



Bau- und Verkehrsdirektion  
Tiefbauamt  
Oberingenieurkreis II

## Orientierende Unterlage

Strassen-Nr. **1201**

Projekt-Nr. **220.10448**

Strassenzug **Gümmenen-Laupen**

Gemeinden **Ferenbalm, Laupen**

# Bericht über die Mitwirkung

## Radverbindung Gümmenen - Laupen

Dezember 2022

Verfasser:  
Oberingenieurkreis II  
Schermenweg 11  
3014 Bern

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1.</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>3</b>
1.1	Ausgangslage .....	3
1.2	Projektpartnerschaft und Vorgehen .....	3
1.3	Erläuterungen zur Projektentwicklung.....	4
<b>2.</b>	<b>Mitwirkungsverfahren .....</b>	<b>8</b>
2.1	Eckdaten Mitwirkung .....	8
2.2	Weiteres Vorgehen .....	8
<b>3.</b>	<b>Auswertung Mitwirkung .....</b>	<b>9</b>
3.1	Eingegangene Eingaben .....	9
3.2	Stellungnahmen Amtsstellen .....	10
3.3	Rückmeldungen in Form des Fragebogens.....	11
3.4	Rückmeldungen in freier Form.....	15
3.5	Auswertung, Zusammenfassung.....	33
<b>4.</b>	<b>Fazit .....</b>	<b>34</b>
<b>Anhang: Abbildungen.....</b>		<b>35</b>

## **1. Einleitung**

### **1.1 Ausgangslage**

Auf der Kantonsstrasse Nr. 1201 des Kantons Bern zwischen Gümmenen und Laupen fehlt eine ausgewiesene Fuss- und Veloinfrastruktur. Der Kantonsstrassenabschnitt ist eine Ausserortsstrecke, auf der teilweise mit zu hoher Geschwindigkeit gefahren wird. Die Strecke weist deshalb Sicherheitsdefizite für den Velo- und Fussverkehr auf.

Radverbindungen können grundsätzlich auf Kantons-, Gemeinde- oder Privatstrassen geführt werden. Zwischen Gümmenen und Laupen ist eine durchgehende Verbindung über bestehende Wege abseits der Kantonsstrasse mit langen Umwegen verbunden.

Im kantonalen Sachplan Veloverkehr sind in diesem Bereich drei Massnahmen vermerkt:

- Alltagsverkehr, physische Netzlücke (Nr. 36, Teile Süd und Mitte)
- Alltagsverkehr, qualitative Netzlücke (Nr. 124, Teil Nord)
- Freizeitverkehr, Velolandroute auf neue Radverbindung umlegen (Nr. 74)

### **1.2 Projektpartnerschaft und Vorgehen**

Das Tiefbauamt des Kantons Bern ist verantwortlich für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen im Kanton Bern. Aufgrund der erkannten Defizite entlang der Kantonsstrasse Nr. 1201 und einer fehlenden Velo- und Fussverbindung zwischen Gümmenen und Laupen auf dem Gemeindestrassennetz sucht der Obergeringenieurkreis II (OIK II) zusammen mit den Standortgemeinden Ferenbalm und Laupen nach einer angemessenen Lösung.

Aufgrund der begrenzten Ressourcen des Kantons und einer Priorisierung zu Ungunsten des Radwegs im Jahr 2012, sah sich der OIK II nicht in der Lage, das Vorhaben mittelfristig an die Hand zu nehmen.

Im Jahr 2013 haben Kanton und Gemeinden gemeinsam eine Projektstudie durchgeführt. Als Bestvariante wurde eine Lösung mit Ausbau bestehender Flurwege, Durchquerung der Siedlung Laupenau und Mitbenutzung der alten Schienenbrücke erkoren. Die entsprechenden Massnahmen wurden im Jahr 2014 in den Sachplan Veloverkehr aufgenommen.

Die Gemeinden Ferenbalm und Laupen haben darauf gemeinsam im Rahmen einer sogenannten Leistungsübertragung die Federführung für das Projekt übernommen. Ab Juli 2018 hat die Gemeinde Laupen das Vorprojekt aktiv geführt. Ab Mai 2019 hat der OIK II die Projektierung wieder begleitet und im Jahr 2020 die Federführung wieder übernommen.

Der Lösungsansatz gemäss Bestvariante der Planungsstudie sowie ein Kompromissvorschlag der Gemeinden wurden geprüft und mussten verworfen werden. Nach einer umfassenden Situationsanalyse hat das Tiefbauamt des Kantons Bern einen Projektentwurf mit angepasster Zielsetzung ausgearbeitet und im Sommer 2022 in Absprache mit den Gemeinden der Öffentlichkeit zur Mitwirkung vorgelegt.

### **1.3 Erläuterungen zur Projektentwicklung**

Im Rahmen der Mitwirkung sind verschiedene Rückmeldungen eingegangen, wonach die Projektentwicklung und die Wahl der vorgeschlagenen Linienführungsvariante nicht einwandfrei nachvollzogen werden könne. Deshalb wird im Folgenden ausführlich dargestellt, wie sich das Projekt schrittweise entwickelt hat. Abbildungen befinden sich Anhang des Berichts.

#### **2012: Bedürfnis und Projektidee**

In der Vergangenheit wurde ein Ausbau der Kantonsstrasse Gümmenen-Laupen mit parallelem Zweirichtungsradweg nach kantonalem Standard als unverhältnismässig beurteilt. Gründe dafür waren begrenzte Mittel, ein schlechtes Kosten/Nutzen-Verhältnis und ein erheblicher Eingriff in Kulturland bzw. Fruchtfolgefleichen.

Das Tiefbauamt des Kantons Bern und die Gemeinden Ferenbalm und Laupen suchten gemeinsam nach einer angemessenen Lösung für den Velo- und Fussverkehr und insbesondere die Schulwegsicherung zwischen Gümmenen und Laupen.

Im Jahr 2012 haben die Gemeinden die Idee eines kantonalen Radwegs abseits der Kantonsstrasse ins Spiel gebracht. Bestehende Flurwege sollten ausgebaut, einzelne Lücken geschlossen und damit eine sichere und attraktive Radverbindung geschaffen werden.

#### **2013: Planungsstudie**

Die Idee wurde in einer Planungsstudie weiterverfolgt. Der Lösungsansatz eines Radwegs abseits der Kantonsstrasse wurde der Referenzvariante entlang der Kantonsstrasse gegenübergestellt und als Bestvariante erkoren (Abbildung 1 im Anhang). Zu den Vorteilen der Bestvariante abseits der Kantonsstrasse zählte der verhältnismässig geringe Eingriff in Kulturland/Fruchtfolgefleichen sowie geringere Kosten. Der Ausbau wurde zudem als rasch realisierbar und die Linienführung als attraktiv beurteilt.

#### **2014: Aufnahme in den Sachplan Veloverkehr**

Auf Grundlage der Bestvariante der Planungsstudie wurden 2014 folgende Massnahmen in den Sachplan Veloverkehr (Abbildung 2 im Anhang) aufgenommen:

- Alltagsverkehr, physische Netzlücke (Nr. 36, Teile Süd und Mitte)
- Alltagsverkehr, qualitative Netzlücke (Nr. 124, Teil Nord)
- Freizeitverkehr, Velolandroute auf neue Radverbindung umlegen (Nr. 74)

#### **2018: Vorprojektierung durch die Gemeinden**

Aufgrund knapper Personalressourcen konnte das Tiefbauamt des Kantons Bern die Projektierung dieses Vorhabens nicht weiterführen. Die Gemeinden Ferenbalm und Laupen haben darum vorgeschlagen, im Rahmen einer Leistungsübertragung gemeinsam die Federführung für die Projektierung zu übernehmen. Unter dem Lead der Gemeinde Laupen haben die Gemeinden 2018 mit der Vorprojektierung begonnen. Das vom OIK II beauftragte Ingenieurbüro Rothpletz, Lienhard und Cie in Bern hat das Projekt ausgearbeitet. Ziel war, die im Sachplan Veloverkehr verankerten Massnahmen auf Grundlage der Bestvariante der Planungsstudie weiterzuentwickeln.

Folgende Zielsetzungen wurden verfolgt:

- Behebung der erkannten Sicherheitsdefizite auf der Kantonsstrasse (kantonaler Standard)
- Schulwegsicherung
- Verlegung der bestehenden Freizeitroute Nr. 74 in den Talboden
- Schonung von Fruchtfolgefleichen
- Kostengünstige Lösung

Gegenstand der Vorprojektierung waren die Einzelmassnahmen der Bestvariante wie folgt:

- Ersatz des bestehenden Viehdurchlasses unter der Kantonsstrasse mit einer grösseren Unterführung für eine normkonforme Anbindung an das Velowegnetz in Kleingümmenen.
- Ausbau des bestehenden Flurwegs der Flurgenossenschaft Gümnenen zwischen Kleingümmenen und der Laupenau
- Lückenschluss durch die Siedlung Laupenau durch Ausbau des weitgehend bestehenden, privaten Wegnetzes
- Neubauabschnitt über Kulturland und Ausbau eines bestehenden Flurwegs der Burgergemeinde Laupen
- Lückenschluss entlang des Saanedamms mit einer Rampe zur alten Eisenbahnbrücke in Laupen.
- Mitbenutzung oder Umnutzung der alten Bahnbrücke sowie der angrenzenden Trasse bis zur Anbindung an die Schützenstrasse

Ab 2019 hat das kantonale Tiefbauamt das Projekt wieder begleitet. Die Projektverantwortlichen hatten zuvor Verhandlungen mit Grundeigentümern geführt und sind mit dem Vorschlag einer Kompromissvariante an den Kanton herangetreten. Im Laufe der Projektierung wurden zudem Fragen aufgeworfen, deren Klärung die Beteiligung des kantonalen Partners erfordert haben.

Mit der Kompromissvariante wurde vorgeschlagen:

- Verzicht auf die Durchquerung der Siedlung Laupenau und der Mitbenutzung bestehender Zufahrten aufgrund des manifestierten Widerstands einiger Grundeigentümer
- Umfahrung der Siedlung über Kulturland entlang der Hochhecke und des Aubachs, Überquerung des Aubachs, Neubauabschnitt über Kulturland parallel zu den privaten Zufahrtsstrassen der Siedlung
- Verzicht auf den Ansatz «Mitbenutzung der Schienenbrücke» aufgrund der Sturzgefahr in den Schienen. Verhandlungen mit dem privaten Eigentümer der Schienenanlage über den Erwerb der Schienentrasse im Bereich der Saanequerung für die alleinige Nutzung als Velobrücke.

