

Beilage: Konkrete Anträge und Anmerkungen zum Sachplan Veloverkehr 2019¹

Seite / Kartenblatt / Anhang	Antrag bzw. Anmerkung	Erläuterung
Allgemein	In Bezug auf den Sachplan Veloverkehr fordern wir insgesamt mehr Verbindlichkeit. So fehlen namentlich quantitative, messbare Ziele oder zeitliche Vorgaben, die bei einer Erfolgskontrolle überprüft werden können. Zusätzlich fehlen ein wirksames Controlling und eine damit einhergehende Kommunikation.	Siehe auch konkrete Anträge zu 3.2.2 / 3.2.3
Allgemein	Wer es ernst meint mit der Veloförderung, gibt ihr Priorität: Die vielfach verwendete Terminologie „soweit technisch machbar“, „grundsätzlich“, „weitgehend“, „verhältnismässig“, ... ist wenig konkret und lässt einen grossen Handlungsspielraum offen. Wir anerkennen, dass nicht immer jede Norm eingehalten werden kann. Die aktuelle Formulierung ist uns jedoch eindeutig zu unverbindlich. Deshalb fordern wir, dass die Formulierung im anderen Sinn erfolgt, z.B. „Nur in begründeten Ausnahmefällen wird nicht...“	Siehe auch konkrete Anträge zu 3.2.2 / 3.2.3
Allgemein	Es ist wünschenswert, dass in Zukunft die Daten zur Mitwirkung auch als Vektordaten zur Verfügung gestellt werden.	Die Übersicht bei Blattsnitten ist in der aktuellen Dokumentation schwierig, Details können nur schwer oder gar nicht erkannt werden, Farbgebungen und Überlagerungen sind manchmal schwierig zu differenzieren.

¹ Gemäss der fachlichen Beurteilung durch Pro Velo Kanton Bern.

		Stehen Vektordaten zur Verfügung, ist die Analyse einfacher und eindeutiger. Zudem kann als Hintergrundkarte eine bessere Basis als der UP5 hinzugezogen werden.
Allgemein	Der gesteigerten Reichweite von Pendler_innen mit Elektrovelos wird im Sachplan zu wenig Beachtung geschenkt.	
S. 12-14 1.4 Strategie und Ziele Abschnitt Herausforderungen / E-Bikes	Antrag (ergänzende Formulierung): Die zunehmend verkehrenden E-Bikes führen dazu, dass Velos und E-Bikes vermehrt mit höchst unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs sind. Generell breitere Fahrstreifen ermöglichen E-Bikes das Überholen von Velos.	Der Verkauf von E-Bikes boomt und wird weiter zunehmen. Gleichzeitig schnellen auch die Unfallzahlen bei den Elektrovelos in die Höhe. Experten und Expertinnen führen die höhere Unfallgefahr unter anderem auf die höchst unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Nutzerinnen und Nutzer sowie den begrenzten Platz zurück. Fazit: Es braucht breitere Velostreifen.
S. 17 2. Grundsätze 2.3 Abgrenzung zu anderen Wegen und Anlagen	Antrag (Ergänzungsvorschlag rot markiert): Nicht Gegenstände des vorliegenden Sachplans sind insbesondere: - Die übrigen Freizeitverkehrsnetze von SchweizMobil, insbesondere Mountainbike-Routen, Skating und Kanu. (Hinweis: Mountainbike-Routen fallen derzeit nicht unter Artikel 45 Strassengesetz, womit ihnen keine kantonale Netzfunktion zukommt. Es wird eine Änderung des Strassengesetzes vorbereitet, um die Mountainbike-Routen Wander- und Velofreizeitrouten gleichzustellen.)	Gemäss den Erläuterungen zum Sachplan (Seite 7: Weitere geprüfte Massnahmen) will der Kanton Bern eine Änderung des Strassengesetzes vorbereiten, um die Mountainbike-Routen Wander- und Velofreizeitrouten gleichzustellen. Diese Absicht ist jedoch nirgends im Sachplan aufgeführt, weshalb wir dazu einen Antrag stellen. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die am 12.9.2019 im Grossen Rat eingereichte Motion 250-2019 „ Attraktive Mountainbike-Routen auch im Kanton Bern “: Der Regierungsrat wird beauftragt 1. dem Grossen Rat die rechtlichen Grundlagen vorzulegen, die es ermöglichen, dass künftig auch Mountainbike Routen

