

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Anpassung Sachplan Velowegnetz

Teilnehmerangaben:

GRÜNE Kanton Bern
Monbijoustrasse 61
3007 Bern

Kontaktangaben:

Bau- und Verkehrsdirektion, Tiefbauamt, Dienstleistungszentrum
Reiterstrasse 11
3013 Bern

E-Mail-Adresse: info.tba@be.ch

Telefon: +41 31 633 35 11

Teilnehmeridentifikation:

160575

Mitwirkung Sachplan Velowegnetz 2025

Die Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind im Sachplan verständlich und zweckmässig dargestellt.

- Stimme zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme nicht zu

Bemerkungen:

Kartenmaterial: Schwierig zu lesen, da hohe Informationsdichte und Details in der Druckausgabe nicht oder nur schwer lesbar sind. Ein Link zum GIS wäre hilfreich gewesen.

Das festgelegte Velowegnetz für den Alltag spricht eine möglichst breite Nutzergruppe an.

- Stimme zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme nicht zu

Bemerkungen:

- Das geplante Velowegnetz für den Alltag geht in die richtige Richtung. Es besteht aber durchaus noch Verbesserungsbedarf.
- Bei der Planung von Ersatzverbindungen sind die Faktoren: Ausbaustandard, Direktheit, Durchgängigkeit, Netz-Dichte, Sicherheit und Gesundheitswert einzubeziehen. Nur wenn diese Faktoren erfüllt sind, besteht die Chance, den Modal Split signifikant zu erhöhen.
- Es wird nicht berücksichtigt, dass Veloverbindungen auch an Orten sinnvoll sein können, wo es keine Kantonsstrasse gibt, z.B. durch die Nutzung von Fussgänger*innen-/Velobrücken.
- Das im Sachplan dargestellte kantonale Netz (kantonale Netzfunktion) erfüllt die Maschenweite Velowegnetz Alltag von 200 bis 500 m innerorts nicht (Empfehlung Praxishilfe Velowegnetzplanung). Es ist daher im Planungsprozess mit den Regionen und Gemeinden wichtig, dass diese Zielvorgabe kommunal erreicht wird.
- Die Planungsgrundsätze sind mit VWG, Art. 3, Abs. 3 zu ergänzen.

Anmerkungen zu einzelnen Ersatzverbindungen:

- 6-12: Wir begrüssen die Ersatzverbindung durch das Gürbetal. Es ist zu prüfen, ob man den Fuss- und Veloverkehr entflechten könnte.
- 13: Die Herabstufung der Ersatzverbindung Meisberg – Pieterlen ist nicht nachvollziehbar.
- 16: Wir unterstützen die Ersatzverbindung Büren – Lengnau.
- 24: Wir unterstützen die Schulweg-Ersatzverbindung.
- 90: Eine Führung der Alltagsroute entlang der Freizeitroute scheint uns deutlich attraktiver gegenüber der geplanten Führung entlang der Kantonsstrasse. Zudem müsste das Asphaltieren des bestehenden Velowegs auch erheblich günstiger sein als ein Neubau entlang der Kantonsstrasse.
- Für Ersatzverbindungen im Bodeli wären zusätzliche Abklärungen wünschenswert. Dies betrifft sowohl die Seestrasse Unterseen (N8/9): Umfahrungsmöglichkeit auf Gemeindestrassen, als auch die Untere Bönigstrasse (N8/9): Velospur und Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h.

Fehlende Ersatzverbindungen:

- N1 Alchenflüh – Koppingen (Ersatzverbindung)
- N1 Mühleberg – Heggidorf (Ersatzverbindung)
- N6 Spiez – Frutigen (Ersatzverbindung)

Die Anpassungen des Veloalltagsnetzes gemäss den grünen Nummern 90 bis 105 sind zweckmässig.