Die Projektpartner führten auf dieser Grundlage gemeinsam weitere Verhandlungen und entwickelten die Lösungsansätze weiter. Ein Projektentwurf (Abbildung 3 im Anhang) wurde im Februar 2020 kantonalen Fachstellen in einer Voranfrage zur Stellungnahme vorgelegt.

## **2020: Prüfung und Weiterentwicklung**

Das Tiefbauamt des Kantons Bern hat den Projektentwurf und die Hinweise der Fachstellen eingehend geprüft und aktuelle Grundlagen erhoben. Daraus wurden folgende Erkenntnisse gezogen:

### Lösungsansatz kantonale Radwege abseits von Kantonstrassen

- Es handelte sich 2013 um eine der ersten Studien für einen kantonalen Radweg abseits der Kantonsstrassen. Diese Strassenkategorie wurde kurz zuvor mit der Revision des Strassengesetzes geschaffen. Der Aufwand und die Bedingungen für eine optimale Nutzung der Synergien wurden hier teilweise unterschätzt.
- Der Ansatz ist dort zielführend, wo Synergien optimal genutzt werden können. Bestehende Flurwege sollen zu winterdiensttauglichen Wegen ausgebaut werden. In aller Regel handelt es sich dann um Güterwege, die vom Veloverkehr künftig in Koexistenz mit dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden. Der Kanton finanziert den Ausbau und ist verantwortlich für den Unterhalt. Um diese Verpflichtung eingehen zu können, muss er das Eigentum der Wegparzelle übernehmen. Für die gemeinsame Nutzung braucht es Wege, die eine genügende Breite, einen tragfähigen Unterbau und überfahrbare Bankette aufweisen. Der Widerstand einzelner Eigentümer und der Aufwand für den norm- und umweltkonformen Ausbau wurden in der Planungsstudie unterschätzt.

- Der Projektperimeter wurde in der Planungsstudie 2013 zu eng gefasst. Die Situation in den Verkehrsknoten zwischen Kriechenwilstutz und Schützenstrasse wurde in der Planungsstudie zu wenig berücksichtigt, ebenfalls eine geeignete Anbindung der Gemeindestrasse von Gammen an die Radverbindung. Die Verkehrssicherheit in den Knotenbereichen erfordert besondere Aufmerksamkeit.

#### Verhältnismässigkeit

- Für jedes Bauvorhaben der öffentlichen Hand muss ein Nachweis der Verhältnismässigkeit erbracht werden. Dabei ist zu beantworten, ob es notwendig, geeignet und angemessen ist.
- Zunächst interessiert das Nutzungspotential. In der Velorichtplanung ist die Strecke zwischen Gümmenen und Laupen als «wichtige Tangentialbeziehung» aufgeführt. Im Rahmen einer Erhebung im Jahr 2014 wurde ein «mittleres» bis «tiefes mittleres» Potential ausgewiesen.
- Die spezifische Schulwegerhebung im Jahr 2020 hat ergeben, dass momentan 2 von 19 Schülerinnen oder Schülern (SuS) aus der Gemeinde Ferenbalm von einer Radverbindung in der Laupenau profitieren könnten. Hinzu kamen weitere 2 SuS aus der Siedlung Laupenau in der Gemeinde Laupen. Die Saanequerung bei Laupen hingegen frequentieren täglich insgesamt um die 30 SuS aus den Gemeinden Ferenbalm und Kriechenwil. Während der Sicherheitsaspekt als wichtigstes Projektziel erhalten bleibt, relativiert sich Bedeutung der Schulwegsicherheit angesichts der sehr geringen Nutzungszahlen.
- Den Massnahmen zur Realisierung einer Alltagsveloroute wurde bei der Aufnahme in den Sachplan 2014 ein zusätzlicher Projektnutzen zugewiesen. Der Vorschlag einer Verlegung der bestehenden Freizeitroute 74 in die Laupenau sollte geprüft werden. Dieser Massnahme wird aus heutiger Sicht auf der Nutzenseite kaum Gewicht beigemessen, es ist umstritten ob mit der Verlegung ein Mehrwert geschaffen würde.
- Mit diesen Erkenntnissen ist das Vorhaben nachfrageseitig unter Druck geraten. Die Dringlichkeit des Vorhabens wird in der Priorisierung der Veloprojekte im direkten Vergleich mit zahlreichen anderen hängigen Velomassnahmen gemessen, von denen fallweise eine grössere Anzahl Nutzende profitieren können.
- Auch wenn die Nutzung eines neuen Veloweges verhältnismässig gering sein wird, so macht die aktuelle Situation für Velofahrende dennoch eine Verbesserung notwendig. Für die Projektverantwortlichen ist eine Lösung geeignet, die mit beschränkten Mitteln eine sichere Schliessung der Netzlücke ermöglicht. Deshalb haben die Projektverantwortlichen die Suche nach einer angemessenen Lösung für die Schliessung der Netzlücke nicht aufgegeben.

#### Projektelement Unterführung Bernstrasse

- Der bestehende Viehdurchlass unter der Bernstrasse in Kleingümnenen sollte gemäss Studie mit einem kostengünstigen Wellstahldurchlass ersetzt werden. Dabei wurden die Platz- und Höhenverhältnisse, das Grundwasser und Hindernisse wie bestehende Schächte und Leitungen zu wenig berücksichtigt. Eine normkonforme Unterführung für die vorgesehene Klassierung der Radverbindung als Alltags- und allenfalls Freizeitroute würde an dieser Stelle ein raumgreifendes Bauwerk erfordern, das den Kostenrahmen für eine mittelfristig realisierbare Lösung sprengen würde. Es wurde darauf verzichtet, die aufwändige Lösung detailliert auszuarbeiten. Die Suche nach einer vernünftigen Redimensionierung führte zum Entschluss, den bestehenden Viehdurchlass mit einem Lichtraumprofil 1.40/1.90m trotz Normunterschreitung weiter zu benutzen.

### Projektelement Schienenbrücke

- Der Erwerb und die Umnutzung der Schienenanlage im Bereich der Saanequerung wurde vertieft geprüft. Die Verhandlungen mit dem Eigentümer führten zu keiner abschliessenden Einigung. Die Kosten für eine einvernehmliche Lösung belasteten die Pläne für eine realisierbare Lösung.

### Linienführung in der Laupenau

- In der Planungsstudie 2013 wurde die Linienführungsvariante entlang dem Saanedamm noch als attraktiv beurteilt und zur Bestvariante erkoren. Der Lösungsansatz wurde damals als geeignet und angemessen beurteilt, weil er so wie angedacht als kostengünstiger und flächenschonender erschien als die ursprüngliche, naheliegende Lösung, ein normgerechter Zweirichtungsradweg entlang der Kantonsstrasse.
- Mit der Kompromisslösung im Projektentwurf von 2020 wurde zunächst eine weniger attraktive Linienführung mit zusätzlichem Kulturlandverbrauch und mehreren unübersichtlichen Kurven in Kauf genommen. In Kombination mit Überlegungen zum künftigen Unterhalt, den mutmasslichen Kosten und dem mutmasslichen Flächenbedarf für eine annehmbare optimierte Lösung musste die Verhältnismässigkeit dieser Linienführung in Frage gestellt werden.
- Verschiedene bereits früher verworfene Lösungsansätze wurden rekapituliert und als nicht zielführend beurteilt. Namentlich wurde festgehalten, dass die Umnutzung der Schienentrasse der ehemaligen Sensetalbahn im regionalen Kontext durchaus eine reizvolle Veloverbindung ergäbe. Für das Tiefbauamt ist die Realisierung des Velowegs auf der Bahntrasse aktuell aus mehreren Gründen keine Option: Die Trasse (Abbildung 5 im Anhang) befindet sich in Privateigentum und steht der Allgemeinheit zurzeit nicht zur Verfügung. Der Zielort beim Bahnhof Gümmenen entspricht nicht demjenigen im Projektauftrag, was zusätzliche bauliche Massnahmen oder eine Anpassung der Linienführung notwendig macht. Schliesslich sind auch die Kosten für eine einvernehmliche Lösung mit dem Eigentümer und für den Ausbau sowie Kostenrisiken im Zusammenhang mit möglichen Altlasten und Neophyten mutmasslich hoch.
- In den Fokus rückte nun erneut die naheliegende Lösung zur Schliessung der Netzlücke entlang der Kantonsstrasse. Um die Interessen der Landbesitzer und Bewirtschafter zu berücksichtigen, wurde ein Weg mit reduzierter Breite in Betracht gezogen. Dadurch verringert sich der Landverbrauch zu dessen Realisierung. Angesichts der Ergebnisse der Schulwegerhebung wurde die angebotsorientierte Verbesserung der Verkehrssicherheit in den bestehenden Knoten höher gewichtet als die Komfortverbesserung auf bestehenden Wegen.

Aus den dargelegten Gründen hat das Tiefbauamt einen pragmatischen Lückenschluss mit reduzierter Wegbreite entlang der Kantonsstrasse vorgeschlagen. Mit 1.7 bis 2 Metern Breite unterschreitet der geplante Weg entlang der Kantonsstrasse das vorgegebene Mindestmass für einen Zweirichtungsradweg, kann aber auf diesem geraden, flachen und übersichtlichen Abschnitt angesichts der erwarteten Nutzerfrequenz die Verkehrssicherheit gewährleisten. Die Verbindung mit Minderbreite wird als verhältnismässiges Grundangebot im ländlichen Raum verstanden. Dieser Weg kann auch von Fussgängerinnen und Fussgängern genutzt werden.

