

Planungsstudie Velohauptroute Münsingen- Thun

Auswertung der Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am **29.06.2023**
sowie durch die Kommission Energie und Mobilität Entwicklungsraum Thun am **21.06.2023**

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Entwicklungsraum Thun
Fliederweg 11
3600 Thun

Projektleitung

Maya Peter, Entwicklungsraum Thun ERT
Rebekka Christ, Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM, Fachbereich Verkehr

Gesamtprojektleitung

Rebekka Christ, Co-Projektleitung, RKBM / Emanuel Buchs, Co-Projektleitung, ERT
Martin Moser, Stv. Projektleitung, RKBM / Maya Peter-Hofer, Stv. Projektleitung, ERT

Bearbeitungsteam

Eva Vontobel, Projektleitung, Transitec Beratende Ingenieure AG
Christian Berger, Stv. Projektleitung und Projektbearbeitung, Transitec Beratende Ingenieure AG

Arbeitsgruppe

Augstburger Jan, Gemeinde Uttigen
Affolter Fritz / Waber Adrian (Vertretung), Gemeinde Kiesen
Brügger Ernst / Bruno Riem (Vertretung), Gemeinde Wichtrach
Bürki Stefan, Gemeinde Heimberg
Dauner Silvan, Gemeinde Uetendorf
Deiss Martin, Gemeinde Steffisburg und Kommission Energie und Mobilität ERT
Eichholzer Anna / Tschirren Lukas (Vertretung), Gemeinde Münsingen
Hofer Nicolas, TBA DLZ Kanton Bern
Jenne Thomas, Stadt Thun
Kurz Ingrid, TBA OIK II
Röthlisberger Alex, Gemeinde Kirchdorf
Scheidegger Rudolf / Boller Florian (Vertretung), Pro Velo Kanton Bern
Schmid Peter, Gemeinde Oppligen
Tschannen Monika, Gemeinde Gerzensee
Wiesmann Andreas, Pro Velo Bern (Ortsgruppe Münsingen) / Christen Adrian (Vertretung), Pro Velo Thun
Wüthrich René, TBA OIK I
Zürcher Marianne, Gemeinde Jaberg
Titelseite Radweg Heimberg - Steffisburg (Foto: Transitec)

Inhalt

1	Ausgangslage	5
2	Ergebnis der Mitwirkung	6
3	Eingegangene Stellungnahmen	9
4	Stellungnahmen und Beantwortung	10
4.1	Gesamteindruck – Ist der Bericht inkl. Anhänge aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?	10
4.2	Gesamteindruck – Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?	12
4.3	Allgemeine Rückmeldungen	14
4.4	Rückmeldungen zu den einzelnen Abschnitten	21
4.4.1	Haben Sie Anmerkungen zum Anschluss Münsingen?	21
4.4.2	Haben Sie Anmerkungen zum Abschnitt Münsingen–Kiesen?	24
4.4.3	Haben Sie Anmerkungen zum Abschnitt Kiesen–Uttigen–Thun?	27
4.4.4	Haben Sie Anmerkungen zum Abschnitt Kiesen–Heimberg–Thun?	34
4.4.5	Haben Sie Anmerkungen zum Anschluss Thun?	38

1 Ausgangslage

Der ERT und die RKBM treiben in ihren Regionen den Ausbau eines zusammenhängenden Netzes von Veloalltagsrouten voran. Denn: Attraktive, direkte und sichere Veloverbindungen leisten einen zentralen Beitrag zur Verkehrsverlagerung. Neue Velomodelle wie E-Bikes oder Cargo-Velos ermöglichen grössere Fahrdistanzen.

Grosses Potenzial für eine Veloalltagsroute mit erhöhtem Standard orten die beiden Regionen im Korridor zwischen Münsingen und Thun. Der Korridor weist gegenwärtig noch Netzlücken und Sicherheitsdefizite auf. Der ERT und die RKBM haben daher gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden, dem Kanton und den Fachverbänden eine Planungsstudie erarbeitet – mit folgenden Zielen:

- ▶ Festlegung der optimalen Linienführung
- ▶ Erhöhung der Verkehrssicherheit, inklusive Berücksichtigung der Schulwege
- ▶ Abstimmung mit dem Velofreizeitverkehr und Anbindung an das bestehende Velowegnetz
- ▶ Erstellung eines Massnahmenkonzepts, inklusive Kostenschätzung
- ▶ Prüfung der Machbarkeit einer Velovorrangroute gemäss den Standards des kantonalen Sachplans Veloverkehr

Die geplante Velohauptroute Münsingen–Thun gliedert sich in mehrere Abschnitte, die jeweils Verbindungen östlich und westlich der Aare sicherstellen.

Um die Standards für eine Velohauptroute zu erreichen, sieht die Studie verschiedene Massnahmen vor. Gewisse Massnahmen können kurz-/mittelfristig realisiert werden. Längerfristig schlägt die Studie in Zusammenhang mit dem angestrebten Spurausbau der Bahn eine Linienführung entlang der Bahngleise vor.

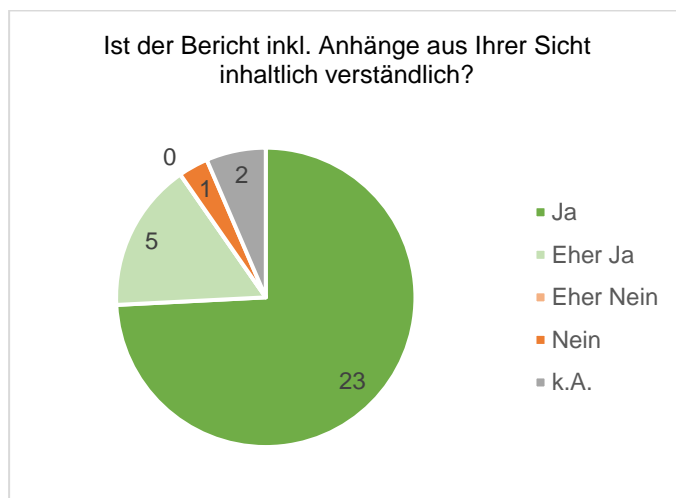
Die Studie bildet die Grundlage für die Projektierung und Realisierung der Alltagsveloroute. Verantwortlich für die Umsetzung sind der Kanton und die Gemeinden. Der ERT und die RKBM werden die Route in ihre Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte und Agglomerationsprogramme aufnehmen.

2 Ergebnis der Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zur Planungsstudie Velohauptroute Münsingen-Thun fand vom 1. Dezember 2022 bis zum 24. Februar 2023 statt. Insgesamt trafen 37 Stellungnahmen ein, wovon zwei Gemeinden je zwei Stellungnahmen einreichten.

Nachfolgend werden die Eingaben erläutert.

Gesamteindruck

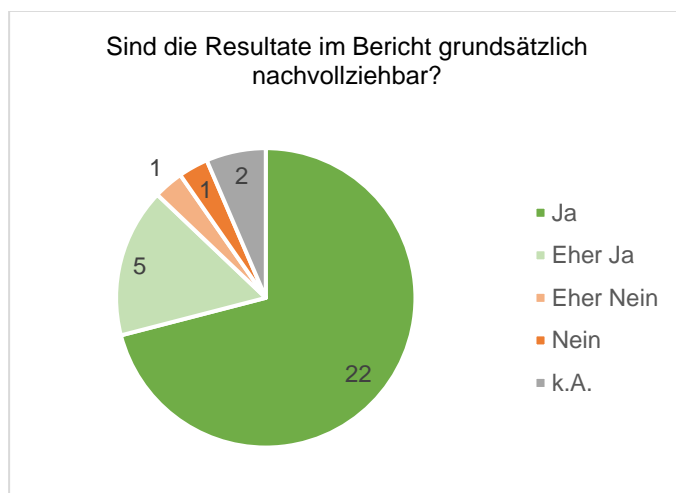


Die deutliche Mehrheit der Mitwirkenden erachtete den Bericht als inhaltlich verständlich.

Kritische Eingaben betrafen die für die Gemeinde anfallenden Kosten.

Weiter wurde eine Präzisierung der Verbindlichkeiten der weiterführenden Routen in Münsingen und Thun gewünscht. Ebenfalls wurde von Seiten Kanton beanstandet, dass die Interessensabwägungen in Zusammenhang mit den Schutzinventaren noch nicht abgeschlossen sind.

Bemängelt wurde zudem die Lesbarkeit bzw. Auflösung der Pläne.



Die Ergebnisse wurden mehrheitlich als nachvollziehbar beurteilt.

Eine kritische Eingabe beurteilte das Kosten-Nutzenverhältnis der Massnahmen als ungenügend.

Weiter wurde gewünscht, dass die Massnahmen im Langfrist-Horizont rascher umgesetzt werden können.

Allgemeine Rückmeldungen

Verschiedene Rückmeldungen wurden eingegeben, welche teils allgemein und teils einem Abschnitt/einer Massnahme zugeordnet werden können. Thematisiert wurde die notwendige Abstimmung/Interessensabwägung mit den verschiedenen Schutzinventaren oder den Wunsch nach Verbesserungen auf verschiedenen Kantonsstrassen. Im Weiteren wurde erneut die unklare Finanzierung der Massnahmen bemängelt.

Es wurde darauf hingewiesen, dass nicht klar ist, ob der Vorrangroutenstandard gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr eingehalten werden kann. Von Seiten SBB wurden verschiedene Punkte eingebracht; unter anderem wurde der Bau einer separaten Langsamverkehrsbrücke im Bereich der Uttigenbrücke angeregt, um die Veloinfrastruktur unabhängig vom Ausbau der Bahn realisieren zu können. Im Weiteren wurden mehrere Korrekturen und Präzisierungen gewünscht.

In einer Eingabe wurde die fehlende Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit verschiedener Massnahmen kritisiert.

Rückmeldungen zum Anschluss Münsingen

Es liegen 7 Eingaben zum Anschluss Münsingen vor. Diese betrafen verschiedene Massnahmenkorrekturen. Im Weiteren wurde aufgrund des Ausbaus im Wald und der betroffenen Grundwasserschutzzone empfohlen, die Anbindung der Velohauptroute von Münsingen nach Belp nicht entlang der Autobahn, sondern über die bestehende Schweizmobil-Route Nr. 64 zu führen.

Rückmeldungen zum Abschnitt Münsingen–Kiesen

11 Eingaben zum Abschnitt Münsingen-Kiesen wurden eingegeben. Thematisiert wurden die Massnahmen in Kiesen und Wichtrach. Unter anderem wurden die vorgesehenen Vortrittsverhältnisse zugunsten des Velos auf der Bahnhofstrasse Kiesen und in der Tempo-30-Zone in Wichtrach kritisiert.

Im Weiteren war die Finanzierungslast für die Gemeinden Thema einer Eingabe.

Gemäss Eingabe des Kantons (AWA) wird die Linienführung entlang der Grundwasserschutzzone S3 in Wichtrach in der weiteren Projektbearbeitung vertieft zu prüfen sein. Auch mögliche Interessenskonflikte mit dem Pferdesport sind weiter zu prüfen.

Es wurden weitere Eingaben zu Strassen in und ausserhalb des Studienperimeters gemacht. Zum einen wurde gewünscht, die Verkehrssicherheit für Velofahrende auf der Thalgutstrasse nach Gerzensee zu verbessern. Zum andern wurde die Prüfung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen in Kiesen auf der Gemeinde- und Kantonsstrasse angeregt.

Rückmeldungen zum Abschnitt Kiesen–Uttigen–Thun

Insgesamt liegen 14 Mitwirkungseingaben für den Abschnitt Kiesen–Uttigen–Thun vor. Auch in diesem Abschnitt gilt es in einem weiteren Schritt, die Interessensabwägungen mit Schutzinventaren vertieft zu prüfen (v.a. Aareatal, Wasserversorgung WVRB und Grundwasserschutzzonen, Wald). Im Weiteren wurden die Kostentragung durch die Gemeinde als schwierig erachtet. Neben diversen Eingaben zu Massnahmen in allen Gemeinden in diesem Abschnitt, wurden insbesondere die vorgesehene Linienführung im Bereich des Bahnhofs Uttigen und verschiedene Massnahmen in Uetendorf kritisch hinterfragt und teilweise politisch abgelehnt. Für die Uttigenbrücke inkl. Zufahrten wurde eine schnellere Lösung gewünscht. Eine Umsetzung einer Velomassnahme unabhängig von der Eisenbahnbrücke aufgrund grosser Abhängigkeiten zwischen verschiedenen Massnahmenträger (SBB und Kanton) als nicht realistisch eingeschätzt.

Rückmeldungen zum Abschnitt Kiesen–Heimberg–Thun

11 Eingaben äusserten sich zum Abschnitt Kiesen–Heimberg–Thun. Es wurde angeregt, in Kiesen eine Verbindung via Wallenriedweg/Pontisweg anstelle via Golfplatz zu prüfen. Zudem wurden weitere Verbesserungen für den Veloverkehr am Bahnhof Steffisburg gewünscht. Die Massnahmen auf dem Cremo-Areal in Steffisburg teilweise abgelehnt. Die BLS wies darauf hin, dass in Heimberg und Steffisburg eine Raumfreihaltung für die BLS-Doppel-spurerweiterung vorzusehen sei. Auch in diesem Abschnitt wurde die bessere Abstimmung mit Schutzinventaren gewünscht.

Rückmeldungen zum Abschnitt Anschluss Thun

Die vier Eingaben zum Anschluss in Thun betrafen folgende Themen: Ergänzung weitere Linienführungen und Massnahmen in Thun sowie Präzisierungen bezüglich der Verbindlichkeit / Präzisierung des Übergangs von der überregionalen Velohauptroute zum städtischen Netz. In zwei Eingaben wurde auf den Abstimmungsbedarf mit der Grundwasserschutzzone der Fassungen Bürgergut aufmerksam gemacht.

Fazit: Anpassungen Aufgrund der Mitwirkung

Die folgenden Anpassungen wurden aufgrund der Mitwirkungsanpassung am Bericht und den Massnahmen zur Velohauptroute Münsingen – Thun vorgenommen:

- ▶ Darstellung der Übersichtspläne (Vergrösserung des Massstabs zur Verbesserung der Lesbarkeit)
- ▶ Ergänzungen im Glossar
- ▶ Anpassung der Formulierung der Ausgangslage bezüglich Veloverkehr und ÖV
- ▶ Präzisierung der Zielgruppe
- ▶ Ergänzungen zur Priorisierung und Finanzierung
- ▶ Ergänzungen zum Vorrangroutenstandard in Kapitel 5.3 und 5.4
- ▶ Ergänzungen zu möglichen Alternativen / Optionen der Linienführung (an den Anschlüssen und auf empfohlener Linienführung) auf den Übersichtskarten und in den Massnahmenblättern ergänzt
- ▶ Diverse Hinweise zu Koordinations- und Abstimmungsbedarf auf Massnahmenblättern ergänzt
- ▶ Massnahme Wi-3 wurde gestrichen
- ▶ Diverse Korrekturen und kleinere Anpassungen auf Massnahmenblättern ergänzt

3 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Ämter, Transportunternehmen, Parteien und Verbände haben eine Stellungnahme eingegeben.

Gemeinden

Gerzensee, Kiesen (2 Eingaben), Heimberg, Jaberg, Münsingen, Steffisburg, Thun, Uetendorf, Uttigen (2 Eingaben), Wichtrach

Ämter

Kanton Bern: ANF, AÖV, AWA, AWN, TBA OIK I / OIK II

Transportunternehmungen

Bernmobil, BLS, SBB

Parteien

Grüne Münsingen

Verbände

Pro Velo Kanton Bern/Ortsgruppe Münsingen und Region Thun (eine Eingabe), TCS Sektion Bern, VCS Sektion Bern

