbahn mit Ampelsystem, Rückstauräume für den MIV etc. wurde im Rahmen des Variantenstudiums im Projekt länger diskutiert, diese Ansätze mussten jedoch aus einer Gesamtverkehrsoptik, technischer Machbarkeit und politischer Umsetzungsschwierigkeiten verworfen werden da diese so nicht realisierbar sind. Zudem gibt es übergeordnete Richtpläne welche diese Ansätze blockieren würden.
Verein Freie Lindacher	Dieser Abschnitt vor allem bis Thalmatt gehört zwingend zur Linienführung im Korridor 4. Der Abschnitt auf der Uettligenstrasse bis Thalmatt ist ähnlich stark frequentiert wie die Ortsdurchfahrt durch Herrenschwanden auf der Bernstrasse Richtung Kirchlindach / Ortschaften. Es gibt jeweils auch keine alternativen Linienführungen als die beiden Hauptstrassen rechts und links nach der Halenbrücke. Ideen mit Liften und Bahnen für die Velos sind nicht zeitgemäss und bringen dem Langsamverkehr kaum einen Gewinn. Zudem sind solche Lösungen gerade für Frauen und Kinder unattraktiv bis sogar gefährlich.	Die Studien zeigen auf, dass gerade für die Strecke Halenbrücke nach Thalmatt finanzierbare Verbesserungen möglich sind. Prioritär sollte die Situation in der Kurve verbessert werden. Hier ist das Risiko des Abrutschens des Hanges nicht sehr gross. In einem zweiten Schritt sollte auf Grund der Topographie ein südseitig angehängtes Lehnenviadukt für den Langsamverkehr angebracht werden. Mit einem Lehnenviadukt ist die Gefahr des Abrutschens des Hanges kaum vorhanden, da der Eingriff in das Gelände viel kleiner ist als bei Abgrabungen und Stützmauern. Dass an dieser gefährlichen Strecke selbst in der Kurve immer noch Tempo 80 gilt, können wir nicht nachvollziehen. Bei der weiteren Linie ab Thalmatt sollte ein Ausbau so gemacht werden, dass möglichst wenig Land mit Teerbelag überdeckt wird. Wir wünschen keine abgesetzten Velowege mit Grünstreifen, da diese zu viel Land beanspruchen. Unbedingt sollte bei den Massnahmen auf der Strecke Halenbrücke-Thalmatt/Halen auch berücksichtigt werden, dass auch für Fussgänger bisher keine Lösung besteht (Kreisel Halenbrücke bis Treppe Halensiedlung) - die Fussgänger gehen in der unübersichtlichen und engen Tempo 80 Zone jeweils einfach am Strassenrand (es hat kein Trottoir!).		x	x		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift stellt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren.</li> <li>- Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen (Massnahmenblatt wird entsprechend ergänzt).</li> <li>- Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).</li> </ul>
Privatperson	Im Bereich der Kurve im Halewald schlecht einsehbar. Strasse ist so schmal, dass ein Überholen mit PW oder Linienbus gefährlich oder gar unmöglich ist. Bei starkem Verkehrsaufkommen zu den Stosszeiten kommt es zum Rückstau bis zur Halenbrücke. Eine einspurige Verkehrsführung würde das Problem noch verstärken und ist deshalb keine Alternative (Poschistrecke).			x			
Privatperson		4.L.10 und 4.L.11 - die Lösung mit dem Lehnenviadukt .		x			
Privatperson		Ich freue mich enorm über diese Massnahme extrem und empfinde sie als ausschliesslicher, ganzjähriger Velofahrer (kein Auto, sehr wenig ÖV) sehr wichtig und richtig. Velofahrer sind Überland auf diesen Strecken (meist 60er oder 80er Zonen) dem Verkehr stark ausgesetzt und grad bei "schlechten" Bedingungen (Regen, Schnee....)		x			

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		reicht der Platz neben dem Automobilverkehr oft nicht wirklich aus. Eine vom Automobilverkehr separierte Veloführung (oder allermindestens separierte Verlostreifen - also nicht "nur" entsprechende Markierungen) würde mir (und vielen anderen!) ein viel besseres und sichereres Gefühl im Überlandstrassenverkehr geben.					
Privatperson		Ich denke, dass der Abschnitt Uettligen - Halenbrücke priorisiert werden muss. Im Speziellen der Weg von der Halenbrücke zur Halensiedlung ist extrem unübersichtlich. Als Velofahrerin habe ich dort schon ganz gefährliche Situationen erlebt; im Speziellen mit nicht-ortsansässigen Automobilist*innen. Diese können sich gar nicht vorstellen, dass eine derart stark befahrene Strecke mit hoher Geschwindigkeit so unübersichtlich sein kann.		x			Der Handlungsdruck wird anerkannt. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurde die Massnahme erfasst und priorisiert. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen.
Privatperson		Die Variante «Ausbau Uettligenstrasse» (hangseitige Verbreiterung und Velospur bergseits) wird prioritär begrüsst. Dabei ist im Abschnitt «Kurve» die Dringlichkeit am höchsten und die Umsetzung relativ einfach. Tempo 60 km/h auf der Uettligenstrasse zwischen dem Kreisel Halenbrücke und dem Beginn der Kurve, und Tempo 50 km/h im Abschnitt Kurve und weiter bis zum Ortsbeginn Thal matt, würde mit wenig Aufwand sehr viel zur Verbesserung der Sicherheit beitragen. Zusätzlich ist eine sichere Verbindung für den Fussgängerverkehr vom Kreisel Halenbrücke bis zumindest Treppe Halensiedlung nötig. Die Variante «Lehnenviadukt für Veloverkehr» entlang der Uettligenstrasse wird ebenfalls begrüsst.	Die Variante «Ausbau Uettligenstrasse» (hangseitige Verbreiterung und Velospur bergseits) wird prioritär begrüsst. Dabei ist im Abschnitt «Kurve» die Dringlichkeit am höchsten und die Umsetzung relativ einfach. Tempo 60 km/h auf der Uettligenstrasse zwischen dem Kreisel Halenbrücke und dem Beginn der Kurve, und Tempo 50 km/h im Abschnitt Kurve und weiter bis zum Ortsbeginn Thal matt, würde mit wenig Aufwand sehr viel zur Verbesserung der Sicherheit beitragen. Zusätzlich ist eine sichere Verbindung für den Fussgängerverkehr vom Kreisel Halenbrücke bis zumindest Treppe Halensiedlung nötig. Die Variante «Lehnenviadukt für Veloverkehr» entlang der Uettligenstrasse wird ebenfalls begrüsst.		x		- Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. - Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson		Vor allem in Fahrtrichtung Uettligen besteht grosser Handlungsbedarf. Jede Verbesserung ist willkommen.		x			
Privatperson		Dank der separaten Studie «Halenbrücke» konnte aufgezeigt werden, dass – entgegen der bisherigen Einschätzung – sehr wohl geeignete und finanziell tragbare Massnahmen möglich sind, um den Velo-Alltagsverkehr sicherer zu machen. Die Variante «Ausbau Uettligenstrasse» (hangseitige Verbreiterung und Velospur bergseits) wird prioritär begrüsst. Dabei ist im Abschnitt «Kurve» die Dringlichkeit am höchsten und die Umsetzung relativ einfach. Tempo 60 km/h auf der Uettligenstrasse zwischen dem Kreisel Halenbrücke und dem Beginn der Kurve, und Tempo 50 km/h im Abschnitt Kurve und weiter bis zum Ortsbeginn Thal matt, würde mit wenig Aufwand sehr viel zur Verbesserung der Sicherheit beitragen. Zusätzlich ist eine sichere Verbindung für den Fussgängerverkehr vom Kreisel Halenbrücke bis zumindest Treppe Halensiedlung nötig. Die Variante «Lehnenviadukt für Veloverkehr» entlang der Uettligenstrasse wird ebenfalls begrüsst.			x		Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Berücksichtigung			Antwort
				Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	
Privatperson	Aktuell ist die Strasse zu eng und für (vor allem aufwärtsfahrende) Radfahrer zu gefährlich. Es ist eine Frage der Zeit bis es Unfälle gibt. Gerade die Kurve und mangelnde Übersicht sind extrem gefährlich. Viele AutofahrerInnen überholen mit zu wenig Abstand und viel zu schnell. Ebenfalls in der Kurve wird überholt mangels Geduld und trotz gezogener Linie.	Für mich ist die Variante Ausbau Uettligenstrasse die beste Variante. Ich möchte mit dem Rad weder Umwege fahren noch mit Liften Höhendifferenzen bezwingen. Auch die Zeit ist ein wesentlicher Faktor. Direkter sicherer Weg ist aus meiner Sicht die beste Lösung.	Ein absolutes Muss ist aus meiner Sicht ein Fussgängerweg (begehrbar in beide Richtungen) UND ein separater Radweg (mindestens in Richtung Uettligen). Bergabwärts fahrende VelofahrerInnen sollten entscheiden können ob sie die Strasse oder den Radweg nehmen. Zum Beispiel mit Kindern sollte eine Nutzung des Radweges abwärts möglich sein. Vorsichtshalber und aufgrund Gegenverkehr allenfalls mit Geschwindigkeitsbegrenzung z.B. 20 Km/h		x		- Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. - Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson		Die aktuelle Strassenführung zwischen Halenbrücke und Thalmatt ist für Autofahrer gemacht und nimmt keine Rücksicht auf Velo- und Fussverkehr. Es ist unübersichtlich und gefährlich für Fussgänger und Velofahrer. Die Strasse ist so zu verbreitern, dass nebst 2 Autospuren auch 2 fixe abgetrennte Velostreifen ab Halenbrücke möglich sind. Und ein Trottoir für Fussgänger. Die Strassenführung ist so zu optimieren, damit die Übersichtlichkeit immer gegeben ist oder die Tempolimiten zwischen Halenbrücke und Thalmatt ist entsprechend anzupassen. Der Übergang/Abzweigung von der Halenbrücke zum Bremgartenwald/Mittelstrasse/Länggasse - Velo- und Fussverkehr - ist ebenso unübersichtlich und gefährlich. Eine klare Markierung würde den Anschluss in die Stadt sicher machen.		x			- Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. - Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt). - Abzweigung Länggasse: Die Planungsstudie beschränkte sich auf einen bestimmten Perimeter. Die Linienführung ausserhalb dieses Perimeters (Anbindung Länggasse) wurde nicht untersucht.
Privatperson		Die beste Lösung wäre meiner Meinung nach der Ausbau der „Rampe“ mit einem Fahreadstreifen bergwärts und für die Fußgänger einen Gehsteig am Hang entlang, abseits der Straße. Die „Rampe“ ist bergwärts sehr gefährlich und ein Ausbau sollte unbedingt erfolgen. Die Zahl der Velofahrer ist mit dem Coronajahr weiter gestiegen und es gibt oft brenzlige Situationen, wenn ein Auto trotz Überholverbot in der Kurve überholt. Von Anhängern mit Kindern darin will ich erst gar nicht anfangen..		x			
Privatperson		Die Lichtsignalanlage würde für den ÖV zu Verspätungen führen. Deswegen finde ich die Verbreiterung die beste Lösung, insbesondere weil die Uettligenstrasse mittelfristig saniert werden muss.		x			
Privatperson		Auch hier besteht dringend Handlungsbedarf. Ich freue mich in Zukunft mit dem Anhänger mit weniger Angst unterwegs sein zu dürfen. Das ist toll.		x			
Privatperson	Schräglift ist unrealistisch und angsteinflössend.	Uettligenstrasse vor allem im Bereich Halenbrücke bis Thalmatt breiter, übersichtlicher und sicherer für Radfahrer gestalten.		x			Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift stellt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren.
Privatperson		Verbreitern der Strasse, Velospur einrichten		x			
Privatperson	Seit 28 Jahren fast täglich befahre ich diese Strecke, seit 8 Jahren mit E-Bike. Runter zur Halenbrücke: kein Problem. Halenbrücke-Thalmatt: Jedes Mal dieses Gefühl, dass hoffentlich kein Stau hinter mir entstehen wird und wenn doch, dann die Hoffnung, dass keiner ausschert und mich				x		Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	überholt, was ohne Überfahren der ausgezogenen Mittellinie nicht möglich ist. Käme da noch Gegenverkehr ... ein grosser Lastwagen etwa, dann wäre ein Kreuzen ohne Touchieren nicht möglich. Ich habe auch schon bei der Station Halenbrücke gewartet, bis das Postauto mich überholte, um wenigstens den öV nicht zu behindern. Ich finde die Geschwindigkeit von 80 kmh auf der geraden Strecke zu hoch. Blendet abends oder morgens die Sonne, ist die Sicht eingeschränkt und ich hoffe immer, dass ich gesehen werde. In der Hoffnung, dass sich bald etwas verbessert, eine Verbreiterung der Strasse auf der Aareseite etwa, verbleibe ich mit freundlichen Grüßen.						
Privatperson		Vielen Dank für die Erwägung einer Verbesserung der Verkehrssituation auf der Strecke Halenbrücke - Thalmatt; als darauf täglich pendelnde Velofahrerin (ohne Elektroantrieb) bin ich von der Verkehrssituation auf dieser Strecke unmittelbar betroffen. Ich plädiere für den Ausbau der Uettligenstrasse. Ich finde Tempo 60 im Kurvenabschnitt Halenbrücke - Uettligen zu hoch. Mir wäre sehr viel wohler auf dem Fahrrad bei Tempo 50! Dies als einfache, unmittelbar umsetzbare Massnahme.			x		In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson	Die Line soll nicht über Bernstrasse, sondern direkt über die Uettligenstrasse an die Halenbrücke führen. Für Velofahrer*innen von Uettligen her verlängert sich sonst die Strecke Uettligen-Bern resp. Halenbrücke. Velos nehmen ungern Umwege in Kauf, v.A. wenn die Steigung vergleichbar ist. Die meisten Tagespendler*innen und Freizeitverkehr werden nicht nach Bremgarten, sondern nach Bern, in die Länggasse oder in den Bremgartenwald wollen.	Ausbau der Uettligenstrasse unbedingt priorisieren. Die Strecke ist sonst lebensgefährlich! Personenwagen beschleunigen nach dem Kreisel Halenbrücke auf 80 und bremsen weder in der Kurve (Tempo 60) noch beim darauf folgenden Fussgängerüberquerung, ein Schulweg für mindestens 15 Kinder, ab. Überholen der Velofahrer nicht möglich, weil die Strecke zu schmal und wegen durchgezogener Linie zuwenig Platz vorhanden ist. Mein Vorschlag: Gleich wie auf der Halenbrücke durchgängig Tempo 60, Verzicht auf Mittellinie und breite Velostreifen-Signalisierung. Verlangsamung von ÖV und MIV ist jetzt schon gegeben: Das Postauto überholt keine (langsam aufwärtsfahrenden) Velos in der Kurve sondern folgt ihnen mit 5 km/h.			x		- Dies entspricht der empfohlenen Linienführung. - Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. Es sind Verbesserung der Linienführung sowohl auf dem Ast Richtung Thalmatt wie auch Richtung Herrenschandlen vorgesehen. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson	Die Linienführung IST-Zustand ist für Velofahrer*innen ausgesprochen gefährlich. Die Fahrt abwärts (Thalmatt - Halenbrücke) etwas weniger, da die Sichtverhältnisse hier etwas besser sind für Autolenker*innen und auch weil die Velofahrer*innen abwärts nicht so langsam sind und tendenziell weniger mitten in der Kurve überholt werden. Bei einem Unfall wäre allerdings für eine*n Velolenker*in auch die Situation so, dass er*sie kaum ausweichen könnte. Aufwärts vom Kreisel Halenbrücke bis Thalmatt ist die Situation für Velolenker*innen hochgefährlich. Auch in der Kurve überholen ungeduldige Autolenker*innen immer wieder, als Velolenker*in wird man spät erkannt/gesehen, es gibt keine Ausweichmöglichkeit für Velofahrer*innen. Die Geschwindigkeit für den motorisierten	Entsprechend der heutigen Linienführung und der sehr gefährlichen Situation für Velolenker*innen ist grundsätzlich sehr zu begrüssen, dass nun verschiedene Massnahmen aufgezeigt werden, mit ihren Vor- und Nachteilen, um sie gegeneinander abzuwägen. Dass hier Massnahmen nötig sind, ist eigentlich schon lange klar und unbestritten. Da ich den Abschnitt vor allem als Velolenker*in und als Weg von bzw. zur Arbeit fahre, liegt mir die Sicherheit und Aufwertung für Velolenker*innen besonders am Herzen. Gleichzeitig befürworte ich klar eine für den öV gute und schlanke Lösung (die keine grossen Fahrzeiten-Verlängerung mit sich bringt). Ich kann mir vorstellen, den MIV weniger zentral zu gewichten als den Veloverkehr und den öV und diesem auf diesem Streckenabschnitt		x			

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Verkehr ist nur in der Kurve beschränkt (auf Tempo 60), auch das ist alles andere als gut für die Sicherheit von Velolenker*innen.	<p>"Vortritt" zu gewähren, bzw. diese beiden Aspekte höher zu gewichten, als die Folgen für den MIV. Als Velolenker*in bin ich nicht dafür, den Veloverkehr in den Tunnel (mit anschliessendem Lift) zu verlagern; eine Tunnellösung würde mir eher für den öV und den MIV geeignet scheinen. Entsprechend leuchten mir vor allem folgende Vorschläge ein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- temporäres Einbahnsystem mit LSA - wäre für mich als Velolenker*in okay, wenn ich auch die Nachteile für den öV sehe und ungünstig finde.</li> <li>- Neubau Veloweg - wäre eine gute Variante, da sie den Veloweg vom motorisierten Verkehr trennen würde.</li> <li>- Neubau Tunnel - mit der Anmerkung, dass öV und MIV aus meiner Sicht gut in den Tunnel umgelenkt werden können, nicht aber der Veloverkehr - dieser könnte über die bestehende Strasse, die auch für Fussgänger offen wäre, gelenkt werden. Ein über 1 km langer Tunnel ist weder für Fussgänger*innen noch für Velolenker*innen eine attraktive Lösung - im Gegenteil.</li> <li>- Ausbau der Uettligenstrasse - Scheint vom Gelände her keine einfache Lösung zu sein; ist sie realisierbar, kann ich mir als Velolenker*in und öV-Nutzerin diese Variante auch vorstellen.</li> <li>- Einzige, vielleicht unbegründete, Befürchtung: Dass mit dem Ausbau der Strasse der motorisierte Verkehr eher noch stärker zunimmt.</li> </ul>					
Privatperson	Halenbrücke - Abzweigung Halen Bergaufwärts: Brandgefährlich. Zuerst Tempo 80, Leute fahren und überholen gefühlt 90 und fahren dabei mit 10cm Abstand vorbei...dann die Kurve. Tempo der Autos ist immer noch gefühlte 70. Grässliche Szenen mit last-minute-Abbremsmanövern und dicht auffahrenden Postautos. Mit Kindersitz haben wir uns nicht getraut. Lösung: Innenseite ausbauen. Ganze Strecke Tempo 50!! Bergabwärts nicht problematisch.	Schräglift: tönt gut, aber Akzeptanz ist fragwürdig. Geschätzt 50% der Velofahrenden würden dennoch die Strasse nehmen. Grund: wenn ich mit dem Velo unterwegs bin, lasse ich mich nicht gerne aus dem Rhythmus bringen. Lichtsignalanlage: Wäre gar nicht schlecht, als Autofahrer könnte ich selber schon damit leben. Die politische Opposition wäre aber wohl gross. schade das ganze dadurch scheitern würde und wir weitere 20 Jahre mit der bestehenden Lösung weiterfahren müssten. Viadukt Talseits wäre sicher gute, elegante Lösung. Der Fussgängerverkehr wäre aber noch nicht gelöst damit. Zumindest müsste klar signalisiert sein, dass Fussgänger über die Treppe und die Halensidlung in die Thalmatt gelangen können und sollen. Ausbau Kurve sehr sehr wünschenswert. Ausbau der langen geraden Strecke ist schlussendlich klar weniger wichtig. WENN DIE GESCHINDIGKEIT ANGEPASST WIRD: Temp 50.			x		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift stellt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren.</li> <li>- Tempo 50: In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung dieser Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).</li> <li>- Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).</li> </ul>
Privatperson		Die Variante «Ausbau Uettligenstrasse» (hangseitige Verbreiterung und Velospur bergseits) wird prioritär begrüsst. Dabei ist im Abschnitt «Kurve» die Dringlichkeit am höchsten und die Umsetzung relativ einfach. Tempo 60 km/h auf der Uettligenstrasse zwischen dem Kreis Halenbrücke und dem Beginn der Kurve, und Tempo 50 km/h im Abschnitt Kurve und weiter bis zum Ortsbeginn			x		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Thema Tempo: In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).</li> <li>- Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch</li> </ul>