		<p>als Velofreizeitrouten nach Art. 45 SG mit kantonaler Netzfunktion gelten können.</p> <p>2. den Unterhalt der Signalisation sowie die Koordination der Mountainbike-Routen sicherzustellen und bei Bedarf die Gemeinden zu unterstützen.</p>
<p>S. 21</p> <p>3.1 Leitsätze</p>	<p>Antrag (<i>Änderungen sind rot markiert</i>):</p> <p>Aktueller Text:</p> <p>Steht abseits der Kantonsstrasse eine attraktive Veloroute zur Verfügung, so ist lediglich noch die verbleibende Bedeutung der Kantonsstrasse für den Veloverkehr in die Beurteilung einzubeziehen. Die Kantonstrasse muss in diesen Fällen für den Veloverkehr häufig nicht zusätzlich ausgebaut werden.</p> <p>Ist zu ersetzen durch:</p> <p><i>Verläuft eine Veloroute abseits einer Kantonsstrasse, werden zusätzliche Massnahmen auf der Kantonsstrasse auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs ausgerichtet, die die Veloroute nicht übernehmen kann oder die zum guten Funktionieren derselben beitragen, wie zum Beispiel Feinverteil-, Sammel- und Zubringerfunktionen oder Herstellen anderer Verbindungen im Netz des Veloverkehrs.</i></p>	<p><i>Steht abseits der Kantonsstrasse eine attraktive Veloroute zur Verfügung, so ist lediglich noch die verbleibende Bedeutung der Kantonsstrasse für den Veloverkehr in die Beurteilung einzubeziehen. Die Kantonstrasse muss in diesen Fällen für den Veloverkehr häufig nicht zusätzlich ausgebaut werden.</i></p> <p>Obenstehende Formulierung im 2. Abschnitt können wir so nicht unterstützen. Kantonsstrasse und Veloroute sind oft als Gesamtsystem miteinander verbunden. Der Nutzen einer Veloroute kommt erst dann voll zum Tragen, wenn die Kantonsstrasse wichtige Funktionen übernimmt. Denn meistens ist es die Kantonsstrasse, welche innerhalb einer gewachsenen Siedlungsstruktur die Feinverteil- und Zubringerfunktion zu den Quellen und Zielen des Veloverkehrs sicherstellen kann.</p>
<p>S. 21</p> <p>3.2.1</p>	<p>Zur Bestimmung des Velopotenzials wurde ein GIS-basiertes Verfahren entwickelt und angewandt. Auf welchen Grundlagen dieses Verfahren basiert, welche Berechnungen dahinter stecken</p>	<p>Da mit diesem Verfahren „objektive Aussagen zum möglichen Veloverkehrsaufkommen auf verschiedenen Netzabschnitten“ erstellt werden, stellt es offenbar eine wichtige Stütze in der Entwicklung des</p>

		und welche Schlüsse daraus gezogen wurden, ist leider nicht ersichtlich.	Sachplans Velo dar. Deshalb ist für uns die Nachvollziehbarkeit der Resultate und die Transparenz der angewandten Methodik zentral. Wir bitten deshalb um ergänzende Informationen.
S. 3.2.2 Absatz Vorrangrouten	22	Antrag: (Änderungen rot markiert): <i>(für kantonale, regionale und kommunale Behörden im Kanton Bern verbindlich):</i> Vorrangrouten sind soweit technisch machbar und verhältnismässig gemäss den in der Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr festgehaltenen Standards auszugestalten, sofern keine triftigen Gründe dagegen sprechen.	Vom Sachplan Veloverkehr wünschen wir uns insgesamt mehr Verbindlichkeit (vgl. Bemerkungen unter Allgemein).
S. 3.2.2 Absatz Vorrangrouten	22	Antrag für einen zusätzlichen Absatz unter Punkt 3.2.2 <i>(für kantonale, regionale und kommunale Behörden im Kanton Bern verbindlich):</i> Die Planung und Realisierung von Vorrangrouten haben höchste Priorität. Sie werden in die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte 2021 aufgenommen, welche die jeweils zugehörigen Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung der 4. Generation enthalten.	Vorrangrouten sind ein zentrales Element, den Veloverkehr zu fördern und die Ziele der bernischen Gesamtmobilitätsstrategie (höherer Veloanteil, mehr Sicherheit) zu erreichen. Vorrangrouten stellen die höchste Ebene des Veloroutennetzes dar. Deren Planung und Realisierung ist deshalb zu forcieren. Sie müssen bereits in die Erarbeitung bzw. Aktualisierung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte 2021 einfliessen.
S. 3.2.2 Hauptverbindungen Basisnetz	22	Antrag: (Änderungen rot markiert): <i>(für kantonale, regionale und kommunale Behörden im Kanton Bern verbindlich):</i> Die Hauptverbindungen weisen ein grosses Potenzial für den Veloalltagsverkehr auf. Grundsätzlich ist sind mindestens der Referenzstandard längs sowie quer gemäss der Arbeitshilfe	In Punkt 3.2.2 wird bei den Vorrangrouten auf die Arbeitshilfe Anlagen für Veloverkehr verwiesen, bei den Hauptverbindungen und dem Basisnetz wird nur auf die Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen verwiesen. Dies ist nicht nachvollziehbar.

