

Mitwirkungsbeiträge zum Sachplan Veloverkehr, Pro Velo Kanton Bern

Seite/Stelle	Antrag bzw. Bemerkung	Erläuterung
	<p>Wirkliche Velobahnen konkret in die Planung (Korridor in Karte, Objekte) aufnehmen und einen Velobahnenstandard (behördenverbindlicher Text) definieren. Wenn sowieso etwas an Strassen in einer Wunschlinie gebaut wird, dann muss entweder eine Velobahn mitgebaut werden, oder die betreffende Strasse als Velobahn mitgestaltet sein.</p>	<p>Für eine sinnvolle und fachlich gut gemachte Velobahnenplanung wird auf die bereits vorhandenen Unterlagen der Regionalkonferenz Bern-Mittelland verwiesen. Zur Illustration legen wir eine (möglicherweise nicht mehr aktuelle) Karte der Regionalkonferenz (Kontakt: marco.rupp@ecoptima.ch) bei. Weitere Informationen: www.velobahnen.ch</p>
S. 8	<p>Remarque concernant la phrase: « Dans le Jura bernois en revanche, le vélo est très peu utilisé – un constat à relativiser néanmoins car là aussi, une tendance à la hausse se dessine. »</p>	<p>Effectivement, nous remarquons que le vélo est d'avantage utilisé dans le cadre des loisirs plutôt que pour se rendre au travail. Nous estimons que ce manque d'attrait est principalement dû au déficit d'infrastructures destinées au deux-roues et au sentiment d'insécurité qui en découle. En effet, un certain nombre de routes cantonales sont très peu attrayantes en raison du manque de place réservée aux cycles et à la vitesse du trafic motorisé (Gorges Taubenloch, Tavannes-Tramelan, Gorges de Moutier, etc.).</p>
S. 11, 1.4, dritter Punkt	<p>Änderungsantrag, neu: «Den Forderungen nach schnellen Veloverbindungen, die weitgehend wartezeitenfrei (d.h. bei Querungen möglichst vortrittsberechtigt) geführt sind (Velobahnen).»</p>	<p>Hier gilt es, ein mögliches Missverständnis des Velobahnen-Konzepts klarzustellen. Velobahnen müssen nicht ästhetisch attraktiv sein wie die touristischen Routen. Sie können am hässlichsten Ort durchführen, solange sie direkt und unterbruchsfrei (= schnell fürs Velo) sind. Es ist richtig, dass sie v.a. auf Ausfallachsen aus den Zentren durchaus mit den touristischen Routen zusammenfallen können: Hier geht es auch für Touristen darum, das Zentrum möglichst schnell, direkt und sicher zu verlassen. Es ist jedoch wichtig, die unterschiedlichen Zielsetzungen klar zu sehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Velobahnen: im Alltag schnell vorwärtskommen, Hauptfokus liegt auf Agglopendler inkl. Schüler • Velorouten: schön und gemütlich unterwegs sein, die Landschaft geniessen, Hauptfokus liegt auf Freizeit-Velotouren

<p>S. 11-12, 1.4, vierter Punkt; und S. 18, 3.1, (Leitsätze)</p>	<p>Strategie und Leitsätze sind mit Blick auf die Umsetzung ausgewogener abzufassen und so zu verfeinern und zu differenzieren, dass dadurch der Partnerschaftsgedanke und nicht das Verlagern von Federführung und Finanzverantwortung hin zu Gemeinden in den Vordergrund gestellt wird.</p> <p>Anhänge "Objektliste Netzlücken (Alltagsverkehr)" und "Objektliste Routenoptimierungen (Freizeitverkehr)" aufgrund der angepassten Strategie und entsprechend ergänzter Leitsätze hinsichtlich Zuweisen der Federführung überprüfen.</p>	<p>Das Abschieben eines möglichst grossen Anteils an Federführung und Finanzlast hin zu den Gemeinden, wie das der vorliegende Plan erkennen lässt, ist nicht zielführend und läuft auf Einfrieren der Entwicklung hinaus.</p> <p>In den Kapiteln Strategie und Leitsätze wird zu stark auf Verlagern der Verantwortung weg vom Kanton hin zu den Gemeinden Gewicht gelegt. Dementsprechend unterstellt der Plan eine grosse Zahl von Massnahmen und Objekten der Federführung von Gemeinden, die gar nicht in der Lage sind, die betreffenden Vorhaben umzusetzen, oder die daraus, der Begleitumstände wegen (z.B. periphere Lage), keinen Nutzen ziehen können.</p> <p>Die Verlagerungsstrategie weg von belasteten Strassen ist zu stark darauf ausgerichtet Verantwortung auf Gemeinden abzuschieben: Wege abseits stark belasteter Strassen können die ihnen zugedachte Wirkung als Veloverbindung nur erfüllen, wenn die jeweils zu entlastende Kantonsstrasse die Funktionen Zubringer und Feinverteiler beibehält.</p> <p>Gemeinden sollen nicht dazu verpflichtet werden kantonale Aufgaben erfüllen zu müssen, oder in Objekte zu investieren, aus denen sie keinen Nutzen ziehen können.</p>
<p>S. 12, 1.4 letzter Absatz (siehe auch zu S. 19, 3.2.2)</p>	<p>Änderungsantrag, neu: «Die Vortrittsregelung entlang wichtiger Velorouten ist bei jedem Knoten zu prüfen. Kreuzen wichtige Velorouten Erschliessungs- und Sammelstrassen, ist der Veloroute Vorfahrt einzuräumen, wenn nicht wichtige Gründe dagegen sprechen.»</p>	<p>Wenn eine wichtige Veloroute eine untergeordnete Erschliessungs- oder Sammelstrasse kreuzt, ist die Priorisierung der Veloroute selbstverständlich (oder sollte es sein, wenn der Kanton wirklich den Veloanteil erhöhen will!). Die Aussage sollte zudem nicht mit «wo sinnvoll» zur Unkenntlichkeit abgeschwächt werden. «Wenn nicht wichtige Gründe dagegen sprechen» ist angemessen, weil damit zum Ausdruck gebracht wird, dass der Vortritt für die wichtige Veloroute der Normalfall ist und dass Abweichungen eine gute Begründung brauchen.</p>
<p>S. 12, 1.4 Drittlezter Absatz</p>	<p>Änderungsantrag, neu: „Diesen Herausforderungen trägt der vorliegende Sachplan Rechnung. Er legt Velorouten mit kantonaler Netzfunktion auf die Strassen, die die direktesten und schnellsten Verbindungen garantieren. Die Infrastruktur wird so gebaut, dass sie subjektiven und objektiven Sicherheitsbedürfnissen in grösstmöglichem Masse Rechnung trägt. Wenn weniger</p>	<p>Kantonsstrassen sind normalerweise die direktesten und schnellsten Verbindungen. Für Veloalltagsrouten sind das zentrale Kriterien. So soll das im „Leitbild Velo“ festgehaltene Ziel nicht revidiert werden: Velorouten mit kantonaler Netzfunktion sollen nur über weniger befahrene Gemeinde- und Privatstrassen gelegt werden, wenn sich diese besser eignen und diese zentralen Kriterien nicht tangiert werden.</p>

