



Bau- und Verkehrsdirektion
Tiefbauamt
Oberingenieurkreis II

Orientierende Unterlage

Strassen-Nr. **Kantonsstrasse Nr. 234**

Projekt-Nr. **420.20215**

Strassenzug **Bern/Wankdorf – Boll - Worb**

Gemeinde **Stettlen, Vechigen, Worb**

Projekt vom **April 2024**

Bericht vom **12. Februar 2025**

Bericht über die Mitwirkung

Veloroute Worblental



Projektverfassende:
B+S AG, Weltpoststrasse 5, 3016 Bern

Verfassende «Bericht über die Mitwirkung»:
naturaqua PBK, Dornegasse 12, 3007 Bern

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4
1. Ausgangslage.....	6
2. Mitwirkung: Eckpunkte	6
3. Ämtervernehmlassung.....	8
4. Mitwirkungseingaben: Zusammenfassung Ergebnisse.....	9
4.1 Eingaben: Anzahl, Form, Absender und Herkunft	9
4.2 Zusammenfassende Ergebnisse	9
4.2.1 Frage 1: Sind Sie mit dem Projekt «Veloroute Worblental» grundsätzlich einverstanden?	10
4.2.2 Frage 2: Wie sieht Ihre persönliche Rangierung der drei Varianten aus?.....	11
4.2.3 Fragen 3.1 und 3.2 zur Wegbreite	16
4.2.4 Frage 4: Wie sind Sie von der Veloroute betroffen?	18
4.2.5 Frage 5: Wie werden Sie die Veloroute dereinst nutzen?	19
4.2.6 Frage 6: Weitere Bemerkungen zum Projekt «Veloroute Worblental»	20
4.2.7 Eingaben der drei Standortgemeinden.....	21
5. Stellungnahmen zu häufig genannten Themen.....	23
A1 Erfüllung von Anforderungen aus übergeordneten Grundlagen	23
A2 Grundsätzliches und Handlungsbedarf.....	24
A3 Projektperimeter	24
A4 Landwirtschaft / Verlust von Fruchtfolgeflächen	25
A5 Bodenversiegelung, Naturwerte, Biodiversität	26
A6 Nutzungskonflikte und Gefahrenpotenzial	26
A7 Linienführung, Variantenwahl.....	27
A8 Fahrbahnbreiten	28
A9 Landschaftsbild	28
A10 Koordination mit anderen Projekten und bestehenden Infrastrukturen	28
A11 Unterhalt, Reinigung und Schneeräumung: Verantwortung und Kosten	29
6. Mitwirkungseingaben: Eingaben inklusive Stellungnahmen des kantonalen Tiefbauamts.....	30
6.1 Tabelle sämtlicher Eingaben inklusive Stellungnahme des kantonalen Tiefbauamts.....	30
6.1.1 Frage 1: Projekt Allgemein: Sind Sie mit dem Projekt «Veloroute Worblental» grundsätzlich einverstanden?	31
6.1.2 Frage 2: Linienführung: Wie sieht Ihre persönliche Rangierung der drei Varianten aus?.....	50
6.1.3 Frage 3.1: Breite der Veloroute: Sind Sie mit der vorgesehenen Breite von 3.00 Meter auf den Abschnitten, wo keine oder kaum motorisierte Fahrzeuge auf der Veloroute verkehren, einverstanden?	80
6.1.4 Frage 3.2: Breite der Veloroute: Sind Sie mit der vorgesehenen Breite von 3.50 Meter auf den Abschnitten, wo auch motorisierte Fahrzeuge inkl. landwirtschaftliche Fahrzeuge auf der Veloroute verkehren, einverstanden?	101
6.1.5 Frage 4: Wie sind Sie von der Veloroute betroffen?	127
6.1.6 Frage 5: Wie werden Sie die Veloroute dereinst nutzen?	161
6.1.7 Frage 6: Weitere Bemerkungen zum Projekt «Veloroute Worblental».....	212

6.2 Ergänzende Abbildungen..... 246

Anhang: Mitwirkungsfragebogen Veloroute Worblental 250

Zusammenfassung

Im Worblental soll von Deisswil bis Worb eine durchgehende und komfortable Veloverbindung realisiert werden. Die Veloroute soll eine sichere und ganzjahrestaugliche Verbindung für Pendlerinnen und Pendlern sowie für Freizeitvelofahrende bieten.

Auf der Basis verschiedener Grundlagen hat das kantonale Tiefbauamt (Oberingenieurkreis II) zusammen den drei Standortgemeinden Stettlen, Vechigen und Worb sowie der Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM) ein Vorprojekt für die Veloroute Worblental erarbeitet. Im Sommer 2023 wurden alle betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer über den aktuellen Stand des Projekts vorinformiert.

Die öffentliche Mitwirkung zum Projekt Veloroute Worblental fand vom 22. April bis 31. Mai 2024 statt. Mitwirkungsangaben waren mittels Online-Fragebogen auf der Mitwirkungsplattform des Kantons Bern oder per Mail möglich. Die Bevölkerung konnte sich im Rahmen der Mitwirkung zu drei Varianten der Linienführung, den Fahrbahnbreiten und zu weiteren Aspekten der Veloroute äussern. Die Ergebnisse der Mitwirkung bilden eine wichtige Grundlage für die weitere Projektierung.

Parallel zur öffentlichen Mitwirkung fand die Ämtervernehmlassung (siehe Kapitel 3) statt. Die verschiedenen kantonalen Amtsstellen wurden eingeladen, sich in einem Mitbericht zur Vorlage zu äussern. Acht kantonale Amtsstellen und Abteilungen sowie die Kantonspolizei Bern haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Im Rahmen der Ämtervernehmlassung wurden keine grundsätzlichen Vorbehalte gegen das Projekt geäussert. Einzelne Amtsstellen wiesen auf Punkte hin, welche im Rahmen des Bauprojekts vertieft abgeklärt werden müssen.

Die öffentliche Mitwirkung hat gezeigt, dass das Interesse am Projekt sehr hoch ist. Insgesamt gingen 425 Eingaben ein, grossmehrheitlich per Online-Fragebogen (siehe Kapitel 4). An der Mitwirkung beteiligt haben sich vier Gemeinden, darunter die drei Standortgemeinden, 13 Interessensorganisationen, 7 politische Parteien, 4 weitere Organisationen sowie 397 Privatpersonen. Mehr als Dreiviertel der Mitwirkenden sind in den Standortgemeinden ansässig.

Grundsätzlich ist die Zustimmung zum Projekt sehr hoch. Frage 1 des Fragebogens «Sind Sie mit dem Projekt «Veloroute Worblental» grundsätzlich einverstanden?» beantworten 81.7% der Eingaben per Online-Fragebogen mit «ja» oder «eher ja». Nur 16.8% der Eingaben per Online-Fragebogen beantworten die Frage mit «nein» oder «eher nein».

Das Vorprojekt stellt im Bereich zwischen Bahnhof Stettlen und Nesselbank drei Varianten der Linienführung vor («Nord», «Mitte» und «Süd»). Diese konnten in Frage 2 des Online-Fragebogens rangiert werden. Die Auswertung zeigt auf, dass die Varianten «Nord» und «Süd» polarisieren, also sowohl von vielen Mitwirkenden auf Rang 1 wie auch auf Rang 3 und relativ wenig auf Rang 2 gesetzt werden. Diese Polarisierung ist bei Variante «Süd» stärker ausgeprägt als bei Variante «Nord». Die Variante «Mitte» polarisiert weniger und wird mit einem hohen Anteil auf Rang 2 gesetzt.

Zwischen dem grundsätzlichen Einverständnis zum Projekt und der Variantenpräferenz besteht ein Zusammenhang. Die Mitwirkenden, die mit dem Projekt einverstanden sind, machen den grössten Anteil aus (72%). Sie bevorzugen deutlich die Variante «Nord» gegenüber Variante «Süd» und setzen die Variante «Mitte» mehrheitlich auf Rang 2. Bei den Mitwirkenden, welche dem Projekt grundsätzlich kritisch gegenüberstehen, ist es umgekehrt: Sie bevorzugen Variante «Süd» gegenüber der Variante «Nord». Die Variante «Mitte» setzen sie ebenfalls mehrheitlich auf Rang 2.

Es gibt auch eine Verbindung zwischen der Herkunft der Eingabe und der bevorzugten Variante. Dies hängt mit den unterschiedlichen Auswirkungen in Bezug auf Routenlänge, Höhendifferenzen, Flächenverbrauch im eigenen Gemeindegebiet und direkter Betroffenheit zusammen.

In zwei weiteren Fragen wird die Akzeptanz der vorgesehenen Strassenbreite thematisiert. Die Mitwirkung zeigt eine hohe Zustimmung zu den vorgeschlagenen Breiten. Von den Teilnehmenden, die diese Frage beantwortet haben, stimmten 77,5 % der Wegbreite von 3.0 m zu (dort, wo kein oder kaum motorisierter Verkehr fährt) bzw. 80,3 % der Wegbreite von 3.5 m (dort, wo auch motorisierter Verkehr

fährt). Die Mehrheit derjenigen, die mit den vorgeschlagenen Breiten nicht einverstanden sind, gab an, dass die Route schmaler sein sollte.

Die vierte Frage des Online-Fragebogens bezieht sich auf die persönliche Betroffenheit durch die Veloroute. Die überwiegende Mehrheit der Mitwirkenden (317 Nennungen) gibt an, dass sie als Radfahrende von der Veloroute betroffen sind. 27 der Mitwirkenden sind als Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer entlang der Route betroffen. 87 Mitwirkende sind anderweitig betroffen, beispielsweise als Fussgängerin, Jogger, Hundehalterin, Anwohner oder Reiterin.

Es ist wenig überraschend, dass die Mehrheit der Mitwirkenden angibt, die Veloroute zukünftig mit dem Velo zu nutzen. Am zweithäufigsten wird die Nutzung zu Fuss genannt. Zudem wird angegeben, dass die Veloroute mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zur Bewirtschaftung, anderweitig (als AnwohnerIn, zu Pferd, mit dem Hund, mit fahrzeugähnlichen Gefährten, mit dem Auto oder für Unterhaltsarbeiten) oder gar nicht genutzt werden wird.

Die drei Standortgemeinden Stettlen, Vechigen und Worb haben sich jeweils mit einer Eingabe im Rahmen der Mitwirkung beteiligt. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass alle drei Gemeinden dem Vorhaben grundsätzlich zustimmen. Die Bewertung der drei Linienführungsvarianten im mittleren Abschnitt fällt jedoch in den einzelnen Gemeinden unterschiedlich aus.

Um der grossen Anzahl an Eingaben und der hohen Qualität der eingegangenen Vorschläge, Anmerkungen und Vorbehalte gerecht zu werden, werden im Mitwirkungsbericht ausführliche Stellungnahmen des Kantons zu den häufig genannten Themen formuliert (Kapitel 5). Diese betreffen die Erfüllung von Anforderungen aus übergeordneten Grundlagen, den grundsätzlichen Handlungsbedarf, den Projektperimeter, die Auswirkungen auf die Landwirtschaft bzw. den Verlust von Fruchtfolgeflächen, das Vermeiden von zusätzlicher Bodenversiegelung sowie den Schutz von Naturwerten und Biodiversität. Weitere häufig genannte Themen sind Befürchtungen bezüglich Nutzungskonflikten und Gefahrenpotenzial, die Linienführung bzw. Variantenwahl, die Fahrbahnbreiten, das Landschaftsbild, die Koordination mit anderen Projekten und bestehenden Infrastrukturen sowie die Verantwortlichkeiten und Kosten für Unterhalt, Reinigung und Schneeräumung.

In Kapitel 6 sind sämtliche Eingaben im Rahmen der Mitwirkung inklusive der jeweiligen Stellungnahmen des Kantons aufgeführt. Dabei wird auch auf die oben genannten Stellungnahmen des Kantons zu den häufig genannten Themen verwiesen.

1. Ausgangslage

Im Worblental zwischen Deisswil und Worb besteht grosser Handlungsbedarf für eine durchgehende, sichere und ganzjahrestaughliche Alltagsveloroute.

Die Förderung des Alltagsveloverkehrs ist Bestandteil der Gesamtmobilitätstrategie des Kantons Bern. Dies sieht unter anderem eine Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf das Velo vor. Die Notwendigkeit der Verlagerung auf den Veloverkehr gründet auch im kantonalen Klimaschutz-Artikel. Dieser hat zum Ziel, dass der Kanton Bern bis 2050 klimaneutral wird. Zusätzlich trat Anfang letztes Jahr das nationale Veloweggesetz in Kraft. Dieses verpflichtet die Kantone dazu, Velowegnetze zu planen und zu realisieren.

Der kantonale Sachplan Veloverkehr legt die Strecke zwischen Worb und Deisswil entsprechend als «Korridor zur Prüfung als Velovorrangroute» fest. Die Veloverbindung ist auch in der Netzplanung des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der 2. Generation (RGSK II) der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) enthalten. Entsprechend wurde 2018 unter Federführung der RKBM gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden und dem kantonalen Tiefbauamt eine Linienführung abseits der Kantonsstrasse ermittelt (Planungsstudie «Alltagsveloroute Worblental»). Die darin definierte Route verläuft im unteren Worblental von Deisswil nach Worb. Die Linienführung verläuft abseits der Kantonsstrasse, weil diese aufgrund der bestehenden Bebauung und zu engen Platzverhältnissen als Alltagsveloroute nicht in Frage kommt.

Aufgrund der Planungsstudie erarbeitete das kantonale Tiefbauamt (Oberingenieurkreis II) zusammen mit den drei Standortgemeinden Stettlen, Vechigen und Worb sowie der RKBM ein Vorprojekt «Veloroute Worblental». Im Sommer 2023 wurden alle betroffenen Grundeigentümer kontaktiert und über den aktuellen Stand des Projekts vorinformiert. Dabei wurden auch erste Rückmeldungen entgegengenommen. Das Vorprojekt gelangte schliesslich im Frühling 2024 in die öffentliche Mitwirkung.

2. Mitwirkung: Eckpunkte

Sinn und Zweck

Ziel der Mitwirkung ist es, Rückmeldungen von der Bevölkerung zum Vorhaben zu erhalten. Die Rückmeldungen bilden eine wichtige Grundlage bei der weiteren Projektierung, namentlich bei der Ausarbeitung des Bauprojekts.

Ankündigung und Durchführung

Die öffentliche Mitwirkung zum Vorprojekt «Veloroute Worblental» dauerte vom 22. April bis 31. Mai 2024.

Um eine möglichst breite Rückmeldung zu erhalten, wurde die Mitwirkung aktiv und auf verschiedenen Kanälen angekündigt. Folgende Massnahmen wurden im Hinblick auf die Mitwirkung umgesetzt:

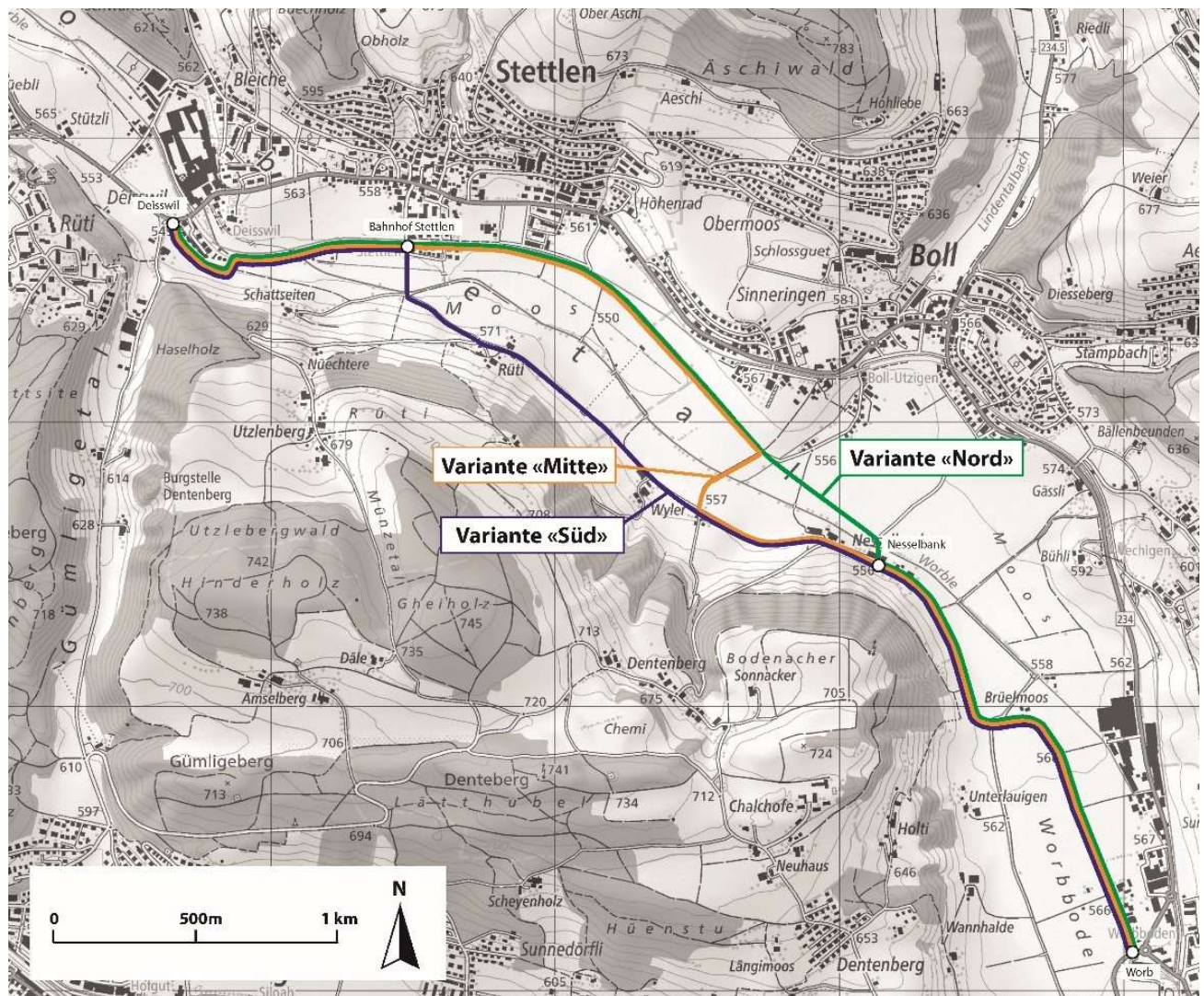
- [Projektwebseite](#) auf dem Portal des Kantons Bern
- 02.04.2024: Brief an alle betroffenen Grundeigentümer
- 03.04.2024 Publireportage in der Bantiger Post (Grossauflage)
- 04.04.2024: Informationsflyer in alle Haushalte von Stettlen, Vechigen und Worb (gut 10'000 Haushalte)
- 04.04.2024: Publikation Medienmitteilung
- 15.04.2024: Amtliche Publikation der Mitwirkung
- 24.04.2024: Öffentliche Informationsveranstaltung in Boll zu Beginn der Mitwirkung unter Teilnahme der zuständigen politischen Vertreterinnen und Vertreter des Kantons Bern sowie der drei Standortgemeinden (rund 100 Besucherinnen und Besucher)

Für die Mitwirkung wurde ein Online-Fragebogen auf der Mitwirkungsplattform des Kantons Bern zur Verfügung gestellt. Auf der Plattform konnten auch die Mitwirkungsunterlagen heruntergeladen werden, namentlich der Erläuterungsbericht «Veloroute Worblental» sowie diverse Pläne zum Vorprojekt.

Neben dem Online-Fragebogen war es auch möglich, mit einer freien, schriftlichen Eingabe an der Mitwirkung teilzunehmen.

Gegenstand der Mitwirkung

Im Bereich zwischen Bahnhof Stettlen und Nesselbank sieht das Vorprojekt drei mögliche Varianten der Linienführung vor (siehe folgende Abbildung). Im Rahmen der Mitwirkung hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, sich zu den drei Varianten zu äussern.



Vorprojekt «Veloroute Worblental» mit den drei Varianten möglicher Linienführungen zwischen Bahnhof Stettlen und Nesselbank.

Weitere Fragen des Online-Fragebogens betrafen das grundsätzliche Einverständnis mit dem Projekt, die Wegbreiten, sowie die Betroffenheit und die künftige Nutzung der Veloroute. Der Fragebogen ist im Anhang abgebildet.

3. Ämtervernehmlassung

Im Rahmen der Mitwirkung wurden folgende kantonalen Fachstellen konsultiert:

- Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abteilung Orts- und Regionalplanung (AGR)
- Kantonspolizei Bern, Verkehr, Umwelt und Prävention (Kapo)
- Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Naturförderung (LANAT-ANF)
- Amt für Strukturverbesserung und Produktion, Fachstelle Tiefbau (ASP)
- Amt für Wasser und Abfall (AWA)
- Amt für Kultur, Denkmalpflege (KDP)
- Amt für Öffentlicher Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV)
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Fachstelle Langsamverkehr (FS LV)
- Strasseninspektorat Mittelland Ost (SI Mittelland Ost)

Die Amtsstellen haben sich gestützt auf die gesetzlichen Vorgaben in ihrem Fachgebiet geäußert. In der weiteren Bearbeitung sind folgende Hinweise zu berücksichtigen:

AGR	- Landschaftsschutzgebiet Stettlen, Landschaftsschongebiete Vechigen und Worb berücksichtigen. - Konflikt Fruchtfolgeflächen erfordert Abwägung.
Kapo	- Vortrittssituationen, insbesondere bei unübersichtlichen Stellen prüfen. - Sichteinschränkungen Ringstrasse berücksichtigen.
LANAT-ANF	- Ufervegetation Worble schonen. - Lebensräume kartieren. - Schutzmassnahmen für Zauneidechsen prüfen. - Ökologische Baubegleitung beiziehen.
ASP	- Nutzungskonflikte minimieren. - Landumlegung bzw. Pachtlandarrondierung prüfen. - Drainageanlagen berücksichtigen. - Grundeigentümer/Bewirtschafter einbeziehen.
AWA	- Versickerung über Oberbodenpassage beachten.
KDP	- Keine inventarisierten Objekte tangiert.
AÖV	- Projekt ist im Einvernehmen mit der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie. - Koordination Doppelspurausbau RBS anstreben.
TBA, Fachstelle LV	- Hinweise zur Linienführung. - Hinweis zu Finanzierung als kantonaler Radweg oder als Ersatzverbindung.
SI Mittelland Ost	- Ausgestaltung der überfahrbaren Bankette ist im Bauprojekt zu klären (Unterhaltsaufwand, Sicherheit).

4. Mitwirkungseingaben: Zusammenfassung Ergebnisse

4.1 Eingaben: Anzahl, Form, Absender und Herkunft

Insgesamt gingen im Rahmen der Mitwirkung **425 Eingaben** ein, davon:

- 401 Eingaben per Online-Fragebogen
- 20 freie, schriftliche Eingaben
- 4 Eingaben von Personen/Organisationen, welche sowohl eine Eingabe mittels Online-Fragebogen wie auch eine freie, schriftlich Eingabe eingereicht haben (die beiden Eingaben wurden jeweils zu einer zusammengeführt)

Bezüglich der Absender lassen sich die 425 Eingaben in folgende Gruppen kategorisieren:

- 4 Eingaben von Gemeinden (inkl. den 3 Standortgemeinden)
- 13 Eingaben von Interessensorganisationen
- 7 Eingaben von politischen Parteien
- 4 Eingaben von weiteren Organisationen
- 397 Eingaben von Privatpersonen

Nach geografischer Herkunft lassen sich die 425 Eingaben folgenden Ortschaften zuordnen:

- 151 Eingaben aus 3067 Boll
- 71 Eingaben aus 3076 Worb
- 69 Eingaben aus 3066 Stettlen
- 45 Eingaben aus 3068 Utzigen
- 71 Eingaben aus weiteren Ortschaften / PLZ
- 18 Eingaben ohne Angabe der PLZ

4.2 Zusammenfassende Ergebnisse

Die im Folgenden dargestellten zusammenfassenden Ergebnisse der Mitwirkung sind gemäss dem Online-Fragebogen (siehe Anhang) gegliedert. Die freien, schriftlichen Rückmeldungen sind in den Ergebnissen – wenn nicht anders vermerkt – ebenfalls enthalten. Bei den Diagrammen zu den geschlossenen Fragen sind diese jeweils in der Kategorie «Frage übersprungen» enthalten. Für die Zusammenfassungen der Kommentarfelder zu den einzelnen Fragen wurden die Texte der freien, schriftlichen Rückmeldungen den thematisch passenden Kommentarfeldern des Online-Fragebogens zugeordnet.

4.2.1 Frage 1: Sind Sie mit dem Projekt «Veloroute Worblental» grundsätzlich einverstanden?

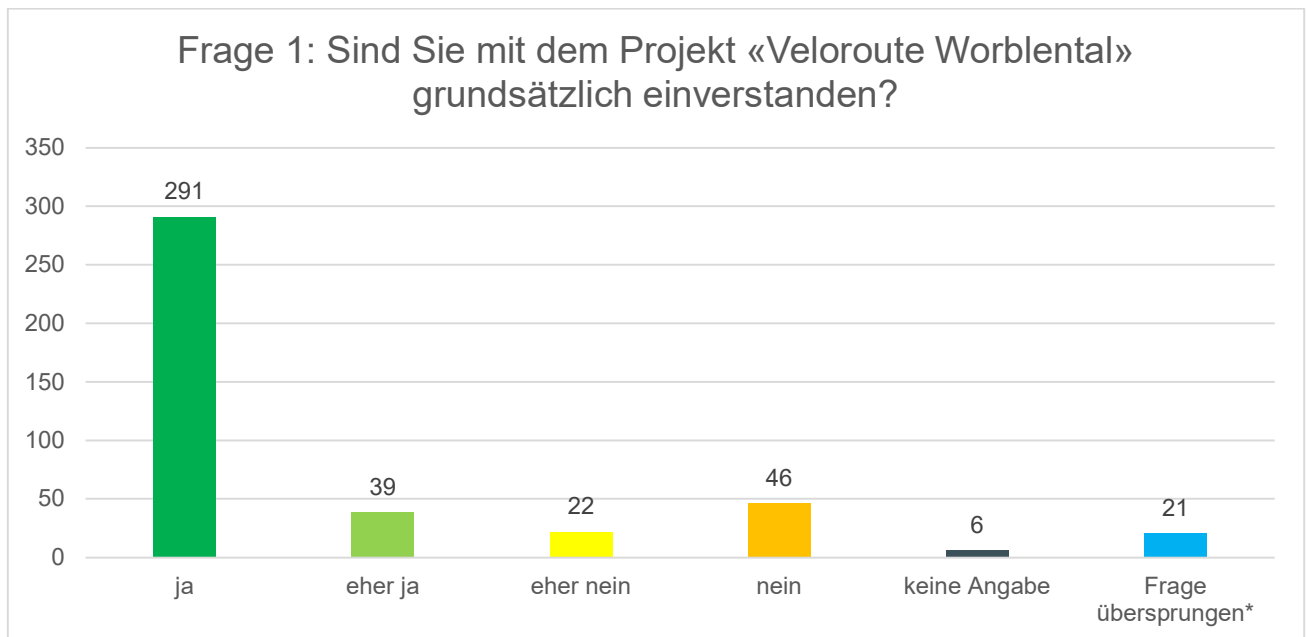


Abbildung 1: Ergebnisse der Frage 1 in absoluten Zahlen (Total Eingaben: 425). * Die Kategorie «Frage übersprungen» beinhaltet auch die 20 freien, schriftlichen Eingaben.