- Stimme zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme nicht zu

Bemerkungen:

- Es ist unklar, ob die Veloverbindung Kernenried – Alchenflüh gestrichen werden soll. Die Alltagsverbindung ist von grosser Bedeutung.
- Auf dem Diesse-Plateau sind generell zu wenige Radwege vorhanden und praktisch keine liegen ausserhalb der Hauptstrasse (Radwege). Es ist bedauerlich, dass dieser Region im vorgelegten neuen Sektorplan keine besondere Aufmerksamkeit gewidmet wurde.
- Im St-Imier-Tal ist der vorgeschlagene Plan unvollständig. Tatsächlich gibt es nur einen Abschnitt ausserhalb der Kantonsstrasse (Cortébert-Courtelay), und der derzeit diskutierte Abschnitt Villeret-Cormoret ist nicht referenziert.
- Es fehlt die diskutierte Verbindung Tramelan-Tavannes.
- Spiez, Lattigen, Parallelführung zur BLS: Vorgeschlagene Wegführung ist nicht realisierbar. Gründe: BLS-Brücke ist bereits erneuert / geplante Route führt über das Areal der REVAG mit sehr viel Werkverkehr (Pz. 5395). Alternative auf bestehenden Wegen südwestlich der Kantonsstrasse via Pz. 39, 79 und 171. Die Netzlücke kann so gut geschlossen werden.

Antrag auf Aufnahme weiterer Verbindungen ins Veloalltagsnetz:

- Heggidorn – Mühleberg. Velohauptroute gemäss Strategiekarte 2040, RGSK 2025. Umweg über Allenlüften wird durch Velofahrende kaum angenommen (steil, Zusatzhöhendifferenz, Zusatzstrecke).
- Leimeren/Mühleberg – Marfeldingen – Wileroltigen – Kerzers (mit Steg über Saane). Das ist die direkte Verbindung von Bern Richtung Kerzers. Es braucht eine Alternative zur Hauptstrasse über Gümnenen, auf der ein guter Standard kaum zu erreichen ist.
- Moos – Bindenhaus – Leen (Köniz). Direkte Verbindung zwischen den Ortschaften Niederscherli/Gasel/Schliern und Niederwangen/Bümpliz, ohne die Zusatzhöhenmeter via Köniz in Kauf nehmen zu müssen.
- Schwarzenburg – Heitenried. Überregionale Verbindungsfunktion Schwarzenburgerland – Freiburg.
- Rüfenacht – Trimstein. Ist Teil der Velohaupttroute Bern – Konolfingen gemäss Strategiekarte 2040, RGSK 2025.
- Trimstein – Münsingen: schmale Strasse mit unübersichtlichen Kurven und enger unübersichtlicher Bahnunterführung. Alltagsnetz für Schüler*innen und Verbindung Worb – Münsingen.
- Netzlücke Hangroute als Anschluss an die Velohauptverbindung I «Tiefenaustrasse». Die Tiefenauachse ist auch für Pendler*innen aus Bolligen eine schnelle und einigermaßen sichere Veloverbindung zum Bahnhof Bern, in die Länggasse oder nach Bern West. Der kommunale Ast (Velohauptverbindung I) von Worblaufen zur Jurastrasse Ittigen sollte daher bis zum Sternenplatz Bolligen verlängert werden, im Sinne einer direkten und möglichst flachen Hangquerverbindung via Talgutweg, Zulligerstrasse, Asylstrasse und Brunnenhofstrasse. Diese Verbindung erschliesst auch die Rudolf Steiner Schule und das Pflegezentrum tilia.
- Netzlücke Talbodenverbindung, Das Ziel ist eine durchgehende und sichere Talbodenverbindung von Worblaufen bis Worb, die insbesondere auch die zahlreichen Arbeitsplätze im Raum Papiermühle und Eyfeld mit dem Worblental verbindet. Zwischen dem Bahnhof Ittigen und dem Bahnhof Deisswil besteht im Talboden eine Netzlücke, die durch eine sichere und attraktive Velo-Verbindung vorzugsweise entlang der Worble zu schliessen ist.
- Meikirch – Seedorf
- Brütteln – Lüscherz Bahnhof
- Rapperswil Ziegelei – Wengi
- Krattigstrasse: Im aktuellen Vorschlag fehlt diese wichtige Velohauptverbindung II. Es ist die Verbindung nach Krattigen und war im alten Sachplan vorhanden. Es gibt keinen Grund, warum sie nicht mehr enthalten sein soll.
- Hondrichstrasse: Analog Krattigstrasse fehlt die Verbindung zwischen Spiez und Hondrich. Auch fehlt die Verbindung zwischen Spiezwiler – Hondrich – Aeschi (Stegweid- und Aeschistrasse). Es macht keinen Sinn, diese beiden Teilstücke aus dem Sachplan zu streichen. Sie sind im Sachplan beizubehalten.
- Anpassung in der Netzhierarchie: Mehrere Strassen wurden in der Netzhierarchie ohne Grund in eine tiefere Hierarchiestufe verschoben (Teilstück von Simmentalstrasse und Oberlandstrasse). Wir bitten, dies rückgängig zu machen, handelt es sich doch um zentrale Teilstücke des Veloweg-Netztes in Spiez und Umgebung.
- Roggwil Kaltenherberge bis westliches Ende Dorf Roggwil.
- Roggwil Bahnhof St. Urban bis Melchnau.
- Zollikofen - Ittigen (Länggasse - nicht identisch mit Freizeitroute 888): Ausbau der Veloverbindung durch die Unterführung der Autobahn und auf Gemeindegebiet von Zollikofen sowie im Anschluss an den bestehenden Veloweg auf Gemeindegebiet Ittigen (wichtige Pendlerverbindung u.a. zur Erschliessung der Arbeits- und Studienplätze an der HAFL sowie im Verwaltungscampus des Bundes Meielen)