	befahrende Gemeinde- und Privatstrassen eine gleichermassen direkte und schnelle Verbindung ermöglichen wie ein Ausbau der Kantonsstrasse können Velorouten abseits der Kantonsstrassen gelegt werden.“	
S. 13, 1.5, Tabelle 1	Massnahmenbedarf: Es ist nicht klar, was der in Klammer gesetzte Begriff «(qualitative) Netzlücken» bedeutet.	Es wäre falsch, Handlungsbedarf nur für qualitative Netzlücken, nicht aber für physische Netzlücken und für Korridore auszuweisen.
S. 13, 1.5	In den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) oder den Agglomerationsprogrammen aufgeführte Massnahmen müssen bei der Projektierung aufgenommen werden.	In den erwähnten Dokumenten wird auch auf Massnahmen aus dem Richtplan 2004 verwiesen. Durch den Wegfall des Massnahmenkatalogs und den Ersatz des Richtplans durch den Sachplan fehlen dann diese Referenzen. Die vorgesehenen Massnahmen sollten jedoch nicht vergessen werden. Deshalb schlagen wir vor, dies im Sachplan zu erwähnen.
S. 15, 2.3, vierter Punkt	Bike-and-ride-Anlagen in die Planung aufnehmen.	Sie sind essenzieller Teil der Velonetzplanung. Will man ernsthaft den kombinierten Verkehr mit Velo und öffentlichem Verkehr fördern, so müssen die Abstellanlagen einbezogen werden.
S 15, 2.4	Das „Leitbild Velo“ soll umfassend in den Sachplan integriert werden. Es bietet sich an, Punkt 1.4, der bisher eigentlich aus der Strategie besteht, aufzugliedern in einen Punkt „Ziele“ und einen Punkt „Strategie“.	Die Inhalte des Leitbilds sind zu einem sehr grossen Anteil weiterhin aktuell. Die enthaltenen Themen sind nicht umgesetzt worden. Das Leitbild geht weit über das Thema Infrastruktur hinaus. Es macht gleichzeitig keinen Sinn, zweispurig zu fahren. Das Leitbild soll deswegen umfassend im Sachplan integriert werden und folgende Ziele aus dem Leitbild unter Punkt 1.4 aktualisiert, geordnet und explizit aufgeführt werden: <ul style="list-style-type: none"> - Velopotenzial ausschöpfen - Mehr Velofahrten - Partnerschaftliche Weiterentwicklung - Verkehrssicherheit erhöhen - Weniger Velounfälle - Engagement in der Verkehrssinnbildung - Veloförderung als vernetzte Aufgabe - Velo-Image pflegen - Vorbildfunktion wahrnehmen - Abstellplätze bereitstellen - Bedarfsgerechter Velotransport - Velos in Stadt und Land

		<ul style="list-style-type: none"> - Hohe Qualität - Optimaler Mitteleinsatz - Bedarfsweise Signalisation - Velokanton Bern - Attraktives Angebot - Durchgehende Signalisation
S. 17, 2.6.3 (vgl. auch S 16, 2.6.1)	Neuen dritten Absatz einfügen: "Zu geplanten Nachführungen wird ein Prüfungsbericht von Pro Velo Kanton eingeholt."	<p>Der Sachplan gibt Gelegenheit Wandern und Velowandern hinsichtlich der Änderungen auf ein und dieselbe Ebene zu stellen. Während den Berner Wanderwegen das Mandat übertragen ist, zu jeder vorgesehenen Änderung einen Prüfungsbericht abzugeben, trifft dies auf die mit Wegweisern beschilderten Velorouten noch nicht zu.</p> <p>Wir kennen keine plausiblen Erklärungen, die hinsichtlich der Sachplanänderung eine Ungleichbehandlung zwischen beschilderten Wanderwegen und beschilderten Velofreizeitrouten begründen oder rechtfertigen könnten. Analog den Wanderwegen sind auch im Fall von Velorouten jene Personen am besten mit den örtlichen Verhältnissen vertraut, welche im Auftrag des Kantons das Routenkontrolling durchführen.</p>
S. 16, 2.6.1	<p>1. Der Punkt «Das Entlassen von Vorhaben aus dem Sachplan, die nicht realisiert werden oder deren Sachplanrelevanz nicht mehr gegeben ist» ist in Abschnitt 2.6.2 zu verschieben.</p> <p>2. Zudem sollte hier nicht von «Vorhaben», sondern z.B. von «Routen» oder «Netzelementen» die Rede sein</p>	<p>1. «Vorhaben, die nicht realisiert werden» aus dem Sachplan zu «entlassen», ist keine blosse Nachführung, sondern eine entscheidende Änderung. Der Regierungsrat gibt mit dem Sachplan der Verwaltung vor, wo Velorouten zu erstellen sind. Es geht nicht an, dass die Verwaltung in eigener Kompetenz und ohne öffentliche Anhörung Routen streicht. Die Nachführungsregelung im Entwurf ist nicht velofreundlich konzipiert: Das Aufnehmen neuer Routen soll nur im ordentlichen Verfahren möglich sein, das Entfernen von Routen hingegen wird als blosse «Nachführung» erleichtert. Das muss symmetrisch ausgestaltet werden.</p> <p>2. Der Sachplan will ja gerade keine konkreten Vorhaben definieren, sondern höchstens einen Massnahmenbedarf beschreiben.</p>
S. 17, 2.6.4	Änderungsantrag, neu: «Das Tiefbauamt erarbeitet periodisch, mindestens aber alle drei Jahre, einen Bericht über den Stand und die Entwicklung der Velo-routen mit kantonaler Netzfunktion (Monitoringbericht Veloverkehr) und macht diesen der	<p>Die Verwaltung sollte durchaus eine gewisse Flexibilität betreffend Periodizität haben, aber eine Mindestvorgabe ist sinnvoll, um allzu lange Wartezeiten zu verhindern.</p> <p>Die Veröffentlichung der Berichte ist wichtig, um Grundlage für das folgende Sachplanänderungsverfahren zu bieten.</p>