	<p>Standards Kantonstrassen sowie die in der Arbeitshilfe Anlagen für Veloverkehr festgehaltenen Standards zu erfüllen.</p> <p>Das Basisnetz weist ein mittleres Potenzial für den Veloalltagsverkehr auf. Auf dem Basisnetz ist sind mindestens der Referenzstandard längs sowie quer gemäss der Arbeitshilfe Standards Kantonstrassen sowie die in der Arbeitshilfe Anlagen für Veloverkehr festgehaltenen Standards weitgehend zu erfüllen.</p> <p>We der Referenzstandard auf Kantonsstrassen mit verhältnismässigem Aufwand über längere Abschnitte nicht erreicht werden kann, ist eine alternative Führung des Veloverkehrs abseits der Kantonsstrasse zu prüfen.</p> <p>Nur in begründeten Ausnahmefällen und bei Verfügbarkeit von attraktiven Alternativen ist eine alternative Führung des Veloverkehrs abseits der Kantonsstrasse zu realisieren.</p> <p>Das kann auf kantonalen Radwegen, Gemeinde- oder Privatstrassen erfolgen. Je nach verbleibender Bedeutung der Kantonsstrasse für den Veloverkehr sind dort ergänzende punktueller Massnahmen für den Veloverkehr zu ergreifen. Werden Velorouten abseits der Kantonsstrasse geführt, soll dies wo sinnvoll und möglich vortrittsberechtigt, ohne Umwege und ohne Überwindung zusätzlicher Höhenmeter erfolgen.</p>	<p>Die Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen genügt bei weitem nicht und erlaubt viel zu oft, nichts für den Veloverkehr zu unternehmen. Zu selten werden auch die in der Arbeitshilfe Anlagen für Veloverkehr festgehaltenen Standards, wie z.B. Überbreiten von Radstreifen, realisiert.</p> <p>Wenn wir die nächsten 60% der Menschen, die zwar willig sind, das Velo zu nehmen, sich aber nicht sicher genug dazu fühlen, aufs Velo bringen wollen, muss ein durchgehendes Netz mit hoher objektiver und subjektiver Sicherheit zur Verfügung stehen.</p> <p>Diese Arbeitshilfen sind deswegen zu überarbeiten, grosszügiger und verbindlicher zu formulieren. Inspiration hierzu können der Masterplan der Stadt Bern oder der Copenhagenize Bicycle Planning Guide sein.</p> <p>Kantonsstrassen als schnelle und direkte Verbindungen sind wichtige Netzbestandteile für den Alltagsveloverkehr und sollen deswegen dafür in geeigneter Qualität zur Verfügung stehen.</p>
<p>S. 22 3.2.2.</p>	<p>Sachplan-Abschnitt: <i>Geeignet sind namentlich Führungen entlang von Gewässern, Bahnlinien und in eingeschränktem Mass auch Autobahnen, soweit die Immissionen nicht übermässig sind."</i></p> <p>Anmerkung: Bei Gewässern besteht in der Regel ein Konflikt mit anderen Interessen. So sollen diese Wege nicht mit einem Asphaltbelag</p>	

	<p>versehen werden, was für den Alltagsverkehr nicht ideal ist. Auch dürfen im Gewässerraum Beleuchtungen (Kandelaber) nicht ohne weiteres angeordnet werden. Als Schulweg ist ein solcher Weg dann aus Sicherheitsgründen nicht geeignet. Diese Erfahrungen wurden unter anderem beim Vorhaben in Walperswil (Schulweg zum Oberstufenzentrum Aarberg) gemacht.</p> <p>Eine Veloführung entlang eines Gewässers ist nur für Freizeitrouten geeignet, welche keine Beleuchtung und auch nicht zwingend einen Asphalt-/Betonbelag benötigen. Alltagsrouten sind entlang eines Gewässers in der Regel dort sinnvoll, wo sie bereits bestehen und entsprechend ausgebaut sind.</p>	
<p>S. 23 3.2.3</p>	<p>Antrag: (Änderungen rot markiert)</p> <p>(für kantonale, regionale und kommunale Behörden im Kanton Bern verbindlich):</p> <p>Es gibt vier Arten von Netzlücken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Korridore für die Planung von Vorrangrouten, in welchen unter der Führung des kantonalen Tiefbauamtes die Linienführung von Vorrangrouten und die im Fall ihrer Realisierung erforderlichen Massnahmen zu definieren sind. Die Studie klärt insbesondere die Machbarkeit und Verhältnismässigkeit der notwendigen Massnahmen in Relation zum Nutzen einer solchen Vorrangroute. Bis 2021 ist in jeder Region eine Korridorstudie mit Bestvariante, Massnahmenkonzept und Grobkostenschätzung erstellt, bis 2024 sind alle Korridorstudien fertiggestellt. <p>Sind die Massnahmen soweit umgesetzt, dass die in der Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr definierten Qualitätsanforderungen erfüllt werden, verleiht der Kanton</p>	<p>Die Planung und Realisierung der Vorrangrouten muss verbindlicher formuliert werden!</p> <p>Konkret fordern wir,</p> <ul style="list-style-type: none"> • dass bis 2021 in jeder Region eine Korridorstudie mit Bestvariante, Massnahmenkonzept und Grobkostenschätzung erstellt ist (z.B. für die Abschnitte Münsingen-Bern, Heimberg-Thun oder Burgdorf-Bern). • dass ab 2022 erste Vorrangrouten signalisiert sind.

	<p>das Label "Vorrangroute für den Veloverkehr" und ist für die entsprechende Signalisierung besorgt. Ab 2022 sind erste Vorrangrouten signalisiert.</p>	
--	---	--

Zum Kartenteil inkl. Anhänge (Objektlisten etc.)

