

Planungsstudie Linienführung Veloverkehr in der Region Bern-Mittelland

Korridor 3

Münsingen – Konolfingen – Zäziwil / Grosshöchstetten – Biglen

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

Thunstrasse, Zäziwil (Foto: Transitec)

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Öffentliche Mitwirkung	5
2.1	Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung für Korridor 3	5
2.2	Ergebnisse der Korridorunabhängigen Stellungnahmen.	7
3	Eingegangene Stellungnahmen	8
4	Stellungnahmen und Beantwortung	9
4.1	Gesamteindruck	9
4.2	Abschnitt Münsingen Zentrum – Tägertschi (– Konolfingen)	11
4.3	Abschnitt Konolfingen Zentrum – Zäziwil	17
4.4	Abschnitt Zäziwil	20
4.5	Abschnitt Grosshöchstetten – Zäziwil	21
4.6	Abschnitt Grosshöchstetten – Ried (– Worb)	22
4.7	Abschnitt Grosshöchstetten – Biglen	23
4.8	Weitere Bemerkungen	25
4.9	Korridorunabhängige Rückmeldungen	27

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 3: Münsingen – Konolfingen – Zäziwil/Grosshöchstetten – Biglen liegt der Fokus auf der Klärung der Linienführung zwischen den Gemeinden, unter Berücksichtigung der für den Veloschulverkehr wichtigen Verbindungen.

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

2 Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zu den fünf Planungsstudien fand vom 26. August bis 25. Oktober 2021 statt. Für den Korridor 3 trafen bei der RKBM 45 Stellungnahmen ein.

Aufbau Fragebogen

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

- ▶ Münsingen Zentrum – Tägertschi (– Konolfingen)
- ▶ Konolfingen Zentrum – Zäziwil
- ▶ Zäziwil
- ▶ Grosshöchstetten – Zäziwil
- ▶ Grosshöchstetten – Ried (– Worb)
- ▶ Grosshöchstetten – Biglen

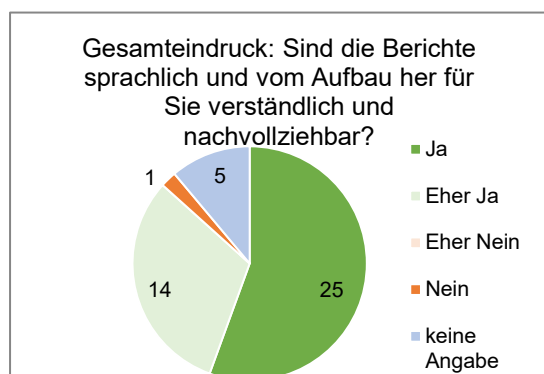
Für diese Abschnitte wurden jeweils Anmerkungen zur Linienführung, zu den Massnahmen und zu anderem abgefragt. Der Abschnitt Konolfingen – Grosshöchstetten wurde nicht explizit abgefragt, da die Linienführung auf dieser Strecke als unbestritten gilt.

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

Unabhängig vom Fragebogen gingen auch sieben Eingaben ein, welche sich nicht auf einzelne Korridore beschränkten. Diese Eingaben und deren Beantwortung wird in den Mitwirkungsberichten für alle fünf Korridore aufgenommen, siehe Kapitel 2.2 und 4.4.

2.1 Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung für Korridor 3

Gesamteindruck



Die Einschätzungen zum Bericht fallen mehrheitlich positiv aus. Nur eine Eingabe findet den Inhalt nicht verständlich oder nicht nachvollziehbar: Diese bedauert, dass nicht mehr abgetrennte Velospuren angestrebt werden.

Abschnitt Münsingen Zentrum – Tägertschi (– Konolfingen)

Es gingen zu diesem Abschnitt 17 Anmerkungen betreffend Linienführung, zehn betreffend Massnahmen, sowie drei betreffend Anderem ein.

Mehrere Eingaben betreffen die Veloführung von Konolfingen nach Tägertschi wie dem Mühletal: Die Führung entlang der Kantonsstrasse ist zwar etwas direkter, benötigt jedoch ebenfalls einen Ausbau und somit Landbedarf. Die Linienführung abseits der Kantonsstrasse übers Mühletal und die Thalmatt wurde als Bestvariante zwischen Münsingen und Tägertschi gewählt, da sie eine durchgehende attraktive Lösung abseits der Kantonsstrasse ermöglicht. Der Variantenentscheid zugunsten des Mühletals wird daher beibehalten.

Die Führung entlang der Kantonsstrasse sowie mögliche Sofortmassnahmen am Knoten Mühletal-/ Tägertschistrasse werden als Rückfallebene zur empfohlenen Variante im Bericht ergänzt.

Abschnitt Konolfingen Zentrum – Zäzwil

Es gingen zu diesem Abschnitt 12 Anmerkungen betreffend Linienführung, sechs betreffend Massnahmen, sowie eine betreffend Anderem ein.

Die Linienführung wird grossmehrheitlich begrüsst mit dem Hinweis, dass mit der Renaturierung der Chiese es allenfalls eine attraktive Alternative geben könnte. Diese Kombinationsmöglichkeit wird im Massnahmenblatt entsprechend ergänzt, auch wenn die Renaturierung voraussichtlich nur längerfristig umsetzbar ist.

Abschnitt Zäzwil

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

Die Stellungnahmen weisen auf weiteren Massnahmenbedarf in der Ortsdurchfahrt Zäziwil hin. Die bestehenden kantonalen Planungen in diesem Bereich betreffen lediglich Massnahmen für den Fussverkehr und nicht für den Veloverkehr. Entsprechend wird der Bericht mit einer neuen Massnahme ergänzt.

Abschnitt Grosshöchstetten – Zäziwil

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

Mehrere Eingaben wiesen auf Handlungsbedarf bei der Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten hin. Auf dem westlichen Abschnitt besteht eine RGSK-Massnahme (MIV-O-19) zur Verbesserung. Für den östlichen Abschnitt wird eine Massnahme als Ergänzung aufgenommen. Da der Handlungsspielraum stark eingeschränkt ist, wird vor allem die Prüfung einer Temporeduktion resp. allfälliges Verkehrsmanagement empfohlen.

Abschnitt Grosshöchstetten – Ried (– Worb)

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

Auch hier wiesen mehrere Eingaben auf den Handlungsbedarf bei der Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten hin (vgl. oben).

Abschnitt Grosshöchstetten – Biglen

Es gingen zu diesem Abschnitt 11 Anmerkungen betreffend Linienführung, fünf betreffend Massnahmen, sowie eine betreffend Anderem ein.

Einige Eingaben bevorzugten eine andere Linienführung, an der gewählten Linienführung wird jedoch aufgrund Überlegungen insb. bezüglich Investitions- und Unterhaltskosten, sowie zur Direktheit der Linienführung festgehalten. Im Bereich des Eglispor- und Buchenwegs wird als Alternative eine Richtungsgetrennte Führung aufgenommen. Ebenfalls wird eine vorgeschlagene Temporeduktion im Massnahmenblatt ergänzt.

Weitere Bemerkungen

Die weiteren Bemerkungen beinhalteten sehr unterschiedliche Thematiken (vgl. Kapitel 4.8).

2.2 Ergebnisse der Korridorunabhängigen Stellungnahmen.

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

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

3 Eingegangene Stellungnahmen

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

Gemeinden

Biglen, Grosshöchstetten, Konolfingen, Mirchel, Münsingen, Niederhünigen

Ämter und Regionen

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV

Transportunternehmen

Bernmobil

Unternehmen

-

Parteien und Vereine/Verbände

Berner Wanderwege, Die Mitte Münsingen, EVP Münsingen, Landwirtschaft Bern-Mittelland, Pro Velo Bern Ortsgruppe Münsingen, Pro Velo Kanton Bern, SP Grosshöchstetten, SVP Münsingen, VCS

Privatpersonen

Es haben sich zudem 28 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
Biglen	Eher Ja		x			
Grosshöchstetten	Ja		x			
Konolfingen	Ja		x			
Mirchel	Eher Ja	Die Nummerierung der Massnahmenblätter ist verwirrend. Die Reihenfolge im Erläuterungsbericht sollte nach betroffene Ortschaften erfolgen.	x			
Münsingen	Ja		x			
Niederhünigen	Ja		x			
Die Mitte Münsingen	Eher Ja	Für Nichtfachleute etwas aufwendige Dokumente	x			
Bernmobil	Ja		x			
EVP Münsingen	Nein	Es ist sehr bedauernd, dass nicht mehr abgetrennte Spuren für Velofahrer generiert werden können. Es ist verständlich, dass nicht einfach, aber man sollte alles versuchen, um getrennte Spuren anzustreben.	x			In der Planungsstudie wurde wo immer möglich Verbesserungen für den Veloverkehr (Radwege, Radstreifen) angedacht. Dabei musste aufgrund der Verhältnismässigkeit, Landbedarf (v.a. auch von Fruchtfolgeflächen) und bestehende Bebauungen z.T. andere Lösungen gesucht werden
Landwirtschaft Bern-Mittelland	Eher Ja		x			
Pro Velo Bern Ortsgruppe Münsingen	Ja		x			
Pro Velo Kanton Bern	Ja		x			
SP Grosshöchstetten, Keller Lilian	Eher Ja	Begriff der Rückstufung ist unklar. In der Umfrage fehlt Konolfingen - Grosshöchstetten	x			Rückstufung: Begriff Rückstufung findet sich im Bericht nicht direkt, von einer Rückklassifizierung wird dort gesprochen, wo die Klassierung der Veloführung gemäss Sachplan aufgrund einer anderen Linienführung in eine "Veloklasse" tiefer eingestuft wird. Abschnitt Konolfingen-Grosshöchstetten: Die Linienführung für diesen Abschnitt gilt als unbestritten und wurde daher in der Mitwirkung nicht gezielt abgefragt.
SVP Münsingen	Eher Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja	Ich bin der Meinung man sollte bestehende Nebenstrassen benützen	x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Eher Ja	Zu ausführlich und zu viele Informationen zur Projektorganisation und Grundlagen. Der Zeitplan oder wenigstens ein Zeithorizont fehlt	x			Die Planungsstudie wurde breit abgestützt mit verschiedenen Behörden und Fachorganisationen erarbeitet. Die entsprechenden zu berücksichtigenden Grundlagen mussten

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
						koordiniert und entsprechend festgehalten werden. Die Planungsstudie dient als Grundlage für die Vorprojekte sowie das Strassenplanverfahren und die Umsetzung durch den Kanton und die Gemeinden. Die Korridore sind im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2021/AP 4 als Massnahmen mit dem entsprechenden Umsetzungshorizont festgehalten.
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	Ziemlich komplex, nicht überall klar, besonders für Personen, welche sich mit den Abkürzungen nicht auskennen, ist das Studium der Unterlagen sehr zeitaufwändig.	x			
Privatperson	Eher Ja		x			
Privatperson	Eher Ja		x			