### **2021: Projektvorschlag zur öffentlichen Mitwirkung**

Die Projektträger (Kanton Bern, Gemeinde Ferenbalm, Gemeinde Laupen) einigten sich im September 2021 darauf, der Öffentlichkeit einen Projektvorschlag wie folgt zur Mitwirkung vorzulegen (Abbildung 4 im Anhang):

#### Zielsetzung:

- Behebung der Sicherheitsdefizite auf der Kantonsstrasse (Grundangebot)
- Schulwegsicherung (sichere, durchgehende Verbindung)
- Priorität auf Schliessung der physischen Netzlücke

- Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Verkehrsknoten (Quick-Wins)
- Verzicht auf die Verlegung der Freizeitroute
- Schonung von Kulturland / Fruchtfolgeflächen
- Kostengünstige Lösung

Massnahmen:

- Strassenbegleitender Radweg mit Minderbreite zur Schliessung der physischen Netzlücke Laupenau-Saanebrücke
- Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Verkehrsknoten Kriechenwilstutz-Saanebrücke und Murtenstrasse-Schützenstrasse
- Ausbau des Flurwegs zwischen Kleingümmenen und Laupenau in zweiter Priorität als mögliche Etappierungsmöglichkeit

## **2. Mitwirkungsverfahren**

### **2.1 Eckdaten Mitwirkung**

Vom 20. Juni bis 15. August 2022 lag das Vorprojekt in den Gemeinden Ferenbalm und Laupen zur Mitwirkung auf. Zusätzlich war es auf den beiden Websites der Gemeinden aufgeschaltet.

Die Mitwirkungsunterlagen bestanden aus einem Situationsplan 1:2000 und einem Technischen Bericht. Interessierte Personen und Organisationen konnten einen vorbereiteten Fragebogen ausfüllen oder sich in freier Form äussern.

Das Tiefbauamt des Kantons Bern hat den Mitwirkungsgegenstand mit den Gemeinden Ferenbalm und Laupen vorgängig abgesprochen. Die Gemeinden Laupen und Ferenbalm haben dem Vorgehen an den Projektsitzungen im September 2021 und Mai 2022 mit Vorbehalt zugestimmt. Mittlerweile hat die Gemeinde Ferenbalm mit Brief an das kantonale Tiefbauamt Bedenken geäussert und dem präsentierten Lösungsvorschlag ihre Unterstützung entzogen. Sie spricht sich für eine Prüfung des Lösungsansatzes «Schienentrasse» aus.

### **2.2 Weiteres Vorgehen**

Das Mitwirkungsverfahren liefert den Planungsträgern wichtige Hinweise zur Haltung der Anspruchsgruppen zum konkreten Ergebnis des Projektierungsprozesses. Wurde in der Projektierungsarbeit bereits in Vorwegnahme einer Interessenabwägung auf eine für alle Betroffenen annehmbare Lösung hingearbeitet, so gibt die Mitwirkung nochmals Gelegenheit zur Rechenschaft über Akzeptanz und Zielkonflikte.

Das Tiefbauamt des Kantons Bern ist verpflichtet, seine Projekte im Rahmen einer laufenden Investitionspriorisierung zu prüfen. Die Priorisierung wird nach Massgabe des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sowie der Dringlichkeit und Akzeptanz der Massnahme im Vergleich mit zahlreichen Vorhaben auf dem Kantonsstrassennetz vorgenommen. Die Mitwirkungseingaben und die Haltung der Gemeinden bilden damit eine wichtige Grundlage für den Entscheid hinsichtlich der Weiterverfolgung des Vorhabens.

Wird das Projekt weiterverfolgt, können die Eingaben in der Überarbeitung zum Bauprojekt berücksichtigt werden, bevor dieses zur Planaufgabe gelangt.

Der Entscheid hinsichtlich des weiteren Vorgehens für die Radverbindung Gümmenten - Laupen ist in Kapitel 4 des Berichts über die Mitwirkung festgehalten.

### **3. Auswertung Mitwirkung**

#### **3.1 Eingegangene Eingaben**

Es gingen 31 Eingaben (Fragebogen und freie Form) ein. Davon vier von Grundeigentümern/Bewirtschaftern, vier von Organisationen und 23 von Privatpersonen.

##### **Grundeigentümer, Bewirtschafter**

- A1 Bürgergemeinde Laupen
- A2 Flurgenossenschaft Gümmenen, Gümmenen
- A3 Marthaler, Simon, Vreni, Peter und Brigitte, Gümmenen
- A4 Ryser, Bendicht, Laupen

##### **Organisationen**

- B1 Landwirtschaftlicher Verein Bern West
- B2 Gemüseproduzenten-Vereinigung Bern, Freiburg, Solothurn, Ins
- B3 Pro Velo, Bern
- B4 VCS, Bern

##### **Privatpersonen**

- C1 Aebersold Michael, Laupen
- C2 Fankhauser Christian, Laupen
- C3 Flessenkämpfer Sven Laupen
- C4 Friedli Anita, Laupen
- C5 Friedli Karl, Laupen
- C6 Gallati Franziska, Laupen
- C7 Kocher Johanna, Laupen
- C8 Kohler Renato und Melanie, Kleingümnenen
- C9 Kropf Marianne, Laupen
- C10 Meyer Paul, Laupen
- C11 Miroslaw Matyja, Laupen
- C12 Remund M., Laupen
- C13 Remund Mariett und Ueli, Laupen
- C14 Ruprecht Sandra, Laupen
- C15 Schlegel Markus, Laupen
- C16 Sonderegger Ursula und Bruno, Laupen
- C17 Tschannen Irene, Laupen
- C18 Werren Markus, Laupen
- C19 Widmer Christine, Laupen
- C20 Witschi Pia und Andreas, Laupen
- C21 Wyler Isabelle, Laupen
- C22 anonym, Laupen
- C23 anonym, Laupen

### **3.2      Stellungnahmen Amtsstellen**

Zwei Amtsstellen haben sich geäußert:

- Kantonspolizei (28.6.22): Das Projekt verbessert die Verkehrssicherheit und wird deshalb begrüßt. Folgende Vorschläge werden gemacht (wörtlich zitiert):

«Auf der geplanten Radverbindung sind die Einmündungen übersichtlich zu gestalten, damit die geforderten Knotensichtweiten gewährleistet werden können. Hohe Hecken und Sträucher an den Knoten sind zu vermeiden.

Ohne Ausbau des bestehenden Viehdurchlasses unter der Kantonsstrasse in Gümmenen kann das Lichtraumprofil für die Verkehrsteilnehmer nicht eingehalten werden. Die Gefahrenstelle in Bezug auf die geringe Höhe ist entsprechend zu signalisieren und zu beleuchten. Allenfalls kann die Ausschilderung der Radverbindung oberirdisch erfolgen.

Die Radverbindung ist genügend breit auszugestalten, damit der Zweirichtungsveloverkehr gewährleistet werden kann. Dies vor allem im Bereich des Knotens Kriechenwilstutz. »

- Amt für Gemeinden und Raumordnung (16.8.22): Folgende Bedingungen werden formuliert (wörtlich zitiert):

«Der für das Projekt notwendige Landerwerb ist in den Plänen mit der Flächenangabe auszuweisen.

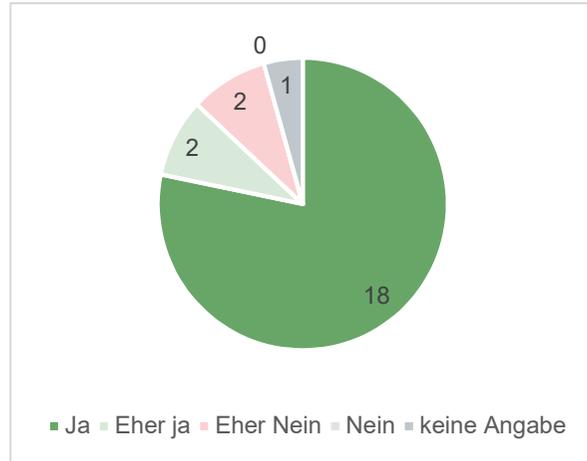
Im technischen Bericht sind die Angaben bezüglich FFF gemäss den geltenden Anforderungen zu ergänzen, d. h. Standortnachweis, geringe Beanspruchung, resp. Kompensationsfreiheit.

In den Projektplänen ist die Lage der dauernd und der temporär beanspruchten FFF inkl. Flächenangaben darzustellen. »



### 3.3 Rückmeldungen in Form des Fragebogens

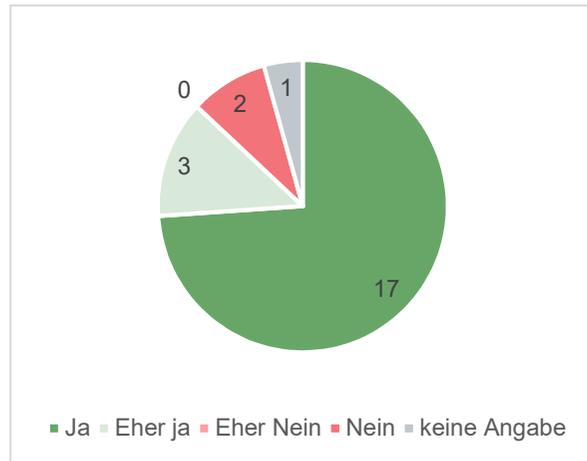
Frage 1a **Fühlen Sie sich durch die oben beschriebene Radwegverbindung sicherer?**



Bemerkungen:

Untauglich für Rennvelos, Abschnitt Mitte bietet für Rennvelos und schnelle E-Bikes zu wenig Platz (überholen).	C1
Ich wünsche mehr Flurwege. Ist aber o. k. so.	C7
Abschnitt Süd (Saanebrücke) eher skeptisch	C8
Ausgeschildert, spezifisch geführt, eigene Spuren, teils auch attraktiv (Herzroute).	C9
Ja! Denn mit dem Velo auf der Hauptstrasse zu fahren empfinde ich als sehr unangenehm und gefährlich.	C10
Endlich kommt Bewegung in die Angelegenheit!	C19