Blatt 1/2	<p>Antrag:</p> <p>Wir fordern eine durchgehende Hauptverbindung zwischen Tavannes und Moutier.</p>	<p>Das Vallée de Tavannes ist mit seiner Topografie bestens für den Veloverkehr geeignet. Abschnittsweise ist die Hauptverbindung bereits gut ausgebaut. Die Fertigstellung ist mit vertretbarem Aufwand möglich.</p> <p>Das Tal ist sogar für eine Velovorrangroute geeignet.</p>
Blatt 3	<p>Antrag:</p> <p>Verbindung Olten - . . . - Niederbipp – Oberbipp - . . . – Solothurn.</p> <p>Soweit diese Verbindung abseits der Kantonsstrasse Nr. 5 geführt werden kann, bzw. bereits geführt wird, ist ihr die Bedeutung «Vorrangroute» zuzugestehen.</p>	<p>Zwischen Niederbipp und Oberbipp ergibt sich die Möglichkeit, diesen Veloweg längs der asM-Bahn zu führen und beim Standort Scharnagle parallel zum Trasse der Bahn eine Unterquerung der Kantonsstrasse vorzusehen. Dieses Objekt sollte in die «Objektliste» aufgenommen werden.</p>
Blatt 4 und 9	<p>Antrag:</p> <p>Der Rottaler BahnTrail St. Urban - Melchnau (auf ehemaligem Bahntrasse) soll als geplante Veloroute anderer Träger aufgenommen werden.</p>	<p>www.bahntrail.ch</p>
Blatt 4 und 9	<p>Antrag:</p> <p>Die neu als Hauptroute über die Gemeindestrassen (Klusstrasse/Chasseralstrasse) geführte Verbindung ist als neue Netzlücke aufzunehmen</p>	<p>Der nördliche Teil Bützbergstrasse Langenthal wurde von Hauptverbindung in Basisnetz umgeteilt, dafür wird die Hauptroute über Gemeindestrassen geführt. Diese Verbindung erfüllt jedoch in der heutigen Form die Anforderungen an eine attraktive Alltagsroute nicht.</p>

Blatt 5/6	Antrag: Wir fordern eine durchgehende Hauptverbindung zwischen St-Imier und Sonceboz.	Gleiches wie für das Vallée de Tavannes gilt für das Vallon de St-Imier. Die Dörfer haben eine gewisse Grösse, so dass mit einer entsprechenden Nutzung gerechnet werden darf. Das Tal ist ebenfalls für eine Velovorrangroute geeignet.
Blatt 5 und Anhang Objektlisten	Antrag: Wir beantragen die Wiederherstellung des Bewirtschaftungswegs bei Les Convers (mittels Bahnunterführung) als Veloweg in die Objektliste aufzunehmen und die Verbindung von Renan nach La Chau-des-Fonds via Les Convers (BE) – Clermont (BE/NE) – Moulin à Vent (NE) – Petites Crosettes (NE) – La Chau-des-Fonds (bzw. Richtung Kanton Jura) zu führen. Bei diesem Längenprofil würde der höchste Punkt auf ca. 1070 M.ü.M. zu liegen kommen.	Im Abschnitt Renan – La-Chaux-des-Fonds ist die Verbindung als „Velolandroute geplant“ eingetragen und wird via Col Mont-Soleil bis auf die Höhe von 1170 M.ü.M. geführt. Sie ist zugleich Verbindung abseits einer Kantonsstrasse, die in der starken Steigung zwischen Renan und La Cibourg als sehr gefährlich beurteilt wird. Unweit des Bahntunnel-Portals, bei Les Convers, hat früher ein Bewirtschaftungsweg die Trasse der Bahn gequert. Der Weg ist weitgehend noch intakt, jedoch die Querung der Bahn unterbunden.
Blatt 6:	Antrag: Die Routenführung von Sonceboz nach Biel ist eine logische Fortsetzung des Vallée de Tavanés und des Vallon de St-Imier. Wir fordern eine durchgehende Hauptverbindung inklusive Velovorrangroute.	
Blatt 6:	Antrag: Maggligen/Evilard liegt in idealer E-Velo Reichweite von Biel. Die Verbindung sollte vom Basisnetz auf eine Hauptverbindung angehoben werden.	Im Sachplan Velo der Stadt Biel wird auch eine Verbindung über den Waldweg (Neuweg) zum Spitalzentrum vorgesehen (rechtlich noch problematisch, weil der Weg der Burgergemeinde gehört). Dieser Weg kann aber in Richtung Seevorstadt fortgeführt werden und ermöglicht

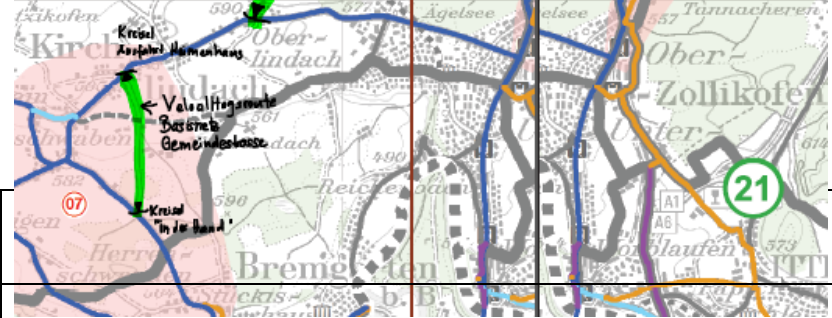
		eine attraktive Verbindung von den Gemeinden Leubringen – Biel/Bienne – Twann/Tüscherz und Nidau (siehe auch nächster Punkt).
Blatt 6:	Antrag: Die Veloverbindungen in der Gemeinde Biel müssen mit dem Sachplan Velo Biel und der Gesamtmobilitätsstrategie der Gemeinde Biel abgeglichen werden.	Pro Velo Biel ist in der Mitwirkung bei der Gemeinde involviert.
Blatt 6:	Antrag: Das rechte Bielerseeufer mit der Verbindung Ins – Täuffelen – Biel birgt ein grosses Potential an Veloverkehr und soll als Hauptverbindung und Velovorrangroute geplant werden.	
Blatt 6:	Antrag: Bei der Anpassung der Veloroute im Bereich des neuen Autobahnanschlusses Brüggmoos (grüne Nummer 6), ist nicht eindeutig, ob auch die Netzlücke auf der Nordseite enthalten ist. Dort wurde leider nach dem Bau der Autobahn die Verbindung des bestehenden Veloweges auf der Nordseite auf den neuen Veloweg nicht mehr erstellt, obschon dies in einem ursprünglichen Projektplan vorgesehen war. Da die beiden Velowege bei der LSA Keltenstrasse jeweils nur in eine Richtung befahren werden können, ist es wichtig, und verlangen wir, dass beide Radweg beidseitig der T6 wieder durchgehend befahren werden können.	
Blatt 6	Antrag:	