4.2 Abschnitt Münsingen Zentrum – Tägertschi (– Konolfingen)

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Konolfingen	Die Linienführung sollte aus unserer Sicht möglichst wenig auf der Kantonsstrasse erfolgen, obwohl wir der Ansicht sind, dass sich der Abschnitt Münsingen - Tägertschi via Mühletalstrasse nur schwer realisieren lässt (zu steil). Deshalb ist es bei einer allfälligen Umgestaltung der Ortsdurchfahrt via Thalmatt (Vorprojekt durch Gemeinde) unabdingbar, die Steigung entsprechend anzupassen.	Der Ausbau der Kantonsstrasse Tägertschi - Konolfingen (Netzlücke 19, Sachplan Veloverkehr) sollte aus unserer Sicht prioritär angegangen werden und mindestens bergwärts ein von der Strasse getrennter Velostreifen so rasch wie möglich realisiert werden. Im Alltagsverkehr benutzen Velopendler die schnellstmögliche Route von A nach B, was in diesem Abschnitt ganz klar die Kantonsstrasse ist. Und diese Strecke ist momentan für Velopendler sehr gefährlich (v.a. bergwärts). Zudem sind unserer Meinung nach zusätzliche Massnahmen bei der Ortsdurchfahrt auf der Kantonsstrasse in Tägertschi zwingend nötig - insbesondere sollte hier auf die Ein- und Ausfahrten der Veloroute in die Kantonsstrasse geachtet werden.		x			Der Massnahmenbedarf auf der Ortsdurchfahrt Tägertschi ist bekannt. Der östliche Teil der Ortsdurchfahrt Tägertschi ist Teil der Massnahme 3.L.5. Der westliche Teil der RGSK Massnahme LV-Ü21.26. Im Rahmen der nächsten Planungsschritte dieser Massnahmen sollen Verbesserungen auf der Ortsdurchfahrt konkretisiert werden.
Münsingen	Eine schnelle Realisierung des Velowegs Thalmatt ist nicht wahrscheinlich. Deshalb soll die Route Mühletalstrasse – Tägertschistrasse als bevorzugte Linienführung in den Bericht aufgenommen und als Haupttroute klassiert werden. Entsprechend muss an der Abzweigung Mühletalstrasse eine geeignete Querung realisiert werden (punktuelle Massnahme). Der Veloweg Thalmatt kann als untergeordnete Variante klassiert werden.	Entsprechend der Haupttroute Mühletalstrasse - Tägertschistrasse - Tägertschi Dorf muss an der Abzweigung Mühletalstrasse eine geeignete Querung realisiert werden (punktuelle Massnahme).	Im Erläuterungsbericht wird das abgeschlossene Vorprojekt Veloweg Thalmatt mehrmals als „laufendes Projekt der Gemeinde bezeichnet (z.B. S. 18). Bitte ändern Sie das Wording im Bericht dahingehend, dass es sich um ein „abgeschlossenes Vorprojekt“ und nicht um ein „laufendes Projekt“ handelt.		x		-Veloführung Mühletal: Die Linienführung abseits der Kantonsstrasse übers Mühletal und die Thalmatt wurde als Bestvariante gewählt, da sie eine durchgehende attraktive Lösung abseits der Kantonsstrasse ermöglicht. Die Führung entlang der Kantonsstrasse ist zwar etwas direkter, benötigt jedoch ebenfalls einen Ausbau und somit Landbedarf. Der Variantenentscheid zugunsten des Mühletals wird daher beibehalten. Die Führung entlang der Kantonsstrasse sowie mögliche Sofortmassnahmen am Knoten Mühletal-/ Tägertschistrasse werden als Rückfallebene zur empfohlenen Variante im Bericht ergänzt. - Vorprojekt Veloweg Thalmatt: Die Formulierung wird entsprechend angepasst.
Die Mitte Münsingen	- Variante 2A für den Veloweg Münsingen – Tägertschi wird bevorzugt. - Von Tägertschi bis Ursellen bleibt nur die Linienführung parallel zur Kantonsstrasse.	- Linienführung über Hintergasse Münsingen prüfen - Engpass Aemligen beseitigen oder umfahren		x			- Tägertschi - Konolfingen: Die Massnahme 3.L.5 sieht Verbesserungen entlang der Kantonsstrasse in Richtung Konolfingen vor. Die konkreten Lösungen an der Engstelle Aemligen sind im Rahmen des Projekts zu lösen. - Ortsdurchfahrt Münsingen: Im Rahmen des Projektes Ortsdurchfahrt Münsingen ist die Gemeinde mit dem OIK II dran mögliche Lösungen für diesen Abschnitt zu prüfen.
SP Grosshöchstetten		Bei Engstellen Temporeduktion zwingend (nicht nur "prüfen"!): Einmündung der Mühletalstrasse in die Kantonsstr. für Richtung Tägertschi "irgendwie" sicher gestalten.			x		- Temporeduktion: die Temporeduktion ist aus fachlicher Sicht zuerst zu prüfen und die entsprechenden Nachweise sind zu erbringen, bevor sie umgesetzt werden kann. - Einmündung Mühletal-/Tägertschistrasse: Die Prüfung von möglichen Sofortmassnahmen am Knoten Mühletal-/Tägertschistrasse wurden im Bericht ergänzt.
SVP Münsingen	Die Veloweg-Netzlücke entlang der Achse Konolfingen – Tägertschi – Münsingen sei mit einem Veloweg direkt entlang der Hauptstrasse oder mit einer Wegführung auf bestehenden, befestigten Strassen zu schliessen. Somit ist die Linienführung Münsingen-Tägertschi-Konolfingen über die Kantonsstrasse (d. h. Tägertschistrasse-Dorfstrasse-Bernstrasse) zu gewährleisten (Variante 1). Im Sinne der Ausführungen im Erläuterungsbericht ist der Nutzen für den Alltagsverkehr - als direkteste				x		Veloführung Mühletal: Die Linienführung abseits der Kantonsstrasse übers Mühletal und die Thalmatt wurde als Bestvariante gewählt, da sie eine durchgehende attraktive Lösung abseits der Kantonsstrasse ermöglicht. Die Führung entlang der Kantonsstrasse ist zwar etwas direkter, benötigt jedoch ebenfalls einen Ausbau und somit Landbedarf. Der Variantenentscheid zugunsten des Mühletals wird daher beibehalten. Die Führung entlang der Kantonsstrasse mit möglichen Sofortmassnahmen am Knoten Mühletal-/ Tägertschistrasse