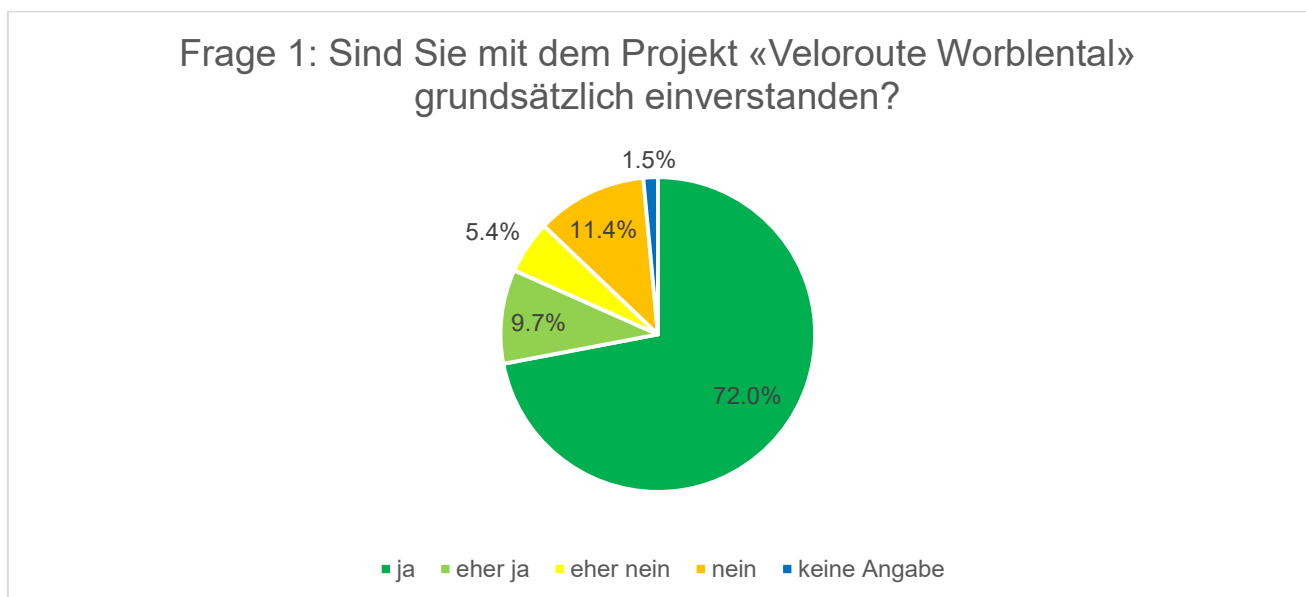


Abbildung 2: Ergebnisse der Frage 1 in prozentualen Angaben. Dargestellt sind nur die Eingaben mittels Online-Fragebogen, bei welchen ein Kreuz bei einer der Antwortmöglichkeiten gemacht wurde (Total Eingaben: 404). Die freien, schriftlichen Eingaben sind in der Grafik nicht enthalten, da diese die Frage nicht beantwortet haben (siehe oben: Frage übersprungen).

Fazit: 81.7% der Eingaben per Online-Fragebogen beantworten die Frage mit «ja» oder «eher ja». 16.8% der Eingaben per Online-Fragebogen beantworten die Frage mit «nein» oder «eher nein». Diese Rückmeldungen können als hohes Einverständnis mit dem Projekt betrachtet werden.

Zusammenfassung der Textkommentare zu Frage 1:

Die am häufigsten genannten Themen, welche im «Bemerkungen»-Feld zur Frage 1 genannt wurden, sind:

- Vorhaben/Projekt wird begrüsst, Handlungsbedarf wird anerkannt, Veloroute ist dringend nötig
- Bestehende Route und Ausbaustandard ausreichend
- Kantonsstrasse ungenügend
- Möglichst wenig Kulturland/FFF brauchen
- Nutzungskonflikte in Quartieren und Weilern (insb. Nesselbank und Ringstrasse)
- Nutzungskonflikte Velofahrende und andere Verkehrsteilnehmende (v.a. Zufussgehende, Reitende etc.)

Wiederholt genannt wurden zudem wurden folgende Aspekte:

- Keine «Veloautobahn» für schnelle E-Bikes
- Heutige Route und Standard ist ausreichend
- Kein / möglichst wenig Asphalt / zusätzliche Versiegelung
- Naturwerte, Biodiversität, intakte Landschaft erhalten
- Willkommene Entlastung der Kantonsstrasse von Velos
- Nutzen (Umsteigen von MIV auf Velo, Entlastung Kantonsstrasse) wird in Frage gestellt
- Perimeter bzw. Anschluss an Hauptstrasse insbesondere im Worboden

4.2.2 Frage 2: Wie sieht Ihre persönliche Rangierung der drei Varianten aus?

Das Vorprojekt stellt im Bereich zwischen Bahnhof Stettlen und Nesselbank drei Varianten der Linienführung vor (siehe oben). Diese konnten in Frage 2 rangiert werden: Beste Variante: Rang 1, zweitbeste Variante: Rang 2, drittbeste Variante: Rang 3. Insgesamt 293 der Eingebenden via Online-Fragebogen haben die Rangierung vorgenommen.

Die Rangierung der drei Varianten zeigt folgendes Bild:

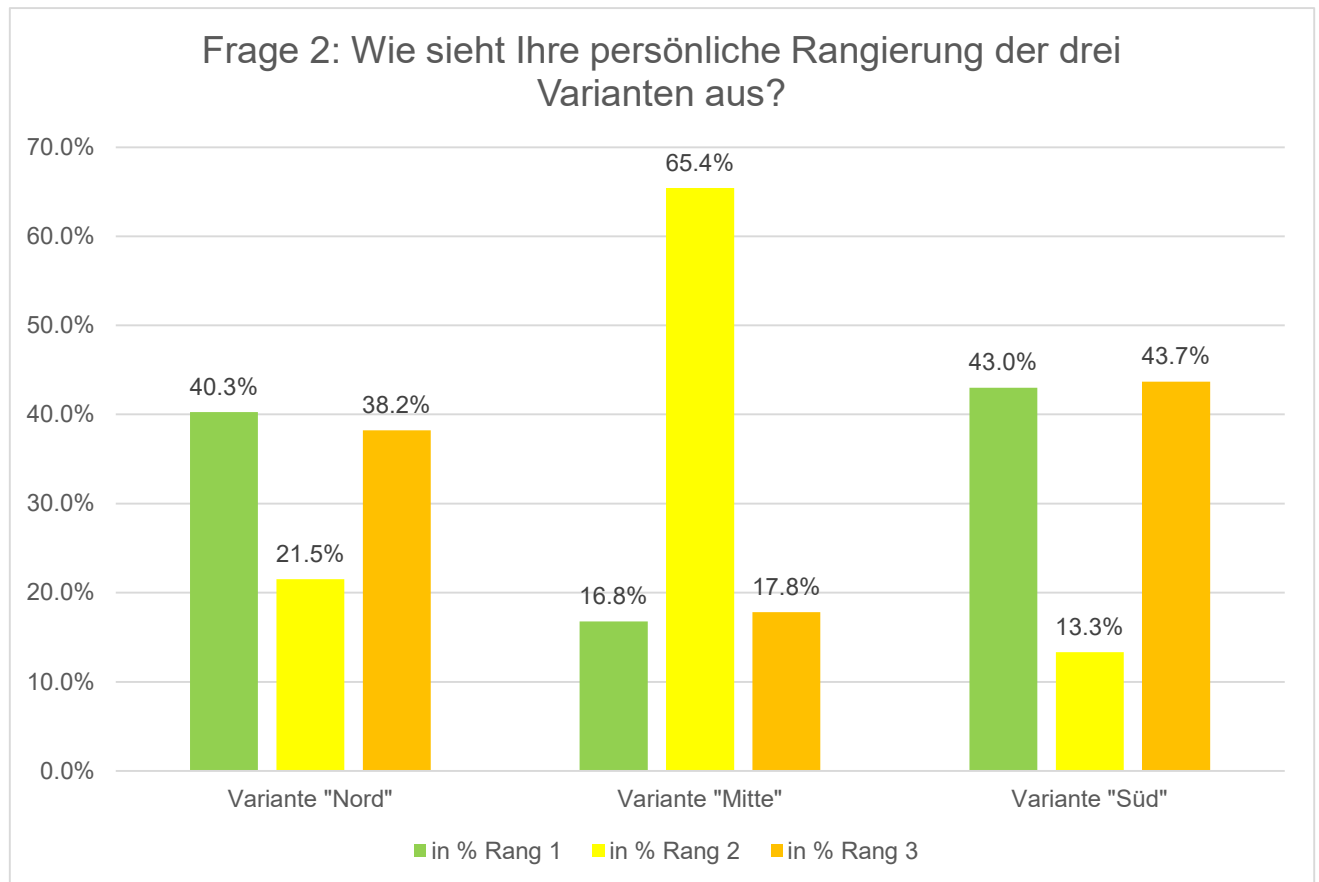


Abbildung 4: Rangierung der drei Varianten im Abschnitt Bahnhof Stettlen bis Nesselbank. (Total Eingaben: 293).

Aus der Grafik wird ersichtlich, dass die Varianten «Nord» wie «Süd» polarisieren. Sprich, sie verfügen über relativ viele Rangierungen auf Rang 1 wie auch Rang 3 und relativ wenige auf Rang 2. Diese Polarisierung ist bei Variante «Süd» stärker ausgeprägt als bei Variante «Nord». Umgekehrt sieht es bei Variante «Mitte» aus: diese wird klar am meisten mit Rang 2 bewertet, und deutlich weniger mit Rang 1 oder 3.

Interpretiert man Rang 1 mit «grösste Zustimmung» und Rang 3 mit «grösste Ablehnung», verfügen die Varianten «Nord» und «Süd» beide über jeweils relativ viele «ZustimmerInnen» wie auch «AblehnerInnen». Die Variante «Mitte» polarisiert weniger, was der hohe Anteil an Rang 2 zeigt.

Zusammenhang Einverständnis zum Projekt und Variantenpräferenz

In den folgenden Grafiken wird der Zusammenhang zwischen dem Einverständnis zum Projekt (Antwort auf Frage 1) und der Variantenpräferenz (Antwort auf Frage 2) aufgezeigt:

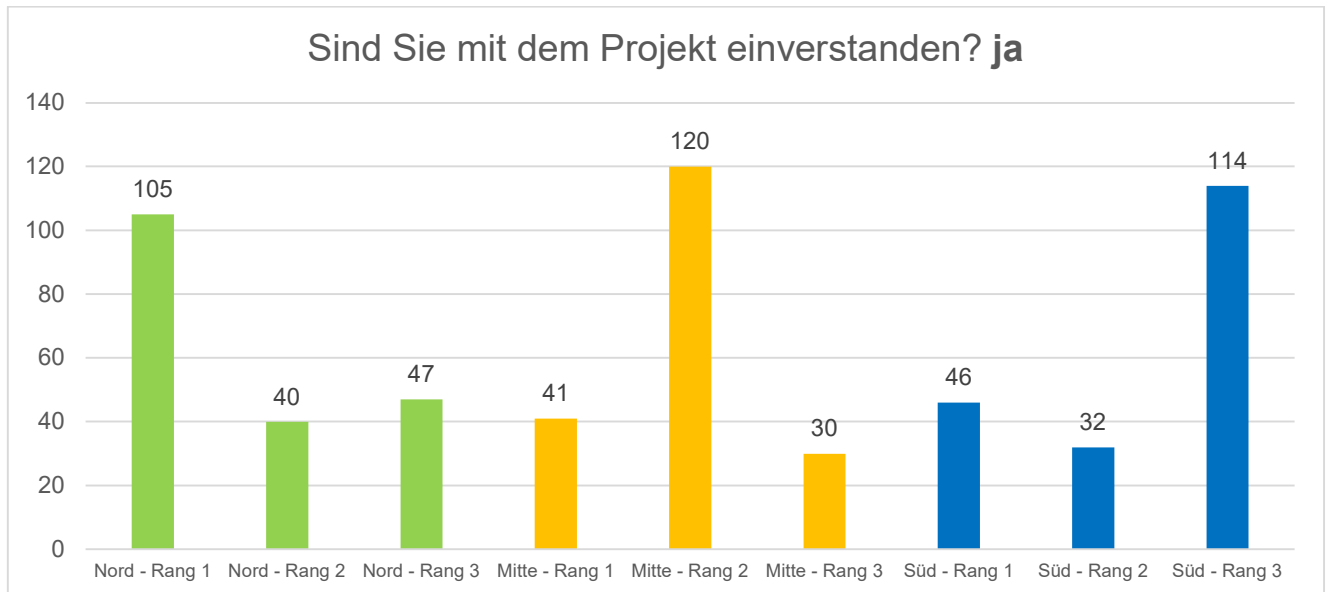


Abbildung 5: Variantenpräferenz der Eingebenden, welche die Frage «Sind Sie mit dem Projekt einverstanden?» mit «Ja» beantwortet haben. (Total 192 Eingaben).

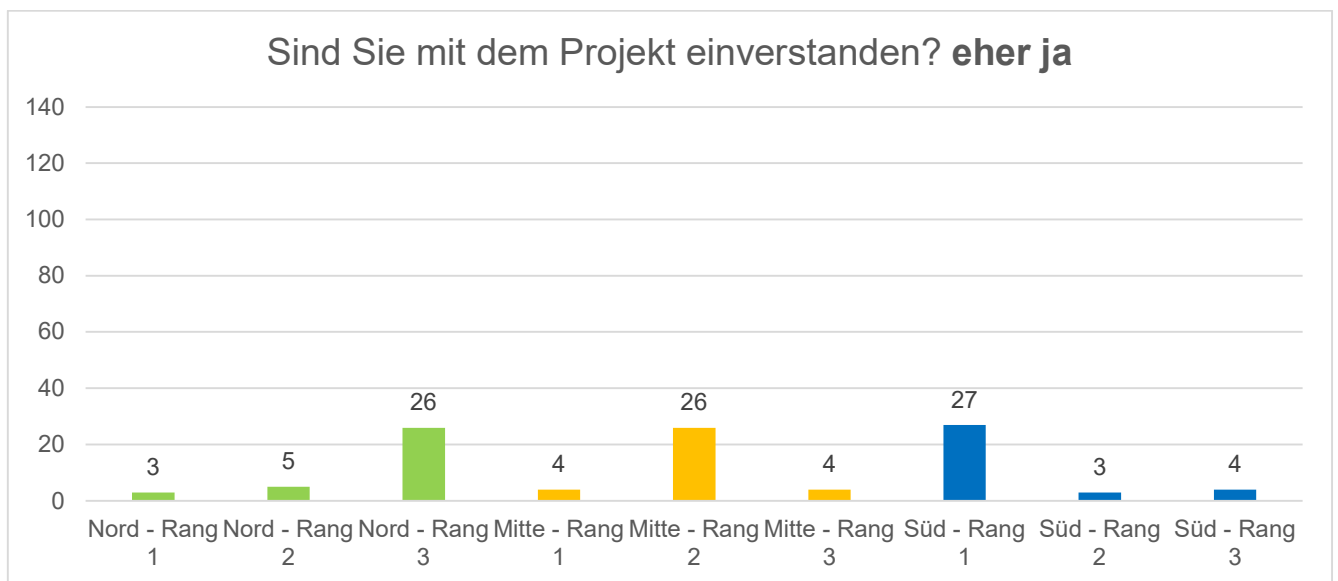


Abbildung 6: Variantenpräferenz der Eingebenden, welche die Frage «Sind Sie mit dem Projekt einverstanden?» mit «eher ja» beantwortet haben. (Total 34 Eingaben).

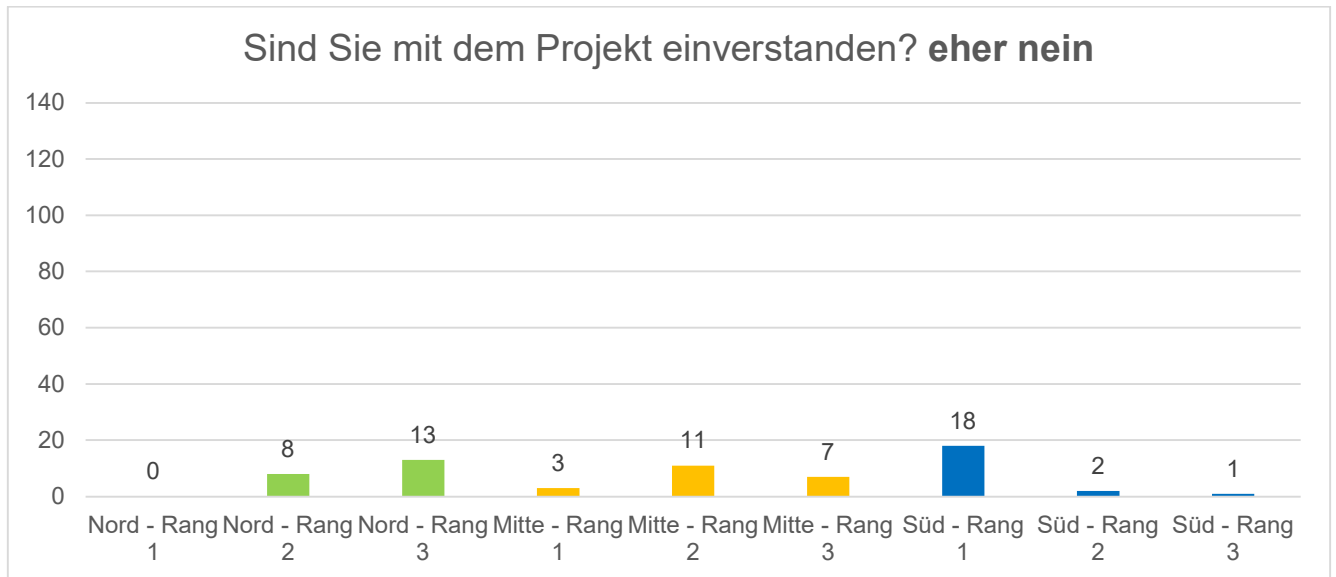


Abbildung 7: Variantenpräferenz der Eingebenden, welche die Frage «Sind Sie mit dem Projekt einverstanden?» mit «eher nein» beantwortet haben. (Total 21 Eingaben).

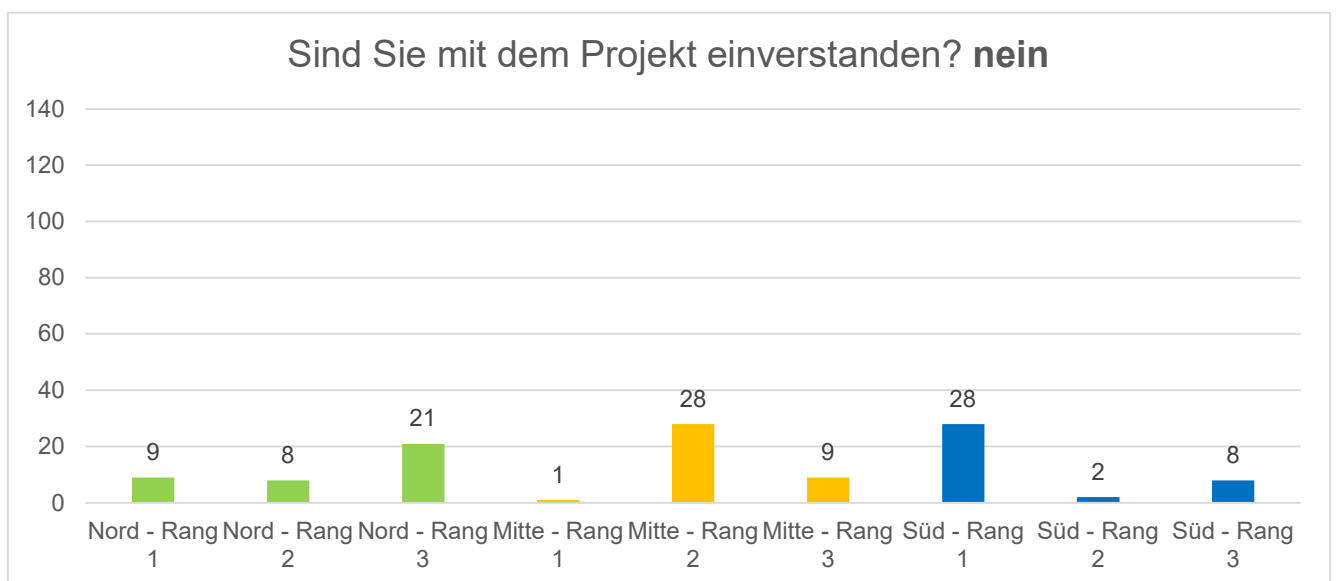


Abbildung 8: Variantenpräferenz der Eingebenden, welche die Frage «Sind Sie mit dem Projekt einverstanden?» mit «nein» beantwortet haben. (Total 38 Eingaben).

Fazit: Die Eingebenden, die mit dem Projekt einverstanden sind, machen zahlenmässig den grössten Anteil aus (72%). Sie bevorzugen die Variante «Nord» gegenüber Variante «Süd». Die Variante «Mitte» wird mehrheitlich mit Rang 2 beurteilt. Bei den übrigen Eingebenden ist es umgekehrt: sie bevorzugen Variante «Süd» gegenüber der Variante «Nord», die Variante «Mitte» wird ebenfalls mehrheitlich mit Rang 2 beurteilt.

Zusammenhang Herkunft der Eingabe und Variantenpräferenz

In der folgenden Grafik wurde der Zusammenhang zwischen der Herkunft der Eingabe (PLZ/Ort) und der Variantenpräferenz aufgezeigt:

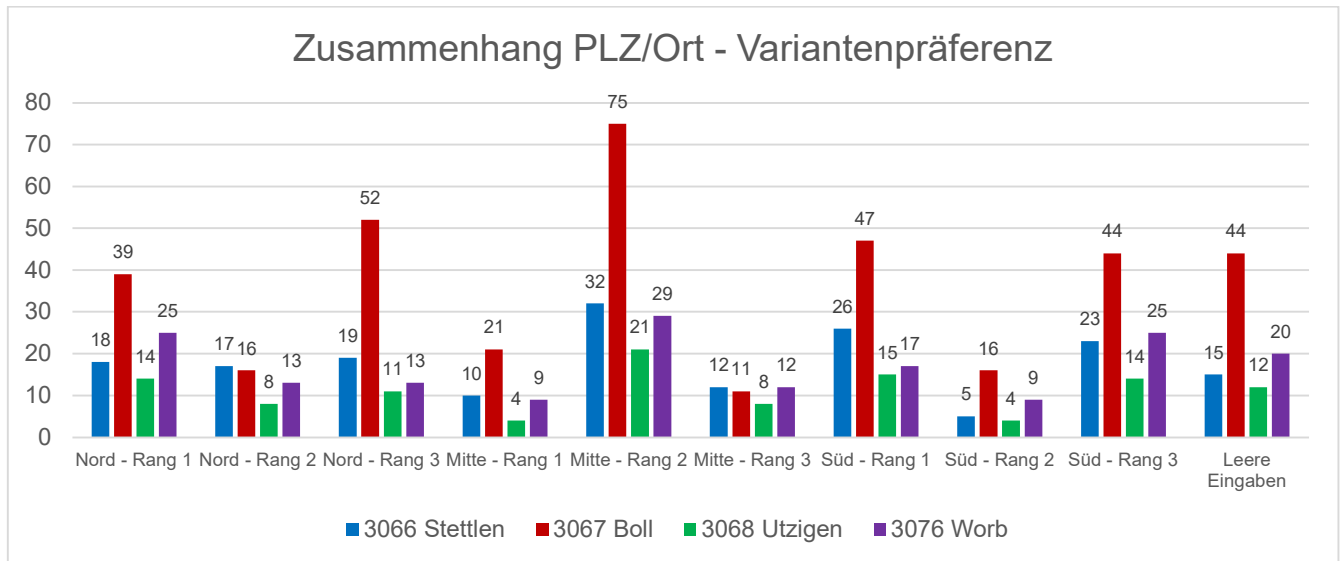


Abbildung 9: Variantenpräferenz nach «Herkunft» der Eingabe gemäss PLZ/Ort. In der Grafik dargestellt sind die vier Ortschaften, aus denen am meisten Eingaben eingegangen sind. Diese entsprechen gleichzeitig den vier von der Veloroute am stärksten betroffenen Ortschaften. (Total Eingaben: 245). Lesebeispiel: Die Eingaben aus Stettlen sind bezüglich der Variante «Nord» ausgeglichen, bei der Variante «Mitte» überwiegt der Rang 2 und bei der Variante «Süd» überwiegen die Ränge 1 und 3.

Fazit:

- Die Eingaben aus **Stettlen** sind bezüglich der Variante «Nord» ausgeglichen, bei der Variante «Mitte» überwiegt der Rang 2 und bei der Variante «Süd» überwiegen die Ränge 1 und 3.
- Bei den Eingabenden aus **Boll und Utzigen** polarisieren die beiden Varianten «Nord» und «Süd» (mehrheitlich Ränge 1 und 3), bei der Variante «Mitte» überwiegt Rang 2.
- Die Eingabenden aus **Worb** setzen die Variante «Nord» rund zur Hälfte auf Rang 1. Umgekehrt ist es bei Variante «Süd»: diese wird rund von der Hälfte der Eingabenden aus Worb mit Rang 3 beurteilt. Die Variante «Mitte» wird wie bei den übrigen Eingabenden mehrheitlich mit Rang 2 beurteilt.

Zusammenfassung der Textkommentare zu Frage 2:

Die allermeisten Eingabenden argumentieren für ihre bevorzugte Varianten mit folgenden Aspekten:

- Direktheit und Höhendifferenz
- Nähe zur Siedlung
- Nutzungskonflikte und Gefahrenpotenzial
- Verlust Kulturland/ FFF
- Bewirtschaftung FFF
- Schiessbetrieb
- Kosten für Erstellung und Unterhalt (Moos, bewegter Untergrund)
- Sicherheit
- Ökologie und Naturwerte
- bestehende Strasse (Variante Süd)
- Routenführung durch Ringstrasse Stettlen

Mehrfach wurden zudem folgende Aspekte genannt:

- Direktere Streckenführung von Utzlenbergstrasse via Schattseitenweg zu den Tennisplätzen
- Variante «Süd» nicht als Alternative zur Kantonsstrasse tauglich
- Variante «Süd»: viel Schatten und im Winter Glatteis
- Doppelspurausbau RBS
- Leitungen ARA
- Bestehendes Drainagesystem

4.2.3 Fragen 3.1 und 3.2 zur Wegbreite

Frage 3.1: Sind Sie mit der vorgesehenen Breite von 3.00 Meter auf den Abschnitten, wo keine oder kaum motorisierte Fahrzeuge auf der Veloroute verkehren, einverstanden?

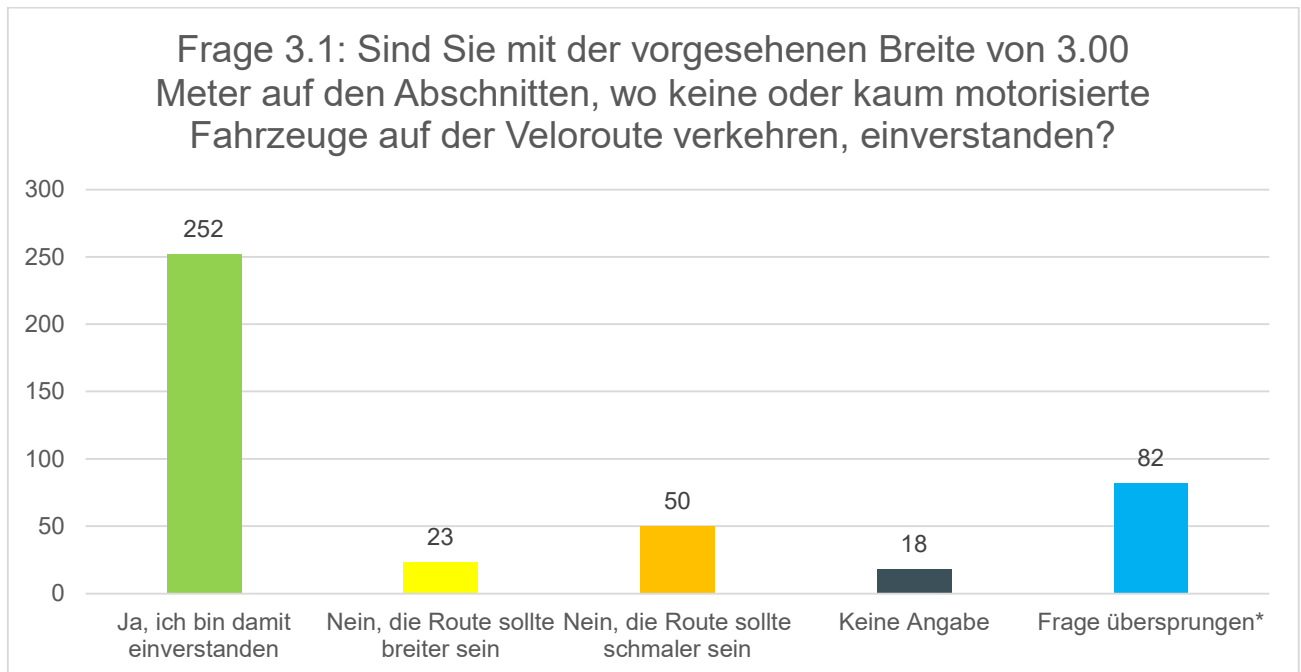


Abbildung 10: Ergebnisse der Frage 3.1 in absoluten Zahlen (Total Eingaben: 425). * Die Kategorie «Frage übersprungen» beinhaltet auch die 20 freien, schriftlichen Eingaben.