	<p>Von Ipsach nach Nidau ist eine Hauptverbindung mit der Netzlücke Nr. 43 (fehlende Brücke über den Nidau-Büren-Kanal) eingetragen. Der Verein Seeland-Biel/Bienne hat eine Veloroute auf einem bestehenden Feldweg in den Beundenring und weiter zur Dr.-Schneider-Strasse vorgesehen. Diese Route wurde aktuell auch im Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Nidau berücksichtigt und ist eine wichtige Verbindung vom rechten Bielerseeufer zum Bahnhof und wäre zudem auch als Vorrangroute geeignet. Da die Netzlücke Nr. 43 in absehbarer Zeit nicht geschlossen werden kann (der Kredit für das Brückenprojekt wurde abgelehnt), muss diese Route zusätzlich in den Sachplan aufgenommen werden.</p>	
Blatt 7	<p>Antrag: Der Abschnitt Bismarck – Lohn (Gemeinde Bätterkinden) ist neu als Netzlücke in den Sachplan aufzunehmen.</p>	<p>Die Ausserortsstrecke Bismarck (Ortsteil Küttigkofen) - Lohn liegt im Gemeindegebiet Bätterkinden und ist für den halben Bezirk Bucheggberg (SO) eine wichtige Erschliessungsstrasse zum ÖV und wird auch als Schulweg benutzt. Die recht unübersichtliche und enge Ausserortsstrecke ist für Velofahrende gefährlich. Der Kanton Solothurn unterstützt die Absicht der Gemeinde Buchegg, entlang der Kantonsstrasse eine sichere Radwegverbindung zu bauen. Nach unseren Informationen würde das Projekt sogar vom Kanton Solothurn und von der Gemeinde Buchegg finanziert!</p>
Blatt 8:	<p>Antrag: Für die direkte Verbindung Aarwangen – Bützberg ist zu prüfen, ob sie nicht dem Basisnetz zugeordnet werden kann.</p>	

Blatt 9 / Objektliste Nr. 50	<p>Antrag:</p> <p>Die Netzlücke Nr. 50 (Huttwil, Langenthalstrasse: Verbindung Kantonsstrasse mit attraktiver Veloroute auf Gemeindestrasse) ist noch nicht behoben und wird weiter im Kartenteil und in der Objektliste aufgeführt.</p>	<p>Widersprüchliche Darstellung bzgl. Netzlücke 50 (Huttwil, Langenthalstrasse: Verbindung Kantonsstrasse mit attraktiver Veloroute auf Gemeindestrasse): In der Objektliste ist die Netzlücke gestrichen, in der Karte aber noch eingezeichnet. Was gilt jetzt? Die Netzlücke ist für uns noch nicht behoben.</p>
Blatt 9	<p>Antrag:</p> <p>Der bestehende Veloweg zwischen Bützberg und Langenthal (Aarwangenkreisel) ist in der Karte nicht berücksichtigt und ist deshalb wieder aufzuführen.</p>	<p>Der Veloweg ist im aktuellen Sachplan enthalten.</p>
Blatt 10	<p>Antrag:</p> <p>Von Jens/Worben in Richtung Lyss fahrend, ist der Abschnitt nach dem Radweg, zwischen Autobahnunterquerung bis ins Zentrum eine Gefahrenstelle und somit als qualitative Netzlücke aufzuführen.</p>	<p>Die Kreisel sind deutlich zu breit, die Ablenkung zu gering (Durchschusskreisel), die erlaubte Geschwindigkeit der Autos zu hoch, etc. Dieser Weg wird von Schulkindern befahren und stellt insbesondere für diese Gruppe ein grosses Sicherheitsrisiko dar.</p>
Blatt 11.1	<p>Antrag:</p> <p>Wir beantragen eine sichere Veloverbindung von Hueb nach Ittigen / Bolligen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planung einer verbreiterten, bergwärts führenden Fahrspur der Kantonsstrasse mit eigener Velospur. - Evtl. Planung eines separaten Veloweges entlang der Kantonsstrasse im Bereich Hueb / Lutzere / Ittigen - Bolligen 	<p>Heute müssen Velofahrende die stark befahrene Kantonsstrasse von Hueb über die Lutzere nach Ittigen/Bolligen benutzen. Die Kantonsstrasse dient als Zubringer zur Deponie und Kompostieranlage Laufengraben und ist zugleich Strecke für Sondertransporte.</p> <p>Auf der Kantonsstrasse kommt es dabei immer wieder zu kritischen Überholmanövern, insbesondere zwischen bergaufwärtsfahrenden Velofahrenden, überholenden und gleichzeitig entgegenkommenden Fahrzeugen.</p>