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Thalmatt, würde mit wenig Aufwand sehr viel zur Verbesserung der Sicherheit beitragen. Zusätzlich ist eine sichere Verbindung für den Fussgängerverkehr vom Kreisel Halenbrücke bis zumindest Treppe Halensiedlung nötig. Die Variante «Lehnenviadukt für Veloverkehr» entlang der Uettligenstrasse wird ebenfalls begrüsst.					die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson		Die Situation sollte unbedingt verbessert werden! Meine favorisierte Massnahme ist die Strassenverbreiterung, Lift und LSA beeinflussen Zeit- und ÖV-Fahrplan ev. ungünstig (Anschluss Zug etc).		x			Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift stellt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren.
Privatperson		Zwischen Thalmatt und Halenbrücke sind Massnahmen nötig! Strasse ist unübersichtlich in der Kurve und definitiv zu schmal und in der Steigung für alle Verkehrsteilnehmer unangenehm.		x			
Privatperson		An dieser gefährlichen Stelle besteht dringender Handlungsbedarf		x			
Privatperson	Sicherer Strassenverhältnisse	Verbreiterung der Strasse mit separatem Weg für Fahrräder		x			
Privatperson	Entflechtung Veloverkehr/Autoverkehr unabdingbar, weiter zunehmender Pendler- und Schülerverkehr. Vorzugsweise separate Velospuren. Raum Halenbrücke für Radfahrer sehr unangenehm und gefährlich. Warum keine Fragen zu Ortschwaben-Halenbrücke? Hier ist der Abschnitt Herrenschwanden Dorf - Kreisel Ausserortschwaben besonders gefährlich für Velofahrer. Verbesserungen mit separater Radspur braucht es auch auf der Heimenhausstrasse	Gef		x			- Die Gliederung der Mitwirkungsfragen bezogen sich auf die Abschnitte, bei welchen die Linienführung untersucht wurde. Die Gliederung wird für nächste Mitwirkungen geprüft. Mit Massnahme 4.L.9 ist der Handlungsbedarf anerkannt. - Heimenhausstrasse: Diese ist ausgewiesen als fehlende Querverbindung, jedoch ausserhalb des Bearbeitungsperimeters.
Privatperson		Vor allem das Waldstück direkt nach der Halenbrücke ist oft gefährlich zu fahren, bis jetzt hatte ich Glück. Ich habe mir folgende Möglichkeiten, die mehr Sicherheit geben würden, überlegt: - Auf der Hangabfallenden Seite eine kleine Brücke "anhängen", entweder als Verbreiterung der Fahrbahn oder als Velostreifen. Das ist die aufwändige Variante, finanziell und bautechnisch. - als Mimimum wäre ein Radstreifen bergwärts sinnvoll, z.B. mit einem für die Velo rot geteerten Streifen. Die Autos hätten eine engere Fahrbahn. Das würde den Velofahrenden mehr Sicherheit geben, aber den Strassenverkehr ins Stocken bringen.		x			
Privatperson			Dringender Bedarf für einen separaten Radweg! Die Stelle ist so unübersichtlich, eng und gefährlich!!!	x			
Privatperson	Unbedingt räumlich getrennte Velowege			x			
Privatperson	Sehr unübersichtlich, keine Überholmöglichkeit	Unbedingt notwendig von Massnahmen		x			
Privatperson			Die Nutzung der Kantonsstrasse ist m.E. für Velo ohne Motor aktuell völlig ungeeignet und sehr gefährlich! Der Aufstieg auf der anderen bis zum Ortsausgang Herrenschwanden auch nur in Teilen besser. Die gestrichelt markierte Umfahrung ist auf dem letzten Abschnitt in sehr schlechtem Zustand. Die Lösung mit eigener Velospur entlang der	x			

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			Kantonsstrasse wäre das Optimum. Eine kurzfristig mach- und finanzierbare Lösung mit Velospur in Richtung Ortschwaben/Kirchlindach bis zur gestrichelt markierten Route wäre aber zwingendes Minimalziel!				
Privatperson	Die Strecke Halenbrücke bis Oberdettigen ist für Velofahrer eng und gefährlich			x			
Privatperson	Ich bevorzuge klar die Variante mit dem bergseitigen Veloweg. Den Lift würde ich für die Talfahrt nie nutzen, und ich könnte mir vorstellen, dass es bei einem Lift zu Stosszeiten zu Stau kommt. Ausserdem fahren auf dieser Strecke auch viele E-Bikes, denen die Steigung der Strasse wenig ausmacht. Diese würden wegen dem Zeitverlust den Lift wahrscheinlich auch bergauf wenig nutzen. Somit wäre das Gefahrenpotential dieser Strecke mit einem Lift nicht wirklich gelöst. Ein von der Strasse getrennter zweispuriger, talseitiger Veloweg ist meiner Meinung zu aufwändig und wegen der hohen Geschwindigkeit bei der Talfahrt auch nicht gefahrlos (Frontalkollision von Velos).			x			Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift stellt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren.
Privatperson		<p>Variante Lift / Schräglift:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingriff in den Landschaftsraum ist in Anbetracht der bestehenden Starkstromleitung und Überbauung des Hangs Richtung Herrenschwanden mehr als zu verkraften</li> <li>- an der Orientierungsveranstaltung vom 21.09.21 in Herrenschwanden geäusserte Bedenken bezüglich Sicherheit und Vandalismus könnten bei vergleichbaren, bestehenden Bauten (z.B. Promenadenlift in Baden) detaillierter in Erfahrung gebracht werden</li> <li>- talwärts fahrender Veloverkehr auf Uettligen- und Bernstrasse müsste akzeptiert werden; allenfalls Entschärfung durch Geschwindigkeitsbegrenzung - insgesamt positive Beurteilung, da sowohl auf Uettligen- als auch auf Bernstrasse der bergwärts fahrende, langsame Veloverkehr wegfällt</li> </ul>		x			Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift stellt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren.
Privatperson	Die Linienführung über die Hauptstrasse ist nur mit einer Verbreiterung der Strasse möglich.	Die Böschung müsste abgetragen und mit Stützmauern gesichert werden, was mit sehr hohen Kosten verbunden wäre. Die Strasse ist schon heute in einem schlechten Zustand und droht abzurutschen. In den letzten Jahren wurde die Strasse mehrmals mit grossem Aufwand verstärkt.		x			
Privatperson		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante Vertikallift: Würde ich als Velofahrer nicht benutzen, da es zu lange dauern würde. Bei der Einbahnvariante sehe ich das gleiche Problem. Es verlängert den Weg zurück nach Hause.</li> <li>- Variante Hängebrücke: Ich bin ein Fan von dieser Variante, auch wenn sie sehr teuer ist. Es würde den Velofahrern eine schnellere Verbindung nach Bern Zentrum schaffen.</li> <li>- Variante Ausbau Uettligenstrasse: Das klingt für mich nach einer machbaren, realistischen und lösungsorientierten Möglichkeit.</li> </ul>		x			

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson			Das ist wirklich die gefährlichste Stelle der ganzen Region, allerdings ist auch die Strecke über Halenbrücke-Herrenschwanden nicht gerade sehr velo-freundlich. Gefährlich wirds auf dieser (östlichen) Seite dann v.a. ausgangs Herrenschwanden wieder, sobald die 80er Zone beginnt.	x			Der Handlungsdruck wird anerkannt. Massnahmen sind gemäss Massnahmenblatt 4.L.12 vorgesehen.
Privatperson		Ich fahre diese Strecke mehrmals wöchentlich und werde oft mit hohem Tempo und/oder wenig Abstand an unübersichtlichen, engen Stellen überholt. Mindestens ein Radstreifen als Massnahme wäre dringend nötig.	Die Strecke Ortschwaben- Ausserortschwaben-Herrenschwanden- Halenbrücke wäre meiner Meinung nach ebenfalls mit einem Radstreifen zu versehen. Es hat sehr viel Verkehr, inkl. Postauto und als Fahrradfahrerin werde ich an unübersichtlichen Stellen gefährlich überholt (wähle deshalb meist die Route via Uetligen).	x			Die Massnahmen 4.L.9 und 4.L.12 zeigen den Handlungsbedarf auf der Strecke Ortschwaben-Ausserortschwaben-Herrenschwanden-Halenbrücke auf.
Privatperson		Tempo 50 an der Halenbrücke - Tempo 80 beim 300m langen Anstieg Uetligenstrasse - Tempo 60 in der Kurve - Tempo 50 im Bereich Thalmatt: Eine Feinabstufung von diversen Tempi auf kurzer Strecke die eher praxisfremd ist. Dazu eine Topografie und Linienführung die in beide Richtungen zu einer Beschleunigung einlädt - falls dies das Fahrzeug erlaubt - und dies erlauben heute beinahe alle Motorfahrzeuge, inkl. schwere Motorfahrzeuge. Die Beschleunigung eines Fahrzeuges hat verschiedene Auswirkungen: - der/die Lenker/in hat das subjektive Gefühl schneller am Ziel zu sein (was auf diesen Streckenabschnitt nicht relevant ist) - die Beschleunigung und höhere Geschwindigkeit beeinflusst das Sicherheitsgefühl von Velofahrenden - unter höherer Geschwindigkeit leidet auch die effektive Sicherheit zwischen div Verkehrsteilnehmern (schwächere) - eine starke Beschleunigung erhöht den Energieverbrauch kurzzeitig extrem! (kein Ökodrive) dies ist insbesondere auch für "umweltverträgliche" Autos der Fall (Elektromotoren haben oft ein starkes Beschleunigungs-Potenzial = Energiebedarf) - neben dem Energieverbrauch bei hoher Geschwindigkeit, hat auch die Feinstaubbelastung beim darauf folgenden Bremsen wie auch die Belastung durch den Reifenabrieb einen höheren Anteil - eine höhere Lärmbelastung für in diesem Bereich Wohnende Menschen und Tiere Dies sind für mich eigentlich Indizien, welche eine weitere Betrachtungsart und einen weiteren Ansatz in der Problemlösung sehr nahe legen. Der Verkehr kann eventuell auch anders unserem Hunger nach Mobilität angepasst werden. Pragmatisch einfache Lösungen können dabei helfen: Zum Beispiel Tempo 50 oder 40 auf der gesamten Strecke. Dazu lässt sich die Autospurbreite verringern und es gibt mehr Platz für Velofahrende. Der öV und der Motorisierte Verkehr wird nicht langsamer (kein Zeitverlust). Der Veloverkehr wird gestärkt und	Ich finde nirgends Hinweise auf Denkansätze in einem übergeordneten Themenbereich: Umweltschutz/-gedanke Ich verstehe, dass das Stimmvolk erst kürzlich an der Urne zu einer CO2-Verpflichtung des Kt. Berns abgestimmt hat und dass dies noch nicht in dieser Studie Eingang gefunden hat. Die vorhandenen Analysen betreffen vor allem die Linienführung, die Sicherheit, die Standards von Kantonsstrassen, die Kosten. Der momentane Zustand der Verkehrsregelung wird im Bezug auf Umweltgedanken nicht weiter betrachtet.		x		Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen (Massnahmenblatt wird entsprechend ergänzt). Die getroffenen Massnahmen können auch einen wichtigen Beitrag zu weiteren Themen wie die Reduktion von CO2 resp. Lärmschutz haben. Eine Untersuchung solcher Effekte ist jedoch nicht Bestandteil dieser Planungsstudie.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Berücksichtigung			Antwort
				Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	
		attraktiver. Solche Tempo-Strategien werden in vielen urbanen Situationen angewendet und mehr und mehr eingesetzt (z.B. Stadt Bern). Die Kosten für eine solche Massnahme sollten ebenfalls erträglich sein. Dem Kanton Bern ist geholfen, sein gestecktes und notwendiges Ziel punkto Umweltschutz zu erreichen. Ich bitte sie nicht nur weit weg und hoch technologisch nach Lösungen zu suchen. Besten Dank für ihre Studien und die grossartige Arbeit, die sie für die Allgemeinheit leisten. Ich hoffe sie können meine Gedanken nachvollziehen.					
Privatperson	Ich bevorzuge eine Lösung auf der Kantonsstrasse.	Ich finde dies ein wichtiger Abschnitt zur Erschliessung von Uetligen und Meikirch. Einer sicheren Verkehrsführung sollte unbedingt hohe Priorität eingeräumt werden.		x			
Privatperson	Sehr gut und dringend notwendig	Sehr gut und dringend notwendig		x			
Privatperson	Abschnitt Uetligen – Thalmatt - Halenbrücke Die Studie Halenbrücke zeigt auf, dass geeignete und finanziell tragbare Massnahmen möglich sind, um die Sicherheit für den Velo-Alltagsverkehr zu erhöhen. Aus allen aufgezeigten Möglichkeiten wird klar, dass die Linienführung entlang der Kantonsstrasse die beste Variante ist. Ich unterstütze deshalb die in der Gemeinde Kirchlindach getroffene Linienführung.	Abschnitt Uetligen - Halenbrücke Ich begrüsse und unterstütze die vorgeschlagene Massnahmen. Die Planung und Ausführung der vorgeschlagenen Massnahmen auf dem gesamten Gemeindegebiet Kirchlindach muss höchste Priorität haben. Für den Aufstieg Halenbrücke - Thalmatt ist die in der Planungsstudie vorgeschlagene Etappierung zielführend. Mit höchster Priorität, idealerweise mit noch nicht ausgeschöpften Mitteln aus der 3. Generation der Agglomerationsprogramme, soll die Planung und Realisierung der Massnahme 4.L.10 («Kurve») bis Ende 2023 vorangetrieben werden. Die Gemeinde Kirchlindach erwartet, dass die Massnahme 4.L.11 (unterer Streckenabschnitt Halenbrücke bis Kurve) in der kommenden Periode 2024-2027 geplant und die Sicherung der Finanzierung sowie die Umsetzung spätestens im Rahmen des Aggloprogramms 5. Generation erfolgt.	Beim Abschnitt Thalmatt - Halenbrücke sind bei der Planung zusätzlich die Bedürfnisse des Fussgängerverkehrs Halensiedlung - Halenbrücke zu berücksichtigen. Die Fusswegverbindung führt von der Halensiedlung über eine Treppe über die Kantonsstrasse zur Postautohaltestelle. Auf der Kantonsstrasse fehlen jegliche Sicherheitsmassnahmen. Diese Sicherheitslücke ist zu schliessen.		x		- In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt). - Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson			Wird der Abschnitt Ortschwaben-Halenbrücke auch untersucht?	x			Der Abschnitt wurde auch untersucht und Massnahmen vorgesehen (4.L.9 und 4.L.12).
Privatperson	Der Abschnitt Halenbrücke - Thalmatt/Halen ist auch brandgefährlich. Ich sehe keine alternative Linienführung und auch hier erachte ich einen möglichst effiziente Linienführung als wichtig (niemand will in einen Lift steigen mit dem Fahrrad geschweige denn, auf den Lift warten müssen!).	Aufgrund der gefährlichen, unübersichtlichen Situation denke ich sollte man nicht einfach die Strasse verbreitern und die Velos verbannen - so dass danach niemand mehr Rücksicht auf die Velos nehmen muss und ungehindert drauf los brettern kann. Ich finde, die Autos sollten auf dieser Strecke ausgebremst werden und die Velos besser geschützt - ohne dass man sie auf eine Alternativroute schickt. Wichtig ist, dass auch eine Lösung für die Fussgänger (z.T. inkl. Kinder und Kinderwagen!!!), welche auf der Uetligenstrasse zum Kreis Halenbrücke runter gehen gefunden wird. Dass die Fussgänger auf der unübersichtlichen Hauptstrasse mit Tempo 80 ungeschützt auf der Fahrbahn gehen müssen ist wirklich kein Zustand! Ich bin nicht im Bild, dass es eine Alternative gäbe nehme aber an es gibt keine, da wohl niemand diesen Weg aus purer Freude geht.	Ich hoffe, dass möglichst bald etwas geschieht. Mir scheint es, dass die beiden Strassen links und rechts rauf von der Halenbrücke seit ich mich erinnern kann (seit 30 Jahren) nie saniert wurden - im Sinne einer Verbesserung der Situation für die Velofahrenden. Es wäre Zeit, dass da etwas geht. Andersorts sehe ich grosse Investitionen für die Velosicherheit - an Orten, wo viel geringeres Gefahrenpotential vorherrscht als z.B. auf dem 80er rauf zur Halensiedlung oder auf der Kuppe bei der Herrenschwandhöhe. Oder um es in den Worten einer Mitarbeiterin zu sagen "Da hilft nur noch Betten, dass einem nichts passiert".		x		- Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift stellt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren. -Thema Tempo: In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung dieser Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt). - Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson		<p>Varianten: 1 (Ausbau Uettligenstrasse): Nachdem der Hang mehrfach hat befestigt werden müssen, können wir uns nicht vorstellen, dass diese Variante (längerfristig) funktioniert.</p> <p>3 (Variante Einbahnregime):                      a) Einbahnregime würde wohl zu einer Verkehrsverlagerung auf die Herrenschwandenstrasse und Thalmattweg führen, was zu vermeiden ist (Schulweg!). Zudem ist zu vermeiden, dass der öV noch schlechter wird.                      b) LSA: Unser Favorit. Beim Veloverkehr talwärts müsste sicher gestellt werden, dass es zu keinen gefährlichen Überholmanövern seitens der Autofahrerenden (das kommt aktuell häufig vor!) und FahrerInnen der Postautos kommt. Zudem denken wir, dass der Veloweg aufwärts vollkommen vom Autoverkehr getrennt werden müsste (z.B. über ein Trottoir), damit man sich auf dem Velo sicher fühlt. Am Wochenende gibt es immer mal wieder in der Nacht Raser resp. Autorennen, da scheint es mir wichtig, dass die VelofahrerInnen geschützt werden.</p> <p>4 (Lehnenviadukt): Wichtig scheint uns hier, dass der Veloweg im Herbst und Winter gepflegt wird (Laub wegwischen, salzen). Zudem würden wir es begrüßen, wenn der Weg nicht völlig abgetrennt wäre, damit die subjektive Sicherheit gewährleistet ist in der Nacht.</p> <p>6 (Lift / Schrägseilbahn): Dies scheinen uns umständliche Varianten und wir (und wohl viele andere Sportvelofahrende) möchten den Hang gefahrlos fahrend bewältigen können (und nicht per Lift)! Zudem wäre so ein Lift oder eine Seilbahn wohl die Spielattraktion in Herrenschwanden für Kinder und Jugendliche. Und könnte auch ein Vandalismusziel sein (teure Instandsetzung!) Wo die Tal- und wo die Bergstation des Lifts/der Seilbahn wäre, wird in den Unterlagen leider nicht beschrieben. Wäre die Bergstation in der Halensiedlung und man müsste durch den unbeleuchteten Wald fahren? Uns scheint, dass diese Varianten für die Halensiedlung sehr attraktiv wären, aber nicht für die anderen Siedlungen. Wäre die Talstation bei der Asylkollektivunterkunft, wo die subjektive Sicherheit reduziert ist?                      a) mit Vertikallift und Tunnel: Der Tunnel finden wir ganz unattraktiv, insbesondere in der Nacht würden wir diesen sicher nicht brauchen.                      b) auch in den Lift würden wir alleine in der Nacht nicht einsteigen.</p> <p>7 (Tunnel): Diese Variante ist kaum beschrieben und für uns daher nicht nachvollziehbar. Ein separater Tunnel für die VelofahrerInnen? Wir würden mit dem Velo nicht durch diesen Tunnel fahren, insbesondere nicht in der Nacht!</p>	<p>Grundsätzlich: Die Situation auf der Uettligenstrasse vom Kreisel bei der Hallenbrücke hinauf in die Thalmatt und retour ist für VelofahrInnen völlig unbefriedigend und gefährlich. Man wird, unabhängig vom eigenen Tempo abwärts in der Kurve überholt (die Sicherheitslinie wird dabei überfahren) und muss dabei hoffen, dass kein Gegenverkehr kommt. Weil ausweichen ist unmöglich und das überholende Auto würden wohl kaum in das Auto auf der Gegenfahrbahn gesteuert werden, sondern wieder Richtung rechts, wo die Velofahrerin ist. Hangaufwärts wird man in der Kurve teilweise von den Postautos überholt, ebenfalls sehr unangenehm. Und wenn aufwärts fährt, kann man nur hoffen, dass die AutofahrerInnen mit VelofahrerInnen rechnen und bremsbereit sind. In der Dunkelheit ist es noch krimineller. Völlig ausgeliefert kommt man sich vor, wenn man ein zu schnell fahrendes Auto hört von hinten und nicht weiss, ob dieses dann bremst oder einfach durchrast. Eine bessere Strassenbeleuchtung auf der Uettligenstrasse ist zwingend! Zudem finden wir es dringend, dass die Höchstgeschwindigkeit auf der Uettligenstrasse reduziert wird (bis eine bessere Lösung gefunden und realisiert werden konnte). Einen FussgängerInnenweg auf der Uettligenstrasse finden wir übertrieben. Für Fussgänger gibt es die Möglichkeit, über die Bernstrasse oder über den Höhweg zu gehen.</p> <p>Bernstrasse: Bergabwärts sind die Senklöcher ein Problem, zum Ausweichen muss man in der Mitte der Strasse fahren. Minimalmassnahme: Trottoir für bergaufwärts velofahrende Personen öffnen! In der Nacht fahren wir jeweils nicht die Uettligenstrasse hoch, sondern die Bernstrasse, auf dem Trottoir. Das ist aktuell die einzig sichere Variante. Wenn man in der Terrassensiedlung der Thalmatt (oben) wohnhaft ist, ist es nicht ein grosser Umweg resp. man macht nicht sehr viel Höhenmeter zu viel. Für Weiterreisende Richtung Uettligen ist diese Variante aber ein ziemlicher Umweg.</p> <p>Thalmattstrasse: Regelmässige Reinigung der Strasse ist im Herbst aufgrund des Herbstlaubes zwingend, sonst wird die Strasse noch schmaler!</p>	x			<p>- Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die anderen Varianten stellen mögliche Alternativen dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren.</p> <p>-Thema Tempo: In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung dieser Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).</p>