Zusammenfassung der Textkommentare zu Frage 3.1:

Die am häufigsten genannten Themen im «Bemerkungen»-Feld zur Frage 3.1 sind:

- Forderung nach mehr als 3.0 Meter: sicheres Kreuzen, weniger Konflikte mit FussgängerInnen
- Strassenbreite unverändert belassen, kreuzen funktioniert heute schon gut
- Velostrasse überall so schmal wie möglich halten, allenfalls breiteres unversiegeltes überfahrbares Bankett vorsehen
- 3.0 Meter ist ein guter Kompromiss zwischen genügend breit für Verkehrssicherheit und möglichst wenig Kulturlandverlust
- Einverstanden bei Variante «Süd»

Wiederholt genannt wurden zudem folgende Aspekte:

- Einverstanden, wenn dort keine FussgängerInnen, Pferde etc. zirkulieren
- Wo möglich Ausweichbereiche schaffen
- An der Ringstrasse reichen 3 Meter nicht
- Veloroute durchgehend asphaltieren
- Asphaltierung könnte dazu führen, dass die Veloroute vom MIV als Schleichweg genutzt wird
- Je breiter die Route, desto schneller wird gefahren, was es gefährlicher macht
- Versiegelter Bereich schmaler machen (z.B. 2 Meter) und breiteres, überfahrbares Bankett ausgestalten

Frage 3.2: Sind Sie mit der vorgesehenen Breite von 3.50 Meter auf den Abschnitten, wo auch motorisierte Fahrzeuge inkl. landwirtschaftliche Fahrzeuge auf der Veloroute verkehren, einverstanden?

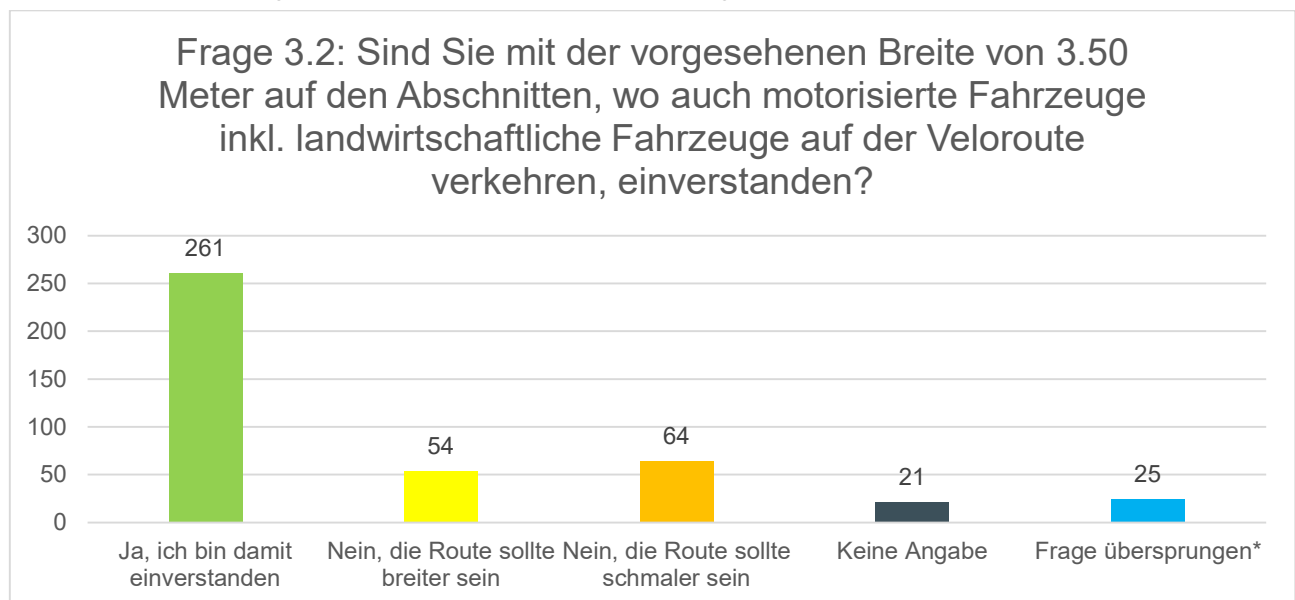


Abbildung 11: Ergebnisse der Frage 3.2 in absoluten Zahlen (Total Eingaben: 425). * Die Kategorie «Frage übersprungen» beinhaltet auch die 20 freien, schriftlichen Eingaben.

Fazit Fragen 3.1 und 3.2:

- 77.5% der Eingebenden, welche auf die Frage 3.1 eine Antwort gegeben haben, sind mit der vorgeschlagenen Wegbreite (3.0m, dort wo kein oder kaum motorisierter Verkehr) einverstanden.
- 80.3% der Eingebenden, welche auf die Frage 3.2 eine Antwort gegeben haben, sind mit der vorgeschlagenen Wegbreite (3.5m, dort wo auch motorisierter Verkehr) einverstanden.
- Bei den Eingebenden, welche mit den vorgeschlagenen Wegbreiten nicht einverstanden sind, wird in beiden Fällen mehrheitlich geantwortet, dass die Route schmaler sein soll.

Zusammenfassung der Textkommentare zu Frage 3.2:

Die am meisten genannten Themen, welche im «Bemerkungen»-Feld zur Frage 3.2 genannt wurden, sind folgende:

- 3.50 Meter sind als Kompromiss zwischen sicheres Kreuzen ermöglichen und wenig Landverbrauch eine gute Breite
- Route sollte breiter sein (mind. 4.0 Meter), um sicheres Kreuzen sicherzustellen

- Bestehende Breite beibehalten reicht aus, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, da das Verkehrsaufkommen auf den Wegen grundsätzlich klein ist
- Wichtig ist gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden
- Breitere Wege machen die Veloroute auch für den MIV attraktiver - mit Nachteilen für die Verkehrssicherheit.
- Nur einverstanden bei Variante «Süd»
- Breite ist mit den betroffenen Landwirten abzusprechen

Zudem wurden mehrfach folgende Aspekte genannt:

- Veloroute soll so weit wie möglich frei sein von MIV, FussgängerInnen und Pferden
- Velostrasse überall so schmal wie möglich halten, allenfalls breiteres unversiegeltes Bankett vorsehen
- Versiegelter Bereich schmaler machen (1.5-2.0 Meter) und breiteres, gut überfahrbares Bankett (Mergelbelag) ausgestalten
- Schaffen von Ausweichmöglichkeiten, damit die Route nicht auf der ganzen Länge verbreitert werden muss
- Bankett muss jederzeit hindernisfrei und gut befahrbar sein, um das Kreuzen zu ermöglichen

4.2.4 Frage 4: Wie sind Sie von der Veloroute betroffen?

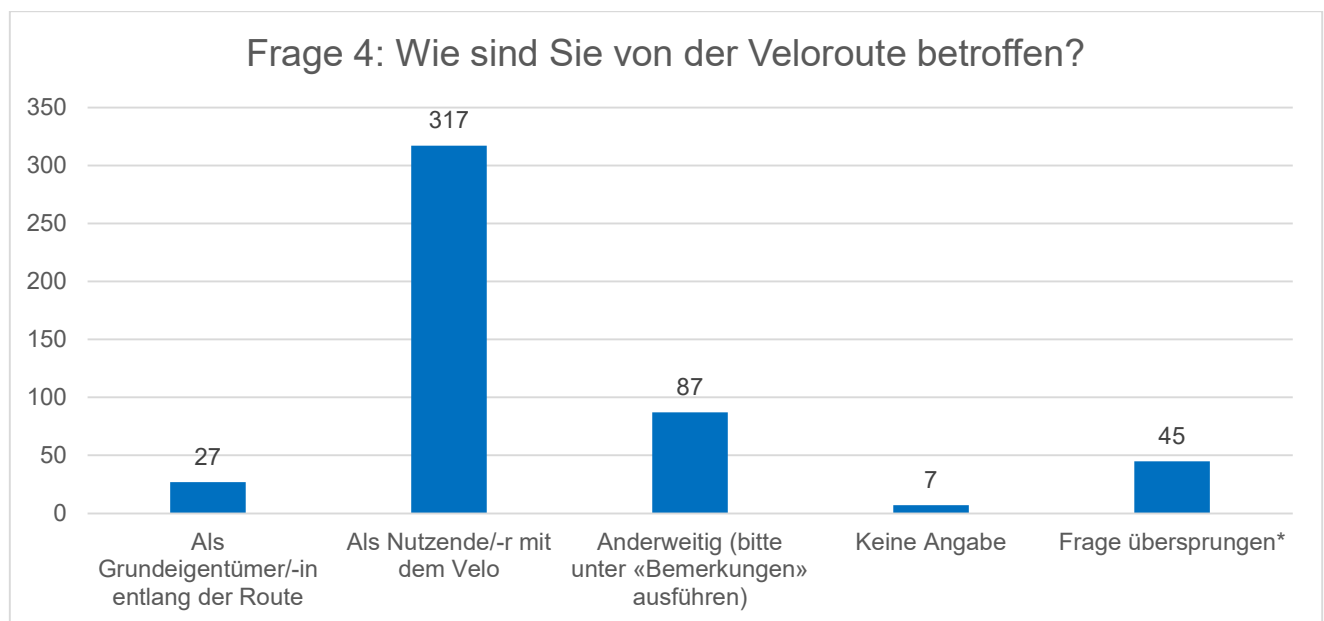


Abbildung 11: Ergebnisse der Frage 4 in absoluten Zahlen. Bei der Beantwortung waren Mehrfachnennungen möglich. * Die Kategorie «Frage übersprungen» beinhaltet auch die 20 freien, schriftlichen Eingaben.

Fazit:

- Die überwiegende Mehrheit der Eingebenden (317 Nennungen) gibt an, dass sie als Nutzende mit dem Velo von der Veloroute betroffen sind.
- 27 der Eingebenden sind als GrundeigentümerIn entlang der Route betroffen. 87 Eingebende sind anderweitig betroffen (siehe folgender Abschnitt).

Zusammenfassung der Textkommentare zu Frage 4:

Die Antworten im «Bemerkungen»-Feld zur Frage 4 geben die «anderweitige Betroffenheit» wieder. Am häufigsten wurden genannt:

- Als SpaziergängerIn / WandererIn / FussgängerIn / JoggerIn / HundehalterIn
- Als AnwohnerIn
- Als PendlerIn
- Als Interessensorganisation
- Als EinwohnerIn

Zudem wurden mehrfach folgende Nutzungsarten genannt:

- Als AutofahrerIn
- Als ReiterIn
- Als TraktorfahrerIn

4.2.5 Frage 5: Wie werden Sie die Veloroute dereinst nutzen?

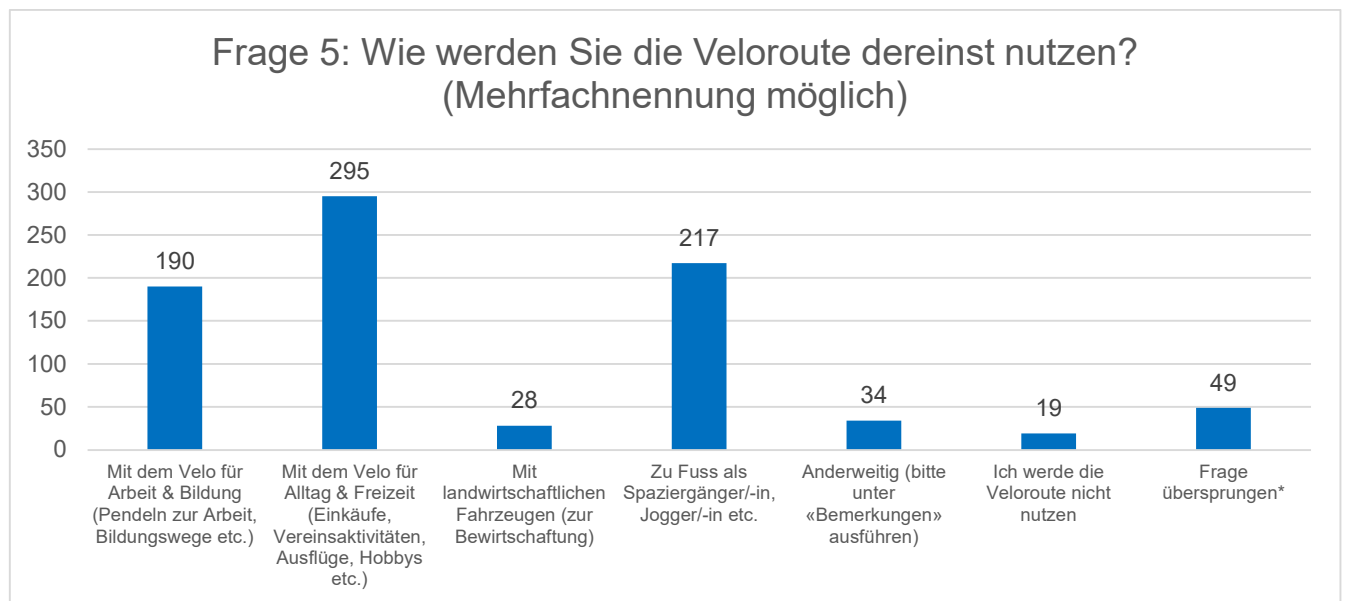


Abbildung 12: Ergebnisse der Frage 5 in absoluten Zahlen. Bei der Beantwortung waren Mehrfachnennungen möglich. * Die Kategorie «Frage übersprungen» beinhaltet auch die 20 freien, schriftlichen Eingaben.

Fazit:

- Die überwiegende Mehrheit der Eingebenden gaben an, die Veloroute dereinst mit dem Velo zu nutzen. Dabei überwiegt die Nutzung für Alltag & Freizeit (295 Nennungen) gegenüber derjenigen für Arbeit & Bildung (190 Nennungen).
- 217 der Eingebenden gaben an, die Veloroute dereinst zu Fuss zu nutzen.
- 28 der Eingebenden gaben an, die Veloroute dereinst mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zur Bewirtschaftung zu nutzen.
- 34 Nennungen betrafen anderweitige Nutzungen (siehe folgender Abschnitt).
- 19 Eingebenden gaben an, die Veloroute dereinst nicht zu nutzen.

Zusammenfassung der Textkommentare zu Frage 5:

Die Antworten im «Bemerkungen»-Feld zur Frage 5 geben «anderweitige Nutzungen» wieder. Mehrfach wurden genannt:

- Zufahrt als AnwohnerIn
- Mit dem Pferd
- Mit dem Hund (Spaziergang)
- Mit weiteren Gefährten wie Trottinett, Rollbrett, Kinderwagen, Inlineskates
- Mit dem Auto
- Zwecks Unterhaltsarbeiten

4.2.6 Frage 6: Weitere Bemerkungen zum Projekt «Veloroute Worblental»

Die Frage 6 beinhaltete keine geschlossene Frage, sondern ausschliesslich ein offenes Kommentarfeld.

Zusammenfassung der Textkommentare zu Frage 6:

Die am häufigsten im «Bemerkungen»-Feld zur Frage 6 genannten Themen sind folgende:

- Anschluss Worb / Worbodenstrasse ungenügend, Erweiterung Richtung Zentrum Worb nötig
- Hinweise auf Nutzungskonflikte Velo / Fuss
- Bedankung für Projekt und Mitwirkungsmöglichkeit
- Nochmals Argumente für/gegen einzelne Varianten aufgeführt
- Erweiterung von Deisswil nach Bolligen/Ittigen nötig
- Thema Asphaltierung (pro und contra)
- Problematik des Salzens

Zudem wurden wiederholt folgende Aspekte genannt:

- Problematik ungenügende Verkehrssicherheit bei Ringstrasse
- Temporeduktionen zur Erhöhung Sicherheit einführen
- Gefahr, dass Veloroute von MIV genutzt werden wird (trotz Verboten)
- Auch auf Kantonsstrasse Verbesserungen für Velo vorsehen (Sofortmassnahmen)
- Forderung nach Realersatz bei Verlust FFF
- Hinweis aus Entlastung Kantonsstrasse für MIV durch Veloroute
- Heikle Kreuzung Mühlegässli / Nesselbank (Sichtbeziehungen)
- Gefahrenpunkt Knoten Ringstrasse / Bahnhofstrasse
- Hinweise auf Konflikte mit bestehendem Drainagesystem und ARA-Hauptleitung (Variante «Nord»)
- Hohe Unterhaltskosten des Hartbelags wegen Untergrund (Moos)
- Forderungen / Hoffnungen, dass es schnell vorwärts geht mit dem Projekt

4.2.7 Eingaben der drei Standortgemeinden

Die drei Standortgemeinden Stettlen, Vechigen und Worb haben je eine Eingabe im Rahmen der Mitwirkung gemacht. Stettlen und Worb wählten für die Eingabe die Struktur des Online-Fragebogens, Vechigen verfasste eine freie, schriftliche Eingabe. In der Zusammenstellung sämtlicher Eingaben in Kapitel 6 sind die Eingaben der Standortgemeinden jeweils am Anfang der Liste aufgeführt. Die drei Standortgemeinden waren im Vorfeld in die Projektierung eingebunden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass alle drei Gemeinden mit dem Vorhaben grundsätzlich einverstanden sind. Bezüglich der Variantenbeurteilung äusserten sich die drei Gemeinden unterschiedlich:

- Stettlen: Bevorzugung der Variante «Süd», Varianten «Nord» und «Mitte» als Optionen zu einem späteren Zeitpunkt. Zitat aus Eingabetext: *«Die Ringstrasse eignet sich u.E. im aktuellen Zustand nicht für eine Alltagsveloroute. Im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau Stettlen-Boll wird voraussichtlich auch der Bahnhof inkl. Perronanlagen verändert. Gleichzeitig könnten die Bedürfnisse der Veloroute berücksichtigt und eine spätere Umsetzung der Varianten Mitte oder Nord ermöglicht werden.»*
- Vechigen: Bevorzugung der Varianten «Nord» und «Mitte» gegenüber Variante «Süd». Zitat aus Eingabetext: *«Für die Gemeinde Vechigen stehen die Varianten «Nord» und «Mitte» im Vordergrund. Die Variante «Süd» kann zwar durchgehend auf bereits bestehenden und weitgehend befestigten Strassen realisiert werden, weist aber aufgrund der zu überwindenden Höhendifferenz und der stark dezentralen Lage gewichtige Nachteile auf. Sowohl bei den Varianten «Nord» und «Mitte» kann Vechigen von einer guten Anbindung des Dorfkerns profitieren. Die Variante «Nord» ist leider auf zusätzliches Kulturland (in der Gemeinde Vechigen) angewiesen, was einen erheblichen Nachteil bedeutet, hier ist mit Widerstand durch die Eigentümerschaft zu rechnen. Variante «Mitte» wird deshalb favorisiert, weil sie sich mit den entsprechenden Ausbauten auf dem bestehenden Strassennetz realisieren lässt.»*
- Worb: Bevorzugung von Variante «Nord» gegenüber Variante «Süd». Die Variante «Mitte» wurde nicht explizit beurteilt. Zitat aus Eingabetext: *«Worb ist in diesem Streckenabschnitt als Standortgemeinde nur geringfügig betroffen. Das Aufzeigen von Linienführungsvarianten ist zu begrüssen. Die drei vorgeschlagenen Routen befinden sich alle nicht auf der Wunsch- bzw. Ideallinie für die Nutzerinnen und Nutzer. Eine Anbindung entlang der bestehenden Kantonsstrasse ist leider aus diversen Gründen nicht möglich. Mit dieser Ausgangslage ist festzuhalten, dass die drei nun vorliegenden Routenvorschläge bereits eine Kompromisslösung für die Velofahrenden darstellen. Aus diesem Grund sollte der Fokus bei der Routenwahl, der Gestaltung und der Verkehrssicherheit verstärkt auf die Bedürfnisse der Velofahrenden gelegt werden. Die Variante Nord wird trotz ökologischen Nachteilen, im Sinne des Machbaren, befürwortet.»*

Fazit: Die Beurteilung der drei Linienführungsvarianten im mittleren Abschnitt durch die drei Standortgemeinden fällt unterschiedlich aus.

Weitere Aspekte, die durch die drei Gemeinden eingebracht wurden, sind:

- Prüfen, ob bestehende Wegbreiten nicht beibehalten werden können. (Stettlen)
- Beschränkung auf 3.0m Wegbreite und Bankett entsprechend breiter ausgestalten (Worb)
- Aufzeigen der anfallenden Unterhaltskosten für die Gemeinden in der weiteren Projektierung (Stettlen)
- Prüfen einer Beschattung der asphaltierten Strecke (Vechigen)
- Prüfen ökologischer Ersatzmassnahmen wie Entsiegelung von Abschnitten der Variante «Süd» (bei Realisierung von Variante «Nord» oder «Mitte») (Vechigen)

- Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Anschluss der Veloroute an die Kantonsstrasse in Worb (Kreisel «Bodengasse»), gegebenenfalls Weiterführung der Veloroute bis zum Schulhaus Worbboden (Worb)

5. Stellungnahmen zu häufig genannten Themen

Die Analyse der Mitwirkungseingaben hat ergeben, dass sich die Mitwirkenden zu elf Themenbereichen besonders häufig geäußert haben. Zu diesen Themen hat das kantonale Tiefbauamt Antworten verfasst:

- A1 Erfüllung von Anforderungen aus übergeordneten Grundlagen
- A2 Grundsätzliches und Handlungsbedarf
- A3 Projektperimeter
- A4 Landwirtschaft / Verlust von Fruchtfolgeflächen
- A5 Bodenversiegelung, Naturwerte, Biodiversität
- A6 Nutzungskonflikte und Gefahrenpotenzial
- A7 Linienführung, Variantenwahl
- A8 Fahrbahnbreiten
- A9 Landschaftsbild
- A10 Koordination mit anderen Projekten und bestehenden Infrastrukturen
- A11 Unterhalt, Reinigung und Schneeräumung: Verantwortung und Kosten

A1 Erfüllung von Anforderungen aus übergeordneten Grundlagen

Der Alltagsveloverkehr ist Bestandteil der Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022. Diese sieht eine Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf das Velo als wichtige Massnahme für ein leistungsfähiges, sicheres und nachhaltiges Verkehrssystem vor. Die Notwendigkeit der Verlagerung gründet auch im Klimaschutz-Artikel in der kantonalen Verfassung (Art. 31a Verfassung Kanton Bern). Dieser hält fest, dass der Kanton bis 2050 klimaneutral werden will. Die Veloverbindung im Worblental ist zudem sowohl im Kantonalen Sachplan Veloverkehr von 2019 sowie in der Netzplanung des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der 2. Generation (RGSK II) der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM enthalten.

Mit dem Veloweggesetz (Bundesgesetz über Velowege vom 1. Januar 2023) werden die Kantone verpflichtet, Velowegnetze zu planen und zu erstellen. Darin enthalten sind auch Qualitätsziele: zusammenhängend, direkt, sicher, homogen und attraktiv. In Art. 11 wird festgehalten, dass die Kantone im Sinne einer Interessensabwägung auch die Anliegen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, der Land- und Forstwirtschaft, des Natur- und Heimatschutzes sowie anderer raumwirksamer Tätigkeiten berücksichtigen. Das TBA des Kantons Bern hat aus diesem Grund drei Varianten in die Mitwirkung geschickt, welche seiner Meinung nach die Qualitätsziele unter Berücksichtigung anderer Anliegen gemäss Art. 11 Veloweggesetz erfüllen.

Die Abstimmung mit dem «Regionalen Richtplan Worblentalwärts» von 2010 erfordert weitere Absprachen mit der RKBM. Diese werden im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts vorgenommen.

Der Schutz von Fruchtfolgefläche (FFF) ist in Art. 3 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979 enthalten. Ob eine dauerhafte Beanspruchung zulässig ist, ist gemäss Baugesetz und Bauverordnung anhand von Ausführungen zu gewissen Kriterien nachzuweisen. Dieser Nachweis wird im Rahmen des Bauprojekts erbracht werden.

Die Variante Süd tangiert im Gemeindegebiet Stettlen ein Landschaftsschutzgebiet. Im fraglichen Gebiet sind Anlagen und Terrainveränderungen ausnahmsweise zulässig, sofern sie beispielsweise Wegprojekte zur Naherholung dienen. Darunter fällt auch die Veloroute. Der Kanton Bern ist bemüht, die Eingriffe im Sinne der Interessenabwägung auf ein Minimum zu beschränken.

Im Erläuterungsbericht festgehalten ist die Einschätzung des Gefahrenpotenzials aufgrund von Hochwasser. Möglich ist bei seltenen Hochwasserereignissen ein Einstau und somit temporäre Einschränkungen der Nutzbarkeit. Hingegen können Personengefährdung und Schäden am Bauwerk durch geeignete Massnahmen verhindert werden.

Das Projekt berücksichtigt den Gewässerraum sowie den Wasserbauplan der Gemeinde Stettlen. Dies gilt für alle drei Varianten der Linienführung.

A2 Grundsätzliches und Handlungsbedarf

Der Kanton ist erfreut, dass der Handlungsbedarf und die Dringlichkeit für eine Veloroute im Worblental grossmehrheitlich erkannt wird. Dies deckt sich mit den Analysen in mehreren Grundlagendokumenten. Im Erläuterungsbericht zur Mitwirkung sind diese umfassend in Kapitel 2 dargelegt. Die heutige Freizeitroute entspricht nicht den Anforderungen für eine Velovorrangroute gemäss Arbeitshilfen des Kantons Bern «Anlagen für den Veloverkehr» (2021) und «Standards Kantonsstrassen» (2017). Diese legen u.a. den Ausbaustandard (Fahrbahnbreiten, Hartbelag u.a.) von Veloinfrastrukturen fest. Im Erläuterungsbericht wird der Ausbaustandard entsprechend diesen Vorgaben begründet. Zudem weist der Sachplan Veloverkehr das Worblental als Korridor zur Prüfung einer Velovorrangroute aus.

Im Massnahmenkonzept «Kantonsstrasse 234 Ostermundigen – Worb» (2014) wird aufgezeigt, dass die Kantonsstrasse Defizite für den Veloverkehr aufweist. Im Konzept wird u.a. aufgezeigt, dass ein Ausbau der Kantonsstrasse auf die erforderliche Breite aufgrund der bestehenden Bebauung mit zahlreichen Gebäuden nahe der Strasse nicht möglich ist bzw. unverhältnismässige Folgen und Kosten mit sich bringen würde. Deshalb wurde 2018 unter Federführung der RKBM gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden und dem kantonalen Tiefbauamt (TBA) eine Linienführung abseits der Kantonsstrasse ermittelt (Planungsstudie «Alltagsveloroute Worblental»). Die vorgeschlagene Lösung orientiert sich an diesen Grundlagenanalysen. Damit ist einerseits die Verhältnismässigkeit sichergestellt und andererseits die Qualität ausreichend hoch, damit die angestrebten Verlagerungsziele erreicht werden können.

Sofortmassnahmen auf der Kantonsstrasse sind im Rahmen des Projekts Veloroute Worblental keine vorgesehen. Sofortmassnahmen sind Massnahmen, die ohne bewilligtem Strassenplan machbar sind und somit im bestehenden Strassenraum umgesetzt werden können. Solche Massnahmen sind im Perimeter nicht zielführend umsetzbar. Aufgrund des hohen Handlungsbedarfs und der Dringlichkeit, ist der Kanton deshalb bestrebt, die Realisierung der alternativen Velovorrangroute voranzutreiben.

A3 Projektperimeter

Im Sachplan Veloverkehr wird die umfassende Velostrategie des Kantons Bern festgehalten. Diese Strategie zielt darauf ab, den Veloverkehr gleichzustellen und attraktive, sichere Veloinfrastrukturen im gesamten Kanton zu schaffen. Dazu gehört ein durchgängiges Streckennetz.

Gegenstand des vorliegenden Projekts ist die Veloverbindung zwischen Deisswil und Worboden. Der Projektperimeter ist durch den Auftrag aus dem Sachplan Veloverkehr gegeben. Verschiedene Mitwirkungseingaben schlagen eine Erweiterung des Perimeters oder ergänzende Streckenabschnitte im Gebiet Worboden vor.