Privatpersonen

9 Privatpersonen aus den Gemeinden Bern, Kiesen, Kirchdorf, Münsingen, Thun

4 Stellungnahmen und Beantwortung

4.1 Gesamteindruck – Ist der Bericht inkl. Anhänge aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gerzensee, Gemeinderat	Ja		x			
Heimberg, Bauverwaltung	Ja		x			
Jaberg	Ja		x			
Kiesen, Baukommission	Nein	Die Finanzierung ist unklar. Vorgesehene Massnahmen sind für die Gemeinde nicht tragbar.	x			Die Massnahmen werden im RGSK 2025 / Agglomerationsprogramm 5 der RKBM und des ERT eingegeben. Folglich verbleiben der Gemeinde gemäss aktuellem Kenntnisstand ca. 25-30% der Realisierungskosten für Massnahmen auf ihrem Strassennetz. Die detaillierten Kosten für die Massnahmen sind im Rahmen der weiteren Projektierung zu überprüfen.
Kiesen, Gemeinderat	k.A.		x			
Münsingen	Ja		x			
Thun	Eher Ja	Bei den Anschlüssen (Thun, Münsingen) wird nicht klar, welche Verbindlichkeit die hier dargestellten Weiterführungen der Routen in den Endorten haben. Wir gehen davon aus, dass diese weniger verbindlich sind, als die Hauptroute zwischen Münsingen und Thun - d.h. hinweisend (oder empfehlend) - bzw. dass Thun und Münsingen hier bezüglich der Weiterführung auf ihrem Gemeindegebiet im Rahmen der kommunalen Planung weitgehend frei bleiben.		x		Die Weiterführungen in Thun haben empfehlenden Charakter. Anpassungen sind möglich im Rahmen der kommunalen Planungen. Bei Anpassungen soll darauf geachtet werden, die angestrebten Standards weiterhin zu gewährleisten. Die Anbindungen in Münsingen welche aus vorangehenden Planungsstudien stammen sind festgesetzt.
Uetendorf, Gemeinderat	Ja		x			
Uttigen	Ja		x			
Uttigen (zu den langfristigen Massnahmen)	k.A.		x			
Wichtrach	Ja		x			
Kanton Bern, Abteilung Naturförderung	Ja		x			
Kanton Bern, Amt für Wald und Naturgefahren, Abteilung Walderhaltung Region Voralpen	Eher Ja	Die Planungsstudie zeigt den Prozess der Variantenabwägung auf seit Projektbeginn. Mit umfangreichem Kartenmaterial sind verschiedene Routen erkennbar. Jedoch ist darauf nicht auf einen Blick erkennbar, welche Routen verworfen bzw. priorisiert worden sind. Diese Antwort findet man nur im Text. Aus walddrechtlicher Sicht ist das Variantenstudium noch nicht abgeschlossen. In den Antworten unter Ziffer 3 wird darauf hingewiesen, dass bei einzelnen Abschnitten eine Variantenabwägung zum Wald durchgeführt werden muss. Gerade im Hinblick, das für den Bau von Velowegen auch Rodungen nötig sein werden, ist es wichtig Varianten zu bevorzugen, die keinen oder möglichst wenig Waldboden beanspruchen. Hingegen schaffen die Massnahmen ein Verständnis für die nötigen Eingriffe im Waldareal. Jedoch sind sie noch unvollständig und eine Chronologie wäre hilfreich (z.B. Uttigerbrücke).			x	Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung konnte bei gewissen Abschnitten kein abschliessendes Variantenstudium durchgeführt werden. Abschliessende Entscheidungen und Interessensabwägungen erfolgen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung. Wo immer möglich wurde in den Massnahmen auf bestehende Unsicherheiten und benötigte Interessensabwägungen hingewiesen.
Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall (AWA) Fachbereich Grundwasser und Altlasten/ baulicher Grundwasserschutz	Ja		x			
Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall (AWA) Fachbereich Grundwasser und Altlasten/ planerischer Grundwasserschutz	Ja		x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall, Betriebe und Abfall / Grundwasser und Altlasten	Ja		x			
Kanton Bern, Tiefbauamt, Oberingenieurkreis I	Ja		x			
Pro Velo Kanton Bern Mitarbeitende Organisationen: Pro Velo Ortsgruppe Münsingen und Pro Velo Region Thun	Ja		x			
Touring Club Schweiz Sektion Bern	Eher Ja	Ad Anbindung Thun: Was bedeutet "Der Anschluss ans nördliche Thunerseeufer erfolgt über den Innenstadtperimeter" genau? Wir gehen davon aus, dass die Anbindung nach wie vor über die Grabenstrasse - Marktgasse - Untere Hauptgasse - Berntorplatz - Burgstrasse führt.		x		Die Stadt Thun führt im Innenstadtperimeter im Rahmen einer laufenden Planung (BGK Innenstadt Thun) gesamtverkehrliche Überlegungen durch. Im Rahmen dieser Überlegungen sollen im Sinne einer optimalen Gesamtlösung auch Änderungen an der Veloführung möglich bleiben. Auf eine verbindliche Empfehlung wird im Rahmen dieser Planung daher verzichtet.
VCS Sektion Bern	Ja		x			
BERNMOBIL Städtische Verkehrsbetriebe Bern	Eher Ja	Die Grösse und Lesbarkeit der Abbildungen (Situationspläne) sind nicht optimal.		x		Die Situationspläne werden zu besserer Lesbarkeit zusätzlich in zwei Abschnitten im Massstab 1:30'000 dargestellt: Münsingen - Kiesen und Kiesen -Thun.
BLS Netz AG	Ja		x			
GRÜNE Münsingen	Ja		x			
Privatperson Münsingen	Ja		x			
Privatperson Thun	Ja		x			
Privatperson Münsingen	Eher Ja		x			
Privatperson Kirchdorf	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Münsingen	Ja		x			
Privatperson Kiesen	Ja		x			
Privatperson Münsingen	Ja		x			

4.2 Gesamteindruck – Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gerzensee, Gemeinderat	Ja		x			
Heimberg, Bauverwaltung	Ja		x			
Jaberg	Ja		x			
Kiesen, Baukommission	Nein	Die bestehenden Veloverbindungen genügen. Für die Gemeinde besteht kein Handlungsbedarf.	x			Die Regionen und der Kanton erachten weisen dem Korridor ein hohes Potenzial für eine Veloalltagsroute mit hohem Standard zu. Die bestehende überkommunale Route weist zudem verschiedene Defizite, etwa in Bezug auf die Direktheit und Verkehrssicherheit auf. Auch der Velo-Pendlerverkehr oder Schülerverkehr der Gemeinde Kiesen kann von einer attraktiven Veloverbindung profitieren.
Kiesen, Gemeinderat	k.A.		x			
Münsingen	Eher Ja	Bericht sind die Sofortmassnahmen klar zu definieren. Damit die grösseren „kurz/mittelfristig“ Massnahmen auch zeitnah realisiert werden können, müssen die entsprechenden Planungen nun starten. Nur so kann rasch ein Mehrwert für Velofahrende bei der Überbrückungsvariante «bestehender Radweg» geschaffen werden. Initialzündler – Antrag für weitere «mittelfristige» Massnahmen Die folgenden 4 Schlüsselmassnahmen sind für die Bestvariante wie auch für die Überbrückungsvariante zwingend notwendig und rasch (im Zeithorizont „kurz/mittelfristig“) umzusetzen: <ul style="list-style-type: none"> • L-02: Überführung Autobahnanschluss Kiesen • L-03: Radweg Bernstrasse • L-04: Uttigenbrücke • L-05: Veloroute entlang Bahn, Uttigen – Uetendorf Allmend Die Gemeinde Münsingen beantragt, dass diese 4 Massnahmen bereits im „kurz/mittelfristig“ Zeithorizont aufgenommen und umgesetzt werden. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum diese Massnahmen erst in 15+ Jahren umgesetzt werden können. Bei den Massnahmen L-02, L-03 und L-05 besteht keine Abhängigkeit mit der Bahn. Mit dem ASTRA und dem Kanton sind die Planungen rasch möglichst zu starten. Die Netzlücke bei der Uttigenbrücke ist für den Veloverkehr bereits heute ein grosses Problem. Die vorgeschlagene „kurz/mittelfristige“ Lösung verbessert das Problem nur geringfügig. Die Planung für die Massnahme L-04 «Uttigenbrücke» sollte daher so rasch wie möglich starten. Die Lage der Eisenbahnbrücke wird sich auch in Zukunft nur geringfügig ändern und ist bekannt. Somit könnte eine bahnunabhängige Fuss- und Velobrücke neben der heutigen Uttigenbrücke realisiert werden. Aufgrund der bekannten Herausforderungen einer solchen separaten Fuss- und Velobrücke über die Aare wird diese anspruchsvolle Planung viele Jahre dauern. Ein verzögerter Planungsstart wird die Realisierung einer neuen Fuss- und Radwegbrücke aber noch in weite Ferne rücken. Die Umsetzung dieser 4 Massnahmen im „kurz/mittelfristigen“ Zeithorizont stellt für Velofahrende eine wichtige und notwendige Verbesserung dar. Zudem kann damit auch im „kurz/mittelfristigen“ Zeithorizont der Standard einer Velovorrangroute erreicht werden, was das Ziel und der Anspruch an eine neue Veloroute zwischen Münsingen und Thun sein sollte.		x		Sofortmassnahmen: mögliche Sofortmassnahmen wurden in den Massnahmenblätter unter Bemerkung aus fachlicher Sicht gekennzeichnet. Die Umsetzung ist in der Verantwortung der Massnahmenträger. Die Massnahmen L-02 bis L-05 weisen Abhängigkeiten zwischen verschiedenen Massnahmenträgern auf (zB. SBB und Kanton respektive Kanton und ASTRA) und bedingen grössere Investitionen respektive grösseren Landbedarf. Diese Massnahmen haben daher auch einen längeren Planungshorizont. Eine Einordnung in den kurz-/mittelfristigen Horizont bedinge, dass zum jetzigen Zeitpunkt eine Umsetzung in diesem Zeitraum von allen Betroffenen als realistisch eingeschätzt wird. Dies ist zum heutigen Kenntnisstand nicht der Fall. Die Einordnung in den langfristigen Zustand wird daher beibehalten. Die Planungen und dazugehörigen Gespräche für diese Massnahmen sollten jedoch auf jeden Fall zeitnah gestartet werden, damit die langfristige Verbesserung der Linienführung möglich wird.
Thun	Ja	Insbesondere, dass zwischen Kiesen und Thun zwei Routen (B: West und C: Ost) bestimmt werden.	x			
Uetendorf, Gemeinderat	Ja		x			
Uttigen	Ja		x			
Uttigen (zu den langfristigen Massnahmen)	k.A.		x			
Wichtrach	Ja		x			
Kanton Bern, Abteilung Naturförderung	Ja		x			
Kanton Bern, Amt für Wald und Naturgefahren, Abteilung Walderhaltung Region Voralpen	Eher Ja	Siehe Begründung Antwort vorherige Frage.	x			Siehe Bemerkung vorherige Frage.
Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall (AWA) Fachbereich Grundwasser und	Ja		x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme			Antwort
			berücksichtigt	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	
Altlasten/ baulicher Grundwasserschutz						
Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall (AWA) Fachbereich Grundwasser und Altlasten/ planerischer Grundwasserschutz	Ja		x			
Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall, Betriebe und Abfall / Grundwasser und Altlasten	Ja		x			
Tiefbauamt Kanton Bern, Oberingenieurkreis I	Ja		x			
Pro Velo Kanton Bern Mitarbeitende Organisationen: Pro Velo Ortsgruppe Münsingen und Pro Velo Region Thun	Eher Ja		x			
Touring Club Schweiz Sektion Bern	Eher Nein	Verschiedene Massnahmen erachten wir entweder als unnötig, unverhältnismässig oder zu teuer.	x			
VCS Sektion Bern	Ja		x			
BERNMOBIL Städtische Verkehrsbetriebe Bern	Ja		x			
BLS Netz AG	Ja		x			
GRÜNE Münsingen	Eher Ja		x			
Privatperson Münsingen	Ja		x			
Privatperson Thun	Ja		x			
Privatperson Münsingen	Eher Ja		x			
Privatperson Kirchdorf	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Münsingen	Ja		x			
Privatperson Kiesen	Ja		x			
Privatperson Münsingen	Ja		x			