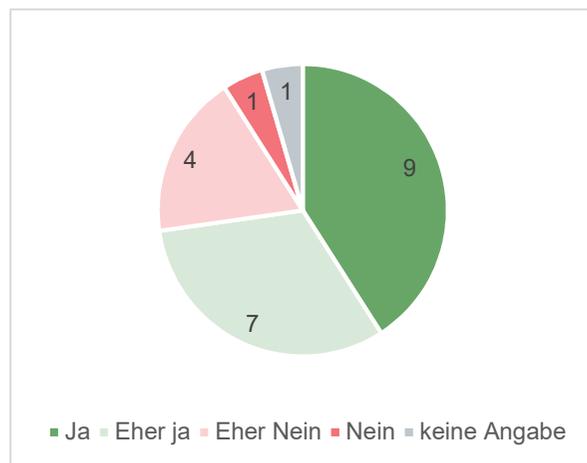
Frage 1b **Werden Sie die Strecke zwischen Gümmenen und Laupen mit der beschriebenen Radverbindung vermehrt mit dem Velo oder zu Fuss zurücklegen?**



Bemerkungen:

Untauglich für Rennvelos, die Distanz zum Bahnhof Gümmenen wird länger	C1
Mit Velo und zu Fuss werde ich weiterhin den Fussweg der Saane entlang benützen.	C4, C5
Bin froh, dass etwas gemacht wird. Danke!	C7
Die aktuelle Verkehrssituation (Schulweg) ist für Schulkinder nicht geeignet und unzumutbar. Daher muss hier unbedingt eine neue Verkehrssicherheit für die Schüler erstellt werden.	C8
Eher mit dem Velo, zu Fuss nur mit konkreten Zielen auf dem Weg.	C9
Ja, es gibt einige Bahnverbindungen Richtung Kerzers/Murten/Neuenburg, wo mit dem Bus eine längere Wartezeit in Güm- menen verbunden ist. Mit einem Radweg würde ich öfters mit dem Velo nach Gümmenen fahren.	C10
Wir die Radstrecke asphaltiert? Sodass ich mit dem Rennrad die Strecke Gümmenen-Laupen befahren kann.	C16
Mit dem Velo ja, zu Fuss werde ich weiterhin die Wanderwege nutzen.	C18

Frage 2 **Befürworten Sie das Projekt auch, wenn lediglich der Abschnitt Mitte umgesetzt wird?**

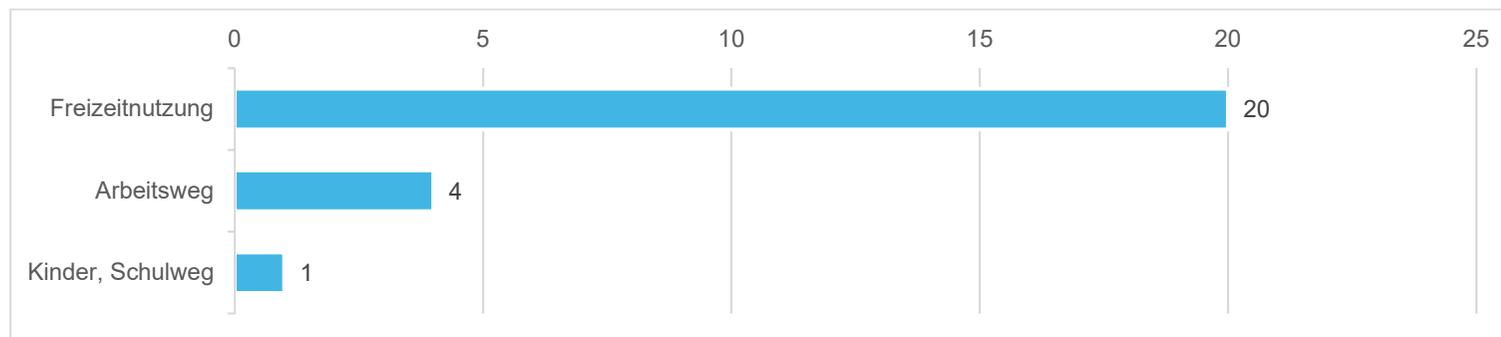


Bemerkungen:

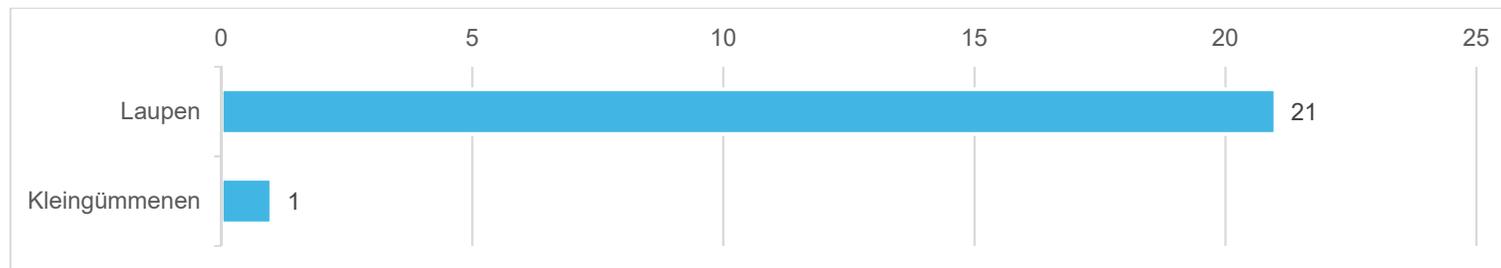
Nur wenn der Abschnitt Nord folgt. Ist das nicht der Fall, ist es trotz allem gefährlich und bringt nichts.	C4, C5
Viele, welche aktuell über Kriechenwil fahren, werden den Weg benutzen und unverhofft auf der sehr gefährlichen Kantonsstrasse landen.	C5
Nur den Abschnitt Mitte zu realisieren bringt nicht viel, da die Abschnitte Nord und Süd auch eine erhebliche Gefahr darstellen.	C8
Das Projekt als Ganzes planen, ausführen macht einzig Sinn – was, wenn ein Teilstück verbessert wird, dessen Zufahrten aber höchst riskant und abweisend für Velofahrende erlebt werden?	C9
Jede Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand ist zu begrüßen! Aber natürlich bin ich für die gleichzeitige Realisierung der ganzen Strecke.	C10
Auch die Realisierung dieses Abschnitts wäre eine Verbesserung. Aber klar! Es sollte möglich sein, dass ganze Projekt umzusetzen.	C13
Besser ein Streckenteil wird für die Velofahrer gemacht als keinen.	C16
Der Abschnitt Nord bedingt aber auch einige Anpassungen, bzw. Verbesserungen.	C18

## Statistische Angaben zu den Mitwirkenden

### Interessen



### Herkunft





### 3.4 Rückmeldungen in freier Form

Eingabe/Begehren	Kommentar/Stellungnahme TBA		bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
<b>Erfordernis und Stellenwert einer Radverbindung zwischen Gümmenen und Laupen</b>						
Grundsätzlich begrüsse ich (wir) eine Veloverbindung von Laupen nach Gümmenen.	A4, B1, B2	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
Die heutige Situation im Saanental zwischen Laupen und Gümmenen ist für die Radfahrenden aufgrund der schnell und viel befahrenen Hauptstrasse ohne Veloinfrastruktur äusserst unangenehm. Deshalb begrüsst Pro Velo die Planung einer eigenen Velo-Infrastruktur sehr.	B3	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
Der VCS begrüsst die Bestrebungen, die heute bestehende Netzlücke zwischen Gümmenen und Laupen endlich zu schliessen. Die heute bestehende Situation ist für die Velofahrenden — insbesondere für die Kinder und Jugendlichen, welche die Verbindung als Schulweg nutzen — eine Zumutung und mit Gefahren verbunden.	B4	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
Grosse Freude, dass jetzt endlich ein Veloweg nach Gümmenen gebaut werden soll. Eine riesige Erleichterung für alle Velofahrenden, die nicht mehr auf der Murtenstrasse, ihr Leben aufs Spiel setzen wollen.	C3	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

Eingabe/Begehren	Kommentar/Stellungnahme TBA	bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
Bereits seit Jahren wird nach Möglichkeiten gesucht, um die Sicherheit der Verkehrssituation für Radfahrer zu realisieren. Für Schulkinder ist der Weg unzumutbar geworden, da das Verkehrsaufkommen stark zugenommen hat. Sollten nochmals Jahre vergehen, müsste sicher geprüft werden, die Schulkinder auf die Postautoverbindung zu verweisen und das Postauto-Abo der Schulkinder zurückzuerstatten.	C8 Wird zur Kenntnis genommen.		x		
Sehr erfreulich, dass endlich die Initiative ergriffen wurde! Ausführung Gesamtstrecke positiv für Herzroute, Tourismusregion Laupen > Steigerung Attraktivität. Investition in die Zukunft.	C9 Wird zur Kenntnis genommen.	x			
Realisierung des ganzen Projektes mit höchster Priorität.	C10 Wird zur Kenntnis genommen.		x		
Das Projekt ist uralt. Seit 40 Jahren wird verhandelt. Umso erfreulicher, dass nun ein ausgereiftes Projekt vorliegt. Hoffen wir, dass es nun zügig Vorwärts geht. (...) Zudem gibt es kaum einen plausiblen Grund, einen Veloweg nicht zu bauen.	C13 Wird zur Kenntnis genommen.		x		
Im Vergleich mit dem, was der Kanton im Oberaargau für den motorisierten Individualverkehr ausgeben will, wären die Ausgaben hier für ein vernünftiges Projekt, das das Problem dann wirklich löst nur Peanuts.	C15 Wird zur Kenntnis genommen.		x		
Als Velofahrer ist man immer auf die Rücksicht der stärkeren Verkehrsteilnehmer angewiesen.	C16 Wird zur Kenntnis genommen.	x			
Wichtig ist vor allem, dass die Umsetzung in nächster Zeit erfolgen kann.	C20 Wird zur Kenntnis genommen.		x		

Eingabe/Begehren

Kommentar/Stellungnahme TBA

bereits berücksichtigt  
Berücksichtigen/prüfen  
Nicht berücksichtigt  
Ergebnis offen