Eine Perimeteranpassung wird nicht vorgesehen. Die in den Mitwirkungseingaben geäusserten Anliegen können weitgehend anderweitig bearbeitet werden. Der Anschluss an die Kantonsstrasse beim Knoten Bodengasse/Worbodenstrasse wird im Bauprojekt vertieft überprüft.

Die weiterführenden Abschnitte im Worboden sind in den Netzplanungen von Kanton und Gemeinden bereits enthalten. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Route entlang der Worble bis zum Schulhaus

Worbboden aufgrund von nationalen Vorgaben zum Gewässerschutz nicht mit Hartbelag ausgestaltet werden kann.

Richtung Bolligen und Bern führt die kantonale Velohauptroute auf dem neu erstellten Radweg entlang der Kantonsstrasse. Mögliche zusätzliche Verbindungen sind nicht von kantonaler Bedeutung. Das bedeutet, dass die Erstellung einer solchen Verbindung nicht Aufgabe des Kantons, sondern der Standortgemeinden wäre.

Der Anschluss an die Bernstrasse in Deisswil wird im Rahmen des Kantonsstrassenprojekts Sanierung Bernstrasse Deisswil realisiert. Das Projekt wird voraussichtlich in der ersten Hälfte 2025 fertiggestellt. Die Zubringerverbindungen zur Velovorrangroute in den Gemeinden Vechigen und Boll sind im Sachplan Veloinfrastruktur als «Velobasisrouten auf Gemeindestrassen» gekennzeichnet. Auf diesen Abschnitten sind im Rahmen des Projekts keine Massnahmen vorgesehen. Massnahmen auf den Zubringerverbindungen sind nicht Aufgabe des Kantons, sondern der jeweiligen Standortgemeinde.

A4 Landwirtschaft / Verlust von Fruchtfolgeflächen

Im Zusammenhang mit der Landwirtschaft behandeln die Mitwirkungseingaben vorwiegend folgende drei Themenbereiche: 1. den Verlust von FFF, 2. mögliche Einschränkungen für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung und Gefahrenpotenzial sowie 3. die Entschädigung der Landwirtschaftsbetriebe für Landverlust.

Verlust von FFF / Landwirtschaftsland:

Der Kanton Bern ist bestrebt, die zusätzliche Bodenversiegelung und den Verlust der Fruchtfolgeflächen möglichst gering zu halten. Dank dem Ausbau bestehender Wege erfordert die Veloinfrastruktur verhältnismässig geringe Flächen. Für die Erfüllung der Standards für Veloverkehrsinfrastrukturen (siehe auch oben), ist ein gewisser Landbedarf unabdingbar. Der Kanton Bern nimmt die Interessenabwägung bezüglich Kulturlandschutz im Rahmen des Bauprojekts sorgfältig vor.

Einschränkungen für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung:

Der Kanton anerkennt die Befürchtungen von Nutzungskonflikten mit der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung. Mit der Erstellung der Velovorrangroute werden Velofahrende die Strasse verstärkt nutzen, was ein gewisses Konfliktpotenzial mit sich bringen kann. Im Rahmen des Bauprojekts werden deshalb verschiedene Massnahmen geprüft, um Konflikte möglichst zu verhindern und zu entschärfen. Mögliche Massnahmen, insbesondere auch Kommunikations- und Signalisationsmassnahmen werden mit den betroffenen Landwirtschaftsbetrieben abgesprochen und überprüft. Ziel ist, dass keine Einschränkung der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung durch die Veloroute entstehen.

Dem Kanton dankt für die Hinweise bezüglich der durch Viehübergänge kurzzeitig notwendigen Sperrungen der Strasse in den Bereichen Nesselbank, Wyler und Worbboden. Dem Kanton ist bewusst, dass es bei einer Veloroute durch landwirtschaftlich genutztes Gebiet zu betrieblich notwendigen Einschränkungen des Verkehrs kommen kann. Das Verständnis für diese Beeinträchtigungen kann mittels Kommunikationsmassnahmen gefördert werden.

Im Rahmen des Bauprojekts werden auch potenzielle neue Gefahrenstellen bzw. Nutzungskonflikte zwischen Velofahrenden und Landwirtschaftsfahrzeugen vertieft betrachtet.

Landabtausch / Realersatz:

Der Kanton Bern ist sich bewusst, dass die Eigentümerschaften von Land angemessen entschädigt werden müssen. Ein Ausgleich wird im Austausch mit den betroffenen Grundeigentümerschaften und Bewirtschaftern gesucht. Zu prüfen sind wo möglich Realersatz, allenfalls kleine Landumlegungen sowie Entschädigungen.

Der Kanton ist sich den Herausforderungen, welche sich betreffend dem landwirtschaftlich genutzten Umfeld der Velovorrangroute ergeben, bewusst. Im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts ist den Bedürfnissen der Landwirtschaft angemessen Rechnung zu tragen. Damit soll sichergestellt werden, dass die unterschiedlichen Themen bezüglich Landwirtschaft umfassend bearbeitet werden.

A5 Bodenversiegelung, Naturwerte, Biodiversität

Bodenversiegelung

Die Arbeitshilfe «Anlagen für den Veloverkehr» legt fest, dass Veloalltagsrouten winterdiensttauglich sein müssen. Das bedeutet in der Regel einen Hartbelag. An Velorouten für den Alltagsverkehr stellen sich erhöhte Anforderungen. Mit einem Naturbelag werden diese Anforderungen nicht erfüllt/nicht erreicht. Gleichzeitig strebt das Tiefbauamt Kanton Bern eine möglichst geringe zusätzliche Bodenversiegelung von Flächen an. Die Wegbreite soll so breit wie nötig und so schmal wie möglich gehalten werden (siehe dazu Antwort 8 «Fahrbahnbreiten»).

In mehreren Mitwirkungseingaben werden Vorschläge gemacht, wie die Fahrbahn ausgestaltet werden soll, um die zusätzliche Versiegelung möglichst gering zu halten (Entsiegelung von Flächen im Umfeld als Kompensation, teilweise reduzierte Fahrbahnbreiten bei breiterem Parkett mit Mergelbelag u.ä.). Der Kanton Bern bedankt sich für diese wertvollen Vorschläge. Sie werden im Rahmen des Bauprojekts sorgfältig geprüft.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Entwässerung über die Schulter erfolgt. Das bedeutet, dass das Regenwasser im Nahbereich des Wegs versickert und nicht der Kanalisation zugeführt wird.

Naturwerte und Biodiversität

Alle drei Varianten tangieren keine schützenswerten Lebensräume und Biotope. Es sind einzig punktuelle Eingriffe in die Ufervegetation der Worble und Eingriffe in die Lebensräume der geschützten Zauneidechse tangiert. Notwendige Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen nach Art. 18 Abs. 1ter NHG werden im Rahmen des Bauprojekts eruiert. Das kantonale Tiefbauamt orientiert sich dabei an den Anträgen der Abteilung Naturförderung des Kantons Bern (ANF) im Rahmen der Ämtervernehmlassung.

Bestehende Bäume sollen erhalten bleiben und werden wenn möglich ergänzt. Mögliche Massnahmen zur Förderung der Biodiversität und der Naturwerte im Rahmen des Projekts werden in der Weiterbearbeitung geprüft. Dabei werden auch Synergien mit Drittprojekten geprüft.

Beleuchtung ausserhalb des Siedlungsgebiets ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Im Siedlungsgebiet und an neuralgischen Stellen kann eine solche geprüft werden.

A6 Nutzungskonflikte und Gefahrenpotenzial

Im Rahmen der Mitwirkung werden Vorbehalte bezüglich einem rücksichtsvollen Miteinander der verschiedenen Nutzergruppen geäussert. Insbesondere wird befürchtet, dass schnelle E-Bikes die Koexistenz gefährden. Die Projektverantwortlichen anerkennen das Konfliktpotenzial. Gleichzeitig ist darauf hinzuweisen, dass die Veloroute der grossen Diversität im Veloverkehr gerecht werden soll. Ziel ist es, eine Infrastruktur anzubieten, welche von Velofahrenden vom Kindes- bis ins Rentenalter genutzt werden kann. Begegnungsfälle dieser unterschiedlichen Velofahrenden untereinander sowie auch mit anderen Nutzergruppen wie Zufussgehenden, Landwirtschaftsverkehr, Anwohnenden und Reitenden sollen sicher erfolgen können. Dies soll mit dem vorgesehenen Ausbaustandard und den vorgeschlagenen Fahrbahnbreiten erreicht werden. Explizite «Ersatzrouten» für andere Verkehrsteilnehmende sind nicht vorgesehen.

Aufgrund der geäusserten Vorbehalte werden im Rahmen des Bauprojekts zusätzliche geeignete Massnahmen zur Entschärfung von Konflikten geprüft. Dabei soll explizit die gemischte Nutzung und das Mit- und Nebeneinander der verschiedenen Nutzergruppen thematisiert werden. Dies können beispielsweise Signalisationen, Markierungen oder bauliche Massnahmen, ergänzt mit Kommunikations- und Sensibilisierungsmassnahmen oder Massnahmen zur Aufwertung der Verweilqualitäten sein. Auch temporeduzierende Massnahmen, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Fahrverbote mit Zubringerdienst

an den genannten Gefahrenstellen und Siedlungsgebieten werden im Rahmen des Bauprojekts geprüft. Dies unter Berücksichtigung der Verträglichkeit mit der landwirtschaftlichen Nutzung und den Anwohnenden.

Das kantonale Tiefbauamt nimmt zur Kenntnis, dass die in der Mitwirkungsvorlage vorgeschlagene Absenkung der Kuppe beim Schiesstand grossmehrheitlich aus Gründen der Reduktion des Gefahrenpotenzials auf positives Echo stösst.

Der Kanton Bern ist sich der Möglichkeit bewusst, dass ein Ausbau zu einer Zunahme von Schleichverkehr führen kann. Um den Schleichverkehr zu unterbinden könnten Abschnitte mit einem Fahrverbot mit Zubringerdienst belegt werden. Welche das sind, ist mit den Gemeinden und den Anwohnenden zu definieren. Temporeduzierende und / oder bauliche Massnahmen können ebenfalls dazu beitragen, die Strecke für den MIV-Durchgangsverkehr wenig attraktiv zu gestalten. Solche Massnahmen müssen allerdings mit der Befahrung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge kompatibel sein. Für die Kontrolle des Temporegimes sowie Fahrverboten ist die Kantonspolizei zuständig.

Als Stellen mit hohem Konfliktpotenzial werden im Rahmen der Mitwirkung insbesondere der Weiler Nesselbank, die Ringstrasse und die Einmündung Hauptstrasse Worbboden genannt:

- Die Ringstrasse wird in mehreren Eingaben als ungeeignet für eine Veloroute eingeschätzt, da bei erhöhtem Veloaufkommen mit Nutzungskonflikten gerechnet wird. Genannt werden sowohl Konflikte im Kreuzungsfall Velo – Auto aufgrund der ungenügenden Fahrbahnbreite, als auch konkrete Stellen mit Gefahrenpotenzial (Ausfahrten, Sichtweiten, Gefälle).
- Die Routenführung durch die Ringstrasse wird deshalb im Rahmen des Bauprojekts nochmals überprüft. Einer vertieften Betrachtung unterzogen werden insbesondere Möglichkeiten einer Umfahrung der Ringstrasse sowie das Einrichten einer Begegnungszone (Tempo 20).
- Beim Weiler Nesselbank wird erstens die S-Kurve bei Variante Nord kritisch eingestuft. Diese wird von mehreren Mitwirkenden gefährlicher eingeschätzt als im Erläuterungsbericht beschrieben. Zudem wird auf das häufige Glatteis an dieser Stelle hingewiesen. Der Kanton Bern berücksichtigt diesen Hinweis im Rahmen seiner Entscheidungsfindung zur Linienführung.
- Zweitens wird auf bereits heute bestehende Nutzungskonflikte mit der Anwohnerschaft hingewiesen. Es wird befürchtet, dass die Gefahr insbesondere für Kinder und Katzen zunimmt. Der Kanton Bern nimmt das Anliegen ernst und wird deshalb im Rahmen des Bauprojekts Massnahmen zur Reduktion von Konfliktsituationen wie oben beschrieben erarbeiten. Es gilt das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme.
- Zur Einmündung der Veloroute in die Hauptstrasse beim Worbboden siehe Antwort 3 (Projektperimeter).

A7 Linienführung, Variantenwahl

Der Kanton Bern bedankt sich für die zahlreichen Eingaben zur Frage der Linienführung. Die Mitwirkung hat gezeigt, dass die Variantenwahl stark polarisiert. Insbesondere gehen die Meinungen zu den Varianten Nord und Süd stark auseinander.

Der Kanton nimmt zur Kenntnis, dass Variante Nord einen hohen Landbedarf und damit auch höhere Kosten bei verhältnismässig geringem Mehrwert gegenüber der Variante Mitte zur Folge hat. Entsprechend gross sind die Vorbehalte.

Variante Mitte schneidet verhältnismässig gut ab. Sie erfüllt die Projektanforderungen, namentlich die Anbindung von Boll-Vechigen und eine flachere, siedlungsnähere Linienführung im Vergleich zur bestehenden Variante Süd. Grösster Nachteil ist die kurvige Linienführung und damit einhergehende Abstriche bezüglich der direkten Verbindung. Zudem wird die Landwirtschaft stärker tangiert als Variante Süd (jedoch geringer als in Variante Nord).

Variante Süd hat als grossen Vorteil ihren Bestand. Als gewichtigster Nachteil ist die schlechte Anbindung von Vechigen zu nennen. Zudem weist ihre Linienführung unnötige zusätzliche Höhenmeter auf. Die temporären Sperrungen aufgrund des Schiessbetriebs stellen eine weitere Einschränkung dar. Damit erfüllt sie gemäss FS LV die Anforderungen an eine regionale Velohauptverbindung nicht. Die Variante stellt nur geringfügigen Mehrwert zum Bestand dar. Zusätzlich ist die Finanzierung durch den Kanton aktuell nicht sichergestellt, da die Voraussetzung als Ersatzverbindung aufgrund der genannten Mängel nicht gegeben ist.

A8 Fahrbahnbreiten

Der Kanton Bern bedankt sich für die zahlreichen differenzierten Eingaben zur Frage der Fahrbahnbreite. Diese behandeln einerseits die Frage von möglichst konfliktfreier und sicherer Nutzung und andererseits der mit der Verbreiterung der Fahrbahn verbundene Verlust landwirtschaftlicher Flächen sowie zusätzlicher Bodenversiegelung.

Zwischen dem Flächenbedarf und dem anzustrebenden Ausbaustandard für Velorouten besteht ein Zielkonflikt. Der Kanton Bern ist bestrebt, diesen unter Abwägung aller Interessen möglichst zielführend zu lösen. Im Bauprojekt werden deshalb die Fragen bezüglich dem Strassenquerschnitt (Ausbaustandard und Wegbreiten) nochmals vertieft überprüft. Je nach Abschnitt und Verkehrsaufkommen können unterschiedliche Breiten sinnvoll sein. Die Mindestanforderungen von Velorouten sind jedoch einzuhalten. Dies betrifft beispielsweise den Begegnungsfall Velo-Velo, auch in Kurven. Die Fahrbahnbreiten sind in Absprache mit der Landwirtschaft zu definieren.

Bezüglich der Reduktion der Bodenversiegelung werden in den Mitwirkungseingaben verschiedene Vorschläge gemacht. Der Kanton Bern wird diese im Rahmen des Bauprojekts unter Berücksichtigung des anzustrebenden Ausbaustandards und Sicherheitsbedarf vertieft prüfen.

A9 Landschaftsbild

Die geplante Veloroute betrifft das kommunale Landschaftsschutzgebiet Stettlen und die Landschaftsschongebiete Vechigen und Worb. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite der Veloroute wird diese nicht als markanten Eingriff in die Landschaft beurteilt. Dies umso mehr, als die Veloroute zum grössten Teil auf bereits bestehenden Wegen verläuft, die teilweise bereits heute asphaltiert sind. Einzig Variante Nord wird von den kantonalen Fachpersonen des ANF und des AGR im Abschnitt des neu zu erstellenden Abschnitts im Bereich «Moosmatt» bezüglich des Landschaftsbilds kritisch beurteilt.

Im Rahmen des Bauprojekts werden die zu erstellenden Zäune auf Teilabschnitten der Variante Süd auf ihre Notwendigkeit hin überprüft werden.

A10 Koordination mit anderen Projekten und bestehenden Infrastrukturen

Der Kanton Bern bedankt sich für die Hinweise bezüglich Koordination mit bestehenden Infrastrukturen und Drittprojekten.

Die Koordination mit dem RBS bezüglich Doppelspurausbau wird im Rahmen des Bauprojekts weitergeführt und konkretisiert. Dies dient der Lösung möglicher Konflikte und die Nutzung von Synergien.

Bezüglich der Auswirkungen auf das Wanderwegnetz werden die entsprechenden Organisationen weiterhin beigezogen.

Mehrfach wurde das gut funktionierende landwirtschaftliches Drainagesystem im Moos erwähnt. Der Kanton Bern dankt für diese Hinweise. In gegebenem Fall werden für diese Thematik im Rahmen des Bauprojekts gemeinsam mit den betroffenen Flurgenossenschaften Lösungen gesucht.

Der Kanton Bern bedankt sich ebenfalls für die Hinweise auf den Verbandskanal und die Sonderbauwerke der ARA Worblental. Im Rahmen der Entscheidungsfindung zur Linienführung und der Erarbeitung des Bauprojekts wird das kantonale Tiefbauamt die Schnittstellen und Anforderungen der ARA Worblental einer genaueren Prüfung unterziehen und erneut mit dem Betreiber der Werke in Kontakt treten.

Ebenfalls wird im Rahmen des Bauprojekts den Hinweisen zur Fliessrichtung des Grundwassers nachgegangen.

Wie im Erläuterungsbericht festgehalten ist die Einschätzung des Gefahrenpotenzials aufgrund von Hochwasser gering. Möglich ist bei seltenen Hochwasserereignissen ein Einstau und somit temporäre Einschränkungen der Nutzbarkeit. Hingegen können Personengefährdung und Schäden am Bauwerk durch geeignete Massnahmen verhindert werden. Der Hochwasserschutz an der Ringstrasse wird durch das Projekt nicht tangiert.

A11 Unterhalt, Reinigung und Schneeräumung: Verantwortung und Kosten

Der Kanton bedankt sich zu den Hinweisen bezüglich der lokalen Begebenheiten (Hangwasser, bewegter Untergrund im Moos). Die Situation ist dem Kanton Bern grundsätzlich bekannt und wird bei der Projektierung des Bauprojekts berücksichtigt.

Der Unterhalt der Strassen ist im Strassengesetz [Art. 46] geregelt. Dieses hält fest, dass der Kanton kantonale Radweg abseits der Kantonsstrasse baut, betreibt und unterhält. Den Unterhalt kann der Kanton an die Gemeinden abgeben, hat diese aber entsprechend zu entschädigen. Neu ist im Strassengesetz der Unterhalt und Betrieb von Ersatzverbindungen geregelt [Art. 49 1a]. Das Gesetz verpflichtet den Kanton zu Unterhalts- und Betriebskosten, sofern sie den Veloweg betreffen.

Dem Kanton ist bewusst, dass die Veloroute weiterhin vom Landwirtschaftsverkehr genutzt werden wird und mit entsprechender Verschmutzung der Strasse zu rechnen ist. Wie die Reinigung in der Praxis gehandhabt wird, ist im Rahmen der Bauprojektierung konkret zu berücksichtigen.

Auf kantonalen Velohaupttrouten ist der Winterdienst vorgesehen. Handelt es sich um einen kantonalen Radweg abseits der Kantonsstrasse, kann der Kanton den Unterhalt inkl. Schneeräumung an die Gemeinde übertragen. Der Kanton trägt die Kosten.

Starker Schneefall ereignet sich pro Winter im Mittelland nur an wenigen Tagen. Der Kanton ist verantwortlich und wird den Winterdienst innert nützlicher Frist mit geeigneten Ressourcen sicherstellen. Die Gefahr von Glatteis an bestimmten Stellen bleibt allerdings bestehen. Im Rahmen des Bauprojekts sucht der Kanton nach zielführenden Lösungen.

6. Mitwirkungseingaben: Eingaben inklusive Stellungnahmen des kantonalen Tiefbauamts

6.1 Tabelle sämtlicher Eingaben inklusive Stellungnahme des kantonalen Tiefbauamts

Im folgenden Kapitel sind sämtliche eingebrachten Mitwirkungseingaben aufgeführt, strukturiert nach den Fragen des Online-Fragebogens (siehe Anhang). Die freien, schriftlichen Rückmeldungen sind in den Ergebnissen ebenfalls enthalten. Die Texte der freien, schriftlichen Rückmeldungen wurden dabei den thematisch passenden Kommentarfeldern des Online-Fragebogens zugeordnet. Sämtliche Eingaben sind unverändert wiedergegeben, es wurden bewusst auch keine orthografischen Anpassungen vorgenommen, da solche teilweise bereits eine gewisse Interpretation bedingen.

Die Eingaben der Standortgemeinden sind jeweils am Anfang der Liste aufgeführt. Anschliessend folgend die Eingaben von Organisationen und Interessensgemeinschaften, gefolgt von den Eingaben von Privatpersonen. Die Eingaben der Privatpersonen sind anonymisiert. Bei Interesse können sich private Teilnehmende an der Mitwirkung beim Kanton, Oberingenieurkreis II, melden, damit ihnen die jeweilige Eingabe-Nummer zum Nachvollziehen ihrer Eingabe mitgeteilt werden kann.

Die Spalten «Stellungnahme» gibt darüber Auskunft, wie der Kanton die Anliegen berücksichtigt:

Wird zur Kenntnis genommen	Das Anliegen wurde zur Kenntnis genommen. Bei dieser Kategorie handelt es sich in der Regel um Meinungen der Mitwirkenden und nicht um konkrete Anliegen oder Forderungen zuhanden des Projekts. In diese Kategorie fallen auch Anliegen, welche in der Mitwirkungsvorlage bereits enthalten sind.
Wird im Bauprojekt geprüft	Das Anliegen wird in der Weiterbearbeitung des Projekts geprüft. Das Anliegen wird in der Weiterbearbeitung des Projekts vertieft betrachtet und es wird überprüft, ob es aufgenommen werden kann. In der Spalte «Antwort» wird auf die entsprechende Stellungnahme und Begründung des kantonalen Tiefbauamts verwiesen (siehe Kapitel 5, A1-A11).
Keine Anpassung	Der Anregung kann nicht entsprochen werden. Dies kann unterschiedliche Gründe haben, beispielsweise, wenn das Anliegen nicht Gegenstand des Projekts ist oder Bereiche ausserhalb des Projektperimeters betreffen. In der Spalte «Antwort» wird auf die entsprechende Stellungnahme und Begründung des kantonalen Tiefbauamts verwiesen (siehe Kapitel 5, A1-A11).



6.1.1 Frage 1: Projekt Allgemein: Sind Sie mit dem Projekt «Veloroute Worblental» grundsätzlich einverstanden?

Eingabe-Nr.	Absender	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Angabe	Bemerkungen	wird zur Kenntnis genommen	wird im Bauprojekt geprüft	keine Anpassung	Antwort
1	Gemeinde Stettlen	ja						x			
2	Gemeinde Vechigen						Für die Möglichkeit, anlässlich der öffentlichen Mitwirkung eine Stellungnahme der Gemeinde Vechigen abzugeben, danken wir Ihnen. Besten Dank für die zur Verfügung gestellten Mitwirkungsunterlagen und die aufschlussreichen und ergänzenden Informationen anlässlich der Orientierungsveranstaltung vom 24. April 2024 in der Schulanlage Stämpbach in Vechigen. Ausgangslage Das Worblental verfügt über ein hohes Potential bezüglich der Förderung des Veloverkehrs für Beruf und Freizeit als Teil der kantonalen Mobilitätsstrategie. Die Möglichkeiten, den Veloverkehr auf der Kantonsstrasse zu führen und mit entsprechenden Massnahmen zu sichern sind aber leider sehr beschränkt. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, der engen Platzverhältnisse und der damit verbundenen Gefährdung für den Langsamverkehr ist ein Ausbau der Kantonsstrasse zwischen Worb und Deisswil nicht im erforderlichen Ausmass möglich. Im Sinn einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit schloss der Kanton mit den betroffenen Gemeinden eine Planungsvereinbarung zur Projektierung einer Alltagsveloroute ab. Der Gemeinderat von Vechigen unterzeichnete diese Planungsvereinbarung am 21. April 2022.	x			
3	Gemeinde Worb	ja						x			
4	Berner Wanderwege						Die vorgesehene Veloalltagsverbindung im Worblental ist schon seit einigen Jahren ein Thema. Die Berner Wanderwege haben sich bereits im Herbst 2017 im Rahmen einer ersten Öffentlichen Mitwirkung zum Vorhaben geäußert. Die damals eingebrachten Anliegen und Bedingungen sind nach wie zu berücksichtigen und haben sich nur unwesentlich verändert (Kopie beiliegend). Vom Vorhaben tangiert ist nach wie vor die Wanderweg Hauptroute Diesswil — Worb. Im Rahmen der in zwischen fertiggestellten Umfahrung Worb konnte das Wanderwegnetz im Gebiet Worbode konsolidiert werden. Die aktuelle Wanderwegführung über die Laugasse liegt damit nun bis zum Brülmoos abseits der geplanten Route.	x	x		A10
5	Die Mitte Stettlen	ja						x			
6	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stadt Bern						Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Kanton die Planung für ein sicheres, zusammenhängendes, attraktives Velowegnetz für eine diverse Velonutzergruppe vorantreibt. Das Projekt der Veloroute Worblental ist deshalb sehr zu begrüßen. Neben den direkt angesprochenen Pendler*innen und	x			

Kanton Bern
Canton de Berne

							Veloausflügler*innen kann diese Verbindung auch verschiedenen Alltagsfahrten wie z.B. von Schüler*innen, Wege zu Freund*innen, etc. dienen.				
7	FDP.Die Liberalen Vechigen	ja					Wir setzen uns für den Ausbau des Langsamverkehr im Worblental ein. Dazu gehört eine bessere Routenwahl des Fahrradwegs Richtung Bern dazu.	x			
8	Feldschützen Stettlen-Deisswil	ja						x			
9	Flurgenossenschaft Sinneringen		eher ja				Aber nur mit Variante Süd.	x			A7
10	Gemeinde Ostermundigen						Danke für die Möglichkeit zur Mitwirkung Veloroute Worblental. Gerne nehmen wir wie folgt Stellung: Die Gemeinde Ostermundigen ist nur indirekt von der Planung betroffen, da die drei Routenvarianten nicht über das Gebiet der Gemeinde Ostermundigen führen. Die Gemeinde begrüsst jedoch die Stärkung einer durchgehenden und komfortable Veloverbindung für Alltag und Freizeit von Worb, durch das Worblental über Ostermundigen nach Bern. Dies entspricht auch der Räumlichen Entwicklungsstrategie (RES) der Gemeinde, welche für wichtige Veloverbindungen eine attraktive Ausgestaltung anstrebt.	x			A1
11	Gemeindeverband ARA Worblental					keine Angabe	Die Erstellung eines Velowegs steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Abwasserreinigung. Es ist aber so, dass wir es als Arbeitgeber begrüssen, wenn die Mitarbeitenden allenfalls anstelle mit dem Auto mit dem Velo zur Arbeit kommen. Werden die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen, ist dies sicherlich eher der Fall.	x			A2
12	Grüne Worb						1. Ausgangslage Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens der Regionalkonferenz Bern Mittelland haben wir uns bereits 2018 zur Planungsstudie Alltagsveloroute Worblental und den möglichen Varianten geäußert. Inzwischen ist das Veloweggesetz seit 2023 in Kraft und legt die Grundsätze fest, welche Kantone und Gemeinden bei der Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen beachten müssen. Es hält fest (Art. 3), dass Velowegnetze für den Alltag in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten liegen und unter anderem Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verbinden sollen. Velowege sollen zudem zusammenhängend, durchgehend und sicher sein und eine direkte Streckenführung aufweisen (Art. 6). Aus dem Fehlen einer solchen Strecke im Worblental, durch das starke Siedlungswachstum in Boll und Stettlen und durch den Verzicht auf eine Verbesserung der Situation für Velofahrende bei der aktuellen Sanierung der Bollstrasse (Höhe OLWO; mit dem Hinweis auf die geplante Alltagsveloroute) ergibt sich ein dringender Handlungsbedarf. Zu den gestellten Fragen nehmen wir daher gerne Stellung. 2. Projekt allgemein Wir begrüssen sehr, dass mit dem Projekt eine attraktive von der Kantonsstrasse und dem motorisierten Verkehr getrennte Alltagsveloroute von Worb nach Bern realisiert werden soll.	x			A2
13	Grünliberale Partei Worb	ja					Optimierungen sind primär beim Anschluss Bodengasse in Worb erforderlich, d.h der Projektoeruneter ist bis zum Schulhaus Worboden zu erweitern.			x	A3
14	IG Worble										
15	Interessensgemeinschaft gegen die Veloroute Worblental				nein		Bitte gesamte Stellungnahme beachten. - Kein Bedürfnis vorliegend. - Keine Versiegelung von Bodenressourcen notwendig.	x		x	A1, A5
16	Jagd- und Wildschutzverein Worblental				nein		Gem. uebergeordnetem Recht wird die Veloroute erstellt werden. Aber aus Gründen des Naturschutzes und dem Schutz der vorkommenden Flora und Fauna (Im Speziellen auch der Feldrehe, die das Tal zwischen Stettlen und Boll nutzen, dort auch ihre Gitzi setzen und aufziehen und der Wasservögel an der Worble - Störung der Brut und allg. der Nachtruhe) wäre es ideal, wenn der Veloweg Variante Süd beibehalten werden könnte. Wenn er aber realisiert werden wird,		x		A7