4.3 Allgemeine Rückmeldungen

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Jaberg	Keine Anmerkungen seitens der Gemeinde Jaberg.	x			
Kiesen, Baukommission	Für die Baukommission Kiesen besteht kein Handlungsbedarf. Die bestehenden Veloverbindungen genügen den kommunalen Anforderungen. Die Finanzierung der geplanten Massnahmen ist unklar und wäre für die Gemeinde nicht tragbar. Für solche überörtliche Verbindungen müssen neuen Finanzierungsträger festgelegt werden. Diese Ausgaben sind nicht Sache der Strasseneigentümer. Die Kompetenz für den Erlass von Verkehrsmassnahmen muss bei der Gemeinde bleiben.	x			Es handelt sich um eine überregionale Route mit beachtlichem Potenzial für den Alltagsveloverkehr, welcher sich gemäss kantonalen Sachplan Veloverkehr für eine Vorrangroute eignet. Die Massnahmen werden im RGSK 2025 / Agglomerationsprogramm 5 der RKBM und des ERT eingegeben. Folglich verbleiben der Gemeinde gemäss aktuellem Kenntnisstand ca. 25-30% der Realisierungskosten für Massnahmen auf ihrem Strassennetz. Die detaillierten Kosten für die Massnahmen sind im Rahmen der weiteren Projektierung zu klären.
Kiesen, Gemeinderat	Die Gemeinde als Strasseneigentümerin bleibt zuständig, um Verkehrsmassnahmen anzuordnen. Für den Gemeinderat Kiesen genügt das bestehende Veloroutennetz. Es besteht kein Handlungsbedarf. Für überörtliche bzw. regionale Verbindungen müssen neue Finanzierungsträger gesucht werden. Diese Ausgaben sind keine Gemeindeaufgabe. Die Finanzierung der vorgesehenen Massnahmen wäre für die Gemeinde Kiesen untragbar.	x			Es handelt sich um eine überregionale Route mit beachtlichem Potenzial für den Alltagsveloverkehr, welcher sich gemäss kantonalen Sachplan Veloverkehr für eine Vorrangroute eignet. Die Massnahmen werden im RGSK 2025 / Agglomerationsprogramm 5 der RKBM und des ERT eingegeben. Folglich verbleiben der Gemeinde gemäss aktuellem Kenntnisstand ca. 25-30% der Realisierungskosten für Massnahmen auf ihrem Strassennetz. Die detaillierten Kosten für die Massnahmen sind im Rahmen der weiteren Projektierung zu klären.
Münsingen	<p>Langfristige Bestvariante Langfristig die Velovorrangroute entlang der Bahnlinie zu führen, wird im Grundsatz begrüsst. Bei der Festlegung der definitiven Linienführung müssen die Direktheit und der Komfort stark gewichtet werden. Viele Wegstücke werden neu erstellt werden müssen. Im Sinne eines ökologischen Ausgleichs sollte dabei der Rückbau von bestehenden Wegen geprüft werden.</p> <p>Raumplanerische Sicherung Wir regen an, die Überbrückungsvariante und insbesondere die Bestvariante raumplanerisch zu sichern (Sachpläne, Richtpläne, Interessenslinien, Strassen- bzw. Veloroutenpläne etc.) und diesen Punkt im Bericht als weitere Massnahme aufzunehmen. Die „kurz/mittelfristigen“ Massnahmen müssen mindestens im AP5 als A-Massnahme aufgenommen werden. Auch die «langfristigen» Massnahmen sollten bereits im AP5 als B-Massnahme aufgeführt werden.</p> <p>Ziel einer Vorrangroute In der Ausgangslage wird das Ziel formuliert, die Machbarkeit einer Velovorrangroute zu prüfen. Im Bericht fehlt diesbezüglich eine Aussage, was die Prüfung der Machbarkeit ergeben hat. Wir regen an, den Bericht in diesem Punkt zu ergänzen. Im langfristigen Szenario ist eine Velovorrangroute zwingend anzustreben. Da das Potential und der Wunsch nach einer Velovorrangroute zwischen Münsingen und Thun gross sind, soll bereits im „kurz/mittelfristigen“ Szenario die Velovorrangroute angestrebt werden und die dafür nötigen Massnahmen umgesetzt werden.</p> <p>Standards Es muss durchgehend eine Fahrbahnbreite von 4.5 m vorgesehen oder zumindest angestrebt werden. Wo ein Wegstück neu gebaut wird, muss 4 m die Minimalanforderung sein. Insbesondere bei schlechter Sicht (Dunkelheit, Regen) sind 3 m (wie bei Velohauptrouten normal) zu schmal und stellen vor allem für die schnellen E-Velos und Velos mit Anhängern ein Sicherheitsrisiko und eine Komforteinbusse im Kreuzungsfall dar. Die Schneeräumung auf der Velovorrang-, bzw. Velohauptroute muss organisiert und priorisiert sein. Die neue Velovorrangroute, bzw. Velohauptroute muss ganzjährig befahrbar sein.</p>	x			<ul style="list-style-type: none"> - Langfristige Bestvariante: Dies ist Rahmen der weiteren Projektbearbeitung zu prüfen. - Raumplanerische Sicherung: Alle Massnahmen werden im RGSK 2025 / Agglomerationsprogramm 5 der RKBM und des ERT eingegeben. Zudem wird die Bestvariant in die regionalen und kantonalen Velonetzpläne aufgenommen. - Im Kapitel 5.3 sind die Massnahmen vermerkt welche kurz-/mittelfristig das angestrebte Ziel verfehlen. Langfristig ist für alle Abschnitte der Standard einer Vorrangroute angedacht. Der Bericht wurde entsprechend präzisiert. - Die Standards orientieren sich an den kantonalen Standards für Anlagen des Veloverkehrs gemäss Arbeitshilfe (2021) – Bei den angegebenen Breiten handelt es sich immer um Spannweiten, Überbreiten können in der Projektierung geprüft und angeordnet werden.
Steffisburg	Für die umfangreichen Unterlagen zur Planungsstudie danken wir Ihnen. Im Abschnitt in welchem die Gemeinde Steffisburg betroffen ist, gibt es keine Linienführungsvarianten. Eine allfällige Verbreiterung des Radwegs gemäss Massnahmenblatt Ste-1 ist Sache des Kantons. Wie die Linienführung ab Ende des Radwegs bei der Mittelstrasse bis zur Grenze zu Thun in Zukunft aussehen wird, untersuchen die Stadt Thun und die Gemeinde Steffisburg im Rahmen einer Machbarkeitsstudie in den nächsten Monaten gemeinsam.	x			z.K. Miteinbezug ERT an Studie Seitens ERT gewünscht.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Aus diesen Gründen verzichtet der Gemeinderat auf eine Eingabe mittels Fragebogen zur Mitwirkung. Im Rahmen der Studie wurden wertvolle Arbeit für eine zukunftsgerichtete Lösung zu Gunsten des Veloverkehrs zwischen Münsingen und Thun geleistet. Diese Arbeit würdigt der Gemeinderat Steffisburg und bedankt sich dafür.				
Thun	Auf Seite 19 - unter Anbindung Thun - wünschen wir und einen Hinweis auf das Agglomerationsprogramm Thun. Die Anschlüsse Thun sind insbesondere weitgehend mit dem Agglomerationsprogramm zu koordinieren.		x		Ok - Hinweis auf Seite 19 wurde ergänzt.
Uttigen	Im Einzugsgebiet von Uttigen, für die restlichen Massnahmen fehlen die genauen örtlichen Kenntnisse	x			
Uttigen (zu den langfristigen Massnahmen)	zweiter Teil der Rückmeldung (langfristige Massnahmen)	X			
Kanton Bern, Amt für Wald und Naturgefahren, Abteilung Walderhaltung Region Voralpen	Wir begrüssen den frühzeitigen Einbezug unserer Amtsstelle bereits bei der Voran-frage vom 09.03.2022. Zu gegebener Zeit wird es, sobald die Massnahmen konkreter und detaillierter werden, Waldausscheidungen benötigen. Bauliche Eingriffe in Waldnähe und im Wald werden voraussichtlich forstliche Ausnahmebewilligungen für Bauten in Waldnähe oder Rodungen erfordern, zum Bei-spiel, wenn eine Naturstrasse auf 3.5m verbreitert und der Velohauptweg asphaltiert wird. Jede definitive Rodung muss in der gleichen Gegend ersetzt werden müssen. Das finden solcher Ersatzaufforstungen ist nicht zu unterschätzen und sehr herausfordernd, sollte also frühzeitig angegangen werden. Unklar sind die Zuständigkeiten und Auswirkungen auf die betroffenen Waldeigentümer sowie die Frage der Entschädigung. Nur wenn diese Punkte genügend attraktiv gestaltet werden und klar sind, dürften Radwege, die punktuell durch den Wald verlaufen, überhaupt Chancen auf eine Realisierung haben. Das schafft Transparenz gegenüber anderen Betroffenen, die entweder bei der Umsetzung involviert sind oder dem Grundeigentümer, welcher zwingend sein Einverständnis zum Bauvorhaben geben muss. Wenn der Bericht als Basis für die Beurteilung vorliegender Fragen dienen sollte, wäre Kartenmaterial mit der Aufteilung der Massnahmen in die Abschnitte der Nr. 3.1-3.5. hilfreich gewesen. Wir haben eine eigene Einteilung gewählt. Anmerkungen zu den langfristigen Massnahmen: L-04 Uttigenbrücke: Mit dem Bau einer Veloverbindung in Kombination mit dem Neubau der Bahnbrücke sind wir grundsätzlich einverstanden. Jedoch ist die Velohauptroute auf die westliche Seite der Brücke zu verlegen, da diese östlich nicht bewilligungsfähig ist.	x			Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen und Interessensabwägungen erst im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung. In der vorliegenden Planung wurde lediglich wo immer möglich in den Massnahmen auf bestehende Unsicherheiten und benötigte Interessensabwägungen hingewiesen. Der Bericht dient somit nicht als Basis für abschliessende Beurteilungen. Im Massnahmenblatt L-04 zur Uttigenbrücke wird ein Hinweis zur Bewilligungsfähigkeit ergänzt.
Kanton Bern, Amt für Landwirtschaft und Natur / Jagdinspektorat	Nachdem wir uns bereits an früherer Stelle grundsätzlich zustimmend zur laufenden Planung geäussert hatten sind unsere damaligen Bemerkungen in die aktuelle Studie eingeflossen. Demzufolge bestehen aus Sicht Wildtierschutz keine Einwände gegen die Genehmigung der Planungsstudie.	x			
Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV)	Zu beachten und mit den Transportunternehmungen abzustimmen sind die Anschlusssituationen in Münsingen und Thun, wo ÖV-Linien durchführen. Massnahme Ste-2, Verbindung durch Cremo-Areal in Steffisburg: Die STI Bus AG hat das ehemalige Cremo-Gelände erworben und plant hier ein neues Depot. Die Aussage, dass das Cremo-Areal «als Arealentwicklung weiterentwickelt» wird, entspricht nicht den Tatsachen		x		z.K. Abstimmung mit ÖV ist in den Massnahmen anzugehen. Ste-2: STI plant Anschluss Cremo-Areal über angrenzende Parzelle inklusive Velohaupttroutenführung durch Cremo-Areal. Planungsverzögerung durch Einspracheverhandlungen. Situation wird in der Studie zwischen Thun und Steffisburg als Anschluss der Aarequerung mitgenommen.
Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall, Betriebe und Abfall / Grundwasser und Altlasten	'Sollte bei der Umsetzung einer der vorgeschlagenen Varianten ein belasteter Standort betroffen sein, gilt Folgendes: Bauvorhaben auf belasteten Standorten sind vom AWA, Fachbereich Grundwasser und Altlasten, beurteilen zu lassen. Die erforderlichen Auflagen werden im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens festgelegt. In der Regel sind vor der Realisierung solcher Bauvorhaben altlasten- und/oder abfallrechtliche Untersuchungen notwendig (vgl. Art. 24 - 27 der kantonalen Abfallverordnung). Diese Abklärungen müssen von einer Fachperson für Altlastenfragen durchgeführt werden. Das Vorgehen ist vorgängig vom AWA genehmigen zu lassen.	x			
Kanton Bern, Tiefbauamt, Oberingenieurskreis II	Wasserbau (Kurz- und Mittelfristige Massnahmen:) - Wi-2; In diesem Bereich werden der Hinterdorf- und Talibach gequert, eine Ausnahmebewilligung Art. 38 GSchG und Art. 48 WBG können in Aussicht gestellt werden. - Kie-1; Der Wasserbauverband Chisebach hat in diesem Bereich den Wasserbauplan Hoch-wasserschutz Kiesen (Stand: In Genehmigung) erarbeitet. Die Planungen sind zu koordinieren. - Kie-6; Die Massnahme kommt in den Gewässerraum der Aare (Übergangsregel GSchG 20 m ab OK Böschung). Es handelt sich um den Zugang zur Brücke über die Aare. Entsprechend Art. 41c Abs. 1 lit b sind Kieswege (Kein Hartbelag) erlaubt. - Opp-2; Querung Rotache über die bestehende Kantonsstrassenbrücke. Wir gehen davon aus, dass die Brücke nicht verbreitert werden muss. - Utt-1; Die Rampen liegen im Gewässerraum der Aare. Es handelt sich um den Zugang zur Brücke über die Aare. Entsprechend Art. 41c Abs. 1 lit b sind Kieswege (Kein Hartbelag) erlaubt.		x		Ein entsprechender Hinweis wird auf Massnahmenblatt Wi-2 ergänzt.
			x		Ein entsprechender Hinweis wird auf Massnahmenblatt Kie-1 ergänzt.
		x			z.K. - die Ausgestaltung wird erst im Rahmen der konkreten Projektbearbeitung abschliessend festgelegt. Jegliche Interessensabwägungen sind zu diesem Zeitpunkt auf konkreten Planständen vorzunehmen.
			x		Korrekt - für die Massnahme Opp-2 ist keine Verbreiterung der Brücke notwendig.
		x			z.K. - die Ausgestaltung wird erst im Rahmen der konkreten Projektbearbeitung abschliessend festgelegt. Jegliche Interessensabwägungen sind zu diesem Zeitpunkt auf konkreten Planständen vorzunehmen.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	- Utt-2; Die Massnahme liegt teilweise im Gewässerraum der Aare. Es handelt sich um den Zugang zur Brücke über die Aare. Entsprechend Art. 41c Abs. 1 lit b sind Kieswege (Kein Hartbelag) erlaubt.	x			z.K. - die Ausgestaltung wird erst im Rahmen der konkreten Projektbearbeitung abschliessend festgelegt. Jegliche Interessensabwägungen sind zu diesem Zeitpunkt auf konkreten Planständen vorzunehmen.
	Langfristige Massnahmen:				
	- L-01; Es sind diverse neue Querungen der Zuflüsse der Aare geplant, eine Ausnahmegewilligung Art. 38 GSchG und Art. 48 WBG können in Aussicht gestellt werden.	x			
	- L-02; Der Gewässerraum entlang der Rotache ist zu berücksichtigen, bei einer Wegführung innerhalb des Gewässerraums wäre lediglich ein Kiesbelag erlaubt. Mit einem Hartbelag müsste der Weg ausserhalb des Gewässerraums der Rotache geführt werden.		x		Die exakte Linienführung der Massnahme L-02 ist im Rahmen der konkreten Projektbearbeitung festzulegen. Im Massnahmenblatt wird ein Hinweis zum zu berücksichtigenden Gewässerraum der Rotache ergänzt.
	- L-04; Neue Brücke über die Aare, eine Ausnahmegewilligung Art. 38 GSchG und Art. 48 WBG können in Aussicht gestellt werden. Idee; Allenfalls könnte eine der Stahlbrücken verschoben und als Langsamverkehrsbrücke ausgeführt werden.		x		Im Massnahmenblatt L-04 zur Uttigenbrücke wird ein entsprechender Hinweis ergänzt.
	- L-05; Neue Querungen von Gewässern, eine Ausnahmegewilligung Art. 38 GSchG und Art. 48 WBG können in Aussicht gestellt werden.	x			
	Naturgefahren (Hochwasser)				
	Die geplante Velohauptroute liegt in verschiedenen Bereichen in Überflutungsgebieten der Aare und deren Zuflüssen. Die Gefahrenbereiche gem. Naturgefahrenkarte (Geoportal Kanton Bern Naturgefahrenkarten 1:5000) sind bei der vertieften Planung zu berücksichtigen, es darf aufgrund der geplanten Massnahmen zu keinen Mehrgefährdungen an angrenzenden Grundstücken führen.	x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen und Interessensabwägungen erst im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
	Wanderwege, Historische Verkehrswege				
	Aus den Massnahmenblättern sind keine grösseren Konflikte mit Wanderwegen und historischen Verkehrswegen ersichtlich. Kreuzt eine Veloroute einen Wanderweg oder verlaufen Veloroute und Wanderweg auf dem gleichen Weg/der gleichen Strasse, ist die Sicherheit der Wander/innen zu gewährleisten (Wegbreite, Sichtverhältnisse usw.). Hartbeläge sind auf Wanderwegen nicht gestattet.	x			
	Fusswege -> keine Bemerkungen				
	Veloverkehr				
	Der OIK II war Teil der Arbeitsgruppe und hat die Planungsstudie begleitet. Der im Sachplan Veloverkehr enthaltene Korridor zur Prüfung einer Vorrangroute wurde in der Planung weitestgehend berücksichtigt. Wir gehen davon aus, dass die langfristigen Massnahmen mit dem Ausbaustandard einer Vorrangroute geplant werden, dies ist in den entsprechenden Massnahmenblättern auszuweisen.		x		Korrekt – Eine Ergänzung wurde im Bericht Kapitel 5.4 vorgenommen-
	Zu den einzelnen Massnahmen haben wir folgende Bemerkungen:				
	- Kie-4: um den Landverbrauch zu reduzieren wäre es auch denkbar, eine andere Knotenform zu wählen.		x		Korrekt - Der Kreisel könnte auch als Wendehammer ausgestaltet werden, um den Landbedarf zu minimieren. Ein entsprechender Hinweis wird auf dem Massnahmenblatt ergänzt.
	- Kie-6: Hier herrscht eine zwingende Abhängigkeit von der Massnahme Utt-1. Ohne direkten Anschluss des westlichen Stegs für den Veloverkehr ist die Massnahme unverhältnismässig.		x		Korrekt - Die Abhängigkeit wird analog zum Massnahmenblatt Utt-1 auch beim Massnahmenblatt Kie-6 ergänzt.
	- Hei-2 und Ste-1: Strasseneigentümer des Radwegs ist der Kanton, nicht die jeweilige Gemeinde. Beide Massnahmen sind zudem im langfristigen Horizont zu vorzusehen, da eine kurz- oder mittelfristige Umsetzung nicht vorgesehen ist.			X	Horizont bleibt wie vorgesehen, da die Massnahmen fachlich gesehen im genannten Zeithorizont umgesetzt werden könnten. In welchem Horizont des APs diese verankert werden respektive die Priorisierung aufgrund des vorhandenen Budgets/Ressourcen der Strasseneigentümer, kann im Anschluss zur Studie definiert werden.
	- Utt-1: Die Zuständigkeit ist zu prüfen. Die Brücke gehört der SBB, die geplanten Rampen würden zu grossen Teilen auf den angrenzenden Parzellen gebaut.		x		Der Anschluss auf Uttigerseite liegt auf der Parzelle des Bahnhofs Uttigen und ist somit Teil der Parzelle SBB.
	- L-04: Es fehlt der Hinweis auf die Netzlücke Nr. 67 gemäss Sachplan Veloverkehr, entsprechend ist auch der Kanton neben der SBB als Strasseneigentümer aufzulisten.		x		Die entsprechenden Hinweise wurden auf dem Massnahmenblatt ergänzt.
	- L-05: Je nach Umsetzbarkeit der Massnahme Utt-3 wäre zu prüfen, ob hier der bestehende Bahnübergang weiter südlich genutzt werden kann, damit auf den aufwendigen Ausbau der Unterführung verzichtet werden kann.	x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	<p>Kantonsstrassen</p> <p>Der OIK II war Teil der Arbeitsgruppe und hat die Planungsstudie begleitet. Wir machen daher unter dem Kapitel Kantonsstrassen lediglich auf folgendes aufmerksam:</p> <p>Die in der Massnahme Uet-2 vorgeschlagene alternative Variante führt über die Parzelle des Strasseninspektorats Oberland Nord (nicht Süd), das Tiefbauamt ist bei der Variantenwahl zwingend miteinzubeziehen.</p> <p>Die Zuständigkeit und die Zeithorizonte für die Umsetzung der Massnahmen ist spätestens im Rahmen der Aufnahme der Massnahmen ins RGSK/AP zwischen den Gemeinden und dem OIK II zu klären.</p>	x			Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
Pro Velo Kanton Bern Mitarbeitende Organisationen: Pro Velo Ortsgruppe Münsingen und Pro Velo Region Thun	<p>Es macht den Eindruck, dass die langfristige Lösung auf die lange Bank geschoben wird. Die Abhängigkeit mit dem dritten Gleis Münsingen-Thun ist nur bedingt nachvollziehbar. Eine Velovorrangroute kann auch gebaut werden unter Berücksichtigung, dass später ein drittes Gleis gebaut wird. Die Planungshorizonte im Bahnverkehr sind sehr lang, vom dritten Geleise ist in keinen öffentlichen Unterlagen die Rede. Demnach wird das kaum in den nächsten 60 Jahren realisiert. Eine langfristige Velo-Lösung erst im Jahr 2080 scheint uns reichlich spät. Damit werden wir die Klimaziele nicht rechtzeitig erreichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - S. 6, Glossar: Es fehlt die Erklärung zu „DLZ“. - S. 7: Zielgruppe: Es sollte explizit erwähnt werden, dass alle Arten von E-Bikes gemeint sind, auch die mit einer Unterstützung bis 45 km/h. Und auch Menschen mit Beeinträchtigungen sollen explizit erwähnt werden. Sie gehen in Planungen allzu oft vergessen. - S. 9: Abb. 1 unten: Nicht „und“ sondern „uns“ - S. 21: "PU Süd" ist der Verständlichkeit halber auszuschreiben oder im Glossar aufzuführen 		x		<p>Die Massnahmen entlang der Bahn sind aufgrund Interessenslinie SBB zwingend mit der Bahn zu koordinieren. Eine vorzeitige Realisierung scheint Stand aktuell nicht realistisch. Die Koordination und dazugehörigen Gespräche für diese Massnahmen sollten jedoch auf jeden Fall zeitnah gestartet werden, damit mittel bis langfristige Verbesserung der Linienführung möglich werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - DLZ = Dienstleistungszentrum wurde im Glossar ergänzt - Auf eine explizite Erwähnung der E-Bikes bis 45 km/h wird verzichtet - sie sind unter dem Sammelbegriff E-Bike erhalten und werden in der Planung nicht ausgeschlossen. - Ergänzung zu Menschen mit Beeinträchtigung wurde vorgenommen - Korrekturen auf S.9 und 21 vorgenommen
Touring Club Schweiz Sektion Bern	<p>Es werden teilweise schlicht überhöhte Komfort-Anforderungen definiert. Für eine Velovorrangroute bestände aus unserer Sicht ohnehin kein ausreichender Bedarf. Im Zusammenhang mit den Anforderungen für eine Velohauptroute ist insbesondere zu beachten, dass für den Veloalltagsverkehr, insbesondere für einermassen geübte Velofahrer, bereits mit der heutigen Strasseninfrastruktur vielfach gute und verhältnismässige Lösungen bestehen.</p>	x			Die Studie stützt sich auf die kantonal geltenden und festgelegten Standards für Anlagen des Veloverkehrs. Das Ziel ist eine Steigerung der Attraktivität des Veloverkehrs für die in Kapitel 1.3 festgelegte Zielgruppe. Ohne Anordnung von Massnahmen wird dieses Ziel nicht erreicht.
VCS Sektion Bern	<p>Gute Arbeit. Die Führung ab Kiesen bis Thun in einen westlichen und einen östlichen Ast (wie heute) ist zu begrüssen. Der VCS begrüsst es, dass es keine Velohauptrouten entlang der Aare gibt. Da reichen die Freizeitrouen völlig. Es gibt schon so mit den Wanderern viele Konflikte an schönen Wochenenden. Zu beachten ist, dass die Kantonsstrasse zwischen Münsingen und Thun die schnellste und direkteste Verbindung für Velofahrende bleibt (insb. Zwischen Münsingen und Rotachen). Vor allem E-Bike- und andere Radfahrende, für welche das möglichst schnelle Vorwärtskommen von A nach B im Zentrum steht, werden deshalb nach wie vor die Kantonsstrasse nutzen. Die neue Velohauptroute darf deshalb nicht dazu führen, dass der Velostandard auf der Kantonsstrasse vernachlässigt wird. Insbesondere bei den Ortsdurchfahrten gibt es noch grosses Verbesserungspotential bei der Velosicherheit. Der VCS begrüsst die vorgeschlagenen Verbesserungsmassnahmen in den Massnahmenblättern grundsätzlich sehr. Es ist darauf hinzuwirken, dass zumindest die Massnahmen mit guter und sehr guter Verhältnismässigkeit zügig umgesetzt werden und keine "guten Vorsätze" bleiben. Die Realisierung eines dritten Gleises zwischen Münsingen und Kiesen ist für die nächsten Jahrzehnte nicht absehbar, weshalb es keinen Sinn macht, damit «ab 2037» zu planen. Aus Sicht des VCS hat eine direkte Führung der Hauptroute entlang der Bahnlinie, die nur unter beträchtlichem Kulturlandverlust realisierbar wäre, ohnehin keine Priorität. Stattdessen soll für Velofahrende, die möglichst schnell von A nach B kommen möchten, der Velostandard auf der Kantonsstrasse verbessert werden.</p>	x			<p>Die Massnahmen entlang der Bahn sind aufgrund Interessenslinie SBB zwingend mit der Bahn zu koordinieren. Eine vorzeitige Realisierung scheint Stand aktuell nicht realistisch. Die Koordination und dazugehörigen Gespräche für diese Massnahmen sollten jedoch auf jeden Fall zeitnah gestartet werden, damit mittel bis langfristige Verbesserung der Linienführung möglich werden.</p> <p>z.K. - die Kantonsstrasse soll weiterhin Teil des kantonalen Velonetzes bleiben und somit sollen auch weiterhin die empfohlenen kantonalen Standards für den Veloverkehr angestrebt werden. Der Velostandard auf den Kantonsstrassen basiert auf dem kantonalen Sachplan Veloverkehr.</p>