### Akzeptanz bei Grundeigentümern, Bewirtschaftern, Kulturlandschutz

Der Burgerrat ist geschlossen der Meinung, dass der Abschnitt Mitte entlang der Kantonsstrasse auf dem Land der Burgergemeinde Laupen nicht, wie im Projekt vorgesehen, als neue Linienführung umgesetzt werden kann. Diese geplante Linienführung wird vom Burgerrat der Burgergemeinde Laupen nicht akzeptiert.	A1	Die Haltung Burgergemeinde wird mit Bedauern zur Kenntnis genommen.				x
Erschwerte Bewirtschaftung der Landflächen	A1	Nicht ohne Weiteres nachvollziehbar, inwiefern die Bewirtschaftung der Landflächen gegenüber der heutigen Situation erschwert werden sollte. Dem ist in der Ausführungsprojektierung Rechnung zu tragen.		x		
Der Flurweg (Abschnitt Nord) bleibt in Besitz der Flurgenossenschaft.	A2	Die Haltung der Flurgenossenschaft wird mit Bedauern zur Kenntnis genommen. Der Grunderwerb durch den Kanton wäre zwingende Voraussetzung für die Finanzierung des winterdiensttauglichen Ausbaus, nicht aber für die Nutzung als Radverbindung.				x
Die Flur stellt den Weg unentgeltlich zur Verfügung. Der Unterhalt übernimmt die Gemeinde oder der Kanton, auch wenn er nun in Mergel bleiben soll. Der Winterdienst wird von der Gemeinde oder vom Kanton übernommen.	A2	Die Verantwortung für den Betrieb und Unterhalt von Strassen ist in der Strassengesetzgebung geregelt.		x		
Kulturlandverlust - Nicht verständlich, dass im Abschnitt Mitte mit dem vorliegenden Projekt trotzdem rund 50 Aren beste Fruchtfolgefläche versiegelt werden soll.	A1, A4, B1, B2	Die vorgeschlagene Lösung erfordert nicht mehr Kulturland als andere geprüfte Varianten in der Laupenau.	x			

Eingabe/Begehren	Kommentar/Stellungnahme TBA	bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
<b>Koexistenz Langsamverkehr – Landwirtschaft, Wanderweg</b>					
Uneingeschränkte landwirtschaftliche Nutzung. Das heisst, der Weg darf uneingeschränkt von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden, andere landwirtschaftliche Arbeiten müssen weiterhin möglich sein und sowie für Viehautrieb genutzt werden können.	A2, A3	Beim Ausbau bestehender Flurwege in winterdiensttaugliche kantonale Radwege wird grundsätzlich von einer künftigen Koexistenz mit der landwirtschaftlichen Nutzung ausgegangen.	x		
Es braucht ein Fahrverbot für Autos und Motorräder mit Zusatztafel; «Zubringerdienst für land- und forstwirtschaftliche Fahrten gestattet».	A2, A3	Im gegebenen Fall ist eine Signalisation mit Fahrverbot für Motorfahrzeuge (SSV Art. 19) und Ausnahmeregelung für Begünstigte (Zubringerdienst, Land- und Forstwirtschaft) vorgesehen.	x		
Hinweisschilder für gegenseitige Rücksicht für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Radfahrer müssen zusätzlich aufgestellt werden.	A2, A3	Diese Massnahme wird begrüsst, zu konkretisieren in der Ausführungsprojektierung.		x	
Die Kühe und Rinder müssen an mindestens 2 Stellen den Flurweg permanent (24 Stunden) überqueren können. An diesen Stellen sind Viehbarrieren für Velos, Traktoren, Autos vorgesehen. Dazu ist eine entsprechende Signalisierung anzubringen. Die Kosten sämtlicher notwendigen Einrichtungen sind vom Kanton zu tragen.	A3	Wird zur Kenntnis genommen, Bedarf und Umsetzung zu prüfen in der Ausführungsprojektierung.			x
Sollte der Radweg in diesem Abschnitt später einmal ebenfalls der Kantonstrasse entlang geführt werden, sind wir damit nicht einverstanden ausser, wenn für das benötigte Kulturland Realersatz geleistet wird.	A3	Wird zur Kenntnis genommen			x
Nach Realisierung der Radverbindung sollte für den linksufrigen, im Sachplan enthaltenen Wanderweg ein allgemeines Fahr- und Reitverbot errichtet werden.	C18	Wird zu gegebener Zeit geprüft			x

Eingabe/Begehren	Kommentar/Stellungnahme TBA	bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
<b>Velopotential / Frequentierung / Freizeitroute 74</b>					
<p>Wird eine attraktive Fahrradinfrastruktur umgesetzt, ergibt sich in Kombination von Alltags-und Freizeitverkehr ein beachtliches Velopotential. Bei einer notdürftigen Lösung wird die Velonutzung weiterhin gering bleiben. Investitionen in eine „gute“ Veloinfrastruktur haben in der Regel ein höheres Kosten/Nutzen-Verhältnis als Investitionen in eine mangelhafte Veloinfrastruktur.</p>	B3	<p>Der Projektvorschlag unterstützt dem Ansatz einer angebotsorientierten Bereitstellung von Veloinfrastruktur zur Förderung des Verkehrs. In einer Potentialstudie wurde für diese Verbindung in den Jahren 2013/14 ein «mittleres» bis «tiefes mittleres» Potential erhoben. Die örtlichen Begebenheiten sind in die Überlegungen mit einzubeziehen.</p>	x		
<p>Das „geringe Velopotential“, das als Rechtfertigung für die Unterschreitung der Standards für Veloverbindungen beigezogen wird, ist ausserdem zu hinterfragen. Für die Abschnitte Nord und Mitte ist das Potential unklar, da es auf der Strecke zurzeit keine Veloinfrastruktur gibt und ihre Befahrung nicht ungefährlich ist. Viele Velofahrende dürften deshalb heute davor zurückschrecken, die Route zu befahren.</p>	B4	<p>Die Schliessung einer gefährlichen Netzlücke wurde mit dem präsentierten Projektvorschlag im Sinne einer angebotsorientierten Lösung höher gewichtet als die Einhaltung von Normen und Komfortansprüche. Die örtlichen Begebenheiten, im gegebenen Fall der ländliche Raum, sind in die Überlegungen mit einzubeziehen.</p>	x		
<p>Für den Abschnitt Süd existiert wiederum ein beträchtliches Potential, da dieser Abschnitt Teil der Freizeitroute 74 und eine wichtige Schulwegverbindung ist.</p>	B4	<p>Das besondere Potential im Abschnitt Süd und das Schutzbedürfnis der Nutzenden wird in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Der Bereich Süd wird eine Umsetzung als Quick-Win-Massnahme unabhängig von der Realisierung der Alltagsveloroute geprüft.</p>	x		
<p>Grundsätzlich ist der Verzicht auf die ursprünglich vorgesehene Verlegung der Freizeitroute 74 nachvollziehbar. Eine Verlegung wäre nur dann dringend angezeigt, wenn die gesamte Freizeitroute zwischen Laupen und Niederried in den Talboden verlegt werden könnte. Dafür müsste zwischen den Weilern Wittenberg und Oltigen eine Brücke über die Aare erstellt werden, was mit verschiedenen Hürden verbunden ist (Investitionskosten, Lage im BLN-Gebiet),</p>	B4	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>		x	

Eingabe/Begehren	Kommentar/Stellungnahme TBA	bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
<p>weshalb ihre Realisierung in absehbarer Zeit unwahrscheinlich ist. Wenn der Radweg künftig auf dem alten Bahntrasse geführt würde, wäre eine Verlegung des Abschnitts zwischen Schützenstrasse und Rizenbach trotzdem sinnvoll, da die Führung im Talboden einige Vorteile zur aktuellen Linienführung aufweist (geringere Steigungen, Strecke nicht mehr unter Hochspannungsleitung, direktere Streckenführung, weniger Konflikte mit motorisiertem Verkehr). Zudem würden die Ortsteile Wittenberg und Kleingümmenen besser an Laupen und das Sensetal angeschlossen. Die Verbindung zwischen der Radverbindung Laupen-Gümmenen und dem aktuellen Verlauf bei Rizenbach würde weiter über das alte Bahntrasse, die Bahnstrasse, den Längacker und die bestehende Brücke der Neuenburgstrasse über die Bernstrasse erfolgen. Auf der Brücke müsste der Einbahnverkehr für Velos aufgehoben werden, was flankierende Massnahmen (z. B. Tempo 30 oder 40, Markierungen) erfordern würde.</p>					
<p>Ein Hauptziel für jeden, der diese Verbindung nutzen wird, wird der Bahnhof Gümmenen sein, der das ÖV-Angebot in der Umgebung komplettiert. Oder jemand, der in Mühleberg arbeitet und in Laupen wohnt und umgekehrt.</p>	C3 Wird zur Kenntnis genommen			x	
<p>Einen schlechten Veloweg zu bauen mit dem Argument, niemand wird ihn nutzen, ist eine selbsterfüllende Prophezeiung.</p>	C3 Wird zur Kenntnis genommen			x	
<p>Frequenz: Es ist davon auszugehen, dass der neue Veloweg mindestens so gut frequentiert wird, wie die Velostrecke Laupen-Neuenegg. Und die wird gut genutzt, dies obwohl hier kein Schulweg</p>	C15 Wird zur Kenntnis genommen.			x	

Eingabe/Begehren	Kommentar/Stellungnahme TBA	bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
besteht. Die neue Strecke wir die Frequenz auf der ganzen Strecke Neuenegg-Gümmenen erhöhen.					
Auch wenn der Bedarf zur Zeit anscheinend nicht so riesig ist, wird wahrscheinlich dann der neuen Veloweg vermehrt genutzt werden > Anschluss öV.	C20 Wird zur Kenntnis genommen.	x			

**Projektentwicklung / Variantenwahl / Etappierung**

Kernaussage mehrerer Mitwirkungseingaben: Die Variantenwahl stösst auf Kritik und Unverständnis. Das Projekt wird als nicht zielführend beurteilt oder es werden andere Präferenzen genannt.	A1, A3, A4, B1, B2, B3, B4, C1, C3, C15 Verweis auf Kapitel 1.3, wo die Projektentwicklung mit den relevanten Entscheiden und Begründungen nachgelesen werden kann.			x	
Kernaussage mehrerer Mitwirkungseingaben: Vorschlag zur Prüfung einer Projektvariante entlang der bestehenden Bahntrasse der ehemaligen Sensetalbahn von Laupen zum Bahnhof Gümmenen. Als Argumente werden eine attraktive Linienführung, Schutz von Kulturland bzw. Fruchtfolgeflächen sowie eine mutmasslich einfache und kostengünstige Realisierung genannt.	A1, A3, A4, B1, B2, B3, B4 Dieser Lösungsansatz wurde erkannt und bewusst nicht weiterverfolgt. Die Trasse befindet sich in Privatbesitz und steht der Allgemeinheit nicht zur Verfügung. Die Gesamtkosten inkl. Risikopositionen wären mutmasslich erheblich höher als die Kosten für die vorgeschlagene Lösung. Eine Umnutzung der Schienentrasse der ehemaligen Sensetalbahn zwischen Laupen und Gümmenen ergäbe durchaus eine attraktive regionale Radverbindung. Im Unterschied zum erarbeiteten Projekt würde nicht eine Verbindung im Talboden geschaffen, sondern die Geländestufe überwunden, die ein Grossteil der Ferenbalmer Schüler heute über den Kriechenwilstutz bewältigen.		x		