Kanton Bern
Canton de Berne

							ist Variante MITTE die verträglichste für den Erhalt der Biodiversität im Worblental, Abschnitt Stettlen-Boll. ¹				
17	Landwirtschaft Bern-Mittelland LBM					keine Angabe	Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns zu verschiedenen Punkten im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zur Veloroute Worblental der Gemeinden Stettlen, Vechigen und Worb zu äussern. Der Verein Landwirtschaft Bern-Mittelland (LBM) steht für die Interessen der Bauernfamilien der Region ein. Aus diesem Grund nehmen wir an dieser Mitwirkung teil. 1. Projekt Allgemein: Grundsätzlich anerkennen wir den Auftrag des Kantons Bern aufgrund des in Kraft getretenen nationalen Veloweggesetz, Velowegnetze zu planen und zu realisieren. Wir appellieren aber an eine vernünftige Umsetzung zu Gunsten möglichst geringer Auswirkungen auf die Landwirtschaft. Wir begrüssen daher, dass die Varianten bereits vor dem Mitwirkungsverfahren aufgrund zu grosser Einschränkungen für die Landwirtschaft angepasst wurden. Die landwirtschaftlichen Flächen sind von zahlreichen Interessenkonflikten betroffen, wobei der Druck auf landwirtschaftliche Fläche stetig steigt. Daher bedanken wir uns im Voraus für eine verhältnismässige Lösung, welche die Landwirtschaft minimal einschränkt.	x	x		A4
18	Präsident BEBike (Interessengemeinschaft Mountainbike Kanton Bern)	ja						x			
19	Pro Natura Berner Mittelland		eher ja				Wir unterstützen grundsätzlich die Förderung des Veloverkehrs (und somit die Reduktion des motorisierten Verkehrs, insbesondere PW's im Arbeitsverkehr) mit dem Ziel des Klimaschutzes, der Verringerung des CO ₂ -Ausstosses. Es ist jedoch fragwürdig, ob eine überall asphaltierte und auch im Winter nutzbare Velostrasse dieser Breite Sinn macht und uns diesen Zielen näher bringt.	x			A5
20	Pro Senectute Kanton Bern, Fachverantwortlicher Radsport	ja					es sollte zusätzlich auch den möglichen Abzweiger ab Brülmoos Richtung RBS-Station Vechigen und weiter durchs Stämpbach-Quartier zum Radweg Lindental einbezogen werden			x	A3
21	Pro Velo Bern	ja					Das Bedürfnis steht ausser Zweifel. Es muss unbedingt etwas getan werden. Wir danken allen, die sich für die Schaffung einer sicheren Ganzjahresroute einsetzen.	x			A1, A2
22	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	ja						x			
23	RKBM	ja					Das Projekt nimmt die Planungsstudie Alltags- und Freizeitveloroute Worblental der RKBM von 2018 auf und setzt eine wichtige Veloroute um. Es fördert das sichere und attraktive Velofahren und kann damit zur Entlastung der MIV- und ÖV-Achsen beitragen. Das Projekt unterstützt die Ziele der regionalen Mobilitätsstrategie 2040.	x			A1
24	SP Grosshöchstetten		eher ja				für die Freizeit sind alle Varianten geeignet. Wir sind jedoch skeptisch, dass es mit den vorliegenden Vorschlägen gelingen wird, Berufspendler vom Auto aufs Velo zu bringen	x			A1
25	SP Worb	ja					1. Ausgangslage 2023 ist das Veloweggesetz in Kraft und legt die Grundsätze fest, welche Kantone und Gemeinden bei der Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen beachten müssen. Es hält fest (Art. 3), dass Velowegnetze für den Alltag in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten liegen und unter anderem Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verbinden sollen. Velowege sollen zudem zusammenhängend, durchgehend und sicher sein und eine direkte Streckenführung aufweisen (Art. 6). Aus dem Fehlen einer solchen Strecke im Worblental, durch das starke Siedlungswachstum in Boll und Stettlen und durch den Verzicht auf	x			A1

						eine Verbesserung der Situation für Velofahrende bei der aktuellen Sanierung der Bollstrasse OLWO; mit dem Hinweis auf die geplante Alltagsveloroute) ergibt sich ein dringender Handlungsbedarf. Zu den gestellten Fragen nehmen wir daher gerne Stellung.				
						2. Projekt allgemein Wir begrüßen sehr, dass mit dem Projekt eine attraktive von der Kantonsstrasse und dem motorisierten Verkehr getrennte Alltagsveloroute von Worb nach Bern realisiert werden soll.				
26	SVP Sektion Vechigen					Besten Dank für die Möglichkeit, sich als Sektionspartei im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zur geplanten «Veloroute Worblental» äussern zu können. Hier unsere Stellungnahme: Die SVP Sektion Vechigen begrüsst grundsätzlich die Realisierung einer durchgehenden Veloroute im Worblental. Sie erkennt ebenfalls, dass im Worblental ein grosses Bedürfnis und ein hohes Potenzial zur Veloförderung besteht, da die Distanz zur Stadt Bern für den Freizeit- und den Pendlerverkehr optimal liegt.	x			A2
27	VCS Regionalgruppe Bern	ja					x			
28	Verein «VeNatur» (www.venatur.ch)		eher ja			Mit der Veloroute wird die unbefriedigende Situation für Velofahrende im Worblental deutlich verbessert. Damit verbunden sind aber ein Verlust an Fruchtfolgeflächen und eine stärkere Zerschneidung des bereits intensiv genutzten Talbodens des Worblentals. Die nachteiligen Auswirkungen des Vorprojekts müssen mit Projektanpassungen und zusätzlichen Massnahmen reduziert werden.		x		A4
29	Privatperson 1	ja					x			
30	Privatperson 2	ja					x			
31	Privatperson 3				nein		x			
32	Privatperson 4	ja					x			
33	Privatperson 5	ja					x			
34	Privatperson 6	ja					x			
35	Privatperson 7	ja					x			
36	Privatperson 8									
37	Privatperson 9	ja					x			
38	Privatperson 10	ja					x			
39	Privatperson 11			eher nein		Es braucht keine "Autobahn" für spez. die 45er Velofahrer. Es genügt eine Veloroute, wo sich Fussgänger, Velofahrer, Landwirte bewegen können.	x			A1, A2, A6
40	Privatperson 12	ja				Die direkte und schnellste Route ueber die Hauptstrasse waere fuer Pendler am besten und schnellsten. Es ist aber nachvollziehbar, dass es fuer eine Autospur und Velospur in den Dorfzentren zuwenig Platz hat.	x			A2
41	Privatperson 13				nein		x			
42	Privatperson 14	ja					x			
43	Privatperson 15	ja					x			
44	Privatperson 16				nein		x			
45	Privatperson 17	ja					x			
46	Privatperson 18	ja					x			
47	Privatperson 19			eher nein		Die Linienführung ist eher umständlich. Zudem sollte zuerst das Hochwasserproblem in Stettlen gelöst werden.	x			A7, A10
48	Privatperson 20	ja					x			
49	Privatperson 21	ja					x			
50	Privatperson 22	ja					x			
51	Privatperson 23	ja					x			
52	Privatperson 24			eher nein			x			

Kanton Bern
Canton de Berne

53	Privatperson 25	ja					Ich habe an der öffentlichen Informationsveranstaltung vom 24. April 2024 teilgenommen. Es war wertvoll, die unterschiedlichen Meinungen zu hören. Ich selber bin im Schnitt 6 - 12 Mal jährlich auf der Route unterwegs; ich fahre ein "langsames" E-Bike.	x				
54	Privatperson 26	ja						x				
55	Privatperson 27	ja						x				
56	Privatperson 28											
57	Privatperson 29		eher ja				Wir sind beide begeisterte Velofahrer und ziehen Velorouten jedenfalls vor, weil diese vermehrt Sicherheit bieten. Leider ist das bei zwei Varianten im Worblental nicht der Fall.	x				
58	Privatperson 30	ja						x				
59	Privatperson 31		eher ja				Die bereits bestehende Route Süd unterstütze ich	x				A7
60	Privatperson 32	ja						x				
61	Privatperson 33		eher ja					x				
62	Privatperson 34	ja						x				
63	Privatperson 35	ja						x				
64	Privatperson 36	ja						x				
65	Privatperson 37					keine Angabe	Es ist schrecklich für mich eine solche Umfrage zu beurteilen. Durch Kultur Land wo Nahrungsmittel entstehen plant ihr Veloweg. Bestehende Radwege sind vorhanden. In der ganzen Gemeinde sind Straßen in schlechtem Zustand. Das Geld fehlt zum Renovieren. Vielleicht denkt Ihr momentan nicht so, Euer Projekt ist für euch das wichtigste.. Aber denkt daran was Ihr alles zerstört. Setzt euch einen Tag an diesen Platz und überlegt ob das wirklich notwendig ist. Für was ? Wir haben nur eine Welt. Nur ein Leben. Schaltet doch bitte Vernunft ein....	x				A1, A4
66	Privatperson 38					nein	Grundsätzlich verstehen wir das Bedürfnis gut, die Möglichkeit von einem sicheren Langsamverkehr zu ermöglichen durch das Worblental. Wir sind jedoch der Meinung, dass dies bereits heute gut erfüllt ist, da es für Velos drei Möglichkeiten gibt: Bernstrasse, aktuelle offizielle Route (ungefähr Variante Süd) und die Möglichkeit am Bahnhof Stettlen kurz abzusteigen und das Velo zu schieben. Im Gespräch mit verschiedenen, regelmässigen Velofahrer:innen bestätigt sich diese Haltung. Berufsverkehr der Velos wählt nach wie vor Bernstrasse und sieht da auch kein zu hohes Risiko umsomehr weil Geschwindigkeit der Autos noch weiter gesenkt wird zB in Stettlen. Freizeitfahrer finden die heutige Veloroute in Ordnung und in den wenigen Stunden pro Jahr, an denen Schiessbetrieb ist, ist immer noch die Alternative beim Bahnhof Stettlen. Der Status Quo bietet also bereits genug. Natürlich ist die Situation nicht perfekt aus Sicht Velo, wenn aber das Perfekte angestrebt wird aus Sicht von allen Nutzern des Tales müssen wir neben einer geteerten Veloroute, einen naturbelassenen Wanderweg, einen gut begehbaren Spazierweg, eine Galoppstrecke für Pferde usw anbieten, würde bedeuten, dass weder Landwirtschaft noch die Natur selber Platz hätte neben all den Wegbedürfnissen. Heute ist das Worblental noch sehr grün und hat eine hohe Diversität in Flora und Fauna, obwohl die durch Naherholungsnutzer bereits verloren hat. Es ist Zeit den Rest nun zu schützen und gegenseitig mit Respekt voreinander und der Natur das Tal zu nutzen! Interessanter Nebeneffekt: Kanton spart nicht unwesentlich Geld – das Ganze ist unabhängig der Varianten sehr teuer, um für nur eine Anspruchsgruppe eine Lösung zu bauen.	x				A1, A2, A5, A9
67	Privatperson 39		eher ja					x				
68	Privatperson 40	ja						x				
69	Privatperson 41	ja					Wichtiges Projekt um Velo vom Autoverkehr zu entflechten und damit v.a. dem Velo-Pendler-Verkehr sicherer zu machen.	x				
70	Privatperson 42		eher ja					x				
71	Privatperson 43	ja						x				

Kanton Bern
Canton de Berne

72	Privatperson 44	ja						x			
73	Privatperson 45	ja					Unbedingt umsetzen	x			
74	Privatperson 46		eher ja				Ausbau Variante Süd / eher JA Varianten Nord / Mitte klar NEIN	x			A7
75	Privatperson 47	ja						x			
76	Privatperson 48	ja						x			
77	Privatperson 49	ja						x			
78	Privatperson 50	ja						x			
79	Privatperson 51	ja						x			
80	Privatperson 52										
81	Privatperson 53	ja						x			
82	Privatperson 54	ja						x			
83	Privatperson 55	ja						x			
84	Privatperson 56		eher ja					x			
85	Privatperson 57	ja						x			
86	Privatperson 58				nein		Sinnloser Kulturlandverschleiss, nicht ökologisch, NIEMAND hat danach gefragt, sämtliche Infrastruktur ist für alle Ansprüche schon vorhanden, Strasse teeren führt im Sommer zu sehr heissem Untergrund, Bauarbeiten führt keinesfalls dazu die Hauptstrasse zu entlasten oder mehr Personen zum Velofahren zu bringen	x			A2, A4, A5
87	Privatperson 59			eher nein				x			
88	Privatperson 60	ja						x			
89	Privatperson 61	ja						x			
90	Privatperson 62	ja					Ich freue mich dass die Notwendigkeit von Massnahmen erkannt wurde und freue mich auf eine baldige Realisierung.	x			A1, A2
91	Privatperson 63		eher ja					x			
92	Privatperson 64		eher ja					x			
93	Privatperson 65	ja						x			
94	Privatperson 66	ja						x			
95	Privatperson 67		eher ja				Unbedingt die Strasse teeren. Aktuell sind die Löcher für Velo, Rollstuhlgänger etc.. lebensgefährlich!	x			A5
96	Privatperson 68	ja						x			
97	Privatperson 69				nein			x			
98	Privatperson 70	ja						x			
99	Privatperson 71		eher ja					x			
100	Privatperson 72	ja					Mit der Veloroute bin ich einverstanden, verstehe allerdings nicht, dass es zwingend Hartbelag sein muss.	x			A5
101	Privatperson 73	ja						x			
102	Privatperson 74	ja						x			
103	Privatperson 75	ja						x			
104	Privatperson 76	ja						x			
105	Privatperson 77	ja					Ich freue mich sehr auf ein Veloweg und ich bin für die Variante Nord.	x			A7
106	Privatperson 78	ja					Es braucht einen guten Veloweg, wo man dem Strassenverkehr nicht ausgesetzt ist	x			A2
107	Privatperson 79	ja						x			

Kanton Bern
Canton de Berne

108	Privatperson 80				nein		Es hat einen veloweg Den kann man ausbauen	x				A1, A2
109	Privatperson 81					keine Angabe						
110	Privatperson 82											
111	Privatperson 83	ja						x				
112	Privatperson 84	ja						x				
113	Privatperson 85	ja						x				
114	Privatperson 86				nein			x				
115	Privatperson 87				nein			x				
116	Privatperson 88	ja						x				
117	Privatperson 89	ja						x				
118	Privatperson 90	ja						x				
119	Privatperson 91				nein		Grundsätzlich verstehen wir das Bedürfnis gut, die Möglichkeit von einem sicheren Langsamverkehr zu ermöglichen durch das Worblental. Wir sind jedoch der Meinung, dass dies bereits heute gut erfüllt ist, da es für Velos drei Möglichkeiten gibt: Bernstrasse, aktuelle offizielle Route (ungefähr Variante Süd) und die Möglichkeit am Bahnhof Stettlen kurz abzusteigen und das Velo zu schieben. Im Gespräch mit verschiedenen, regelmässigen Velofahrer:innen bestätigt sich diese Haltung. Berufsverkehr der Velos wählt nach wie vor Bernstrasse und sieht da auch kein zu hohes Risiko umsomehr weil Geschwindigkeit der Autos noch weiter gesenkt wird zB in Stettlen. Freizeitfahrer finden die heutige Veloroute in Ordnung und in den wenigen Stunden pro Jahr, an denen Schiessbetrieb ist, ist immer noch die Alternative beim Bahnhof Stettlen. Der Status Quo bietet also bereits genug. Natürlich ist die Situation nicht perfekt aus Sicht Velo, wenn aber das Perfekte angestrebt wird aus Sicht von allen Nutzern des Tales müssen wir neben einer geteerten Veloroute, einen naturbelassenen Wanderweg, einen gut begehbaren Spazierweg, eine Galoppstrecke für Pferde usw anbieten, würde bedeuten, dass weder Landwirtschaft noch die Natur selber Platz hätte neben all den Wegbedürfnissen. Heute ist das Worblental noch sehr grün und hat eine hohe Diversität in Flora und Fauna, obwohl die durch Naherholungsnutzer bereits verloren hat. Es ist Zeit den Rest nun zu schützen und gegenseitig mit Respekt voreinander und der Natur das Tal zu nutzen! Interessanter Nebeneffekt: Kanton spart nicht unwesentlich Geld – das Ganze ist unabhängig der Varianten sehr teuer, um für nur eine Anspruchsgruppe eine Lösung zu bauen.	x				A1, A2, A5, A9
120	Privatperson 92	ja						x				
121	Privatperson 93	ja						x				
122	Privatperson 94				eher nein			x				
123	Privatperson 95		eher ja					x				
124	Privatperson 96	ja						x				
125	Privatperson 97	ja						x				
126	Privatperson 98	ja						x				
127	Privatperson 99	ja					Velos müssen weg von den Hauptverkehrsachsen	x		x		A1, A2
128	Privatperson 100	ja					der Bau der Veloroute erscheint mir dringend erforderlich	x				A1, A2
129	Privatperson 101		eher ja					x				
130	Privatperson 102	ja						x				
131	Privatperson 103	ja						x				
132	Privatperson 104	ja						x				

Kanton Bern
Canton de Berne

133	Privatperson 105				nein			x				
134	Privatperson 106	ja						x				
135	Privatperson 107	ja						x				
136	Privatperson 108	ja						x				
137	Privatperson 109	ja						x				
138	Privatperson 110				nein		Ich kenne den Veloweg, so, wie er jetzt ist hat er mir jeweils vollauf genügt.	x			A1, A2	
139	Privatperson 111	ja						x				
140	Privatperson 112	ja						x				
141	Privatperson 113	ja						x				
142	Privatperson 114	ja					Wichtige Sache!!!	x				
143	Privatperson 115				nein			x				
144	Privatperson 116	ja					Unbedingt. Nichts machen ist aufgrund der ausgearbeiteten Argumente im Bericht keine Option.	x			A1, A2	
145	Privatperson 117	ja					Es gibt verschiedene Abschnitte die durch bauliche Massnahmen verbessert werden können.	x				
146	Privatperson 118	ja						x				
147	Privatperson 119	ja						x				
148	Privatperson 120	ja					Ich warte schon seit 20 Jahren darauf....	x				
149	Privatperson 121			eher nein				x				
150	Privatperson 122	ja						x				
151	Privatperson 123	ja						x				
152	Privatperson 124	ja						x				
153	Privatperson 125	ja						x				
154	Privatperson 126	ja					Gemäss Veloweggesetz ist die Planung und Realisierung von Velowegen eine staatliche Pflicht,	x			A1	
155	Privatperson 127	ja					Das Projekt «Veloroute Worblental»	x				
156	Privatperson 128	ja						x				
157	Privatperson 129			eher nein				x				
158	Privatperson 130	ja						x				
159	Privatperson 131	ja						x				
160	Privatperson 132			eher nein			Die bestehende Route ausbauen macht am meisten Sinn!	x			A7	
161	Privatperson 133		eher ja				Nur mit Variante Süd.	x			A7	
162	Privatperson 134	ja						x				
163	Privatperson 135	ja						x				
164	Privatperson 136	ja						x				
165	Privatperson 137	ja					Stettlen - Deisswil ist die schlechteste Strecke im Worblental	x			A2	
166	Privatperson 138	ja						x				
167	Privatperson 139				nein			x				
168	Privatperson 140	ja					Heute gibt es viel Veloverkehr auf der Kantonsstrasse, wegen der Steigungen auf dem bestehenden Veloweg. Das führt zu einem Unfallrisiko, ist für Velofahrer nicht so toll, und für Autofahrer ärgerlich (denn ein Überholen ist z.T. schwierig, für Lastwagen z.T. sogar unmöglich. Das ist ein weiteres Argument für das Kapitel 7 des Erläuterungsberichts. Und falls Autofahrer die Investitionen für den Veloverkehr kritisieren, könnte man entgegen, dass die Strasse ohne Velos auch für die Autofahrer angenehmer wird.	x			A1, A2	
169	Privatperson 141	ja						x				

Kanton Bern
Canton de Berne

170	Privatperson 142	ja					Ich benutze die bestehende Veloroute durchs Worblental regelmässig.	x				
171	Privatperson 143	ja					Ich finde es wichtig, dass die Route durchgehend, ganzjährig befahrbar ist. Zudem soll der Abschnitt Nesselbank - Stettlen (Variante Süd) aufgehoben werden. Der Streckenteil ist wenig attraktiv, da mehrfach jährlich gesperrt zudem mit je Richtung einer unangenehmen Steigung. Für Fahrradfahrer ist diese nicht einfach zu bewältigen.	x	x			A7, A11
172	Privatperson 144	ja						x				
173	Privatperson 145				nein			x				
174	Privatperson 146	ja						x				
175	Privatperson 147		eher ja					x				
176	Privatperson 148			eher nein				x				
177	Privatperson 149		eher ja					x				
178	Privatperson 150		eher ja				Eher ja, wenn nicht weiteres Kulturland verwendet wird.	x				A4
179	Privatperson 151	ja					Solange die Veloroute nicht die Spazier- und Laufwege tangiert oder behindert.	x				A10
180	Privatperson 152				nein		Nachdem hier schon die Freizeitroute direkt vor der Haustüre durchführt kann ich nur verneinen. Wenn man es verschlafen hat, die Route in die Kantonsstrasse zu integrieren ist, ist es nicht in Ordnung wenn die Anwohner nun darunter zu leiden haben. Warum hat man beim Umbau des Bahnhofs in Boll oder jetzt bei der Baustelle bei der OLWO dies nicht eingeplant? Schon jetzt ist es teilweise fahrlässig und kriminell, wie schnell die Velofahrer zwischen den Häusern vorbeiflitzen, wie auch viele Autos, welche hier durchfahren. Es kann doch nicht sein, dass wir als Anwohner Angst um unsere Kinder, Katzen, Familien wie manchmal auch um unser eigenes Leben haben müssen, wenn wieder welche mit 45 kmh angerast kommen. Es gibt einfach nicht genug Platz, um Konflikte zu vermeiden. Gesunder Menschenverstand oder Rücksicht, daran habe ich geglaubt bevor ich an den Nesselbank gezogen bin, inzwischen muss ich sagen- eine Utopie. Manchen stellt das Hirn ab sobald sie auf dem Sattel sitzen. Auch das Betonieren der Wege kann doch nicht sein, die Hauptstrasse wird ja eh geräumt, sollen die Velofahrer diese Benutzen. Es kann doch nicht sein dass unsere Naherholungsgebiete betoniert werden um das Klimaziel zu erreichen, wem fällt so ein Seich ein? Wie die Variante, bei der man durch das Feld betonieren will...Nein, das kann man nicht verstehen, vorallem wegen einer Ministeigung und wenigen Minuten Zeitgewinn..Traurig dass sowas überhaupt in Betracht gezogen wird! Abends nach Hause zu gehen ist ja manchmal schon eine Tortur, auch wenns wenige Meter sind. Auch als Wanderer macht es jetzt schon kein Spass mehr. Ich war sehr enttäuscht über die Aussagen zur Sicherheit und Tempo "Da kann man nichts machen, wir sind eine Ellenbogengesellschaft". Als Anwohnerin kann ich solche Aussagen nicht ernst nehmen.	x				A4, A5, A6
181	Privatperson 153				nein		es gibt eine gut befahrbare Strasse oder es sind bereits Wege vorhanden.	x				A1, A2
182	Privatperson 154				nein			x				
183	Privatperson 155	ja						x				
184	Privatperson 156	ja						x				
185	Privatperson 157	ja						x				
186	Privatperson 158	ja						x				
187	Privatperson 159	ja						x				
188	Privatperson 160	ja						x				
189	Privatperson 161				nein			x				
190	Privatperson 162	ja						x				
191	Privatperson 163	ja						x				

Kanton Bern
Canton de Berne

192	Privatperson 164		eher ja					x			
193	Privatperson 165				nein			x			
194	Privatperson 166	ja						x			
195	Privatperson 167				nein			x			
196	Privatperson 168	ja						x			
197	Privatperson 169	ja					Es ist superwichtig für die Veloförderung. Die Menge an Autos im Worblental ist beängstigend und tendenziell noch steigend. Als Velofahrende fühlt man sich auf Kantonsstrassen nicht nur nicht sicher sondern es geht auf um die ganzen Abgase, welche problematisch sind.	x			A1, A2
198	Privatperson 170	ja						x			
199	Privatperson 171			eher nein			mit variante Süd haben wir eine Veloroute. evt.Baulich anpassen. Steigung vom Worblenbrüggli Stettlen bis zur Wylerkurve ist machbar, 20 Höhenmeter. Scheibenstand nur 55 Stunden im Jahr. Es ist nicht mehr zu Verantworten überall Kulturland zu opfern, und trotzdem keine Lösung für alle. Und noch zusätzlich Hartbelag geht gar nicht.	x			A7, A4, A5
200	Privatperson 172		eher ja					x			
201	Privatperson 173		eher ja				aber nur Variante Süd infolge 45er E-Bike und Veloanhänger	x			A7
202	Privatperson 174	ja						x			
203	Privatperson 175		eher ja				Es muss aber auch berücksichtigt werden, dass zwischen Stettlen und Boll auf den Feldwegen, die mit den Varianten Nord und Mitte zu Velo-Rennstrecken umgebaut werden, sehr viele Fussgänger mit Kindern, Kinderwagen, Hunden etc. unterwegs sind. Bereits heute gibt es fast keine verkehrsfreien Wege mehr, die für einen entspannten Spaziergang genutzt werden können. Aus diesen Gründen ist klar die Variante Süd zu bevorzugen.	x			A6, A7, A11
204	Privatperson 176		eher ja					x			
205	Privatperson 177	ja						x			
206	Privatperson 178		eher ja					x			
207	Privatperson 179	ja						x			
208	Privatperson 180	ja					Eine Verbesserung für Velofahrende ist dringend erforderlich!	x			A1, A2
209	Privatperson 181	ja						x			
210	Privatperson 182			eher nein				x			
211	Privatperson 183	ja					Ich halte es für sehr wichtig. Es geht um Sicherheit für die Velofahrer.	x			A1, A2
212	Privatperson 184										
213	Privatperson 185				nein			x			
214	Privatperson 186	ja						x			
215	Privatperson 187	ja						x			
216	Privatperson 188	ja						x			
217	Privatperson 189			eher nein			Ich befürchte Kulturlandverschleiss und einen hohen Einsatz von Steuergeld	x			A4
218	Privatperson 190	ja						x			
219	Privatperson 191	ja						x			
220	Privatperson 192	ja						x			
221	Privatperson 193	ja						x			