	Öffentlichkeit zugänglich. [...]»	
S. 17, 2.6.3	Alle acht regionalen Pro Velo-Verbänden im Kanton Bern und Pro Velo Kanton Bern sind in das Verzeichnis aufzunehmen.	Im Verzeichnis ist nur Pro Velo Bern aufgeführt. Es fehlen: Pro Velo Kanton Bern, Biel/Bienne - Seeland - Jura bernois (Region Trois-lac), Region Thun, Bördeli (Oberland-Ost), Emmental, Spiez (Frutigland, Simmental), Oberaargau und Gürbetal.
S 17 2.6.3	Es ist ein zusätzliches Verzeichnis in die Anhänge aufzunehmen, das jene Adressaten umfasst, die von einer Planänderung nicht nur Kenntnis erhalten sollen, sondern die vor dem Beschluss dazu anzuhören sind.	Neben Adressaten, die von Änderungen in geeigneter Weise Kenntnis erhalten, gibt es eine Anzahl Stellen, denen im Fall von Nachführungen auch vor dem Beschluss Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden sollte, soweit das Begehren in den Aufgabenbereich der von der jeweiligen Sache berührten Stelle fällt. Im Zusammenhang mit Gewässerunterhalt (Uferwege), mit dem Betrieb öffentlicher Verkehrsmittel (Bike-and-ride) oder mit Kartierungsaufgaben bestehen Synergien, die nur genutzt werden können, wenn den betreffenden Stellen Gelegenheit zur Einfluss- und Stellungnahme zugestanden wird.
S. 17, 2.7	1. Unter private Organisationen ist Pro Velo Kanton Bern aufzuführen. 2. Im verbindlichen (grau hinterlegten) Text am Schluss einen Satz ergänzen: Das Tiefbauamt zieht zu all diesen Fragen vorgängig die Fachstelle Langsamverkehr bei.	1. Partner der Qualitätssicherung mit Unterhaltskontrollen. 2. Das geht allzu leicht vergessen. Das Wissen und die Erfahrung der Fachstelle müssen unbedingt genutzt werden.
S. 18, 3.1	Siehe oben S. 11-12, 1.4, vierter Punkt	
S. 18, 3.1	Leitsätze 1. Abschnitt = verbindlich	Ganzen Abschnitt als verbindliche hervorheben, da Grundsatz.
S 18, 3.1	Leitsätze 2. Abschnitt = verbindlich	Die konkrete Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen (TBA, in Arbeit). Wie kann eine Ausgestaltung, die noch in Arbeit ist verbindlich sein? Zustimmung nur möglich, sofern Vorlage, da eine Beurteilung unmöglich.
S. 18, 3.2.1	Potenzialberechnung und Priorisierung: 1. Es ist nicht ersichtlich, ob die Schulwege bei der Berechnung der Wunschlinien und bei der Priorisierung der Routen entsprechend ihrer Bedeutung einbezogen wurden; es scheint nicht so.	1. Für eine nachhaltige Veloförderung gibt es kaum etwas Wichtigeres, als sichere und alltagstaugliche Schulwege: Auf ihnen wachsen die neuen Generationen in ihr künftiges Mobilitätsverhalten hinein. Der Regierungsrat argumentiert denn auch in seiner (äusserst enttäuschenden) Antwort auf die Interpellation SP-JUSO-PSA 223-2013 «Velo-Schnellstrassen als Lösung für die Zunahme des Pendlerverkehrs und zur Entlastung der Strassen?», der neue Sachplan Velo diene dazu, den Rückgang der Velonutzung bei den

	<p>2. Wir fragen uns, ob die Potenzialberechnung für die Einstufung der Wichtigkeit der Strecken der ländlichen Realität des Kantons entspricht.</p>	<p>Schülerinnen und Schülern umzukehren. Diesen Worten müssen nun entschiedenere Taten folgen, als sie aus dem Sachplan ersichtlich sind.</p> <p>2. Die verwendete Methode führt offenbar dazu, dass Strecken bloss dem Basisnetz zugewiesen werden, obwohl sie regional wichtig sind (z.B. Konolfingen-Zäziwil, eine Verbindung, die für viele Pendler wichtig ist, die an den Schnellzugbahnhof Konolfingen fahren</p>
S. 19, 3.2.2	<p>1. Erster Aufzählungspunkt: Änderungsantrag, neu: «Auf Hauptverbindungen ist der Referenzstandard längs sowie quer gemäss der Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen (TBA, 2011), grundsätzlich zu erfüllen.»</p> <p>2. Zweiter Aufzählungspunkt: Änderungsantrag, neu: «Auf dem Basisnetz ist der Referenzstandard [...] weitgehend zu erfüllen.»</p> <p>3. Zweitletzter Absatz: Änderungsantrag, neu: «Werden Velorouten abseits der Kantonsstrasse geführt, so geschieht dies, sofern nicht wichtige Gründe dagegen sprechen, vortrittsberechtigt; zusätzliche Höhenmeter sind zu vermeiden.»</p>	<p>1. und 2.: „Soll“ in Verbindung mit „grundsätzlich“ ist zu schwach. Auf den priorisierten Verbindungen muss der Referenzstandard eingehalten werden, auf dem Basisnetz reicht «weitgehend» als Aufweichung längstens.</p> <p>3. Zur Begründung siehe die Bemerkung zu S. 12, 1.4.</p>
S. 19, 3.2.3 Netzlücken	<p>1. Änderungsantrag, neu: «Netzlücken lösen ein Projekt mit dem Ziel ihrer Behebung für den Veloverkehr aus (vgl. auch Objektliste in Anhang 1.1).»</p>	<p>1. Damit der Sachplan seine Wirkung entfalten kann, braucht es verbindliche Vorgaben für die Behebung der Netzlücken.</p>
S. 19, 3.2.3 + S. 21, 4.1	<p>Der Kanton soll die Routenführung in den bezeichneten Korridoren festlegen, in Absprache mit den Regionen. Antrag: Verschieben dieser Kompetenz von den Regionen zum Kanton.</p>	<p>Es kann nicht sein, dass die Regionen dem Kanton diktieren, wo die Routen verlaufen sollen. Durch die Kompetenzzuteilung zum Kanton kann ein einheitlicher Mindeststandard der Velorouten im ganzen Kanton erreicht werden. Zudem betrifft es i.d.R. Velorouten von kantonaler Bedeutung, deren Führung neu definiert werden soll. Auch wenn eine Route zukünftig über eine Gemeindestrasse führt, bleibt es eine Route von kantonaler Bedeutung, weshalb der Kanton den Lead behalten soll.</p>