Eingabe/Begehren	Kommentar/Stellungnahme TBA	bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
	Vorschlag: Opportunitäten im Auge behalten. Mögliche Projektträgerschaft und Finanzierungslösungen können unter den möglichen Beteiligten im regionalen Kontext diskutiert werden.				
Rund 50% der erforderlichen Flächen sind im Besitz der Burgergemeinde Laupen. Da wäre eine Beteiligung vor der Mitwirkung unumgänglich gewesen, zumal der Burgerrat immer wieder kommuniziert hat, dass eine Linienführung entlang der Kantonsstrasse nicht in Frage kommen werde.	A1 Im Lauf der Projektierung haben Gespräche mit der Burgergemeinde stattgefunden. Die Interessen und die Haltung der Burgergemeinde sind den Projektverantwortlichen hinlänglich bekannt. Die Interessen der Grundeigentümerin und der Bewirtschafter werden ernst genommen, wie auch die Interessen der Allgemeinheit für die Realisierung einer angemessenen Radwegverbindung. Das Mitwirkungsverfahren ist dazu geeignet, dass alle Betroffenen ihre Haltung nochmals deponieren können.	x			
Mehrere hundert Meter Landwirtschaftswege sind vorhanden, die zwingend genutzt werden sollten. Auch hat uns der Kanton Bern bei der letzten Banketterweiterung vor über 10 Jahren mitgeteilt, dass ein Radweg entlang der Kantonsstrasse weder geplant noch realisierbar sei.	A1 Der winterdiensttaugliche Ausbau von bestehenden Flurwegen für die gemeinsame Nutzung für Landwirtschaft und Veloverkehr ist dort zielführend, wo entsprechende Synergien optimal genutzt werden können. Die Bestvariante der Planungsstudie 2013 basierte auf diesem Lösungsansatz. Mit dem Entscheid zur Aufgabe der Optionen "Siedlung Laupenau" und "Schienenbrücke" ergibt sich eine andere Ausgangslage. Für eine Lösung mit Einbezug des erwähnten Wegstücks am Dammfuss des Saanedamms in eine für Betrieb und Unterhalt taugliche, durchgehende Linienführung würde insgesamt mehr Kulturland betroffen.			x	
Bei einer Linienführung über das Grundeigentum der Burgergemeinde Laupen wie in der Planungsstudie aus dem Jahr 2018 geplant, wäre der Burgerrat nach wie vor zu einer Weiterführung der Diskussion bereit.	A1 Wird zur Kenntnis genommen.			x	

Eingabe/Begehren	Kommentar/Stellungnahme TBA	bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
Positiv zu bewerten ist, dass auf einen parallelen Zweirichtungsweg nach kantonalem Standard aufgrund des unverhältnismässigen Eingriffs in Fruchtfolgefächern abgesehen wurde.	A4, B1, B2	Wird zur Kenntnis genommen	x		
<p>Pro Velo Bern bedauert den Entscheid, die Ziele und Massnahmen des Vorprojekts zu reduzieren und möchte diesen Entscheid grundsätzlich in Frage stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es gibt Linienführungen, bei denen der Landerwerb einfach lösbar sein sollte (siehe Abschnitt Mitte)</li> <li>- beachtliches Velopotential</li> <li>- vorliegende Lösung missachtet grundlegende Normen und setzt Anforderungen nur sehr teilweise um</li> </ul>	B3	Die Projektverantwortlichen haben sich diese Fragen auch gestellt und sind in Bezug auf die Einfachheit möglicher Lösungen und das Potential nicht zum exakt gleichen Schluss gekommen. Zweifellos werden Normen missachtet, dies zur Steigerung der Realisierungschancen einer pragmatischen Lösung.		x	
Lösungsvorschlag: Variante prüfen, in der die Siedlung Laupenau saaneseitig über den Saanedamm umfahren wird	B3	Diese Variante wird aufgrund verschiedener Nachteile (Erheblicher Eingriff für Verbreiterung des Saanedamms, unattraktive Lage für Betrieb und Unterhalt, Konflikte Grundeigentum, Wald und Gewässerraum) als untauglich beurteilt.		x	
Lösungsvorschlag: Einbezug der Flurwege entlang des Halimattkanals	B3	Diese Variante ergäbe eine komplizierte Linienführung und würde u.a. ein zweimaliges Queren der Kantonsstrasse erfordern.		x	
Ursprünglich hatte das Vorprojekt den Auftrag, die Bestvariante der Planungsstudie von 2013 umzusetzen. im Laufe des Vorprojekts wurden die Projektziele drastisch reduziert und beim genaueren Betrachten können nicht einmal die reduzierten Ziele erreicht werden. Das Vorprojekt ist hinsichtlich Sicherheit wie Attraktivität für die Velofahrenden ungenügend. Die Breite von 1.7-2.0 m für Zweirichtungsweg ist ein eindeutiges No-Go.	B3	Wird zur Kenntnis genommen.		x	

Eingabe/Begehren	Kommentar/Stellungnahme TBA	bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
<p>Im Erläuterungsbericht werden einige gute Vorschläge erwähnt, jedoch durchs Band weg wegen des Investitionsbedarfs verworfen. Leider ist diese Art Entscheidungsfindung nicht transparent. Es werden weder Angaben zu den erwartenden Kosten der Massnahmen, noch zum möglichen Kostenrahmen gemacht. Allgemein empfinden wir den Umgang mit den „Optionen“ fragwürdig: Z.B. wird die „Umfahrung Laupenau“ aufgrund höher Kosten und FFF-Verbrauch gegenüber der „Bestvariante 2013“ abgelehnt — aber genau dieses Problem hat die ausgewählte Vorprojektvariante ebenso (mit der wird die „Umfahrung Laupenau“ nicht verglichen?).</p>	B3 Wird zur Kenntnis genommen.			x	
<p>Die Umnutzung der Flurwege erachten wir als sinnvolle Lösung und die vorgeschlagenen baulichen Massnahmen als zielführend.</p>	B4 Wird zur Kenntnis genommen	x			
<p>Der Radweg hat auf seiner gesamten Länge mindestens die in der Arbeitshilfe des Tiefbauamtes definierte Minderbreite von 2.50m einzuhalten. Diese entspricht explizit der Mindestanforderung an einen Zweirichtungsradweg mit geringem Verkehrsaufkommen. Eine Unterschreitung ist mit dem Verweis auf das geringe Verkehrsaufkommen somit nicht zu rechtfertigen, zumal der Radweg zusätzlich noch vom Fussverkehr genutzt werden soll. Mit den übrigen Grundsätzen der baulichen Gestaltung sind wir einverstanden.</p>	B4 Wird zur Kenntnis genommen			x	
<p>Die vorgeschlagene Lösung weicht stark von der in der Planungsstudie von 2013 ausgewählten und in den Sachplan Veloverkehr aufgenommenen Bestvariante ab. Die Begründung für dieses Vorgehen ist grundsätzlich nachvollziehbar, doch hätte die Aufschaltung der Planungsstudie diesbezüglich die Beurteilung erleichtert.</p>	B4 Wird zur Kenntnis genommen			x	

Eingabe/Begehren	Kommentar/Stellungnahme TBA	bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
<p>Die vorgeschlagene Alternative ist aus Sicht des VCS leider völlig ungenügend. Dies, weil namentlich die Abschnitte Mitte und Süd in keiner Weise den Ansprüchen an eine sichere und ansprechende Veloverbindung genügen. So unterschreitet der Abschnitt «Mitte» die Mindestmasse für Zweirichtungsradwege (2.50m bei Minderbreite) deutlich, und die Situation bei der Saanebrücke (eine wichtige Schulwegverbindung) wird in keiner Weise verbessert.</p>	<p>B4 Wird zur Kenntnis genommen</p>			x	
<p>Eine genauere Betrachtung der Situation stellt die Notwendigkeit der Querung der Bernstrasse durch die Veloverbindung infrage. Eine solche wäre angezeigt, wenn die Freizeitroute 74 auf der gesamten Strecke zwischen Laupen und Niederried in den Talboden verlegt würde, was in absehbarer Zeit nicht geschehen dürfte (siehe Abschnitt «Verlegung der Freizeitroute 74 zwischen Schützenstrasse und Rizenbach»). Somit kommt aus unserer Sicht dem Anschluss an die Bernstrasse eine grössere Bedeutung zu als ihrer Querung. Wir regen deshalb an, das Abbiegen von der Bernstrasse auf den vorgesehenen Radweg mittels einer Abbiegebucht westlich der Brücke der Kantonsstrasse zu erleichtern und auf dieser zusätzlich den Velostandard zu verbessern.</p>	<p>B4 Massnahmen für eine à-Niveau-Querung der Bernstrasse wie auch für eine Abbiegehilfe an der gleichen Stelle wurden nicht weiterverfolgt, weil die Sichtverhältnisse in der Kurve für eine normgerechte und gesicherte Lösung einen erheblichen Eingriff bedeuteten. Für die Schulwegsicherung ist der bestehende Durchlass mit Anschluss an die alte Holzbrücke trotz Normunterschreitung eine taugliche Lösung. Die Abbiege- und Querungssituation an dieser Stelle kann optional auf das Potential als Quick-Win-Massnahme unabhängig von der Realisierung der Alltagsveloroute geprüft werden.</p>				x
<p>Dafür ist einerseits das nordseitige Trottoir in einen Radstreifen umzugestalten. Dies wäre ohne Einbussen für den Fussverkehr möglich, da das Trottoir «doppelt redundant» ist (Alte Brücke nördlich und zweites Trottoir südlich) und westlich der Brücke ohnehin im Radweg endet. Andererseits ist Richtung Gümnenen auf der Fahrbahn ein Radstreifen zu kennzeichnen und die Fahrbahn auf der Brücke entsprechend neu einzuteilen (die Breite von 7.50m reicht</p>	<p>B4 Kann optional auf das Potential als Quick-Win-Massnahme unabhängig von der Realisierung der Alltagsveloroute geprüft werden.</p>				x