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
					Die Ortsdurchfahrt Münsingen ist zurzeit in Ausführung. In Münsingen wie auch teilweise in Wichtrach gilt im Innerortsbereich Tempo 30, was die Sicherheit der Velofahrenden erhöht.
BERNMOBIL	1. Einleitung, 1.1 Ausgangslage und Auftragsziele "...und zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und ÖV". Aus Sicht Bernmobil besteht keine Konkurrenz zwischen Veloverkehr und ÖV. Bernmobil vermisst hier eine Aussage zu den Vorteilen einer kombinierten Mobilität (z.B. ÖV und Velo).		x		Ok, wurde wie folgt angepasst: "...als Bestandteil eines vielfältigen und attraktiven Mobilitätsangebots. Einerseits zur Erhöhung des Veloverkehrsanteils im Alltagsverkehr, als eigenständiges Verkehrsmittel und andererseits im Rahmen kombinierter Mobilitätsangebote (zB. als Zubringer auf den ÖV)."
SBB	I. Auflagen und Bedingungen zum Bahnbetrieb				
	a. Eine frühzeitige Koordination zwischen den Bahnanlagen und der Linienführung der Veloverkehrsrouten ist erwünscht und notwendig. Um konkrete Aussagen zu allfälligen Konfliktpunkten treffen zu können respektive erkennen zu können sind die Planungsgrundlagen aber noch zu wenig detailliert ausgearbeitet. Sobald diese vorliegen, schlagen wir eine erneute Vorprüfung bei der Bahn vor, um die nötige Koordination sicherzustellen.	x			Wird so vorgesehen.
	b. Massnahme L-04 Uttigenbrücke (Planungsstudie Seite 85): Wie bereits zwischen dem Projekt und der SBB im Oktober 2021 vorbesprochen, rät die SBB dazu, eine unabhängige/eigene Velobrücke für die Querung der Aare zu erstellen.	x			z.K. – die Erstellung einer Veloverbindung im Bereich der Uttigenbrücke ist mit der SBB zu koordinieren. Die Ausgestaltung (unabhängig oder in Kombination mit der SBB Brücke) ist in einer nächsten Projektphase zu evaluieren
	c. Sollten sich aus den Anforderungen des Veloverkehrs neue Anforderungen an die Dimensionierung von Schloss- und Belpbergstrasse in Münsingen ergeben, bittet die SBB um einen frühzeitigen Einbezug, damit allfällige Synergien mit dem laufenden Projekt STEP AS25 geprüft werden können.	x			z.K. - zum aktuellen Stand der Kenntnisse ist dies nicht der Fall.
	d. Für den Fall, dass die Veloroute parallel zur Trasse eine neue Gefahrensituation schafft und daher zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen (Zäune/Abgrenzungen) erforderlich sind: Die SBB ist nicht zaunpflichtig. Wer den gefährlichen Zustand verursacht, ist für dessen Behebung / Minimierung verantwortlich und trägt die Kosten. Zugänge / Zufahrten bspw. für den Grünunterhalt der SBB entlang der Trasse dürfen nicht eingeschränkt werden. Bei der Umsetzung allfälliger Massnahmen ist SBB Infrastruktur Natur einzubeziehen.	x			z.K.- Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen und Interessensabwägungen erst im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
	e. Im betreffenden Perimeter sind zahlreiche Verträge zwischen der SBB und Dritten vorhanden. Eine Prüfung möglicher Schnittstellen kann erfolgen, sobald Details zur genauen Wegführung mit entsprechenden Planunterlagen vorliegen.	x			
	f. Im Rahmen der Erneuerung des Bahnfunks (FRMCS) werden zwischen Rubigen und Thun mehrere neue Antennenstandorte entlang der Bahnlinie realisiert. Aus den zur Verfügung gestellten Unterlagen sind im jetzigen Detaillierungsgrad keine Konflikte zu erkennen.	x			
	g. Das Variantenstudium geht davon aus, dass der zukünftige querende Veloverkehr der Hauptroute über die neue PU Süd abgewickelt werden kann. Diese Bedingung ist im Projekt der SBB nicht so geplant. Ein Abgleich mit der Gemeinde Münsingen wäre erwünscht. Zwingend ist die Koordination mit dem bestehenden AS25 Projekt "Wendegleis Münsingen" erforderlich.	x			Die Gemeinde Münsingen ist im Austausch mit der SBB. Das aktuelle Projekt PU Süd sieht eine normgerechte Querung für Velo- und Fussverkehr vor. Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung PU Süd ist die Lösung weiter zu vertiefen.
	h. Die Pläne im Raum Uttigen sind zu wenig detailliert und mit zu grossem Massstab um eine qualifizierte Bewertung vorzunehmen. Die Uttigenbrücke wurde korrekt als Flaschenhals festgestellt und ist für den Veloverkehr ungeeignet und unsicher, evtl. wäre eine Holzbrücke ein paar Meter weiter östlich geeigneter für die Querung und Kompatibilität mit dem nächsten Ausbauschritt der Aaretalstrecke. Wichtig ist die Sicherheit für den Kanu/Kajak & Aare-Böötelerverkehr, sowie der ungehinderte Zugang zu den Kehrwassern nach & vor der Uttigenbrücke.		x		Die Situationspläne werden zu besserer Lesbarkeit zusätzlich in zwei Abschnitten im Massstab 1:30'000 dargestellt: Münsingen - Kiesen und Kiesen -Thun.
	i. Bis 10m vor dem P+Rail-Parkplatz ist dies Naturschutzgebiet. Versiegelte Oberflächen sind daher schwierig.				z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
	j. Im Falle einer Rampe von Uttigenbrücke (Südliches Ende) zu P+Rail Parkplatz/SBB Parzelle wäre dies mit dem Projekt fUW Standplatz Uttigen zu koordinieren, da in diesem Bereich ökologische Ausgleichsmassnahmen durch das SBB-Projekt vorgenommen werden. Die aktuell in Blau gezeichnete Gleisunterquerung Kilchmattenweg südlich von Uttigen ist nicht Velo geeignet. Weiterhin müsste deren Breite/Länge gleich mit den Ausbauprojekten koordiniert sein.		x		Ein entsprechender Hinweis wurde auf dem Massnahmenblatt Utt-1 ergänzt. Die Unterführung Kilchenmattenweg wird nur in der kurz-/mittelfristigen Variante genutzt. Langfristig soll die Hauptroute östlich der Bahn verlaufen. Eine Koordination mit dem Ausbauprojekt ist zwingend.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	k. Voraussetzung für die Führung einer Veloquerung im Bahnhof Münsingen ist die Realisierung der neuen PU-Süd mit Bahnzugang und mit erforderlicher Nutzungstrennung Fussgänger/Veloverkehr. Würde sich die Gemeinde am Bauwerk nicht finanziell beteiligen, so würde die SBB nur den Bahnzugang realisieren und so wäre eine Führung der Veloroute durch die PU Süd nicht möglich.	x			Die Gemeinde Münsingen ist im Austausch mit der SBB. Das aktuelle Projekt PU Süd sieht eine normgerechte Querung für Velo- und Fussverkehr vor. Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung PU Süd ist die Lösung weiter zu vertiefen.
	l. Falls durch die Veloroute Parkplätze und Gebäude, welche durch die SBB genutzt werden, temporär nicht genutzt oder vernichtet werden (z.B. Interventionsparkplätze oder Bahntechnikanlagen), ist rechtzeitig ein adäquater Ersatz zur Verfügung zu stellen und allfällige Kosten sind durch die Gemeinde oder den Kanton zu finanzieren (Verursacherprinzip).	x			
	m. Das Trafogebäude in Uttigen ist ein Denkmal und darf nicht abgebrochen werden.	x			
	n. Aufwendungen der Bahn (Sicherheitsdienst, Erstellen und Instruieren von Sicherheitsdispositiven etc.) werden der Bauherrschaft, gemäss Art. 19 des Eisenbahngesetzes, nach Aufwand in Rechnung gestellt.	x			
	II. Auflagen und Bedingungen zur Übertragungsleitung 180 UW Bern/Wylerfeld – UW Thun/Uetendorf			x	Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung wird auf das Einzeichnen der Übertragungsleitungen verzichtet. Weitere Detaillierungen erfolgen im Rahmen der konkreten Projektbearbeitung.
	o. Die Übertragungsleitungen ist in den Plänen einzuzeichnen inkl. Leitungsbezeichnung, Mast Bezeichnungen, Leiterbezeichnungen sowie Abstände des nächsten Leiters zum Bauvorhaben. Mastbilder und weitere Grundlagen können bei SBB Infrastruktur Energie unter trassensicherung-energie@sbb.ch angefragt werden.			x	Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung wird auf das Einzeichnen der Übertragungsleitungen verzichtet. Weitere Detaillierungen erfolgen im Rahmen der konkreten Projektbearbeitung.
	p. Die erforderlichen Abstände vom geplanten Vorhaben zur Übertragungsleitung müssen gemäss Leitungsverordnung, im Speziellen Art. 38 (LeV 734.31), eingehalten werden.	x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
	q. Sicherheitsrelevante Punkte bei der Ausführung:				
	- Das SUVA Merkblatt "Achtung, Stromschlag! Einsatz von Arbeitsmitteln in der Nähe von Freileitungen (Nr. 66138)" ist massgebend. Abweichend von diesem Merkblatt ist jederzeit ein Mindestabstand zu SBB-Leiteseilen von 5 Meter einzuhalten. Beim Einsatz von Kranen ist ein Installationsplan (mit Angaben über Standort, Auslegerlänge und Höhe über Terrain) zur Genehmigung einzureichen. Die Krananlage ist vor Inbetriebnahme durch die beauftragte Kontaktstelle SBB zu kontrollieren. Das Kranprotokoll muss durch diese unterzeichnet sein.	x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
	- Die sicherheitsverantwortliche Person (Unternehmer) auf der Baustelle wird von der beauftragten Kontaktstelle der SBB instruiert und erhält eine schriftliche Berechtigung mit den vereinbarten Sicherheitsmassnahmen.	x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
	r. Die oben erwähnte Übertragungsleitung ist in Betrieb und steht unter Spannung.	x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
	s. Der Bestand, die Sicherheit und der störungsfreie Betrieb der Leitung dürfen durch dieses Bauvorhaben, der entsprechenden Infrastruktur sowie erforderlichen Hilfs- und übrigen Einrichtungen auf der Baustelle nicht beeinträchtigt werden.	x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
	t. Unterhalb und seitlich, in einem Abstand von 5m zum äussersten Leiter, der Übertragungsleitung dürfen keine Bäume gepflanzt werden, die sich während des Wachstums auf weniger als 5 Meter zum untersten Leiterseil nähern können.	x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
	u. Der Abstand vom Mastzentrum bis zum Bauvorhaben muss einen Mindestabstand von 5m aufweisen. Sollten die 5 m ausnahmsweise unterschritten werden, muss ein statischer Nachweis erbracht werden, dass die Maststabilität nicht beeinträchtigt wird.	x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
	v. Die Arbeiten in Nähe der Mastfundamente müssen mit grosser Sorgfalt ausgeführt werden, damit die Maststabilität und -statik zu keiner Zeit gefährdet oder beeinträchtigt werden, andernfalls muss ein entsprechender Nachweis abgeliefert werden. Die Erdungsbänder in Mastnähe dürfen weder verlegt noch gekappt werden. Die Zugänglichkeit zum Mast muss jederzeit gewährleistet werden.	x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
	w. Fest montierte Metallkonstruktionen wie Umzäunungen usw. sind zu erden. Die Konstruktionen und Erdungen dürfen nicht durch den Bereich der Masten geführt werden.	x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	<p>x. Der Mast ist vor Beschädigungen durch Fahrzeuge zu schützen (Schutzmauer, Leitplanke usw.).</p> <p>y. Die von der SBB bzw. von der beauftragten Kontaktstelle zu erbringenden Leistungen und Aufwendungen technischer oder betrieblicher Natur, die mit dem Bauvorhaben in direktem Zusammenhang stehen, werden nach Aufwand durch die beauftragte Kontaktstelle in Rechnung gestellt.</p>	x			<p>Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.</p> <p>z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.</p> <p>z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.</p>
GRÜNE Münsingen	<p>Die langfristige Lösung wird vom Bau des dritten Geleises abhängig gemacht. Damit ist eine Realisierung vor 2080 kaum realistisch. Es sollte evaluiert werden wie die Velovorrangroute unter Berücksichtigung, dass später ein drittes Gleis gebaut wird, umgesetzt werden kann damit die Klimaziele rechtzeitig erreicht werden können.</p> <p>Die Erstellung der Velovorrangroute darf nicht dazu führen, dass der Velostandard auf der Kantonsstrasse vernachlässigt wird. Insbesondere bei den Ortsdurchfahrten gibt es noch grosses Verbesserungspotential bei der Velosicherheit.</p> <p>Zielgruppe: - es fehlt die explizite Erwähnung von Menschen mit Beeinträchtigungen - es fehlt der explizite Hinweis, dass alle Arten von E-Bikes gemeint sind</p>			x	<p>- Planungshorizont/Abhängigkeit Bahn: Besprechung BG</p> <p>- Vorrangrouten und Standards Kantonsstrassen: Die Planungsstudie beschränkte sich darauf, den Massnahmenbedarf auf der identifizierten Hauptverbindung im Perimeter auszuweisen. Es wird anerkannt, dass auch Massnahmenbedarf abseits dieser Route besteht. Dieser ist von den zuständigen Behörden (Kanton, Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen anzugehen. Der Velostandard auf den Kantonsstrassen basiert auf dem kantonalen Sachplan Veloverkehr. Die Ortsdurchfahrt Münsingen ist zurzeit in Ausführung. In Münsingen wie auch teilweise in Wichtrach gilt im Innerortsbereich T30, was die Sicherheit der Velofahrenden erhöht.</p> <p>Zielgruppe: - Auf eine explizite Erwähnung der E-Bikes bis 45 km/h wird verzichtet - sie sind unter dem Sammelbegriff E-Bike erhalten und werden in der Planung nicht ausgeschlossen. - Ergänzung zu Menschen mit Beeinträchtigung wurde vorgenommen</p>
Privatperson Münsingen	Die Problemstelle Uttigenbrücke ist wirklich ein Knackpunkt und aus meiner Sicht seit Jahrzehnten ein No-Go! Finde die Führung westlich über die neue Brücke gut, es muss dort einfach gut auf die Entflechtung Fuss-/Radverkehr geachtet werden.	x			
Privatperson Kirchdorf	Der Anschluss Kirchdorf ist immer wieder erwähnt. Es handelt sich jedoch um die Hauptstrasse. Der Weg Kirchdorf Richtung Anschluss Wichtrach hat nicht einmal einen Radstreifen. Zudem fahren da laufend schwerste Lastwagen mit Kies und ähnlichem aus der Grube. Die Grube wird noch erweitert und ab Mitte 20er Jahre Hunderttausende weiterer Lastwagen zur Folge haben. ES IST ZWINGEND NOTWENDIG, DASS DER VELOWEGANSCHLUSS KIRCHDORF WICHTRACH BAULICH SEPARIERT WIRD.	x			Die Planungsstudie beschränkte sich darauf, den Massnahmenbedarf auf der identifizierten Hauptverbindung im Perimeter auszuweisen. Der Anschluss Kirchdorf-Wichtrach befindet sich ausserhalb des Perimeters. Es wird anerkannt, dass auch Massnahmenbedarf abseits dieser Route besteht. Dieser ist von den zuständigen Behörden (Kanton, Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.
Privatperson Münsingen	Seit August letzten Jahres werden am Allmendweg Rohre und Leitungen erneuert. Mitte dieses Jahres wird definitiv asphaltiert. Dies bereitet mir grosse Sorgen, da unser Einfamilienhaussträsschen definitiv zur Rennstrecke von E Bikes mit orangen Nummern und natürlich anderer Velos wird. Der Veloweg ist Anfangs Allmendweg mit einem kleinen Minitäfelchen nach links, Richtung Pferdegestüt und Tennishalle gekennzeichnet. Sehr viele Velofahrer benutzen aber unser Strässchen, was ohne Trottoir, besonders für Kinder, die schwächsten unserer Gesellschaft äusserst gefährlich ist. Obendrein eine Frage der Zeit, dass etwas passieren könnte!! Die Fussgänger haben auch Rechte, nicht nur die zum Teil rücksichtslosen Velo(renn)fahrer. Ich wäre ihnen sehr dankbar, und mir ein grosses Anliegen, wenn sie dies bei der Zusammenkunft mit Zuständigen der Gemeinde Münsingen besprechen könnten.		x		Die vorgesehene Velohauptroute führt nicht durch den Allmendweg. Die geplante Linienführung bietet den Velofahrenden eine schnelle, attraktivere Verbindung Richtung Bahnhof Münsingen und Richtung Belp, welche den Allmendweg entlasten sollte. Die Massnahme Mü-5 sieht zudem eine verbesserte Lenkung des Veloverkehrs südlich des Allmendwegs vor.