		Allenfalls könnte vorgesehen werden, dass die Regionen gewisse Planungsarbeiten zuhanden des Kantons machen müssen. Es ist aber sehr fraglich, ob das zu einer effektiveren und effizienteren Aufgabenerfüllung führen würde, da die Federführung für ein Planungsprojekt übergeben werden müsste (mindestens einmal, von der Region an den Kanton).
S 19f, 3.3	Eine geringfügige Änderung/Verlegung einer Velowanderroute sollte mit Einverständnis der Betroffenen (Grundbesitzer, Gemeinde u.a.) sowie der kantonalen Fachstelle Langsamverkehr ohne öffentliche Auflage möglich sein.	Der Aufwand für die Durchführung von Auflage- und Publikationsverfahren ist zu gross, wenn die Änderungen bei den Betroffenen unbestritten sind. Damit werden sinnvolle, künftige Verbesserungen des Routennetzes unnötig behindert.
S 19, 3.3	Der Velo-Freizeitverkehr hat im Entwurf generell (immer noch) ein zu grosses Gewicht. Die Zusammenarbeit mit SchweizMobil wird mehrfach erwähnt. Diese Institution pflegt vor allem den Freizeitverkehr (Radwanderrouten), während für die Fachstelle Langsamverkehr und Pro Velo der Alltags-, Schüler- und Pendlerverkehr ebenso wichtig sind.	„Bike to work“ muss für Arbeitswege unter 5 km eine Selbstverständlichkeit werden. Dafür braucht es aber gut ausgebaute, asphaltierte (allwettertaugliche) und direkte Radverbindungen von den Dörfern in die Zentren. Hier müsste noch klarer der Fokus liegen. Freizeitradler und Biker finden immer passende Wege; auch wenn es coupierte Umwege auf Naturstrassen sind.
S. 21, 4.1	1. Wo sind die Routen mit „regionaler Netzfunktion“ festgelegt? Bitte im Text erläutern. 2. Der letzte Absatz (Information über Bundesgesetz) ist wohl irrtümlich grau hinterlegt.	2. Der Kanton (bzw. der kantonale Richtplan) kann nicht festlegen, wofür der Bund Finanzhilfen ausrichten kann.
S. 21, 4.2	1. Änderungsantrag, neu: Dabei arbeitet der Kanton mit den Fach-organisationen, namentlich mit SchweizMobil und Pro Velo Kanton Bern zusammen.» 2. Terminologische Anpassung: anstelle des Überbegriffs «Signalisation» besser «Wegweisung» verwenden 3. Letzten Absatz (Verbot inoffizieller Signalisationen) streichen	1. Die Zusammenarbeit mit Pro Velo Kanton Bern sollte erwähnt sein. 2. Verwendung der üblichen Terminologie. 3. Es ist nicht ersichtlich, warum der kantonale Richtplan die Verwendung von Signalisationen weitergehend einschränken sollte, als das umfassende und abschliessend konzipierte Bundesrecht dies tut. Dort, wo das Bundesrecht

		<p>Spielraum lässt für die Verwendung „kreativer“ Bemalungen der Strassenoberfläche usw., hat der Kanton kein Interesse, diesen Spielraum zu beschränken – es fragt sich gar, ob der Kanton dazu das Recht hat, da der Bund den Strassenverkehr grundsätzlich umfassend regelt.</p> <p>Falls der fragliche Satz als blosser Information über das geltende Bundesrecht gemeint ist, so sollte er auf keinen Fall grau hinterlegt sein. Er ist allerdings insgesamt unnötig und würde daher besser ganz gestrichen.</p>
S 22, 4.3	Ergänzungsantrag: «Die Fachstelle Langsamverkehr und Pro Velo sind bei den Fachberichten einzubeziehen.»	Der Vollzug sollte unter Einbezug der Fachstelle Langsamverkehr und Pro Velo stattfinden, um eine kantonal einheitliche und gute Qualität der Velorouten sicherzustellen. Allenfalls auch allgemein, insbesondere Miteinbezug auch bei Bau- und Beitragsgesuchen.
Allgemein	<p>1. Wir möchten Positives hervorheben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dass Velofreizeitrouten neu drin sind - dass der Netzgedanke gestärkt wird - dass eine Priorisierung erfolgt: zuerst Netzlücken, danach Haupt- und Basisnetz. <p>2. Die Alltags-, Pendler- und Schülerrouten und vor allem deren Netzlücken sind unbedingt zu priorisieren (Beispiel: Hasle-Burgdorf).</p> <p>3. Es sollte aber auch für die zweite und dritte Priorität der Handlungsbedarf ausgewiesen werden</p> <p>4. Handlungsbedarf (ausführlicher) beschreiben</p>	<p>3. Im Entwurf wird nur der Massnahmenbedarf erster Priorität aufgeführt. Das ist keine echte Priorisierung, sondern eine Beschränkung auf das Allerwichtigste. Damit der Sachplan als Arbeitsmittel seinen vollen Nutzen entfalten kann, sollten auch jene Stellen aufgeführt werden, wo Handlungsbedarf besteht, der nicht als erste Priorität eingestuft wird. Andernfalls droht sich in der Praxis die Reaktion zu entwickeln: «Da steht im Sachplan kein Handlungsbedarf, das heisst es gibt aus Velosicht nichts zu tun».</p> <p>4. Es geht nicht darum, schon Massnahmen vorzusehen, aber die wichtigsten heutigen Hauptprobleme sollten bei jedem Objekt kurz angesprochen werden. Sonst sind Plan und Liste kaum lesbar, wenn man nicht Zugriff auf die (verwaltungsintern gewiss bestehenden) Detailunterlagen hat.</p>

Karten:

Seite/Stelle	Antrag	Begründung
Alle	Velolandnummern in Karte rot darstellen.	Bessere Lesbarkeit des Plans, rot steht für Velo.
Fussnoten	Fusszeile anpassen: von: TBA/OPC und Datum des Kartendruckes zu: Sachplan Velo und Jahr der Planausgabe (2014).	Bestehende Fusszeile ist nutzlos, weil nicht klar wird, von welchem Plan ein kopierter Kartenausschnitt stammt und wie alt die Daten darauf sind.
	Region Biel / Pro Velo Biel/Bienne – Seeland – Jura bernois	
Page 1	Tavannes – Tramelan – Franches-Montagnes, aménagement de pistes cyclables	Route Tavannes – Tramelan (par le Plateau d'Orange) intégrée au réseau de base. Route Tramelan – Saignelégier : prolongement du réseau de base en direction de Saignelégier. Aménagement de pistes cyclables car trafic important et vitesse élevée du trafic motorisé, peu d'espace pour les vélos.
Page 2	Court – Moutier, Gorges de Court, aménagement réservé aux cyclistes	Route Court – Moutier intégrée au réseau de base. Deux aménagements pourraient contribuer à plus de sécurité : - Depuis Court en direction de Moutier, sur une distance d'un km, une piste cyclable pourrait être construite en porte-à-faux sur la Birse. - Plus loin, toujours en direction de Moutier, l'ancienne route cantonale (abandonnée après l'éboulement du siècle passé) pourrait être transformée en piste cyclable jusqu'à l'entrée de Moutier où la route devient plus large.
Blatt 7	Velonetzplan Biel und Nidau	Aufnahme der Haupttrouten aus bestehendem „Velonetzplan Biel und Nidau 2014 – 2013“, insbes. die Netzkonfiguration im Bereich des neuen Westastes.
Blatt 7 Nr.145 & 146	Nicht aufzuheben	Alltagsroute mit kantonaler Netzfunktion.
Blatt 7 Nr. 41	Verlängerung Freizeitroute	Die Freizeitroute muss bis zu den wichtigen Umsteigepunkten verknüpft werden (Bahnhof, Busstation).

Blatt 7	Orvin, Evilard, Frinvilier	Als Hauptverbindung aufnehmen, damit durchgehend, d.h. Basisnetz.
Blatt 7, Nr. 148	Es ist unter Federführung des Kantons sicherzustellen, dass der neue Radweg Taubenloch über die Verbindung via Ried (Gemeindestrasse) mit der Stadt Biel verbunden wird.	Sicherstellung der Koordination zwischen Bund, Kanton und Stadt.
Blatt 9	Tüscherz – La Neuveville	Als Hauptverbindung aufnehmen, damit durchgehend, Basisnetz.
Blatt 11	Suberg ab Bahnhof bis Verzweigung Lätti und Treiten – Finsterhennen.	Aufnahme in Basisnetz, wichtige Alltagsverbindung.
	Region Oberaargau / Pro Velo Oberaargau	
Blatt 3	Netzlücke Nr. 52	Gemeinde lehnt Vorhaben ab. Ist in RGSK auch aufgeführt, jedoch mit Priorität niedrig (dagegen wurden andere Massnahmen des RGSK mit höherer Priorität nicht explizit in den Sachplan übernommen).
Blatt 4+9	Stadt Langenthal	Die Routen entsprechen nicht immer den im Regionalen Richtplan oder dem Agglomerationsprogramm eingezeichneten Hauptrouten. Wichtige Verbindungen sollten als Hauptrouten aufgenommen werden (sind z.T. als Basisroute oder Routen anderer Anbieter eingezeichnet), Bsp. Mittelstrasse, Ringstrasse, Farbgasse (Löwenplatz – Spitalplatz), St. Urbanstrasse, Murgenthalstrasse, Waldhofstrasse. Die übrigen als Routen anderer Anbieter markierten Strecken innerhalb der Stadt sind eher als Teil des (kommunalen) Basisnetzes zu betrachten.
	Region Bern / Pro Velo Bern	
Blatt 11.1	<ul style="list-style-type: none"> - Korridorstudie Nr. 7: Konkretisierung fehlt - Gebiet der Stadt Bern auf Plausibilität prüfen: Bsp. Route Niederwangen-Bhf Bümpliz so ok durch Industrie? - Belpmoos: stimmt die Routenführung durch Hühnerhubelstrasse? - Kant. Radweg Bolligen: Beginn ab obere Zollgasse 	<ul style="list-style-type: none"> - Was ist der Grund für diese Studie? Würde nicht besser die Uettligenstrasse für den MIV geschlossen (analog Halenstrasse)? - Rückmeldung nötig, ob Routen auf Gemeindestrassen auch so gefahren werden. - Erst ab Zollgasse mit Belag, vorher mehr ein Wanderweg auf IVS Strecke

	<ul style="list-style-type: none"> - Netzlücke Deisswil-Ostermundigen - Ittigen: Lücke zwischen Ittigen und Bolligen schliessen - Ist die Linienführung der Langsamverkehrsbrücke Breitenrain – Länggasse gemäss der jüngsten Planung eingezeichnet? Es scheint nicht. - Verbindung Stettlen - unterhalb Rüti - Ostermundigen Zentrum: Ins Basisnetz aufnehmen. - Massnahme 22: Auguetbrücke: ist als qualitativ aufgeführt, ist aber eher physisch Aareroute an die Aare: OK, aber Relativierung in der Stadt 	<ul style="list-style-type: none"> - Hat hohe Priorität, daher als Netzlücke aufzunehmen - Abruptes Ende der Route auf Gemeindestrasse im Oberdorf von Ittigen macht keinen Sinn → bis Bolligen schliessen. Auch Verbindung Ittigen- Ostermundigen prüfen (via Zollgasse?) - Die neuen Siedlungen im Oberfeld geben ein sehr grosses Potential an Velofahrenden. - Schotterstrecken und Schiebestrecken ermöglichen kein halbwegs normales Befahren; die Lücke schreckt somit nicht nur ab, sondern verhindert – eben physisch – das Durchkommen für die meisten Velos. Dass die Aareroute näher an die Aare gelegt wird, ist zu begrüßen. Die Umsetzung kann ideal mit der Renaturierung kombiniert werden. Aus Stadtberner Sicht ist der Grundsatz «Aareroute an die Aare» jedoch zu relativieren. Die Führung strikt an der Aare führt dazu, dass die Velotourenfahrer das Zentrum geradezu verpassen – eine touristische Sünde. Daher sollte die Route die Aare im Zentrum kurz verlassen und durch die Altstadt führen.
Blatt 11 und 16	<p>Konkrete Hinweise zum Arbeitsweg mit Velo von Konolfingen über Worb nach Ittigen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Worb-Stettlen bestehende Velolandroute entlang der Worble ausbauen (Asphalt?) zur Entlastung der Hauptstrasse.(vgl. Korridorstudie Nr. 6) Wichtig ist auch die Weiterführung nach Bolligen-Ittigen (UVEK-Verwaltungszentrum) und ein schlauer Anschluss in Ostermundigen • Für Kurzstrecken-Fahrer zwischen 	

den Dörfern Stettlen, Boll, Utzigen, Worb ist die Velolandroute (auf der anderen Talseite) zu weit weg von der Route. Für diese Fahrten muss eine Velo-sichere Lösung entlang der Hauptstrasse geschaffen werden (aktuell gefährlich da zu eng, Kreisel und Kreuzungen etc.). Das gleiche gilt für Worb überall innerorts (zu eng; Velos können an den sich vor den Kreiseln stauenden Auto-Kolonnen fast nicht vorbei und weichen aufs Trottoir aus. Was gefährlich ist, weil keine Sicht auf Hauszugänge -> Fussgänger.