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		8 (Variante Hängebrücke): Wie beschrieben nicht ideal, da dies keine Verbesserung für die Velofahrenden vom Neufeld her kommend darstellt. Bei Dunkelheit fahren wir fast nie über die Halenstrasse sondern über die Neubrücke. Und falls wir es richtig gesehen haben, gäbe es dann noch einen Lift, siehe 6a).					
Privatperson		Verkehrssicherheit muss dringend verbessert werden		x			
Privatperson		Ein abgetrennter Veloweg wäre dringend nötig. Gerade nach Einbruch der Dunkelheit fühlt man sich auf dem Velo auf dieser Strecke sehr unsicher.		x			
Privatperson			Egal wie sie Lösung aussieht: es braucht eine Lösung!	x			
Privatperson	Einbahnstrassenregelung würde ich bevorzugen	Um ÖV nicht auszubremsen kann für diesen eine Ampelregelung bekommen - MIV ist dann nur alle 30 Minuten abwärts ausgebremst		x			
Privatperson		Die aktuelle Situation auf der Uettligenstrasse sehe ich als sehr gefährlich an. Die Autos kommen mit hohem Tempo und die kurve ist schlecht einsehbar. Deshalb muss unbedingt etwas getan werden. Am besten finde ich die Variante Brücke auch wenn diese etwas kostet. Die Variante welche einen Einbahnverkehr vorsehen erscheint mir nicht zielführend und haben einen zu grossen Einfluss auf den ÖV.		x			
Privatperson	Eine weitere Möglichkeit wäre den Anschluss des Veloweges die Halen Siedlung / obere Thalmatt. Es ist sehr steil, doch mit diesem Anschluss könnte der Veloweg über durch den Löhrwald nach Uettligen umgeleitet werden. Der letzte Abschnitt (Abzweigung der Herrenschwandenstrasse auf die Kantonsstrasse) ist m.M.n. in der Breite ausbaufähig für Velostrassen, da diese Strasse 80km/h ist.			x			Ein direkter Anschluss von der Halenbrücke direkt an die Halensiedlung, Thalmatt wäre sehr steil und für den Veloalltagsverkehr nicht geeignet.
Privatperson		Hier ist es von zentraler Bedeutung, dass eine Massnahme gewählt wird, bei welcher die Velofahrenden von der Hauptstrasse abgetrennt fahren können. Deshalb befürworte ich die "Stegvariante" oder die Abtrennung neben der Hauptstrasse, da damit alle Verkehrsteilnehmende aneinander vorbeikommen können. Insbesondere in den Kurven kann es schnell einmal zu gefährlichen Situationen kommen. Zudem ist dies ein wichtiger Knotenpunkt für Anwohnende aller umliegenden Gemeinden und am Feierabend und Wochenende, auch für Personen, die die Naherholungsgebiete aufsuchen.		x			
Privatperson		Die Massnahme mit dem Schräglift scheint mir im Moment am sinnvollsten		x			Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift stellt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren.
Privatperson		Ich würde einen Radstreifen bergwärts begrüssen.		x			
Privatperson	Für mich ist klar, dass nur ein Ausbau entlang der Uettligenstrasse Sinn macht. Die anderen	Auch hier sehe ich nur die Möglichkeit, dass der Verkehr vierspurig geführt wird (je 2 Spuren für	Der aktuelle Zustand ist für alle Verkehrsteilnehmer eine Zumutung und für Velofahrer und	x			

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Linienführungen sind für Velofahrer mit Ziel Halen, Thalmatt oder Oberdettigen/Uettligen keine valablen Alternativen.	Autos und Velos plus im Idealfall noch eine Fussgängerspür). Die Alternativen bei denen ein Zeitverlust für den öffentlichen Verkehr oder den Veloverkehr entsteht, sind nicht akzeptabel.	Fussgänger sogar gefährlich. Es besteht dringend Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt!				
Privatperson		Ein Lift sehe ich nicht. Will ja fahren und nicht auf einen Lift warten. Scheint mir auch wenig realistisch Wenn die anderen beiden Möglichkeiten scheitern wünsche ich mir zumindest eine klare, gelbe velolinie und vor der Kurve eine Reduktion des tempolimits.			x		- Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift stellt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren. -Thema Tempo: In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung dieser Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson	aktuell wird die Strassenmarkierung erneuert, dies für die Autos, die minimale Signalisation, dass hier auch Velos fahren verschwindet im Asphalt	Als Bewohnerin der Halensiedlung sollte die Strasse bergseitig sicherlich nicht verbreitert werden, da der Hang bereits zum heutigen Zeitpunkt rutscht		x			
Privatperson		höhenversetzter Radstreifen! (Kurvenschneiden vermeiden)		x			
Privatperson		Unbedingt Veloweg extreme Zunahme des Verkehrs , Stau , total gefährlich als Velofahrer		x			
Privatperson	Es gibt auf der Uettligenstrasse zwischen der Halenbrücke und Thalmatt weder einen abgetrennten Velo- noch Fussweg. Leider gibt es für Fussgänger auch keine Ausweichmöglichkeiten zur Strasse: der unbefestigte Pfad unterhalb der Uettligenstrasse ist für Kinderwagen und Rollstühle unpassierbar und vor allem nach Regen auch für Fussgänger zu rutschig. Die Alternative oberhalb der Uettligenstrasse führt über das Gelände der Halensiedlung, ist ebenfalls streckenweise unbefestigt und nur bedingt nutzbar. Insbesondere die 100°-Kurve in der Uettligenstrasse unterhalb der Halensiedlung ist ausserordentlich kritisch. Der langsame Veloverkehr bergauf kann nicht sicher überholt werden. Nach meiner Erfahrung überholt die Mehrzahl der Autofahrer trotzdem, obwohl der seitliche Abstand von 1.5 m nicht eingehalten werden kann, ohne die durchgezogene Linie zu überqueren und damit den Gegenverkehr zu gefährden. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h reicht meiner Meinung nach auch nicht aus, um vor einem in der Kurve auf der Innenseite ruhenden Hindernis rechtzeitig halten zu können. Ein unbeleuchteter Fussgänger oder ein gestürzter Velofahrer befinden sich insbesondere auf der Kurveninnenseite in Lebensgefahr.	Ich empfinde die Kombination von Sanierung und Verbreiterung (Kombination aus Ausbau und Lehnenviadukt) der Uettligenstrasse als optimale Lösung, da sie sämtlichen Verkehrsteilnehmern nützt. Sie ist bei gleichzeitiger Sanierung der Strasse seitens der Investitions- und späteren Unterhaltskosten vertretbar. Bei der Betrachtung der Uettligenstrasse zwischen dem Halenkreisel und Thalmatt muss man jedoch drei Abschnitte bzgl. Gefährdung getrennt betrachten. Vor und nach der 100°-Kurve unterhalb der Halensiedlung kann die Strasse und allfälliger Gegenverkehr gut eingesehen werden. In der Kurve selber ist dies nicht der Fall: vor allem der langsame Veloverkehr bergauf kann nicht sicher überholt werden. Nach meiner Erfahrung überholt die Mehrzahl der Autofahrer trotzdem, obwohl der seitliche Abstand von 1.5 m nicht eingehalten werden kann, ohne die durchgezogene Linie zu überqueren und damit den Gegenverkehr zu gefährden. Für diese Kurve sehe ich zusätzlich zu diesen diskutierten längerfristigen Massnahmen sofortigen Handlungsbedarf. Das Überholverbot wird mehrheitlich missachtet, die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h reicht meiner Meinung nach nicht aus, um vor einem in der Kurve auf der Innenseite ruhenden Hindernis rechtzeitig halten zu können. Ein unbeleuchteter Fussgänger oder ein gestürzter Velofahrer befinden sich insbesondere auf der Kurveninnenseite in Lebensgefahr. Bergauf sollte die Geschwindigkeitsbeschränkung mit sofortiger Wirkung auf 40 km/h reduziert werden. Eventuell wäre als schnell einsetzbare Lösung auch eine Ampel an den Enden der Kurve denkbar, die ca. 200m		x		-Thema Tempo: In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung dieser Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt). - Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).	

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		auseinanderliegen. Das würde die Reisezeit auch für den ÖV nur unwesentlich verlängern.					
Privatperson		Es braucht unbedingt einen gut markierten Veloweg und/oder eine Verbreiterung der Strasse auf dieser Strecke. Die Situation ist sowohl als Autofahrerin als auch als Velofahrerin unübersichtlich und gefährlich.		x			
Privatperson		Es braucht einen klar markierten Velostreifen.	Auch auf diesem Abschnitt hat der motorisierte Verkehr stark zugenommen. Ich fühle mich als Fahrradfahrerin oft sehr unsicher.	x			
Privatperson		Unbedingt machen. Die Steigung nach Herrenschwanden/Ortschwaben wäre noch angenehmer, aber bei der Verkehrsbelastung in den Stosszeiten ein NoGo.		x			
Privatperson		Verbreiterung Uettligenstrasse (Variante 1 und allenfalls 4) ist vorzuziehen, da keine Einschränkungen für ÖV. Liftvarianten sind interessant bergwärts, talwärts aber zu umständlich		x			Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift stellt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren.
Privatperson		Aus meiner Sicht als Velopendler ist der Ausbau der Uettligenstrasse die attraktivste Variante. Bei den Liftvarianten sehe ich die Gefahr, dass Velofahrende bergwärts (und talwärts sowieso) durch die Umständlichkeit und Wartezeit trotz Massnahme die Kantonsstrasse nutzen. Brücke und Tunnel scheinen mir zu kostspielig und unrealistisch.		x			Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift stellt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren.
Privatperson		Es ist eine "Raserstrecke", wobei Temporeduktion wohl kaum Verbesserung bringen wird. Es braucht eine klare Bodenmarkierung, um die Linienführung deutlicher sichtbar zu machen. Die Linie, besonders in Richtung Uettligen, ist viel zu eng und für jedes Fahrrad gefährlich. Ich selber fahre zu meiner Sicherheit nicht "am Hang", weshalb sich hinter mir die Autos gedulden müssen. Dies wiederum führt zu riskanten, stupiden Überholmanövern. Es grenzt an ein Wunder, dass so selten etwas geschieht! Als Autofahrer musste ich schon oft sehr abrupt abbremsen, was ebenfalls stets überaus riskant gewesen ist.	Es braucht... - Beleuchtung mittels bewegungssensor-gesteuerten Lampen - beidseitige Velomarkierung mit Streifen resp. roter Bodenfläche (à la Lorrainebrücke), nicht nur mittels Velos am Boden - allenfalls Spiegel, um in die Kurve sehen zu können		x		Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson	Wenn es kein Umweg ist, kann hier eine neue Linienführung vielleicht Sinn machen. Am wichtigsten ist, dass es eine eigene Spur gibt für die immer zahlreicher werdenden Fahrräder! Im schnellen 80er Verkehr fühle ich mich oft sehr verletztlich! Es muss auf eine gute Art und Weise dem Autoverkehr bewusst werden, dass die Fahrräder nicht Störfaktoren sind, sondern auch ein Recht auf ihre Spur haben. Ich möchte aber nicht grosse Umwege machen müssen, da ich täglich diese Strecke zur Arbeit fahre nach Bern.			x			
Privatperson		Siehe oben meine generelle Antwort.		x			
Privatperson		Bei Verbreiterung der Strasse und Temporeduktion im Wald wie auch allgemein die (bessere, z.B. rote) Markierung eines Velostreifens wären ideal.		x			

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Berücksichtigung			Antwort
				Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	
Privatperson	Dieser Abschnitt ist gefährlich für Velofahrer und Autofahrer. Vorallem Thalmatt bis zur Halenbrücke ist das Tempolimit 80 km/h und hat keinen Velostreifen oder Weg. Auch ein Trottoir fehlt gänzlich. Wäre schön wenn für Fussgänger und Velofahrer etwas verbessert werden könnte.	Im Minimum sollte es ein Velostreifen geben und das Tempolimit reduziert werden. Schöner wäre ein Gehsteig oder Veloweg.		x			-Thema Tempo: In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung dieser Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt). - Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson	Zwischen Postautostellen Halenbrücke und Thalmatt ist die Strasse für die Velofahrer sehr eng. Besonders während der Steigung und in der Kurve. Wir fahren mit dem Kinderveloanhänger öfters in die Stadt und retour - da wurden wir schon sehr eng überholt! Fahren wir in Begleitung der Kinder, welche selber fahren, hoch, überholen uns auch eigentlich immer trotz Sicherheitslinie Autos. Diese mussten bereits entgegenkommenden Fahrzeugen ausweichen und haben beinahe unsere Kinder abgedrengt. Bisher ist noch nichts schlimmeres passiert, aber die Gefährdung ist sehr gross! Die nächste Steigung von Thalmatt bis Oberdettigen ist auch eng und unübersichtlich für Velofahrer. Hier wäre ein Ausbau doch sicherlich möglich.	Eine separierung von Velo und Fussverkehr zur Strasse begrüsse ich. Bitte beachtet, dass dabei keine grössere Umwege generiert werden, da diese Führung sonst nicht genutzt werden.	Mir sind 2 Dinge sehr wichtig: 1. die Stadt kann von Thalmatt/Halensiedlung her mit dem Fahrrad sicher erreicht werden (auch mit Kindern!) 2. Fussgängen können die Postautohaltestelle Halenbrücke sicher erreichen von der Halensiedlung her über die Treppe auf die Strasse runter - hier gibt es bisher keinerlei Anschluss und man muss am Strassenrand gehen mit Autos, welche mit 80km/h an einem vorbeibeschnellen.		x		-Thema Tempo: In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung dieser Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt). - Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt). - Oberdettigen: Die Planungsstudie beschränkte sich den Massnahmenbedarf auf der identifizierten Hauptverbindung im Perimeter auszuweisen. Es wird anerkannt, dass auch Massnahmenbedarf abseits dieser Routen auf Nebenverbindungen besteht. Dieser muss von den zuständigen Behörden (Kanton, Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen angegangen werden.
Privatperson		4.L10: Aktuell können Velos nicht überholt werden. Wir befürworten die Massnahme. 4.L11: Schlechtes Kosten/Nutzen-Verhältnis. Die Situation ist übersichtlich. Massnahmen zwischen Thalmatt und Uetligen wären dringender. Dort fährt der MIV schneller und es ist für Velos gefährlicher. Anhang zum Erläuterungsbericht: Variantenbewertung: Alle Varianten via Neubrücke sind aufgrund der grossen Steigung nicht attraktiv. Zudem sind auf der Bruggbodenstrasse gefährliche Querungen erforderlich, um zur Neubrücke bzw. Halenstrasse zu gelangen. Die Varianten 1A (Einbahnsystem) und 2B (Fahrverbot) haben nachteilige Auswirkungen: - Längere Wege für den MIV führen zu mehr Emissionen - Führt zu Mehrverkehr. Insbesondere Uetligen - Orschwaben (ist Schulweg) und Meikirch (Moosgasse) - Uetligen (diese Strecke ist schon jetzt konfliktintensiv. Mehr MIV ist dort für Velofahrende nicht tragbar) - Zu grosse negative Auswirkungen für MIV.		x			- Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die anderen Varianten stellen mögliche Alternativen dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren. - Für die Strecke zwischen Thalmatt und Uetligen ist mit der RGSK II Massnahme LV-S-7 Handlungsbedarf erkannt und die Gemeinde hat bereits ein Vorprojekt erarbeitet.
Privatperson		Strassenverbreiterung ist an vernünftigen		x			
Privatperson	Wir sind als Familie direkte Anwohner der betroffenen Perimeter Bitte die verschiedenen Routen klar auseinanderhalten 1a) Halenbrücke «links» Richtung Thalmatt (4L10 + 4L11) 1b) Halenbrücke	a) bei allen drei Abschnitten 4L10, 4L11, 4L12 ist insbesondere der Veloverkehr «aufwärts» das grosse Problem + für alle (inkl. Postautos) sehr	ideen: - Temporeduktion in Quartieren + Dörfern prüfen! - ganz konkret: im Mööslweg, Herrenschwanden möchten die Anwohner Tempo30 schon länger,	x			- Aufnahme Mööslweg: Der Mööslweg hat zwar für den kommunalen Veloverkehr als Abkürzung eine gewisse Bedeutung, spielt aber für die übergeordnete Veloführung regional keine wichtige Rolle. Auf eine Aufnahme in den Sachplan