4.4 Rückmeldungen zu den einzelnen Abschnitten

4.4.1 Haben Sie Anmerkungen zum Anschluss Münsingen?

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Ausführungen Anderes	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Münsingen		<p>- Mü 1: Bemerkung: Bereits heute liegt der Knoten innerhalb eines Fahrverbots, ausgenommen landwirtschaftliche Fahrzeuge. Der Weg dient nicht als Zubringer zur Raststätte. Daher fährt bereits heute sehr wenig Verkehr auf dem Wegstück.</p> <p>- Mü 2: Die Sichtweiten bei der Unterführung werden baldmöglichst, sofern technisch möglich, verbessert und die bestehende Mauer angepasst. Im Projekt «Verlegung Industriestrasse» der Gemeinde wird die beste Ausgestaltung des Knotens in Abhängigkeit aller vorliegenden Interessen intensiv geprüft.</p> <p>- Mü 3: Heutige Situation: Die Wegführung über die Quartierstrassen (Allmendweg) führt zu Konflikten mit Fussgängern und Hauszufahrten.</p> <p>-Mü 4: Heutige Situation: Auf der Strecke gibt es nur den Knoten Erlenausstrasse/Belpbergstrasse (Mü 2) mit Rechtsvortritt, sowie der Abzweiger in den Lindenweg. Sicherheit und Komfort werden somit nur geringfügig durch Rechtsvortritte behindert. Es gilt bereits heute Tempo-30. Der Beschrieb wäre diesbezüglich anzupassen und die Massnahme neu zu begründen. Die Kosten für lediglich Signalisation und Markierung zur Velostrasse sind etwas hoch geschätzt.</p> <p>-Mü 5: Die Kosten sind etwas hochgeschätzt, ansonsten i.o.</p>			x		<p>- Mü 1: Massnahmenblatt wurde entsprechend angepasst.</p> <p>- Mü 2: z.K.</p> <p>- Mü 3: Massnahmenblatt wird entsprechend ergänzt</p> <p>- Mü 4: Massnahmenblatt wird entsprechend angepasst.</p> <p>- Mü 5: Kostenschätzung wurde korrigiert.</p>
Kanton Bern, Amt für Wald und Naturgefahren, Abteilung Walderhaltung Region Voralpen	1.1 A Schützenrüteweg: Die Anbindung nach Belp wäre in Kombination mit der SchweizMobil-Route Nr. 64 möglich und müsste nicht durch einen neuen Veloweg im Wald umgelenkt werden. Es sind weitere alternative Routenführungen zu prüfen und den Interessen vom Wald gegenüberzustellen.	Mü-1 Anbindung Aareweg: Teile des Veloweges entlang der Autobahn und Aare verlaufen auf Naturstrassen und hätten neben vorliegender Massnahme auch einen Ausbau im Wald zur Folge. Anstelle davon könnte nach Osten ausgewichen werden auf die bestehende Linienführung der SchweizMobil-Route Nr. 64.				x	Sowohl der vorgeschlagene bestehende Weg durch den Wald wie die bestehende Schweizmobilroute 64 führen durch die Aarelandschaft Thun- Bern. Ein Ausbau der Strasse im Wald ist nicht vorgesehen. Die Route 64 wird als Rückfallebene (Option) in den Karten ergänzt. Die übergeordnete Interessensabwägung hat im Rahmen der Projektierung zu erfolgen.

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Ausführungen Anderes	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall (AWA) Fachbereich Grundwasser und Altlasten/ baulicher Grundwasserschutz	Variante 1.1 verläuft randlich der Grundwasserschutzzone S3 der Schützenfahr Fassungen (GSZ Nr. 559) der Wasserversorgung InfraWerkeMünsingen. Bauliche Vorhaben benötigen innerhalb einer Grundwasserschutzzone in jedem Fall eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung durch das Amt für Wasser und Abfall. Es ist je nach Ausbaustandard der Veloroute mit entsprechenden Auflagen hinsichtlich Entwässerung und Foundation zu rechnen. Betreffend Entwässerung ist insbesondere zu beachten, dass innerhalb der Grundwasserschutzzone S3 lediglich nicht verschmutztes Regenabwasser oberflächlich über eine biologisch aktive Bodenschicht (be-grünte Humusschicht) versickert werden darf. Unterirdische Versickerungsanlagen sind nicht zulässig. Zudem muss die Zustimmung der zuständigen Wasserversorgung (InfraWerkeMünsingen) eingeholt werden. Es ist daher immer eine Routenführung ausserhalb einer Grundwasserschutzzone zu empfehlen.			x			Die Variante 1.1 verläuft über die bestehende Schweizmobil Route im Bereich der Grundwasserschutzzone. Massnahmen sind in diesem Bereich nicht vorgesehen, der Bestand ist für die Führung der Hauptroute ausreichend.
Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall (AWA) Fachbereich Grundwasser und Altlasten/ planerischer Grundwasserschutz	Variante 1.1 verläuft randlich der Grundwasserschutzzone S3 der Schützenfahr Fassungen (GSZ Nr. 559) der Wasserversorgung InfraWerkeMünsingen. Dies sollte grundsätzlich kein Problem darstellen. Bauliche Vorhaben benötigen innerhalb einer Grundwasserschutzzone in jedem Fall eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung. Es ist je nach Ausbaustandard der Veloroute mit entsprechenden Auflagen hinsichtlich Entwässerung und Foundation zu rechnen. Zudem muss die Zustimmung der Wasserversorgung Wichtrach eingeholt werden. Es ist daher immer eine Routenführung ausserhalb einer Grundwasserschutzzone zu empfehlen.			x			Die Variante 1.1 verläuft über die bestehende Schweizmobil Route im Bereich der Grundwasserschutzzone. Massnahmen sind in diesem Bereich nicht vorgesehen, der Bestand ist für die Führung der Hauptroute ausreichend.
BERNMOBIL	<p>Massnahmen, welche Auswirkungen auf das Liniennetz von BERNMOBIL und die Bevorzugung desselben haben, sind mit BERNMOBIL abzusprechen. Es darf keine Verschlechterung für die Buslinien von BERNMOBIL entstehen. Bei der Ausarbeitung entsprechender Projekte ist BERNMOBIL unbedingt frühzeitig einzubeziehen. Dies gilt für alle in der Planungsstudie beschriebenen Handlungsansätze und Massnahmen.</p> <p>-Velohauptroute Münsingen - Thun, Anbindung gemäss Planungstudien: Die Buslinie 163 befährt die Sägemasse und Walkestrasse, die Buslinien 160 (ab Dezember 2023) und 163 die Schlossstrasse.</p> <p>-Velohauptroute Münsingen - Thun: Die Buslinien 160, 161, 162, 163, 165, 167 und 168 befahren den Bahnhofplatz. Entlang dem Bahnhofplatz befindet sich der Busbahnhof.</p> <p>-Sachplan Veloverkehr, Hauptverbindung: Die Buslinien 160 (ab Dezember 2023) und 163 befahren die Hunzigenstrasse. Die Buslinie 160 (ab Dezember 2023) die Entlastungsstrasse Nord.</p> <p>-Führung Bahnhof - Dorf über Belpbergstrasse: Die Buslinien 160, 161, 162 und 168 befahren die Belpbergstrasse in Richtung Bahnhof.</p>	<p>- Mü-2 Knoten Industriestrasse - Belpbergstrasse: Die Buslinien 160 (ab Dezember 2023) und 163 befahren die Belpbergstrasse. Die Buslinien 160 (ab Dezember 2023) und 163 befahren die Industriestrasse in Richtung Süden. Die Massnahmen sind mit BERNMOBIL zu koordinieren. Grundsätzlich lehnt BERNMOBIL Vertikalversätze ab.</p> <p>- Mü-4 Erlenuweg / Industriestrasse: Die Buslinie 163 befährt den Erlenuweg, Fahrtrichtung wechselt am Mittag (Morgen Gegenuhrzeigersinn / Nachmittag Uhrzeigersinn). Die Buslinien 163 und 160 (ab Dezember 2023) befahren die Industriestrasse in Richtung Süden. Die Massnahmen sind mit BERNMOBIL zu koordinieren.</p>	Übersicht Massnahmen (kurz- / bis mittelfristiger Horizont) Um was für Massnahmen handelt es sich bei den Nr. 2.L.1 und 3.O.3?			x	<p>z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.</p> <p>Bei den Massnahmen 2.L.1 und 3.O.3 handelt es sich um Massnahmen aus einer vorangehenden Planungsstudie der RKBM. Sie sind in der Tabelle 4 im Bericht vergessen gegangen. Der Beschrieb wurde ergänzt.</p>

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Ausführungen Anderes	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Nicole von Känel, Bern		<p>- Mü1 - Anbindung Aarweg / wird häufig von Reitern mit Pferden genutzt. Die Reitnutzung soll nicht eingeschränkt werden.</p> <p>- Mü3 - der Aarweg wird häufig von Reitern mit Pferden genutzt. Die Reitnutzung soll nicht eingeschränkt werden.</p>		x			Eine Einschränkung der Reitnutzung ist nicht vorgesehen.
Privatperson Münsingen	Entflechtung heutiger Fuss- und Radweg entlang äusserer Giesse zu Variante entlang Autobahn sehr gut. Auf heutigem Fuss- und Radweg entlang äusserer Giesse viele Konflikte zwischen Radfahrer (E-bike 45km/h, Radfahrern, Hunden, Fussgänger (sind Spaziergänger mit Kleinkindern an Hand mit Kinderwagen). Es ist die Hauptroute für alle Anwohner für Spaziergänge.	<p>- Mü-2: Hier sollte unbedingt ein Kreisel gebaut werden. Wenn beidseitig die Gebäude abgebrochen werden (in Planung?), hat es genug Platz einen grösseren Kreisel zu bauen. Belpbergstrasse / Industriestrasse/ Erlenuweg .</p> <p>- Mü-3: Der Fussballplatz darf keine Platzverminderung erfahren. Wie sieht ein Querschnitt Autobahn- Lärmschutz-Radweg- Zuschauererraum FCM aus? Bitte Lösung mit Massen aufzeigen.</p>		x			<p>Mü 2: z.K. - die Ausgestaltung des Knotens wird von Seiten Gemeinden in Abhängigkeit aller vorliegenden Interessen geprüft.</p> <p>Mü 3: z.K. - z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung. Eine Platzminderung des Fussballplatzes ist für die Führung der Route nicht notwendig.</p>

4.4.2 Haben Sie Anmerkungen zum Abschnitt Münsingen–Kiesen?

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Ausführungen Anderes	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Gerzensee, Gemeinderat		Eine Veloroute ist dann attraktiv, wenn auch die Verbindungen zu den Siedlungen sicher sind. Die Verbindung Gerzensee - Wichtrach über die Thalgutstrasse stufen wir für Schüler:innen und Pendler:innen als gefährlich ein (v.a. bergwärts). Dadurch wird das vorhandene Potenzial nicht genutzt. Die Verbindung mit dem e-Bike Gerzensee - Aaretal wäre äusserst attraktiv und es könnte eine namhafte Verlagerung des MIV auf den Aktivverkehr erzielt werden. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrende auf der Thalgutstrasse nach Gerzensee ist mit hoher Priorität zu verfolgen.		x			z.K. - Die Studie sieht teilweise Massnahmen auf der Thalgutstrasse zur Verbesserung der Situation vor. Die Planungsstudie beschränkte sich darauf, den Massnahmenbedarf auf der identifizierten Hauptverbindung im Perimeter auszuweisen. Die Verbindung Gerzensee – Wichtrach befindet sich ausserhalb des Perimeters. Es wird anerkannt, dass auch Massnahmenbedarf abseits dieser Route besteht. Dieser ist von den zuständigen Behörden (Kanton, Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen anzugehen. Die Netz- und Massnahmenplanung für die gesamte Region wird zudem im Rahmen der ab 2023 zu erarbeitenden Regionalen Velonetzplanung der RKBM geprüft.
Kiesen, Baukommission		Kie-1 Knoten Bahnhof-/Professoreistrasse und Ringstrasse Temporeduktion/Versätze/FGSO sind denkbar. Die Bahnhofstrasse als vorrangige Hauptverkehrserschliessung muss vortrittsberechtigt bleiben.		x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung, Vortrittsregelungen) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
Kiesen, Gemeinderat		Kie-1 Die Bahnhofstrasse bleibt vortrittsberechtigte Hupterschliessung. Verbesserung der Strassenquerung mit Markierungen etc. sind denkbar.		x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
Uttigen		Kie-6: Die Schaffung einer Verbindung auf Gemeindegebiet Kiesen auf den westlichen Steg der SBB Brücke wird begrüsst. Die Massnahme auf Gemeindegebiet Uttigen bietet jedoch infolge des Höhenunterschieds und des Richtungswechsels möglicherweise Konflikte mit den Fussgängern und anderen Velofahrern auf dem Aaredamm (siehe Rückmeldung zu Utt-1					z.K. - kurz bis mittelfristig wird keine optimale Lösung an der Uttigenbrücke erreicht, langfristig soll das verbessert werden.