Kanton Bern
Canton de Berne

222	Privatperson 194	ja						x				
223	Privatperson 195	ja						x				
224	Privatperson 196	ja					Gute Sache. Entlastung Bernstrasse von Velofahrenden.	x			A1, A2	
225	Privatperson 197				nein		Ich bin direkter Anwohner des Velowegs am Nesselbank 64a. Und dieser Veloweg ist eine reine Plage. Mit zwei Frei laufenden Katzen lebt man mit stetiger Angst, dass sie rücksichtslos überfahren werden. Diese Angst ist längst zu Hass geworden. Mit 50km/h rasen die Zweiräder vorbei und dies 1m vor der Haustür!!! Übrigens auch Autos!!! Wie wäre es bei einem Kindergarten mit 50km/h, legal? Nun was habe ich für Möglichkeiten um meine Kleinen zu schützen! Schilder aufstellen, auf dem Schrittempo steht? Habe ich gemacht (siehe Tagesanzeiger). Die Einzigen, die es lesen und befolgen, sind Kinder!!! Ansonsten kämen mir noch andere Methoden, weniger lustige, in den Sinn... Meine Frage an Sie: Was soll ich Ihrer Meinung nach dagegen tun? Da hätte ich gerne eine Antwort dazu. Und jetzt soll alles noch zu einer grossen "Velo-Autobahn" ausgebaut werden, in dem alle beflügelt werden, noch schneller zu fahren. UNGLAUBLICH!	x			A6	
226	Privatperson 198	ja						x				
227	Privatperson 199	ja					Ich fahre ganzjährig mit dem Fahrrad zu meiner Arbeitsstätte in Bern. Von daher begrüsse ich das Projekt sehr.	x				
228	Privatperson 200	ja						x				
229	Privatperson 201	ja					Jedoch ist das Projekt zu erweitern und die Planung der "Veloroute Worblental" ist durchgehend von Worb bis Worblaufen vorzunehmen. ...	x		x	A3	
230	Privatperson 202	ja						x				
231	Privatperson 203	ja						x				
232	Privatperson 204	ja						x				
233	Privatperson 205	ja						x				
234	Privatperson 206	ja						x				
235	Privatperson 207	ja					tolle Sache!	x				
236	Privatperson 208	ja					Gratuliere, dass so ein grosses Projekt gemacht wird! Das Wichtigste, unabhängig von der Routenwahl ist, dass eine durchgehende asphaltierte Strecke zwischen Worb und Ostermundigen entsteht. Um möglichst wenig Autoverkehr zu haben finde ich die Nordroute am besten.	x			A3, A7	
237	Privatperson 209	ja					Die Realisierung der Veloroute hat hohe Priorität. Die Ortschaften im Worblental liegen in idealer Velo-Pendeldistanz von Bern. Die bestehende Schweiz-Mobil-Route ist für den Freizeitbereich geeignet, jedoch weniger für das Alltagsvelofahren (coupiertes Höhenprofil, Naturstrassen, indirekter Verlauf, weit entfernt von den Siedlungen), während die Kantonsstrasse auf verschiedenen Abschnitten (Boll-Worb; Ortsdurchfahrt Stettlen, Deisswil) sehr gefährlich für Velofahrer ist.	x			A1, A2	
238	Privatperson 210	ja						x				
239	Privatperson 211	ja					Ist ein wichtiges Anliegen um den Veloverkehr von der Hauptstrasse zu bekommen.	x				
240	Privatperson 212	ja						x				
241	Privatperson 213	ja						x				
242	Privatperson 214	ja						x				
243	Privatperson 215	ja						x				
244	Privatperson 216	ja						x				
245	Privatperson 217	ja						x				
246	Privatperson 218											
247	Privatperson 219	ja						x				
248	Privatperson 220	ja						x				
249	Privatperson 221	ja						x				
250	Privatperson 222	ja						x				

Kanton Bern
Canton de Berne

251	Privatperson 223	ja				Endlich, bitte vorwärts	x			
252	Privatperson 224	ja					x			
253	Privatperson 225	ja				nur Variante süd	x			A7
254	Privatperson 226	ja					x			
255	Privatperson 227	ja					x			
256	Privatperson 228	ja				Ich finde es sehr gut, dass der Fahrradweg von Worb nach Bern verbessert wird	x			
257	Privatperson 229	ja					x			
258	Privatperson 230			eher nein		Ich benutze die bestehende Veloroute. Meiner Meinung besteht kein berechtigtes öffentliches Interesse, welche Enteignungen als verhältnismässig erscheinen lassen. Es wird heute zuviel fruchtbares Land für Infrastrukturen verbraucht. Ich sehe auch nicht ein, wieso die bestehende Strasse verbreitert werden soll. Es ist durchaus zumutbar, dass man kurz an den Rand fährt, wenn eines der wenigen Autos kreuzen will. Das einzige was man eventuell machen könnte, ist dass man den Belag zwischen Boll und Worb etwas verfeinert.	x			A4, A5, A7, A8
259	Privatperson 231	ja					x			
260	Privatperson 232	ja					x			
261	Privatperson 233	ja					x			
262	Privatperson 234			eher nein		Eine Route besteht schon	x			A1, A2
263	Privatperson 235	ja					x			
264	Privatperson 236				nein		x			
265	Privatperson 237				nein	Es ist bereits eine Veloroute vorhanden. Es wäre unglaublich schade, eine weitere geteerte Strasse in das schöne Landschaftsbild zu pflastern. Der Vorschlag ist meiner Meinung nach weder nötig, noch zeitgemäss.	x			A1, A2, A9
266	Privatperson 238	ja					x			
267	Privatperson 239	ja				Die jetzige Situation ist auf jeden Fall nicht befriedigend. Sowohl die Hauptstrasse als auch die Velowanderroute sind als Pendler (mit 45er E-Bike, nicht gefedert) nicht optimal. Aktuell nutze ich ausschliesslich die Hauptstrasse, da die Velowanderroute für mich keine Alternative ist.	x			A1, A2
268	Privatperson 240	ja					x			
269	Privatperson 241	ja					x			
270	Privatperson 242	ja					x			
271	Privatperson 243	ja					x			
272	Privatperson 244	ja					x			
273	Privatperson 245	ja					x			
274	Privatperson 246	ja					x			
275	Privatperson 247			eher ja			x			
276	Privatperson 248			eher ja			x			
277	Privatperson 249			eher ja			x			
278	Privatperson 250	ja					x			
279	Privatperson 251			eher nein			x			
280	Privatperson 252	ja					x			
281	Privatperson 253			eher nein			x			
282	Privatperson 254	ja					x			
283	Privatperson 255				nein		x			

Kanton Bern
Canton de Berne

284	Privatperson 256	ja						x				
285	Privatperson 257	ja						x				
286	Privatperson 258	ja						x				
287	Privatperson 259	ja						x				
288	Privatperson 260	ja						x				
289	Privatperson 261	ja						x				
290	Privatperson 262			eher nein				x				
291	Privatperson 263				nein		Ich pendle ca. 3mal die Woche von Boll früher Grosshöchstetten nach Bern. Auf der Veloroute oder auf der Hauptstrasse konnte ich immer problemlos pendeln.	x				
292	Privatperson 264	ja					Notwendig	x				
293	Privatperson 265	ja						x				
294	Privatperson 266											
295	Privatperson 267	ja						x				
296	Privatperson 268			eher ja			Bitte an die Schützen denken, die die Variante Süd jeweils (heute schon) sperren müssen und an die Zweiradfahrer, die dann umgeleitet werden müssen.	x				
297	Privatperson 269											
298	Privatperson 270	ja					Guten Tag, der Anschluss des Radwegs in Deisswil, Richtung Ostermundigen sollte weiterführend und ohne Strassenüberquerung möglich sein.	x				A3
299	Privatperson 271	ja						x				
300	Privatperson 272	ja					Der technische Ausbau dieser Route, welche nicht nur von A nach B sondern vom Sunrise über Berner Alpen bis Sunset über Chasseral führt ist ein zeitgemässer und für die Weiterentwicklung des Velo und E-Bike-Verkehrs (mit zunehmender Verlagerung vom PW auf das Fahrrad) erforderlicher Schritt.	x				A2
301	Privatperson 273	ja						x				
302	Privatperson 274	ja						x				
303	Privatperson 275	ja						x				
304	Privatperson 276	ja						x				
305	Privatperson 277	ja					Für die Sicherheit der Velofahrenden und auch zur Entlastung der bestehenden Hauptstrasse ein sehr wichtiges, dringliches und schon längst benötigtes Projekt. Das Worblental bietet sich in idealer Weise an für eine durchgehende (!) Veloroute vordringlich für Pendler - wegen seiner fast nicht vorhandenen Steigung (~ Worb 570müM u Ittigen 520müM)	x				A2
306	Privatperson 278				nein			x				
307	Privatperson 279	ja					Eine sichere, durchgehende Veloroute durch's Worblental fördert den Umstieg auch für den Arbeitsweg auf das Fahrrad. Ein wichtiger Beitrag für die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung.	x				A2
308	Privatperson 280	ja						x				
309	Privatperson 281	ja					Ich fände die Route sehr gut um zur Schule zu fahren.	x				
310	Privatperson 282	ja						x				
311	Privatperson 283	ja						x				
312	Privatperson 284						Das Projekt ist sehr zu begrüßen.	x				
313	Privatperson 285	ja					gute Idee	x				
314	Privatperson 286	ja					Sollte eigentlich in der Gemeinde Worb, welche seit 2005 Energiestadt ist, schon längst realisiert sein. D.h. so rasch als möglich umsetzen - nach Möglichkeit nicht erst 2027 mit der Realisierung starten -, um die Wohngemeinde Worb für Pendler*innen mit Bikes attraktiver zu machen und etwas für das Klima zu tun..	x				
315	Privatperson 287	ja						x				
316	Privatperson 288	ja					Ich finde das Projekt sehr notwendig!	x				

Kanton Bern
Canton de Berne

317	Privatperson 289					keine Angabe	Der derzeitige Veloweg von Stettlen nach Worb ist wunderbar. Wir benutzen ihn seit 22 Jahren regelmässig und haben nichts auszusetzen. Er entspricht der Strecke Süd, für welche ich auch stimme.	x			A1, A2
318	Privatperson 290			eher nein				x			
319	Privatperson 291	ja						x			
320	Privatperson 292	ja						x			
321	Privatperson 293	ja						x			
322	Privatperson 294			eher nein			Es wird zuviel Fruchtfolgefläche zugeteert. Es ist nicht notwendig so breite Strassen zu bauen. Es gibt falsche Sicherheit	x			A4, A5, A8
323	Privatperson 295	ja					Eigentlich schon längst fällig...	x			
324	Privatperson 296				nein		Besten Dank für die Einladung an die Informationsveranstaltung «Veloroute Worblental» vom 24. April 2024. Die Idee der kantonalen Mobilitätsstrategie den Veloverkehr zu fördern ist eine gute Idee. Unseres Erachtens ist das Worblental für dieses Vorhaben aber nicht geeignet. Glauben Sie daran, dass Sie die Pendlerinnen und Pendler - wir sprechen vom Alltagsverkehr - vom Auto oder von der S7 bei jeder Witterung auf die «komfortable» Veloroute bringen? Gerne teilen wir Ihnen unsere Argumente zu Ihrem Projekt mit: - Das Kosten- Nutzen-Verhältnis ist für alle drei Varianten nicht gegeben. - Wenn wir es richtig verstanden haben, sind ca. 6% mit dem Fahrrad unterwegs. Wir gehen nicht davon aus, dass sich der Berufsverkehr , prozentual relevant, auf einer Ihrer vorgeschlagenen Velo-Varianten umwälzen lässt. - Für die Freizeit besteht schon ein schöner Weg von Stettlen nach Worb. Ja, es hat eine Steigung und es ist etwas eng. Gehört beim Velo fahren dazu. Auf unseren vielen Fahrten von Stettlen nach Worb und retour sind uns nicht hunderte Autos, Traktoren mit Doppelrädern und Milchlastwagen entgegengekommen. Somit müsste für die Süd- Route die Strasse auch nicht verbreitert werden. Einfach so lassen wie es ist. - Und es ist halt schon typisch schweizerisch. Ganzjährig komfortabel unterwegs sein. Bedingungen, die in Verordnungen oder Richtlinien aufgeführt werden, wie Hartbelag, breitere Strassen etc. damit ein Veloweg überhaupt gebaut werden darf. Wieso dieser Luxus? Hat es allenfalls damit zu tun, dass es dem Banker, der im Dezember mit dem Bike, Stromer oder Flyer von Worb nach Bern rast, den Boss-Anzug und die Kalbslederhalbschuhe nicht ruiniert? - Anlässlich Ihrer Präsentation haben Sie uns die schönen «Google-Aufnahmen» präsentiert. Die Garagenzufahrt Parzelle 677, wurde erst publiziert, als Sie darauf hingewiesen wurden. Wir haben uns gefragt, wie man auf so eine Idee kommen kann. Wie ein Teilnehmer bereits erwähnt hat, ist schon die Ringstrasse vom Bahnhof Stettlen bis zum privaten Garagenplatz zu eng. Fussgänger/innen und Autofahrer/innen kommen sich auf diesem Abschnitt bereits in die Quere. Diese Strasse kann kaum verbreitert werden. Zudem hat es auch viele Ausfahrten. Auf dem Garagenplatz (Parzelle 677) hat es 8 private Garagen und einen privaten Aussenparkplatz. Damit die Sicherheit gewährleistet wird, empfehlen Sie, dass die Grünrabatte (673 und 674) zugunsten einer besseren Sichtweite angepasst werden soll. Unseres Erachtens ein Witz. Zudem führt eine Rampe zum Garageplatz hinunter. Denken Sie, dass die Selbstdisziplin der Velofahrer/innen gegeben ist auf die Bremse zu treten? Über die Haftung des Autofahrers oder der Autofahrerin, sollte es zu einem Ereignis kommen, drüber müssen wir gar nicht sprechen, da sind die Gesetze der Schuldfrage eindeutig. Zu erwähnen ist auch noch, dass auf der Parzelle 677 und 673 in diesem Jahr zwei Entnahmebrunnen für die Gemeinschaftsheizung installiert wurden. - Unseres Erachtens steht der Eingriff in die Natur, Zerstörung von Fruchtfolgeflächen, Verdichtungen, Steuergelder, für alle drei Luxus-Varianten in keinem Verhältnis. immerhin wurde die Variante unter dem Punkt 5.4.4 bereits (definitiv?) verworfen. Unser Fazit: Keine der drei Varianten kommt für uns in Frage. Wir empfehlen den bereits bestehenden Veloweg mit der	x	x	x	A1, A2, A4, A5, A6

Kanton Bern
Canton de Berne

						kleinen Steigung, mit der schönen Naturstrasse entlang der Worble so zu belassen, wie er ist. Effizienter als ein neuer Veloweg könnte allenfalls eine Kapazitätserhöhung der S7 von Worb nach Bern bzw. von Bern nach sein. die Begründung liegt darin, dass in den letzten Jahren massiv neue Siedlungen realisiert wurden, die S7 aber mit der gleichen Kapazität wie vor 18 Jahren hin- und her fährt. Während der Stosszeiten wird das Pendeln eher mühsam. Der Ausbau soll ja kommen. Hoffentlich bald ansonsten die Prozentzahlen der Autofahrer/innen gegenüber den ÖV-Teilnehmer/innen sicher steigen wird.				
325	Privatperson 297	ja						x		
326	Privatperson 298	ja						x		
327	Privatperson 299	ja						x		
328	Privatperson 300				nein		Die aktuelle Situation ist ok ... Keine Änderungen erforderlich	x		A1, A2
329	Privatperson 301	ja						x		
330	Privatperson 302	ja					Eine alltagstaugliche Alternative für den Veloverkehr zur Kantonstrasse ist dringend notwendig	x		A1, A2
331	Privatperson 303					keine Angabe				
332	Privatperson 304	ja						x		
333	Privatperson 305									
334	Privatperson 306				nein			x		
335	Privatperson 307	ja					Sehr wichtig	x		
336	Privatperson 308	ja						x		
337	Privatperson 309				nein		Überall spricht man von Klimawandel und Biodiversität und dann möchte man eine weitere Strecke unnötig asphaltieren. Die Strecke wird bereits von Radfahrern ohne Probleme genutzt, nur weil die Strecke asphaltiert werden würde, würde es nicht mehr Menschen animieren auf diesem Weg zu fahren. Radfahrer fahren nicht nur aus finanziellen oder ökologischen Gründen Fahrrad sondern weil sie auch die Natur geniessen möchten.	x		A5
338	Privatperson 310			eher nein			Die bestehenden Strassen, die heute von Velofahrern und Fussgängern rege benutzt werden, sollten erhalten, angepasst und weiter benutzt werden können auch für die Landwirtschaft. Neue Velostrassen durch Landwirtschaftsland, dazu noch asphaltiert, sehe ich gar nicht. Das Worblental soll mit der zusammenhängenden Grünfläche erhalten bleiben.	x		A1, A2, A4, A5
339	Privatperson 311	ja						x		
340	Privatperson 312		eher ja				allerdings mit der Variante Süd	x		A7
341	Privatperson 313	ja						x		
342	Privatperson 314	ja						x		
343	Privatperson 315		eher ja					x		
344	Privatperson 316	ja						x		
345	Privatperson 317				nein		Grundsätzlich habe ich nichts gegen eine Veloroute, allerdings verstehe ich nicht so ganz wieso diese Route komplett asphaltiert werden muss. Die bestehenden Wege werden jetzt bereits von Velofahrern benützt und auch bei Regen wird der Schmutz auf einer asphaltierten Strasse zurückgeworfen. Das Worblental wird von sehr vielen Menschen, egal ob Spaziergänger, Velofahrer, Hündelern und Rösslern als Erholungsgebiet genutzt. Eine asphaltierte Route würde das Bild extrem beeinträchtigen. Zudem denke ich nicht, dass aufgrund der Veloroute viele Menschen vom Auto aufs Velo umsteigen werden. Die Velo-Pendler nach Bern werden sicher nach wie vor die schnellste Route nehmen und diese verläuft auf der Autostrasse.	x		A5
346	Privatperson 318	ja						x		

Kanton Bern
Canton de Berne

347	Privatperson 319			eher nein				x			
348	Privatperson 320						Variante Nord (entlang Bahn) ist mein Favorit	x			A7
349	Privatperson 321		eher ja				Es sollten möglichst wenige Kieswege zubetoniert werden.	x			A5
350	Privatperson 322				nein			x			
351	Privatperson 323	ja						x			
352	Privatperson 324	ja						x			
353	Privatperson 325	ja						x			
354	Privatperson 326	ja						x			
355	Privatperson 327	ja						x			
356	Privatperson 328	ja						x			
357	Privatperson 329	ja						x			
358	Privatperson 330	ja					Der Bedarf, insbesondere für Pendler ist gross, da die Hauptstrasse für Velos nicht sehr angenehm ist.	x			A1, A2
359	Privatperson 331	ja					Ich nutze die Strecke täglich als Arbeitsweg nach Bern und unterstütze das Projekt eines besseren Ausbaus der Strecke. Derzeit ist v. a. der Teilabschnitt zw. Stettlen und Deisswil furchtbar. Bei Regen ist man von oben bis unten verfeckelt, bei Trockenheit, verstaubt. Ferner ist eine Befahrung der Südvariante durch den Schiessstand gelegentlich gesperrt und man sieht sich auf der Variante mit Auto Verkehr konfrontiert.	x			A2
360	Privatperson 332	ja						x			
361	Privatperson 333			eher nein			Die bestehende Routenführung (Nutzung) und die verschiedenen Untergründe finde ich als genügend. Weshalb eine Rennbahn bauen (alles asphaltieren) auf der früher oder später die Geschwindigkeit begrenzt werden und kontrolliert werden muss? Die Veloroute führt mehrheitlich durch landwirtschaftlich bearbeitetes Gebiet und da etliche Velofahrer der Meinung sind, ich fahre auf einem Veloweg also habe ich immer Vortritt und verhalten sich dementsprechend, wird es zu Unfällen kommen. Schuldig ist dann jeweils der Stärkere. Velofahrer die sich nicht getrauen auf einem "gepressten" Kies-/Mergelweg zu fahren, fahren auch nicht sicher auf einem asphaltiertem Belag. Solche Velofahrer sollten besser auf das Velofahren verzichten, insbesondere auf E-Bikes.				A5, A6
362	Privatperson 334		eher ja					x			
363	Privatperson 335	ja					Das Projekt ist sehr wichtig. Die heutige Veloverbindung von Wob, Boll nach Bern ist tw. unbefriedigend und weist viele Gefahrenstellen auf.	x			A2
364	Privatperson 336	ja					Ich begrüsse den Ausbau der Veloverbindung Worblental sehr.	x			
365	Privatperson 337	ja						x			
366	Privatperson 338	ja						x			
367	Privatperson 339				nein		Durch den vollständig neu erstellten Wegabschnitt wird der Talboden zusätzlich zerschnitten, der künftig renaturierte Gewässerraum der Worble wird erheblich gestört und der Kulturlandverlust ist am grössten. Weg- und Zeitersparnis für Velofahrende wiegen diese gewichtigen Nachteile in keiner Weise auf.	x			A4, A9
368	Privatperson 340				nein			x			
369	Privatperson 341	ja						x			
370	Privatperson 342	ja						x			
371	Privatperson 343	ja						x			
372	Privatperson 344				nein			x			
373	Privatperson 345	ja						x			
374	Privatperson 346	ja					Eine Veloverbindung zwischen Worb und Deisswil/Ostermundigen ist sicher sinnvoll und sollte umgesetzt werden.	x			A2

Kanton Bern
Canton de Berne

375	Privatperson 347	ja						x				
376	Privatperson 348	ja						x				
377	Privatperson 349		eher ja				Aber nur mit Variante Süd.	x				A7
378	Privatperson 350	ja						x				
379	Privatperson 351	ja						x				
380	Privatperson 352				nein			x				
381	Privatperson 353	ja					Die Veloroute Worblental ist dringend nötig.	x				
382	Privatperson 354	ja						x				
383	Privatperson 355	ja					Ich bin sehr zufrieden, dass die Notwendigkeit erkannt wurde und hoffe, dass das Projekt zügig realisiert werden kann. Danke!	x				A2
384	Privatperson 356				nein		Bestehender bereits zum grossen Teil asphaltierter Radweg. Varianten Nord und Mitte inakzeptabel: Undurchdachte Linienführung, grosses Konfliktpotenzial (Unfälle) in den Berichen Ringstrasse Stettlen, Nesselbank, und Einmündung Hauptstrasse in Worb. Unnötige Kulturlandverschwendung Feldwege im Moos für Spaziergänger und Wanderer erhalten Ganzjährige Route = Illusion /Bereich Nesselbank ist extrem kalt, kaum Sonne im Winter=Glatteis!! Ungelöste Probleme Drainageleitungen, ARA Leitung Kosten von 4,6 Mio wirklich relevant? Salzeinsatz, wie schädlich für angrenzende Felder? Kosten für Schneeräumung und salzen, und WER macht das? (Gemeinde Vechigen räumte Schnee selten vor Nachmittag weg, Einsatz von Splitter ,kein Salz) Angebliches Problem Schiessanlage Stettlen: Mit besserer Markierung für Sperrung und Umleitung könnten diese 54 Stunden pro Jahr überbrückt werden. Schiesszeiten meist Samstagvormittag, dieses Jahr zweimal ganztags, fünf Mal Mittwochabend	x				A7, A6, A4, A11
385	Privatperson 357				nein		Bitte Natur Natur lassen!	x				A5, A9
386	Privatperson 358											
387	Privatperson 359	ja						x				
388	Privatperson 360	ja						x				
389	Privatperson 361	ja						x				
390	Privatperson 362	ja						x				
391	Privatperson 363	ja						x				
392	Privatperson 364							x				
393	Privatperson 365	ja						x				
394	Privatperson 366	ja						x				
395	Privatperson 367	ja						x				
396	Privatperson 368	ja					Unbedingt notwendig!	x				
397	Privatperson 369				nein			x				A2
398	Privatperson 370		eher ja					x				
399	Privatperson 371		eher ja					x				
400	Privatperson 372		eher ja				grundsätzlich fehlen mir Informationen, wie die unterschiedlichen velo-bedürfnisse bezüglich der geschwindigkeit (e-bike) mitberücksichtigt sind	x				A1, A7, A8
401	Privatperson 373	ja						x				
402	Privatperson 374				nein			x				
403	Privatperson 375	ja						x				
404	Privatperson 376	ja						x				

Kanton Bern
Canton de Berne

405	Privatperson 377	ja						x			
406	Privatperson 378	ja					Der Handlungsbedarf ist aufgrund verschiedener gefährlicher Stellen (insbesondere gefährliches Überholen durch Autos) gross. Daher finde ich gut, dass der Kanton das Problem angeht.	x			A2
407	Privatperson 379	ja						x			
408	Privatperson 380	ja					dieser Verbindung(s-Ausbau) ist für den Velopendlerverkehr zwingend nötig, 1) da es im Worblental keine Alternative gibt; 2) keine Anreize bestehen, auf das Auto zu verzichten; und 3) die Unfallgefahr für Velopendler reduziert werden kann;	x			A2
409	Privatperson 381	ja						x			
410	Privatperson 382	ja					Wichtigster Punkt: zügige Umsetzung.	x			A2
411	Privatperson 383	ja						x			
412	Privatperson 384	ja						x			
413	Privatperson 385	ja						x			
414	Privatperson 386				nein		Ich finde es überhaupt nicht nötig, eine neu Veloroute durchs Worblental zu realisieren, wenn seit Jahren bereits eine genügend komfortable Route besteht.	x			A2
415	Privatperson 387	ja						x			
416	Privatperson 388	ja						x			
417	Privatperson 389	ja						x			
418	Privatperson 390	ja					Danke, dass Sie diese Route planen, dass die Alltagsroute im Verkehrssichtplan enthalten ist. Ich fahre mit dem Velo täglich zur Arbeit, seit mehr als 30 Jahren. Der Verkehr hat in dieser Zeit stark zugenommen, besonders auch im Worblental. Als Velofahrer wird man von den Autofahrern oft als Verkehrshindernis wahrgenommen und entsprechend behandelt. Daher ist diese Veloroute sehr willkommen und erhöht die Sicherheit für Velofahrer, dient der Verkehrsverlagerung, der Gesundheit und dem Klimaschutz.	x			A2
419	Privatperson 391	ja						x			
420	Privatperson 392										
421	Privatperson 393				nein		Allenfalls käme für mich die Variante Süd entlang dem Dentenberg in Frage. Hier besteht heute schon ein Veloweg abseits des grossen Verkehrs. Bei gegenseitiger Rücksichtnahme sollte diese Route auch ohne Ausbau auf 3.50m als "Radweg" dienen. Der Begriff "Veloroute" erinnert mich an geistige Anlehnung an Autobahnen. Kulturlandverluste an Verkehrsanlagen sind m. E. in der heutigen Zeit ein Skandal, spielt keine Rolle für welche Art von Verkehr. Auch Radfahrer haben sich zu Gunsten einer gesicherten Landesversorgung zurück zu nehmen. Für schnelle und pressierte Radfahrer stehen ja auch immer noch die Kantonsstrassen für Verfügung. Auch hier gilt gegenseitige Rücksichtnahme, auch für Radfahrer. Deren Verhalten deutet immer öfter darauf hin, dass diese Sparte Verkehrsteilnehmer diesbezüglich nicht besser sind als Autofahrer. Es gilt auch zu bedenken dass zwischen Worb und Bern ein äusserst gutes ÖV-Angebot besteht. Nebst dem Kulturlandverlust gilt es auch an die Belästigungen der anstossenden Bewirtschafter zu denken. Auch Radfahrer werfen bedenkenlos Abfall ins angrenzende Land. Auch diesbezüglich sind sie nicht besser als Autofahrer. Zur Bemerkung von Regierungsrat Freiburghaus an der Orientierung in Boll nicht geteerte Radwege führen zu dreckigen Rücken möchte ich darauf hinweisen dass es Schutzbleche für alle Kategorien Velos gibt. Ich habe als Schüler und Lehrling jedenfalls hunderte von Kilometern mit Velos zurückgelegt ohne einen dreckigen Rücken zu bekommen. Ich war 30 Jahre als Gemeindefunktionär tätig. Wenn die Gemeinde einen Gemeindegeweg zwecks Einsparungen beim Unterhalt teeren wollte war dies aus ökologischen Gründen kaum noch möglich. Bei Radwegen werden solche Argumente offenbar unter den Tisch gewischt. Auch wenn heute als Wanderwege bestens geeignete Strecken zu Gunsten einer Spezialinteressengruppe geopfert werden. Ich bin der festen Überzeugung, dass mit etwas Bescheidenheit hier das Budget der Öffentlichkeit und viel Kulturland geschont werden kann ohne dass jemand deswegen stark beeinträchtigt wird.	x			A7, A4
422	Privatperson 394	ja						x			