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	und somit schnellste Route – am höchsten zu gewichten. Dabei ist die Kantonsstrasse mit geeigneten Massnahmen wie bspw. Einrichtungs- oder Zweirichtungsradweg auszubauen und dabei so gleichzeitig Komfort sowie Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Den Schwierigkeiten bei der Ortsdurchfahrt Tägertschi ist mit geeigneten Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs zu begegnen. Auf den Veloweg «Neue Veloverbindung Thalmatt Tägertschi» sei zu verzichten. Ebenfalls auf die Inanspruchnahme von Fruchtfolgefleichen oder gar Einzonungen sei zu verzichten.						werden als Rückfallebene zur empfohlenen Variante im Bericht ergänzt.
Bernmobil		Massnahme 3.O.3: Die Linien 160, 161, 162 und 168 sind von der Massnahme betroffen. Damit keine Verschlechterung für das Liniennetz von BERNMOBIL entsteht, ist bei der Ausarbeitung entsprechender Projekte BERNMOBIL unbedingt frühzeitig einzubeziehen. Massnahme 3.L.5: Die Linie 160 ist von der Massnahme betroffen. Damit keine Verschlechterung für das Liniennetz von BERNMOBIL entsteht, ist bei der Ausarbeitung entsprechender Projekte BERNMOBIL unbedingt frühzeitig einzubeziehen.		x			
Berner Wanderwege	Konflikt mit Wanderweg zwischen Mühletal und Tägertschi/Dorf. Im Sachplan Wanderroutennetz ist hier eine neue Wanderweg-Verbindung als Zwischenergebnis enthalten.			x			Mühletal/Wanderweg: Der Wanderweg führt über bestehenden Weg. Das Vorprojekt der Gemeinde Münsingen sieht eine Wegführung weiter nördlich vor. Damit sollte kein Konflikt zwischen Wanderwegführung und Veloverkehr bestehen.
EVP Münsingen	Thalmatt wird schwierig zu realisieren sein aufgrund der Verhältnisse mit den Besitzern. Alternative wäre über Mühletalstresse über Wanderweg/Moosmatte (Weg leicht ausgebaut). Abschnitt Tägertschi - Konolfingen. Diese Strasse ist viel zu eng für den Veloverkehr. Mit 80 Stundenkilometer kann gefahren werden. Zudem fahren viele ausländische Lastwagen zur Nestlé. Sehr gefährliche Strecke. Zudem wird innerhalb der Sicherheitslinie überholt, was fast zu Streifkollisionen führt. Die Strasse müsste unbedingt verbreitert werden und eine Velostreifen geführt werden.			x			- Veloführung Mühletal: Die Linienführung abseits der Kantonsstrasse übers Mühletal und die Thalmatt wurde als Bestvariante gewählt, da sie eine durchgehende attraktive Lösung abseits der Kantonsstrasse ermöglicht. Die Führung entlang der Kantonsstrasse ist zwar etwas direkter, benötigt jedoch ebenfalls einen Ausbau und somit Landbedarf. Der Variantenentscheid zugunsten des Mühletals wird daher beibehalten. Die Führung entlang der Kantonsstrasse mit möglichen Sofortmassnahmen am Knoten Mühletal-/ Tägertschistrasse werden als Rückfallebene zur empfohlenen Variante im Bericht ergänzt. Leichte Anpassungen an der Linienführung im Bereich Mühletal - Thalmatt sind in einem nächsten Projektierungsschritt denkbar. - Tägertschi - Konolfingen: Die Massnahme 3.L.5 sieht Verbesserungen entlang der Kantonsstrasse in Richtung Konolfingen vor.
Pro Velo Bern Ortsgruppe Münsingen	Ein sicherer Veloweg Münsingen Mühletal - Tägertschi wird sehr begrüsst. Es besteht ausgewiesener Bedarf und eine Lösung ist dringend notwendig. Argumente: - Kommt dem Bedarf nach einer sicheren, von der Hauptstrasse entflochtenen Verbindung nach (Schulkinder von Tägertschi in die Regelschule Münsingen und Schulkinder Münsingen in die Privatschule Saat in Tägertschi im Gegenverkehr). - Aufwertung Naherholungsgebiet - Landbedarf ist gering (Verschiebung von	Es braucht unbedingt auch Massnahmen zum Schutz des 2-Rad Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt Tägertschi.		x			- Veloführung Mühletal: Wird zur Kenntnis genommen. - Ortsdurchfahrt Tägertschi: Der Massnahmenbedarf auf der Ortsdurchfahrt Tägertschi ist bekannt. Der östliche Teil der Ortsdurchfahrt Tägertschi ist Teil der Massnahme 3.L.5. Der westliche Teil der RGSK Massnahme LV-Ü21.26. Im Rahmen der nächsten Planungsschritte dieser Massnahmen sollen Verbesserungen auf der Ortsdurchfahrt konkretisiert werden.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	bestehendem Weg) - Ortsdurchfahrt Tägertschi wird umfahren (Schwierigkeiten, eng, unübersichtlich)						
Pro Velo Kanton Bern		Massnahme 3.L.5 (Tägertschi-Konolfingen) Bei dieser Netzlücke besteht eine hohe Dringlichkeit und wir fordern, dass diese nun rasch beseitigt wird. Zur Massnahme «Zweirichtungsradweg» beantragen wir, dass diese nicht mit einem Benützungsobligatorium versehen wird. Dies aufgrund der hohen Geschwindigkeit von schnellen Velofahrenden und E-Bike-Fahrenden talwärts (Konfliktpotenzial mit langsamen Velos bergwärts). Aus unserer Sicht würde dazu eine Breite von 3.00 m genügen. Die neue Veloverbindung Thalmatt-Mühletalstrasse wird von Pro Velo begrüsst. Massnahmen 3.O.1 und 3.O.2 (Ortsdurchfahrt Konolfingen) Damit Kernfahrbahnen auf Strassen mit einem hohen DTV eine positive Wirkung für die Velofahrenden entfalten können, sind sie aus Sicht von Pro Velo unbedingt mit einem tiefen Temporegime zu versehen. Die «Bestvariante» Kernfahrbahn ist deshalb mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 bzw. 40 km/h zu kombinieren.			x		- Tägertschi - Münsingen: Der Hinweis zum Verzicht auf Benützungspflicht wird im Massnahmenblatt ergänzt. - Ortsdurchfahrten Konolfingen: Die Reduktion der Geschwindigkeit ist als Massnahme im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes BGK zu prüfen (im Massnahmenblatt vorhanden) und überall, wo keine ausreichende Veloinfrastruktur angeboten werden kann, ist eine Umsetzung klar empfohlen.
Privatperson	Ich würde die Linienführung über Tägertschi - Aemilgen - Leimgrube - Stalden -(Hübeli-Konolfingen Zentrum) Freimetigen in die Bestehende Veloroute 84					x	Veloführung Leimgrube: Aus regionaler Sicht wird der Veloalltagsverkehr mit einer möglichst unterbruchsreichen, 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 via Leimgrube ist zu wenig direkt für eine Hauptverbindung Konolfingen- Münsingen. Als eigenständige Hauptverbindung zum Anschluss Freimetigen / Stalden ist das Velopotenzial zu gering.
Privatperson	Die Veloweg-Netzlücke entlang der Achse Konolfingen – Tägertschi – Münsingen sei mit einem Veloweg direkt entlang der Hauptstrasse oder mit einer Wegführung auf bestehenden, befestigten Strassen zu schliessen. Somit ist die Linienführung Münsingen-Tägertschi-Konolfingen über die Kantonsstrasse (d. h. Tägertschistrasse-Dorfstrasse-Bernstrasse) zu gewährleisten (Variante 1). Im Sinne der Ausführungen im Erläuterungsbericht ist der Nutzen für den Alltagsverkehr - als direkteste und somit schnellste Route – am höchsten zu gewichten. Dabei ist die Kantonsstrasse mit geeigneten Massnahmen wie bspw. Einrichtungs- oder Zweirichtungsradweg auszubauen und dabei so gleichzeitig Komfort sowie Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Den Schwierigkeiten bei der Ortsdurchfahrt Tägertschi ist mit geeigneten Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs zu begegnen. Auf den Veloweg «Neue Veloverbindung Thalmatt Tägertschi» sei zu verzichten. Ebenfalls auf die Inanspruchnahme von Fruchtfolgefleichen oder gar Einzonungen sei zu verzichten.			x			Veloführung Mühletal - Konolfingen: Die Linienführung abseits der Kantonsstrasse übers Mühletal und die Thalmatt wurde als Bestvariante zwischen Münsingen und Tägertschi gewählt, da sie eine durchgehende attraktive Lösung abseits der Kantonsstrasse ermöglicht. Die Führung entlang der Kantonsstrasse ist zwar etwas direkter, benötigt jedoch ebenfalls einen Ausbau und somit Landbedarf. Der Variantenentscheid zugunsten des Mühletals wird daher beibehalten. Die Führung entlang der Kantonsstrasse sowie mögliche Sofortmassnahmen am Knoten Mühletal-/ Tägertschistrasse werden als Rückfallebene zur empfohlenen Variante im Bericht ergänzt. Zwischen Tägertschi und Konolfingen ist mit der Massnahme 3.L.5 eine Massnahme zur Verbesserung der Veloinfrastruktur entlang der Kantonsstrasse vorhanden.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme			Antwort
				berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
Privatperson	Als touristische und sonntags Variante würde ich den (historischen) Weg dem Bach entlang bei Aemligen und hinter dem aufgehobenen Scheibenstand Ursellen in die Leimgrube führen, weiter nach Stalden und verbinden über Niederhünigen Richtung Gmeis Zäziwil. Als Alltags- und Arbeitswegroute unbedingt entlang der Kantonsstrasse(Tägertschi-Ursellen) Radweg aufsteigende Seite.			x			Die Planungsstudie fokussiert auf den Alltagsveloverkehr. Die möglichen Freizeitverbindungen wurden nicht untersucht.
Privatperson	Die Veloweg-Netzlücke entlang der Achse Konolfingen – Tägertschi – Münsingen sei mit einem Veloweg direkt entlang der Hauptstrasse oder mit einer Wegführung auf bestehenden, befestigten Strassen zu schliessen. Somit ist die Linienführung Münsingen-Tägertschi-Konolfingen über die Kantonsstrasse (d. h. Tägertschistrasse-Dorfstrasse-Bernstrasse) zu gewährleisten (Variante 1). Im Sinne der Ausführungen im Erläuterungsbericht ist der Nutzen für den Alltagsverkehr - als direkteste und somit schnellste Route – am höchsten zu gewichten. Dabei ist die Kantonsstrasse mit geeigneten Massnahmen wie bspw. Einrichtungs- oder Zweirichtungsradweg auszubauen und dabei so gleichzeitig Komfort sowie Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Den Schwierigkeiten bei der Ortsdurchfahrt Tägertschi ist mit geeigneten Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs zu begegnen. Auf den Veloweg «Neue Veloverbindung Thalmatt Tägertschi» sei zu verzichten. Ebenfalls auf die Inanspruchnahme von Fruchtfolgeflächen oder gar Einzonungen sei zu verzichten.			x			Veloführung Mühletal - Konolfingen: Die Linienführung abseits der Kantonsstrasse übers Mühletal und die Thalmatt wurde als Bestvariante zwischen Münsingen und Tägertschi gewählt, da sie eine durchgehende attraktive Lösung abseits der Kantonsstrasse ermöglicht. Die Führung entlang der Kantonsstrasse ist zwar etwas direkter, benötigt jedoch ebenfalls einen Ausbau und somit Landbedarf. Der Variantenentscheid zugunsten des Mühletals wird daher beibehalten. Die Führung entlang der Kantonsstrasse sowie mögliche Sofortmassnahmen am Knoten Mühletal-/ Tägertschistrasse werden als Rückfallebene zur empfohlenen Variante im Bericht ergänzt. Zwischen Tägertschi und Konolfingen ist mit der Massnahme 3.L.5 eine Massnahme zur Verbesserung der Veloinfrastruktur entlang der Kantonsstrasse vorhanden.
Privatperson	Die Veloweg-Netzlücke entlang der Achse Konolfingen – Tägertschi – Münsingen sei mit einem Veloweg direkt entlang der Hauptstrasse oder mit einer Wegführung auf bestehenden, befestigten Strassen zu schliessen. Somit ist die Linienführung Münsingen-Tägertschi-Konolfingen über die Kantonsstrasse (d. h. Tägertschistrasse-Dorfstrasse-Bernstrasse) zu gewährleisten (Variante 1). Im Sinne der Ausführungen im Erläuterungsbericht ist der Nutzen für den Alltagsverkehr - als direkteste und somit schnellste Route – am höchsten zu gewichten. Dabei ist die Kantonsstrasse mit geeigneten Massnahmen wie bspw. Einrichtungs- oder Zweirichtungsradweg auszubauen und dabei so gleichzeitig Komfort sowie Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Den Schwierigkeiten bei der Ortsdurchfahrt Tägertschi ist mit geeigneten Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs zu begegnen. Auf den Veloweg «Neue Veloverbindung Thalmatt Tägertschi» sei zu verzichten. Ebenfalls auf die Inanspruchnahme von Fruchtfolgeflächen oder gar Einzonungen sei zu verzichten.			x			Veloführung Mühletal - Konolfingen: Die Linienführung abseits der Kantonsstrasse übers Mühletal und die Thalmatt wurde als Bestvariante zwischen Münsingen und Tägertschi gewählt, da sie eine durchgehende attraktive Lösung abseits der Kantonsstrasse ermöglicht. Die Führung entlang der Kantonsstrasse ist zwar etwas direkter, benötigt jedoch ebenfalls einen Ausbau und somit Landbedarf. Der Variantenentscheid zugunsten des Mühletals wird daher beibehalten. Die Führung entlang der Kantonsstrasse sowie mögliche Sofortmassnahmen am Knoten Mühletal-/ Tägertschistrasse werden als Rückfallebene zur empfohlenen Variante im Bericht ergänzt. Zwischen Tägertschi und Konolfingen ist mit der Massnahme 3.L.5 eine Massnahme zur Verbesserung der Veloinfrastruktur entlang der Kantonsstrasse vorhanden.
Privatperson	Die Linienführung über die Thalmatt (Netzlücke) ist richtig. Sie muss im Dorf Tägertschi gut an die Fortsetzung nach Konolfingen angeschlossen	Die Netzlücke in der Thalmatt sollte unbedingt mit Hilfe der Region realisiert werden. Die Gemeinde Münsingen (Gemeinderat) scheint nicht in der	Es sollten mutige Ansätze für Velo-Haupttrouten gewählt werden. Analog der Planung der Autobahnen in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts	x			- Veloführung Mühletal: Wird zur Kenntnis genommen. Die Massnahmen sind im RGSK 2021 / Agglomerationsprogramm 4. Generation festgehalten.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	werden. Eine Weiterführung entlang des Tägertschibaches ist zu prüfen.	Lage, mit den Betroffenen nach Lösungen zu suchen. Die Unterstützung der Region wäre eventuell hilfreich. Die Schliessung der Netzlücke wäre ein grosser Vorteil für die Sicherheit der Velofahrenden.	hat die Festlegung der Strecken eine langfristige und wichtige Bedeutung. Wie bei den Autobahnen sollten die Velo-Haupttrouten dem regionalen Verkehr dienen und eine rasche Erreichbarkeit weit entfernter Ziele ermöglichen. Dies setzt bei Querungen (Aare, Kantonsstrassen, Bahnlinien) aufwändige Lösungen voraus. Langfristig lohnt sich der Aufwand auf jeden Fall. Auch die Breite der Haupttrouten sollte ausreichend gewählt werden. 4.0 m scheint mir generell knapp. Die Fahrgeschwindigkeiten und die Menge der Velos, damit auch die Überholmanöver und die Begegnungen, dürften weiterhin stark zunehmen.				- Breiten: Die Breiten von Radwegen wurde in Abstimmung mit der kantonalen Arbeitshilfe "Anlagen für den Veloverkehr" abgestimmt. Dabei wurde darauf geachtet, einerseits die Begegnungsfälle Velo-Velo mit Anhänger sicher zu ermöglichen, andererseits nicht übermässig Land zu verbrauchen. Die effektiven Breiten sind im Rahmen der Projektierung zu definieren.
Privatperson	Die Linienführung von der Mühletalstrasse in die Thalmatt ist sehr unglücklich. Sie führt über einen Damm und durch ein Hochwasserrückhaltebecken. Es gäbe bessere Wege, die zum Teil schon vorhanden sind. Über den Uelisbrunnen wäre eine gute alternative mit vorhandenem Weg.			x			Veloführung Mühletal: Die verschiedenen Optionen der Linienführung im Bereich Mühletalstrasse - Thalmatt wurde im Rahmen des Vorprojekts der Gemeinde Münsingen untersucht und anhand verschiedener Kriterien bewertet. Die dargestellte Variante entspricht der empfohlenen Bestvariante. Optimierungen / leichte Anpassungen sind im nächsten Planungsschritt denkbar.
Privatperson			Die Verbindung zwischen Tägertschi und Konolfingen sollte dringend analysiert werden. Aktuell ist es sehr gefährlich für Velofahrer und Autos, da vermehrt Ebikes auf der Strasse fahren.	x			Tägertschi - Konolfingen: Die Massnahme 3.L.5 sieht Verbesserungen entlang der Kantonsstrasse in Richtung Konolfingen vor.
Privatperson	Die empfohlene Linienführung über den geplanten Veloweg Tägertschi Thalmatt wird sehr begrüsst. Argumente: - Kommt dem Bedarf nach einer sicheren, von der Hauptstrasse entflochtenen Verbindung nach. (Schule Tägertschi geschlossen, viele Schüler!). - Aufwertung Naherholungsgebiet - Landbedarf ist gering (Verschiebung von bestehendem Weg) - Ortsdurchfahrt Tägertschi wird umfahren (Schwierigkeiten, eng, unübersichtlich)			x			
Privatperson	Die Linienführung ist unbefriedigend. Eine Führung der Velohaupttroute auf der Kantonsstrasse zwischen Münsingen und Tägertschi benötigt weit mehr Platz als angegeben. Es ist eine komplette Trennung des Individualverkehrs vom Langsamverkehr, also die Erstellung eines Radwegs, anzustreben.	Die Ortsdurchfahrt in Münsingen (Massnahme 3.O.3) scheint noch nicht geklärt zu sein. Im Bericht fehlt das künftige Querprofil. Damit bleibt unklar, wieviel Platz dem Veloverkehr eingeräumt wird. Es scheint, dass der motorisierte Individualverkehr, weiterhin Priorität genießt und auf Kosten der Velofahrenden bevorzugt wird. Safety First für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden - davon sind wir hier weit entfernt.		x			- Veloführung Münsingen - Tägertschi: Die Linienführung abseits der Kantonsstrasse übers Mühletal und die Thalmatt wurde als Bestvariante gewählt, da sie eine durchgehende attraktive Lösung abseits der Kantonsstrasse ermöglicht. - Ortsdurchfahrt Münsingen: Im Rahmen des Projektes Ortsdurchfahrt Münsingen ist die Gemeinde mit dem OIK II dran mögliche Lösungen für diesen Abschnitt zu prüfen. Da diese Arbeiten laufen wurde im Rahmen der vorliegenden Studie auf einen Vorschlag verzichtet.
Privatperson	Die Strasse durchs Mühletal ist m.E. zu schmal, steil, dunkel (und nass) und an Engstellen zu unübersichtlich, um einen sicheren Radverkehr in beiden Richtungen bei gleichzeitigem Autoverkehr zu gewährleisten. Ich persönlich würde ihn deshalb fürs tägliche pendeln nicht benützen. Ein Radweg entlang der ganzen Hauptstrasse zwischen	Separater durchgehender Radweg entlang der Hauptstrasse würde stärker genutzt und den Motorfahrzeug-Verkehr etwas entlasten. Zudem würde das Linksabbiegen mitten auf der Hauptstrasse (Bergseitige Abzweigung von Tägertschistrasse in Mühletalstrasse) in Münsingen entfallen.		x			Veloführung Mühletal: Die Linienführung abseits der Kantonsstrasse übers Mühletal und die Thalmatt wurde als Bestvariante gewählt, da sie eine durchgehende attraktive Lösung abseits der Kantonsstrasse ermöglicht. Die Führung entlang der Kantonsstrasse ist zwar etwas direkter, benötigt jedoch ebenfalls einen Ausbau und somit Landbedarf. Der Variantenentscheid zugunsten des Mühletals wird daher beibehalten.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Münsingen und Konolfingen wäre die bessere Lösung.						Die Führung entlang der Kantonsstrasse sowie mögliche Sofortmassnahmen am Knoten Mühletal-/ Tägertschistrasse werden als Rückfallebene zur empfohlenen Variante im Bericht ergänzt.