Wichtig ist auch die Weiterführung nach Bolligen-Ittigen (UVEK-Verwaltungszentrum) und ein schlauer Anschluss in Ostermundigen

- Kantonsstrasse Worb SBB-Worb, momentan sehr gefährlich (Unterrichtsort für Musikschule Worb, an der Konolfingen angeschlossen ist) Radweg? Trottoir befahren? Wer darf was? - Schulwegsicherheit!

Arbeitsweg Konolfingen-Grosshöchstetten-Zäziwil, unbedingt Korridorstudie Nr. 5 miteinbeziehen

- Direkte Veloverbindung (Radweg?) Konolfingen-Grosshöchstetten Verkehrszunahme stark spürbar Fahrdauer von 10 Min. am Morgen um 7.00 Uhr total 100 MIV beide Richtungen zusammengezählt,

ausserorts bei 80 Km/h

- Konolfingen-Zäziwil Ausbau des Fahrweges entlang der Bahnlinie zu Radweg, vgl. Korridorstudie
- sehr wichtig ist Bike+Ride Angebot in Konolfingen, Velofahrer der Umgebung steigen in ÖV ein, grosse Chance ist der Ausbau des Bahnhofs Konolfingen Neugestaltung der Abstellmöglichkeiten.
- Konolfingen-Dorf: Parkmöglichkeit für Velo, da der Tangentobus (Verbindung über Münsingen nach Belp) dort bestiegen wird. Bike +Ride
- Bike +Ride Tägertschi-Bahnhof, Zustieg auf S-Bahn von Gysenstein, Tägertschi sowie Münsingen(Oberdorf)
Sicherheit Velofahrer Tägertschi Bahnhof –Gysenstein durch Wald, da Raser
- Schulwegsicherheit Grosshöchstetten-Zäziwil resp. Biglen
 - Sekundarschüler Zäziwil-Grosshöchstetten
 - Kochschule in Zäziwil und Biglen von Grosshöchstetten aus , teilweise Nebenstrassen, jedoch immer ein Abschnitt auch auf Hauptstrasse
- Schulwegsicherheit Konolfingen auf den Hauptstrassen Burgdorfstrasse und Bernstrasse
Sicherheit dringend erhöhen bei Abzweigung an der Bernstrasse zum

	<p>Oberstufenschulhaus. Im Stossverkehr werden die Schüler rechts überholt und links von Kolonne passiert.</p> <p>Weiterführung Arbeitsweg Biglen-Walkringen-Hasle-Rüegsau</p> <ul style="list-style-type: none"> • zwischen Biglen und Walkringen besteht keine direkte sichere Veloverbindung → Radstreifen? • Bis Schafhausen einigermaßen mit Velo befahrbar, hat Verbesserungspotential • Ab Schafhausen-Uetigen-Hasle, unbedingt Sicherheit der Velofahrer verbessern, Radstreifen <p>Münsingen – Konolfingen Sachplan Nr. 19</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radweg dringend nötig, da aufsteigend, Velofahrer Bushindernis, gerade Strasse mit hoher Geschwindigkeit und viel MIV. Koexistenz ist schwierig! 	
Blätter 19, 20, 24, 25	Thunerseerunde komplett ins Basisnetz aufnehmen (d.h. auch Nordseite)	Touristisch und sportlich wichtige Route
Blatt 16, Nr.132	Die Strecke Muri-Gümligen – Wittigkofen darf nicht aufgehoben werden.	Das ist eine wichtige Zufahrt Richtung ESP Wankdorf.
Blatt 16, Nr. 127 & 128	Wabern: Nr. 127 und Nr. 128 müssen bestehen bleiben. Nr. 25 ist sehr zu begrüssen, Nr. 24 braucht es nicht.	Nr. 24 ist kein Ersatz für Nr. 127 und Nr. 128.
Blatt 16, Nr. 130	Die Verbindung Schönausteg – Kirchenfeldbrücke muss bestehen bleiben. (Nr. 130)	Wichtiger Anschluss vom Schönausteg für das Zentrum von Bern.
Blatt 16	Die Verbindung Worb – Stettlen muss ausgebaut werden. Die Verbindung Stettlen / Deisswil – Ostermundigen muss verbessert	Mangelhafte Sicherheit.

	werden.	
Blatt 16	Die Sicherheit auf der Strecke Rüfenacht – Murifeld muss verbessert werden.	Mangelhafte Sicherheit
Blatt 16	Die Freizeitroute Worb – Stettlen muss als Alltagsroute eingerichtet werden.	Bedarf für Alltagsroute ist vorhanden.
Blatt 16 / 17	Die Sicherheit auf der Strecke Worb Zentrum – Worb SBB muss verbessert werden. Bei Worb SBB braucht es ein Bike + Ride. Eine Weiterführung Richtung Rubigen soll geprüft werden.	Sicherheit verbessern / Anschluss Richtung Rubigen gewährleisten.
Blatt 17	Zwischen Worb und Enggistein braucht es einen Velostreifen.	Sicherheit verbessern / Anschluss Richtung Rubigen gewährleisten.
Blatt 16	Beim Bahnhof Rubigen muss die Veloverbindung durchgehend geführt werden.	Schlechte Velobeziehung rund um den Bahnhof.
Blatt 16 Nr. 20	Die Freizeitroute Münsingen Richtung Mühle Hunziken muss bis zum Kreisel geführt werden. Die Verbindung auf die Strasse durch Rubigen muss gewährleistet werden.	Fehlende Anschlüsse.
Blatt 16, Nr. 22	Falls Nr. 22 nicht umgesetzt wird, muss in der Nähe eine andere Verbindung über die Aare realisiert werden, z. B. bei der Wehrliau.	Fehlende Aarequerung bzw. Fortsetzung.
Blatt 16 / 17, Nr. 19	Die Sicherheit auf der Strecke Konolfingen Münsingen muss verbessert werden. Das betrifft insbesondere die Breite des Velostreifens.	Mangelhafte Sicherheit.
Blatt 17, Nr. 5	Im Korridor Nr. 5 muss die Sicherheit auf den Strecken Konolfingen – Grosshöchstetten, Grosshöchstetten – Zäziwil und Konolfingen – Zäziwil verbessert werden. Es braucht Velostreifen.	Mangelhafte Sicherheit.
Blatt 16	Die Strecke Boll – Krauchtal muss mit einem Velostreifen versehen werden. Das schliesst eine Lücke Richtung Burgdorf.	Fehlender Anschluss.
	Region Emmental / Pro Velo Emmental	