Antrag auf Aufnahme von Schwachstellen

- Die Schwachstelle Nr. 74 «Bolligenstrasse» inkl. Krauchthalstrasse bis Hub verlängern. Auf dieser stark befahrenen Achse sind getrennte Velospuren zwingend. Der heute teilweise bestehende Velostreifen, der vom MIV mitgenutzt wird, wird von Velofahrenden vielfach als zu gefährlich wahrgenommen, weshalb trotz Radstreifen auf das Trottoir oder auf den noch steileren Umweg via Eisengasse ausgewichen wird. Die Verbindung Bolligen – Lutzeren – Hub – Krauchthal soll als Schwachstelle aufgenommen werden.
- Ortsdurchfahrt Tramelan

Anpassung Sachplan Velowegnetz

Auszug der Stellungnahme vom 23. September 2024

Die Velobahnen bilden die höchste Ebene des Velowegnetzes für den Alltagsverkehr im Kanton Bern. Sie liegen weitgehend in den Agglomerationen und schöpfen mit hochwertiger Ausgestaltung das gesamte Velopotenzial aus. Die geplanten und festgelegten Velobahnen erfüllen diese Anforderungen.

- Stimme zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme nicht zu

Bemerkungen:

- Die zahlreichen potenziellen Korridore um Bern scheinen richtig gewählt zu sein.
- In der Stadt Bern sehen wir Handlungsbedarf.
- In der Agglomeration Biel müsste der zu prüfende Korridor am rechten Bielerseeufer bis Mörigen erweitert werden.

Anmerkungen zu einzelnen Velobahnen:

- 50: Die Velobahn von Lyss nach Biel wird unterstützt. Dass eine neue Brücke über den Nidau-Büren-Kanal, trotz Spitalzentrum, finanzierbar ist, hoffen wir. Alternativ kann der Weg aber auch entlang der T6 geführt werden.
- Velobahn Spiez- Thun: Mögliche Velobahnführung Thun – Spiez ist gut. Es braucht jedoch folgende Anpassungen:
- Verbindung via Pech (Kornweidli)
- Route via Stauweiher realisieren (inkl. Fahrverbot-Aufhebung am „Stauweiher“) statt via mit grossem Autoverkehr belastete Thunstrasse
- Weiterführen der Route ab Dürrenbühlweg – Überführung Simmentalstrasse (auf Niveau Bahngleis) - „Uech“ siehe auch überwiesene Motion Zahner im Parlament Spiez.

Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike) steht das Landschafts- und Naturerlebnis im Vordergrund. Bei Mountainbike-Routen werden zudem fahrtechnische Herausforderungen gesucht. Das geplante und festgelegte Velowegnetz für die Freizeit erfüllt diese Anforderungen.

- Stimme zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme nicht zu

Bemerkungen:

- Das Netz für das Velowandern ist nur unwesentlich ausgebaut worden.
- Für den weiteren Ausbau sollten auch die Sicherheitsbedürfnisse von Familien und ungeübten Velofahrer*innen einbezogen werden.