Kanton Bern
Canton de Berne

423	Privatperson 395	ja							x				
424	Privatperson 396	ja							x				
425	Privatperson 397	ja							x				

6.1.2 Frage 2: Linienführung: Wie sieht Ihre persönliche Rangierung der drei Varianten aus?

Eingabe-Nr.		Absender	Variante «Nord» - Rang 1	Variante «Nord» - Rang 2	Variante «Nord» - Rang 3	Variante «Mitte» - Rang 1	Variante «Mitte» - Rang 2	Variante «Mitte» - Rang 3	Variante «Süd» - Rang 1	Variante «Süd» - Rang 2	Variante «Süd» - Rang 3		Bemerkungen	wird zur Kenntnis genommen	wird im Bauprojekt geprüft	keine Anpassung	Antwort
1	Gemeinde Stettlen				3		2		1				Die Ringstrasse eignet sich u.E. im aktuellen Zustand nicht für eine Alltagsveloroute. Im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau Stettlen-Boll wird voraussichtlich auch der Bahnhof inkl. Perronanlagen verändert. Gleichzeitig könnten die Bedürfnisse der Veloroute berücksichtigt- und eine spätere Umsetzung der Varianten Mitte oder Nord ermöglicht werden. Zudem ist oberhalb der Bahnlinie die öffentliche Abwasserentsorgungsleitung bez. die Verbandsleitung. Gemäss Artikel 10 Absatz 2 Abwasserentsorgungsreglement ist gegenüber der bestehenden Leitung einen Abstand von 3m einzuhalten, bei Unterschreitung wird eine Ausnahmegewilligung erfordert. Bei der Verbandsleitung ist die Zustimmung der ARA Worblental einzuholen.	x	x		A6, A10
2	Gemeinde Vechigen												Grundsätzliches Das Projekt der Alltagsveloroute zeigt drei mögliche Varianten der Linienführung auf, welche den westlichen Dorfausgang von VVorb mit Deisswil in der Gemeinde Stettlen verbinden. Teile des Gemeindegebietes von Vechigen sind durch die Verlegung des Radweges abseits der Kantonsstrasse eher schlecht angebunden und verleiten die Velofahrenden dazu, auf der Kantonsstrasse zu bleiben. Insofern sind im Projekt Überlegungen anzustellen, wie die hauptsächlichen Wohnquartiere in Boll und in Sinneringen direkt und ohne Zeitverlust an die neue Veloroute angebunden werden können. Nicht bei allen Varianten ist die Attraktivität für die Vechiger gewährleistet. Bevorzugte Variante Alle Varianten weisen sowohl Vor- wie auch Nachteile auf. Für die Gemeinde Vechigen stehen die Varianten «Nord» und «Mitte» im Vordergrund. Die Variante «Süd» kann zwar durchgehend auf bereits bestehenden und weitgehend befestigten Strassen realisiert werden, weist aber aufgrund der zu überwindenden Höhendifferenz und der stark dezentralen Lage gewichtige Nachteile auf. Sowohl bei den Varianten «Nord» und «Mitte» kann Vechigen von einer guten Anbindung des Dorfkerns profitieren. Die Variante «Nord» ist leider auf zusätzliches Kulturland (in der Gemeinde Vechigen) angewiesen, was einen erheblichen Nachteil bedeutet, hier ist mit Widerstand durch die Eigentümerschaft zu rechnen. Variante «Mitte» wird deshalb favorisiert, weil sie sich mit den entsprechenden Ausbauten auf dem bestehenden Strassennetz realisieren lässt. Die Variante «Nord» könnte	x			A3, A4, A7

										zudem zu einem späteren Zeitpunkt problemlos und ohne grossen Aufwand an die Linienführung der Variante «Mitte» angehängt werden.					
3	Gemeinde Worb	1							2	Worb ist in diesem Streckenabschnitt als Standortgemeinde nur geringfügig betroffen. Das Aufzeigen von Linienführungsvarianten ist zu begrüssen. Die drei vorgeschlagenen Routen befinden sich alle nicht auf der Wunsch- bzw. Ideallinie für die Nutzerinnen und Nutzer. Eine Anbindung entlang der bestehenden Kantonsstrasse ist leider aus diversen Gründen nicht möglich. Mit dieser Ausgangslage ist festzuhalten, dass die drei nun vorliegenden Routenvorschläge bereits eine Kompromisslösung für die Velofahrenden darstellen. Aus diesem Grund sollte der Fokus bei der Routenwahl, der Gestaltung und der Verkehrssicherheit verstärkt auf die Bedürfnisse der Velofahrenden gelegt werden. Die Variante Nord wird trotz ökologischen Nachteilen, im Sinne des Machbaren, befürwortet. Sie zerschneidet im Gemeindegebiet Vechigen zusammenhängende Kulturlandflächen und stört ein bisher nicht begangener Abschnitt der Worble durch Mensch und frei laufende Hunde.	x			A7, A5	
4	Berner Wanderwege									Das Projekt sieht aktuell drei Varianten vor welche das Wanderwegnetz in unterschiedlichem Mass tangieren. Die Variante Nord tangiert das Wanderwegnetz am wenigsten und ist aus unserer Sicht zu favorisieren. Mit der Variante Süd, welche das Wanderwegnetz am meisten tangiert, entstünden die grössten Konflikte. In allen drei Varianten sind folgende Rahmenbedingungen zu berücksichtigen: Art. 7 gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) Müssen die in den Plänen enthaltenen Fuss- und Wanderwegnetze oder Teile davon aufgehoben werden, so ist, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, für angemessenen Ersatz durch vorhandene oder neu zu schaffende Wege zu sorgen. Fuss- und Wanderwege sind insbesondere zu ersetzen, wenn sie: - nicht mehr frei begehbar sind; - abgegraben, zugedeckt oder sonst wie unterbrochen werden; - auf einer grösseren Wegstrecke stark befahren oder für den allgemeinen Fahrverkehr geöffnet werden; - auf einer grösseren Wegstrecke mit Belägen versehen werden, die für die Fussgänger ungeeignet sind. Sowie Art. 6 gemäss Bundesgesetz über Velowege (VWG) Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen im Grundsatz dafür, dass: a. die Velowege zusammenhängend und durchgehend sind und insbesondere die wichtigen Orte nach den Artikeln 3 Absatz 3 und 4 Absatz 3 erschliessen; b. die Netze eine angemessene Dichte und die Velowege eine direkte Streckenführung aufweisen; c. die Velowege sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird; d. die Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen; e. die Netze attraktiv sind und dass die Velowegnetze für die Freizeit für die Velofahrerinnen und die Velofahrer eine hohe Erholungsqualität aufweisen.	x			A1, A7, A10	
5	Die Mitte Stettlen		2		1					3	Die Variante Süd ist wegen des Schützenhauses nicht machbar. Schon heute missachten Velofahrer regelmässig das Fahrverbot während Schützen-Übungen. Dies ist grobfahrlässiges Verhalten der entsprechenden Personen und wird durch die Wegführung der aktuellen Veloroute begünstigt. Durch die Verlegung des Velowegs (Mittel oder Nord) wäre dieses Problem behoben. Zudem sind für Pendler-Velofahrer weniger Höhenmeter im Verlauf des Weges involviert, was die Attraktivität im Vergleich zur Nutzung der Hauptstrasse	x			A7

										erhöht. Bei der Variante Mitte geht am wenigsten Kulturland verloren; bei der Variante Nord gibt es einen neuen Wegabschnitt der vielleicht nicht zwingend notwendig ist.				
6	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stadt Bern									Wir empfehlen aus fachlicher Sicht die Variante mit möglichst wenig Höhenmeter zu wählen (Variante Nord oder Mitte). Die Variante Mitte macht gegenüber der Variante Nord einen unvorteilhaften Umweg und ist deshalb weniger attraktiv als die Variante Nord. Die Variante Süd wird aufgrund der Höhendifferenz und weiterer Nachteile als schlechteste Variante beurteilt. Bezüglich der gewählten Breite müsste sicher noch mehr angestrebt werden– 3m für Zweirichtungsradweg oder 3.50m für Veloroute mit Landwirtschaftsverkehr ist eher eng und entspricht (noch) nicht den heutigen Standards. Die Veloroute ist jedoch ein wichtiger Teil der regionalen Veloinfrastruktur als Alternative zur vielbefahrenen Kantonsstrasse und das Projekt ist zu unterstützen.	x			A7, A8
7	FDP.Die Liberalen Vechigen	2		1					3	Die Variante Mitte benötigt weniger Kulturland als die Variante Nord. Sie ist von Boll aus sehr gut erreichbar. Für Fahrer von Worb aus ist es unwesentlich weiter. Erhalt Kulturland geht der leicht längeren flachen Route vor. Variante Süd kommt nicht in Frage. Unattraktives Gelände, zu steil für Pendler. Zudem oftmals gesperrt aufgrund des Schiessstandes. Zudem stellenweise unübersichtlich und somit gefährlich. Würde durch Velopendler nicht genutzt. Diese würden weiterhin die Hauptstrasse nutzen	x			A7
8	Feldschützen Stettlen-Deisswil	2		1					3	Die Variante Süd führt vor unserem Scheibenstand durch. Trotz verschiedenen Umleitungstafeln und Absperungen kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen. Vor allem Velofahrer entfernen die Absperrung und fahren auf dem Veloweg weiter. Da vorallem von Bern her die Sicht aus dem Schützenhaus aus auf den Veloweg eingeschränkt ist werden diese Personen spät gesichtet. Bei der Variante Mitte und Nord würde der Bahnhof Stettlen entlastet von den Velofahrern die trotz Fahrverbot durch den Bahnhof fahren. Bei der Variante Nord müsste ein neuer Weg durch Kulturland gebaut werden.	x			A7
9	Flurgenossenschaft Sinneringen			3		2		1		Grundsätzlich nur mit Variante Süd einverstanden. Die anderen Varianten sind für uns keine Wahloption. Süd: Nachhaltigkeit. Bestehendes nutzen und ausbauen. Wir brauchen nicht zwei Routen relativ nah, d.h. 300m voneinander entfernt. Geringster Kulturland-/Fruchtfolgefächflächenverlust. Geringste Neuversiegelung. Verkehrssicherheit kann optimiert werden. Kostengünstigste Variante. Mitte und Nord sind für uns nicht wählbar. Mit über 20 anstossenden Parzellen im Abschnitt vom Robidog (nach Moosgasse) bis Parzelle 677 sind Konflikte mit der Landwirtschaft vorprogrammiert. Allgemein erschwerte, mühsamere Bewirtschaftung von Nesselbank (Mühlegässli) bis Stettlen (Nähe Bahnhof). Sehr heikel (eng/unübersichtlich) und von der Sicherheit schlecht bei Ringstrasse (nicht nur Parzelle 677!) und Bahnhof Stettlen. Ein beliebter, nicht asphaltierter Spazierweg (von der Moosgasse her bis nach Stettlen) mitbetroffen. Weitere Konfliktpunkte im Erläuterungsbericht erwähnt. Nord zusätzlich: Grösste Neuversiegelung, grösster Kulturland-/Fruchtfolgefächflächenverlust und neuer "Litteringbereich". Teuerste Variante mit möglichen weiteren Folgekosten. Sicherheits- und Konfliktpunkte im Erläuterungsbericht unvollständig, u.a. grosses Drainage-System und ARA-Hauptleitung mitbetroffen (mehr dazu bei den Bemerkungen am Schluss).	x			A7, A4, A6, A10
10	Gemeinde Ostermundigen													
11	Gemeindeverband ARA Worblental	2					3	1		Reihenfolge: 1. Süd 2. Nord 3. Mitte 4. Alternativ-Variante Nord Begründung: Anzahl Schnittstellen mit dem Verbandskanal und den Sonderbauwerken ist bei Variante Süd (4 Schnittstellen) gegenüber der Variante Nord (5 Schnittstellen) und Variante Mitte (6 Schnittstellen) am geringsten. Die Alternativ-Variante Nord betrifft uns am stärksten: Sie verläuft auf dem Zufahrtsweg und über das Siebrechenbauwerk Vechigen und ist somit für den Gemeindeverband ARA Worblental die am wenigsten vorteilhafte Variante. Dies einerseits, weil das Projekt zur Erstellung des Bauwerks erst im Verlauf 2024 zur Ausführung gelangt und zum jetzigen Zeitpunkt Anpassungen nicht absolut ausgeschlossen werden können, andererseits aber auch in Zukunft da im Rahmen von Betriebs – und	x			A10

										Unterhaltsarbeiten der Zugang jederzeit gewährleistet sein muss und dies je nach auszuführenden Arbeiten (z.B. mit Spülfahrzeug) zu einer temporären Sperrung des Velowegs führen könnte. Unabhängig von der finalen Routenführung ist es wichtig, dass sobald der Verbandskanal, Sonderbauwerke (insbesondere RÜB Stellen) oder auch zu erstellende Anlagen (Siebrechenanlage Vechigen) tangiert sind, das Vorgehen vor dem Bau mit dem Gemeindeverband koordiniert werden muss. Die Zugänglichkeit zu den Verbandskanälen und den Sonderbauwerken muss jederzeit gewährleistet bleiben.			
12	Grüne Worb									3. Linienführung zwischen Vechigen und Stettlen Die Variante «Nord» ist die beste Variante. Sie entspricht als einzige den Planungsgrundsätzen des Veloweggesetzes. Sie liegt möglichst nahe zwischen den Siedlungsgebieten, ist sicher und weist eine direkte Streckenführung auf. Die Variante «Mitte» würde zwar etwas weniger Landwirtschaftsland beanspruchen, ist aber nicht direkt und hat den Nachteil eines grösseren Umweges. Sie erfüllt den Planungsgrundsatz «direkt» nach Veloweggesetz nicht und kommt für uns daher nicht in Frage. Auch die Variante «Süd» kommt aus folgenden Gründen nicht in Frage: - Die Ballungsgebiete Stettlen und Boll werden schlecht erschlossen und die angestrebte Verlagerung des Verkehrs würde kaum erreicht. Die Strecke müsste zeitweise wegen des Schiessbetriebs gesperrt werden und der Veloverkehr müsste auf die stark befahrene Kantonsstrasse ausweichen. Dies scheint uns nicht zielführend. - Es ist davon auszugehen, dass nach wie vor auch nicht motorisierte Velofahrende die Alltagsroute benutzen wollen. Die starke Steigung Bahnhof Stettlen-Rüti ist für diese nicht attraktiv und wird bei der Route «Nord» vermieden. - Die Route «Süd» macht von der Utzlenbergstrasse zum Bahnhof Stettlen nach Deisswil einen unnötigen Umweg. Für eine direkte Streckenführung müsste diese von der Utzlenbergstrasse über den Schattseitweg zu den Tennisplätzen geführt werden (siehe Abbildung 1 in Kapitel 6.2). Damit würde aber der einzige Vorteil des geringeren Bodenverbrauchs dieser Variante hinfällig.	x		A1, A5, A7
13	Grünliberale Partei Worb		2		1				3	Variante Mitte ist ein guter Kompromiss zwischen Komfort für Velofahrende und Verbrauch von Kulturland.	x		A7
14	IG Worble									anbei (siehe Abbildung 2 in Kapitel 6.2) die Eingabe der IG Worble bezüglich neuer Veloroute Worlental der grösste Teil der Route verläuft auf der bisherigen geteerten Strasse, Wylterweg und Schattseitweg anschliessend erfolgt eine kurze Neubaustrecke entlang dem bisherigen Wanderweg bis Tennisplatz Deisswil danach Verbreiterung und Asphaltierung bis Bernstrasse Die Wanderwege, Herr Markus Schluep, wären mit einer Verlegung auf die Strecke alte Worble einverstanden Als Bypass bei Schiessbetrieb, wird der neue Weg entlang der neuen Worble dienen Die betroffenen Grundeigentümer und Bauern sind, soweit mir bekannt ist, alle mit diesem Projekt einverstanden Ich hoffe, dass wir damit eine lebendige Alternative zum bisherigen, eher bescheidenen, Angebot machen können.	x		A7

Kanton Bern
Canton de Berne

15	Interessensgemeinschaft gegen die Veloroute Worblental			3		2		1		Keine der Routen!	x			
16	Jagd- und Wildschutzverein Worblental	1				2			3	sh. vorhergehende Kommentarspalte.	x			
17	Landwirtschaft Bern-Mittelland LBM			3		2		1		2. Linienführung: Aus landwirtschaftlicher, ökologischer und sicherheitstechnischer Sicht ist die Variante Süd klar zu favorisieren. Grösste Vorteile bietet die Variante Süd im Vergleich zu den anderen beiden Varianten in der dauerhaften Beanspruchung von Kulturland und Fruchtfolgefläche (FFF). Die Variante Süd beansprucht gerade einmal 1'920m² Kulturland inkl. FFF wohingegen die anderen beiden Varianten 3'020m² (Variante Mitte) und gar 4'120m² (Variante Nord) beanspruchen. Landwirtschaftlich nutzbarer Boden ist eine unserer wichtigsten Lebensgrundlagen. Er ist ein unvermehrbares Gut, zu dem Sorge getragen werden muss. Das gilt besonders für die FFF, die ertragreichsten Teile des Kulturlandes. Auch bezüglich der FFF zeigen die Varianten enorme Unterschiede, die Variante Süd ist mit einer Beanspruchung von 630m² FFF den anderen beiden Varianten klar vorzuziehen (Variante Mitte: 2210m² FFF, Variante Nord 3320m² FFF). Zu Gunsten des Erhaltes von Kulturland gilt es, in jedem Projekt das Kulturland insgesamt zu schonen und insbesondere die FFF in ihrem Bestand zu schützen. Diese Forderung hat der Grosse Rat im Kanton Bern längst mit der Änderung vom 16. März 2016 des Baugesetzes gesetzlich verankert. Die gesetzliche Forderung nach einem schonungsvollen Umgang mit Kulturland richtet sich an Bund, Kanton, Regionen, Gemeinden und Private, wenn sie im Rahmen von raumwirksamen Tätigkeiten Kulturland beanspruchen. Die Arbeitshilfe zu Art. 8a und 8b Baugesetz des Kantons Bern «Umgang mit Kulturland in der Raumplanung» gibt vor, dass Bestimmungen zum Schutz des Kulturlandes sowohl im Planerlass- als auch im Bewilligungsverfahren zu beachten sind. Dies gilt auch bei der Ausscheidung der vorliegenden Veloroute. Die Wahl einer Variante mit höherem Anspruch an FFF ist auch kaum noch mit dem Sachplan Fruchtfolgefläche der Schweiz zu vereinbaren. Laut der Bundesstatistik zu Fruchtfolgeflächen in der Schweiz 2023 weist der Kanton Bern nach Sachplan Fruchtfolgefläche nur noch einen Positivsaldo von 464 ha aus, jede einzelne Fläche die zusätzlich verloren geht, gefährdet also das Inventar des Kantons Bern und somit die Ernährungssicherheit unverhältnismässig. Wir fordern deshalb, dass der Schutz des Kulturlandes und der politische Auftrag ernstgenommen werden und daher die Variante Süd umgesetzt wird. Bei sämtlichen Landansprüchen ist mit den Landbesitzern zwingend eine angemessene Entschädigung zu finden. Nebst dem Kulturland gilt es auch die Auswirkungen auf die ökologische Vielfalt möglichst gering zu halten. So zeigen die Varianten deutliche Unterschiede in der Neuversiegelung von Flächen. Auch hier weist die Variante Süd die geringste Neuversiegelung auf mit 6'600m² unversiegelter Wege/Flächen. Im Vergleich zu der Variante Mitte und Nord von jeweils 8'000m². Für die ökologische Vielfalt ist die Offenhaltung von Flächen von grösster Bedeutung. Deshalb ist auch aus ökologischer Sicht die Varianten Süd den beiden anderen vorzuziehen. Ein weiterer Grund die Variante Süd den anderen beiden Varianten vorzuziehen, ergibt sich aus sicherheitstechnischer Sicht. In der Variante Süd kann die Bewirtschaftung der Parzellen entlang der Strassen erfolgen. Bei den Varianten Nord und Mitte müsste die Bewirtschaftung quer zur Veloroute erfolgen mit der Konsequenz, dass das Wenden, Befahren und Herausfahren aus den Parzellen die Veloroute tangiert und so ein grosses Risiko für Zusammenstösse und Unfälle entsteht. Die Variante Nord ist am wenigsten geeignet, sie bedingt die Querung von Kulturland. Mit	x			A4, A5, A6, A7

										der Variante Nord müsste eine landwirtschaftlich genutzte Parzelle diagonal verschnitten werden. Der Verschnitt hat zur Folge, dass unförmige Teilparzellen entstehen, was grosse negative Auswirkungen für die Bewirtschaftung hat. Die damit entstehenden Inkonvenienzen sind unverhältnismässig in Anbetracht dessen, dass Alternativvarianten vorhanden sind, welche diese Nachteile nicht enthalten. Zudem müsste die Entschädigung der Inkonvenienzen zwingend geregelt werden. Die im Erläuterungsbericht genannten Nachteile der Süd Varianten wie beispielsweise die Steigung und die Nähe zum Schiessstand erscheinen zudem zumutbar, da die Variante Süd vorwiegend auf der bestehenden Velofreizeitroute basiert, welche also jetzt mit den genannten Nachteilen umgehen kann. Der Schiessbetrieb findet vor allem an Wochenenden sowie unter der Woche ab 18.00 Uhr (frühestens ab 17.00 Uhr) statt, zu diesen Zeiten sind keine Spitzen im Alltagsverkehr mehr zu erwarten. Aufgrund der oben genannten Punkte fordern wir, dass die Variante Süd umgesetzt wird. Insbesondere die Variante Nord erweist sich als nicht tragbar Lösung.				
18	Präsident BEBike (Interessengemeinschaft Mountainbike Kanton Bern)	1			2				3	Speziell die Dörfer Boll bis Utzigen sind enorm im Wachsen. Der motorisierte Verkehr kann das nicht mehr aufnehmen und der ÖV kommt auch immer mehr an seine Grenzen. D.h. das Umsteigen auf das Velo ist naheliegend. Nun ist es aber so, dass sich die Velofahrer wie Wasser verhalten, immer der direkteste Weg. Mit der Variante Süd wird der ganze alltags Veloverkehr auf der Kantonsstrasse bleiben.	x			A7
19	Pro Natura Berner Mittelland			3	2		1			Für die Variante Süd ist die geringste Neuversiegelung nötig. Zudem führt sie durch Gebiete, die auch heute schon gut besucht sind durch Anwohner, Hündeler etc.	x			A7, A5
20	Pro Senectute Kanton Bern, Fachverantwortlicher Radsport									bei der Variante Süd muss die starke Steigung zur Rütli immer gefahren werden, was mit BioVelo-Fahrer oft hindert, diese Route zu nehmen.	x			A7
21	Pro Velo Bern	1			2				3	Beste Variante: Nord: direkt, logisch, kohärent Zweitbeste Variante: Mitte: sie beinhaltet zwei wenig intuitive Knicke und einen Umweg Drittbeste Variante: Süd. Diese Variante kommt wegen der vielen Nachteile nicht in Frage Kurzbeurteilung bereits bei der Variantenwahl. Es ist klar, dass es verschiedenste Interessen gibt. Sicherheit und die Erfüllung kantonaler Richtlinien und der Vorgaben des Veloweggesetzes sind sicher hohe Güter und entsprechend in den Abwägungen zu würdigen. Variante "Süd" ist als Alltags- und Ganzjahres-Pendlerroute untauglich.	x			A1, A7
22	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG									Eine Route entlang der Bahnanlagen bringt Synergien und schön Landressourcen. Eine Planung muss dafür gemeinsam/koordiniert erfolgen.	x			A7
23	RKBM									Alle drei Varianten sind valabel. Unabhängig von der gewählten Variante stellt die Umsetzung der Route eine grosse Verbesserung für das Gesamtverkehrssystem dar. Die Variante Nord nimmt die Bestvariante gemäss RKBM-Studie auf und stellt die stärkste Verbesserung dar. Die Variante Mitte ist eine leichte Abänderung davon mit zusätzlicher Distanz und Höhenmetern. Die Variante Süd enthält wesentliche Steigungen, welche für Velos ohne Elektroantrieb eine Hürde darstellen. Zudem liegt die Variante Süd für Velofahrende aus/nach Boll ungünstig/abseitig. Wir weisen zusätzlich auf den Richtplan Worbletalwärts von 2010 hin. Teile der Varianten Süd und Mitte sind auf den Abschnitten 6 und 7 des Richtplans: Auf diesen ist ein Naturbelag vorgesehen. Hier besteht ein Widerspruch, welcher vom Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und der Region zu bereinigen ist, ohne eine Teilrevision des Richtplans auszulösen.	x	x		A7, A1, A10
24	SP Grosshöchstetten									Topographie, Geschwindigkeit	x			A7
25	SP Worb	1				3		2		3. Linienführung zwischen Vechigen und Stettlen Die Variante «Nord» ist die beste Variante. Sie entspricht als einzige den Planungsgrundsätzen des Veloweggesetzes. Sie liegt möglichst nahe zwischen den Siedlungsgebieten, ist sicher und weist eine direkte Streckenführung auf. Die Variante «Mitte» würde zwar etwas weniger Landwirtschaftsland beanspruchen, ist aber	x			A1, A7

											nicht direkt und hat den Nachteil eines grösseren Umweges. Sie erfüllt den Planungsgrundsatz «direkt» nach Veloweggesetz nicht und kommt für uns daher nicht in Frage. Auch die Variante «Süd» kommt aus den folgenden Gründen nicht in Frage: - Die Siedlungsgebiete Stettlen und Boll werden schlecht erschlossen und die angestrebte Verlagerung des Verkehrs würde kaum erreicht. Die Strecke müsste zeitweise wegen des Schiessbetriebs gesperrt werden und der Veloverkehr müsste auf die stark befahrene Kantonsstrasse ausweichen. Dies scheint uns nicht zielführend. - Es ist davon auszugehen, dass nach wie vor auch nicht motorisierte Velofahrende die Alltagsroute benutzen wollen. Die starke Steigung Bahnhof Stettlen-Rüti ist für diese nicht attraktiv und wird bei der Route «Nord» vermieden. - Die Route «Süd» macht von der Utzlenbergstrasse zum Bahnhof Stettlen nach Deisswil einen unnötigen Umweg. Für eine direkte Streckenführung müsste diese von der Utzlenbergstrasse über den Schattseitweg zu den Tennisplätzen geführt werden (siehe Abbildung). Damit würde aber der einzige Vorteil des geringeren Bodenverbrauchs dieser Variante hinfällig.				
26	SVP Sektion Vechigen										Unsere Sektion vertritt den Grundsatz, dass möglichst wenig zusätzliches Land für die Linienführung der Veloroute verbaut werden soll. Die Wahrung des wertvollen Kulturlandes und der Natur steht an oberster Stelle. Die bisherigen Streckenabschnitte sollen in die neue Linienführung miteinbezogen werden, um so nur den nötigsten Bedarf an Landwirtschaftsland zu tangieren. Dies gilt auch in Zusammenhang mit der Asphaltierung von neuen, zusätzlichen Wegen. Die SVP Sektion Vechigen spricht sich folglich für die Variante Süd (1. Priorität) aus. Diese Variante punktet, im Vergleich zu den anderen beiden Linienführungen (Mitte und Nord), scheinbar nicht unbedingt mit der Schnelligkeit und dem Komfort, beansprucht jedoch am wenigsten zusätzliches Land. Zudem müssen im Verhältnis zu den anderen beiden Varianten nur wenige Anpassungen vorgenommen werden. Die Bedenken, dass sich die Veloroute zu weit entfernt von den jeweiligen Siedlungsgebieten befindet und nur mit sogenannten «Querverbindungen» erreichbar ist, scheint aus unserer Sicht nicht problematisch, da dies bereits heute der Fall ist. Fakt ist, dass das Worblental jetzt schon mit einer guten Route für den Veloverkehr ausgestattet ist. Diese Route gilt es nun, mit den nötigen Anpassungen wie beispielsweise «Verbreiterung» und «Asphaltierung» der Strasse zu optimieren. Die Wahrung der Natur und des Kulturlandes sowie des Eigentums der Landbesitzerinnen und Landbesitzer sollte aus Sicht unserer Sektion nicht unter unnötigen, zusätzlichen Strassenabschnitten und neuen Linienführungen leiden. Zudem ist die Route Süd für den Velo- und Freizeitverkehr absolut zumutbar, selbst wenn diese über eine Steigung verfügt. Wir stehen kritisch gegenüber Aussagen, Velofahrerinnen und Velofahrer würden sich weigern, eine längere Veloroute zu wählen, und es vorziehen, weiterhin auf den Gemeinde- und Kantonsstrassen zu fahren. Auch mit der Realisierung der Linie Mitte oder Nord kann es vorkommen, dass Velofahrende lieber die bereits bestehenden Gemeinde- und Kantonsstrassen benutzen als eine für den Veloverkehr spezifisch separate Route. Dass die Steigung bei der Variante Süd grösser und der Schiessstand allenfalls für wenige Stunden im Jahr gesperrt ist, sieht unsere Sektion als machbare Herausforderung an. Bereits heute ist man mit der Problematik des Schiessstandes konfrontiert und hat diesbezüglich gangbare Lösungen gefunden. Die Steigung der Variante Süd stellt aus Sicht der SVP Sektion Vechigen ebenfalls kein Problem dar und besteht bereits heute. Velofahrende (Pendler- / Freizeitverkehr) nehmen die Steigung in Kauf. Als 2. Priorität käme für unsere Sektion die Variante Mitte in Frage. Diese Variante bringt den Vorteil der Schnelligkeit mit sich, da sie über keine Steigung verfügt und näher an den	x			A4, A5, A7