	Oberburg-Hasle	Das Schliessen der Netzlücken 47, 46, 45 und 49 hat für uns höchste Priorität. Zwischen Hasle und Oberburg besteht keine allwettertaugliche Veloverbindung. Die bestehenden Verbindungen verlaufen auf Wander- und Umwegen und sind nicht für den Alltagsverkehr geeignet.
Blatt 12	Hasle	Durchs Hasle-Dorf und Richtung Biembach besteht keine Veloroute (wie eingezeichnet), sondern eine schmale Gemeindestrasse mit viel Umwegverkehr Richtung Utzigen-Bern.
Blatt 12	Hasle-Schafhausen	Die Velowanderroute verläuft auf der schmalen und vielbefahrenen Kantonsstrasse. Von Pro Velo Emmental wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Hasle-Schafhausen 2013 eine Petition eingereicht für die Schulwegsicherung durch einen Radstreifen oder -weg. Hohe Priorität für die Planung wurde vom Kanton zugesichert.
Blatt 17	Trub	Längengrund-Trub besteht ein Radweg (nicht eingezeichnet).
Blatt 16	<ul style="list-style-type: none"> - Bahnhof Rubigen: Die Veloroute sollte nicht durch die enge Bahnhofunterführung führen. - Gümligen: Anschluss an Nr. 21 via Kreisel oder via Tannackerstrasse? 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Veloroute sollte nicht durch die enge Bahnhofunterführung führen, das gibt Konflikte mit ÖV-Nutzenden! → besser via Kantonsstrasse - Via Tannackerstrasse scheint kürzer und naheliegender, benötigt aber ein Linksabbiegen
	Region Thun / Pro Velo Thun	
Blatt 19 Nr. 02	Korridor Wattenwil - Lohnstorf Eine direkte Verbindung von der Veloroute 74 nach Seftigen ist sinnvoll.	Ein noch nicht überprüfter Vorschlag: Beilage s. Anhang, Plan 'Route 74-Seftigen'.
Blatt 19 Nr. 17	Thun Nord Autobahnzubringer Die Variante einer separaten Aarebrücke (aus dem Projekt Sanierung Autobahnanschluss Thun Nord) ist weiter zu verfolgen. (siehe auch Eingabe Pro Velo Thun an Kanton und Gemeinden.	
Blatt 19 Nr. 01	Uttigen-Kiesen Eine neue Aarequerung ist erforderlich,	

	welche ohne abzustiegen benutzt werden kann.	
Blatt 19 Nr. 18	Seftigen, Thunstrasse Die problematische Verbindung Seftigen-Uetendorf lässt sich auf verschiedenen Nebenstrassen sehr gut umfahren, leider müssen grössere Steigungen überwunden werden.	Vorschläge zur Prüfung als sofort ausführbare Lösungen liegen bei. Langfristig muss die Verbindungsstrasse velogerecht saniert werden. Beilage s. Plan 'Vorschlag Umfahrung Seftigen 18' im Anhang
Blatt 19 14	Thun, Scherzligen, Aarequerung Es ist stossend, dass bei vielen mit dem Aggloprogramm verknüpften Projekten in der Region Thun noch nichts gemacht wurde.	Insbesondere wurde im Jahre 2002 in einer Absichtserklärung eine wirkungsvolle Lösung für die Aarequerung Scherzligen zu Gunsten des Langsamverkehrs als dringlich erachtet. Mehr als zehn Jahre später ist dieses Vorhaben noch immer nicht realisiert.
Blatt 19 Nr. 169	Uttigen / Kiesen, Querung Aare In der Tabelle auf Seite 116 müsste bei Nr. 169 in der zweitletzten Spalte ein "Ja" stehen.	Die Aarequerung in Uttigen ist für sehr viele Verbindungen der direkteste Weg und damit auch für die Alltagsvelofahrenden sehr wichtig.
Blatt 19	Rechtes Thunerseeufer Die ganze Alltagsverbindung am rechten Thunerseeufer ist ungenügend und muss saniert werden, auch der neu erstellte Abschnitt der Hofstettenstrasse ist für den Alltagsverkehr gefährlich.	
Blatt 19	Die geplante Verbindung Thun Bahnhof - Selveareal gehört zum Aggloprogramm und ist nicht in den Plänen enthalten. Zusätzlich sollte diese Verbindung mit den Aareuferwegen verbunden werden.	
Blatt 19	Thun-Steffisburg Zwischen den Zentren von Thun und Steffisburg sollte es dringend eine durchgehende Veloinfrastruktur geben.	Der Verkehr auf den Hauptstrassen ist äusserst gefährlich und widerspricht den in Kapitel 3.1 erwähnten Leitsätzen. Potenzial ist vorhanden.
	Steffisburg In Steffisburg muss unbedingt eine bessere Veloinfrastruktur erstellt werden, Potenzial ist	In Steffisburg ist Velofahren ohne Hauptstrassenkompetenz ein Ding der Unmöglichkeit. Die Velostreifen sind immer nur punktuell und münden in Situationen, welche nur geübte Velofahrer meistern können. Auch wenn man