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	«rechts» Bernstrasse allg Richtung Kirchlindach (4L12) Grundsatz: je besser ausgebaut, sicherer, + DURCHGÄNGIG die Velorouten bis in die Stadt Bern ausgebaut sind, desto höher deren Akzeptanz + somit Mehr-Veloverkehr (und folglich weniger Autoverkehr) unlogische Linienführung nach Bremgarten - warum wird Bremgarten + Stuckis- haus + Aarematte «vergessen», resp via Mööslweg nicht mit-eingebunden ?? merke: wird Bremgarten nicht mit-angeschlossen, sind diese Bewohner vermehrt im Auto....	gefährlich. abwärts fahren ist für Velos / Langsamverkehr seltener gefährlich b) warum nicht die teilweise vorhandenen, aber kaum benutzten Trottoirs (v.a. entlang 4L12) mitbenutzen oder für den langsamen aufwärts-Verkehr erlauben? c) alternative Idee: gänzlich alternative Routen (losgelöst von der ohnehin gefährlichen Kantonsstrasse) suchen? (über Nebenwege, teils bestehende Nebenstrassen nutzen)	jedoch die Gemeindebehörde sträubten sich dagegen (mehrmals angefragt) Gde sieht sich dafür nicht zuständig - sind SIE das ?? - Einbahnverkehr für motorisierten Verkehr (evtl in Kombi mit Gegenverkehr von Langsamverkehr) prüfen				Veloverkehr wird daher verzichtet. Die Gemeinde sieht jedoch im Rahmen der nächsten ordentlichen Strassensanierung (in den nächsten 5 Jahren) Verbesserungen bezüglich Verkehrssicherheit (z.B. durch Tempo 30) vor. - Thema Konflikt Fuss-/Veloverkehr (Punkt b): Mischnutzungen von Fuss- und Veloverkehr werden für die Veloalltagsverbindungen wenn möglich vermieden, da sie Konfliktpotenzial bieten. - Thema Direktheit (Punkt c): Alternative Linienführung abseits der Kantonsstrasse gibt es vor allem im Bereich Halenbrücke - Thalmatt resp. Herrenschwanden eigentlich keine, bzw. sind sie wenig direkt und werden somit vom Alltagsveloverkehr nicht akzeptiert.
Privatperson	Idee: Könnte ein Einbahnverkehr für Autos eingerichtet werden. Der so gewonnen Platz könnte für einen Veloweg genutzt werden.	Sicherlich wäre eine Temporeduktion des Autoverkehrs wichtig. Die Reduktion auf 60km/h kommt heute sicher viel zu spät und viele Autos fahren zu schnell in die Kurve. Die alternative Option eines Schräglifts scheint mir unbrauchbar. Ich möchte mit meine Velo fahren und nicht auf einen Lift warten.	Dass die Vorrangroute an der Halenbrücke endet erschliesst sich mir nicht, der gesamte Veloverkehr wird hier weiter über die Brücke führen. Das Ende an der Halenbrücke ergibt daher für mich keinen Sinn.	x			- Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift stellt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren. -Thema Tempo: In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung dieser Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt). - Der Bearbeitungsperimeter wurde zusammen mit dem Kanton definiert und priorisiert. Eine Begrenzung war notwendig.
Privatperson			Ich fahre jeweils die Strecke Halenbrücke-Thalmatt mit Velo und fände es schon sehr hilfreich wenn das Tempo für Autos reduziert würde und verstehe nicht, wieso ausgerechnet in der Kurve kein Licht mehr ist.		x		-Thema Tempo: In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung dieser Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson	Extra Fahrbahn für Velos Tempo Limite für Autos runtersetzen Bessere Beleuchtung	Extra Fahrbahn für Velos Tempo Limite für Autos runtersetzen Bessere Beleuchtung		x			-Thema Tempo: In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung dieser Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson		Unbedingt Veloweg extreme Zunahme des Verkehrs , Stau , total gefährlich als Velofahrer		x			
Privatperson		80km/h ist zu schnell und zu gefährlich auf einer eher engeren Strasse. Der kurze Abschnitt lädt zum rasen ein und beängstigt andere Autofahrer*innen, sowie Fahrradfahrer*innen. An die 60er Begrenzung bei der Kurve richtung Uetligen halten sich nicht viele dran, dazu übertreten die meisten Autofahrer die Sicherheitslinie um Fahrradfahrer*innen zu überholen. Das ist vorallem für Autofahrer*innen auf der Gegenfahrbahn sehr gefährlich.	Ausserdem hat es eine ziemliche Unebenheit in der Kurve Richtung Halenbrücke. Für schnelle Velofahrer*innen ist das ziemlich gefährlich(auch ich bin schon fast wegen dieser Unebenheit gestürzt:/)		x		- Thema Tempo: In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt). - Unebenheit: Dies ist Sache des Unterhalts, welcher durch die Strasseneigentümer wahrgenommen wird.
Privatperson			Es ist essentiell, dass die Sicherheit auf dieser für Velofahrer und Velofahrerinnen überaus gefährlichen Strecke verbessert wird. V.a. die Kurve vor der Abzweigung Halen ist problematisch - wir hatten bereits einen schweren Unfall einer in der Halen wohnhaften Person, die angefahren wurde und lebenslängliche Folgen davongetragen hat. Sie hat mit Glück überlebt. Leider kann das mit der aktuellen Linienführung jederzeit wieder geschehen.	x			Dies ist im Sinne der Planungsstudie und der Handlungsdruck wird anerkannt sowie entsprechende Massnahmen vorgesehen.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Berücksichtigung			Antwort
				Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	
Privatperson		Auf der Strecke Säriswil -Zollikofen sind regional bedingt überdurchschnittlich viele Landwirtschaftliche Fahrzeuge unterwegs, zum teil auch überbreite mit vorne und hinten Überhang. Bei starkem Richtungswechsel schwenken sie stark aus. Die Kreuzung Uettligen-Ortschwaben-Thalmatt 4P4 darf deshalb nicht übermässig eingengt werden, damit nicht neue Gefahren für die Velofahrer entstehen, die schnell auch mal tödlich sein können.... Dasselbe betrifft auch 4L6, 4L7, 4L8, und 4P3. Bitte bei diesen Punkten und Linien auch vermerken!		x			Die genaue Ausgestaltung der Knoten unter Berücksichtigung der Schleppkurven von landwirtschaftlichen Fahrzeugen sind im Rahmen der Projektierung zu konkretisieren
Privatperson		Ich bin Velofahrer (77 J) und wohne in der Halensiedlung. Die Strecke Halenbrücke bis zur Abzweigung zur Siedlung ist gefährlich. Angst habe ich wenn ich in der grossen Kurve komme. Ab und zu bleibt ein Auto hinter mir und wartet bis die Kurve vorbei ist um zu überholen. Postauto und Lastwagen müssen auch hinter mir bleiben. Das ist stressig. Die meisten Auto überholen, z.T. gelangen sie über der Sicherheitslinie. Ich staune, dass es bis jetzt kaum Unfälle gegeben hat. Eigentlich ein Wunder. Ich plädiere für eine eigene Velospur, d.h. eine Verbreiterung der Strasse (bergauf). Vorallem die ganze Strecke der Kurve ist absolut wichtig. Die gerade Strecke ab Halenbrücke ist deutlich weniger gefährlich aber auch nicht optimal.		x			
Privatperson	Die Linienführung sollte möglichst nahe der Strasse verlaufen.			x			
Privatperson		Sowohl Stelzenviadukt wie Hangverbauung machen natürlich Sinn für Halen- und Thalmattbewohner aber; Die Velosicherheit ist im ganzen Gebiet höchst problematisch und muss mit einem aufwändigen, umfänglichen Konzept (s. Beispiele Münsingen/ Worb / Köniz) angegangen werden. Die Unterteilung in drei Abschnitte macht keinen Sinn.	Es geht um Velosicherheit und MIV. Die aufgezeigten Varianten (Schräg- und vertikal-Lift) sind unhaltbar, weil es den Veloverkehr zwar von der Strasse nimmt aber drastisch unattraktiver macht. Die Velosicherheit ist im ganzen Gebiet höchst problematisch und muss mit einem aufwändigen, umfänglichen Konzept (s. Beispiele Münsingen/ Worb / Köniz) angegangen werden. Die Unterteilung in drei Abschnitte macht keinen Sinn.	x			- Die Abschnitte beziehen sich auf die offene Linienführung. Massnahmen werden für den gesamten Korridor aufgezeigt. -Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift zeigt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren.
Privatperson		Beidseitiger Velostreifen bei der Hauptstrasse von Uettligen bis zur Abzweigung Sportplatz		x			
Privatperson		Sehr wichtige Massnahme. Ich als Velo- und Autofahrerin habe dort immer Angst, vor allem bei der Kurve. Daher dringender Handlungsbedarf.		x			
Privatperson	Grundsätzliche Anmerkung: Eine Temporeduktion für den motorisierten Verkehr ist für mich als Radfahrerin schon ein Sicherheitsverbesserung. Im Kurvenbereich ein festeingezeichnete Velospur kann auch zu einer Erhöhung der Sicherheit führen.	Ausbau Strasse: Eine Verbreiterung der Strasse mit festeingezeichneter Velospur bei der Aufwärtspur ist sicherlich eine optimale Lösung. Abwärtspur benötigt keine Verbreiterung, da auch mit dem Fahrrad eine Geschwindigkeit von 40 plus erreicht wird. Variante 3 Einbahn mit LSA - Lösung: Möglichkeit für zwei Fahrradwege und ein Weg für Motorfahrzeuge. Mittels LSA kann ÖV bei der Haltestellen Halenbrücke den Weg für die Aufwärtsfahrt freischalten. Ansonsten Einbahnverkehr und für Anwohner Halen und Thalmatt Zubringer via Thalmatweg.			x		- Thema Tempo: In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Berücksichtigung			Antwort
				Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	
Privatperson		Die Strecke ist sehr gefährlich und braucht dringend einen gross genügen Ausbau, präferentiell in beide Fahrrichtungen. Besonders die Kurve ist sehr gefährlich. Alternativ wäre ein Velobus eine Idee, der unbemannt von der Halenbrücke bis Thalmatt (Anschluss Radweg) fährt und Velos und Fahrer kostenlos mitnimmt		x			
Privatperson		Massnahmen: Über die Massnahme freue ich mich extrem, als ausschliesslicher Fahrrad- und ÖV-Benutzer bin ich klar der Ansicht, dass eine sicherere Möglichkeit, mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, gerade bei hohen Geschwindigkeiten der Autos, dringend nötig ist.		x			
Privatperson	Direkte Linienführung bevorzugt. Bern-Ortschwaben-Grächwil auch miteinbeziehen.			x			Die aufgeführte Route ist aufgenommen, bzw. in übergeordneten Planungen bereits enthalten.
Privatperson		die Verbesserung ist hier nicht nur wünschenswert sondern unbedingt nötig! Dieser Abschnitt macht besonders auch nachts, richtig Angst beim Befahren (dem Autoverkehr ausgeliefert sein, darauf vertrauen müssen, dass man genügend früh gesehen wird)		x			
Privatperson	Falls nicht sowohl der Ast Herrenschwanden - Halenbrücke als auch der Ast Uetligen - Halenbrücke ausgebaut werden, favorisiere ich den Ast Uetligen - Halenbrücke. Offenbar ist die Planung auf dem Abschnitt Uetligen - Thalmatt schon weitere fortgeschritten und dürfte früher realisierbar sein als der Ast Ortschwaben - Herrenschwanden. Zudem könnte Kirchlindach (und unter Einschränkungen auch Ortschwaben) via Heimenhaus - Hostalen auf einer separaten Route über die Neubrücke (oder Stuckishaus - Halenbrücke) angebunden werden. Die Varianten mit Lift / Schräglift sind meines Erachtens für die Nutzer:innen wenig attraktiv (mögliche Wartezeiten) und in Anbetracht der hohen einmaligen und wiederkehrenden Kosten nicht weiterzuverfolgen.	Die angedachten Massnahmen zu dieser Variante müssen zwingend umgesetzt werden. Vor allem für den Veloverkehr bergwärts ist ein Lösung gemäss kantonalen Standards zwingend. Eine Kombination von separatem Viadukt im unteren und Hangabgrabung im mittleren/oberen Teil kann aus geologischer Sicht sinnvoll erscheinen, führt aber zu einer Querungssituation, die sicherheitstechnisch fragwürdig ist. Von den Varianten Einbahnverkehr und LSA ist zwingend abzusehen, vor allem weil dadurch der öV stark benachteiligt wird und dadurch der Umsteigeeffekt zunichte gemacht würde.		x			Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift zeigt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren.
Privatperson		Da ich kein Auto besitze bin ich in der Regel per Velo, ÖV und zu Fuss unterwegs. Die meisten in der Studie genannten Abschnitte kenne ich gut. Erst recht die beiden Strecken ab Halenbrücke: links Richtung Thalmatt/Uetligen und rechts Richtung Herrenschwanden/Ortschwaben. Die meisten Lösungsvorschläge in der Studie sind zum Vorteil des Schnellverkehrs. Die paar Velostreifen auf oder neben der Strasse bringen nach meiner Einschätzung keinen einzigen Pendler mehr vom Auto auf das Velo, aber vermutlich zusätzlichen Autoverkehr und noch höhere Geschwindigkeiten, weil jetzt freie Fahrt herrscht ohne das Hindernis Velo - und das sogar auf zwei parallelen verlaufenden Kantonsstrassen! Ein besonders dramatisches Beispiel finde ich das Vorprojekt "Halenbrücke-Thalmatt", das einen Strassenausbau in der Kurve vorsieht. Diese Massnahme wird die Situation für die		x			1-3) Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. Ein dynamisches System bestehend aus einem Warnsignal ist uns nicht bekannt.  4) Der Vorschlag ist aus Velosicht interessant. Das Thema Einbahnregime, eine Abklassierung einer Strassenachse mit Umlegung Schnell- und Langsamverkehr, Kernfahrbahn mit Ampelsystem, Rückstauräume für den MIV etc. wurde im Rahmen des Variantenstudiums im Projekt länger diskutiert, diese Ansätze mussten jedoch aus einer Gesamtverkehrsoptik, technischer Machbarkeit und politischer Umsetzungsschwierigkeiten verworfen werden da diese so nicht realisierbar sind. Zudem gibt es übergeordnete Richtpläne welche diese Ansätze blockieren würden.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		<p>Velofahrenden zusätzlich *verschlechtern*, da es für den Schnellverkehr keinen Grund mehr gibt, vor der Kurve die Geschwindigkeit zu reduzieren um dann noch schneller und gefährlicher in die Thalmatt einzufahren. -&gt; Fazit: Dieser Kurvenausbau ist absolut untauglich. Die Begründung, es gehe um die Sicherheit der Alltags-Velofahrer ist meines Erachtens vorgeschoben und unbegründet. Meine Vorschläge:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bisherige Billiglösung erweitern Am Strassenrand noch mehr und grössere gelbe Velos aufmalen und zwar auf der ganzen Strecke, ab Halenbrücke, durch die Thalmatt und bis nach Uetligen! Und die Bemalung natürlich jährlich auffrischen!</li> <li>2. Velofahrer erkennen und signalisieren Die Velofahrer bergwärts technisch in der Kurve erkennen und dies den nachfolgenden Automobilisten an der Kurveneinfahrt anzeigen (z.B. mit Blicksignal).</li> <li>3. Tempo reduzieren Jetzt: Erst kurz vor der fraglichen Kurve wird das Tempo von 80 (nach dem Kreisel) auf 60 kmh angezeigt. Das ist zu schnell! Neu: Das maximale Tempo um je 10 kmh reduzieren (also auf 70 kmh nach dem Kreisel und 50 kmh vor der Kurve). Hinweis: Direkt nach der Kurve und vor der Einfahrt in die Thalmatt hat es im Übrigen einen Fussgängerstreifen. Immer wieder kommt es vor, dass Fussgänger von zu schnell einfahrenden Autos zurückweichen müssen.</li> <li>4. Je eine Ast für Langsam und Schnellverkehr Die Verbindung Halenbrücke-Uetligen ist für den Durchgangs-Schnellverkehr zu sperren. Dies scheint mir der eigentliche Schlüssel zu einer sehr attraktiven Veloverbindung ab Halenbrücke Richtung Halensiedlung, Thalmatt, Oberdettigen, Uetligen, Meikirch, Säriswil, Wahlendorf. Eine Querverbindung nach dem Lörwald Richtung Ortschaften/Kirchlindach erweitert sie zusätzlich. Umgekehrt steht Velofahrern Richtung Bern bis in die Länggasse eine weitgehend verkehrsarme und landschaftlich sehr schöne Verbindung zur Verfügung. Der Flaschenhals ist mit sehr wenigen finanziellen Mittel aufgehoben und diese Lösung könnte sich zu auch einer beliebten Verloausflugsroute entwickeln mit Benefit für die ganze Region. Das Nachsehen hätten nur die Schnellverkehrs-Pendler, die einen kleinen Schwenker von Uetligen über Herrenschwanden machen müssten. Auch der mit dem geplanten Sportzentrum entstehende Mehrverkehr kann viel besser kanalisiert werden und für die erwachsenen und jugendlichen Fussballer stünde ein extrem attraktive Verbindung für Velos und E-Bikes zur Verfügung. Das Ganze kann ausserdem auch kurzfristig und testmässig umgesetzt werden und die Kosten sind absolut minimal.</li> </ol>					