Eingabe/Begehren	Kommentar/Stellungnahme TBA	bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
gut für zwei Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr und einen normgerechten Radstreifen bei Tempo 50).					
Um die Sicherheit bei der Abbiegestelle zusätzlich zu erhöhen, sollte die Velo-Abbiegebeziehung für den motorisierten Verkehr klar ersichtlich sein (allenfalls durch bauliche Massnahmen, soweit dies Terrain und Strassenführung zulassen) und Tempo 50 bis zum Kreisel Bernstrasse-Laupenstrasse verlängert werden.	B4 Kann optional auf das Potential als Quick-Win-Massnahme unabhängig von der Realisierung der Alltagsveloroute geprüft werden.				x
Um den Anschluss des wachsenden Quartiers an der alten Murtenstrasse an die Radverbindung zu gewährleisten, ist trotzdem eine angemessene Querungsmöglichkeit zu realisieren, beispielsweise durch die vorgeschlagene Aufwertung des Viehdurchlasses (aus Sicherheitsgründen mit Fahrverbot) oder bevorzugt durch eine (einfache) à-Niveau-Querung.	B4 Wird zur Kenntnis genommen			x	
Wir regen an, eine Verlegung der gesamten Strecke zwischen dem Abschnitt Nord und der Schützenstrasse auf das bestehende Bahntrasse eingehend zu prüfen. Für die Anbindung an den Abschnitt Nord wären dabei verschiedene Varianten denkbar. Effizient und relativ bodenschonend wäre die kürzestmögliche Verbindung vom Ende des Abschnitts Nord (Einmündung des Feldwegs in die Gümmentenstrasse) im rechten Winkel zum Bahntrasse über einen 115 Meter langen, neu zu erstellenden Weg. Die Lösung hätte jedoch den Nachteil, dass ein bestehendes Feld (FFF) zerschnitten würde. Alternativ wäre eine Anbindung weiter südlich über die asphaltierte Fläche bei der Trocknungsanlage Laupenau und dann parallel zur Gümmentenstrasse (oder mit Radstreifen auf der Strasse)	B4 Wird zur Kenntnis genommen			x	

Eingabe/Begehren	Kommentar/Stellungnahme TBA		bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
denkbar. Diese Lösung würde auf gut 200m FFF beanspruchen, dafür aber die Landwirtschaftsfläche nicht zerschneiden. Ebenfalls flächenschonend, aber verbunden mit einer weiteren Wegstrecke, wären Querungen weiter nördlich über die (obere) Gümnenenau. Allfällige Zweirichtungsradwege haben mindestens die Minderbreite von 2.50m einzuhalten.	B4	Wird zur Kenntnis genommen.		x		
Für den Fall der Nutzung des Bahntrassees (oder auch nur der Schienenbrücke) wäre mittelfristig die Erstellung eines neuen Kreises an der Verzweigung von Murten- und Gümnenenstrasse zu prüfen. Ein solcher würde nicht nur die Querung der Gümnenenstrasse für den Veloverkehr vereinfachen und die Anbindung von Kriechenwil an den Radweg verbessern (wichtig für Schulwegfunktion), sondern auch die Spitzkehre für den MIV erleichtern und zur Einhaltung der Tempobeschränkung beitragen.	B4	Wird zur Kenntnis genommen.		x		
Kurzfristig wäre die Strasse nach Kriechenwil wie im Vorschlag des Vorprojekts durch eine entsprechende Querverbindung an die Radverbindung westlich der Schienenbrücke anzuschliessen.	B4	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
Grundsätzlich sind alle Verbesserungen der heutigen ungenügenden und teils gefährlichen Situation zu begrüssen. Die hohe Priorisierung der Massnahme gemäss RGSK und regionaler Velonetzpla-	B4	Wird zur Kenntnis genommen.		x		

Eingabe/Begehren	Kommentar/Stellungnahme TBA	bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
<p>nung der RKBM (A-Liste bzw. 1. Prioritätsstufe) spricht jedoch gegen eine Etappierung und stattdessen für eine zügige Schliessung der gesamten Netzlücke. Wir sehen auch die Gefahr, dass bei einer Etappierung schliesslich nur die drängendsten Massnahmen umgesetzt würden und die Velosituation auf dem Abschnitt weiterhin unbefriedigend bleibt. Spielraum sehen wir lediglich bei der Verlegung der Freizeitroute und der von uns angeregten Umgestaltung der Verzweigung Murtenstrasse-Gümmenenstrasse, welche wir im Fall der Umnutzung des Bahntrassees beide als sinnvoll, aber nicht dringend notwendig erachten.</p>					
<p>Sollte eine Priorisierung der Verbindung an sich aus finanziellen Gründen unabdingbar sein, ist zuerst eine echte Verbesserung für den Abschnitt Süd zu realisieren, da hier aufgrund des stark frequentierten Schulwegs das grösste Gefahrenpotential liegt.</p>	<p>B4 Wird als Quick-Win-Massnahme unabhängig von der Realisierung der Alltagsveloroute geprüft.</p>		x		
<p>Anschliessend ist der Abschnitt Mitte aufzuwerten, idealerweise mit einer Verlegung auf das alte Bahntrassees oder einer anderen sinnvollen Linienführung. Schliesslich ist der Abschnitt Nord mit Hartbelag auszustatten und an die Bernstrasse anzubinden. Alle Arbeiten der eigentlichen Radverbindung sind bis maximal in zehn Jahren abzuschliessen. Vorschlag der Priorisierung für die von uns vorgeschlagenen Massnahmen.</p>	<p>B4 Wird zur Kenntnis genommen.</p>			x	
<p>Direkte Verbindung von Laupen zum Bhf. Gümmenen: optimal wäre das Schienentrassees; lieber breite Velospuren beidseits der Hauptstrasse als Verbindungen über den Flurweg.</p>	<p>C1 Wird zur Kenntnis genommen</p>			x	

Eingabe/Begehren	C3	Kommentar/Stellungnahme TBA	bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
Jetzt weiss ich, warum es in der Ausschreibung «Radverbindung» und nicht «Radweg» heisst, denn es ist kein Radweg.		Wird zur Kenntnis genommen	x			
Minimierung negativer Impact auf Natur, also schmale Spur bevorzugen, Agrarland und Wald so wenig als möglich beeinträchtigen.	C9	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
Siedlung Laupenau: Es ist schon sehr ernüchternd, dass mit den Anrainern keine Lösung möglich ist. Ob da die nötige Beharrlichkeit noch etwas brächte?	C13	Wird zur Kenntnis genommen.			x	
Ich befürworte die Etappierung, jedoch muss das Gesamtprojekt in weiteren Etappen realisiert werden. Die Übergänge für Velo, also von/nach Kriechenwil sowie die Einfahrt Schützenstrasse, müssten gleichzeitig gesichert werden.	C14	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
Wir unterstützen diese Variante sehr und finden sie gut umsetzbar.	C20	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
<b>Spezifische Rückmeldungen zu Abschnitt Nord</b>						
<p>Pro Velo Bern begrüsst die Führung auf den ausgebauten Flurwegen (3.0 m, Asphalt). Der Anschluss an das Strassennetz in Gümnenen hat jedoch deutliche Mängel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bestehende Unterführung sehr schmal und niedrig, kann nur als Zusatzangebot gelten, nicht als Hauptangebot</li> <li>- der Hauptstrasse ist darum ein grösseres Gewicht beizumessen (Lösungsansätze Kernfahrbahn, Trottoir freigeben, Radstreifen)</li> <li>- einfachere Lösung für à-Niveau-Querung prüfen</li> </ul>	B3	Wird zur Kenntnis genommen			x	

Eingabe/Begehren	Kommentar/Stellungnahme TBA	bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
- Die Ketten beidseits der alten Brücke sind anzupassen					
Die Nutzung des Viehdurchlasses zur Querung der Bernstrasse ist ohne zusätzliche bauliche Massnahmen keine gangbare Option. Das Hauptproblem ist dabei die geringe Höhe. Im erläuternden Bericht ist sie nirgends festgehalten, doch scheint sie deutlich weniger als 2m zu betragen, was für einen signalisierten Radweg nicht akzeptabel ist.	B4 Der Durchlass hat eine lichte Höhe von 1.90m.			x	
Dort wo der Abschnitt Mitte auf den Abschnitt Nord trifft, hat es zwei scharfe Kurven im rechten Winkel und später beim Viadukt nochmal zwei; eine Verkehrsfluss-Bremse vom gröbsten.	C3 Wird zur Kenntnis genommen.			x	
Was noch zum Abschnitt Nord zu sagen ist: er mündet in Gümme- nen am falschen Punkt ein. Bei der schmalen Unterführung unter der Autobrücke hindurch. Wieso endet der Weg nicht beim Kreisel, der den Verkehr auf alle möglichen Achsen verteilt, die von Güm- menen aus befahren werden können; unter anderem auch zum Bahnhof Gümme- nen?	C3 Wird zur Kenntnis genommen.			x	
Die einbezogenen Flurwege sollten regelmässig unterhalten wer- den.	C10 Wird zur Kenntnis genommen.	x			
Die bestehende Unterführung ist zu schmal, zu niedrig.	C15 Der Durchlass hat die Masse 1.40/1.90m.			x	