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Ausführungen Anderes	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Wichtrach	<p>Kurzfristig: Bestehende Situation (Variante A2) ist beizubehalten. Langfristig: Linienführung entlang Bahnlinie SBB (Massnahme L-01) scheint sinnvoll. Frühzeitige Kontaktaufnahme mit den Planungsgremien der SBB ist durch die beauftragte Arbeitsgruppe sicherzustellen.</p> <p>Wi-1 Der Massnahme kann zugestimmt werden, sofern der Gemeinde Wichtrach keine Kosten für Land-erwerb, Ausbau, Signalisation etc. anfallen.</p> <p>Wi-2 Der Massnahme kann zugestimmt werden, sofern der Gemeinde Wichtrach keine Kosten für Land-erwerb, Ausbau, Signalisation etc. anfallen.</p> <p>Wi-3 Der Massnahme wird seitens Gemeinde Wichtrach nicht zugestimmt. Es handelt sich um ein Quartier mit einer vergleichsweise "neuen" Tempo-30-Zone mit entsprechenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen.</p> <p>Wi-4 Der Massnahme kann zugestimmt werden, sofern der Gemeinde Wichtrach keine Kosten für Land-erwerb, Ausbau, Signalisation etc. anfallen.</p>		<p>Anmerkungen zu den vorgesehenen Linienführungen A1: Keine Auswirkungen auf Gemeinde Wichtrach (innerhalb der Gemeinde Wichtrach entspricht die Variante A1 der Variante A2). A2: Bestehende Situation --> i.O. A3: Diese Variante wird von der Gemeinde Wichtrach kategorisch abgelehnt und als unrealistisch eingestuft. A4: Diese Variante wird von der Gemeinde Wichtrach kategorisch abgelehnt und als unrealistisch eingestuft. A5: Betrifft "nur" die Kantonsstrasse; scheint aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens aber unattraktiv.</p>	x	x		<p>- Die Massnahmen werden im RGSK 2025 / Agglomerationsprogramm 5 aufgenommen. Es ist ein Beitrag des Bundes und des Kantons zu erwarten. Folglich verbleiben der Gemeinde gemäss aktuellem Kenntnisstand ca. 25-30% der Umsetzungskosten. Die detaillierten Kosten für die Massnahmen sind im Rahmen der weiteren Projektierung zu überprüfen.</p> <p>- Die Massnahme Wi-3 Knoten Rütli-/Birkenweg wird gestrichen – dafür wird eine optionale Führung vermerkt die im Rahmen einer weiteren Siedlungsentwicklung im Bereich Stockeren zu prüfen wäre.</p> <p>- Die Massnahme Wi-4 betrifft die Kantonsstrasse, daher trägt voraussichtlich der Kanton die Kosten.</p> <p>- Die Massnahmen Wi-1 und Wi-2 betreffen Gemeindestrassen. Entsprechend wäre die Gemeinde Massnahmenträger.</p>
Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall (AWA) Fachbereich Grundwasser und Altlasten/ baulicher Grundwasserschutz	<p>Die Varianten A1 und A2 verlaufen randlich der Grundwasserschutzzone S3 der Fassungen Mälchplatz (GSZ Nr. 907) der Wasserversorgung Wichtrach. Bauliche Vorhaben benötigen innerhalb einer Grundwasserschutzzone in jedem Fall eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung durch das Amt für Wasser und Abfall. Es ist je nach Ausbaustandard der Veloroute mit entsprechenden Auflagen hinsichtlich Entwässerung und Foundation zu rechnen. Betreffend Entwässerung ist insbesondere zu beachten, dass innerhalb der Grundwasserschutzzone S3 lediglich nicht verschmutztes Regenabwasser oberflächlich über eine biologisch aktive Bodenschicht (begrünte Humusschicht) versickert werden darf. Unterirdische Versickerungsanlagen sind nicht zulässig. Zudem muss die Zustimmung der zuständigen Wasserversorgung (Wasserversorgung Wichtrach) eingeholt werden. Es ist daher immer eine Routenführung ausserhalb einer Grundwasserschutzzone zu empfehlen.</p>			x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall (AWA) Fachbereich Grundwasser und Altlasten/ planerischer Grundwasserschutz	<p>Variante A1 und A2 verlaufen randlich der Grundwasserschutzzone S3 der Fassungen Mälchplatz FV (GSZ Nr. 907) der Wasserversorgung Wichtrach. Dies sollte grundsätzlich kein Problem darstellen. Bauliche Vorhaben benötigen innerhalb einer Grundwasserschutzzone in jedem Fall eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung. Es ist je nach Ausbaustandard der Veloroute mit entsprechenden Auflagen hinsichtlich Entwässerung und Foundation zu rechnen. Zudem muss die Zustimmung der Wasserversorgung Wichtrach eingeholt werden. Es ist daher immer eine Routenführung ausserhalb einer Grundwasserschutzzone zu empfehlen.</p>			x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Ausführungen Anderes	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
BERNMOBIL	Massnahmen, welche Auswirkungen auf das Liniennetz von BERNMOBIL und die Bevorzugung desselben haben, sind mit BERNMOBIL abzusprechen. Es darf keine Verschlechterung für die Buslinien von BERNMOBIL entstehen. Bei der Ausarbeitung entsprechender Projekte ist BERNMOBIL unbedingt frühzeitig einzubeziehen. Dies gilt für alle in der Planungsstudie beschriebenen Handlungsansätze und Massnahmen.	Wi-4 Thalgutstrasse: Die Buslinien 165 und 166 befahren die Thalgutstrasse. Die Massnahmen sind mit BERNMOBIL zu koordinieren.		x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung. Die benötigte Koordination mit Bernmobil wurde im Massnahmenblatt ergänzt.
Privatperson Kirchdorf		Der Anschluss Kirchdorf ist immer wieder erwähnt. Es handelt sich jedoch um die Hauptstrasse. Der Weg Kirchdorf Richtung Anschluss Wichtrach hat nicht einmal einen Radstreifen. Zudem fahren da laufend schwerste Lastwagen mit Kies und ähnlichem aus der Grube. Die Grube wird noch erweitert und ab Mitte 20er Jahre Hunderttausende weiterer Lastwagen zur Folge haben. ES IST ZWINGEND NOTWENDIG, DASS DER VELOWEGANSCHLUSS KIRCHDORF WICHTRACH BAULICH SEPARIERT WIRD.	Der Anschluss Kirchdorf ist immer wieder erwähnt. Es handelt sich jedoch um die Hauptstrasse. Der Weg Kirchdorf Richtung Anschluss Wichtrach hat nicht einmal einen Radstreifen. Zudem fahren da laufend schwerste Lastwagen mit Kies und ähnlichem aus der Grube. Die Grube wird noch erweitert und ab Mitte 20er Jahre Hunderttausende weiterer Lastwagen zur Folge haben. ES IST ZWINGEND NOTWENDIG, DASS DER VELOWEGANSCHLUSS KIRCHDORF WICHTRACH BAULICH SEPARIERT WIRD.	x			Die Planungsstudie beschränkte sich darauf, den Massnahmenbedarf auf der identifizierten Hauptverbindung im Perimeter auszuweisen. Der Anschluss Kirchdorf-Wichtrach befindet sich ausserhalb des Perimeters. Es wird anerkannt, dass auch Massnahmenbedarf abseits dieser Route besteht. Dieser ist von den zuständigen Behörden (Kanton, Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen anzugehen. Die Netz- und Massnahmenplanung für die gesamte Region wird zudem im Rahmen der ab 2023 zu erarbeitenden Regionalen Velonetzplanung der RKBM geprüft.
Privatperson Bern		Wi2 - Mittelweg: der Weg wird gerne mit Pferden, Spaziergängern etc. begangen. Für Pferde und Spazierende sind Mergelbeläge viel angenehmer als harter Belag. Es besteht zudem parallel bereits ein befestigter Weg. Es ist aus meiner Sicht dieser zu verwenden. Es erscheint nicht gerechtfertigt, einen guten Mergelweg zu befestigen, wenn eine gute Alternative vorhanden ist und so oder so langfristig eine andere Linienführung (entlang der Bahn) angestrebt wird.		x			z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
Privatperson Kiesen		Zur Massnahme Kie-01: Die velofreundliche Umgestaltung des Knotens ist zu begrüssen. In diesem Zusammenhang wäre zu prüfen, ob die Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf der ganzen Länge zwischen dem Knoten und dem Kreisel an der Bernstrasse gemacht werden kann. Ebenso könnte die Hauptstrasse (Kantonsstrasse) innerorts in Kiesen ebenfalls (wie in Wichtrach, Münsingen, Rubigen) auf 30 Km/h (oder wenigstens 40 Km/h) reduziert werden. Dies ergäbe m. E. folgende Vorteile: -Velofreundliche Verbindung zur Variante A5 (Wechsel Hauptstrasse / Velohauptroute mit nur ca. 300m Distanz) -Vernetzung zur von Velos viel befahrenen Strecke der Kiese entlang nach Herbligen -Velofreundliche Verbindung via Kreisel / Schmittenstrasse nach Oppligen (ebenfalls viel Veloverkehr)		x			Die Planung von Tempo-30-Zonen auf der Gemeinde- und Kantonsstrasse in Kiesen ist Sache der jeweiligen Strasseneigentümer. Die Planungsstudie beschränkte sich darauf, den Massnahmenbedarf auf der identifizierten Hauptverbindung im Perimeter auszuweisen. Es wird anerkannt, dass auch Massnahmenbedarf abseits dieser Route besteht. Dieser ist von den zuständigen Behörden (Kanton, Gemeinde) im Rahmen ihrer Planungen anzugehen.

4.4.3 Haben Sie Anmerkungen zum Abschnitt Kiesen–Uttigen–Thun?

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Kiesen, Baukommission		<p>Kie-2 Knoten Golfplatz Kie-3 Pontisweg Die Planung ist nachvollziehbar, bedingt jedoch Landerwerb/Zustimmung Grundeigentümer. Kostentragung ist nicht Sache der Gemeinde. Der Pontisweg ist auch in Bezug auf den Motorfahrzeugverkehr miteinzubeziehen (Zufahrt Golfplatz).</p> <p>Kie-4 Bypass Kreisel Der Bypass hätte aus Richtung Thun gefährliche Strassenquerungen zur Folge. Die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt. Das Kosten/Nutzen-Verhältnis ist ungünstig. Die Verhältnismässigkeit fehlt. die bestehende kürzere Route ist beizubehalten.</p> <p>Kie-5 Gutshofweg Koordination mit nemem Wegnetz im Zusammenhang mit zentraler Wasserfassung WVRB notwendig</p> <p>Kie-6 Zufahrt Uttigenbrücke Gute Lösung. Finanzierung ist keine Gemeindeaufgabe.</p> <p>-Opp-1 Kreisel Rotachen Es besteht Handlungsbedarf. Der Planungsvorschlag wird nicht als zielführend erachtet. Die Velos fahren trotzdem durch den Kreisel.</p>	x			<p>-Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.</p> <p>- Kie 4: Alternativen zum vorgeschlagenen Bypass sind in der konkreten Projektbearbeitung zu prüfen. Mit einer Reduktion des Kreisels zu einem Wendehammer kann der Platzbedarf massiv reduziert werden und allenfalls auf einen Bypass verzichtet.</p> <p>- Kie 5: z.K - Das Projekt WVRB wird in den Planungsunterlagen aufgenommen. Die Gemeinde wird gebeten, die Koordination im Rahmen Ihrer Planungen und Möglichkeiten vorzusehen.</p> <p>- Opp-1: langfristig ist eine Umfahrung vorgesehen. Kurzfristig sind leider nur kleinere Verbesserungen möglich. Velos sollen daher auch weiterhin durch den Kreisel fahren können.</p>
Münsingen		<p>L-04: Die Massnahme L-04 ist dringend notwendig und die Planung dafür sollte rasch starten. Es wird beantragt, dass diese Massnahme im „kurz/mittelfristigen“ Zeithorizont umgesetzt wird.</p>			x	<p>Die Massnahme L-04 bis L-05 weist eine grosse Abhängigkeiten zwischen verschiedenen Massnahmenträgern auf (SBB und Kanton) und bedingt grössere Investitionen respektive Landbedarf innerhalb Schutzzonen. Eine Umsetzung einer Velomassnahme unabhängig von der Eisenbahnbrücke wird als unrealistisch eingeschätzt . Die Einordnung in den langfristigen Zustand wird daher beibehalten.</p>
Thun		<p>Utt.2 Uttigenbrücke - Wir erachten es als wichtig, hier möglichst rasch eine ausreichend befahrbare Lösung für das Velo anzustreben.</p> <p>Uet.3 Unterführung Zelgstrasse (kurzfristig + langfristig) - Wir erachten es als wichtig, die Massnahme auch auf die Querverbindung Heimberg-Uetendorf abzustimmen, und die nötigen Querungen des Autobahnzubringers (Seftigenstrasse) für das Velo sicher und komfortabel zu lösen.</p>	x			<p>-z.K. - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.</p>
Heimberg, Bauverwaltung		<p>Die Gemeinde Heimberg erachtet die Querverbindung von Heimberg und Uttigen als sehr wichtig. Mit dieser Verbindung könnte der Anschluss an das Bahnnetz Thun-Bern via Uttigen optimiert werden. Dies ist auch der häufigst genannte Grund für eine neue Aarequerung für den Langsamverkehr. Dies sollte aus unserer Sicht in der übergeordneten Planung vermehrt berücksichtigt werden. Wir erachten diese Verbindung für den Veloverkehr als wichtiger, als lange Routen, die eher dem Freizeitverkehr dienen.</p>	x			<p>z.K. betrifft bereits bestehende Massnahme LV-Ü.1.7</p>

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Uetendorf, Gemeinderat		<p>Die Massnahme Uet-1 "Uttigenstrasse, Sperrung der Uttigenstrasse ab Otto's für den motorisierten Verkehr" wird unterstützt, unter Vorbehalt, dass der korrekte Standort der Signalisation noch überprüft wird sowie die Massnahme Uet-4 "Jungfraustrasse" wird unterstützt. Hinweis die Massnahme Uet-4 hat einen falschen Titel anstelle "Zelgstrasse" muss diese mit "Jungfraustrasse" betitelt werden.</p> <p>Die Massnahme Uet-2 "Verbindung über den Parkplatz der Firma Hortussa oder alternativ über das Strasseninspektorat Oberland Süd" wird NICHT unterstützt.</p> <p>Die Massnahme Uet-3 "Sperrung Unterführung Zelgstrasse für motorisierten Verkehr" mit der Prüfung der Auswirkungen für das Gewerbe, die Anwohner und der Ersatzlösung Einmündung Autobahnzubringer/ARA wird NICHT unterstützt.</p> <p>Die Massnahme Uet-5 "Umgestaltung Knoten Aarestrasse" wird unterstützt.</p> <p>Die Massnahme Uet-6 "Einbau Belag Franzosenweg" wird unterstützt.</p>		x		<p>Uet-1: z.K. genauer Standort kann noch geprüft werden Uet-2: z.K. Uet-3: Lösungsfindung mit Gemeinde ist noch im Gange. Fachliche Empfehlung wird vorerst beibehalten - politische Interessensabwägung im Rahmen der nächsten Projektschritte notwendig Uet-4: Anpassung wurde vorgenommen.</p>
Uttigen		<p>Utt-1 Die Überwindung des Höhenunterschieds auf derart kurzer Distanz mit anschliessendem Richtungswechsel sehen wir als problematisch und nicht optimal an. Konflikte mit Fussgängern und anderen Velofahrern (Freizeitverkehr) im Bereich der Unterführung der Bahn sind vorprogrammiert. Zu dieser Massnahme sind weitere Details zu überlegen, gerade auch hinsichtlich der schnellen eBikes. Welcher Kostenanteil hat die Gemeinde bei dieser Massnahme zu übernehmen?</p> <p>Utt-2 Das Eigentum des betroffenen Grundstücks liegt bei der SBB. Es ist eine frühzeitige Absprache nötig. Im Hinblick auf die Bahnhofsanierung in den nächsten Jahren sollte rasch mit der SBB Kontakt aufgenommen werden. Die Gemeinde wünscht sich beim SBB Projekt eine Fussgänger- und Veloverbindung zum geplanten Hilfsperron auf der Ostseite der Bahnlinie. Diese Verbindung könnte möglicherweise später als Velohauptroute verwendet werden.</p> <p>Utt-3 Die Massnahme betrifft den Bahnzugang des Munitionsdepots. Dieser ist heute nicht mehr in Betrieb, die Gleisanlage wird jedoch belassen laut Auskunft des VBS. Aus unserer Sicht würde sich die Aufhebung der Unterführung und eine ebenerdige Querung kostengünstiger realisieren lassen, zumal die Gleisanlage kaum befahren wird.</p> <p>Utt-4 Welcher Kostenanteil hat die Gemeinde bei dieser Massnahmen zu erwarten?</p> <p>Uet-1 Die Bevölkerung von Uttigen ist übermässig von einer Einschränkung des motorisierten Verkehrs auf der Uttigenstrasse (Gemeindegebiet Uetendorf) betroffen. Die Sperrung wird aus Sicht der Gemeinde Uttigen nicht begrüsst, hingegen eine</p>	x			<p>-Utt 1: z.K - Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung. - Utt 2: z.K. eine Koordination mit dem Projekt ist anzustreben - Utt 3: eine ebenerdige Querung ist aus unserer Sicht eine valable Alternative</p> <p>Uet: 1: Eine Sperrung mit Ausnahmen für Anwohner ist aus fachlicher Sicht die beste Lösung. Die Einbusse für den motorisierten Verkehr beträgt 1-2 Minuten. Die Reduktion der Geschwindigkeit könnte als ersten Schritt dieser Massnahme umgesetzt werden.</p>

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
		Tempobeschränkung und allenfalls eine leichte Verbreiterung der Strasse für den Veloverkehr.				
Uttigen (zu langfristigen Massnahmen)		<p>L-04 Es ist der Gemeinde Uttigen sehr ein grosses Anliegen, dass die Querung bei der SBB Brücke bestehen bleibt und mit dem Neubau der SBB Brücke auch wieder eine Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen wird. Dies losgelöst von einer allfällig zweiten Querung der Aare im Bereich CIS-Heimberg (separates Projekt)</p> <p>L-05 Die Idee ist aus Sicht der Gemeinde sinnvoll, aber wohl schwierig umzusetzen, sofern nicht im Zusammenhang mit dem Spurausbau der SBB möglich. Allenfalls ist eine Kombination mit einer neuen Erschliessung des Munitionsdepots ebenfalls zu prüfen (VBS).</p>	x			Utt-2: z.K. Muss mit SBB koordiniert werden. Ziel ist Linienführung auf östlicher Seite der SBB-Gelise, mit möglichst kleinem Eingriff in Naturschutzgebiet. Uet-6: z.K.
Kanton Bern, Amt für Wald und Naturgefahren, Abteilung Walderhaltung Region Voralpen	Varianten B1-3 führen alle im Chiesenwald entlang der aktuellen SchweizMobil-Route Nr.8. Da in Zukunft eine Umleitung der Teilstrecke Richtung Osten zum Kreisel bei Bümberg geplant ist, wäre es wichtig, dies bereits in der Karte zu berücksichtigen. Aufgrund des hohen Konfliktpotenzials bei der Wildtierunterführung sollte eine baldige Aufhebung der aktuellen Hauptverbindung angestrebt werden. Die Variante B3 führt bei Neuzälgau entlang den Bahngleisen am oder im Wald. Auf Seite Uttigen auf dem östlichen Bahnareal plant die SBB in Zukunft einen Streckenausbau und somit wird der Platz für einen Veloweg verringert. Dies hätte zur Folge, dass ein wesentlicher Abschnitt auf Waldareal zu liegen kommt. Da westlich der Bahngleise zumutbare Alternativen ausserhalb vom Wald bereits bestehen, sind die Varianten B1 und B2 zu bevorzugen. Gerade weil die Anbindung via CIS-Steg Richtung Heimberg noch sehr ungewiss ist und bei einer Realisierung viel Waldboden beanspruchen würde, stehen wir der Variante B3 im Bereich des Bahnhof Uttigen bis Brücke Uttigenwelle sehr kritisch gegenüber. Wir unterstützen die Empfehlung nicht. Auch langfristig gesehen handelt es sich aus walddrechtlicher Sicht nicht um die Bestvariante. Wir empfehlen, diesen Abschnitt nicht weiterzuverfolgen.	<p>'Kie-4 Bypass Kreisel: Sehr erfreulich ist das Aufheben der Hauptverbindung entlang der Autobahn und Wildtierunterführung. Für die Massnahme bei der neuen Linienführung entlang dem Kreisel kann eine Bewilligung für Bauten in Waldnähe in Aussicht gestellt werden.</p> <p>'Kie-5 und Kie-6 Gutshofweg und Zufahrt Uttigenbrücke: Wenn sich der Belagseinbau und die Verbreiterung auf 3.5m ausschliesslich in Waldnähe befinden, kann eine Ausnahmebewilligung in Aussicht gestellt werden. Eine Verbreiterung der Strasse Richtung Wald (Kie-5) wäre nicht bewilligungsfähig. Für die Zufahrt zur Uttigenbrücke sind eventuell Rodungen nötig.</p> <p>'Utt-1 Uttigerbrücke: Für die Verbesserung des Zufahrens von Ost und West sollte der Bau der Rampen möglichst wenig Waldareal beanspruchen und möglichst parallel zur bestehenden Brücke verlaufen. Zu gegebener Zeit ist bei uns eine Waldausscheidung einzuholen (auf Uttigerseite bestehen verbindliche Waldgrenzen).</p> <p>'Utt-2 Bahnhof Uttigen: Mit der Aussage «Alternativ ist kurz-/ mittelfristig eine Verbindung durch den Wald zu prüfen» ist wohl gemeint, dass aufgrund des Schienenausbaus kein Veloweg ausserhalb vom Wald gebaut werden kann. Wir empfehlen die Routenführung westlich des Bahnhofs zu verlegen, da bereits genügend Wege vorhanden sind und eine Wegführung durch den Wald – auch auf bestehenden Kieswegen – nicht mit dem kantonalen Naturschutzgebiet Aarelandschaft Thun-Bern und BLN-Gebiet Aarelandschaft zwischen Thun und Bern kaum vereinbar sein dürfte.</p> <p>'Uet-6 Franzosenweg: Hier muss zu gegebener Zeit von uns eine Waldausscheidung verlangt werden, insbesondere ob der Kiesweg rechtlich zum Waldareal zählt oder nicht. Sollte er zum Waldareal zählen, ginge eine Asphaltierung und Verbreiterung</p>		x		Kie-4: z.K. Utt-2: z.K. Muss mit SBB koordiniert werden. Ziel ist Linienführung auf östlicher Seite der SBB-Gelise, mit möglichst kleinem Eingriff in Naturschutzgebiet. Kie-5 und Kie-6 : z.K Uet-6: z.K. Utt-2 : Alternative wurde aufgrund vorhandener Interessenkonflikten gestrichen.