		<p>Das Velo ist ein wichtiges Fortbewegungsmittel für die ansässigen Anwohner_innen, insbesondere für Schüler und Jugendliche.</p>
<p>Blatt 11.1 und 12</p>	<p>Antrag</p> <p>Es ist eine neue Veloverbindung Hasle- Oberburg- Krauchthal- Hueb- Bolligen in den Sachplan aufzunehmen.</p>	<p>Eine Radwegverbindung auf dieser Strecke ist bis auf wenige Teilstücke bereits vorhanden. Mit relativ geringem Aufwand ist die Strecke von Hasle bis Hueb durchgehend abseits der Hauptstrasse realisierbar. Kombiniert mit einem Anschluss auf der Hauptstrasse durch den Pleerwald ist die Route auch für die Verbindung Burgdorf-Bern nutzbar und verläuft durch das malerische Unterbergental.</p> <p><u>Abschnitt Hasle- Oberburg</u></p> <p>Im Bereich zwischen Hasle und Oberburg sind grosse Bautätigkeiten vorgesehen.</p> <p>Nr. 46 ist eine wichtige Verbindung, welche in der Mitwirkung gut aussieht.</p> <p>Nr. 47 ist erst mit Inbetriebnahme der Umfahrung von Oberburg vorgesehen, und dies ist, wenn überhaupt, erst ab dem Jahre 2030 vorgesehen.</p> <p>Auch wenn alle Projekte umgesetzt werden, bleibt die Situation zwischen Hasle und Oberburg westlich der Emmentalstrasse gefährlich. Das Überqueren der Hauptstrasse ist nur an wenigen Stellen möglich, somit hilft auch die neue Verbindung Nr.46 wenig.</p> <p>Mit der Schliessung der Netzlücke wird das Problem gelöst.</p> <p><u>Abschnitt Oberburg- Krauchthal</u></p>

		<p>Zur Zeit läuft eine Güterzusammenlegung in Oberburg, bei welcher neue Flurwege geplant sind. Das ist die Chance, die Verbindung in Richtung Krauchthal weiterzuführen, was in den Entwürfen auch vorgesehen ist.</p> <p><u>Abschnitt Krauchthal- Hueb</u></p> <p>Abseits der Kantonstrasse ist die Route bereits heute durchgehend befahrbar.</p> <p><u>Abschnitt Hueb- Bolligen</u></p> <p>Diese Teilstrecke muss dringend saniert werden.</p> <p>Eine Steigspur für die bergwärts fahrenden Velos ist nötig.</p>
Blatt 11 (Seiten 140/141)	<p>Antrag:</p> <p>Die Verbindung Lyss-Münchenbuchsee ist für die Einführung einer Velovorrangroute ebenfalls geeignet. Es soll eine durchgehende Vorrangroute zwischen den Städten Biel und Bern erstellt werden.</p>	<p>Um dem ersten Satz unter <i>Punkt 3.1, Leitsätze</i> gerecht zu werden (Kantonale Netzfunktion von Velorouten bedeutet, dass es sich um überkommunale, regionale Routen handelt, die sich zu einem Netz ergänzen.), ist der Korridor auf der gesamten Länge zwischen Bern und Biel im Sachplan aufzuführen.</p> <p>Das Einzugsgebiet ist gross und dank E-Bikes ist die Pendeldistanz Lyss-Bern gut machbar. Es soll eine durchgehende Vorrangroute zwischen den Städten Biel und Bern erstellt werden, was attraktiv kommuniziert werden kann.</p>
Blatt 11	<p>Anmerkung:</p> <p>Für den Velo-Alltags- und -Freizeitverkehr hat die Verbesserung der Sicherheit auf den beiden Aufstiegen nördlich der Halen-brücke</p>	<p>Beide Verbindungen sind im Sachplan enthalten.</p>



	<p>höchste Priorität.</p>	
<p>Blatt 11</p>	<p>Antrag: Folgende zwei Gemeindestrassen sind als Velo-Alltagsrouten zu klassifizieren: Die Verbindung vom Kreisel Kirchlindach Abzweigung Heimenhaus über Heimenhaus zum Kreisel in der Hand sowie die Verbindung ab Oberlindach Richtung Münchenbuchsee (vgl. Karte rechts).</p>	
<p>Blatt 13 und Anhang «Objektlisten»</p>	<p>Verbindung Huttwil - – Gammenthal – Grünenmatt - -Langnau /Thun. Für den Abschnitt Gammenthal – Grünenmatt ist unter der Objekt-Nr. 53 vermerkt. «Aufhebung der Bahnübergänge. Im Plan ist der daraus resultierende Veloweg abseits der Kantonsstrasse allerdings so eingetragen, dass nur einer der beiden Bahnübergänge aufgehoben würde. Dadurch würde die sehr gefährliche Querung der Kantonsstrasse Nr. 23 ausserhalb des Tempo 50-Bereichs bestehen bleiben. Wir beantragen die betreffende Veloverbindung via Bahnhof Sumiswald-Grünen zu führen, so dass die Verflechtung/Querung der Kantonsstrasse innerorts erfolgen kann. Weil dazu der bestehende Bahntunnel der stillgelegten Bahn eventuell nicht zur Verfügung steht, ist bei dieser Trasse-Führung ein kurzes neues Wegstück um den Hügel herum (welcher von der Bahn unterquert wird) in den Plan einzutragen.</p>	
<p>Blatt 15 und Anhang « Objektlisten»</p>	<p>Verbindung Laupen – Gümmenen. In der Objektliste ist diese Verbindung mit</p>	