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson	Die Linienführung über den Sportplatz ist nur dann akzeptierbar, wenn zwischen Halenbrücke und Herrenschwanden-Dorf ein Radweg gebaut wird. Das gleiche gilt für den Abschnitt südlich von Uettligen bis zur Abzweigung Richtung Sportplatz	Der heutige Naturbelag muss durch einen Teerbelag ersetzt werden.		x			Eine Verbesserung der Verbindung über den Lörmoos (Belag) ist in der Hand der Gemeinde. Auf dem Abschnitt zwischen Halenbrücke und Herrenschwanden sind Verbesserungen für den Veloverkehr vorgesehen.
Privatperson	Die vorgeschlagene direkte Linienführung für Velos Uettligen - Bremgarten via Herrenschwandenstrasse - Uettligenstrasse wird unterstützt. ABER: Wir wohnen am Thalmattweg, direkt an der Abzweigung der unbefestigten Strasse Richtung Löhrwald. Dieser Abschnitt wird derart intensiv von verschiedenen Nutzergruppen (Spaziergänger, Reiter, Kinder, Familien, Velofahrer) genutzt, dass es absolut unverständlich ist, dass auf diesem Abschnitt die auf Herrenschwandenstrasse und Thalmattweg geltende v-Beschränkung auf 30 km/h aufgehoben ist. Die täglich zu beobachtenden Konflikte können u.E. nicht verantwortet werden. Wird diese Verbindung in das Velonetz aufgenommen (und im Prinzip auch unabhängig davon), ist eine Signalisierung der "Achse" Herrenschwandenstrasse - Thalmattweg - Abzweiger Richtung Uettligenfeldstrasse (vorbei am Sportplatz FC Godstern) zu prüfen. Diese Achse ist verkehrstechnisch angesichts der unübersichtlichen Kurven, der Nutzung als Schulweg (jeweils zur "Hauptverkehrszeit" halten wir hier den Atem an) einfach nicht als Durchfahrtsachse geeignet. Mit dem avisierten Ziel, hier noch zusätzlichen Veloverkehr durchzuleiten, wird ohne flankierende signaltechnische Massnahmen eine zusätzliche Gefährdung für die Verkehrsteilnehmenden geschaffen, die nicht akzeptierbar ist. Gerade dieses Jahr, in dem wiederum Mais angebaut worden ist, ist der Kreuzungsbereich Richtung Löhrwald ein "Blindflugbereich". Früher lernte man, die Geschwindigkeit so zu wählen, dass innerhalb halber Sichtweite angehalten werden kann. Dies gilt offenbar nicht mehr. Und zwar weder für Autolenker noch Velofahrer (insb. auch e-Bike-Fahrende). Die oben angesprochene v-Reduktion auf 30 km/h auf diesem unbefestigten Wegstück (von der Uettligenfeldstrasse her ist die Strasse mit Hartbelag versehen bis FC Goldstern), hätte auch den Effekt einer Reduktion der Staubentwicklung. Wir behalten uns in diesem Zusammenhang eine Anzeige gegen die Gemeinde Kirchlindach wegen Verstosses gegen die LRV vor (aus beruflichen Gründen habe ich seit Jahrzehnten auch mit der Reduktion von Staubentwicklung, insb. bei Grossbaustellen, zu tun; Emissionen, wie wir sie hier hinzunehmen haben, hätten bei einer rechtlichen Prüfung nie Aussicht auf "Genehmigung"; die Grenzwerte gemäss LRV sind offensichtlich überschritten).	Um heute von der Halenbrücke nach Uettligen / Ortschaften zu gelangen, stehen im Grunde nur zwei für den Veloverkehr unzumutbare gefährliche Strecken über die Kantonsstrassen zur Verfügung, die mit 80 km/h (in der Steigung bzw. im Gefälle) signalisiert sind. Eine minimale Sofortmassnahme wäre die Reduktion der V auf den beiden Kantonsstrassen (auch ausserhalb des Siedlungsgebiets) auf 60 km/h. Auf beiden Strecken werden Velofahrer heute bergwärts vom sich aufstauenden Motorfahrzeugverkehr "getrieben". Überholen ist - bei Einhaltung der VRV - in den Abendspitzen praktisch unmöglich.	Vorliegend ist nur der Veloverkehr Thema, was ein Fehler ist. Es bräuchte in diesem Perimeter dringend eine Gesamtsicht, einschliesslich des Fussgänger-/Wanderverkehrs aufgrund der Nutzung des Gebiets als Naherholungsgebiet. So befinden sich wesentliche Querungen von Wanderwegen mit Kantonsstrassen in mit 80 km/h signalisierten Abschnitten! Dies betrifft insb. die Querung Löhrweg / Bernstrasse Richtung Riedernstrasse und die sehr gefährliche Querung des Aestelweges unmittelbar vor dem Kreisel Heimenhausstrasse. Ebenfalls fehlt eine Fussgänger Verbindung zwischen Uettligen und der Postautohaltestelle Uettligenfeldstrasse. Oft gehen Fussgänger entlang dieses gefährlichen Strassenabschnitts mangels Alternative.	x			- Linienführung: Die Hauptverbindungen nach Uettligen resp. Ortschaften sind gemäss der Planungsstudie über die Kantonsstrasse geführt. Der Handlungsdruck auf diesen Strecken wird anerkannt. Der Massnahmenbedarf ist ausgewiesen (4.L.9-12). In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung dieser Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. Die Verbindung über den Löhrwald ist als Ergänzung gedacht (eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist durch die Gemeinde zu prüfen). - Weiteres: Der Fussverkehr wird mitberücksichtigt, war aber nicht im Fokus der Planungsstudie. Die Fussgängerlängs- und Querverbindungen (fehlende Trottoirs, fehlende Querungen) liegen in der Verantwortung der Strasseneigentümer. Oft fehlen die notwendigen Frequenzen um gemäss übergeordnetem Recht die Infrastrukturen zu planen. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme			Antwort
				berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
Privatperson	Ich frequentiere den untersten Abschnitt Halenbrücke-Uetligen (bis Halensiedlung) mit dem Velo und finde die Situation unhaltbar, daher wäre ich (für meine Sicherheit wie auch der meiner Kinder) sehr froh über eine separate oder zumindest geschützte Veloinfrastruktur auf der Strecke Halenbrücke-Thalmatt, sowie ein Trottoir von der Halenbrücke bis zur Treppe in die Halensiedlung.	Bei den Massnahmen (Schräglift?) darauf achten, dass sie für unterschiedlichste Veloformen funktionieren (mit Anhänger oder Lastenvelo).	Bei der Planung sollten die Fussgänger nicht vergessen werden. Ein Trottoir auf der Bergseite Uetligenstrasse vom Halenkreisel bis zur Treppe in die Halensiedlung wäre dringend nötig.		x		- Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift zeigt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren. - Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson		Bitte bei der Planung die Fussgänger nicht vergessen, vor allem die Anbindung der Treppe in die Halensiedlung zum Halenkreisel (unterster Teil Uetligenstrasse, bergseite). Diese Strecke wird oft von Fussgängern frequentiert & ist ebenfalls sehr gefährlich. Bei den geplanten Velomassnahmen bitte sicherstellen, dass die Lösung für alle Velotypen (mit Anhänger, Lastenvelo etc.) funktioniert (vor allem bezüglich Schräglift?).			x		- Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift zeigt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren. - Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson			Es ist dringend notwendig die Strecke Uetligen-Halenbrücke für Velofahrer/innen sicherer zu gestalten. Die Fahrtrichtung Uetligen ist in den unübersichtlichen und blinden Kurven selbst mit dem normalen Velo extrem gefährlich. Es ist nicht daran zu denken wie es mit einem Veloanhänger aussieht. Eine Verbreiterung wäre optimal auch wenn es aus Kostengründen nur Richtung Uetligen im obersten Teil (blinde Kurve) geschieht. Eine andere Idee wäre ein Warnsignal das den Autofahrer warnt und falls möglich die Geschwindigkeit herabsetzen kann wenn sich ein Velofahrer in der blinden Kurve befindet (wäre so etwas machbar?) - aber mindestens eine vollführte rote Velolinie 1m breit gekennzeichnet ist das Minimum. Herzlichen Dank für Ihr Engagement für ein attraktives Velonetz in der Region.	x			- Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. Ein dynamisches System bestehend aus einem Warnsignal ist uns nicht bekannt.
Privatperson		Dringender Handlungsbedarf, vor allem beraufwärts sehr, sehr unsicher. Rasches Ergreifen von Massnahmen ist nötig. Variante 1: Ausbau Uetligenstrasse (hangseitige Verbreiterung und Velospur bergseits) wird prioritär begrüsst: Dabei wäre eine Unterteilung in den Abschnitt «Kurve» (dringend) und den Abschnitt «unteres Teilstück» sinnvoll. Auf der Uetligenstrasse wäre Tempo 60 bis Beginn Kurve, anschliessend Tempo 50 bis Ortsbeginn Thalmatt sinnvoll und würde mit wenig Aufwand viel bringen. Bei dieser Variante ist der Fussgängerverkehr bis zumindest Treppe zur Halensiedlung noch nicht gelöst. Variante 4: Lehnenviadukt wäre für Uetligenstrasse ebenfalls zu begrüssen. Eine Kombination Variante 1 und 4 wäre denkbar. Variante 3: LSA Lösung für Uetligenstrasse mit Priorisierung ÖV wäre zwar aus Velosicht sinnvoll,	Es ist wirklich sehr wichtig, dass rasch gehandelt wird. Vielleicht auch in Etappen. Es kommt immer wieder zu sehr gefährlichen Situationen mit Autos und Velos. Der Fussgängerverkehr ist nicht geregelt. Es existiert keine vernünftige Fussverbindung aus dem Dorfbereich Thalmatt/Halensiedlung zum Brückenkopf Halenbrücke. Da sehe ich auch wenig Lösungsansätze in den Massnahmen.		x		- Der Handlungsdruck wird anerkannt. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes würde die Massnahme erfasst und priorisiert. - Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift zeigt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren. - Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		<p>ist aber voraussichtlich politisch nicht durchsetzbar.</p> <p>Variante 6: Lift / Schrägseilbahn: Hätte keine Akzeptanz bei den Velofahrenden. Auch landschaftschützerisch ist diese Variante problematisch. Die Sicherheit wäre wie auch bei dieser Version des Liftes ein Problem. Der Fussgängerverkehr ist nicht geregelt. Es existiert keine vernünftige Fussverbindung aus dem Dorfbereich Thalmatt/Halensiedlung zum Brückenkopf Halenbrücke. Da sehe ich auch wenig Lösungsansätze in den Massnahmen.</p>					
Privatperson		<p>Die Variante «Ausbau Uettligenstrasse» (hangseitige Verbreiterung und Velospur bergseits) wird prioritär begrüsst. Dabei ist im Abschnitt «Kurve» die Dringlichkeit am höchsten und die Umsetzung relativ einfach. Tempo 60 km/h auf der Uettligenstrasse zwischen dem Kreisel Halenbrücke und dem Beginn der Kurve, und Tempo 50 km/h im Abschnitt Kurve und weiter bis zum Ortsbeginn Thalmatt, würde mit wenig Aufwand sehr viel zur Verbesserung der Sicherheit beitragen. Zusätzlich ist eine sichere Verbindung für den Fussgängerverkehr vom Kreisel Halenbrücke bis zumindest Treppe Halensiedlung nötig. Die Variante «Lehnenviadukt für Veloverkehr» entlang der Uettligenstrasse wird ebenfalls begrüsst.</p>	<p>Dieser Abschnitt wird von vielen SchülerInnen, welche in Uettligen die Oberstufe besuchen, mit dem Fahrrad befahren. Durch die Steigung und die unübersichtliche Kurve entstehen oft gefährliche Situationen. Dieser Abschnitt ist aus meiner Sicht prioritär anzugehen. Die Beleuchtung in der Kurve müsste auch mitgedacht werden.</p>	x	x		<p>-Thema Tempo: In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung dieser Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).</p> <p>- Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).</p>
Privatperson	<p>Im Bereich Halenbrücke - Thalmatt ist eine Verbesserung der Situation zwingend. Die jetzige Führung des Veloverkehrs ist völlig unhaltbar und unverantwortlich. Ich kenne die Situation aus der Sicht des +/- regelmässigen Autofahrers, der sich bemüht, keine waghalsigen Überhohlmanöver durchzuführen, als auch des Postautonutzers (mit dem Postauto, das hinter Velofahrern "herkriecht"). Welche Variante (bergseits oder Lehnenviadukt talseits) realistischer ist, kann ich nicht beurteilen. Aber eine Lösung muss endlich gefunden werden.</p>			x			
Privatperson			fahrradstreifen zwischen halenbrücke und uettligen mit verbreiterung der strasse.	x			
Privatperson	<p>Ab Kreisel Halenbrücke bis auf Höhe Thalmatt, insbesondere in Kurve, ist die Strasse bedingt durch die Unübersichtlichkeit und auch die erlaubte Geschwindigkeit für Motorfahrzeuge für Radfahrer gefährlich. Hier sollte eine Temporeduktion und Strassenverbreiterung unbedingt umgesetzt werden.</p>	Reduktion der Maximalgeschwindigkeit Strassenverbreiterung mit Fahrradstreifen			x		<p>Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).</p>
Privatperson			<p>Im Bereich der Kurven bei der Thalmatt Richtung Uettligen unbedingt einen Velostreifen einrichten oder die Geschwindigkeit der Autofahrer reduzieren.</p>		x		<p>Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).</p>
Privatperson	<p>Gefährliche Linie für Velos. Schon mehrmals wurde ich von Autos fast gestreift. Kritische Situationen besonders bei Dunkelheit.</p>	<p>Velostreifen muss klar abgegrenzt werden mit genügender Breite. Tempolimit auf 50 km/h.</p>			x		<p>Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B.</p>

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
							Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson	Der Streckenabschnitt Thalmatt-Halenbrücke beinhaltet ein Gefahrenpotenzial, dem ich mit dem Umweg über die Bernstrasse Richtung Traube zu umgehen versuche.			x			
Privatperson		Die Entschärfung der untragbaren Situation an der lang gezogenen Kurve zwischen der Halenbrücke und der Thalmatt sollte höchste Priorität geniessen.		x			Der Handlungsdruck wird anerkannt. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurde die Massnahme erfasst und priorisiert.
Privatperson	Die Linienführung Uettligen-Bremgarten ist nur dann wirklich eine Alternative, wenn diese Strecke durchgehend geteert ist, dies insbesondere im Hinblick auf die Befahrbarkeit im Winter.			x			
Privatperson	Eine absolute Linienführung könnte das passieren der Fahrzeuge unterbinden, bin mir aber nicht überzeugt ob es die Sicherheit der Velofahrer steigert; Autos werden weiterhin passieren und die Velofahrer gefährden.	Eine separate Veloweg sollte realisiert werden. Die heutige Nutzung der Strasse ist gefährlich da die unterschiede zwischen Velo- und Autoverkehr viel zu gross ist. Dazu kommt das es auf diesen Strecke viele unübersichtliche Kurven gibt und das passieren eindeutig erschwert. Ein Velofahrer hat dort kein Change zu überleben wenn ein Unfall passiert. Zusätzlich schneiden viele Autofahrer die Kurve zum Brücke und gefährden den Velofahrer weil kein Ausweichmöglichkeit mehr vorhanden ist.		x			Der Handlungsdruck wird anerkannt und es sind entsprechende Massnahmen vorgesehen.
Privatperson			Die Strecke Uettligen Thalmatt kann teilweise umfahren werden: Uettligen über Bergmatt Richtung Oberdettligen. dann einmünden in der Kantonsstrasse Richtung Halenbrücke. Auch hier viel Erfahrung: vorallem die lange Linkskurve ausserhalb Thalmatt ist sehr gefährlich.	x			Ab Thalmatt besteht ein Projekt für den Bau eines Fuss- und Radweges entlang der Kantonsstrasse. Eine Umfahrung dieses Abschnitts ist deshalb nicht notwendig
Privatperson		Als Alltagsvelofahrer sehe ich drei taugliche Möglichkeiten: Reduktion des Tempos auf max. 40 Km/h mit begleitenden baulichen Massnahmen, dass sie eingehalten werden oder Ausbau der Strasse mit Velostreifen bergwärts oder abgetrennte Velospuren beide Richtungen. Ein Schräglift würde wohl von den wenigsten Velofahrenden benutzt, allenfalls als "Spielzeug/Gäg" von Kindern und Jugendlichen. Die Wartung dürfte teuer werden. Ein Lift dürfte eine Investitionsruine werden. Mir ist nichts Vergleichbares bekannt.		x			Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift zeigt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren.
Privatperson		Eine Lösung, bei der man für die Strecke Halenbrücke - Thalmatt und Thalmatt - Halenbrücke nicht vom Velo absteigen braucht, wäre aus meiner Sicht unbedingt anzustreben. Vielleicht könnte auch die Strecke Thalmatt - Halenbrücke, also talwärts, vernachlässigt werden, da sich die Schwierigkeiten hauptsächlich auf dem Weg Halenbrücke - Thalmatt zeigen.		x			
Privatperson	Via Hundenheim Abgetrennte Velowege					x	Aus regionaler Sicht wird der Veloalltagsverkehr mit einer möglichst unterbruchsfreien, direkten und attraktiven Linienführung gefördert. Die Linienführung über Oberdettligenstrasse zu wenig direkt und wird deshalb nicht weiterverfolgt.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson	Ich unterstütze die direkte Linienführung auf der Üetligenstrasse.	Ich unterstütze einen Ausbau der Üetligenstrasse damit bergwärts ein Velostreifen Platz hat. Eine Verlängerung von Tempo 60 (statt 80) Richtung Bern bis zur Halenbrücke wäre auch wünschbar.		x			
Privatperson			Die Strecke Halenbrücke - Uetligen wird bis Thalmatt mit Velos rege befahren, seit es e-Bikes gibt, noch viel mehr. Dabei leben "normale" Velos in der Steigung und der grossen, unübersichtlichen Kurve gefährlich, werden sie doch sowohl von vier-rädrigen Verkehrsteilnehmenden wie auch von den schnellen e-Bikes "bedroht". Für Autos ist das Überholen wegen der Kurve riskant. Und wenn da ein Postauto im kleinen Gang und mit ungenügendem Abstand hinterherschleicht, ist es ganz einfach beängstigend. Der Sprung vom Velo in die Böschung ist nicht wirklich befriedigend, ebenso wenig ein Ausweichen auf die linke Strassenseite. Der zum Teil vorhandene Velostreifen ist ungenügend, eine Verbreiterung der Strasse ist zwingend, ein separater Veloweg wäre ideal, auch ein angebauter zweispuriger Veloweg wäre ein sehr gute Lösung. Da die Strasse stark von mIV befahren wird, ist ein Einbahnregime auf der Uetligenstrasse m.e. nicht praktikabel.		x		Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson	auch dieser Veloweg ist weniger wichtig als Halenbrücke - Ortschaften. Die baulichen Schwierigkeiten sind vermutlich etwa gleich: von der Halenbrücke wegzukommen			x			Für die Strecke Halenbrücke-Ortschaften ist der Massnahmenbedarf ebenfalls ausgewiesen (4.L.9 und 4.L.12).
Privatperson	Ich würde eine bauliche Anpassung der Strecke Halenbrücke-Thalmatt sehr Begrüssen, da ich täglich mit dem Velo diese Strecke fahre. Da ich Schichtarbeit habe, bin ich auch viel nachts dort unterwegs und habe jeweils ein schlechtes Gefühl. Besonders in der Rechtskurve aufwärts, wird man von den Autos sehr spät gesehen. Auch fühle ich mich sehr gestresst, wenn ein Postauto hinter mir herschleichen muss, weil es nicht überholen kann. Bis jetzt ist mir aber zum Glück noch nie etwas passiert.			x			
Privatperson			Strecken Halenbrücke-Thalmatt bzw. Herrenschwanden Eine Verbesserung der Situation in diesem Bereich sollte oberste Priorität geniessen.	x			Der Handlungsdruck wird anerkannt. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurden die Massnahme erfasst und priorisiert.
Privatperson			Als Velofahrer sehe ich ein grosses Problem in den Abgasen von 2-Takt-Fahrzeugen und Fahrzeugen mit älteren Verbrennungsmotoren, v.a. beim Bergauffahren belasten deren Abgase die Atmung erheblich	x			
Privatperson	Dringender Handlungsbedarf, eine enorm gefährliche Strecke, vor allem ab Halenbrücke bis Thalmatt, da sehr eng. immer wieder gefährliche Überholmanöver.	Wahrscheinlich wirklich sehr schwierig, sinnvolle Massnahmen zu definieren für diese Strecke. Vielleicht ist es besser, den Abschnitt aus dem Velonetz zu nehmen und die Linienführung über Linie Bremgarten - Uetlingen zu machen		x			Ziel ist ein regionales attraktives Veloalltagsnetz, um die Verlagerung an den Haupttrouten auf den Veloverkehr zu fördern. Für den Korridor Halenbrücke - Meikirch besteht ein grosses Potenzial, für welches die Linie Bremgarten - Uetlingen keine Alternative darstellt (keine direkte Verbindung Richtung Bern).
Privatperson	Die vorgeschlagene Lösung ist für VelofahrerInnen der Thalmatt und der Halensiedlung, welche von	Damit VelofahrerInnen sicher von der Halenbrücke und die Halensiedlung (oder Thalmatt) gelangen		x			Die Planungsstudie sieht auf den entsprechenden Abschnitten Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für den

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	der Halenbrücke direkt nach Hause fahren wollen, unbefriedigend. Dito im Bereich Thalmatt-Uettligen.	können, braucht es mindestens für die bergwärts Fahrenden eine Velospur (analog jeder an der Murtenstrasse zwischen Friedbühlstrasse und Inselplatz). Die jetzige Strasse muss in den kommenden Jahren ohnehin saniert werden (die Rutschteile auf der Talseite in der Kurve werden immer grösser). Da drängt sich so oder so eine grossflächige Sanierung auf. Bei einer solchen könnte die Velospur realisiert werden. Aehnliches gilt für den Abschnitt Thalmatt - Abzweigung Oberdettigen. Hier wird es für Velofahrende nur eine sichere Lösung geben, wenn es auf beiden Seiten der Strasse einen Velostreifen gibt.					Veloverkehr vor. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen, Beleuchtung) anzugehen.
Privatperson	Wünschenswert wäre eine Verbreiterung der Fahrbahn für einen Velostreifen in steigender Richtung.			x			
Privatperson		Für Fahrradfahrer (und auch Fussgänger Treppe Halen) sollte hier auf der Uettligenstrasse Massnahmen zum sicheren Befahren geschaffen werden. Ich weiss die geologische Lage ist sehr schwierig und Platz ist kaum vorhanden. Eine einfache oder billige Lösung kann ich nicht präsentieren. Als regelmässiger Fahrradfahrer (wohne in der Thalmatt) wähle ich inzwischen sicherheitshalber immer den Umweg über die Bernstrasse (ca 10 Minuten Umweg). Aber auch diese Strecke bietet aus meiner Sicht nur wenig Sicherheitsraum für den Fahrradfahrer. Ich habe auf beiden Strecken festgestellt, dass ausser den vorbildlich fahrenden Postautos durch den weiteren Fahrzeugverkehr nur wenig Rücksicht genommen wird und zu jedem erdenklichen Zeitpunkt überholt wird. Besonders auf der Uettligenstrasse kommt es oft zu haarsträubenden Situationen (Überholmanöver), bei welchen ich selbst schon oft sehr stark in Bedrängnis geriet. Auf dem Fahrrad bist du halt immer der Schwächere und kannst dich gegen Verkehrswiderhandlungen der anderen nicht wehren. Wenn dann an der unübersichtlichen Stelle überholt wird und Gegenverkehr kommt ist der Fahrradfahrer relativ stark gefährdet. Bezüglich den Varianten Lift (Schräg und Vertikal) frage ich mich, ob die Fahrradfahrer diesen Schräglift oder auch Vertikallift dann benutzen oder ob sie trotzdem die Strasse hinauf fahren werden. Besonders die E-Bike Fahrer (und die sportlichen Fahrradfahrer) werden aus meiner Sicht nicht zwingend in den Lift gehen. Daher weiss ich nicht ob dies wirklich zielführend ist. Die Abfahrten werden durch die Fahrradfahrer wohl meist via Strasse genutzt und ich denke auch die Bergfahrten werden wohl nur von ca. 40-50 % der Fahrradfahrer im Lift absolviert.... Der Anreiz ist da nicht so gross. Für Fussgänger wird es aber sicher einen Mehrwert geben. Ich würde eine Fahrrad-/Fussgängerweg bevorzugen welcher komplett separat geführt wird. Für mich spielt es dabei keine	Da voraussichtlich noch mehr Liegenschaften in der Thalmatte entstehen werden und auch ein Sportplatz Raum Löö im Raum steht, ist mit zusätzlichem Mehrverkehr auf der Strasse zu rechnen (Autos und Fahrräder). Daher sollten hier dringend auch eine Möglichkeit für den Langsamverkehr geschaffen werden.		x		- Es wird ein Ausbau der Kantonsstrasse bevorzugt. Die Variante mit dem Lift zeigt eine mögliche Alternative dar, falls die geologischen Begebenheiten diesen Ausbau verhältnismässig stark erschweren. - Fussverkehr: Der Handlungsdruck zum Thema Fussverkehr wird anerkannt. Im nächsten Projektierungsschritt ist die Massnahme in diesem Abschnitt zu konkretisieren, dazu gehört auch der Einbezug anderer Verkehrsmittel - wie auch die Integration des Fussverkehrs (Bemerkung zu Fussgänger wird im Massnahmenblatt ergänzt).