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
		nur mit einem Rodungsgesuch. Es handelt sich deshalb nicht um eine Sofortmassnahme, sondern voraussichtlich um eine mittelfristige Massnahme. Es sind auch andere Routenführungen zu prüfen, zum Beispiel bei der Uttigerstrasse, nahe Metzgercenter.				

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
<p>Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall (AWA) Fachbereich Grundwasser und Altlasten/ baulicher Grundwasserschutz</p>	<p>Alle Varianten verlaufen durch die Grundwasserschutzzone S2 der Fassungen Aaretal 1 (GSZ Nr. 563) der Wasserversorgung WVRB und durch die Grundwasserschutzzone Lerchenfeld (GSZ Nr. 636) der Energie Thun AG (Variante B1 durch Grundwasserschutzzone S3, Varianten B2 und B3 zusätzlich durch die Grundwasserschutzzone S2). Innerhalb der Grundwasserschutzzone S1 und S2 herrscht ein grundsätzliches Bau- und Grabungsverbot, so dass dies hinsichtlich eine Alltagsroute Velo zum Konflikt führen wird bzw. ein Neubau eines Weges ist innerhalb dieser Grundwasserschutzzone S1 und S2 nicht bewilligungsfähig. Die Schutzzone Aaretal 1 (GSZ Nr. 563) wird aber in den nächsten Jahren überarbeitet, sobald das Ersatzpumpwerk in der Neuzälgau bei Kiesen in Betrieb gegangen ist. Bis es so weit ist, gelten die bestehenden Zonenvorschriften der rechtsgültigen Grundwasserschutzzone Aaretal 1. Die Schutzzone Lerchenfeld (GSZ Nr. 636) wird in den nächsten Jahren auch aktualisiert, es ändert sich aber nicht viel an der jetzigen Ausdehnung. Auch die Schutzzone S3 Oberi Au (GSZ Nr. 963) der Wasserversorgung WVRB und die Schutzzone S3 Amerikaegge (GSZ 1025) der Energie Thun AG werden randlich tangiert. Diese Schutzzonen sind aktuell und werden in ihrem derzeitigen Zustand nicht ändern. Daher sollte hier darauf geachtet werden, dass die Linienführung nicht durch die S1 oder S2 gehen, sondern maximal die S3 betrifft (wie aktuell zumindest randlich bei Oberi Au und Amerikaegge vorgesehen). Ideal wäre eine Linienführung ausserhalb der gesamten Grundwasserschutzzone. Bauliche Vorhaben benötigen innerhalb einer Grundwasserschutzzone S3 in jedem Fall eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung durch das Amt für Wasser und Abfall. Es ist je nach Ausbaustandard der Veloroute innerhalb einer Grundwasserschutzzone S3 mit entsprechenden Auflagen hinsichtlich Entwässerung und Fundation zu rechnen. Betreffend Entwässerung ist dabei insbesondere zu beachten, dass innerhalb der Grundwasserschutzzone S3 lediglich nicht verschmutztes Regenabwasser oberflächlich über eine biologisch aktive Bodenschicht (begrünte Humusschicht) versickert werden darf; unterirdische Versickerungsanlagen sind nicht zulässig. Zudem muss die Zustimmung der jeweils zuständigen Wasserversorgung eingeholt werden. Es ist daher immer eine Routenführung ausserhalb einer Grundwasserschutzzone zu empfehlen.</p>		x			<p>z.K. - Eine Linienführung komplett ausserhalb der Grundwasserschutzzone, welche nicht in andere Schutzzone eingreifen würde und den Zielsetzungen einer Velohauptroute entspricht wurde in diesem Bereich nicht identifiziert. Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.</p>

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall (AWA) Fachbereich Grundwasser und Altlasten/ planerischer Grundwasserschutz	Alle Varianten verlaufen durch die Grundwasserschutzzone S2 der Fassungen Aaretal 1 (GSZ Nr. 563) der Wasserversorgung WVRB und durch die Grundwasserschutzzone Lerchenfeld (GSZ Nr. 636) der Energie Thun AG. Innerhalb der S1 und der S2 herrscht ein grundsätzliches Bau- und Grabungsverbot, so dass dies hinsichtlich eine Alltagsroute Velo mit Asphaltbelag und allfälligem Winterdienst (Salzen) zum Konflikt führen wird. Die Schutzzone Aaretal 1 wird aber in den nächsten Jahren überarbeitet sobald das Ersatzpumpwerk in der Neuzälgau bei Kiesen in Betrieb gegangen ist. Bis es so weit ist, gelten die bestehenden Zonenvorschriften der rechtsgültigen Grundwasserschutzzone Aaretal 1. Die Schutzzone Lerchenfeld wird in den nächsten Jahren auch aktualisiert, es ändert sich aber nicht viel an der jetzigen Ausdehnung. Auch die Schutzzone Oberi Au (GSZ Nr. 963) des WVRB und die Schutzzone Amerikaegge GSZ 1025 der Energie Thun AG werden randlich tangiert. Diese Schutzzone sind aktuell und werden in ihrem derzeitigen Zustand nicht ändern. Daher sollte hier darauf geachtet werden, dass die Linienführung nicht durch die S1 oder S2 gehen, sondern maximal die S3 betrifft (wie aktuell zumindest randlich bei Oberi Au und Amerikaegge vorgesehen). Ideal wäre eine Linienführung ausserhalb der gesamten Grundwasserschutzzone. Bauliche Vorhaben benötigen innerhalb einer Grundwasserschutzzone in jedem Fall eine gewässerrechtlich Bewilligung. Es ist je nach Ausbaustandard der Veloroute mit entsprechenden Auflagen hinsichtlich Entwässerung und Fundation zu rechnen. Zudem muss die Zustimmung der jeweiligen Wasserversorgung eingeholt werden. Es ist daher immer eine Routenführung ausserhalb einer Grundwasserschutzzone zu empfehlen.		x			z.K. - Eine Linienführung komplett ausserhalb der Grundwasserschutzzone, welche nicht in andere Schutzzone eingreifen würde und den Zielsetzungen einer Velohauptroute entspricht wurde in diesem Bereich nicht identifiziert. Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
Kanton Bern, Tiefbauamt Kanton Bern, Oberingenieurkreis I		Uet-2 Zelgstrasse, TUS Das im Massnahmenblatt erwähnte Strasseninspektorat heisst "Strasseninspektorat Oberland Nord".		x		Die entsprechende Korrektur wurde im Massnahmenblatt vorgenommen
Touring Club Schweiz Sektion Bern		<p>Kie-1: Es besteht kein Bedarf nach einer Velovorrangroute. Die Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf der Bahnhofstrasse und ein Vortritt des Veloverkehrs aus der Ring- und de Professoreistrasse werden abgelehnt.</p> <p>Kie-4: Diese Massnahme ist in Anbetracht der eher geringen Frequenzen des Schwerverkehrs und der Kosten unverhältnismässig.</p> <p>Kie-5: Ein Belagseinbau auf diesem Abschnitt ist unnötig und unverhältnismässig.</p> <p>Utt-2 bis Utt-4: Die bestehende Verbindung durch Uttigen ist ausreichend. Die drei neuen Massnahmen sind unnötig und unverhältnismässig.</p> <p>Uet-2 und Uet-3: Die Massnahmen werden als unnötig und unverhältnismässig abgelehnt.</p> <p>Uet-4: Die Reduktion der bestehenden Geschwindigkeit von 40 km/h und die Umgestaltung zur Velostrasse mit Vortritt Veloverkehr werden als unnötig abgelehnt.</p> <p>Thu-1: Die Umgestaltung mit Vortritt für den Veloverkehr aus der Uttigen- bzw. Scheibenstrasse ist weder erforderlich noch</p>	x			<p>Die Studie stützt sich auf die kantonal geltenden und festgelegten Standards für Anlagen des Veloverkehrs. Das Ziel ist eine Steigerung der Attraktivität des Veloverkehrs für die in Kapitel 1.3 festgelegte Zielgruppe. Ohne Anordnung von Massnahmen wird dieses Ziel nicht erreicht.</p> <p>Thu-2: Erschliessung Parking City Nord wird auch in Zukunft nicht über Kyburgstrasse erschlossen.</p>

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
		<p>sachgerecht. Selbst der Veloverkehr auf der Schwäbisstrasse wird höher sein als derjenige auf der Uttigen- bzw. Scheibenstrasse!</p> <p>Thu-2: Ein Mehrzweckstreifen für den linksabbiegenden Veloverkehr ist i. O., die Möglichkeit für einen indirekten Linksabbieger und erst recht eine vortrittsberechtigten Führung des Veloverkehrs werden abgelehnt. Dabei ist insbesondere auch zu beachten, dass das Parking City Nord in naher Zukunft möglicherweise neu über die Kyburgstrasse erschlossen werden könnte.</p>				
Pro Velo Kanton Bern Mitarbeitende Organisationen: Pro Velo Ortsgruppe Münsingen und Pro Velo Region Thun	<p>Massnahme Kie-4 (Bypass Kreisel Kieswerk) Es ist unklar, warum in der Rohrmatt (zwischen Golfplatz Kiesen und Uttigen Brücke) nicht die bestehende Route (rot) ausgebaut wird und statt dessen der Umweg via Kie-4 gemacht werden soll. In den ursprünglichen Variantenstudien war lange immer die bestehende Route im Fokus. Diese ist zudem direkter. Ein Ausbau des Kreisels (Kie-4) würde zudem entfallen. Ebenso wäre die Veloführung abseits der werktags durch Lastwagen stark befahrenen Strasse.</p> <p>- Massnahme Utt-1 (Uttigenbrücke) Dieser Punkt ist ein Hauptnadelöhr auf der Strecke. Eine rasche Umsetzung dieser Massnahme ist sehr begrüssenswert.</p>		x			<p>-Kie 4: Aus folgenden Gründen wurde die bisherige Linienführung der Route nicht weiterverfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - schwierige Situation bei Unterführungen (schlechte Sicht, gefährliche Abbiegesituationen) - Konflikt mit Wildtierunterführung - Abschnitt ohne Belag der wahrscheinlich aufgrund der verschiedenen Schutzzonen nicht asphaltiert werden kann. <p>Die neue Führung ist tatsächlich mit einem Umweg verbunden (rund 180m resp. +30%) - der Fahrfluss wird jedoch verbessert.</p> <p>- Utt 1: z.K.</p>
VCS Sektion Bern		<p>Die Massnahme Utt-1 an der Uttigenbrücke ist zentral, die heutige Situation wird der Bedeutung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr in keiner Weise gerecht. Ein verbesserter Zugang zum westlichen Steg ist aber nur als kurzfristige Übergangsmassnahme eine Option; eine neue, breite Verbindung (im Sinne der Massnahme L-04) muss in den nächsten Jahren realisiert werden. Der Neubau der Uttigenbrücke wurde 2015 im "Baublatt" angekündigt, seither ist es um das Projekt offenbar ruhig geworden. Kann der Kanton / die Region bei der SBB Druck erzeugen für eine rasche Umsetzung? Falls der Neubau von der SBB aufgeschoben wird, wäre bis spätestens 2030 ein Provisorium von mindestens 2,5 Meter Breite zu erstellen, entweder im Rahmen einer Renovierung der Bahnbrücke (die bei einer Aufschubung des Neubaus wohl nötig würde) oder als eigenständiges Projekt. Uns ist bewusst, dass eine solche Massnahme innerhalb eines BLN-Gebiets einen beträchtlichen Aufwand bedeuten würde; doch die Bedeutung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr ist immens, genau wie der Handlungsbedarf.</p>	x			<p>Situation ist klar ungenügend, eine Lösung wird angestrebt.</p> <p>Die Massnahmen entlang der Bahn sind aufgrund Interessenslinie und er überlagernden Linienführung SBB zwingend mit der Bahn zu koordinieren. Eine vorzeitige Realisierung scheint Stand aktuell nicht realistisch. Die Koordination und dazugehörigen Gespräche für diese Massnahmen sollten jedoch auf jeden Fall zeitnah gestartet werden, damit mittel bis langfristige Verbesserung der Linienführung möglich werden.</p>
GRÜNE Münsingen	<p>Kie-04 ist neu ein Umweg. Die bestehende Route ist deutlich direkter.</p> <p>Utt-01 Die Verbesserung hier muss rasch umgesetzt werden. Sowohl die Zufahrten als auch die Brücke sind nicht tauglich.</p>		x			<p>-Kie 4: Aus folgenden Gründen wurde die bisherige Linienführung der Route nicht weiterverfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - schwierige Situation bei Unterführungen (schlechte Sicht, gefährliche Abbiegesituationen) - Konflikt mit Wildtierunterführung - Abschnitt ohne Belag der wahrscheinlich aufgrund der verschiedenen Schutzzonen nicht asphaltiert werden kann. <p>Die neue Führung ist tatsächlich mit einem Umweg verbunden (rund 180m resp. +30%) - der Fahrfluss wird jedoch verbessert.</p> <p>- Utt 1: z.K.</p>

4.4.4 Haben Sie Anmerkungen zum Abschnitt Kiesen–Heimberg–Thun?

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Ausführungen Anderes	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Münsingen	<p>L-02: Warum ist keine Linienführung ab Kiesen über den Wallenriedweg zum Kreisel Rotachen angedacht? Dies wäre Richtung Heimberg eine viel direktere Linienführung und bereits im „kurz/mittelfristigen“ Zeithorizont wünschenswert. Die Trennung der beiden Routen Richtung Thun könnte dabei in Kiesen stattfinden.</p> <p>Die Massnahme L-02 ist dringend notwendig und die Planung dafür sollte rasch starten. Es wird beantragt, dass diese Massnahme im „kurz/mittelfristigen“ Zeithorizont umgesetzt wird.</p>	<p>Opp 1: Diese aufgezeigte Sofortmassnahme sollte rasch möglichst umgesetzt werden.</p> <p>Opp 2: Diese aufgezeigte Sofortmassnahme sollte rasch möglichst umgesetzt werden.</p> <p>Utt 1: Diese aufgezeigte Sofortmassnahme sollte rasch möglichst umgesetzt werden.</p>	<p>-L-03: Die Massnahme L-03 ist dringend notwendig und die Planung dafür sollte rasch starten. Es wird beantragt, dass diese Massnahme im „kurz/mittelfristigen“ Zeithorizont umgesetzt wird.</p>	x			<p>-L-02: Die Anbindung der Massnahme L-02 ist im Rahmen der Projektierung im Detail zu klären. Der Wallenriedweg bleibt eine mögliche Option. Aufgrund Bedenken der Gemeinde Kiesen zu dieser Führungsvariante wurde diese nicht als Bestvariante dargestellt.</p> <p>- Opp1 / Opp2 und Utt1: z.K.</p> <p>- L-03: steht in direktem Zusammenhang mit der Massnahme L-04 und ist relativ kostenintensiv. Eine Umsetzung unabhängig einer nächsten Strassensanierung resp. der Massnahme L-04 scheint nicht verhältnismässig.</p>
Thun			<p>Die Vortrittsregelungen auf dem Radweg Heimberg-Thun sind konsequent zu Gunsten der Velohauptroute auszurichten. Die kleinen querenden Bahnübergänge nördlich Bahnhof Steffisburg sind gemäss Agglomerationsprogramm mittelfristig zu schliessen. Der Velovortritt ist auch auf der Bahnhofstrasse (beim Bahnhof Steffisburg) zu prüfen.</p>				<p>Hei-2: Die Projektierung betr. Umfahrungsstrasse und Schliessung Bahnübergänge 2014 ist erfolgt, der Umsetzungszeitpunkt noch unklar.</p> <p>Bahnhof Steffisburg: Massnahme nicht im Rahmen dieser Studie, wo möglich stützt der ERT die Haltung der Vortrittsberechtigung für den Veloverkehr.</p> <p>Verbesserungen im Vortritt am Bhf Steffisburg sind vorgesehen – eine komplett vortrittsberechtigte Führung ist jedoch aufgrund des Bahnhofs zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich</p>
Kanton Bern, Amt für Wald und Naturgefahren, Abteilung Walderhaltung Region Voralpen	<p>Bei Variante C1 ist der ca. 700m lange Abschnitt entlang Rotache aus waldbrechtlicher Sicht nicht bewilligungsfähig. Der Ausbau der Naturstrasse zum Veloweg wäre ein zu massiver Eingriff und die Linienführung kann auch über die nahegelegene Asphaltstrasse umgelenkt werden. Damit unterstützen wir die Empfehlung, die Variante nicht weiterzuvorführen. Hingegen wird die Variante C2, welche als Favorit vorliegt, auch von uns begrüsst. Als Ergänzung auf dem Plan wäre wichtig, die Verbindung über die Uttigerbrücke unter «Anschlussstrecke geplant» aufzuführen. Jedoch sollte der Pfeil Richtung Osten zum Kreisel ausgerichtet sein. Aufgrund des hohen Konfliktpotenzials bei der Wildtierunterführung sollte eine baldige Aufhebung der aktuellen Hauptverbindung angestrebt werden.</p>	<p>Opp-2 Bernstrasse: Dort, wo sich die Verbreiterung in Waldnähe befinden, sollte darauf geachtet werden, ausschliesslich Richtung Landwirtschaftsland Boden für den Neubau zu beanspruchen. Eine Ausnahmegewilligung für Bauten in Waldnähe kann in Aussicht gestellt werden.</p>		X			z.K.

