

Regionale Velonetzplanung 2026 (Nachführung RVNP 2024)

Dokumentation

Entwurf für die öffentliche Mitwirkung ab dem 24.08.2026

Impressum

Herausgeberin

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Gesamtprojektleitung

Kevin Vautrot, Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Auftragnehmerin

KONTEXTPLAN AG: Julian Baker, Marion Hangartner, Gilles Leuenberger, Linda Messerli
WEITWINKEL GmbH: Mathias Julen

Begleitgruppe

Louis Eisenhut, BEBike
Daniel Etter, Berner Bauern Verband
David Häggi, Pro Velo Bern
Kai Kattau, TBA DLZ
Hannes Meuli, Gemeinde Köniz
Bettina Schwab, Kommission Verkehr RKBM
Mirjam Stawicki, Schweiz Mobil
Kevin Vautrot, Fachbereich Verkehr RKBM
Thomas Wüthrich, TBA OIK II

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Auftrag	4
2	Regionale Velonetzplanung 2026	6
3	Velonebenverbindungen	9
4	Anpassungen kantonaler Verbindungen	11
5	Schwachstellenanalyse und daraus resultierenden Handlungsbedarf	13
6	Mountainbike	14

Anhang

Anhang 1	Zuordnung Gemeinden nach Szenario
Anhang 2	Schwachstellen und Netzlücken der RVNP 2024
Anhang 3	Gemeldete und festgestellte Schwachstellen und Netzlücken auf Nebenverbindungen und Hauptverbindungen der RVNP 2026
Anhang 4	Regionaler Velowegnetzplan 2026 inkl. Schwachstellen und Netzlücken
Anhang 5	Regionaler Velowegnetzplan 2026 – Änderungsplan
Anhang 6	Mountainbike Bestandesaufnahme

1 Ausgangslage und Auftrag

Das neue Veloweggesetz (VWG) verpflichtet Kantone und Gemeinden, ihre Velowegnetze bis Ende 2027 behördenverbindlich zu planen und bis Ende 2042 umzusetzen. Abgestimmt auf das Bundesgesetz definiert das revidierte kantonale Strassengesetz (SG) des Kantons Bern die Netzhierarchie und Routenkategorien neu. Zudem sieht es vor, dass der Kanton ersatzweise die Kosten für Velowege auf Gemeinde- oder Privatstrassen trägt, wenn auf der Kantonsstrasse mit verhältnismässigem Aufwand kein Veloangebot geschaffen werden kann.

Der Kanton hat unter Einbezug der Regionen die Richtlinie «Velowegnetzplanung im Kanton Bern – Gesamtprozess und Planungssystematik» entwickelt. Die regionalen Velowegnetzpläne sind demnach bis Ende 2026 zu aktualisieren, damit sie bis Ende 2027 in den kantonalen Sachplan Velowegnetz aufgenommen werden können. Auf Ebene der Gemeinde soll die kommunale Velowegnetzplanung in den Richt- und Nutzungsplänen festgelegt werden.

Die RKBM erstellte bis Ende 2023 das regionale Veloleitbild und darauf basierend die Velonetzplanung 2024 (RVNP 2024). In diesem Rahmen wurden die notwendigen Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken, zur Verbesserung der Linienführungen sowie zur Erreichung der angestrebten Qualitätssteigerung der Veloinfrastruktur definiert werden. Gemäss der kantonalen Netzhierarchielogik wurden in der RVNP 2024 die Velohauptverbindungen der Hierarchiestufen I und II mit Verbindungen von regional wichtigen Zentren bzw. Zielen mit hohem und mittlerem Potenzial festgelegt.

Im Rahmen der nun vorliegenden RVNP 2026 standen vor dieser Ausgangslage zwei zentrale Aufgaben im Vordergrund:

Einerseits wurden die Gemeinden bei der Erstellung des Netzes der **Velonebenverbindungen** unterstützt (**Alltagsnetz**). Diese Velonebenverbindungen ergänzen die bereits definierten Velohauptverbindungen der Hierarchiestufen I und II aus dem SVN 2025. Sie binden kommunal bedeutende Zentren, Ziele und kleinere ländliche Gemeinden an das kantonale Netz an. Velonebenverbindungen verfügen über ausreichendes Velopotenzial und dienen als lokale Verbindungen sowie als Zubringer zu Velohauptverbindungen oder Velobahnen.

Andererseits wurde das Freizeitnetz durch die Integration von **Mountainbike-Routen** ergänzt (**Freizeitnetz**). Aufgrund der Änderung im Strassengesetz sind Mountainbike-Routen den Velowanderrouuten gleichgestellt und wurden entsprechend in der RVNP 2026 ergänzt. Als Basis dienten bestehende und geplante Routen, konkret die Routen aus dem SVN 25 sowie allfällige regionale und kommunale Routenplanungen oder Planungen von weiteren Trägerschaften (z.B. Infrastrukturorganisationen).

Zusätzlich erfolgte eine punktuelle Überprüfung der Velohauptverbindungen aus der RVNP 2024 und dem SVN 2025 auf Basis der Ergebnisse aus dem Netz der Nebenverbindungen.