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Rolle ob Weg auf Pfeilern, Tunnel, neue Brücke oder separate Rampe. Hauptsache der Langsamverkehr kommt von der gefährlichen Strasse weg. Grundsätzlich würde ich eine separate Brücke bevorzugen sehe jedoch auch, dass dies die grössten Kosten verursacht. Ein Fahrradweg parallel oberhalb der Uettligenstrasse (somit erhöht) wäre für mich der sinnvollste weg. Aber wie sie schon erwähnt haben ist wohl das Gefälle "zu gross"					
Privatperson		Abschnitt Halenbrücke bis Thalmatt Haltestelle (Uettligenstrasse): ich wohne in der Halen-Siedlung. Die Straße ist für Velofahrer vorallem in der Kurve äusserst gefährlich. Ich hoffe bereits seit 10 Jahren darauf dass es endlich einen separaten abgetrennter Veloweg gibt. Dass die Straße in der Kurve verbreitert wird. Ich habe schon einige brenzlige Situationen erlebt als mich Autofahrer überholen wollten und mich dann aber an den Rand drängen mussten weil ein Auto entgegen kam. Noch schlimmer und lebensgefährlich wird's, wenn beim Überholmanöver das Postauto entgegen kommt. Die Kurve ist so extrem langgezogen und unübersichtlich. Wenn ich dabei daran denke dass meine beiden Töchter 15/12 bald vermehrt alleine diese Strecke mit dem Velo fahren sollen hab ich kein gutes Gefühl. Eine Verbreiterung dieser Straße in der Kurve ist eine sinnvolle und lebensrettende Investition die sich lohnt. Oder eine Alternative-Lösung mit Lift ab Halenbrücke wäre auch denkbar.		x			Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt und es sind entsprechende Massnahmen ausgewiesen.
Privatperson		Die Empfehlungen der Planungsstudie für das weitere Vorgehen umsetzen: geologische Untersuchung berücksichtigen betr. Ausbau Kantonsstrasse Uettligen; Prüfung LSA-/Einbahnvariante hinsichtl. Machbarkeit für ÖV (es gab mehrere Monate eine LSA-Einbahnvariante auf Uettligenstrasse wegen Glasbach-Renaturierungsprojekt, war also offenbar für ÖV tragbar). Einbahnvariante erscheint vernünftige (Zwischen-?)Lösung. Liftvarianten würden voraussichtlich durch Velofahrende m.E. kaum genutzt, schlechtes Kosten-Nutzenverhältnis...		x			In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. Bestandteil dieses nächsten Schrittes sind: bei Bedarf weitere geologische Untersuchungen sowie Alternative Lösungen (falls sich zeigt, dass die angedachten Massnahmen nicht realisiert werden können).
Privatperson	Eine getrennte und direkte Linienführung ist hier notwendig. Es gibt hier viele Velofahrer und die Strasse ist gefährlich mit den schnellen Autos.			x			
Privatperson	Es sollte Tempo 50 gelten von der Halenbrücke bis Ortsausfahrt Herrenschwanden. Es sollte einen eigenen Streifen für Velos haben, vor allem bergauf. Als Velofahrer*in hat man einen extremen Stress, wenn sich hinten eine Schlange bildet, vor allem, wenn das Postauto 102 hinter einem herkriecht. Alle schauen aus dem Fenster, wer das Postauto blockiert. Man kann auch nicht ausweichen.				x		Der Handlungsdruck in diesem Abschnitt wird anerkannt. In den nächsten Projektierungsschritten ist die Konkretisierung der Massnahmen resp. allfällige Ergänzungen (z.B. Temporeduktionen) anzugehen. (Bemerkung zu Tempo wird im Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson	Ich fahre mehrmals pro Woche von der Länggasse in die Halensiedlung, meist mit dem Velo, aber			x			

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Berücksichtigung			Antwort
				Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	
	auch zu Fuss und auch mit Kinderwagen. Dies ist besonders mühsam. Deshalb ist alles gut, was diese Situation entschärft.						
Privatperson	Bau im Perimeter der bestehenden Strasse.	Verbreiterung der Strasse (Kombination aus Variante 1 und 4) wie in der Machbarkeitsstudie empfohlen aus Benutzersicht am sinnvollsten.		x			
Privatperson	Eine Einbahnstrassenreglung für den Motor würde ich bevorzugen	Für den ÖV eine Ampellösung damit er trotzdem schnell vorankommt		x			
Privatperson		es ist immer eine kleine Mutprobe und eine grosse Erleichterung, wenn ich gut durchgekommen bin. Wenn noch VelofahrerInnen mit Kinderanhänger unterwegs sind, wird es sehr ungemütlich ohne Ausweichmöglichkeit. Zum Glück gibt es viele ortskundige AutofahrerInnen, welche achtsam fahren.		x			
Privatperson	ich bevorzuge die Idee der Einbahnführung mittels Ampelschaltung, auch wenn dadurch der Verkehr etwas verzögert würde.			x			Der Vorschlag ist aus Velosicht interessant. Das Thema Einbahnregime, eine Abklassierung einer Strassenachse mit Umliegung Schnell- und Langsamverkehr, Kernfahrbahn mit Ampelsystem, Rückstauräume für den MIV etc. wurde im Rahmen des Variantenstudiums im Projekt länger diskutiert, diese Ansätze mussten jedoch aus einer Gesamtverkehrsoptik, technischer Machbarkeit und politischer Umsetzungsschwierigkeiten verworfen werden da diese so nicht realisierbar sind. Zudem gibt es übergeordnete Richtpläne welche diese Ansätze blockieren würden.
Privatperson		Absolut keine Verbesserung des derzeit unhaltbaren Zustandes. Bitte um kreativere Lösungen, die durchaus auch was kosten dürfen. Menschenleben sicherlich nicht...		x			
Privatperson		Falls keine Verbreiterung der Strasse möglich ist, bitte unbedingt eine klare Velospur im Bereich der Kurve nach der Haltestelle Halensiedlung in Richtung Bern anbringen. In dieser Kurve ist es für Velofahrer extrem gefährlich weil die Autos mit hoher Geschwindigkeit kommen und die Velos in der Kurve erst spät sehen. Zwischen Uetligen und Halenbrücke hat es weniger Verkehr als von Orschwaben zur Halenbrücke. Deshalb wäre das die bessere Alternative für Velos in Richtung Uetligen, Meiekirch und Säriswil.		x			Bernstrasse wird ebenfalls als Hauptverbindung Alltagsverkehr ausgewiesen und es sind Massnahmen (4.L.9 und 4.L.12) dafür vorgesehen.
Privatperson		Gefährliche "ewige" Kurve, unübersichtlich. Deshalb unbedingt nötig zum Schutz der Velofahrer.		x			
Privatperson	Der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr dürfen nicht an Attraktivität verlieren. Mit der Linienführung 102 über das Neufeld ist die Fahrzeit bereits länger geworden. Eine erneute, gemäss Unterlagen deutliche Verlängerung der Fahrzeit, ist aus meiner Sicht nicht zumutbar. Damit entfällt die Idee "Einbahnverkehr".	Der Veloverkehr darf nicht an Attraktivität einbüßen. Für mich kommen darum nur die Lösungen "Lehnenviadukt" und eingeschränkt "Uetligenstrasse" in Frage. Ich kann mir nicht vorstellen aus der Thalmatt via Lift zur Halenbrücke zu fahren. Im Sommerhalbjahr herrscht beachtlicher Veloverkehr. Dabei könnte es sogar zu Wartezeiten auf den Lift kommen. Auch in der Gegenrichtung verzichte ich lieber auch ohne E-Bike auf einen Lift. Bei der Variante "Uetligenstrasse" wird der Verkehr in Richtung Halenbrücke nach wie vor nicht wirklich vom Autoverkehr getrennt (breitere Fahrbahn). Da befürchte ich weiterhin gefährliche Situationen (Postauto, Lastwagen, Autos...) Fazit:		x			Die Varianten in diesem Abschnitt sind in der nächsten Projektierungsphase vertieft zu prüfen. Das anspruchsvolle Gelände würde voraussichtlich grössere bauliche Anpassungen bedingen, um Verbesserungen für den Veloverkehr zu erzielen.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme			Antwort
				berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
		Eine umfassende Verbesserung bringt für mich nur die Variante Lehnenviadukt.					
Privatperson	Wenn möglich direkte Linienführung, aber abgetrennt vom Autoverkehr			x			

## 4.6 Weitere Bemerkungen

Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Kirchlindach	Die Gemeinde Kirchlindach dankt der Regionalkonferenz Bern-Mittelland für ihr weitsichtiges Engagement zur Verbesserung und Förderung des Velo-Alltagsverkehrs. Die Gemeinde Kirchlindach ist von der gefährlichen Situation Halenbrücke – Uettligenstrasse und Halenbrücke – Bernstrasse als Standortgemeinde besonders betroffen. Die Gemeinde Kirchlindach fordert und erwartet vom Kanton Bern, dass die auf dem Gemeindegebiet Kirchlindach vorgeschlagenen Massnahmen mit höchster Priorität geplant und umgesetzt werden. Wenn möglich soll die Planung spätestens bis 2025 erfolgt sein, damit die Finanzierung und die Realisierung mit dem Aggloprogramm 5. Generation gesichert werden kann. Denn die Realisierung dieser beiden Achsen Veloalltagsrouten sind nicht nur für die Gemeinde Kirchlindach zentral, sondern für die Erschliessung der gesamten Region Bern Nord.	x			Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 4. Generation wurden die Massnahme erfasst und priorisiert. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen.
Meikirch	Der Gemeinderat Meikirch hat einen sehr positiven Gesamteindruck dieser Vorstudie. Er erachtet die vorgesehenen Massnahmen 4.L.3, 4.L.4 (sofern räumlich abgetrennt), 4.L.7, 4.L.9, 4.L.12 sowie die Massnahmen 4.P.1-4.P.4 und 4.O.1 als besonders zielführend. Als ebenfalls sehr gut werden die Massnahmen 4.L.6 und 4.L.8 beurteilt, wobei der Gemeinderat Meikirch fordert, dass zumindest mittels Beschilderung (und eventuell mittels baulichen Massnahmen) der Fussverkehr vom Veloverkehr und umgekehrt geschützt werden wird. Der Gemeinderat Meikirch möchte die zuständigen Behörden ermuntern, das geplante Velonetz auszubauen und die Massnahmen zeitnah umzusetzen (inkl. Verbindungssachse Meikirch-Uettligen). In der Gemeinde Meikirch sowie in zahlreichen umliegenden Wohnorten fahren viele Personen regelmässig Velo, jedoch nicht nach Bern oder zurück, da ihnen die Streckenabschnitte zu gefährlich sind. Insbesondere die Kurven auf beiden Seiten ab Halenbrücke sowie die Linieneinführung nach Ortschwaben (neben der 80 km/h-Kantonsstrasse) muss zwingend mittels einem räumlich abgetrennten Veloweg realisiert werden. Ob die Veloverbindungen durchgehend abgetrennt werden, wird massgebend beeinflussen, ob weitere Menschen auf den Langsamverkehr umsteigen werden. Die Gemeinde Meikirch sowie die Landschaften und Wälder um den Frienisberg herum sind beliebte Ausflugsziele der Agglomeration Stadt Bern sowie der Gemeinden rund um Aarberg. Neue Velowege dienen somit nicht nur der überregionalen Erschliessung sondern auch der kulturellen, sportlichen und naturlandschaftlichen Vernetzung unter den Regionen. Vielen Dank für Ihre Arbeit!	x			
Wohlen	Vielen Dank für die sauber ausgearbeitete Planungsstudie und die (diesmal) ausreichende Frist für die öffentliche Mitwirkung.	x			
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	Auf den meisten Strecken im Korridor 4 verkehren Buslinien. 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			
Tiefbauamt Kanton Bern	Kapitel 3.1.1: Bei den bekannten Projekten fehlt das BGK der Ortsdurchfahrt Uettligen.		x		Die Ortsdurchfahrt Uettligen wird ergänzt.
Grüne Mittelland Nord	Die Planungsstudien sind solide und ambitioniert. Nun braucht es aber eine rasche Umsetzung. 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: 1. Eine Prioritätenverschiebung in der Verkehrsplanung. Es braucht mehr finanzielle und personelle Ressourcen für die Umsetzung der Velomassnahmen, aber auch bei den Investitionen (Mittelverschiebung vom motorisierten Verkehr auf den Veloverkehr). 2. Eine Stärkung der überkommunalen Zusammenarbeit. Der Kanton und die RKBM müssen sich um die Umsetzung der Velohaupttrouten kümmern und die Gemeinden motivieren, die Massnahmen umzusetzen. Zudem braucht es ein Monitoring über den Stand der Umsetzung. 3. Eine Bewertung der Massnahmen nach Kosten/Nutzen resp. Potential für die Veloförderung. So könnten die Strassenbesitzer die für die Netzkohärenz wichtigsten Massnahme und die «quick-wins» einfach von den «nice-to-haves» unterscheiden. 4. Eine bessere Ausarbeitung der kurzfristig realisierbaren Massnahmen (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. 5. Die Vereinfachung und Klärung der Zuständigkeiten. Wir befürchten, dass die Velohaupttrouten in den Korridoren zu Flickenteppichen werden, da eine Vielzahl von Strassenbesitzern zuständig sind. 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. Es stellt sich deshalb die Frage, ob nicht die ganzen Velohaupttrouten (mit Ausnahme der Abschnitte auf der Kantonsstrasse) als "kantonaler Radweg abseits Kantonsstrassen" klassiert werden sollten. 6. Andere Vorgehensweisen als bisher: Velomassnahmen waren bisher kaum Auslöser von grösseren Investitionsvorhaben. Verbesserungen für den Veloverkehr wurden realisiert, wenn auf einer Strasse andere Massnahmen (für den MIV, ÖV, Werkleitungen usw.) anstanden. Das muss sich auf den Velohaupttrouten ändern. Die Velomassnahmen sollen Auslöser sein für Grossprojekte. Wir	x			- Der Handlungsdruck wird anerkannt. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurden die Massnahme erfasst und priorisiert. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen. - Die RKBM hat sich im Rahmen der Vernehmlassung zur Revision des kantonalen Strassengesetzes dafür ausgesprochen, dass der Kanton eine stärker koordinative Rolle übernehmen kann auch bei Strassenabschnitten, die sich nicht im kantonalen Besitz befinden (Punkt 5).

Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	erwarten, dass die Massnahmen auf den Velohaupttrouten in die nächsten Agglomerationsprogramme als A-Massnahmen aufgenommen werden.				
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, 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 Kulturland/Fruchtfolgeflächen zu reduzieren. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse. Die Breiten von Radwegen wurde in Abstimmung mit der kantonalen Arbeitshilfe "Anlagen für den Veloverkehr" abgestimmt auf möglichst konfliktfreie Begegnungsfälle und sind in den nächsten Planungsstufen zu vertiefen.
Verein Freie Lindacher	Wir haben die Studien ausführlich studiert und sind mit den Schlussfolgerungen weitgehend einverstanden. Unter Punkt 3.2 der Studie zur Linienführung Langsamverkehr ist uns aufgefallen, dass der Abschnitt Halenbrücke-Ortschwaben (bzw. Kirchlindach) fehlt. Andere, für den Alltagsverkehr weniger wichtige Routen sind andererseits aufgeführt. Möglicherweise ist das Fehlen der Bernstrasse Herrenschwanden unter Punkt 3.2 der Studie der Grund warum in dieser Mitwirkung dieser Abschnitt vergessen gegangen ist.	x			Kapitel 3.2 weist aus, wo Handlungsbedarf bezüglich der Linienführung ist. Die Linienführung ist unumstritten für den Abschnitt Halenbrücke-Ortschwaben. Die Massnahmen, welche für diesen Abschnitt notwendig sind, sind in Kapitel 5 ausgewiesen. Die Einschätzung, dass dies der Grund ist für die fehlende explizite Frage im Rahmen der Mitwirkung, ist korrekt. Die Abschnitte wurden mit dem Fokus der Linienführung ausgewählt mit der Idee, dass Anmerkungen zu weiteren Massnahmen unter "Weitere Bemerkungen" eingebracht werden können. Die Struktur des Fragebogens wird für zukünftige Mitwirkungen überprüft.
Privatperson	4.P.4 - Linksabiegung Richtung Ortschwaben, hier gibt es recht viel Autoverkehr. Ist die Aufhebung der Links-Einspurung sinnvoll? 4.O.1 - Lösung mit Velostreifen 1.8 m Variantenstudium - Bremgarten – Uetligen: ich würde Variante 2b bevorzugen Variantenstudium - Meikirch - Ortschwaben: ich würde Variante 2 bevorzugen (ok ich wohn im Weissenstein, aber dieser Weg ist sicher, Umweg verkraftbar).	x			4.P.4 - Die Aufhebung der Linksabbiegespur würde mit einfachen Mitteln Platz für den Veloverkehr schaffen. Eine Aufhebung kann teilweise zu kurzen Wartezeiten für den MIV führen, sollte aber aufgrund der Verkehrsmengen nicht zu schwerwiegenden Einschränkungen führen. Die genauen Auswirkungen sind im Rahmen eines nächsten Projektierungsschrittes zu überprüfen. 4.O.1 Der Variantenentscheid ist im nächsten Projektierungsschritt zu fällen.
Privatperson	Vielen Dank für Ihr Engagement zu diesem Thema auf diesen (unseren) Strecken!	x			
Privatperson	Ich bin sehr froh, wenn die Veloroute bald kommt und ich gefahrloser mit dem Velo nach Bern gelange, wo mein Arbeitsort. Vielen Dank	x			
Privatperson	Mir persönlich ist nicht so wichtig, mit welcher Massnahme die Verkehrssicherheit für Velofahrende (und anderen Langsamverkehr) verbessert wird. Wichtig ist, DASS die Verkehrssicherheit für Velofahrende (u.a. Langsamverkehr) verbessert wird, und WO genau auf diesen Strecken! Wünschenswert wäre der Einbezug der Bevölkerung auch bei den weiteren Schritten. Es ist mir ein Anliegen, mich herzlich dafür zu bedanken, dass bezüglich Verkehrssicherheit für Velofahrende (u.a. Langsamverkehr) auf diesen Strecken endlich etwas geht, und meine Hoffnung auszudrücken, dass es nicht allzu lange dauern wird, bis dann tatsächlich Massnahmen realisiert/umgesetzt werden. - Aus meiner Zeit in der Kommission für Entwicklung unserer Gemeinde, weiss ich, dass der Kanton (OIK) bis jetzt u.a. mit den Zahlen der Verkehrsmessung, welche zeigten, dass diese Routen (die unsere Gemeinde betreffen) nicht sehr stark von Velos befahren seien, argumentiert hat. Dazu: 1. wie aktuell sind diese Zahlen – wurden diese vor oder nach dem Aufkommen der e-bikes erhoben? (seit Aufkommen e-bikes gibt es bestimmt mehr Velos auf diesen Routen) 2. natürlich hat es auf diesen Routen nicht so viele Velos – wer getraut sich denn schon, mit dem Velo auf diesen lebensgefährlichen Strecken unterwegs zu sein (es sind schliesslich nicht alle lebensmüde)? Wenn die Sicherheit verbessert würde, wird es ganz bestimmt mehr Velos haben auf diesen Routen! (Ich bin 2014 hierher gezogen und hatte – ich besass n.b. bisher noch nie in meinem Leben ein Auto und bewege mich zum allergrössten Teil mit dem Velo – mit 38 Jahren das erste Mal in meinem Leben Angst mit dem Velo im Strassenverkehr – ich habe gefühlte 100 Lichter an mein Velo montiert, das erste Mal eine Leuchtweste getragen beim Velofahren, mein Testament geschrieben und jedes Mal, wenn ich von der Halenbrücke her kommend um diese Kurve musste (R. Uetligen) Blut geschwitzt und konnte es kaum glauben, dass die Kurve nicht mit Blumen und Kerzen für all die vielen Velofahrenden, die hier schon umkamen, übersät ist...) - Ich hoffe, dem Kanton (OIK) ist klar, dass seit der Abstimmung vom 23.9.2018 der Art. 88 der Bundesverfassung angepasst wurde. Er sollte wissen, dass das Veloweggesetz in nicht allzu ferner Zukunft in Kraft treten wird, und entsprechend vorausschauend handeln. Dieses verpflichtet die Kantone, Velowege verbindlich zu planen und für ein zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz zu sorgen. - Ich nehme an, es wurde abgeklärt, ob man es, solange die Strasse noch nicht verbreitert ist, nicht wenigstens so machen kann wie auf der Halenbrücke (welche sich ja auch nicht so ohne weiteres verbreitern lässt) (d.h. mit 2 Velostreifen und ohne Mittellinie), und es gibt Gründe, weshalb dies leider nicht möglich ist.	x			- Der Handlungsdruck wird anerkannt. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurden die Massnahme erfasst und priorisiert. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen.  - Bezüglich der Erhebungen Veloverkehr bitten wir Sie um direkte Kontaktaufnahme mit dem Kanton.  - Aufgrund der unübersichtlichen kurvigen Situation wurde der Verzicht auf eine Mittellinie (Kernfahrbahn) nicht in Betracht gezogen.

Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	<p>- Ich nehme an, es ist keine Absicht, dass im Mitwirkungs-Fragebogen der Abschnitt Ortschwaben – Halenbrücke fehlt? Die Kuppe zwischen Ortsausfahrt Herrenschwanden und Kreisel «in der Hand» ist von der Gefährlichkeitshöhe her ähnlich wie die Kurve im Abschnitt Uettligen – Halenbrücke. Es gab dort auch schon Unfälle (dass Autofahrer, welche ein Velo überholten, mitten im Überholmanöver nach rechts zurückschwenkten, weil ein Auto auf der Gegenfahrbahn entgegenkam (nach dem Motto: «ich überfahre doch lieber den Velofahrer, als dass ich selber eine Frontalkollision mache»), und das Velo «abschossen», so dass der Velofahrer weggeschleudert wurde).</p> <p>- Fussverkehr Abschnitt Uettligen (bzw. Treppe Halen-Siedlung) – Halenbrücke: könnte man es nicht zweistöckig machen, d.h. einen Fussgängersteg über dem Velostreifen (allenfalls mit Lift auf den Steg rauf für diejenigen, die nicht so gut Treppen steigen können/Kinderwagen und so)? Ich (als Velofahrende) treffe auf diesem Strassenabschnitt ziemlich oft Fussgänger auf der Strasse an.</p> <p>- Ich fände es schön, wenn auch der Kanton (so wie die Regionalkonferenz) die Bevölkerung miteinbeziehen würde bei der weiteren Bearbeitung – am besten frühzeitig, so dass gute Ideen aus der Bevölkerung eingebracht werden können.</p> <p>- Hier noch ein Hinweis z.H. Kanton: ja, ich weiss, beim Abschnitt Uettligen – Halenbrücke kosten alle möglichen/denkbaren Massnahmen viel. Aber: diejenigen Leute, die davon profitieren würden, sind mehrheitlich sehr gute Steuerzahler! Aber wir (ich gehöre auch dazu, obwohl ich weniger Steuern zahle als die meisten anderen hier, weil ich deutlich weniger verdiene) sollen immer nur zahlen und nie selber etwas zurückbekommen – das finde ich so unfair! Wir haben jetzt wirklich lange genug gewartet – diverse, die hier wohnen, warten schon seit 60 Jahren...</p>				<p>- Die Gliederung der Mitwirkungsfragen bezogen sich auf die Abschnitte, bei welchen die Linienführung untersucht wurde. Die Gliederung wird für nächste Mitwirkungen geprüft. Auf dem Abschnitt sind Massnahmen geplant.</p> <p>- Bei der weiteren Projektierung sind die Massnahmen vertiefter zu prüfen und auf den Fussverkehr abzustimmen.</p>
Privatperson	Ich habe gerade den Prospekt über die Zukunft des Veloverkehrs erhalten und war sehr erfreut. Die Strasse zwischen der Halenbrücke und Ortschwaben ist für Fahrräder extrem gefährlich. Ich persönlich meide die Strasse, indem ich Umwege fahre, die mich eine Menge zusätzlicher Kilometer kosten, oder ich nehme direkt das Auto/ÖV. Ausserdem sind die Fahrräder auf dieser Strasse ein Ärgernis für die Fahrzeuge (Postauto vor allem) und verlangsamen den Verkehr (inkl. Stabilität Fahrplan von Postautos). Ich danke Ihnen sehr für diese Initiative, die ich nachdrücklich unterstütze. Ich hoffe, es wird ein Erfolg.	x			
Privatperson	Verbindung meikirch wahlendorf ist gemeindestrasse,sollte aber auch einfließen			x	Die Verbindung liegt ausserhalb des Bearbeitungsperimeters, wird aber als fehlende Querverbindung ausgewiesen.
Privatperson	Als regelmässige e-bike-Pendlerin (Wahlendorf-Wankdorf) bin ich sehr erfreut, dass hoffentlich bald einige Verbesserungen umgesetzt werden! Attraktiv sind vor allem direkte, genügend breite Radstreifen. Gutes Beispiel ist der Abschnitt Zollikofen-Wankdorf.	x			
Privatperson	Mir persönlich ist nicht so wichtig, mit welcher Massnahme die Verkehrssicherheit für Velofahrende (und anderen Langsamverkehr) verbessert wird. Wichtig ist, DASS die Verkehrssicherheit für Velofahrende (u.a. Langsamverkehr) verbessert wird, und WO genau auf diesen Strecken! Der Handlungsbedarf ist seit dem Aufkommen der e-bikes noch dringender geworden. Die Verbesserung der Sicherheit für die Velofahrenden auf den Veloalltagsrouten dieser beiden Achsen ist nicht nur für die Gemeinde Kirchlindach zentral, sondern für die Erschliessung der gesamten Region Bern Nord. Vielen Dank für den Effort der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und an alle Beteiligten, dass bezüglich Verkehrssicherheit für Velofahrende (u.a. Langsamverkehr) auf diesen Strecken endlich etwas geht. Hoffen wir, dass es nicht allzu lange dauern wird, bis dann tatsächlich Massnahmen realisiert/umgesetzt werden (!).	x			Der Handlungsdruck wird anerkannt. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurden die Massnahme erfasst und priorisiert. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen.
Privatperson	Aufgrund der Nähe zum Stadtzentrum ist die Lage für den Veloverkehr sehr attraktiv, aber ungenügend ausgebaut. Auch aufgrund zunehmendem Veloverkehr und damit verbundenem enormen Beitrag zur CO2-Emissionssenkung ist ein Umbau/Anpassung mehr als angemessen.	x			
Privatperson	Als Velofahrerin seit Kindheit und Grossmutter, die mit dem Veloanhänger auch Enkel transportiert freue ich mich riesig über diese Massnahmen.	x			
Privatperson	Abschnitt Halenbrücke - Ortschwaben: - Bernstrasse: Halenbrücke - Herrenschwanden - Ausserortschwaben: Radstreifen. Begründung: Behinderung ÖV und Ind.Verkehr wegen Steigung und Unübersichtlichkeit. Meikirchstrasse Ausserortschwaben - Ortschwaben: Radstreifen	x			Auf diesen Abschnitten sind Massnahmen ausgewiesen.
Privatperson	Ja: Die Sicherheit der Fussgängerüberquerungen auf der Uettligenstrasse ist fragwürdig. Es ist ein Schulweg, aber Autofahrer erkennen diesen nicht als solches und verlangsamen nicht wie vorgeschrieben.	x			
Privatperson	Wie sieht es aus mit einer Linienführung Halenbrücke-Ortschwaben? Diese Strecke wird von den Fahrrädern ebenfalls häufig befahren. Auf der Verbindung Herrenschwanden Dorf und Ausserortschwaben rasen die Autos mit hoher Geschwindigkeit an den Velofahrer/innen vorbei...	x			Der Handlungsbedarf wurde erkannt und entsprechende Massnahmen erarbeitet (vgl. z.B. Variantenstudium und Massnahme 4.L.9).
Privatperson	Ein Radweg ist absolut nötig	x			
Privatperson	Es muss etwas gehen, ganz dringend.	x			
Privatperson	Nein, aber herzlichen Ddanke für Ihre Arbeit und Bemühungen!	x			
Privatperson	So rasch wie möglich realisieren, bitte.	x			
Privatperson	unbedingt Fahrrad auf eigenem Weg fahren lassen! im ganzen Korridor 4 sind viele Postautos, Lastwagen und Traktore unterwegs. Bloss ein Velostreifen bringt zuwenig!	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. Die Linienführung wurde in der Form eines Variantenstudiums geklärt. Wo immer möglich sind Führungen abseits des motorisierten Verkehrs angestrebt. Die

Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
					Massnahmen versuchen die Situation für den Veloverkehr zu optimieren. Dabei wurde aber versucht ein Kompromiss zwischen Landverbrauch, Investitionen in den Strassenbau und velofreundlicher Streckenführung zu machen.
Privatperson	Danke für die rasche Umsetzung eines Radweges, es ist an der Zeit!	x			
Privatperson	Jede Verbesserung der aktuellen Situation ab Halenbrücke wäre ein willkommener Fortschritt!	x			
Privatperson	Ich finde es äusserst wichtig, dass die Velofahrerinnen und Velofahren vom Autoverkehr getrennt sind. Vor allem auch für Kinder ist die Strecke sonst unzumutbar.	x			
Privatperson	besten Dank für die neue Planung, es ist für mich als Velofahrer sehr dringend nötig, dass etwas passiert	x			
Privatperson	Für die Bergfahrt von der Halenbrücke nach Uettligen nehme ich oft auch den Weg via Bernstrasse und dann die Halengasse hoch (man kann ja absteigen), und dann die Herrenschwandenstrasse Richtung Uettligen. Das könnte eine weitere Alternative sein, halt mit 100m steilem Fussweg, dafür praktisch verkehrsfrei. Die Herrenschwandenstrasse müsste dazu meiner Meinung nicht asphaltiert werden, aber mit etwas feinerem Schotter unterhalten. In die Talrichtung ist diese Variante aber völlig unattraktiv, weil man unten an der Halengasse den ganzen Schwung verliert.	x			Die Führung ist für den Alltagsverkehr aufgrund der Neigung nicht geeignet. Zudem ist für eine Alltagsverbindung, die das ganze Jahr über nutzbar sein soll, eine Asphaltierung unabdinglich.
Privatperson	Die Velofahrer müssten die Verkehrsregeln und das Verhalten auf Hauptstrassen einhalten. Das Fahren ohne Licht in der Dämmerung in dunklen Kleidern, ohne reflektierende Teile und ohne Helm ist verantwortungslos.	x			
Privatperson	Wie bereits erwähnt gäbe es auf der Strecke Ortschwaben- Ausserortschwaben- Herrenschwanden- Halenbrücke ebenfalls einen grossen Handlungsbedarf	x			Der Handlungsbedarf wurde erkannt und entsprechende Massnahmen erarbeitet (vgl. z.B. Variantenstudium und Massnahme 4.L.9).
Privatperson	Ich bin sehr froh, dass dieses Problem angepackt wird und freue mich auf eine velofreundliche Lösung.	x			
Privatperson	Ich begrüsse und unterstütze die vorgeschlagene Linienwahl und die vorgeschlagenen Massnahmen für die Velo-Alltagsrouten unbedingt. Im Korridor 4 entsteht so ein konsistentes Netz, das den Anforderungen des kantonalen Sachplans Veloverkehr gerecht wird und die notwendigen Voraussetzungen schafft, dass das Velo als Verkehrsmittel für Berufspendler und auch den Freizeitverkehr an Attraktivität gewinnt. Das Massnahmenpaket ist für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie der Regionalkonferenz Bern-Mittelland sehr entscheidend. Ich hoffe und erwarte, dass der Kanton Bern als Strasseneigentümer der betroffenen Strassenabschnitte die Ressourcen bereitstellt und via Agglomerationsprogramm beim Bund beschafft, um die Massnahmen mit höchster Priorität zu planen und umzusetzen.	x			
Privatperson	Eine wichtige Teilstrecke ging vergessen: die Verlängerung Halenbrücke-Meikirch bis Wahlendorf. Diese ist auch Schulweg, Postautostrasse und mit 80km/h eine äusserst gefährliche Strasse für den Veloverkehr. Ich würde es sehr begrüssen, wenn diese auch in das Projekt miteinbezogen würde.			x	Dieser Abschnitt liegt ausserhalb des Bearbeitungsperimeters, wird aber als fehlende Querverbindung ausgewiesen.
Privatperson	Ich würde den Korridor erweitern bis und mit Schüpfen/Kirchlindach evtl. sogar Münchenbuchsee/Zollikofen. Auf keinen Fall würde ich die Linienführung über die Bernstrasse auf die Uettligenstrasse verlegen - stattdessen müssen die Probleme auf der Bernstrasse UND der Uettligenstasse (links und rechts der Halenbrücke) BEIDE möglichst rasch angegangen werden. Ich bedanke mich, für Ihre Bemühungen, die in diese Richtung führen.			x	Die Priorisierung der Korridore erfolgt zusammen mit dem Kanton. Eine Beschränkung musste für einen etappierten Einsatz der Ressourcen vorgenommen werden.
Privatperson	Allgemeine Bemerkungen: Wir sind eine Gruppe von Velobegeisterten Personen, die sehr häufig velofahrend unterwegs sind, in den Regionen, um die es hier geht. Wir sind mit Rennvelos, Strassenvelos und Bikes unterwegs, ohne Strom. Wir haben uns entschieden, gemeinsam an der Befragung teilzunehmen, nachdem wir über die Fragen diskutiert haben. Eine Person von uns ist in der Terrassensiedlung der Thalmatt aufgewachsen und dort immer noch wohnhaft und hat die Strecke Halenbrücke-Thalmatt mit dem Velo wohl schon zu jeder Tages- und Nachtzeit und in jeder Jahreszeit befahren, häufig mehrfach pro Tag. Sie ist einzig mit dem Velo unterwegs und das seit 25 Jahren und hat entsprechend viel Erfahrung mit dieser Strecke. Wir haben per Zufall von dieser Onlinebefragung vernommen. Wir sind froh, dass wir uns haben beteiligen können, aber wir denken, viele Interessierte wissen nichts von dieser Befragung und werden daher auch nicht daran teilnehmen. Das finden wir sehr schade. Wir sind bei Bedarf gerne bereit, unsere hier geäusserten Ideen und Ansichten detaillierter zu erklären oder uns einzubringen. Eine frühere Idee für die Strecke Halenbrücke-Thalmatt, die von einem Architekten aus der Region entwickelt wurde, fehlte in den Varianten. Nämlich eine Strasse am Hang oberhalb der jetzigen Strasse für Velofahrende zu bauen. Wurde diese ebenfalls geprüft?	x			- Strassenidee: eine weitere Strasse am Hang wurde bis jetzt nicht geprüft. Der Hang ist in geologisch schwierigem Gelände und rutscht, ein solcher Eingriff ist darum nur schwer umsetzbar. Der Fokus bei den Varianten lag auf möglichst umsetzbaren Varianten. - Mitwirkung: Die RKBM setzte sich dafür ein, dass über die Mitwirkung möglichst breit informiert wird.
Privatperson	Verkehrssicherheit Halenbrücke - Ortschwaben muss ebenfalls dringend verbessert werden	x			Der Handlungsbedarf wurde erkannt und entsprechende Massnahmen erarbeitet (vgl. z.B. Variantenstudium und Massnahme 4.L.9).
Privatperson	Es wäre wünschenswert Verkehrssicherheitsmassnahmen, die bereits heute ohne grossen Aufwand vorgenommen werden können auch auszuführen und nicht mit Verweis auf das Planungsverfahren aufzuschieben. Bekanntlich wird es noch Jahre dauern bis dieses abgeschlossen ist und die entsprechenden Umsetzung realisiert werden wird.	x			Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurde die Massnahme erfasst und priorisiert. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen.
Privatperson	Ich begrüsse es sehr, dass der Veloverkehr hier sicherer gemacht werden soll. Hilft mir für meinen täglich Arbeitsweg.	x			
Privatperson	Ich möchte die zuständigen Behörde ermuntern, das geplante Velonetz so und zeitnah umzusetzen (inkl. Verbindungsachse Meikirch-Uettligen). In der Gemeinde Meikirch sowie in zahlreichen umliegenden Wohnorten fahren viele Personen regelmässig Velo, jedoch nicht nach Bern oder zurück, da ihnen die Streckenabschnitte zu gefährlich sind. Insbesondere die Kurven auf beiden Seiten ab Halenbrücke sowie die Linienführung auf Meikirch (neben 80-Kantonsstrasse) muss zwingend mittels einem räumlich abgetrennten Veloweg realisiert werden. Ob diese effektiv und durchgehend abgetrennt werden, wird massgebend beeinflussen, ob weitere Menschen auf den Langsamverkehr umsteigen werden.	x			Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurde die Massnahme erfasst und priorisiert. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen.

Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson	Ich wiederhole hier nochmals, dass für den Korridor Halenbrücke–Uetligen ein dringender Handlungsbedarf besteht!	x			Es sind entsprechende Massnahmen geplant.
Privatperson	Es müssten die Velos vermehrt kontrolliert werden. 1. Auf die Verkehrssicherheit. 2. Auf das Verhalten der Velofahrer im Strassenverkehr.	x			
Privatperson	Breit genug der Veloweg nicht wie auf der hallenbrücke , wo dann einfach die Autos auf den Veloweg fahren wenn es eng wird	x			
Privatperson	Velowege breit anliegen	x			
Privatperson	Wie unter den Bemerkungen zu den Massnahmen der Studie bereits ausgeführt, sehe ich auf der Uetligenstrasse für die 100°-Kurve unterhalb der Halensiedlung zusätzlich zu diesen diskutierten längerfristigen Massnahmen sofortigen Handlungsbedarf. Ich danke für dessen Erwägung.	x			Siehe Bemerkung/Beantwortung bei entsprechender Eingabe.
Privatperson	Mit der Schliessung der Halenstrasse für die Postautolinien hat der MIV aus den Frienisberger Gemeinden merklich zugenommen. Die Verlagerung auf den MIV (sehr selten aufs Velo) ist "hausgemacht" und für mich als Alltagsnutzenden beider Varianten (ÖV und Velo) unverständlich.	x			
Privatperson	Danke für den ausführlichen Bericht und für die Gelegenheit als Betroffener dazu Stellung zu nehmen. Ich hoffe sehr, dass in nützlicher Frist Massnahmen umgesetzt werden, welche die heutige Situation deutlich verbessern.	x			
Privatperson	Man könnte auch Sensoren installieren, die zum Beispiel auf Höhe Thalmatt anzeigen, wenn sich ein Fahrrad auf dem Kurvenabschnitt befindet. Oder auch umgekehrt, unten bei der Halenbrücke eine Bildschirmanzeige, die dem Autofahrenden bereits unten mitteilt, dass bis zur Höhe Thalmatt ein Fahrrad zu erwarten ist. So entsteht automatisch eine gewisse Aufmerksamkeit und erhöhte Bremsbereitschaft. Es braucht keine extrem teuren, baulichen Massnahmen (höchstens die verbesserte Bodenmarkierung und Beleuchtung), wenn man sich technologische Möglichkeiten zu Nutze macht!	x			Ein dynamisches System bestehend aus einem Warnsignal ist uns nicht bekannt. Zudem besteht das Risiko, dass bei einem Ausfall des Systems ein Velo nicht "gemeldet" wird.
Privatperson	Ich bin sehr dankbar, dass hier endlich etwas in Gang kommt, oft ist sogar die Strasse schlecht am Rand wo ich als FahrradfahrerInn hingedrängt werde. Es ist auch wichtig, dass es auf der Spur für die Fahrräder keine zu grossen Schlaglöcher hat, diesen auszuweichen ist oft gefährlich, da ich dann auf die Autospur ausweichen muss. Im Moment ZB von Meikirch durch das Wäldchen Richtung Uetligen und vor allem auf der grossen Strasse von der Talmatt runter zu der Halenbrücke. (sehr uneben) Schön ist es, dass es immer mehr Menschen gibt, die auf ein Auto verzichten und dass etwas in Bewegung kommt! Danke!	x			
Privatperson	Es braucht zwingend bald Massnahmen! Unter anderem sollte auch die Strassenführung im Dorf Meikirch so gestaltet sein, dass bestimmt nicht über 50 kmh gefahren wird. Viele Autos fahren zu schnell, obwohl die Siedlung noch nicht geendet hat. Besten Dank für Ihr Engagement!	x			Die Sanierung der Ortsdurchfahrt ist unter Federführung des Kantons im Gange.
Privatperson	Wir sind Alltagsvelofahrende und mehrmals wöchentlich zwischen Meikirch und Bern unterwegs. Die Massnahmen 4.P1 bis 4 bringen m.E. kein Nutzen für Velos und andere Verkehrsteilnehmer. Postautos nutzen diese Linksabbiege und werden behindert. Alternative für Schulweg Ortschaften - Meikirch: Weg nach Weissenstein via Oeli ausbauen	x			Die Umgestaltung der Knoten sind Massnahmen die nicht nur dem Veloverkehr dienen, aber auch. Durch kleinere Radien werden die Geschwindigkeiten vom MIV gesenkt und damit die Verträglichkeit mit dem Veloverkehr verbessert. Zudem helfen "Mehrzweckstreifen" in der Mitte allen Verkehrsträgern beim Abbiegen.
Privatperson	Beide Korridore haben grossen Handlungsbedarf!	x			
Privatperson	die Oberstufen-Schule für Kinder aus Region Halen, Herrenschwanden, Thalmatt befindet sich in Uetligen. Somit sind diese Kinder auf öV oder velo angewiesen. Die Velorouten sind zT lebensgefährlich, insbesondere für (verspielte) Kinder - für Eltern ein Horror! --> für Schulkinder sollten spezielle Wege angedacht werden	x			Die Planungsstudien definieren die Linienführung für den Alltagsveloverkehr von 8-88 und somit auch für den Schülerverkehr, aber nicht nur. Der Handlungsdruck auf diesem Korridor wurde erkannt. Es existiert eine entsprechende Massnahme/Planung im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK II (LV-S-7).
Privatperson	Der Korridor, speziell Halenbrücke-Uetligen, muss unbedingt realisiert werden, da die bestehende Strasse sehr eng und unübersichtlich ist und damit Velofahrer durch den Autoverkehr stark gefährdet.	x			
Privatperson	Ich benutze wegen dem gefährlichen Abschnitt Halenbrücke -Thalmatt immer den Umweg überHalenbrücke-Herrenschwanden Dorf-Thalmatt	x			
Privatperson	Vielen Dank, ich bin viel mit den Velo unterwegs und unterstütze dieses Projekt sehr. Gerade auf der stark befahrenen Strasse zwischen Herrenschwanden und Ortschaften begrüsse ich die Erstellung eines separaten Radwegs sehr. Aktuell ist dies ein sehr gefährlicher Abschnitt.	x			
Privatperson	Die Strecke Halenbrücke-Ortschaften sollte auch in den Korridor aufgenommen werden.	x			Die Strecke ist Teil der Planungsstudie (vgl. u.a. Massnahmen 4.L.9 und 4.L.12).
Privatperson	Nein, vielen Dank für die wohlwollende Prüfung unseres Anliegens. Die Situation ist unhaltbar.	x			
Privatperson	4L8 Beim Kreuzen von zwei Landwirtschaftlichen Fahrzeugen von 3m braucht es >6m. bisher kann der gestrichte Radstreifen von Landw. Fahrzeugen auch befahren werden. Beim baulich abgetrennten Radstreifen ist dies nicht mehr möglich, und das normale Kreuzen ist auf der Fahrbahn nicht mehr gewährleistet. 4L7 Beim Kreuzen von zwei Landwirtschaftlichen Fahrzeugen von 3m braucht es >6m. Bei der Reduktion der Fahrbahn auf 5.7m ist dies nicht mehr möglich, und das normale Kreuzen ist auf der Fahrbahn nicht mehr gewährleistet. 4L6 Beim Überqueren der Strasse mit Vieh innerorts gibt das Trottoir ein bisschen Sichtwinkel. Wird das heutige Trottoir verbreitert zukünftig mit Velos und schnellen Elektovelos befahren, werden so ganz gefährliche Situationen entstehen!! 4P3 Eine Redimensionierung der Kreuzung macht das befahren mit breiten landwirtschaftlichen Fahrzeugen mit vorderem und hinterem Überhang sehr gefährlich wegen Ausschwenken Überhang bei engen Kurvenfahrten. --> Zunahme des Gefahrenpotentials.	x			- 4.L.7 und 8: Der Begegnungsfall zweier landwirtschaftlicher Fahrzeugen ist mit reduzierter Geschwindigkeit gewährleistet. Die Sicherheitszuschläge können über das freie Lichtraumprofil abgewickelt werden.  - 4.P.3: In der nächsten Projektierungsphase ist die Ausgestaltung des Knotens zu konkretisieren und die Schleppkurven von landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu überprüfen.

Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	4L9 Die Strecke ist meist sehr übersichtlich und zwischen den beiden Kreisel recht flach. Der Ausbau mit einem Radweg ist völlig überdimensioniert, fordert den Verlust von bestem Kulturland und Natur (Einschränkung der Lebensräume) durch die Zunahme der Verkehrsfläche von bis zu 70% der heutigen Fläche!!! Die Spurführung mit Fahrbahnwechsel, Flurwegefahnen nahe bebauter Grundstücke nahe der Fahrbahn, usw. macht eine schlaue Spurführung praktisch unmöglich. Für solche Projekte bin ich nicht bereit Fläche zur Verfügung zu stellen. Persönlicher Kommentar. Das Sicherheitsgefühl der Velofahrer kann heute gar nicht so schlecht sein, wenn ich die Sicherheitsausrüstung der Velofahrer beobachte mit der sie unterwegs sind.: Nur eine Minderheit trägt Leuchtwesten, einige nicht einmal farbige Kleidung, usw. Seitliche Reflektoren am Velo sieht man selten, sie würden sehr viel optischen Schutz bringen gegen knappe Überholungen.				- 4.P.9 - Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Auf diesem Abschnitt mit viel Verkehr und hohen Geschwindigkeiten des MIV sind Verbesserungen aus Sicht Veloverkehr klar notwendig. Dabei wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch zu reduzieren. Die konkrete Ausgestaltung ist im nächsten Projektierungsschritt zu klären.
Privatperson	Motto- Nur das Nötigste und keine Luxusausbauten. Kulturlandverschleiss vermeiden. Auf den ebenen und übersichtlichen Streckenteilen genügt die Kantonsstrasse so wie sie ist. Auf diesen Strecken weiss ich von keiner Behinderung oder Unfall der Velofahrer. Deshalb keine unnötigen Ausbauten der Umwelt zu liebe. Weniger Land gleich weniger Nahrungsmittelproduktion. Über 500Mil. Hungernde weltweit. Das heisst auch weniger Pflanzen die durch die Assimilation CO2 in Sauerstoff umwandeln können.	x			Aufgabe der Planungsstudien war, die Linienführung für den Veloverkehr zu klären und zu optimieren. Es wurde versucht, wo immer möglich den Landverbrauch und Verbrauch von Kulturland/Fruchtfolgefächern zu reduzieren.
Privatperson	Diejenigen, die bereits jetzt regelmässig mit dem Velo unterwegs sind, haben sich ihre optimale Route so zusammengestellt, dass diese angenehm zu fahren ist!	x			
Privatperson	Die Strecke Halenbrücke - Uetligen - Meikirch ist nicht so stark vom Autoverkehr befahren; deshalb wäre es sinnvoll, zuerst die Veloverbindung Halenbrücke - Ortschaften - Meikirch zu realisieren. Da, wo das Terrain es ermöglicht, könnte der Veloweg aus Kostengründen neben der Strassenführung verlaufen, wenn die Verhandlungen über die Eigentumsrechte dies zulassen.	x			Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurde die Massnahme erfasst und priorisiert. Dadurch ergeben sich Umsetzungsfristen, die eingehalten werden müssen.
Privatperson	Die Velosicherheit ist im ganzen Gebiet höchst problematisch und muss mit einem aufwändigen, umfänglichen Konzept (s. Beispiele Münsingen/ Worb / Köniz) angegangen werden. Die Unterteilung in drei Abschnitte macht keinen Sinn.	x			Die Abschnitte beziehen sich auf die offene Linienführung. Massnahmen werden für den gesamten Korridor aufgezeigt.
Privatperson	Ich bin froh, dass etwas geschieht. Alle Wege betreffen mich als Arbeitsweg oder meine Kinder als Schulweg!	x			
Privatperson	Sicherere Velowege sind mir als Ärztin ein grosses Anliegen!	x			
Privatperson	Die Strasse von der Halenbrücke bis zum Thalmatt ist für Fahrräder unübersichtlich und zu eng. Autos und Fahrräder haben vor allem in der Kurve zu wenig Platz. Autos sollten hier die Fahrräder nicht überholen, leider tun es einige, was sehr gefährlich ist.	x			
Privatperson	Wie sieht es aus Verbindung Ortschaften-Herrenschwanden? Die Bernstrasse über die Felder ist sehr schmal.	x			Der Handlungsbedarf wurde erkannt und entsprechende Massnahmen erarbeitet (vgl. z.B. Variantenstudium und Massnahme 4.L.9).
Privatperson	Vielen Dank für den Einsatz und das Engagement und auf gutes Gelingen!	x			
Privatperson	Ich sehe, dass es praktisch unmöglich ist, die Situation für Velofahrer zwischen Halenbrücke und Thalmatt zu verbessern. Auf dem Abschnitt Halenbrücke-Ortschaften könnte eine Verbreiterung der Kantonsstrasse helfen, dürfte aber teuer und schwierig zu realisieren sein.	x			
Privatperson	Noch zu viele offene Fragen.	x			
Privatperson	Ortsdurchfahrt Meikirch unbedingt auch auf der Querlinie (Meikirch von Uetligen her und Richtung Grächwil) verbessern. 30er Zone vom Zentrum Richtung Grächwil zwingend.	x			Die Planungsstudie beschränkt sich darauf den Massnahmenbedarf auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Es wird anerkannt, dass auch Massnahmenbedarf abseits dieser Routen auf Nebenverbindungen besteht. Dieser muss von den zuständigen Behörden (Kanton, Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen angegangen werden.
Privatperson	Ich bin froh, dass es in der Frage der Veloalltagsrouten vorwärts geht. In einzelnen Abschnitten sind Verbesserungen der Verkehrssicherheit dringend nötig. Deshalb sollte auf Maximallösungen, die wegen technischer Machbarkeit oder aus finanziellen Gründen politisch verzögert werden können, zu verzichten.	x			
Privatperson	Schade ist Ortschaften für die Schulkinder und die Erwachsenen in der Planung nicht inbegriffen!	x			Ortschaften ist Teil der Planungsstudie (vgl. verschiedene Massnahmen u.a. 4.L.5/6).
Privatperson	Der Veloverkehr - vor allem auch der Berufsveloverkehr mit E-Bikes - hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Eine Verbesserung für den Langsamverkehr ist dringend nötig.	x			
Privatperson	Es ist schade, dass das Problem bereits seit über 20 Jahren besteht. Jetzt ist Zeit zu handeln - bevor ein schwerer Unfall passiert.	x			
Privatperson	Es fehlt der Abschnitt Ortschaften, resp. Kirchindach-Halenbrücke! Dort wäre die Strecke nach Kreisel Abzweigung Heimehus bis Ortausgang Herrenschwanden prioritär zu behandeln.	x			Der Abschnitt ist Teil der Planungsstudie (vgl. u.a, Massnahme L.4.9).
Privatperson	Ich freue mich, dass die Verkehrssicherheit auf diesen Korridoren angegangen wird. Zentral ist, dass die Verkehrssicherheit auf den genannten Abschnitten prioritär und rasch verbessert wird. Wünschenswert wäre der Einbezug der Bevölkerung auch bei den weiteren Schritten.	x			
Privatperson	Nicht abwarten bis erste schwere Unfälle passieren!	x			
Privatperson	Uns ist es ganz wichtig, dass das Projekt weiterverfolgt und bald möglichst gute Lösungen mit möglichst wenig Hauptstrassen gefunden werden. Freuen uns auf baldige gute Lösungen. Danke für ihre Arbeit.	x			
Privatperson	Als Holländer ist es unglaublich dass es keine separate Velowegen auf diese Strecken gibt. Velowegen sind sowohl für Jung wie Alt und sorgen dafür dass mehrere Personen sicher und ohne Probleme fortbewegen können ohne dafür aus Sicherheitsgründen den Auto nehmen zu müssen.	x			

Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme			Antwort
		berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
Privatperson	Vielen Dank! Die neue Linienführung wird die Situation ÖV - Velofahrer beruhigen, entschärfen und genügende Sicherheit schaffen!	x			
Privatperson	Ich spreche mich sehr für diese Velowege aus.	x			
Privatperson	Strasse Üetligen-Säriswil bitte ebenfalls in den Korridor aufnehmen und analysieren. Dies ist eine wichtige Verbindung für Säriswil und Innerberg (Schule, Einkauf in Säriswil; pendeln nach Bern)		x		Die Korridore und Perimeter wurden zusammen mit dem Kanton definiert und priorisiert. Eine Beschränkung auf die Hauptkorridore wurde vorgenommen.
Privatperson	Bei allen Massnahmen ist nicht nur auf die ideale Linienführung und Lösung für die div Verkehrsteilnehmenden zu achten. Die Planung sollte von einer in Landschaftsfragen ausgewiesenen Person/Büro begleitet werden, die die Planung der Massnahmen mit Blick auf Einbettung in den bestehenden Landschafts- und Siedlungscharakter zu begleiten vermag. Leider wird diesem Aspekt immer noch zu wenig Beachtung geschenkt und oft die "ingenieurtechnisch" ideale Lösung angestrebt u umgesetzt.		x		In der Planungsstudie ging es darum, die optimalen Linienführungen und ein Massnahmenkonzept zu definieren. Allfällige vertiefte Abklärungen zur Einbettung in Landschaft und Siedlung sind Teil der nächsten Planungsschritte.
Privatperson	Als regelmässige Velofahrerin auf der Strecke Meikirch-Bern finde ich es super, wenn der Weg für Velos ausgebaut und damit sicherer wird!	x			
Privatperson	Ich bin froh wird etwas geändert für die Radfahrer, ist zum Teil echt gefährlich .	x			
Privatperson	Wir sind bis jetzt zumindest in den letzten Jahren von schweren Unfällen mit VelofahrerInnen verschont geblieben, obschon es täglich kritische Situationen gibt. Es wäre schlimm, wenn es zuerst einen Unfall bräuchte, um etwas in Bewegung zu setzen, was seit Jahren überfällig ist.	x			
Privatperson	Wäre genial wenn man hier einen getrennten Radweg machen könnte wegen der Sicherheit!	x			
Privatperson	Ich als Fahrradfahrer bin froh, wenn Mn zu diesem Korridor in Angriff genommen werden. Trotz aller gefährlichen Situationen bin ich froh, passierte bis anhin nur wenig. Aber die Angst fährt jedesmal ein wenig mit wenn ich über eine der Strasse hinauffahre.	x			
Privatperson	Eine Linienführung über die Herrenschwandenstrasse wäre KEINE gute Lösung, sondern brächte mehr Verkehr ins Wohngebiet/Quartier & würde den Schulweg für Kinder aus Thalstatt usw. unsicherer machen.	x			Die Hauptverbindungen werden entlang den beiden Kantonsstrassen geführt.
Privatperson	Die Strasse in der Kurve unterhalb der Halen ist sehr wellig und uneben, wahrscheinlich durch die Regenfälle unterspült worden.	x			
Privatperson	vielen herzlichen Dank für Ihr Engagement, ich freue mich sehr, wenn ich bald sicherer unterwegs sein kann.	x			
Privatperson	Zukunftsorientiert sollten die Strassen primär für Velofahrer und alternativ Verkehr gebaut werden. Steigende Kosten für Mobilität und ein Umdenken der jungen Generationen, werden das Strassenbild und die Formen der Fortbewegung grundsätzlich verändern. Nachhaltigkeit anstatt Konsum und richtiger Umgang mit Ressourcen werden in Zukunft das Strassenbild prägen. Hat zwar nichts mit dem Korridor zu tun, eher mit Wunschen	x			
Privatperson	Die Verkehrszunahme innerhalb der letzten Jahr ist unübersehbar! Werktags-Verkehr und Ausflugs-Verkehr am Wochenende! Wie erwähnt: dringend ein Flüsterbelag erforderlich! Als Velofahrer auf der Strecke Postgasse-Halenbrücke wäre ich ein Verkehrshindernis! Besten Dank für Ihre Initiative!	x			
Privatperson	Schön, dass jetzt geeignete Planungsvorschläge auf dem Tisch liegen	x			
Privatperson	Varianten 2A, 2B, Variantenempfehlung - Korridor 4: Bremgarten b. Bern - Uetligen: Abschnitt direkte Linienführung in Richtung Bremgarten, bessere Anschlussmöglichkeit zu Sportanlagen Lörmoos Abschnitt Abzweigung bei Restaurant Traube bis zur Abzweigung Richtung Wald: Die Verhältnisse sind eng, eine Verkehrsberuhigung wurde gemacht. Die Situation hat sich mit der Verkehrsberuhigung für den Fussgängerverkehr (Schulweg!) verbessert. Für den Veloverkehr ist die Situation schwierig: Von Bremgarten her (Steigung) wird man durch entgegenkommende Fahrzeuge behindert und durch in gleicher Richtung fahrende Fahrzeuge gedrängt oder durch gefährliche Überholmanöver gefährdet. In der Gegenrichtung zwingt der MIV zur Fahrt im gelben Bereich oder zur Slalomfahrt um die Poller. Abschnitt Abzweigung Herrenschwandenhöhe -Uetligenfeld: Grundsätzlich geeignet für Veloverkehr. Leider wird der Weg regelmässig durch Autos befahren, leider zu oft in nicht angepasstem Tempo ("Staubwolken"). Oft ist man gezwungen, auf den Rand des Feldes auszuweichen. Mit dem Velo entstehen gefährliche Situationen. Aus meiner Sicht müsste auf den Abschnitten ein "Zubringerregime", respektive Richtung Wald sogar ein Fahrverbot angebracht werden. Als Bewohnerin der Thalstatt habe ich jahrelang meinen Arbeitsweg nach Bremgarten über den Thalstattweg mit dem Velo zurückgelegt und bin mit der Situation vertraut. Ebenso fahre ich fast regelmässig via Halenkreisel mit dem Velo in die Stadt. Auf beiden Abschnitten ist von mir aus eine Verbesserung dringend notwendig.	x			Die Planungsstudie beschränkt sich darauf den Massnahmenbedarf auf den identifizierten Hauptverbindungen im Perimeter auszuweisen. Es wird anerkannt, dass auch Massnahmenbedarf abseits dieser Routen auf Nebenverbindungen besteht. Dieser muss von den zuständigen Behörden (Kanton, Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen angegangen werden.
Privatperson	Ortschwaben wird völlig ausser Acht gelassen!	x			Ortschwaben ist Teil der Planungsstudie (vgl. verschiedene Massnahmen u.a. 4.L.5/6).
Privatperson	Wir sind eine Familie mit zwei kleinen Kindern und pendeln täglich mit dem Velo von Meikirch nach Bern. Die aktuelle Velosituation ist sehr unbefriedigend und gefährlich. Wir begrüßen es darum sehr, dass nun etwas geplant ist. Wichtig ist uns einfach, dass entlang der Hauptrasse ein getrennter Veloweg entsteht (und nicht nur ein Radstreifen), denn zum Teil hat es sehr viel Verkehr oder es wird sehr schnell gefahren. V. a. die Abschnitte Halenbrücke Richtung Ortschwaben und Uetligen und zwischen Ortschwaben und Meikirch sind aktuell sehr gefährlich.	x			
Privatperson	Ich bedaure es sehr, dass wir als direkt betroffene Landeigentümer nicht persönlich zu dieser Veranstaltung eingeladen worden sind. Als ob es "gäbig" wäre, wenn nicht alle Betroffenen anwesend sein würden.....das ist sehr schade!	x			Die Gemeinde Kirchlindach hat mit Schreiben vom 7. September 2021 alle an die Strassenabschnitte angrenzenden Landeigentümer schriftlich angeschrieben und für die Informationsveranstaltung vom 21. September 2022 eingeladen. Der Autor dieser Eingabe wurde als Eigentümer mehrerer Parzellen identifiziert. Das

Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
					Schreiben mit der Einladung zur Informationsveranstaltung wurde an seinen zum damaligen Zeitpunkt hinterlegte Wohnadresse in Grünenmatt gesandt.

## 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 Hauptroute 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.                  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.                  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>
--	--	--	--	---