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Ausführungen Anderes	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall (AWA) Fachbereich Grundwasser und Altlasten/ planerischer Grundwasserschutz	Alle Varianten verlaufen randlich der Grundwasserschutzzone S3 der Fassungen Burgerguet (GSZ Nr. 637) der Wasserversorgung NetZulg . Dies sollte grundsätzlich kein Problem darstellen. Bauliche Vorhaben benötigen innerhalb einer Grundwasserschutzzone in jedem Fall eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung. Es ist je nach Ausbaustandard der Veloroute mit entsprechenden Auflagen hinsichtlich Entwässerung und Foundation zu rechnen. Zudem muss die Zustimmung der Wasserversorgung Wichtrach eingeholt werden. Es ist daher immer eine Routenführung ausserhalb einer Grundwasserschutzzone zu empfehlen.			X			z.K. – Eine Linienführung komplett ausserhalb der Grundwasserschutzzone, welche nicht in andere Schutzzonen eingreifen würde und den Zielsetzungen einer Velohauptroute entspricht wurde in diesem Bereich nicht identifiziert. Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall (AWA), Fachbereich Grundwasser und Altlasten/ baulicher Grundwasserschutz	Alle Varianten verlaufen randlich der Grundwasserschutzzone S3 der Fassungen Burgerguet (GSZ Nr. 637) der Wasserversorgung NetZulg. Bauliche Vorhaben benötigen innerhalb einer Grundwasserschutzzone in jedem Fall eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung durch das Amt für Wasser und Abfall. Es ist je nach Ausbaustandard der Veloroute mit entsprechenden Auflagen hinsichtlich Entwässerung und Foundation zu rechnen. Betreffend Entwässerung ist insbesondere zu beachten, dass innerhalb der Grundwasserschutzzone S3 lediglich nicht verschmutztes Regenabwasser oberflächlich über eine biologisch aktive Bodenschicht (begrünte Humusschicht) versickert werden darf. Unterirdische Versickerungsanlagen sind nicht zulässig. Zudem muss die Zustimmung der zuständigen Wasserversorgung (NetZulg) eingeholt werden. Es ist daher immer eine Routenführung ausserhalb einer Grundwasserschutzzone zu empfehlen.			X			z.K. – Eine Linienführung komplett ausserhalb der Grundwasserschutzzone, welche nicht in andere Schutzzonen eingreifen würde und den Zielsetzungen einer Velohauptroute entspricht wurde in diesem Bereich nicht identifiziert. Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
Kanton Bern, Tiefbauamt Kanton Bern, Oberingenieurkreis I		<p>Hei-2 Radweg Heimberg Steffisburg (Seite Heimberg) Die vorgesehene Velowegverbreiterung betrifft verschiedene Bachquerungen (Ängiraingraben, Grabehüsibach, Loueligrabe, Zulg). Bei der Detailplanung muss entsprechend frühzeitig ein Augenmerk auf die aktuellen Hochwassersicherheits-Anforderungen gelegt werden. Dies, auch wenn es bereits bestehende Übergänge, Durchlässe und Eindolungen gibt. Gegebenenfalls sind auch Abstimmungen zu laufenden Wasserbauprojekten vorzunehmen (vgl. Hochwasserschutzkonzept Heimberg).</p> <p>Ste-1 Radweg Heimberg Steffisburg (Seite Steffisburg) Der Veloweg, welcher auch hier verbreitert werden soll, quert den Mülibach. Der Mülibach ist ein Industriekanal und untersteht nicht dem Wasserbaugesetz. Die Rahmenbedingungen werden von der Einwohnergemeinde Steffisburg vorgegeben (Baurechtliche Grundordnung).</p>		X			z.K. – Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und allfällige Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Ausführungen Anderes	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Pro Velo Kanton Bern Mitarbeitende Organisationen: Pro Velo Ortsgruppe Münsingen und Pro Velo Region Thun	Die Massnahme "Kie-2 Wallenriedweg" aus der Vorversion ist in den kurzfristigen Massnahmen weiter zu verfolgen. Diese Route ist viel direkter. Zudem wird sie zusammen mit der geplanten Brücke über die Autobahn eine optimale Lösung bieten. Die Investitionen im Knoten Golfplatz entfallen, das Geld kann für den Wallenriedweg eingesetzt werden.			x			L-02: Die Anbindung der Massnahme L-02 ist im Rahmen der Projektierung im Detail zu klären. Der Wallenriedweg bleibt eine mögliche Option. Aufgrund Bedenken der Gemeinde Kiesen zu dieser Führungsvariante wurde diese nicht als Bestvariante dargestellt.
Touring Club Schweiz Sektion Bern		<p>Opp-1: Die Anordnung eines Fussgängerstreifens auf dem Autobahnzubringer lehnen wir als unnötig und unzweckmässig ab.</p> <p>Hei-1: Die Umgestaltung des Knotens zu einem vortrittsberechtigten Knoten für den Veloverkehr lehnen wir mit Nachdruck ab. Der Zufahrtsverkehr für das Winterhaldenquartier (Gewerbezone) muss klare Priorität vor dem frequenzmässig bescheidenen Veloverkehr entlang der Bernstrasse haben.</p> <p>Ste-2: Diese Massnahme wird mit Nachdruck abgelehnt. Die künftige Ausgestaltung des Cremo-Areals ist offen. Die neue Verknüpfung ist weder erforderlich, noch wären ihre Kosten zu rechtfertigen. Die Verknüpfung ist über die Schwäbisstrasse (Geschwindigkeitsregime: 30 km/h) sicher und rasch gewährleistet!</p>		x			<p>Die Studie stützt sich auf die kantonal geltenden und festgelegten Standards für Anlagen des Veloverkehrs. Das Ziel ist eine Steigerung der Attraktivität des Veloverkehrs für die in Kapitel 1.3 festgelegte Zielgruppe. Ohne Anordnung von Massnahmen wird dieses Ziel nicht erreicht.</p> <p>STI plant Anschluss Cremo-Areal über angrenzende Parzelle inklusive Velohaupttroutenführung durch Cremo-Areal. Planungsverzögerung durch Einspracheverhandlungen. Situation wird in der Studie zwischen Thun und Steffisburg als Anschluss der Aarequerung mitgenommen.</p>
VCS Sektion Bern	Die geplante Linienführung zwischen Kiesen und Rotachen weicht stark von der Luftlinie ab und ist aufgrund der Nähe zum Autobahnzubringer wenig attraktiv. Viele Velofahrende dürften daher den deutlich kürzeren Weg über Bern- und Bahnhofstrasse wählen. Wir regen deshalb an, den Pontisweg (Feldweg westlich der Bernstrasse) zu asphaltieren und die Route darüber zu führen. Dies würde auch der Velohauptverbindung auf der Kantonsstrasse (zumindest Richtung Thun) zugutekommen. In Kiesen könnte die Route beispielsweise via Wallenriedweg, Chaletweg, Ring- und Bahnhofstrasse an den nördlichen Teil der Verbindung angeschlossen werden.	Die bestehende Massnahme LV-Ü.1.7 CIS-Steg zwischen Heimberg und Uttigen ist eine AP-Massnahme, die prioritär umzusetzen ist.				x	<p>Der Wallenried- und Pontisweg bieten sich auf den ersten Blick gut an für eine Linienführung. Die Anbindung im Dorf ist aber schwierig aufgrund schlechter Sichtverhältnisse und den engen Platzverhältnissen. Eine solche Linienführung ist daher für die Gemeinde nicht vorstellbar.</p> <p>Um die empfohlene Linienführung für den geübteren Veloverkehr zu verbessern, wird eine alternative Führung über die Kantonsstrasse in die Empfehlung aufgenommen.</p>
BLS Netz AG		<p>Hei-2 Radweg Heimberg-Steffisburg (Seite Heimberg) Der Radweg steht in Konflikt mit einer zukünftigen Doppelspur mit Umsetzungszeitpunkt >2040. Die BLS führt dadurch eine Raumbefreiung für den Platzbedarf einer Doppelspurerweiterung aus. Gerade auch im Bereich der Haltestelle Lädli sind die Platzverhältnisse gering für eine Doppelspur mit zweiter Perronkante und einen Radweg.</p> <p>Ste-2 Verbindung durch Cremo-Areal Muss mit der Raumbefreiung BLS für eine Doppelspurerweiterung kompatibel sein</p>		x			<p>Hei-2: Radweg im Besitz des Kantons, Interessensabwägung zwischen BLS und Kanton nötig.</p> <p>STI plant Anschluss Cremo-Areal über angrenzende Parzelle inklusive Velohaupttroutenführung durch Cremo-Areal. Planungsverzögerung durch Einspracheverhandlungen. Situation wird in der Studie zwischen Thun und Steffisburg als Anschluss der Aarequerung mitgenommen.</p>

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Ausführungen Anderes	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
GRÜNE Münsingen	Die Massnahme "Kie-2 Wallenriedweg» aus der Vorversion ist in den kurzfristigen Massnahmen weiter zu verfolgen.					x	<p>Der Wallenried- und Pontisweg bieten sich auf den ersten Blick gut an für eine Linienführung. Die Anbindung im Dorf ist aber schwierig aufgrund schlechter Sichtverhältnisse und den engen Platzverhältnissen. Eine solche Linienführung ist daher für die Gemeinde nicht vorstellbar.</p> <p>Um die empfohlene Linienführung für den geübteren Veloverkehr zu verbessern, wird eine alternative Führung über die Kantonsstrasse in die Empfehlung aufgenommen.</p>

4.4.5 Haben Sie Anmerkungen zum Anschluss Thun?

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Ausführungen Anderes	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Thun	<p>(Die nachfolgend angeführten Nummern beziehen sich auf den Planeintrag auf Seite 4 – rote Linien)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzung des Grabens (Berntor-Schwäbisgasse) als weitere Linienführung (1) - Ergänzung einer alternativen Aarequerung Süd (Bahnhof-Panoramastrasse-Thunerhof) zur Freienhofgasse – neue Idee im ESP Bahnhof Thun (2) - Linienführung und Anschlusspunkt der Langsamverkehrsverbindung Bahnhof-Schwäbis sind noch offen. Eine weitere alternative Lösung besteht ab Mittelstrasse zur Scheibenstrasse (3) - Die Altstadtverbindung (Marktgasse-Hauptgasse) kann als Ergänzungsrouten zusätzlich dargestellt werden (4) 	<p>Thu.1 Regiestrasse und Thu.2 Grabenstrasse – Die Massnahmen sind vertiefter zu prüfen, hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit und Verträglichkeit mit bestehenden Veloströmen und dem MIV-Netz</p> <p>Zusätzliche Massnahme – Da die Burgstrasse als Kantonsstrasse nicht Teil des BGK Innenstadt ist, und für die Weiterführung einer Velohauptroute Handlungsbedarf besteht, müsste hier eine zusätzliche kantonale Massnahme aufgenommen werden.</p>	<p>Die Verbindlichkeit der Studie hat sich auf die regionale Routenführung zu beschränken. Aus dem Plan sollte klar ersichtlich sein, wo der Übergang vom verbindlicheren Teil zu den Weiterführungen stattfindet – in Thun sind dies die Enden der Haupttrouten B und C. Auf den Weiterführungen soll den Gemeinden ein hoher kommunaler Planungsspielraum belassen werden.</p> <p>Die grün-gestrichelten Linien in Abb. 10 Seite 27 sind in der Legende zu erläutern und bezüglich der Lage zu überprüfen (Übereinstimmung mit Plan Anschluss Thun?)</p>		x		<p>Die Darstellung wird angepasst und die Linienführung in Thun als Bestvariante aus der Studie dargestellt, ist aber nicht behördenverbindlich.</p> <p>Thu-1: z.K. muss im Rahmen der Umsetzung genauer geprüft werden.</p> <p>Zusätzliche Massnahme auf Burgstrasse: liegt nach Anpassung der Darstellung ausserhalb des Perimeters der Studie, zudem wurde mit dem Kanton keine Lösung gefunden, um genügend Platz zu schaffen, deshalb wurde von dieser Verbindung im Rahmen dieser Studie abgesehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> -grün gestrichelte Linien werden aus dem Plan genommen. - Die Anschlüsse haben empfehlenden Charakter. Anpassungen sind möglich im Rahmen der kommunalen Planungen. Bei Anpassungen soll darauf geachtet werden, die angestrebten Standards weiterhin zu gewährleisten.

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Ausführungen Anderes	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
<p>Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall (AWA) Fachbereich Grundwasser und Altlasten/ baulicher Grundwasserschutz</p>	<p>Variante C verläuft randlich der Grundwasserschutzzone S3 der Fassungen Burgguet (GSZ Nr. 637) der Wasserversorgung NetZulg. Bauliche Vorhaben benötigen innerhalb einer Grundwasserschutzzone in jedem Fall eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung durch das Amt für Wasser und Abfall. Es ist je nach Ausbaustandard der Veloroute mit entsprechenden Auflagen hinsichtlich Entwässerung und Foundation zu rechnen. Betreffend Entwässerung ist insbesondere zu beachten, dass innerhalb der Grundwasserschutzzone S3 lediglich nicht verschmutztes Regenabwasser oberflächlich über eine biologisch aktive Bodenschicht (begrünte Humusschicht) versickert werden darf. Unterirdische Versickerungsanlagen sind nicht zulässig. Zudem muss die Zustimmung der zuständigen Wasserversorgung (NetZulg) eingeholt werden. Es ist daher immer eine Routenführung ausserhalb einer Grundwasserschutzzone zu empfehlen. Variante B verläuft durch die Grundwasserschutzzone Lerchenfeld (GSZ Nr. 636) der Energie Thun AG. Innerhalb der Grundwasserschutzzone S1 und S2 herrscht ein grundsätzliches Bau- und Grabungsverbot, so dass dies hinsichtlich eine Alltagsroute Velo zum Konflikt führen wird bzw. ein Neubau eines Weges ist innerhalb dieser Grundwasserschutzzone S1 und S2 nicht bewilligungsfähig. Die Schutzzone Lerchenfeld (GSZ Nr. 636) wird in den nächsten Jahren aktualisiert, es ändert sich aber nicht viel an der jetzigen Ausdehnung. Auch die Schutzzone S3 Oberi Au (GSZ Nr. 963) der Wasserversorgung WVRB und die Schutzzone S3 Amerikaegge (GSZ 1025) der Energie Thun AG werden randlich tangiert. Diese Schutzzone sind aktuell und werden in ihrem derzeitigen Zustand nicht ändern. Daher sollte hier darauf geachtet werden, dass die Linienführung nicht durch die Grundwasserschutzzone S1 und S2 verläuft. Bauliche Vorhaben benötigen innerhalb einer Grundwasserschutzzone S3 in jedem Fall eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung durch das Amt für Wasser und Abfall. Es ist je nach Ausbaustandard der Veloroute innerhalb einer Grundwasserschutzzone S3 mit entsprechenden Auflagen hinsichtlich Entwässerung und Foundation zu rechnen. Betreffend Entwässerung ist dabei insbesondere zu beachten, dass innerhalb der Grundwasserschutzzone S3 lediglich nicht verschmutztes Regenabwasser oberflächlich über eine biologisch aktive Bodenschicht (begrünte Humusschicht) versickert werden darf; unterirdische Versickerungsanlagen sind nicht zulässig. Zudem muss die Zustimmung der jeweils zuständigen Wasserversorgung eingeholt werden. Es ist daher immer eine Routenführung ausserhalb einer Grundwasserschutzzone zu empfehlen.</p>			x			<p>z.K. – Eine Linienführung komplett ausserhalb der Grundwasserschutzzone, welche nicht in andere Schutzzone eingreifen würde und den Zielsetzungen einer Velohauptroute entspricht wurde in diesem Bereich nicht identifiziert. Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.</p>

Eingabe von	Ausführungen Linienführung	Ausführungen Massnahmen	Ausführungen Anderes	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall (AWA) Fachbereich Grundwasser und Altlasten/ planerischer Grundwasserschutz	Variant C verläuft randlich der Grundwasserschutzzone S3 der Fassungen Burgerguet (GSZ Nr. 637) der Wasserversorgung NetZulg . Dies sollte grundsätzlich kein Problem darstellen. Bauliche Vorhaben benötigen innerhalb einer Grundwasserschutzzone in jedem Fall eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung. Es ist je nach Ausbaustandard der Veloroute mit entsprechenden Auflagen hinsichtlich Entwässerung und Foundation zu rechnen. Zudem muss die Zustimmung der Wasserversorgung Wichtrach eingeholt werden. Es ist daher immer eine Routenführung ausserhalb einer Grundwasserschutzzone zu empfehlen.			x			z.K. – Eine Linienführung komplett ausserhalb der Grundwasserschutzzone, welche nicht in andere Schutzzonen eingreifen würde und den Zielsetzungen einer Velohauptroute entspricht wurde in diesem Bereich nicht identifiziert. Aufgrund der Flughöhe der vorliegenden Planung erfolgen abschliessende Entscheidungen (Ausgestaltung) und Interessensabwägungen im Rahmen der konkreten Projekterarbeitung.
VCS Sektion Bern		Die bestehende Massnahme LV-N-1-b Bahnhof-Selve-Schwäbis (inkl. Aarequerung) aus dem AP1 ist noch immer nicht umgesetzt. Die Stadt hält allen politischen Druckversuchen stand und erledigt ihre Velomassnahmen nur schleppend. Es braucht mehr kantonalen/regionalen Druck auf die Stadt Thun. Denn der Mikrozensus ist ernüchternd.		x			Eine Studie wurde durch Thun und Steffisburg aufgegleist.