	<p><i>Aufwertung bestehende Flurwege und Lückenschliessung zu durchgehender Radroute gemäss Planungsstudie „Radweg Laupen -Gümmenen»</i></p> <p>aufgeführt. Uns ist nicht bekannt, dass es dort durchgehende und gradlinig verlaufende bestehende Flurwege gibt. Zudem wird befürchtet, dass der nördliche Anschlusspunkt oben beim Bahnhof Gümmenen (statt unten im Talboden) liegen müsste, weil die Bahnlinie Bern – Neuenburg den Talboden diagonal durchquert und bei einer neuen Wegführung entlang der Kantonsstrasse wertvolles Kulturland geopfert würde. Da der Hochwasserdamm als Träger eines Veloweges aus Naturschutzgründen offenbar keine Option darstellt, regen wir an, die erwähnte Korridor-Studie zu ergänzen und eine Führung längs dem rechten Ufer der Saane zu prüfen.</p>	
Blatt 15	Antrag: Netzlücke beim Kreisel Mühle Hunziken / Rubigen (Missstand).	Die Verkehrsführung der Velofahrenden, die vom Veloweg aus Münsingen in die Hauptstrasse Rubigen - Belp einbiegen wollen, ist im Kreisel Mühle Hunziken unbefriedigend und wird vom MIV nicht verstanden.
Blatt 15 Geplante Anpassung Nr. 29	Antrag: Die Verlegung der Hauptverbindung auf die andere Seite des Bahntrassees macht Sinn. Das bedingt aber, dass die Massnahmen, die in RGSKII LV-N-11 vorgesehen sind, wirklich umgesetzt werden.	Die Massnahmen gemäss RGSK Bern-Mittelland 2. Generation (Massnahmenblätter Seite 306) sind: - SBB-Fussgängerunterführung Nord: Die bestehende Fussgängerunterführung Nord ist heute nur für den Fussverkehr geöffnet. Die Unterführung ist zu schmal, Fussgänger und Velofahrende können nicht konfliktfrei kreuzen. Die Unterführung soll verbreitert und für den fahrenden Veloverkehr geöffnet werden. Damit wird eine wichtige Netzlücke geschlossen. - Neue SBB-Unterführung Süd: Die neue Unterführung Süd soll die Netzlücke zwischen der Belpbergstrasse, des ostseitigen Bahnhofquartiers und der westseitigen Industriestrasse schliessen. Mit dieser neuen Verbindung entsteht eine direkte und sichere Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Ortsteil

		West und dem Zentrum von Münsingen. Mit direkten Perronaufgängen wird zudem der Bahnhof Münsingen besser erschlossen bzw. entflechtet. Die neue SBB Unterführung Süd ist auch direkt mit der neuen Velostation beim Güterschuppen und dem Bushof auf dem Bahnhofplatz verbunden. - B + R-Station Güterschuppen (öffentliche Velostation).
Blatt 15 / 16	Antrag: Die Strecke Münsingen - Trimstein ist als Netzlücke aufzunehmen (Missstand).	Die Veloinfrastruktur auf der Strecke Münsingen - Trimstein ist ungenügend. Die Fahrbahn ist schmal, so dass zwei Fahrzeuge nur langsam kreuzen können und weist eine Steigung auf. Zudem ist die Bahnunterführung schmal und unübersichtlich. Die Strecke wird stark von den Schülerinnen und Schülern die von Trimstein nach Münsingen zur Schule gehen benutzt, die entsprechend exponiert sind. Es gibt für Velofahrende keine Alternativroute. Die Strecke ist auch die direkte Pendlerverbindung Münsingen - Worb.
Blatt 16	Antrag: Die kantonale Velolandroute Nr. 94 ist zwischen Zäziwil und Bowil wegen zuviel Verkehr (Kantonsstrasse mit DTV 11800 Fahrzeuge) auf die andere Seite der Bahnlinie zu verlegen.	Der Weg ist bereits überall vorhanden. Ein kurzer Teil ist bisher nicht velotauglich. Dieses Verbindungsstück, ein überwachsener Wanderweg (siehe eingekreiste Strecke unten), soll erschlossen werden. Zusätzlicher Nutzen: Mit einer Verlegung kann auch das idyllische Dorf Bowil an die Route angebunden werden.
Blatt 19 und Anhang Objektliste	Antrag: Verbindung Bern - - Mühlethurnen/Lohnstorf – Burgistein Station - – Seftigen – Thun / - Wattenwil – Wimmis Auf dieser Verbindung existiert zwischen Lohnstorf und Burgistein Station eine Netzlücke. Wir beantragen deshalb, den Korridor (Objektliste Nr. 03) Mühlethurnen – Riggisberg – Kaufdorf Richtung Süden bis Burgistein Station zu verlängern.	