	vorhanden.	versucht, nur auf Nebenstrassen zu fahren, kommt man bei vielen Zielen nicht darum herum, auch auf einer Hauptstrasse zu fahren, was für Kinder und unsichere Velofahrende als zu gefährlich erachtet wird.
Blatt 19	Gwatt-Buchholz Die Strecke zwischen Restaurant Lamm im Gwatt Richtung Buchholz muss velofreundlicher gestaltet werden.	Es hat zwar einen Radstreifen, die Strasse ist jedoch sehr stark befahren und sehr eng, so dass sich Velofahrende sehr unsicher fühlen, was ebenfalls den Leitsätzen widerspricht (Im PDF s. im Anhang 'Gwatt-Buchholz' ist die betreffende Route rot markiert).
Allgemein	Velostreifen Velostreifen hören meist kurz vor Inseln auf, was für Velofahrende als subjektiv gefährlich erachtet wird und auch schon zu gefährlichen Situation geführt hat. Dies widerspricht ebenfalls den in den Leitsätzen erwähnten Grundsätzen. Dass es auch anders geht, haben phantasievolle Planer zwischen den Ortschaften Kiesen-Wichtrach und Wichtrach-Münsingen bewiesen. Velowege Die Signalisierung der Velowege sollte z.T. klarer werden.	
	Region Interlaken / Pro Velo Bödéli	
Blatt 20+21	Durchfahrten in den Dörfern Nieder- und Oberried und Ebligen sicherer gestalten.	Die Strassen sind sehr schmal, insbesondere wenn Kreuzungen mit den vielen Reisecars und LKW stattfinden kommt es zu unfall-trächtigen Situationen.
Blatt 21 Nr. 111	Massnahmen möglichst rasch umsetzen.	Bestehende Freizeitroute Nr. 9 über Meiringen ist ein (zu) grosser Umweg, dadurch ist der Veloverkehr auf der normalen, viel befahrenen Autostrasse.
Blatt 22	Separater Velostreifen über den Kirchet (Meiringen nach Innerkirchen).	Sowohl Freizeit wie Alltagsverkehr sind auf der stark befahrenen Autostrasse mit Reisecars etc.
Blatt 25 Nr. 11	Massnahmen möglichst rasch umsetzen.	Viel befahrene Route Nr. 8 + 9 (ab Ostern bis Oktober) und „Rundkurs um den Thunersee“.

Blatt 19	Qualitative Netzlücke unter Eisenbahnlinie aufnehmen: Strecke Lerchenfeld – Glättimühli	Ist ein sehr enges „Mauseloch“, das wegen den schlechten Sichtverhältnissen und der Enge heikel ist!
Blatt 25 Nr. 12 + 113	Auf Massnahme Nr. 12 verzichten, Nr. 113 eher auf bestehender Route belassen. Allenfalls Alternative suchen, Mithilfe Pro Velo Bödeli erwünscht.	Die Querung von Schifffahrtskanal und dem BLS-Bahngelände ist sehr aufwendig und wegen der notwendigen Steigungen, insbesondere für Familien und nicht sportliche Fahrer, unerwünscht. Die Lage dort ist auch in den Übergangszeiten frostgefährdet! (s.a. Aggloprogramm V6-1) „Knackpunkt“ ist der Anschluss an die Staatsstrasse nach Spiez. Vorschlag von Pro Velo Bödeli (H. Hemmi, Ing.) vorhanden. Beilage PDF mit Fotos
Blatt 25	Die Verbindung Bahnhof Ost nach Ringgenberg (Goldswilerstutz) auch (wieder) in die Alltagsrouten aufnehmen.	Route über die Brücke (Goldswiler – Viadukt) wird max. von 50 Prozent der Velofahrenden benutzt. Auf alter Staatsstrasse ist nun wenig Verkehr.
Blatt 25	Verbindungen Wilderswil und Interlaken (Ost).	Sowohl Freizeit- wie Alltagsroute im Sachplan belassen – es werden beide intensiv genutzt.
Blatt 25 Nr. 113	Die Anschlüsse > Einstieg in die Routen 8+9 am Zentrum Interlaken überprüfen und allgemein sichtbarer machen.	Viele Freizeitfahrer/innen finden die Weiterfahrt nach Spiez nicht und fahren dadurch auf der Staatsstrasse. Zusätzlich zu den Schildern mit rotem Belag kennzeichnen!
Blatt 24 + 25	Die Rundroute um den Thunersee auch als Freizeit-Verkehr aufnehmen.	Um den Thunersee ist eine sehr viel befahrene Strecke von Rennvelofahrer/innen (= 2 – 6 x pro Tag) und Genussfahrer/innen. Die Steigungen sind separat auszuschildern und zu kennzeichnen. Erwünscht sind Verbreiterungen oder separate Strecken, die auch von den Rennvelos benutzt werden.
	Region Spiez / Pro Velo Spiez	
div. Blätter	Qualitative Netzlücke rund um den Thunersee.	Eine unabhängige Veloroute rund um den Thunersee liesse den Freizeit- und Alltagsveloverkehr aufblühen.
Blatt 24	Qualitative Netzlücke zwischen dem Kreisel Spiezmoos und der Dorfeinfahrt Wimmis.	Die heutige Strecke ist für den Alltagsveloverkehr unattraktiv und hält viele vom Befahren ab. Es fehlen insbesondere durchgehende Radstreifen.
Blatt 24, Nr. 115	Die Strecke Burgholz-Wimmis ist auf der bestehenden Route zu erhalten und die Bahnübergänge mit einfachen und sicheren Anlagen auszustatten.	Eine Verlegung bringt vermutlich hohe Kosten bei gleich bleibendem Nutzen und ist hier nicht nötig. Auf gar keinen Fall darf die Route auf die Kantonsstrasse verlegt werden.
Blatt 23/24	Für die bestehende Route zwischen Weissenburg und Boltigen sind qualitative Verbesserungen nötig.	Die Route ist zu wenig attraktiv, da sie zu viele Steigungen aufweist.

Blatt 24, Nr. 115	Die Strecke Burgholz-Wimmis ist auf der bestehenden Route zu erhalten und die Bahnübergänge mit einfachen und sicheren Anlagen auszustatten (z.B. analog Bahnübergang Eyfeld/Wimmis).	Eine Verlegung bringt vermutlich hohe Kosten bei gleich bleibendem Nutzen und ist hier nicht nötig. Auf gar keinen Fall darf die Route auf die Kantonsstrasse verlegt werden.
Blatt 25	Verbesserung Chrattigbach-Güetital (Strecke Leissigen-Faulensee).	Die nationale Veloroute 8, 9 führt beim Güetital hinauf auf Höhe Restaurant Möwe und gleich wieder hinunter zum See. Ein unnötiger Umweg, da unten dem See entlang eine Strasse zum Bootshafen führt und anschliessend ein selten begangener Wanderweg dem Ufer entlang vorhanden ist. Mit minimalen Kosten könnte der Wanderweg verbreitert werden und die Velofahrenden ohne Aufstieg dem Seeufer entlang fahren.
Blatt 28, Nr. 114	Den Ausbau und die Verlegung der Route Saanenmöser-Schönried abseits der HVS begrüessen wir.	
Blatt 29	Qualitative Netzlücke Blausee-Mitholz.	Das Befahren des Strassentunnels Mitholz ist für Velofahrende insbesondere in Richtung Frutigen gefährlich.