Zum Netz Mountainbike:

- Stimmen wir nicht zu: Der Plan bildet im Wesentlichen das heutige SchweizMobil-Netz ab und das ist u.E. rund um Bern klar ungenügend. Viele Teerstrassen und sehr dünn (nur die Route 77 Richtung Langnau). Das führt auch dazu, dass es überall Mountainbikes hat und es immer wieder zu Nutzungskonflikten kommt. Auch in den Voralpen und im Oberland ist das Netz verglichen zum Beispiel mit Graubünden dünn.
- Die Mountainbike-Routen sind an diversen Orten (insbesondere Jura und Berner Oberland) auf den bisherigen Velowanderrouten, geteerten Wegen oder Forststrassen angelegt worden. Sie erfüllen die spezifischen Bedürfnisse von technischen Fahrer*innen nicht (fahrtechnische Herausforderungen).
- Singletrails sind nur vereinzelt vorhanden.
- Obwohl technisch einfach, sind nur wenige Routen im Berner Oberland wegen der grossen Höhendifferenzen für Anfänger und Anfängerinnen geeignet.
- Das grosse Plus in der Region Oberland Ost ist das herausragende Landschaftserlebnis und nicht die technische Herausforderung. Entsprechend sind viele E-Biker*innen anzutreffen.

Anpassung Sachplan Velowegnetz

Auszug der Stellungnahme vom 23. September 2024

Mit der Anpassung des Sachplans Velowegnetz werden die Routenoptimierungen gemäss Anhang 1.2 im Sachplan zweckmässig aktualisiert (grüne Nummern 56 bis 69).

- Stimme zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme nicht zu

Bemerkungen:

Anmerkungen zu bestehenden Routenoptimierungen

- 57: Wir bedauern den Verzicht. Es gäbe auch neben dem Damm die Möglichkeit für einen Veloweg.

- 58: Auf diese Verbindung darf nicht verzichtet werden. Für eine durchgehende Veloroute entlang der Aare/Saane besteht grosses Potenzial. Wir beantragen die Veloroute Wittenberg – Niederried im Netzplan zu belassen.

- 59: Aarberg-Walperswil: Hier sollte Velo- und Fussverkehr getrennt werden, indem die gesamte Veloinfrastruktur (Alltag und Freizeit) auf einer Kanalseite geführt wird und die andere Seite den Wanderern vorbehalten wird.

- 60: Die Verbindung La Chaux-de-Fonds – Pery ist für den Freizeit-Veloverkehr problematisch. Es fehlt aber die Alternative.

- 61: Auf der Verbindung Court – Gänsbrunnen besteht keine Veloinfrastruktur. Es fehlt die Alternative.

Das bestehende Mountainbike-Netz im Kanton Bern soll optimiert und weiterentwickelt werden. Mit den Mountainbike-Routen gemäss den grünen Nummern 70 bis 89 wird ein zweckmässiges Erstnetz festgelegt.

- Stimme zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme nicht zu

Bemerkungen:

- Stimmen wir nicht zu: Siehe vorherige Bemerkungen zu der Frage (Beim Velowegnetz für die Freizeit (Velowandern und Mountainbike).....)

- Im Berner Jura sind viele Mountainbike-Routen auf den bisherigen Velowanderrouten angelegt worden. Die Unterscheidung ist dienlich bei der Routen- oder Velowahl. Fahrtechnisch sind diese Routen aber in der Regel sehr einfach. Das gilt auch für die Routen im Berner Oberland, die oft auf Forst- und Asphaltwegen angelegt sind.

Weitere Bemerkungen und Rückmeldungen zur Anpassung des Sachplan Velowegnetz 2025

Bemerkungen:

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen die GRÜNEN Kanton Bern die Möglichkeit wahr, an der Anpassung des Sachplan Velowegnetz mitzuwirken und Stellung zu nehmen.