Die 74 Gemeinden der RKBM wiesen zu Projektbeginn einen unterschiedlichen Planungsstand resp. Unterstützungsbedarf in Bezug auf Planung der Velonebenverbindungen auf. Dementsprechend hat die RKBM fünf Szenarien definiert. Die Zuordnung der Gemeinden nach Szenario befindet sich im Anhang 1.

- Szenario 1: Die Gemeinde verfügt bereits über eine behördenverbindliche Velowegnetzplanung. (26 Gemeinden)
- Szenario 2: Die Gemeinde plant bis Ende 2027 eigenständig eine behördenverbindliche Velonetzplanung. (5 Gemeinden)

- Szenario 3: Die Gemeinde verfügt über keine behördenverbindliche Velowegnetzplanung und plant auch bis Ende 2027 keine entsprechende Ausarbeitung. Es bestand die Möglichkeit, im Rahmen des RVNP 2026 die Velonebenverbindungen inkl. der Zielpunkte gemäss Richtlinie Kanton zu definieren. Die Gemeinden des Szenario 3 wurden entsprechend an zwei Sektorbegleitgruppensitzungen in den Prozess eingebunden. (30 Gemeinden)
- Szenario 4: Die bestehenden regionalen Velohauptverbindungen der Hierarchiestufen I und II bilden im Gemeindeperimeter bereits ein ausreichend dichtes Netz, welche die relevanten kommunalen Ziele bereits angemessen anbinden. (1 Gemeinde)
- Szenario 5: Die Gemeinde wünscht keine Erarbeitung einer Velowegnetzplanung. (12 Gemeinden)

Der Bericht ist wie folgt strukturiert:

- **Kapitel 2 bis 5** befassen sich (hauptsächlich) mit dem **Alltagsnetz**.
- **Kapitel 6** befasst sich mit dem **Mountainbike-Netz** (Freizeitnetz).

2 Regionale Velonetzung 2026

Das regionale Velowegnetz für den Alltagsverkehr verbindet alle regional und kommunal wichtigen Ziele, die ein entsprechendes Potenzial an Velofahrenden aufweisen. Die Veloinfrastruktur muss so ausgebaut sein, dass sie für alle Zielgruppen sicher, kohärent, direkt und komfortabel befahrbar ist.

Mit den Nebenverbindungen wird das kantonale Velowegnetz SVN 2025, bestehend aus den Netzhierarchien Velobahn, Velohauptverbindung I und II, verdichtet. In Anlehnung an die Praxishilfe «Velowegnetzplanung» des ASTRA wird in der RVNP 2026 eine Maschenweite der Nebenverbindungen von 200 – 500 m angestrebt.

2.1 Velobahnen

Velobahnen verbinden regional bedeutende Räume über längere Distanz und haben das höchste Velopotenzial. Velobahnen weisen einen sehr hohen Ausbaustandard auf und führen in der Regel über baulich abgesetzte Radwege und motorfahrzeugarme Strassen. Mit Velobahnen wird eine Bündelung von Veloalltagsbeziehungen angestrebt.

Die Velobahnen wurden vom SVN 2025 übernommen. Allfällige Anpassungen gegenüber dem SVN 2025 sind in Kapitel 4 dokumentiert.

2.2 Velohauptverbindung I / II

Velohauptverbindungen I und II bilden das starke Gerüst des (kantonalen) Velowegnetzes und verbinden regional bedeutende Zentren und Ziele. Velohauptverbindungen I verfügen über ein grosses Velopotenzial. Bei Velohauptverbindungen II ist das Velopotenzial mittel. Velohauptverbindungen sind zügig und unterbrochsarm befahrbar und verlaufen möglichst direkt. Aufgrund ihrer Bedeutung müssen sie mit einem hohen Ausbaustandard ausgestaltet werden.

Die Velohauptverbindungen I / II wurden vom SVN 2025 übernommen. Allfällige Anpassungen gegenüber dem SVN 2025 sind in Kapitel 4 dokumentiert.

2.3 Velonebenverbindungen

Die Velonebenverbindungen vervollständigen das Velowegnetz Alltag durch lokale Verbindungen zu kommunal wichtigen Quell- und Zielorten. Mit Velonebenverbindungen können auch kleinere, ländliche Gemeinden in das Velowegnetz integriert werden. In den Siedlungsräumen werden durch Velonebenverbindungen oft auch tangentielle Beziehungen sichergestellt. Sie haben kein mittleres, aber dennoch ausreichendes Velopotenzial.

Die Velonebenverbindungen sind im SVN 2025 nicht dargestellt, da sie eine kommunale Netzfunktion übernehmen. Sie wurden im Rahmen des RVNP 2026 gemäss Vorgaben des Kantons und im Austausch mit den Gemeinden und der Begleitgruppe ermittelt und wie folgt festgelegt:

- Bestehende kommunale Velo-Planungen (Verkehrsrichtpläne, Velonetzpläne u.Ä.) wurden als Nebenverbindungen übernommen und wo nötig punktuell ergänzt oder adaptiert (z.B. Anschlüsse an Nachbargemeinden u.Ä.).
- Regionale Verbindungen aus der RVNP 24, die nicht als Hauptverbindungen in den SVN 2025 aufgenommen wurden, wurden geprüft und grösstenteils als NV aufgenommen.
- Zusätzlich Nebenverbindungen wurden auf Basis der Vorgaben des Kantons (Erschliessungsfunktion und Netzdichte) vorgeschlagen.