4.3 Abschnitt Konolfingen Zentrum – Zäziwil

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Konolfingen	Das Variantenstudium dieses Abschnitts und die entsprechende Variantenbewertung mit den beiden weiter zu vertiefenden Varianten 1 (Kantonsstrasse) und 2c (entlang der Bahnlinie) ist für uns nachvollziehbar. Wir priorisieren aber klar die Variante 2c, weil dadurch der Veloverkehr völlig von der Kantonsstrasse getrennt wird und bereits heute bestehende und genutzte (Velo-)Wege (z.B. Kiesweg Kehr nach Lätthubel) in das Projekt integriert werden können. Der Investitionsaufwand dieser Variante ist sicher hoch und die Umsetzbarkeit ist risikobehaftet - trotzdem scheint uns diese Variante am zukunftssträchtesten, sie sollte unbedingt umgesetzt werden. Wir begrüßen deshalb ausdrücklich die Aufnahme dieses Korridors als möglicher «kantonaler Radweg abseits Kantonsstrassen».	Die Massnahmen bezüglich Ortsdurchfahrt Konolfingen, Bernstrasse bis Kreuzplatz, (s. Massnahmen 3.O.1 auf S. 36) sind für uns grundsätzlich zielführend. Als Anmerkung stellen wir die Frage, ob die Trottoirs nicht auch verbreitert und in eine Doppelfunktion (Fussgänger / Velo) geteilt werden könnten, so wie das in anderen Ländern üblich ist. Zudem sollte dringend auf dem Abschnitt Konolfingen Zentrum - Grosshöchstetten bergwärts ein Velostreifen durchgängig vorgesehen werden (auch innerorts in Konolfingen).		x			- Linienführung: Wird zur Kenntnis genommen. -Doppelnutzung Velo/Zufussgehende: Dies ist grundsätzlich eine Option, wenn es die bestehenden Querschnitte zulassen. Die genauen Querschnitte sind mit Betriebs- und Gestaltungskonzept zu klären. - Konolfingen-Grosshöchstetten: Für die Massnahmen ausserorts verweisen wir auf das entsprechende Massnahmenblatt. Innerorts ist bergwärts ein Radstreifen in Kombination mit einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgesehen.
Mirchel	Die Kombination mit der Renaturierung Chise ist unbedingt weiterzuführen.	Die Einmündungen in die bestehenden Kantons- und Gemeindestrassen sind sicher zu gestalten. Damit die Massnahme rasch ausgeführt werden kann, ist auf eine einfache, zweckmässige, kostengünstige Ausführung zu achten. Die im Konzept vorgesehenen Kosten (ca. 3 - 4.5 Mio.) könnten zu einer zeitlichen Verzögerung der Realisierung führen.		x			- Linienführung: Wird zur Kenntnis genommen - Massnahme: Es handelt sich um eine grobe Kostenschätzung für einen vollwertigen Radweg gemäss Zielbild. Kostengünstige Sofortmassnahmen an Knoten können vorzeitig realisiert werden.
Tiefbauamt Kanton Bern		Massnahme 3.N.1: Es besteht ein Konflikt mit dem Wanderweg (Kiesbelag).			x		Die Ersatzpflicht für den Wanderweg wird im Massnahmenblatt ergänzt. Die 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.
Bernmobil		Massnahmen 3.O.1 / 3.O.2: Die Linie 160 ist von den Massnahmen betroffen. Damit keine Verschlechterung für das Liniennetz von BERNMOBIL entsteht, ist bei der Ausarbeitung entsprechender Projekte BERNMOBIL unbedingt frühzeitig einzu beziehen.		x			
Berner Wanderwege	Konflikt mit Wanderweg zwischen Konolfingen und Mirchel. Ab Kehr bis Einmündung Strasse nach Zäziwil Naturweg. Es gilt die Ersatzpflicht gemäss Art. 7 FWG.				x		Die Ersatzpflicht für den Wanderweg wird im Massnahmenblatt ergänzt. Die 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.
Die Mitte Münsingen	1. Variante 2C ist Bestvariante. Variante 2A kurzfristig denkbar 2. Die Durchfahrt Konolfingen ist nur mit grossen baulichen Massnahmen befriedigend lösbar. Es wäre eine Umfahrung ab Ursellen nach Stalden- Hünigen-Freimettigen-Niederhünigen-Gmeis-Zäziwil auf bestehenden Wegen zu prüfen. Heute als Freizeitweg gebraucht.		Bei den Varianten «2A, 2B und 2C Einspurstrecken ab Kantonsstrasse wünschenswert, da auch noch 2 Dorfstrassen einmünden und eine Zufahrt zum Parkplatz COOP besteht.	x			-Linienführung: 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. Eine Umfahrung via Stalden ist zu wenig direkt, um diesem Ziel zu entsprechen.