Eingabe/Begehren	Kommentar/Stellungnahme TBA	bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
<b>Spezifische Rückmeldungen zu Abschnitt Mitte</b>					
Der strassenbegleitende Zweirichtungsradweg 1.7-2.0m widerspricht jeglichen Normen. Das Normalprofil eines Velofahrenden beträgt 1.20m, für ein sicheres Kreuzen können bei einem Zweirichtungsradweg keine Kompromisse eingegangen werden.	B3, C3	Die Normunterschreitung wurde bewusst in Kauf genommen und hinreichend begründet.		x	
In Anbetracht des gemeinsamen Potentials durch Alltags- und Veloverkehr erachten wir eine Normalbreite von 3.00m als zweckdienlich und verhältnismässig.	B3	Wird zur Kenntnis genommen		x	
<b>Spezifische Rückmeldungen zu Abschnitt Süd</b>					
Der Abschnitt Süd wird durch die Schulwege von Kriechenwil und Gammen benutzt. Entsprechend ist hier der Sicherheitsaspekt sehr wichtig. Das Vorprojekt wird diesem Anspruch nicht ausreichend gerecht: Auf der Brücke verleitet eine durchgezogene Mittellinie zum engen Überholen der Velofahrenden bei hohem Tempo.	B3	Die Umsetzung der Massnahmen im Bereich Süd wird als Quick-Win-Massnahme unabhängig von der Realisierung der Alltagsveloroute geprüft.		x	
Die „Knoten Kriechenwilstutz - Saanebrücke" und „Knoten Murtenstrasse - Schützenstrasse" müssen als Ein- Ausgangstore des Bereichs mit Schulwegnutzung so ausgestaltet werden, dass der Verkehr deutlich gebremst wird. • Die durchgezogene Mittellinie zwischen den beiden Knoten soweit wie möglich zu entfernen/verkürzen (auf der Lauperner Seite bestehen gute Sichtverhältnisse) • Markierungs- und Signaltechnische Massnahmen sind zu prüfen.	B3	Die Umsetzung der Massnahmen im Bereich Süd wird als Quick-Win-Massnahme unabhängig von der Realisierung der Alltagsveloroute geprüft.		x	

Eingabe/Begehren	Kommentar/Stellungnahme TBA	bereits berücksichtigt	Berücksichtigen/prüfen	Nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
<p>Der Vorschlag für die Querung der Saane entspricht in keiner Weise einer Verbesserung der heutigen, ungenügenden Situation, was angesichts der Schulwegfunktion (täglich 70 Querungen durch Schüler*innen (!) gemäss Erhebung im Erläuterungsbericht) nicht akzeptabel ist. Die Linienführung auf diesen Abschnitten ist deshalb grundlegend zu überarbeiten.</p>	<p>B4 Die Umsetzung der Massnahmen im Bereich Süd wird als Quick-Win-Massnahme unabhängig von der Realisierung der Alltagsvelo-route geprüft.</p>		x		
<p>Knoten Kriechenwil: Die Velos müssen von Gümnenen her kommend erstens die Kantonsstrasse an einer sonst schon problematischen Stelle überqueren), notabene ohne dafür einsparen zu können, um dann trotz des eigentlichen Ziels einer durchgehenden Veloverbindung dann doch auf der Kantonsstrasse fahren zu müssen, nur um wenig später doch wieder die Strasse zu queren in Richtung Schützenstrasse.</p>	<p>C15 Die Umsetzung der Massnahmen im Bereich Süd wird als Quick-Win-Massnahme unabhängig von der Realisierung der Alltagsvelo-route geprüft.</p>		x		
<p>Betreffend Abschnitt Süd: Entlang der Parzelle 91 könnte mit etwas mehr Wille eine gemeinsame Nutzung für Velo und Fussgänger vorgesehen werden. Und um die Saanebrücke sicher überqueren zu können braucht es dort tatsächlich bauliche Massnahmen. Die muss man einkalkulieren, wobei ich hier tatsächlich auch mit einer Etappierung einverstanden wäre, so dass eine Realisierung mit einer nächsten Brückensanierung zusammenfallen würde.</p>	<p>C15 Wird zur Kenntnis genommen.</p>			x	
<p>So wie der Abschnitt Süd jetzt geplant wurde macht eine Investition da für mich gar keinen Sinn, da sich dadurch nichts wirklich verbessert. Kosten/Nutzen Verhältnis stimmt da nicht.</p>	<p>C15 Wird zur Kenntnis genommen</p>			x	



### **3.5 Auswertung, Zusammenfassung**

Die Auswertung der Eingaben aus dem Mitwirkungsbericht zeigt im Grundsatz eine hohe Akzeptanz für einen Veloweg zwischen Gümmenen und Laupen. Mehrfach wurde darauf hingewiesen, dass die heutige Situation für Velofahrende gefährlich und unbefriedigend ist und dass dieser Zustand durch einen neuen Veloweg verbessert wird. Daneben wird auch vermutet, dass eine attraktivere Verbindung für Velofahrende zwischen Gümmenen und Laupen zu einer Zunahme des Veloverkehrs auf dieser Strecke führen wird.

Vereinzelt äusserten sich die Teilnehmenden auch zu einer allfälligen Etappierung des Projekts, bei der zuerst der Abschnitt Süd und anschliessend der Abschnitt Mitte zu realisieren wären. Schliesslich wurde die bessere Anbindung an den Bahnhof Gümmenen als willkommener Zusatznutzen genannt.

Die Notwendigkeit eines Veloweges zwischen Gümmenen und Laupen wurde in der Mitwirkung nicht bestritten. Dennoch gab es eine Anzahl von kritischen bis ablehnenden Eingaben zur Streckenführung, in erster Linie von den betroffenen Grundeigentümerinnen. Die Eigentümerin des Abschnitts Mitte lehnt eine Streckenführung über ihr Grundstück entlang der Kantonsstrasse kategorisch ab. Die Eigentümerin des Flurwegs (Abschnitt Nord) stimmt einer Nutzung des Weges als Velostrecke zu, lehnt jedoch die für den Kanton zwingende Übertragung des Eigentums ab.

Daneben hat eine der beiden Standortgemeinden dem Projekt ihre Unterstützung entzogen und beantragt nun stattdessen die Realisierung eines Radwegs mit alternativer Streckenführung auf der Trasse der ehemaligen Sensetalbahn. Für die Verfolgung dieser Option haben sich ebenfalls mehrere Mitwirkende ausgesprochen.

Im Lauf der Projektarbeiten hat sich der Kanton zu Gunsten einer pragmatischen Lösung mit reduzierten Projektzielen sowie einer Unterschreitung einzelner Normen bekannt. Diese Anpassungen wurden von den Fachorganisationen in ihren Eingaben bemängelt und als nicht akzeptabel zurückgewiesen.

#### **4. Fazit**

Bereits während der Projektierung, vor allem aber im Mitwirkungsverfahren zeigte sich, dass eine für alle vom Projekt betroffenen Parteien annehmbare Lösung nicht in Sicht ist. Der Bedarf für die Schliessung der Netzlücke sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit zwischen Gümmenen und Laupen sind hingegen unbestritten.

Die wichtigsten Gradmesser für die Verhältnismässigkeit des Projekts sind die Kosten, der Nutzen sowie seine Akzeptanz. Für eine erfolgreiche Realisierung des Projekts ist der Kanton auf die Unterstützung der Region, speziell der betroffenen Gemeinden, und deren Willen zur Umsetzung angewiesen. Während der Mitwirkung hat der Gemeinderat Ferenbalm den Projektpartnern seine abweichende Haltung zum gewählten Lösungsansatz mitgeteilt und dem Vorprojekt seine Unterstützung entzogen. Eine wesentliche Voraussetzung für den Projekterfolg ist damit nicht gegeben.

Angesichts der Ansprüche der Anspruchsgruppen und der begrenzten Mittel hat der Kanton zu einer pragmatischen Lösung Hand geboten. Diese ist bei den Fachverbänden auf eine kritische bis ablehnende Haltung gestossen.

Das Tiefbauamt des Kantons Bern wird daher das Projekt «Radverbindung Gümmenen – Laupen» kurz- bis mittelfristig nicht weiterverfolgen. Die Massnahmen zur Schliessung der Netzlücke verbleiben im Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern. Bei einer Wiederaufnahme des Projekts wird eine normkonforme Umsetzung des Projekts angestrebt. Der Realisierungshorizont wird im Rahmen der Priorisierung der Investitionen im Tiefbau festgelegt.

Empfohlen wird die Umsetzung der Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Abschnitt Süd. Der OIK II prüft die Möglichkeit, diese losgelöst vom Gesamtvorhaben im Sinne sogenannter Quick-Wins zu realisieren.

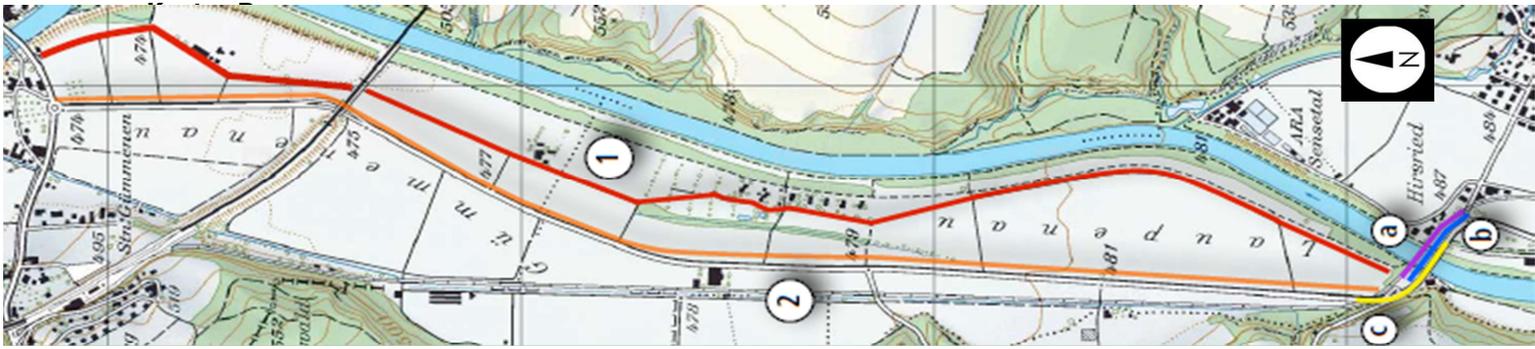


Abbildung 1 – Radweg abseits der Kantonsstrasse (rot), Weg entlang Kantonsstrasse (orange)



Abbildung 2 – Massnahmen Sachplan Veloverkehr



Abbildung 3 – Kompromissvorschlag, Projektentwurf 2020



Abbildung 4 – Vorprojekt, Mitwirkung 2022



Abbildung 5 – Gleisanlage ehemalige Sensetalbahn