- An zwei Workshops mit den Gemeinden (in vier Teilregionen) aus dem Szenario 3 wurden die Entwürfe auf Basis der obigen Grundlagen diskutiert und angepasst. Zusätzlich wurden noch intern konsolidierte Rückmeldungen der Gemeinden dazu eingeholt und eingearbeitet.
- Meldungen von Mitgliedern der Begleitgruppe wurden geprüft und aufgenommen

2.4 Ersatzverbindungen / zu ersetzende Kantonsstrassen

Ersatzverbindungen stellen keine eigene Netzhierarchiestufe dar. Sie bezeichnen Velowegverbindungen, die als Ersatz für die Kantonsstrasse dienen und werden dann eingesetzt, wenn der Kanton auf der Kantonsstrasse mit verhältnismässigem Aufwand kein Veloangebot schaffen kann. In solchen Fällen sieht der Sachplan eine ersatzweise Führung des Veloalltagsverkehrs auf einer Gemeinde- oder Privatstrasse vor. Der Kanton trägt die Kosten für diesen Veloweg.

2.5 Regionale Ziele

Quell- / Zielort	Datengrundlage
Bahn	Datensatz «Öffentlicher Verkehr», Geoportal Kanton Bern
Schulstandort Oberstufe	Datensatz «Volksschulen», Geoportal Kanton Bern
Regional bedeutende Sportanlage	Datensatz « Sportanlagen», Geoportal Kanton Bern
Weiteres regional bedeutendes Ziel / Zielgebiet	Rückmeldungen Gemeinden / Region
Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten	Datensatz « Entwicklungsschwerpunkte», Geoportal Kanton Bern
Schwerpunkt Arbeiten	Datensatz «RGSK 2025», zur Verfügung gestellt von der RKBM
Schwerpunkt Wohnen	
Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten	
Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	
VIV-Standort	
Multimodale Drehscheibe	
Erholungsschwerpunkt	

2.6 Kommunale Ziele

Quell- / Zielort	Datengrundlage
Weiterer Schulstandort	Datensatz «Volksschulen», Geoportal Kanton Bern
Sportanlage	Datensatz « Sportanlagen», Geoportal Kanton Bern
Weiteres kommunal bedeutendes Ziel / Zielgebiet	Rückmeldungen Gemeinden / Region (z.B. Einkauf, Freizeit, Arbeit, Ausbildung etc.)
Umstrukturierungsgebiet	Datensatz «RGSK 2025», zur Verfügung gestellt von der RKBM

Die kommunalen Ziele aus dem Geoportal wurden durch die Gemeinden, die am Prozess beteiligt waren, präzisiert und ergänzt.

2.7 Veloland Schweiz

Der RVNP 2026 bezeichnet das Velowegnetz für den Alltagsverkehr. Die Velowegnetze für den Freizeitverkehr übernehmen eine andere Funktion (Erholung) und haben abweichende Anforderungen (Umfeldqualität etc.). Sie liegen in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebiets und können mit dem Alltagsvelowegnetz deckungsgleich sein, müssen aber nicht. Im RVNP 2026 sind die Velolandrouten von SchweizMobil als orientierende Inhalte dargestellt.

3 Velonebenverbindungen

Die kantonale Richtlinie «Velowegnetzplanung im Kanton Bern» legt die Netzhierarchiestufen fest. Die stufengerechte Zuordnung der einzelnen Netzverbindungen erfolgt auf Basis der beiden Kriterien «Verbindungsfunktion» und «Velopotenzial». Es müssen jeweils die Anforderungen beider Kriterien erfüllt sein. Die Hauptaufgabe der RVNP 2026 war die Nachführung der Velonebenverbindungen, da diese in der RVNP 2024 und im SVN 2025 nicht enthalten sind. Punktuell wurden im Rahmen der Erarbeitung der Velonebenverbindungen auch die Hauptverbindungen geprüft.

3.1 Netzhierarchiestufen

Das Velowegnetz für den Alltagsverkehr im Kanton Bern gliedert sich in vier Netzhierarchiestufen. Die Standards, die Anforderungen hinsichtlich des Fahrflusses sowie die Qualität der Ausstattung richten sich nach der jeweiligen Netzhierarchiestufe. Folgende Netzhierarchiestufen werden unterschieden:

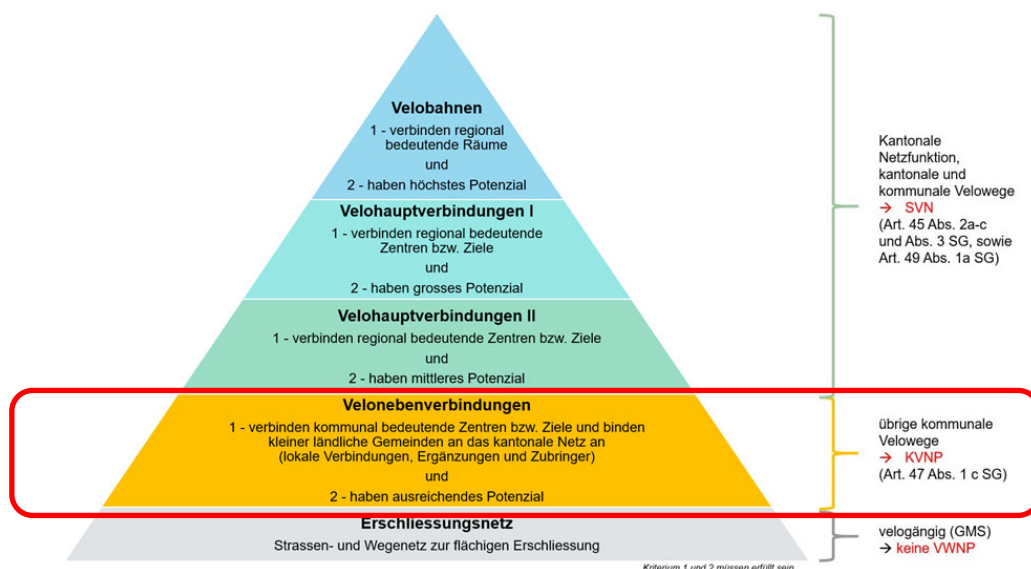


Abbildung 1: Netzhierarchie Velowegnetz Alltagsverkehr (Tiefbauamt Kanton Bern (2024), Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern – Gesamtprozess und Planungssystematik)

3.2 Verbindungsfunktion

Die Anforderungen an die Verbindungsfunktion gelten als erfüllt, wenn die zu verbindenden Quell- und Zielorte einer von vier Kategorien entsprechen: regionaler bedeutender Raum, regionale bedeutende Zentren und Ziele, kommunal bedeutende Zentren und Ziele, kleine ländliche Gemeinden. Diese Anforderungen werden in Abbildung 2 dargestellt.

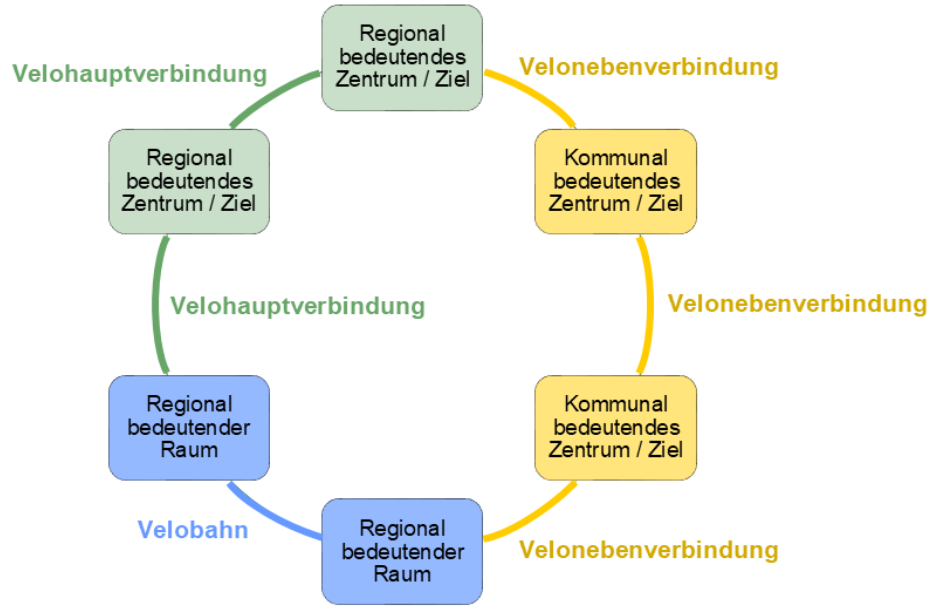


Abbildung 2: Anforderungen Verbindungsfunktion, Quell-Ziel-Verbindungen (Tiefbauamt Kanton Bern (2024), Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern – Gesamtprozess und Planungssystematik)

3.3 Velopotenzial

Die Anforderung an das Velopotenzial gilt als erfüllt, wenn das Velopotenzial den Schwellenwert der vorgesehenen Hierarchiestufe überschreitet. Folgende Schwellwerte je Netzhierarchiestufe sind zu berücksichtigen:

Netzhierarchiestufe	Velopotenzial (Anzahl Velofahrende pro Tag)
Velobahn	> 1'000
Velohauptverbindung I	> 700 – 1'000
Velohauptverbindung II	> 400 – 700
Velonebenverbindung	Ausreichendes Potenzial

Das Velopotenzial wird der vorliegenden kantonalen Velopotenzialanalyse entnommen.