Blatt 23	<p>Antrag:</p> <p>Die bestehende Velolandroute zwischen Weissenburg und Boltigen ist als qualitative Netzlücke aufzuführen.</p>	<p>Der Streckenabschnitt zwischen Weissenburg und Boltigen weist dermassen viele Steigungen auf, dass er eine grosse Anzahl Velofahrende hindert, diesen Abschnitt bzw. sogar die Simmentalroute zu befahren.</p>
Blatt 25 und Anhang Objektlisten	<p>Antrag:</p> <p>Die Strecke Bönigen-Matten/Interlaken ist als Alltagsverkehrs-Netzlücke aufzuführen.</p>	<p>Die Netzlücke 112 "Velowanderweg Bönigen Route 8/9" wurde gestrichen, weil die Velowanderroute entlang der Aare verlegt wurde. Alltagsvelofahrende zwischen Bönigen und Matten/Interlaken finden diesen Weg aber unbrauchbar, da er erstens ein langer Umweg ist, zweitens nicht befestigt ist und drittens zu viele Fussgänger_innen anzutreffen sind, was zu Konflikten führt. Die frühere Führung entlang der Unteren Bönigstrasse hat aber auch Probleme, die man dringend lösen müsste.</p> <p>Das lokale Netz von Interlaken nach Bönigen führt über die Untere Bönigstrasse auf der doppelspurigen kantonalen Strasse mit Tempo 60, an das Industriegebiet "Im Moos" vorbei, u.a. einen kantonalen MFK-Prüfzentrum, die zwei Recyclingzentren Bödelis, mehrere Bauunternehmen und die BLS-Werkstatt. Die Einwohner_innen Bönigens bekunden besondere Mühe mit der Strecke bei Schnee und Eis. Die Alternative ist die Uferroute für Velowanderer_innen, die im Winter auch nicht geräumt wird. Dies ist eine wichtige Route an das Gymnasium und die Berufsschule BZI sowie die Trainingsanlagen dahinter (Fussball, Unihockey, Leichtathletik) und natürlich das Zentrum Interlakens.</p> <p>Auf einer kurzen Strecke nach dem Kreisverkehr (Landi) aus Interlaken hinaus bis "Im Moos" besteht eine Velospur, aber der Rest der Strecke verfügt über keine Veloinfrastruktur und eine durchgezogene Mittellinie, was</p>

		<p>den motorisierten Verkehr veranlasst, sehr knapp zu überholen. Es gibt ein kaum benutztes Trottoir entlang der Strecke.</p> <p>Der Antrag wird gestellt, diese Strecke als qualitative Lücke in den Sachplan aufzunehmen.</p> <p>Wir empfehlen eine Zusammenlegung der Velospur und des Trottoirs der Unteren Bönigstrasse auf dem heutigen Trottoir (mit Verbreiterung des Trottoirs wenn nötig) von der Lütschinenbrücke bis zum Kreisverkehr "Landi", mit entsprechender sicheren Anbindung an die neue Velowegführung im Kreisverkehr vor dem Landi.</p>
Blatt 28 und Anhang Objektlisten	<p>Anmerkung zur Verbindung Zweisimmen – Saanen:</p> <p>Wir empfehlen, dass die Nutzer_innen der Velowanderroute beim Beginn der Steigung unten in Zweisimmen darauf aufmerksam gemacht werden, dass sie via die Velowanderroute eine Steigung von wohl mehr als 20% werden überwinden müssen.</p>	<p>Für die Teilstrecke Zweisimmen – Saanenmöser besteht eine signalisierte Velowanderroute abseits der Kantonsstrasse. Unter Objekt-Nr. 173 wird hier auf die starke Steigung bei Äbeni Weid (mit Massnahme «Vermeidung starke Steigung») aufmerksam gemacht. Diese kann aktuell allerdings nur vermieden werden indem anstelle der Velowanderroute die Kantonsstrasse benützt wird.</p>
Blatt 33	<p>Antrag:</p> <p>Wir beantragen die Verbindung Gsteig - Sanetschpass als Velowanderverbindung in den Plan zu übernehmen</p>	<p>Der wohl attraktivste Alpenübergang Bern – Wallis (insbesondere Wallis Mittelabschnitt) für Velos führt via Sanetschpass. Von Gsteig bis auf die Passhöhe gibt es eine Luftseilbahn, die pro Fahrt 6 Velos mitführen kann. Für Motorfahrzeuge ist die Passhöhe nur vom Rhonetal her zugänglich. Der Tunnel oben auf der Passhöhe ist seit einiger Zeit gut beleuchtet.</p>

<p>Anhang 1 Allgemein</p>	<p>Anmerkung: Wir stellen fest, dass einige Objekte mit sehr knappen Begründungen aus den Objektlisten entfernt werden sollen. Nicht alle Begründungen sind für uns nachvollziehbar.</p>	<p>Siehe auch konkretes Beispiel zu Objekt Nr. 169.</p>
<p>Anhang 1 Objektliste 1.2 Nr. 169</p>	<p>Antrag: Das Objekt Nr. 169 ist bis zur Realisation der geplanten Brückenerweiterung im Objektteil zu belassen.</p>	<p>Es ist unbestritten, dass die Uttigenbrücke für den Veloverkehr dringend verbreitert werden muss und die Federführung für die Realisierung bei der SBB liegt.</p> <p>Gemäss Kartenteil gibt es ein Objekt Nr. 68. Wo ist dieses Objekt im Objektteil zu finden?</p> <p>Aus dem Kartenteil soll hingegen Objekt Nr. 169 entfernt werden. Warum? Das Projekt der Brückenverbreiterung wurde noch gar nicht realisiert!</p>
<p>Anhang 6 Allgemein</p>	<p>Antrag: Anhang 6 (Korridore zur Planung von Vorrangrouten) ist in den Kartenteil 5 zu integrieren.</p>	
<p>Anhang 6 S. 141</p>	<p>Antrag: Korridor Vorrangrouten südlich Langenthal bis Madiswil ausdehnen; zusätzlich auch Thörigen/Bleienbach bis Langenthal als Korridor aufnehmen.</p>	