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
							-Ergänzung zu Massnahme/Weitere Bemerkung: Die Ausgestaltung der Zubringer und allgemeine Verbesserungen sind im Rahmen der weiteren Projektierung der Massnahmen 3.N.1 und 3.P.1 (Knoten) zu klären.
Landwirtschaft Bern-Mittelland	Die vorgeschlagene Umleitung auf die Nebenstrasse ist nicht sinnvoll: schon jetzt ist mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu gewissen Tageszeiten kaum ein Durchkommen. Es ist geschrieben, dass dies nur so lange vorgesehen ist, bis die Chise renaturiert wird, aber dies kann gut noch 10 Jahre dauern.			x			Aus regionaler Sicht soll der Veloalltagsverkehr mit einer möglichst unterbruchsfreien, direkten und attraktiven Linienführung entlang der Bahn gefördert werden. Die angesprochene kurzfristige Alternative ist heute bereits bestehend und dient als Alternative zur Kantonsstrasse bis die Massnahme umgesetzt werden kann. Auf eine gezielte Förderung dieser Route wird jedoch verzichtet.
Pro Velo Bern Ortsgruppe Münsingen	Führung entlang der Bahn scheint sinnvoll, ausser die Renaturierung Chiese ist in unmittelbarer Zukunft geplant. Mit der Renaturierung Chiese gäbe es allenfalls die Möglichkeit bereits ab Konolfingen Hünigenstrasse den Weg entlang der Chiese zu ziehen. Wäre eine verkehrssame Alternative durch Konolfingen statt entlang der Emmentalstrasse.				x		Die Renaturierung Chiese ist voraussichtlich nur längerfristig umsetzbar. Die Linienführung ist bei allfälliger Kombination mit der Renaturierung der Chise zu prüfen (wurde im Massnahmenblatt ergänzt).
Pro Velo Kanton Bern		Massnahme 3.P.1 (Knoten Emmental-/Mooshausstrasse) Diese Massnahme erachten wir aus Sicherheitsgründen, auch für den Fussverkehr, als dringend. Den neuen Radweg entlang der Bahn begrüßen wir sehr.		x			
VCS		Bei der Ortsdurchfahrt Konolfingen plädieren wir für jene Varianten mit Kernfahrbahn und einer Temporeduktion auf 30. Die Temporeduktion dient der allg. Verkehrssicherheit und reduziert den Lärm.		x			
Privatperson	Konolfingen - Hünigenstrasse - Neuhaus - Bestehende Veloroute 84					x	Strecken für den Alltagsverkehr haben andere Anforderungen als Strecken für den Freizeitverkehr, so beispielsweise bezüglich Steigung und Direktheit. Die Veloroute 84 ist somit als Alltagsroute zwischen Konolfingen und Zäziwil nicht geeignet.
Privatperson	Route entlang der Bahnlinie weiter verfolgen, Betroffene Landwirte in Zäziwil auf gute Art und Weise ins Boot nehmen, ev. Route über bestehendes Strassennetz führen und erst ab Weiler mit Bauernhöfen konsequent Bahnlinie folgen. Detail in Konolfingen mit Unterführung gut planen			x			
Privatperson	Gäbe es keine Möglichkeit die Einmündung in Zäziwil gleich beim Bahnübergang zu machen? Ich sehe es problematisch in der sowieso bereits unübersichtlichen grossen Kurve noch zusätzlich den Veloweg einmünden zu lassen.			x			Eine Weiterführung entlang der Bahn ist aufgrund der Bebauung und des bestehenden Höhenversatzes nicht möglich resp. verhältnismässig. Anpassungen zwischen Einmündung und Bahnübergang, z.B. eine Weiterführung des Radweges westlich der Thunstrasse ist im Rahmen der Projektierung im Detail zu prüfen.
Privatperson	Es sollte möglichst kein Kulturland beansprucht werden, bestehendes Wegnetz nutzen.			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 und Fruchtfolgefächern zu reduzieren.
Privatperson	Sehr gute Linienführung. Bitte so umsetzen.			x			

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson	Führung entlang der Bahn scheint sinnvoll, ausser die Renaturisierung Chiese wäre in unmittelbarer Zukunft geplant. Mit der Renaturisierung Chiese gäbe es allenfalls die Möglichkeit bereits ab Konolfingen Hünigenstrasse den Weg entlang der Chiese zu ziehen. Wäre eine verkehrsamre Alternative durch Konolfingen statt entlang der Emmentalstrasse.				x		Die Linienführung wäre bei einer allfälligen Kombination mit der Renaturierung der Chiese zu prüfen. Dies wurde entsprechend im Massnahmenblatt ergänzt.

4.4 Abschnitt Zäziwil

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Mirchel		Die Einmündungen in die Kantonsstrasse sind sicher zu gestalten. Die Massnahme ist bis zur Zufahrt zur Turnhalle Zäziwil zu erweitern.			x		Die Erweiterung der Massnahme 3.L.7 ist sinnvoll. Dies wird im Massnahmenblatt aufgenommen.
Die Mitte Münsingen	Der kleine Umweg zum Bahnhof/Bahnhofstrasse bis zum Rest. Krone und Richtung Grosshöchstetten erscheint sinnvoll.			x			
Pro Velo Bern Ortsgruppe Münsingen	Dieses erste Stück Konolfingen-Zäziwil wäre eine erste Etappe einer «Velobahn Emmental». Weiter könnte es von Zäziwil der Bahnlinie entlang (weitgehend bestehender Feldweg) nach Bowil gehen. Von da dem Schüpbachkanal entlang (wiederum weitgehend heute bereits ein Weg) bis nach Signau/Schüpbach.			x			Die Planungsperimeter wurde in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt priorisiert und definiert. Es musste eine Perimeterbeschränkung vorgenommen werden, um die Ressourcen etappiert einsetzen zu können
Pro Velo Kanton Bern		3.O.5 (Ortsdurchfahrt Zäziwil) Die Ortsdurchfahrten Grosshöchstetten und Zäziwil genügen für die Standards des Veloverkehrs heute in keiner Weise. Wir beantragen, auch hier Massnahmenkonzepte zu erarbeiten. Wir können uns, ähnlich wie in Konolfingen, Radstreifen bergwärts mit Verzicht auf die Mittellinie vorstellen, verbunden mit einer Temporeduktion auf 30 km/h (Zentrum) bzw. 40 km/h (ausserhalb des Zentrums).			x		- Für die Ortsdurchfahrt Zäziwil wird eine zusätzliche Massnahme aufgenommen. - Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten: auf der Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten (westlicher Abschnitt) besteht eine Massnahme im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (Nr. MIV-O-19) zur Verbesserung der Ortsdurchfahrt. Auf dem östlichen Abschnitt wird eine Massnahme als Ergänzung aufgenommen, da der Handlungsspielraum stark eingeschränkt ist, wird vor allem die Prüfung einer Temporeduktion resp. allfälliges Verkehrsmanagement empfohlen.
Privatperson	Da werden sich wohl die wenigsten dran halten...			x			
Privatperson	Abschnitt Thunstrasse wird saniert.			x			
Privatperson	Diese erste Stück Konolfingen-Zäziwil wäre eine erste Etappe einer «Velobahn Emmental». Weiter könnte es von Zäziwil der Bahnlinie entlang (weitgehend bestehender Feldweg) nach Bowil gehen. Von da dem Schüpbachkanal entlang (wiederum weitgehend heute bereits ein Weg) bis nach Signau/Schüpbach.			x			Die Planungsperimeter wurde in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt priorisiert und definiert. Es musste eine Perimeterbeschränkung vorgenommen werden, um die Ressourcen etappiert einsetzen zu können
Privatperson	Bahnhofstrasse hat eher Nachteile: Insbesondere gilt es dem Kreisel in Zäziwil bei Fahrtrichtung Bahnhof Beachtung zu schenken. Der Vortritt wird v.a. durch die aus Konolfingen kommenden Fahrzeuge häufig missachtet. Mir persönlich sind gleich drei Velounfälle im Kreisel aufgrund Vortrittsmissachtung eines aus Konolfingen kommenden Fahrzeuges bekannt, vermutlich wurden einige nie gemeldet (so auch mein eigener Unfall, Velo erlitt jedoch Rahmenbruch).	Aus oben aufgeführten Sicherheitsbedenken empfehle ich, entweder bauliche Massnahmen am Kreisel (Ziel Verlangsamung der aus Konolfingen einfahrenden Fahrzeuge) vorzunehmen oder die Route trotz der Enge der Hauptstrasse entlang zu führen (ggf. Tempo 30 vom Bahnübergang bis zum Kreisel). Aufgrund der engen Verhältnisse dürften riskante Überholmanöver selten bleiben, weil dafür der Platz bei Gegenverkehr offensichtlich zu knapp ist.		x			Für die Ortsdurchfahrt Zäziwil wird eine zusätzliche Massnahme aufgenommen.