4 Anpassungen kantonaler Verbindungen

Lage	Beschrieb und Antrag	Begründung
Deisswil bei Münchenbuchsee	Heute: HV II Antrag: Aufhebung Abschnitt Dorfstrasse, Abklassierung zwischen Moosaffoltern und Deisswil b. M. sowie Abschnitt auf Kantonsstrasse Richtung Münchenbuchsee auf Velonebenverbindung	Verbindungsfunktion: – Bedeutende Verbindung von Deisswil ist diejenige nach Münchenbuchsee. Potenzial: – DTV Velo: < 400 Weiteres: Überkommunaler Schulweg Deisswil - Münchenbuchsee
Gerzensee, Kirchdorf (Münsingen – Gerzensee - Kirchdorf)	Heute: keine kantonale Netzhierarchie (nur Freizeitroute) Antrag: neue HV II	Verbindungsfunktion: – Regional bedeutendes Zentrum/Ziel (Gerzensee) mit regional bedeutendem Raum (Münsingen) – Regional bedeutendes Zentrum/Ziel (Gerzensee) mit Regional bedeutendes Zentrum/Ziel (Kirchdorf) Potenzial: – DTV Velo: > 400 Weiteres: – Überkommunaler Schulweg
Jegenstorf, Fraubrunnen (Neuholzweg)	Heute: HV II Antrag: Aufhebung Neuholzweg Ausserorts zwischen Jegenstorf und Buechhof; Abklassierung Neuholzweg auf Velonebenverbindung im Abschnitt zwischen Amselweg und Iffwilstrasse; Abklassierung Stöckgasse auf Velonebenverbindung auf Abschnitt Neuholzweg bis Bahnübergang	Massnahmenumsetzung: Mit der Umsetzung des Radweges entlang der Bahnlinie kann der Abschnitt als HVII entlassen werden.
Jegenstorf, Fraubrunnen	Heute: Schwachstelle / Netzlücke Nr.: 0.1 / 0.2 / 0.3 Antrag: Aufhebung	Massnahmenumsetzung: Mit der Umsetzung des Radweges entlang der Bahnlinie wurde die Netzlücke geschlossen.
Jegenstorf, Iffwil	Heute: HV II Antrag: Umklassierung <i>Zu ersetzende Verbindung</i> , Neue Linienführung HV II auf südlicher	Verbindungsfunktion: – Kommunal bedeutendes Zentrum (Iffwil) mit Regional bedeutendem Ziel Jegenstorf

Lage	Beschrieb und Antrag	Begründung
	Gemeindestrasse; Abklassierung HV II auf Iffwilstrasse Abschnitt zwischen Neuholzweg und Jägerweg (Innerorts) auf Velonebenverbindung	Potenzial: – DTV Velo: > 400 Weiteres – Überkommunaler Schulweg
Zäziwil, Bowil	Heute: HV II entlang Kantonsstrasse (Radstreifen) Antrag: Neue Linienführung analog geplanter Umlegung Freizeitroute (entlang Bahnlinie). Netzlücke entlang Wald: muss asphaltiert werden	Bestand entspricht nicht den KS-Standards: – DTV: 12'000 – Tempo 60 – Radstreifen Ziel: Entflechtung MIV / Velo; Bündelung Freizeit- und Alltagsverkehr
Gurbrü	Heute: Freizeitroute zwischen Gurbrü und Jerisberghof Antrag: Umlegung Freizeitroute	Konflikte zwischen Velo und LKW sowie Postauto im Zentrum
Kehrsatz: Umfahrungsstrasse	Heute: keine kantonale Netzhierarchie (nur Freizeitroute) Antrag: - neue VB vom Beginn der Umfahrungsstrasse (Seite Wabern) bis Bhf. Kehrsatz) - neue HV I Bhf. bis Anschluss HV I (Seite Belp)	Verbindungsfunktion: – Regional bedeutender Raum mit regional bedeutendem Zentrum/Ziel (Bhf. Kehrsatz), aber Endpunkt VB Korridorstudie V12 Potenzial: – DTV Velo: > 1'000 Weiteres: – Siehe Zwischenergebnis Korridorstudie V12 – Drittprojekt Umfahrung Kehrsatz mit Radwegen.

5 Schwachstellenanalyse und daraus resultierenden Handlungsbedarf

Im Rahmen der RVNP 2024 wurden Standards definiert und eine Schwachstellenanalyse durchgeführt. Diese zeigte im Perimeter der RKBM einen grossen Handlungsbedarf bei der Umsetzung velogerechter Infrastrukturstandards auf – dies auf rund 700 km des insgesamt ca. 750 km langen regionalen Strassennetzes.

In der RVNP 2024 wurde deshalb eine Zusammenstellung von Massnahmen mit aus Sicht der RKBM prioritärem Handlungsbedarf für die Velobahnen sowie Hauptverbindungen I und II erarbeitet. Bei der Festlegung standen insbesondere die Wirkung hinsichtlich des Velopotenzials sowie die Verkehrssicherheit im Vordergrund.

Die entsprechenden Massnahmen wurden anschliessend in das RGSK 2025 / AP 5 Bern-Mittelland überführt. Sie sind weiterhin weitgehend aktuell. Entsprechend wurden die Massnahmenblätter unverändert in die RVNP 2026 grösstenteils übernommen (Anhang 2). Aufgrund der Anpassungen am kantonalen Velowegnetz gemäss SVN 2025 ergeben sich mögliche Anpassungen.

Die in der RVNP 2026 neu aufgenommenen Velonebenverbindungen wurden zudem auf Schwachstellen und Netzlücken überprüft und in einer entsprechenden Liste (Anhang 3) festgehalten. Der Abgleich mit den Schwachstellen und Netzlücken der RVNP 2024 hat noch nicht stattgefunden. Basis für die Festlegung von neuen Schwachstellen auf Nebenverbindungen (und punktuell Hauptverbindungen) sind:

- in bestehenden kommunalen Planungen angeführte Schwachstellen und Netzlücken
- Meldungen der Gemeinden, die an der Planung beteiligt sind (Szenario 3)
- Punktuelle Prüfung der Nebenverbindungen mit den neuen, aktuell gültigen Standards des Kantons durch die Auftragnehmerin
- Meldungen von Mitgliedern der Begleitgruppe.