Allgemeine Rückmeldungen:

- Leider ist das Zeitfenster für die öffentliche Mitwirkung im Verhältnis zur Komplexität der Vorlage klein.
- Zudem finden wir die gegebene Form der E-Mitwirkung unbefriedigend, da sie es nicht erlaubt, den Inhalt strukturiert einzugeben.
- Die Referenz « kantonale Velopotenzialanalyse » ist nicht öffentlich zugänglich.
- Wir möchten auf die Komplexität, der zur öffentlichen Konsultation vorgelegten Dokumente hinweisen. Es wird eine Fachsprache verwendet, deren Texte teilweise nicht oder nur schlecht übersetzt sind und in denen die Nummerierung der in den Dokumenten verwendeten Routen nicht konsistent ist mit SchweizMobil.
- Die Gemeinde Bolligen ist im aktuellen Sachplan-Entwurf nicht erwähnt, weist aber mit ungefähr 6'300 Einwohner*innen und einer grossen Anzahl an Pendler*innen viel Potential auf.
- Die Agglomeration Bern hat ein grosses Potenzial zur Steigerung des Veloanteils. Erhebliche Umlagerungen vom Auto aufs Velo wären möglich, sofern die Veloverbindungen nach und um Bern attraktiver gestaltet und die Sicherheit erhöht würde.
- Im Erläuterungsbericht wird zur Ausgangslage, auf die seit der letzten Sachplan-Anpassung veränderten, gesetzlichen Rahmenbedingungen auf Bundes- und Kantonsebene hingewiesen. Bei der anstehenden Anpassung gilt es deshalb, den Anforderungen des schweizerischen Veloweggesetzes wie auch den Beschlüssen des Grossen Rates in der Strassengesetz-Revision vollumfänglich Rechnung zu tragen. Die vorgeschlagenen Änderungen erfüllen diese Vorgaben u.E. noch nicht ausreichend.
- Kommt hinzu, dass der Grosse Rat des Kantons Bern seinen Willen zu verstärkten Anstrengungen zu Gunsten des Veloverkehrs schon vor der Strassengesetz-Revision mehrfach zum Ausdruck gebracht hat – und zwar über die Anträge des Regierungsrates hinausgehend. Erinnerung sei an die 2017 und 2020 teils als Motion, teils als Postulat überwiesenen Vorstösse für eine kantonale Velo-Offensive (Motion 225-2017: Kantonale Velo-Offensive – mit einem umfassenden Förderprogramm und schnellen Velobahnen / Motion 162-2020: Kantonale Velo-Offensive II: Mit der Schliessung von Netzlücken und der Schaffung von Velovorrangrouten rascher vorwärts machen!). Der Regierungsrat hat in seinem jüngsten Bericht zum Stand der Umsetzung des Velo-Offensiven-Vorstosses von 2020 darauf hingewiesen, dass Arbeiten dafür immer noch nicht abgeschlossen sind. Und er hat in diesem, in der Frühlingssession 2024 behandelten Bericht gegenüber dem Grossen Rat die Zusage gemacht: « Für die Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der kantonalen Veloinfrastruktur in den Jahren bis 2027 sollen gemäss der Investitionspriorisierung Tiefbau, mit der sich der Regierungsrat 2023 erstmals befasste, rund CHF 15 bis 20 Millionen pro Jahr investiert werden. Die GRÜNEN Kanton Bern erwarten, dass die getätigten Investitionen in die Velo-Infrastruktur künftig transparent ausgewiesen werden und zumindest keine Abstriche erfolgen. Im Gegenteil: Um den gesetzlichen Anforderungen zu genügen und dem erklärten Willen des Grossen Rates Rechnung zu tragen, sind diese Investitionen zu steigern und zeitlich zu beschleunigen.
- Es ist zu begrüssen, dass Velowege „wo möglich und vertretbar“ getrennt vom Strassenverkehr zu führen sind. In der Realität ist man zumindest rund um Bern weit davon entfernt. Da wünschten wir uns mehr Konsequenz.
- Signalisation ist gemäss Plan nur für Velobahnen (gibt es heute praktisch nicht) und für die Freizeittrouten Pflicht. Das Velowegnetz für den Alltag (Velobahnen, sowie Velohauptverbindungen I und II) sollte signalisiert werden. Dabei sollte die Signalisation mit den kommunalen und kantonalen Velowegen koordiniert sein. Da sind andere Länder hier viel weiter.
- Wir begrünnen die Aufnahme von Veloparkierungen im nächsten Sachplan. Wir regen an, auch die Standorte von Bike-Sharing-Anbietern und geplante Anbindungen an den ÖV mit aufzunehmen.
- Beim Ausbau einer Strasse sollte auch die Möglichkeit eines Radweges in die Überlegungen einbezogen werden.
- Radwege enden nicht an den Kantonsgrenzen. Um einen guten Zusammenhalt des Sachplans zu gewährleisten, sollte der Kanton auch die umliegenden Kantone konsultieren.
- Radwege müssen durchgängig sein. Allzu oft müssen Radfahrer*innen von einem von der Strasse getrennten Radweg auf eine Hauptstrasse wechseln und umgekehrt.
- Ein Gesamtkonzept für die Entwicklung der Radwege im Berner Jura scheint es nicht zu geben.
- Schwachstelle 44 des Alltagsnetzes (Taubenlochschlucht) betrifft auch das Freizeitnetz (Veloland Route 64).
- Die Kantonsstrasse von Biel nach Leubringen muss als Schwachstelle ausgewiesen werden. Sie wird als Velohauptverbindung II ausgewiesen, erfüllt aber keine Velostandards.
- Einige Massnahmen aus dem Sachplan Velo der Stadt Biel sind enthalten, andere nicht. Was sind die Kriterien für die Aufnahme?
- Die Planungsunterlagen beschreiben den Planungsprozess des Velowegnetzes für alle Planungsstufen. Sie lassen es jedoch unklar, wie mit Differenzen zwischen den Planungsstufen umgegangen wird.
- Anhang 1.2 führt das Objekt W113 (Interlaken – Därligen). Es umfasst die Schwachstelle 11 (Därligen – Interlaken West), es sollte auch die qualitativ ähnliche Schwachstelle 66 (Leissigen – Därligen) umfassen.