4.5 Abschnitt Grosshöchstetten – Zäziwil

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Konolfingen			Insgesamt ist Grosshöchstetten ein «Loch» im Velonetz - hier ist noch viel Handlungsbedarf!		x		Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten: auf der Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten (westlicher Abschnitt) besteht eine RGSK-Massnahme MIV-O-19 zur Verbesserung der Ortsdurchfahrt. Auf dem östlichen Abschnitt wird eine Massnahme als Ergänzung aufgenommen, da der Handlungsspielraum stark eingeschränkt ist, wird vor allem die Prüfung einer Temporeduktion resp. allfälliges Verkehrsmanagement empfohlen.
Die Mitte Münsingen	Linienführung über Lenzligenweg ist sinnvoll (abseits Kantonsstrasse)			x			
SP Grosshöchstetten		Velostreifen muss auch Bergauf sein bis Einmündung Lenzligenweg. Bis dahin Tempo 30 auf Kantonsstrasse. In Grosshöchstetten auf Kantonsstrassen beidseitig Velostreifen plus Tempo 30. Variante für Schulkinder: Von Lenzligenweg hinter Friedhof Richtung Alpenweg (in REK Grosshöchstetten so eingebracht)			x		- Für die Ortsdurchfahrt Zäziwil wird eine zusätzliche Massnahme aufgenommen. - Grosshöchstetten-Lenzligenweg: Der Wunsch nach Verbesserung für den Veloverkehr in diesem Abschnitt der Ortsdurchfahrt ist nachvollziehbar. Eine Massnahme auf der Ortsdurchfahrt wird als Ergänzung aufgenommen, da der Handlungsspielraum stark eingeschränkt ist, wird vor allem die Prüfung einer Temporeduktion resp. allfälliges Verkehrsmanagement empfohlen. Eine Umfahrung via Friedhof macht aus kommunaler Sicht Sinn, entspricht aber nicht dem regionalen Ziel möglichst direkter Linienführungen (Wunschziele entlang der Kantonsstrasse).
EVP Münsingen		Es ist sehr zu begrüssenswert, wenn diese Strecke ausgebaut werden könnte. Die Strasse ist sehr eng.		x			
Pro Velo Kanton Bern		3.O.5 (Ortsdurchfahrt Zäziwil) Die Ortsdurchfahrten Grosshöchstetten und Zäziwil genügen für die Standards des Veloverkehrs heute in keiner Weise. Wir beantragen, auch hier Massnahmenkonzepte zu erarbeiten. Wir können uns, ähnlich wie in Konolfingen, Radstreifen bergwärts mit Verzicht auf die Mittellinie vorstellen, verbunden mit einer Temporeduktion auf 30 km/h (Zentrum) bzw. 40 km/h (ausserhalb des Zentrums).			x		- Für die Ortsdurchfahrt Zäziwil wird eine zusätzliche Massnahme aufgenommen. - Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten: auf der Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten (westlicher Abschnitt) besteht eine Massnahme im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (Nr. MIV-O-19) zur Verbesserung der Ortsdurchfahrt. Auf dem östlichen Abschnitt wird eine Massnahme als Ergänzung aufgenommen, da der Handlungsspielraum stark eingeschränkt ist, wird vor allem die Prüfung einer Temporeduktion resp. allfälliges Verkehrsmanagement empfohlen.
VCS		Velostreifen und Tempo 30 auf beiden Seiten bis Einmündung Lenzligenweg. Der Veloweg soll, wie im REK Grosshöchstetten angedacht, in Grosshöchstetten vom Lenzligenweg hinter dem Friedhof zum Alpenweg laufen (Schulweg).			x	x	Grosshöchstetten-Lenzligenweg: Der Wunsch nach Verbesserung für den Veloverkehr in diesem Abschnitt der Ortsdurchfahrt ist nachvollziehbar. Eine Massnahme auf der Ortsdurchfahrt wird als Ergänzung aufgenommen, da der Handlungsspielraum stark eingeschränkt ist, wird vor allem die Prüfung einer Temporeduktion resp. allfälliges Verkehrsmanagement empfohlen. Eine Umfahrung via Friedhof macht aus kommunaler Sicht Sinn, entspricht aber nicht dem regionalen Ziel möglichst direkter Linienführungen (Wunschziele entlang der Kantonsstrasse).
Privatperson		Vom Kreisel Zäziwil bis zur Abzweigung in den Lenzligenweg (Richtung Grosshöchstetten) braucht es dringend einen Velostreifen. Im Morgenverkehr sind regelmässig gefährliche Situationen mit velofahrenden SchülerInnen zu beobachten. Oft werden sie bei Gegenverkehr überholt. Die knappen Platzverhältnisse gehen oft zu Lasten der Velofahrenden.			x		Für die Ortsdurchfahrt Zäziwil wird eine zusätzliche Massnahme aufgenommen.
Privatperson	Grosshöchstetten - Lenzligen - Zäziwil			x			

4.6 Abschnitt Grosshöchstetten – Ried (– Worb)

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Konolfingen			Insgesamt ist Grosshöchstetten ein «Loch» im Velonetz - hier ist noch viel Handlungsbedarf!		x		Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten: auf der Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten (westlicher Abschnitt) besteht eine RGSK-Massnahme MIV-O-19 zur Verbesserung der Ortsdurchfahrt. Auf dem östlichen Abschnitt wird eine Massnahme als Ergänzung aufgenommen, da der Handlungsspielraum stark eingeschränkt ist, wird vor allem die Prüfung einer Temporeduktion resp. allfälliges Verkehrsmanagement empfohlen.
Die Mitte Münsingen	von Grosshöchstetten die alte Strasse Richtung Ried-Worb benützen (wie vorgeschlagen)			x			
SP Grosshöchstetten	Bis Ried gut, aber Fortsetzung nach Worb fehlt komplett. So bringt es für die Velopendler Richtung Bern noch nicht allzu viel.			x			Im Rahmen einer Planungsstudie muss der Bearbeitungssperimeter beschränkt werden. Die Verbindung nach Worb wurde daher nicht bearbeitet.
Pro Velo Kanton Bern		Massnahme 3.L.1 (Grosshöchstetten-Ried): Bei dieser Massnahme hinterfragen wir die Kosten-/Nutzen-Bilanz. Da die heutige Situation – verglichen mit anderen Abschnitten in dieser Region – mit beidseitigen Radstreifen bereits einigermaßen akzeptabel ist, schlagen wir vor, die Breite der MIV-Fahrbahn auf 6.00 m zu reduzieren und den Radstreifen bergwärts auf 2.00 m zu verbreitern. Der «Schwenker» via alte Bernstrasse würde damit entfallen. Zusätzliche Massnahme 3.O.4 (Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten): Die Ortsdurchfahrten Grosshöchstetten und Zäziwil genügen für die Standards des Veloverkehrs heute in keiner Weise. Wir beantragen, auch hier Massnahmenkonzepte zu erarbeiten. Wir können uns, ähnlich wie in Konolfingen, Radstreifen bergwärts mit Verzicht auf die Mittellinie vorstellen, verbunden mit einer Temporeduktion auf 30 km/h (Zentrum) bzw. 40 km/h (ausserhalb des Zentrums).				x	- 3.L.1: aus Sicht Veloverkehr mögliche Option, jedoch mit der Gefahr, dass bei einer Reduktion der Fahrbahn vermehrt der motorisierte Verkehr auf dem Velostreifen fährt und die Sicherheit eher reduziert wird. Die richtungsgetrennte Führung ermöglicht in beide Richtungen attraktive und sichere Veloführungen. - 3.O.4: auf der Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten (westlicher Abschnitt) besteht eine RGSK-Massnahme MIV-O-19 zur Verbesserung der Ortsdurchfahrt. Auf dem östlichen Abschnitt wird eine Massnahme als Ergänzung aufgenommen, da der Handlungsspielraum stark eingeschränkt ist, wird vor allem die Prüfung einer Temporeduktion resp. allfälliges Verkehrsmanagement empfohlen.
VCS			Ein sicherer schneller Veloweg von Grosshöchstetten soll nicht nur bis Ried sondern weiter nach Worb geführt werden (PendlerInnen).	x			Im Rahmen einer Planungsstudie muss der Bearbeitungssperimeter beschränkt werden. Die Verbindung nach Worb wurde daher nicht bearbeitet.
Privatperson			Die direkte Linie auf der Hauptstrasse, auf dem bestehenden Velostreifen, ist sicher und angenehm. Das sollte beibehalten werden.			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 Radstreifen sind mit 1.5m gemäss aktuellen Standards und den gefahrenen Geschwindigkeiten klar über 80 km/h (v85 bei rund 90 km/h) unzureichend dimensioniert. Sie sind zwar für geübte Velofahrende ausreichend, entsprechen aber nicht dem Ziel der Ausgestaltung für alle von 8 - 80 Jahren.

4.7 Abschnitt Grosshöchstetten – Biglen

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Biglen	Linienführung über Gebiet Hasli würde bevorzugt.	Wenn Linienführung entlang Kantonsstrasse, müsste mehr Platz oder ein separater Veloweg für die Radfahrer zur Verfügung stehen. Einfahrt Hasli in Kantonsstrasse müsste sicher gestaltet werden.		x			Für Einfahrt Hasli in Kantonsstrasse ist mit Massnahme 3.P.2 Handlungsbedarf festgehalten.
Konolfingen	In Richtung Biglen ist der Weg entlang des bestehenden Fahrwegs beim Sportplatz Arniacker und via Espace Halle für den Freizeitveloverkehr zu bevorzugen, da dieser Korridor die Sportanlagen von Grosshöchstetten und Biglen verbindet. Diese Route wertet einerseits diesen Bereich auf und wird andererseits von Jugendlichen (hoffentlich) mehr genutzt. Ob allerdings Velopendler diesen Weg wählen werden, ist fraglich.		Insgesamt ist Grosshöchstetten ein «Loch» im Velonetz - hier ist noch viel Handlungsbedarf!	x			Die Variante 3 weist insbesondere in Bezug auf Investitions- und Unterhaltsaufwand Nachteile aus (Neubau Weg/Belag). Zudem ist die Linienführung wenig direkt. Aus diesen Gründen wurde sie im Variantenstudium verworfen.
Berner Wanderwege	Variante 4 Konflikt mit Wanderweg. Es gilt die Ersatzpflicht gemäss Art. 7 FWG.			x			
Die Mitte Münsingen	von Grosshöchstetten weiter über Hasliweg nach Biglen (ev. Anschluss im Unterdorf ab Rest. Sternen)			x			
EVP Münsingen		Sehr begrüßenswert, wenn separat geführt. Sehr eng und gefährliche Stecke.		x			
Pro Velo Bern Ortsgruppe Münsingen	Hasliweg ist eine schöne und recht direkte Route!			x			
SP Grosshöchstetten	Bevorzugt Var. 3	Falls nur Var. 2: Zwingend Temporeduktion auf Haslistr./Hasliweg und die Einmündung von der Biglenstr. in die Haslistr. Richtung Grosshöchstetten muss entschärft werden.		x	x		Die Variante 3 weist insbesondere in Bezug auf Investitions- und Unterhaltsaufwand Nachteile aus (Neubau Weg/Belag). Zudem ist die Linienführung wenig direkt. Aus diesen Gründen wurde sie im Variantenstudium verworfen. Eine Temporeduktion auf der Haslistrasse ist denkbar (wird in Massnahmenblatt ergänzt). Einmündung: Es sind entsprechende Massnahmen festgehalten (3.L.6 und 3.P.2).
VCS	In Richtung Biglen, bevorzugen wir den Weg entlang des bestehenden Fahrwegs beim Sportplatz Arniacker und via Espace Halle (Variante 3). Diese Route verbindet die Sportanlagen von GH und Biglen und wertet so einerseits diesen Bereich auf und wird sicher von Jugendlichen genutzt. Falls die Route nach Biglen über den Hasliweg führen soll, ist eine Temporeduktion zwingend.			x	x		Die Variante 3 weist insbesondere in Bezug auf Investitions- und Unterhaltsaufwand Nachteile aus (Neubau Weg/Belag). Zudem ist die Linienführung wenig direkt. Aus diesen Gründen wurde sie im Variantenstudium verworfen. Temporeduktion: Eine Temporeduktion auf der Haslistrasse ist denkbar (wird in Massnahmenblatt ergänzt).
Privatperson		Dorfausgang Biglen Richtung Grosshöchstetten ist eng. Ein Velostreifen wäre wichtig. Die Abzweigung in den Hasliweg müsste vielleicht velofreundlich gestaltet werden.		x			Es sind entsprechende Massnahmen festgehalten (3.L.6 und 3.P.2).
Privatperson	Haslistrasse ist für mich schon heute einzige taugliche Variante			x			
Privatperson	Das Öffnen des Eglisporwegs ab Kreuzung Alpenweg in Richtung Bernstrasse ist gefährlich, weil die Kurve zwischen Eglisporweg 1 und Bernstrasse 14 nicht überblickbar ist. Zudem ist die Ausfahrt in die				x		Die Linienführung über Eglisporweg und Haslistrasse ist abseits von stark befahrenen Achsen und direkt. Velogegeverkehr im Einbahnabschnitt ist bei einem Strassenquerschnitt von 5 m und einer Temporeduktion auf 30 km/h