Im Rahmen der nächsten Aktualisierung der RVNP, voraussichtlich 2030, soll erneut eine Schwachstellenanalyse durchgeführt und der Handlungsbedarf ergänzt bzw. überarbeitet werden.

6 Mountainbike

6.1 Definition Mountainbike-Infrastruktur

Mit der neuen Vollzugshilfe «Mountainbike-Wegnetzplanung» (ASTRA/SchweizMobil, 2026) wurde die Definition von Mountainbike-Infrastrukturen und deren Bedeutung bei der Netzplanung neu festgelegt. Zur Mountainbike-Infrastruktur gehören Mountainbike-Wege und -Anlagen, wobei zwischen gemeinsam genutzten, meist bestehenden Wegen und eigens für das Mountainbiken angelegten Wegen (vgl. MTB-Strecken) unterschieden wird.

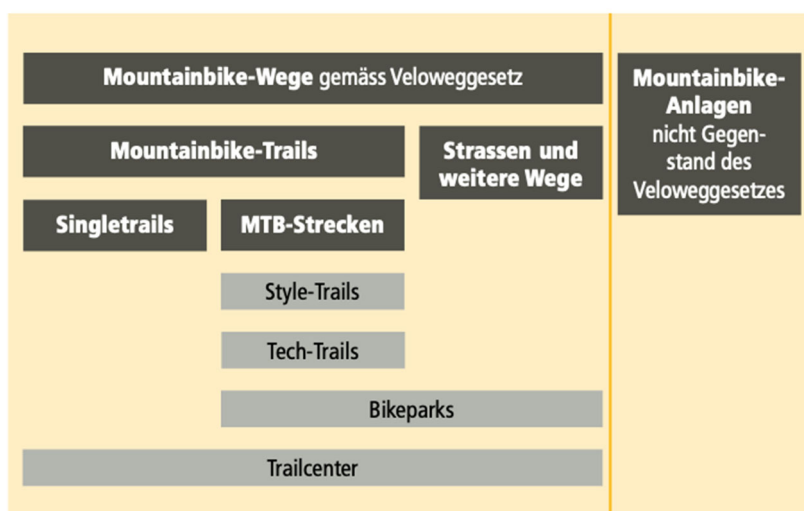


Abbildung 3: Übersicht der verschiedenen Mountainbike-Infrastrukturen (Quelle: ASTRA/SchweizMobil)

Der Begriff «Mountainbike-Route», welcher in bisherigen Planungen vor allem verwendet wurde, bezeichnet gemäss neuer Definition keine eigenständige Weg-Infrastruktur mehr. Mountainbike-Routen sind aber weiterhin Teil des Mountainbike-Angebotes, setzen sich jedoch aus Mountainbike-Wegen zusammen, welche im Rahmen der Netzplanung festgelegt werden. Aufgrund der vorhandenen Planungsgrundlagen, welche nach der bisherigen Definition erarbeitet wurden, wird der Begriff «Mountainbike-Route» in der vorliegenden Netzplanung noch vereinzelt verwendet.

6.2 Vorgehen Bestandesaufnahme

Die gesamtheitliche Erhebung der Mountainbike-Infrastruktur im Perimeter der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM erfolgte in einem ersten Schritt durch eine GIS-Analyse, mit welcher sämtliche vorhandene Planungsgrundlagen sowie einzelne Netzelemente erfasst wurden. In einem weiteren Schritt wurden bilaterale Abklärungen sowie Gespräche mit Gemeinden, Nachbarregionen und weiteren Trägerschaften durchgeführt. Dabei wurden die Inhalte der GIS-Analyse überprüft und allfällige Ergänzungen vorgenommen. Weiter wurden in den Gesprächen aktuelle Herausforderungen (z.B. Konflikte) sowie zukünftige Entwicklungsabsichten diskutiert. Die Resultate der Bestandesaufnahme wurden anschliessend in den Netzplan Mountainbike sowie für die Ermittlung des Handlungsbedarfs übernommen.

Nebst der Erhebung der bestehenden und geplanten Mountainbike-Infrastrukturen wurden während der Bestandesaufnahme weitere Datengrundlagen von verschiedenen Onlineplattformen (u.a. Trailforks, Outdooractive, Komoot, etc.) geprüft und zusammengetragen, wodurch eine erste grobe Übersicht von weiteren oftmals «inoffiziellen» Mountainbike-Infrastrukturen im Perimeter der RKBM

geschaffen werden konnte. Im Abgleich mit dem «offiziellen» Netz ermöglicht diese vertiefte Bestandesaufnahme die Ermittlung von zusätzlichem Handlungsbedarf hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Mountainbike-Infrastruktur in der Region (vgl. Kapitel 6.4)

6.3 Ergänzung Freizeitnetz mit Mountainbike-Infrastrukturen

Nebst den bereits im Sachplan Velowegnetz 2025 enthaltenen Mountainbike-Infrastrukturen konnte der regionale Mountainbike-Netzplan basierend auf verschiedenen vorhandenen Planungsgrundlagen sowie der GIS-Analyse mit zusätzlichen Netzelementen ergänzt werden:

- **Mountainbike-Wege / -Routen:** In verschiedenen Planungsgrundlagen, sei es von Nachbarregionen, Gemeinden oder weiteren Trägerschaften, sind Mountainbike-Wege resp. -Routen ausgeschieden, welche den Perimeter der RKBM betreffen. So liegen in der Regionalkonferenz Emmental sowie im Entwicklungsraum Thun regionale Richtpläne Mountainbike vor, welche Auswirkungen auf den Netzplan im Sektor Südost haben. Weiter werden im Sektor Süd in zwei Korridoren neue Wegnetze geplant und die Mountainbike-Planung des Kantons Freiburg sieht ebenfalls grenzübergreifende Linienführungen vor. Nebst diesen Planungsgrundlagen werden im Netzplan weitere geplante Mountainbike-Wege von unterschiedlichen Trägerschaften berücksichtigt.
- **Mountainbike-Strecken:** Bei Mountainbike-Strecken handelt es sich um spezifisch gebaute Wege, welche ausschliesslich von Mountainbikenden befahren werden. Die im Perimeter der RKBM vorhandenen Strecken werden mehrheitlich durch private Infrastrukturorganisationen (z.B. Trailnet Bern, Verein Gantrisch Biking, Trail Protectors Emmental) geplant, gebaut und betrieben. Im Rahmen der Netzplanung bilden Strecken wichtige Netzelemente und sind womöglich durch das Veloalltagsnetz zu erschliessen. Ausserdem können Strecken bei der Angebotsplanung in Mountainbike-Routen integriert werden oder miteinander verbunden werden.
- **Mountainbike-Anlagen:** Zu Mountainbike-Anlagen zählen flächige Infrastrukturen, wie Pumptracks, Dirtparks oder Skillscenter. Diese Anlagen wurden im Rahmen der Bestandesaufnahme im gesamten Perimeter der RKBM erfasst und in den Netzplan aufgenommen. Diesbezüglich sind die Anlagen als wichtige Zielorte zu verstehen, weshalb sie vor allem beim Abgleich mit dem Veloalltagsnetz berücksichtigt wurden.

Im Netzplan wird hinsichtlich der Mountainbike-Wege und -Strecken nach bestehenden und geplanten unterschieden. Bei den geplanten Netzelementen werden nur solche berücksichtigt, bei welchen eine konkrete Planungsgrundlage vorliegt. Weitere im Rahmen der vorliegenden Planung diskutierte Ideen oder Entwicklungsabsichten werden nicht dargestellt. Diese wären in einer vertieften Netzplanung mit erweitertem Planungsprozess zu vertiefen (vgl. Kapitel 6.4)

6.3.1 Ergänzungen Sachplan Velowegnetz

Die im Netzplan ergänzten Mountainbike-Infrastrukturen, vor allem die Mountainbike-Wege, wurden anhand der Checkliste (vgl. SVN) auf deren kantonale Netzfunktion überprüft. Nicht berücksichtigt wurden dabei die Wege resp. Routen aus den Planungen der Nachbarregionen. Weitere Netzelemente wie Mountainbike-Strecken und -Anlagen entsprechen grundsätzlich nicht den Kriterien des SVN und können daher ebenfalls nicht berücksichtigt werden.

Daraus ergibt sich, dass lediglich die aktuell vorliegenden Linienführungen innerhalb der Korridore S122 und S123 neu als Routen mit kantonaler Netzfunktion in den Sachplan Velowegnetz aufgenommen werden sollen.

6.4 Zentrale Erkenntnisse und Handlungsbedarf

Die durchgeführte Bestandesaufnahme hat einige zentrale Erkenntnisse ergeben, aus welchen sich konkreter Handlungsbedarf hinsichtlich einer allfälligen zukünftigen Vertiefung der Mountainbike-Netzplanung ergibt. Dabei bezieht sich der Handlungsbedarf einerseits auf den gesamten Perimeter der RKBM oder andererseits nur auf die aktuelle Ausgangslage innerhalb einzelner Sektoren.

6.4.1 Handlungsbedarf Netzplanung RKBM

In Bezug auf den gesamten Perimeter der RKBM kann folgender Handlungsbedarf hervorgehoben werden:

- **Abstimmung und Koordination Netzplanung mit angrenzenden Regionen:** Die Erhebung hat gezeigt, dass die Mountainbike-Netzplanung gerade in angrenzenden Regionen teilweise weiter fortgeschritten ist als innerhalb der RKBM. Dies hat zur Folge, dass gerade bei grenzübergreifenden Mountainbike-Wegen erhöhter Koordinationsbedarf besteht und die Netzplanung im Perimeter der RKBM vertieft werden sollte.
- **Bestehende Konflikte mit Mountainbikenden:** Weiterer Bedarf zur Vertiefung der Netzplanung besteht aufgrund vorhandener Konflikte zwischen Mountainbikenden und weiteren Nutzergruppen, Grundeigentümern oder Schutzinteressen. Im Rahmen der Bestandesaufnahme sind diesbezüglich verschiedene Rückmeldungen eingegangen. Oftmals betrifft dies Gebiete, in welchen noch keine offiziellen Infrastrukturen für Mountainbikende vorhanden sind und diese somit nicht gezielt gelenkt oder sensibilisiert werden können.
- **Differenz zwischen «offiziell» und «inoffiziell» Netz:** Mit dem Vergleich des bestehenden offiziellen Mountainbikenetzes mit der Erhebung der meist inoffiziellen Datengrundlagen von Onlineplattformen lässt sich die Differenz zwischen Angebot (bestehende Infrastruktur) und Nachfrage (Bedürfnis der Mountainbikenden) aufzeigen. Daraus ergeben sich ebenfalls verschiedene Gebiete, wo die Umsetzung von zusätzlichen Infrastrukturen im Rahmen einer Netzplanung vertieft werden sollte.