Procédure de participation du plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables 2027

Les réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne et pour les loisirs sont représentés de manière compréhensible et appropriée dans le plan sectoriel.

- D'accord
- Plutôt d'accord
- Plutôt pas d'accord
- Pas d'accord

Le réseau de voies cyclables pour la vie quotidienne inscrit dans le plan sectoriel s'adresse à un groupe d'usagères et d'usagers aussi large que possible.

- D'accord
- Plutôt d'accord
- Plutôt pas d'accord
- Pas d'accord

Les adaptations du réseau de voies cyclables pour la vie quotidienne (numéros de couleur verte 90 à 105) sont appropriées.

- D'accord
- Plutôt d'accord
- Plutôt pas d'accord
- Pas d'accord

Les voies express cyclables constituent le niveau le plus élevé du réseau de voies cyclables pour la vie quotidienne dans le canton de Berne. Elles se trouvent en grande partie dans les agglomérations et exploitent tout le potentiel cyclable grâce à la qualité de leur aménagement. Les voies express cyclables prévues et inscrites dans le plan sectoriel répondent à ces exigences.

- D'accord
- Plutôt d'accord
- Plutôt pas d'accord
- Pas d'accord

Le principal objectif du réseau de voies cyclables pour les loisirs (trafic cycliste de loisirs et VTT) est de permettre aux cyclistes de profiter des paysages et de la nature. Les itinéraires VTT doivent quant à eux leur permettre de relever des défis techniques. Le réseau de voies cyclables pour les loisirs prévu et inscrit dans le plan sectoriel répond à ces exigences.

- D'accord
- Plutôt d'accord
- Plutôt pas d'accord
- Pas d'accord

L'adaptation du plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables permet de mettre à jour de manière appropriée les optimisations des itinéraires conformément à l'annexe 1.2 du plan sectoriel (numéros de couleur verte 56 à 69).

- D'accord
- Plutôt d'accord
- Plutôt pas d'accord
- Pas d'accord

Il est prévu d'optimiser et de développer l'actuel réseau VTT du Canton de Berne. Les itinéraires VTT correspondant aux numéros de couleur verte 70 à 89 permettent de définir une ébauche de réseau appropriée.

- D'accord
- Plutôt d'accord
- Plutôt pas d'accord
- Pas d'accord

Autres remarques