Eingabe von	Anmerkung Linienführung	Anmerkung Massnahmen	Weitere Anmerkungen	Kenntnisnahme			Antwort
				berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
	<p>Bernstrasse gefährlich, einerseits mit dem gelben Streifen und andererseits das ungesicherte Queren über eine Spur hinweg (Richtung Dorfzentrum). Nicht zuletzt ist der Eglisporweg im Winter wegen des Schnees, der bergwärts an die Mauer gestossen wird und dann taut -> wieder vereist keine intelligente Linienführung. Der Velofahrer wäre aus Sicherheitsgründen gezwungen die Mitte des Eglisporwegs zu nutzen. Die Ausfahrt in die Bernstrasse, unter der grossen schattengebenden Tanne (Eglisporweg 2), ist bereits nach einem starken Regen/Gewitter im Sommer schmierig. Ich erachte daher die Ausfahrt über den Buchenweg wegen des Pförtners und der länger einsehbaren Wegstrecke (Bernstrasse) als zumutbar und sicherer. N.B. Verstehe sowieso nicht, warum man die Signalisation mit Bodenmarkierungen auf dem Eglisporweg nicht entsprechend angepasst hat, so dass der Buchenweg auch für Ortsunkundige als Ausfahrtsstrasse (sowohl für talwärts- als auch bergwärtsfahrende Verkehrsteilnehmer) erkennbar ist! Viele Verkehrsteilnehmer fahren, insbesondere aus Richtung Biglen, bis zum Einbahnsignal und wenden dann gefährlich. Schliesslich erinnere ich daran, dass dem Verkehrskommiss zur UeO ZPP1, von den verschiedenen Landbesitzern vor zehn Jahren nur unter der Prämisse zugestimmt wurde, dass ein Einbahnregime eingeführt werde. Und zwar: - Eglisporweg nordwärts - Buchenweg westwärts (mit Ausnahme einer Velo-Gegenverkehrsspur für Sek-Schüler in Richtung Osten und dem Pförtner als Einspurschutz für Veloabbieger auf der Bernstrasse).</p>					<p>fachlich unbedenklich. Eine Öffnung für den MV ist nicht vorgesehen. Eine Optimierung der Signalisation und Markierungen im Bereich Buchenweg ist wünschenswert (Verantwortung der Gemeinde). Die Massnahme 3.L.3 wird ergänzt mit der möglichen Alternative der richtungsgetrennten Führung: Nordwärts über den Eglisporweg, südwärts über den Buchenweg.</p>	
Privatperson	Die Variante Hasliweg würde ich eindeutig bevorzugen, sie ist schön und vermeidet unnötige Parallelbauten.			x			
Privatperson	Linienführung via Hasli absolut genügend. Wichtig ist vor allem, dass die Velofahrer mit einer klaren Signalisation umgeleitet werden!	Die baulichen Massnahmen entlang der Hauptstrasse können so eingespart werden und sinnvoller umgesetzt werden.		x			

4.8 Weitere Bemerkungen

Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Grosshöchstetten	Massnahme 3.L.2 Konolfingen-Grosshöchstetten: bei einem Ausbau der Kantonsstrasse empfehlen wir, allfällige Bedürfnisse von Anstösser (bspw. Part. 497, 415, 496, 1107) für die Optimierung/Anpassung bestehender Strassenanschlüsse abzuklären und gegebenenfalls mit dem Projekt zu koordinieren.	x			
Konolfingen	- Die direktesten Routen mit möglichst kleiner Steigung werden von den Velofahrenden (v.a. Velopendlern) bevorzugt. - Verkehrswege zwischen Konolfingen und Oberdiessbach fehlen in der Studie vollkommen. Warum? Hier gäbe es auch viel Verbesserungspotential ...	x			Diese Grundsätze lagen der Planungsstudie zugrunde. Die Planungssperimeter wurde in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt priorisiert und definiert. Es musste eine Perimeterbeschränkung vorgenommen werden, um die Ressourcen etappiert einsetzen zu können.
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	Die Planungsstudien Linienführung Veloverkehr legen für die 5 untersuchten Korridore die Linienführung für den Veloalltagsverkehr fest. Auf Teilabschnitten sind die Velorouten auf Strassen geplant, auf denen auch der öffentliche Verkehr verkehrt, oder sie queren Linien des öffentlichen Verkehrs. Es ist darauf zu achten, dass keine Konflikte zwischen den Velofahrenden und dem öffentlichen Verkehr entstehen. Der ÖV darf durch die vorgesehenen Massnahmen nicht wesentlich eingeschränkt werden (z.B. durch Aufhebung von Rechtsvortritten, Einbau von Vertikalversätzen, Reduktion der Höchstgeschwindigkeit, Aufhebung von Abbiegespuren). Bei der Umsetzung der Massnahmen sind betroffene ÖV-Betreiber einzubeziehen.	x			
Die Mitte Münsingen	- Die Abbildungen 1 – 8 sind in der Fusszeile links nummeriert, die Abbildungen 9 – 21 nicht. - Mindestbreiten der Velowege hinterfragen: Landbedarf und Landwirtschaft. Attraktivität für MIV vermeiden. - Sollen schnelle E-Bikes auch auf Alltagsrouten fahren dürfen?		x		- Abbildungen: Die Nummerierungen werden ergänzt. - Breiten: Die Breiten von Radwegen wurde in Abstimmung mit der kantonalen Arbeitshilfe "Anlagen für den Veloverkehr" abgestimmt. Dabei wurde darauf geachtet, einerseits die Begegnungsfälle Velo-Velo mit Anhänger sicher zu ermöglichen, andererseits nicht übermässig Land zu verbrauchen. - E-Bikes: E-Bikes gehören zum Alltagsveloverkehr und können die Routen mitbenutzen.
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 FFF zu reduzieren. Eine Asphaltierung eines bestehenden Feldweges erachten wir als einen geringeren Eingriff als ein kompletter Neubau eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse.
Pro Velo Kanton Bern	Zusätzliche Massnahme 3.O.3 (Ortsdurchfahrt Konolfingen, Burgdorfstrasse) Auf der Ortsdurchfahrt Konolfingen besteht auch auf der Burgdorfstrasse (Zentrum Richtung Grosshöchstetten) dringender Handlungsbedarf; die Strasse steigt stark an und die Verkehrsmenge des MIV erheblich. Auf diesem Abschnitt verläuft ein wichtiger Schulweg per Velo. Heute gibt es keine Velomassnahmen. Wir beantragen, für diesen Abschnitt ein Massnahmenkonzept zu entwerfen. Wir schlagen vor, bergwärts einen Radstreifen anzulegen und die Mittellinie zu entfernen. Eine entsprechende Vormarkierung auf dem Belag besteht bereits heute! Zur Verbesserung der Sicherheit auf der eher schmalen Burgdorfstrasse beantragen wir, auf dem Abschnitt im Zentrum Tempo 30 einzuführen und die Strecke zwischen Zentrum und der Abzweigung Alpen-/Buchwaldstrasse mit Tempo 40 zu versehen. Massnahme 3.L.2 (Konolfingen-Grosshöchstetten) Ein beidseitiger Radstreifen wäre hier klar zu bevorzugen; einseitige Radstreifen sind aus unserer Sicht nur eine Rückfallebene.	x			Burgdorfstrasse: Auf der Burgdorfstrasse in Konolfingen besteht eine RGSK Massnahme MIV-O-8 mit Verbesserungen für den Veloverkehr, weshalb kein zusätzliches Massnahmenblatt erstellt worden ist. 3.L.2: Aus Sicht Veloverkehr ist diese Aussage klar zu unterstützen. Mit der vorliegenden Studie wurde versucht, ein Kompromiss zwischen Landverbrauch und Investitionen in den Strassenbau und velofreundlicher Streckenführung zu machen. In diesem Abschnitt wurde daher auf die Empfehlung eines Vollausbaus verzichtet.
SP Grosshöchstetten	Winterdienst muss gewährleistet sein (aktuell sind die Haufen vom Schneepflug jeweils auf den Velostreifen...) Für Konolfingen - Grosshöchstetten noch eine Anregung für eine zusätzliche, attraktive Variante: Von der Barriere unten am Bärenstutz dem Bahntrasse entlang bis zur Ischlegli Garage, dann die Stockerenstrasse hoch nach Grosshöchstetten.	x			- Der Hinweis bezüglich dem Winterdienst wird zur Kenntnis genommen und an die zuständigen kantonalen Behörden weitergeleitet. - Linienführung: Aus regionaler Sicht wird der Veloalltagsverkehr mit einer möglichst unterbrechungsfreien, 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 vorgeschlagene Linienführung ist zu wenig direkt für den Veloalltagsverkehr.

Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
VCS	Konolfingen – Grosshöchstetten: Zusätzliche / alternative Route von der Barriere unten am Bärenstutz dem Bahntrasse entlang bis zur Ischlegli Garage, dann die Stockerenstrasse hoch nach Grosshöchstetten.			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 vorgeschlagene Linienführung ist zu wenig direkt für den Veloalltagsverkehr.
Privatperson	Der Abschnitt Konolfingen Burgdorfstrasse Richtung Grosshöchstetten, vom Bahnhof bis Dorfausgang, wird nicht aufgeführt. Vielleicht ist er nicht Teil des Korridors 3. Dennoch: Es ist höchste Zeit, dass der angedeutete Velostreifen jetzt endlich umgesetzt wird.	x			Auf der Burgdorfstrasse in Konolfingen besteht eine RGSK Massnahme MIV-O-8 mit Verbesserungen für den Veloverkehr, weshalb kein zusätzliches Massnahmenblatt erstellt worden ist.
Privatperson	Warum ist der Korridor Zäziwil - Bowil nicht auch im Konzept enthalten?	x			Die Planungsperimeter wurde in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt priorisiert und definiert. Es musste eine Perimeterbeschränkung vorgenommen werden, um die Ressourcen etappiert einsetzen zu können.
Privatperson	Besten Dank der RKBM für den Anstoss, den Projektverfassenden für ihre professionelle Arbeit, den Arbeitsgruppenmitgliedern für ihr Mitwirken. Ich begrüsse insbesondere die angedachten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf viel und schnell befahrenen Kantonsstrassen. Aus meiner Sicht ist bei der Priorisierung/Umsetzung dort anzusetzen und (bei knappen Ressourcen) ein Schwerpunkt zu setzen.	x			
Privatperson	Danke für den Bericht und die Anstrengungen. Eine durchgängige Verbindung zwischen Münsingen und Konolfingen für den Veloverkehr ist dringend notwendig!	x			

4.9 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"> - Riggisberg - Schwarzenburg (Verlängerung Korridor Bern - Gürbetal - Riggisberg) - Planung Korridor Bern - Köniz - Mittelhäusern – Schwarzenburg <p>Wir hoffen auf einen positiven Entscheid und stehen Ihnen für eine Besprechung gerne zur Verfügung.</p>			x	<p>Die Bearbeitung des Korridors Riggisberg-Schwarzenburg ist als Teil des Korridors Kirchdorf-Schwarzenburg in der Mehrjahresplanung vorgesehen. Der Korridor Bern-Schwarzenburg wird in die Mehrjahresplanung aufgenommen. Diese werden mit weiteren Korridoren erarbeitet werden, gemäss der Regionalen Velonetzplanung auf Basis der Agglomerationsprogrammen. Eine Aufnahme der beiden Korridore im Rahmen der vorliegenden Planungsstudien wird abgelehnt.</p>
Genossenschaft Migros Aare	<p>Die Genossenschaft Migros Aare (GMAA) als Nahversorgerin betreibt im Perimeter der RKBM zahlreiche Migros Supermärkte, sowie in Wabern eine VOI-Filiale. Diverse weitere Filialen sind derzeit in Planung. Grundsätzlich begrüssen wir die Vorschläge für die Planung der Velohaupttrouten im Perimeter der RKBM. Da eine immer zahlreicher werdende Kundengruppe unsere Filialen auch mit dem Fahrrad erreichen möchte, sind wir an attraktiven Velohaupttrouten interessiert. Wir bitten Sie deshalb zu prüfen, ob die an den Velohaupttrouten liegenden Einkaufsfilialen jeweils an die Velohaupttrouten angebunden werden können und unsere Kundinnen und Kunden so von einer sicheren und effizienten Routenplanung profitieren können. Unsere Supermarkt Filialen innerhalb des Haupttroutennetzes befinden sich in Wabern (VOI), sowie in Chly Wabere, Belp, Münsingen, Konolfingen, Bremgarten b. Bern, Zollikofen, Münchenbuchsee und im Shoppyland in Schönbühl. Falls bei der Routenplanung Grundeigentum der GMAA betroffen ist und bauliche Massnahmen nötig sind, bieten wir gerne Hand zu Gesprächen und wünschen frühzeitig informiert und in den Planungsprozess miteinbezogen zu werden.</p>	x			<p>Besten Dank für die Bereitschaft zur Mithilfe einer raschen Realisation. Die Studie fokussiert auf den Veloalltagsverkehr in der Längsrichtung des jeweiligen Korridors, das heisst zwischen den Gemeinden im Perimeter und allenfalls den angrenzenden regionalen Zentren. Ziel ist ein regional zusammenhängendes Velonetz, welches die Gemeinden verbindet. Querverbindungen zu weiteren Gemeinden werden zur Vervollständigung der Netzanalyse mitgedacht und aufgezeigt, aber nicht analysiert. Für die lokale Anbindung an das Netz ist die Gemeinde verantwortlich.</p>
Naturpark Gantrisch	<p>Grundsätzlich begrüssen wir die Förderung des Veloverkehrs in der Region. Attraktive Veloverbindungen in das Gebiet des Naturparks Gantrisch und innerhalb der Parkgemeinden sind ein wichtiger Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs und zur langfristigen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Wir nehmen zur Kenntnis, dass in der aktuellen Phase Planungsstudien durchgeführt werden, die das Gebiet des Naturparks nur in einem Fall (Korridor 1 Gürbetal bis Riggisberg) betreffen. Zu den Details werden sich die betroffenen Gemeinden ggf. direkt äussern. Gleichzeitig möchten wir an dieser Stelle die Dringlichkeit der Verbindung Bern-Köniz-Schwarzenburg sowie der Tangentialverbindung Schwarzenburg-Riggisberg-Mühlethurnen-Kirchdorf-Wichtrach betonen. Beide Routen sind im Regionalen Gesamtverkehr- und Siedlungskonzept (RGSK) 2021 und den ihm zugrundeliegenden Strategiekarten verankert. Wir verweisen hierzu auch auf die Stellungnahme des Naturparks Gantrisch vom 3. April 2020 zum RGSK 2021, in welcher wir die Bedeutung dieser Routen ebenfalls betont haben. Die Haupttroute Köniz – Schwarzenburg stellt gerade mit der anhaltenden Popularität von E-Bikes eine attraktive Anbindung an die Stadt dar. Die Tangentialroute Schwarzenburg-Kirchdorf-Wichtrach) fördert die Attraktivität des Freizeitverkehrs in der Region. Dieser bildet auch einen touristischen Schwerpunkt in der Region (vgl. Sagenroute Gantrisch). Bei unseren Projekten haben wir uns zum Ziel gesetzt, den Freizeitverkehr weg von stark befahrenen Hauptstrassen zu lenken, was aber nur mit attraktiven und sicheren Velorouten möglich ist. Insofern möchten wir Sie bitten, die Planung der Velohaupttroute Köniz – Schwarzenburg und der Verbindung Riggisberg – Kirchdorf baldmöglichst an die Hand zu nehmen.</p>	x			<p>Die Bearbeitung des Korridors Riggisberg-Schwarzenburg ist als Teil des Korridors Kirchdorf-Schwarzenburg in der Mehrjahresplanung vorgesehen. Der Korridor Bern-Schwarzenburg wird in die Mehrjahresplanung aufgenommen.</p>
Pro Velo Kanton Bern	<p>Wir begrüssen es sehr, dass mit den vorliegenden Planungsstudien die Linienführung geklärt und Massnahmen definiert werden. Angesichts der Zunahme des Veloverkehrs und der wichtigen Bedeutung des Veloverkehrs für eine gesunde und klimaverträgliche Mobilität ist es in einem nächsten Schritt eminent wichtig, dass die Umsetzung der Velohaupttrouten rasch an die Hand genommen wird und erste Massnahmen sichtbar werden. Dazu ist insbesondere zu klären, welche öffentliche Stelle den Lead dafür hat und wer einzubeziehen ist. Wir sehen einen hohen Bedarf an überkommunaler Zusammenarbeit und an einer Zusammenarbeit über die Institutionen hinaus. Gerne leisten auch wir als Verband einen Beitrag zu einer guten Kooperation. Denn den Velofahrenden ist es egal, wem ein Weg oder eine Strasse gehört – die Durchgängigkeit der Routen ist das oberste Ziel!</p> <p><i>Erstellung der weiteren Korridorstudien</i></p> <p>Ein wichtiges Anliegen ist uns die baldige Erstellung der weiteren nötigen Korridorstudien gemäss Sachplan Veloverkehr 2020, beispielsweise im Raum Worb-Rubigen.</p>	x			<p>Die RKBM hat weitere Korridorstudien in der Mehrjahresplanung. Im Rahmen der Vernehmlassung zur Änderung des kantonalen Strassengesetzes hat sich die RKBM dafür ausgesprochen, dass die Gesetzgebung dahingehend angepasst wird, dass überkommunale Alltagsvelorouten unter dem kantonalen Lead aus einer Hand projektiert und realisiert werden, unabhängig der Besitzverhältnisse.</p>

Stadt Bern	<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"> - 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. - 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. - 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. - 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. <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>	x			
Tiefbauamt Kanton Bern	<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>Erläuterungsberichte</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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>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.</p> <p>Kapitel Kriterien 4.1.2: Wir vermissen hier den Begriff der Sicherheit. Sicherheit kann auch als implizite Voraussetzung für alle Varianten angesehen werden, in diesem Fall müsste dies aber im Text erwähnt sein.</p> <p>Kapitel 4.2.: Text und grafische Darstellung sollten beide von Nord nach Süd (oder umgekehrt) führen). So wie es ist, ist die Zuordnung schwierig.</p> <p>Kapitel 5: Die Herleitung des Massnahmenkonzeptes ist etwas knapp geraten. Ist die jeweils empfohlene Linienführung nur mit diesen Massnahmen empfohlen? Sind sie alle zwingend? Es wäre hilfreich, in einem einführenden Abschnitt zur Erläuterung, inwiefern die Massnahmen den «zu vertiefenden» Varianten entsprechen und aus was die Vertiefung besteht.</p> <p>Bei Massnahme 5.L.2 in Korridor 1 ist korrekt zu lesen «Im vorliegenden Korridor wurde die folgende Route als möglicher «kantonaler Radweg abseits Kantonsstrassen» identifiziert. Bei einigen Massnahmenblättern lautet hingegen die Formulierung «Umsetzung als kantonaler Radweg vorgesehen». In diesen Fällen ist ebenfalls das Wort «möglicher» zu ergänzen. Der künftige Prozess zur Festlegung der Zuständigkeiten muss erwähnt werden.</p> <p>Variantenstudium:</p> <p>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>	x	x	x	<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)</p> <p>Die Sicherheit ist bei Komfort / Attraktivität mitgemeint (soz. Sicherheit unter Benutzerfreundlichkeit) → wird im Bericht ergänzt.</p> <p>Die Reihenfolge in Kap 3.2 und 4.2 wurde gemäss Wunsch angepasst.</p> <p>Es handelt sich um ein Standardverfahren: Analyse des Netzes, definieren der empfohlenen Linienführung und aufzeigen des Handlungsbedarfs.</p> <p>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.</p> <p>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. Das Kriterium Behördensicht wird im Excel aufgeschlüsselt.</p> <p>Die Anhänge werden überarbeitet.</p>
<p>VCS</p>	<p>Grundsätzliches: 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>Positiv: - 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>Negatives: - 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>Empfehlungen 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"> - 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. - 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). - 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. - 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. - 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. - 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. 			<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>
--	--	--	--	---