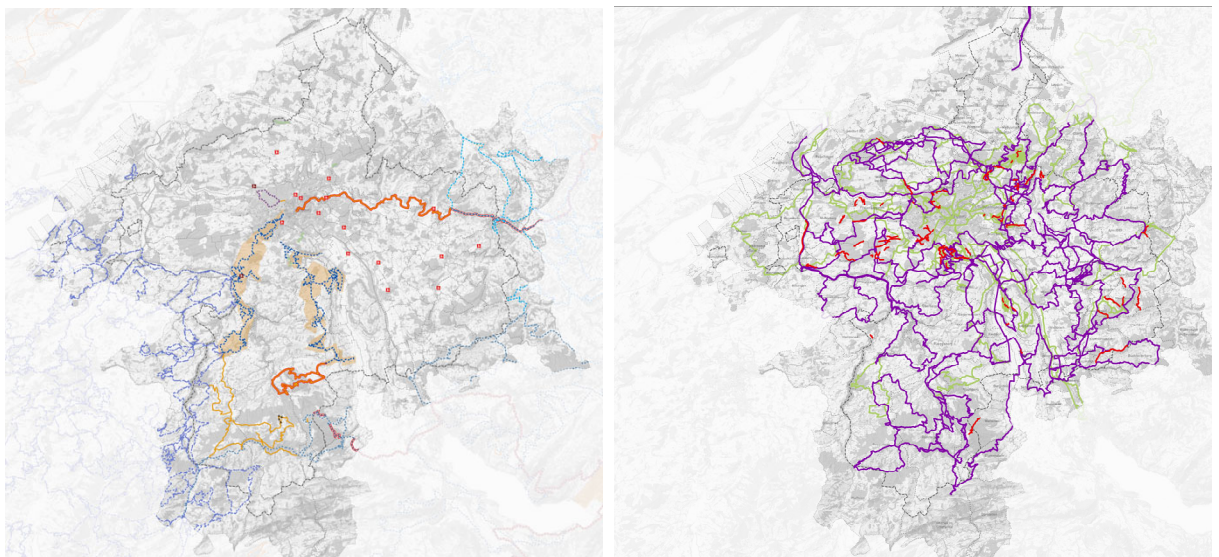


Abbildung 4: Vergleich zwischen dem bestehenden offiziellen Mountainbike-Angebot (links) und den Datengrundlagen der Onlineplattformen (rechts)

6.4.2 Handlungsbedarf Netzplanung Sektoren RKBM

Gerade aufgrund von Rückmeldungen von Gemeinden sowie involvierten Trägerschaften lässt sich für folgende Sektoren spezifischer Handlungsbedarf formulieren:

- **Sektor Süd:** Im Gantrisch Gebiet ist im Vergleich zu anderen Sektoren der RKBM bereits ein grosses Angebot an Mountainbike-Routen vorhanden. Die zuständigen Trägerschaften (Verein Gantrisch Biking und Bike Region Voralpen) haben mit der Umsetzung von Mountainbike-Routen in den letzten Jahren und Jahrzehnten eine Vorreiterrolle übernommen. Jedoch besteht bei den vorhandenen Routen teilweise Optimierungsbedarf. Ausserdem sind innerhalb des Sektors sowie in angrenzenden Regionen weitere Projekte in Planung, was eine erhöhte Koordination bedingt.
- **Sektor Südost:** Die Hügelzüge in Richtung Emmental sind bereits heute beliebt bei Mountainbikenden, es fehlen jedoch offizielle Mountainbike-Infrastrukturen. Dies führt unter anderem zu Konflikten mit Grundeigentümern sowie Land- und Forstwirtschaft. Eine lokale Trägerschaft (Trail Protectors Emmental) hat bereits erste Abklärungen zur Umsetzung von neuen Mountainbike-Wegen vorgenommen, jedoch fehlt aktuell eine übergeordnete Strategie sowie Abstimmung der unterschiedlichen Interessen.
- **Hauptkern Agglomeration Bern:** Gerade im Bereich der Naherholung ist die Nachfrage nach offiziellen Mountainbike-Infrastrukturen in der Nähe des Wohnortes gross, so auch im Raum Bern. In den letzten Jahren wurden durch die lokale Infrastrukturorganisation (Trailnet Bern) und in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden erste offizielle Infrastrukturen (v. a. MTB-Strecken) realisiert. Aktuell fehlt jedoch eine vertiefte Bedarfsermittlung sowie eine abgestimmte Strategie hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung des Mountainbike-Angebotes im Naherholungsgebiet der Kernagglomeration.