										Siedlungsgebieten liegt. Dadurch verkürzt sich sicher die Fahrtdauer. Diese Variante beansprucht jedoch für die Linienführung mehr zusätzliches Land. Die Variante Nord lehnen wird ganz klar ab.				
27	VCS Regionalgruppe Bern									Die Variante Nord folgt der Wunschlinie am besten. Ausserdem genügt sie als einzige Variante den Ansprüchen des Veloweggesetzes. Die Variante Mitte ist weniger direkt, während die Variante Süd das Siedlungsgebiet zu weiträumig umfährt und darum Verlagerungs-Potential verschenkt.	x			A1, A7
28	Verein «VeNatur» (www.venatur.ch)			3	1				2	Für VeNatur (venatur.ch) ist die Variante «Nord» die deutlich schlechteste Variante. Mit dem vollständig neu erstellten Wegabschnitt wird der Talboden zusätzlich zerschnitten, der künftig renaturierte Gewässerraum der Worble wird erheblich gestört und der Kulturlandverlust ist am grössten. Weg- und Zeitersparnis für Velofahrende wiegen diese gewichtigen Nachteile in keiner Weise auf. Die Variante «Süd» ist unattraktiv, weil die Benutzung während etlichen Tagen durch den Schiessbetrieb verunmöglicht wird und ein Ausweichen auf die für den Veloverkehr wenig geeignete Kantonsstrasse nötig macht. Die Steigungen und die grössere Distanz der Verbindung von/nach Sinneringen sind für VeNatur indes akzeptabel. Dass auf den Ausbau der Strecke zwischen Moosgasse Boll und Ringstrasse Stettlen verzichtet werden kann, ist für uns ein Pluspunkt. Sollte sich diese Variante durchsetzen, muss die Signalisation der temporären Umleitungen gegenüber der heutigen, problematischen Praxis mit einer einfachen Absperrschnur (!) und ohne ausreichende Signalisation entlang der Zufahrten deutlich verbessert und auch für Ortsunkundige interpretierbar gemacht werden. Die Variante «Mitte» hat kurze Verbindungen nach Sinneringen und nur moderate Steigungen, was insbesondere für die Nutzung durch den lokalen Veloverkehr und den Alltagsverkehr vorteilhaft ist. Bei dieser Variante muss das Potenzial für die Minderung negativer Auswirkungen aber besser ausgeschöpft werden. a) Fussverkehr Der Erläuterungsbericht geht auf den Sachplan Wanderroutennetz ein, erwähnt aber nicht, dass die Varianten «Mitte» und «Nord» zwischen Moosgasse und Stettlen einen beliebten und viel begangenen Weg für den Fussverkehr (Spazierende, Joggende, Wandernde, Hundehaltende) beanspruchen. Auf deren Bedürfnisse, wie beispielsweise einen nicht mit Hartbelag versehenen Weg, sollte bei der Ausgestaltung der Veloroute Rücksicht genommen werden (vgl. dazu unsere Antwort unter 4.). Dies ist nötig, damit sie nicht vermehrt den Weg/Trampelpfad entlang der Worble, vorbei an dem kleinen Naturschutzgebiet wählen und damit die dortige Fauna und Flora stören. Zusätzliche Massnahmen (Nutzendenlenkung), um dies einzuschränken, sind wünschenswert. b) Barrierewirkung In Bezug auf die Zerschneidungswirkung der Veloroute für die Landschaft (dieser wichtige Aspekt fehlt erstaunlicherweise in der Umweltrelevanzmatrix), muss unseres Erachtens ein spezielles Augenmerk auf die Strecke entlang der Bahnlinie gelegt werden. Werden zwischen Moosweg und Ringstrasse in Stettlen sowohl die Veloroute als auch die RBS-Doppelspur realisiert, entsteht dort, zusammen mit dem Flurweg, eine vermutlich 20 Meter breite, durch Sicherheitszäune zusätzlich verstärkte Barriere für Tiere. Deren Wirkung sollte z.B. mit geeigneten Kleintierdurchlässen entschärft werden, die bereits mit dem aktuellen Projekt konzipiert und geplant werden müssen. Diese Barriere für Tiere wird mit der Strecke zwischen Stettlen und Deisswil verlängert. Dort bietet sich unter anderem eine verbesserte, tiergängige Gestaltung unter der Überbrückung des Mühlekanals (Veloroute und RBS) an.	x			A5, A9, A10
29	Privatperson 1									Variante Süd ist bei Schiessbetrieb gesperrt und teilweise steil. Variante Mitte ist ein Umweg. Variante Nord ist die direkte Route und flach.	x			A7
30	Privatperson 2													
31	Privatperson 3			3		2		1				x		
32	Privatperson 4	1				2			3			x		
33	Privatperson 5									ist ja offensichtlich, möglichst kurz und flach (ökologisch, ökonomisch, effizient)	x			A7

Kanton Bern
Canton de Berne

34	Privatperson 6	1			2			3	Damit die Veloroute von den verschiedenen, unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden auch wirklich benutzt wird, sollte sie möglichst flach sein. Dies ist am besten mit der Nord-Variante gegeben.	x		A7
35	Privatperson 7	1			2			3	Die Variante Süd beinhaltet eine mühsame Steigung. Ausserdem wird der Schiessbetrieb die Durchfahrt beeinflussen.	x		A7
36	Privatperson 8											
37	Privatperson 9	1			2			3	Die Variante „Süd“ hat die Meisten unterschied in Höhenprofil.	x		A7
38	Privatperson 10		2		1			3		x		
39	Privatperson 11		2			3	1		Keine neuen Wege, Landverbrauch Bereich Bahnhof Stettlen durchfahrt bei Varianten Nord und Mitte nicht gelöst	x		A7
40	Privatperson 12	1			2			3	Die bereits bestehende Route Sued ist fuer Velopendler aus Boll/Vechigen nicht praktikabel. Man will auf schnellstem Weg nach Bern und nicht an den Fuss des Dentenbergs und unnoetige Hoeehenmeter absolvieren.	x		A7
41	Privatperson 13											
42	Privatperson 14								direkteste Verbindung zwischen den Dörfern ... garantiert den Umsteigeeffekt aufs Velo am besten ...	x		A7
43	Privatperson 15								Nord ist die beste Variante, da sie die Gegenanstiege vermeidet und bessere Anschlüsse nach Boll und Stettlen bietet. Sie ist aus meiner Sicht die einzige Alternative wenn man Velofahrer davon abhalten will die gefährliche Kantonsstrasse zu benutzen.	x		A7
44	Privatperson 16			3	1			2		x		
45	Privatperson 17								Variante Süd zu weit weg von Siedlung und zu grosse Steigung, Gefahr, dass weniger genutzt. Variante Mittel und Süd ca. gleichwertig (Nord direkter, Mitte weniger Landverbrauch)	x		A7
46	Privatperson 18			3	1			2		x		
47	Privatperson 19		2			3	1		Süd mit Ergänzung zwischen Schattsiteweg und Tennisplatz Deisswil	x		A7
48	Privatperson 20			3		2	1		Bestehende und ausgebaute Route, Aufwand für Ausbau am kleinsten	x		A7
49	Privatperson 21			3		2	1			x		
50	Privatperson 22			3		2	1		Bitte so wenig wie möglich neue Fläche versiegeln, wäre bei Variante Süd am Besten umgesetzt.	x		A7
51	Privatperson 23	1			2			3	- velofreundliche flachste variante - direkteste variante - schnellste variante	x		A7
52	Privatperson 24			3		2	1		Landverbrauch, Versiegelung neuer Flächen	x		A7
53	Privatperson 25			3		2	1		Die Variante Süd besteht bereits seit langer Zeit und ist gut geeignet. Die Unterbrüche wegen dem Schiessstand sind nicht zahlreich und eine Befestigung der Zonen, wo noch Naturstrasse ist macht Sinn. Variante Nord finde ich schlecht, da diese Strecke den Kauf von Land erfordert.	x		A7
54	Privatperson 26	1				3		2	Variante Nord: direkt, wenig Steigung Variante Mitte: zu lange Distanz	x		A7
55	Privatperson 27								Insbesondere mit Kindern und für Personen ohne e-bike ist die Variante Süd nicht fahrbar.	x		A7
56	Privatperson 28		2			3	1			x		
57	Privatperson 29			3		2		1	Die Variante Süd besteht bereits und ist (fast) allen bekannt. Dass sie während einigen Tagen und einigen Stunden nicht befahrbar ist, kann man getrost in Kauf nehmen. Die Varianten Nord und Mitte sind teilweise unrealistisch, dabei beziehen wir uns auf den Abschnitt Bahnhof Stettlen - Ringstrasse - Parkplätze Ringstrasse 3-9. - Auf der Ringstrasse ist bereits heute ein Kreuzen zwischen Auto und Fussgängern kaum möglich. Diese weichen häufig in die bestehenden Parklücken aus. Ein Kreuzen mit Velos ist unmöglich. Eine Verbreiterung dieses Abschnittes ist nicht möglich. Die Ringstrasse wird häufig von grösseren Lastwagen befahren (Kehrichtabfuhr, Handwerker, Paketverteiler, usw.) - Die Parkplätze samt Garagenboxen sind über eine Rampe erschlossen. Wenn Velofahrer die Rampe - meistens sehr schnell - benutzen, sind Zusammenstösse mit rückwärts aus den Boxen fahrenden Autos unvermeidlich und gerade für Kinder höchst gefährlich. Der	x		A7, A6, A10

										Parkplatz wird sowohl von Besuchern, als auch von Handwerkern und RBS-Fahrzeugen benutzt. Diese Parkieren an der Mauer zu den Geleisen. Entsprechende Fotos können nachgereicht werden. Bereits jetzt ist es teilweise schwierig, die Boxen rückwärts fahrend zu verlassen. Während diesen Zeiten gibt es kein Durchkommen für die Velofahrer. Die Eigentümer der Parzelle mussten schon vor einiger Zeit Land an die RBS abtreten, als diese den Bahnhof Stettlen zweispurig ausbaute. Ein weiterer Ausbau auf zwei Spuren Richtung Boll wird irgendwann kommen, so dass wohl wiederum ein Teil des Parkplatzes an die RBS abgetreten werden muss. Diese Reduktion der Parkfläche verschärft die Situation nochmals. Im Grundbuch ist ein Parkplatz fest für einen Hauseigentümer eingetragen, weil an der Ringstrasse zu wenig Parkplätze für uns Eigentümer zur Verfügung stehen. Das Land hinter der Mauer Richtung Boll ist Hochwassergebiet. Beim Abbruch der Mauer können unsere Garagen vom Hochwasser überflutet werden, was enorme Schäden nach sich ziehen würde.				
58	Privatperson 30									Nord und Mitte vermeiden die Steigung in Stettlen und werden vom Schiessbetrieb nicht tangiert.	x			A7
59	Privatperson 31			3		2		1		MITTE und NORD blockiert die Benutzung unserer Garage	x			A6
60	Privatperson 32			3		2		1		Bitte Fussgänger- und Velo-Verkehr entflechten. Die geräuschlosen, sich sehr schnell, besonders sich von hinten sich nähernden Elektrovelos sind eine Gefahr und Stress für Fussgänger. Deshalb Variante Süd bevorzugen. Auch bei Regen ist die schon mit Hartbelag versehene Südroute sicher auch für den Berufsveloverkehr angenehmer zu befahren. Besten Dank!	x			A6
61	Privatperson 33			2				3	1	bitte Strecke zw. Stettlen und Deisswil teeren. Niemand mag bei feuchter Strasse mit schutzigen Schuhen und Hosen ins Büro.	x			A7, A5
62	Privatperson 34			2		1				3	x			
63	Privatperson 35	1						3		2	Nord ist näher an Wohngebiet Süd ist direkt Mitte ist mit Umweg verbunden	x		A7
64	Privatperson 36	1				2				3	x			
65	Privatperson 37			3		2		1			Es besteht schon ist ein schöner sauberer Weg. Kein Land ,kein Tier mus sein Revier verlassen.	x		A7, A4, A5
66	Privatperson 38			3		2		1			Keine Variante ist wirklich gut, da keine einen guten Anschluss bietet von Seiten Boll Richtung Bern (wird wohl kaum intensiv genutzt sondern weiterhin die Bernstrasse: Zitat mehrerer Velofahrer Boll). Wenn Rangierung hat Süd 2 Vorteile: viel bestehend daher wenig Fruchtfolgeland betroffen, weniger gefährlich in Stettlen, Mitte und Nord haben beide den grossen Nachteil an der Ringstrasse, die viel zu eng ist (knapp 3m50), das Kreuzen zB zwischen Fussgänger und Auto ist ohne Anhalten oder Ausweichen auf Hauseinfahrten heute schon nicht möglich. Zudem wäre die Situation beim Garagenplatz Ringstrasse auch nach Anpassungen der Übersichtlichkeit (mittels Enteignung der Gemeinschaftparzelle) nach wie vor sehr gefährlich, die Unfälle sind vorprogrammiert. Von den zwei schlechten Varianten ist die Mitte leicht besser, weil sie etwas weniger Fruchtfolgefläche und Kulturland vergeudet.	x		A7, A6, A4
67	Privatperson 39			3		2		1			Da heutzutage fast nur noch Elektrovelos unterwegs sind, sind die Steigungen mühelos zu überwinden. Zudem bin ich der Meinung, dass kein wertvolles Kulturland verbaut und versiegelt werden soll, wenn schon eine tolle Veloroute Ostermundigen- Worb besteht. Selber befahre ich dir bestehende Route in der Woche mindestens 2mal hin und zurück ohne elektrische Verstärkung: geht prima, (ich bin 65 Jahre alt)	x		A7, A4
68	Privatperson 40													
69	Privatperson 41										Varianten "Nord" und "Mitte" für mich in Boll gleich zu setzen. Variante "Süd" macht hingegen keinen Sinn, weil diese Variante bereits besteht und für mich als Velopendler von Boll nach Bern ein Umweg darstellt.	x		A7
70	Privatperson 42			3		2		1			Süd: +grosser Teil bestehend Steigung kein Problem, da meiste Pendler mit eBike unterwegs Mitte/Nord: - Bodenversiegelung	x		A7
71	Privatperson 43			3		2		1			Bestehendes Wegnetz nutzen, geringer Landverbrauch	x		A7

Kanton Bern
Canton de Berne

72	Privatperson 44	1			2			3	Die Variante Nord und Mitte kommen den Zielen am Nächsten. Die Variante Süd ist betr. Schiessstand eingeschränkt und weist ein Auf und Ab auf.	x		A7
73	Privatperson 45	1			2			3	Damit die Veloroute auch mit Inlines und Kleinkinder genutzt werden kann sollte keine zu dolle Steigung vorhanden sein.	x		A7
74	Privatperson 46		3		2	1			Als Eigentümer der betroffenen Parzellen bieten wir Hand aber einzig für den Ausbau der Variante Süd. Variante Süd: Bereits bestehender Veloweg, welcher unser Erachtens zwingend verbreitert werden muss. Um zusätzlichen Verkehr fernzuhalten, muss der Weg mit einem Fahrverbot belegt werden (ausgenommen Velo / landw. Fahrzeuge und Anwohner). Geschwindigkeitsbegrenzung max. 30 km/h Variante Mitte: Moosweg grenzt an total 21 kleine Parzellen, bei welchen die Sicherheit bei der Bewirtschaftung nicht gewährleistet werden kann (Übersicht ist je nach Kultur infolge der Parzellenbreiten nicht gegeben). Zudem kann der Moosweg, welcher explizit von und für die Landwirtschaft erstellt wurde, nicht nach jeder Bewirtschaftung vom Dreck befreit werden. Die zusätzlichen Kosten für die Erstellung und die wiederkehrenden Ausgaben für den Winterdienst/Putzdienst/Unterhalt belastet den Steuerhaushalt doppelt, da der 'Schattseitenweg' ebenfalls unterhalten wird. Der Moosweg wird heute als beliebter Spazierweg benutzt. Bei dieser Variante werden wir Einspruch erheben und das Verfahren bis zur Enteignung weiterziehen. Variante Nord: LN-Verlust nicht akzeptierbar. Parzellen 778, 639, 653, welche FF-Flächen sind, würden zerschnitten und mit den Anpassungen für die Route (Niveauhöhe) würde die Bewirtschaftung der abgetrennten Flächen verunmöglicht. Aus ökologischer Sicht und punkto Klimaerwärmung ist ein zusätzlicher Strassenbau/Asphaltierung nicht vertretbar. S-Kurve im kältesten Abschnitt der ganzen Route (Glatteis). Zudem unübersichtliche Verkehrslage auf einer zu Stosszeiten hoch frequentierten Nebenstrasse mit Rechtsvortritten. Es entsteht ein unnatürlicher Damm, welcher quer zum Grundwasserverlauf im Tal liegt. ARA-Leitung, welche schon heute zu wenig Überdeckung aufweist. Zudem besteht im ganzen Projektperimeter ein tadellos funktionierendes, ausgeklügeltes Drainagesystem. Bei dieser Variante werden wir Einspruch erheben und das Verfahren bis zur Enteignung weiterziehen.	x		A7, A6, A11, A10
75	Privatperson 47								Nord ist direkt und somit gewinnbringend. Süd ist ja schon bestehend und somit keine neue Variante.	x		A7
76	Privatperson 48								Route sollte "so flach wie möglich" und "so direkt wie möglich" sein, sonst ist es keine Verbesserung zur heutigen Route und kein Vorteil gegenüber dem PW.	x		A7
77	Privatperson 49		3		2	1			Die Bestehende Veloroute führt der geplanten Route Süd entlang. Mit der Variante Süd würde die zusätzliche Bodenversiegelung auf ein Minimum reduziert werden, weil weite Teile der Route bereits heute asphaltiert sind. Bei den Varianten Mitte und Nord müssten zusätzlich weite Teile einer Landwirtschaftsstrasse geteert werden. Die Steigung nach dem Bahnhof Stettlen ist relativ einfach zu überwinden.	x		A7
78	Privatperson 50		3		2	1			Kulturland schonen, bestehende Infrastruktur nutzen	x		A7
79	Privatperson 51	1			2			3	Optimaler Einbezug der Nutzer aus der Gemeinde Vechigen. Ansonsten verbleibt der Fahrradfahrer auf der Hauptstrasse.	x		A7
80	Privatperson 52	1			2			3		x		
81	Privatperson 53		3		2	1			Süd und mitte nutzt bestehende Strukturen. Nord versiegelt zusätzlich Kulturland und sollte nur wegen der bequemeheit der Bevölkerung nicht ausgeführt werden.	x		A7
82	Privatperson 54	1			2			3	Flache Strecke; ist nicht von Schiessübungen betroffen	x		A7
83	Privatperson 55	1			2			3		x		
84	Privatperson 56		3		2	1			Variante Süd: es wird am wenigsten Kulturland betreffen und es besteht bereits einen Weg	x		A7, A4
85	Privatperson 57	1			2			3	1 ist die direkteste 2 fahre diese schon seit ein paar Jahren. bis jetzt aber nur rudimentär vorhanden, Holperpiste unangenehm. 3 grössere Steigung dann scharfe Kurve beim	x		A7, A4

Kanton Bern
Canton de Berne

										Bahnhof Stettlen, es muss stark abgebremst werden, Sicherheit. Dann wieder Holperpiste bis Bahnhof Deisswil				
86	Privatperson 58			3		2		1		Süd nutzt bestehende Infrastruktur am besten, Nord am meisten SINNLÖSER Kulturlandverlust	x			A7, A4
87	Privatperson 59			3		2		1		kein Kulturlandverschleiss	x			A7, A4
88	Privatperson 60	1				2			3		x			
89	Privatperson 61			3		2		1			x			
90	Privatperson 62									Nord: ist direkt, wenig Steigungen, weniger Behinderungen von Landwirtschaft und Autoverkehr Mitte: hat ungünstige Richtungswechsel, gefährliche Einfahrten bei Landwirtschaftsbetrieben und unübersichtlich einmündenden Dentenbergstrasse. Süd: grösste Steigungen, Route ist bereits stark beansprucht durch Privat und Landwirtschaftsverkehr, Sperrungen durch den Schiessbetrieb sind meiner Meinung nach inakzeptabel.	x			A7
91	Privatperson 63			3	1				2	Mitte: Der Veloweg wäre auch während des Schiessbetriebs in Stettlen durchgehend befahrbar Manche Velofahrer/innen die Worb kommen und sehen das der Aktuelle Veloweg wegen des Schiessbetriebs gesperrt ist, wissen keine Alternativroute (obwohl die Umgeklappte Velowegtafel diese Anzeigen würde), und nehmen die Abkürzung direkt über ein Feld.	x			A7
92	Privatperson 64													
93	Privatperson 65	1				2			3		x			
94	Privatperson 66			3	1				2	Nutzung bereits verfügbare Wege / weniger Grünfläche welche gebraucht wird, wenig Kreuzungen und anderer Verkehr. Nah an Boll	x			A7
95	Privatperson 67	1				2			3		x			
96	Privatperson 68									Effizienter Velo-Pendlerverkehr	x			A7
97	Privatperson 69			3		2		1			x			
98	Privatperson 70	1				2			3	Die Anfahrt zur Veloroute ist von Boll aus am nächsten bei der Variante Nord. Bei der Variante Süd muss ein deutlicher Umweg gefahren werden. Ausserdem liegt die Variante Süd sehr schattig wodurch die Gefahr für dauerhafte Vereisung im Winter gross ist.	x			A7
99	Privatperson 71			3		2		1		Süd: Besehendes nutzen und ausbauen. Nachhaltigkeit. Wir brauchen nicht zwei Routen (relativ nah d.h. 300m voneinander entfernt). Geringster Fruchtfolgeflächenverlust. Ist schon asphaltiert von Nesselbank bis Stettlen-Bahnhof. Mitte und Nord eigentlich für mich nicht wählbar. Mitte und Nord mit über 20 anstossenden Parzellen in Abschnitt von Robidog (nach Moosgasse, Boll) bis zu Parzelle 677 und vielen Grundeigentümmern. Sehr heikel (eng / unübersichtlich) und von der Sicherheit schlecht bei Ringstrasse (nicht nur Parzelle 677) und Bahnhof Stettlen. Restliche Konfliktpunkte wie im Erläuterungsbericht erwähnt. Nord zusätzlich: Grösste Neuversiegelung, grösster Kulturland- und Fruchtfolgeflächenverlust und neuer "Litteringbereich". Teuserste Variante mit möglichen weiteren Folgekosten. Konfliktpunkte im Erläuterungsbericht unvollständig (u.a. grosses Drainage-System und ARA-Hauptleitung mitbetroffen und Sicherheitsaspekte bei Kreuzung Mühlegässli/Nesselbank als nur leicht erschwert eingestuft) -> mehr dazu bei den Bemerkungen am Schluss.	x			A7, A6, A10
100	Privatperson 72			2		1			3	Ich fahre ein Velo ohne Elektromotor, eine Streckenführung ohne grosse Höhenunterschiede ist mir wichtig, die Variante Süd ist für mich deshalb die Schlechteste Die Variante Mitte ist zwar etwas länger als Nord, nutzt aber weitestgehend bereits bestehende Wege.	x			A7
101	Privatperson 73													
102	Privatperson 74	1				2			3		x			
103	Privatperson 75													
104	Privatperson 76													
105	Privatperson 77			3	1				2		x			

Kanton Bern
Canton de Berne

106	Privatperson 78									Variante Süd ist der bestehende Weg. Es hat einen Kugelfang, und so kann bei Schiessbetreib die Variante Süd nicht immer genutzt werden. Eine Alternative wird keine geboten. Daher kommt für mich Variante Nord am ehesten in Frage.	x			A7
107	Privatperson 79			3		2		1		Möglichst wenig Neuversiegelung	x			A7, A5
108	Privatperson 80	1				2			3	Bestehend, weniger kulturland das kaputt gemacht wird	x			A7, A4
109	Privatperson 81			3		2		1		Variante Süd, bestehende Infrastruktur	x			A7
110	Privatperson 82													
111	Privatperson 83									Die Veloroute muss möglichst flach, direkt und geteert sein, sonst wird sie nicht benutzt	x			A7, A5
112	Privatperson 84		2					3	1	Bedarf keinen zusätzlichen Landbedarf	x			A7
113	Privatperson 85	1				2			3	Fahre den Abschnitt häufig und diese Strecke macht für Velofahrer am meisten Sinn!	x			A7
114	Privatperson 86									Alle sind schlecht. Bitte baut die Strassen so, dass auch Velofahrer sicher fahren können... Soll denn noch mehr asphaltiert werden? Schauen Sie sich Boll mal an! Alles ist verbaut, wirklich schlimm sieht es aus! Bin in Boll aufgewachsen, also ich kenne es noch gut.	x			A1, A2
115	Privatperson 87	1						3	2	Keine Variante ist die beste!	x			A7
116	Privatperson 88	1				2			3	Direkter Weg	x			A7
117	Privatperson 89	1				2			3	Im Erläuterungsbericht ist die nachfolgende Anforderung aufgeführt: „Alltagsvelorouten erlauben eine direkte, flüssig befahrbare Linienführung mit möglichst geringen Höhendifferenzen“. Somit ist die Variante „Süd“ aufgrund des Höhenprofils ungeeignet und die Variante „Mitte“ landet wegen der indirekten Streckenführung nur auf dem 2. Platz. Die Variante „Nord“ ist zu bevorzugen.	x			A7
118	Privatperson 90	1				2			3	Variante Nord ist die kürzer als Mitte und mit weniger 90° Kurven. Variante Süd hat einen nicht unerheblichen Anstieg zur Rütli. Ich bevorzuge die flache und direkte Route 'Nord'	x			A7
119	Privatperson 91			3		2		1		Keine Variante ist wirklich gut, da keine einen guten Anschluss bietet von Seiten Boll Richtung Bern (wird wohl kaum intensiv genutzt sondern weiterhin die Bernstrasse: Zitat mehrerer Velofahrer Boll). Wenn Rangierung hat Süd 2 Vorteile: viel bestehend daher wenig Fruchtfolgeland betroffen, weniger gefährlich in Stettlen, Mitte und Nord haben beide den grossen Nachteil an der Ringstrasse, die viel zu eng ist (knapp 3m50), das Kreuzen zB zwischen Fussgänger und Auto ist ohne Anhalten oder Ausweichen auf Hauseinfahrten heute schon nicht möglich. Zudem wäre die Situation beim Garagenplatz Ringstrasse auch nach Anpassungen der Übersichtlichkeit (mittels Enteignung der Gemeinschaftparzelle) nach wie vor sehr gefährlich, die Unfälle sind vorprogrammiert. Von den zwei schlechten Varianten ist die Mitte leicht besser, weil sie etwas weniger Fruchtfolgefläche und Kulturland vergeudet.	x			A7, A6, A4
120	Privatperson 92	1				2			3	Auf diesem Streckenverlauf würden die meisten Fahrradfahrer von der Bernstrasse zur Velroute wechseln. Damit würde auch auf der Bernstrasse der Verkehr sicher und verflüssigt, da mehr Velofahrer die neue attraktive Veloroute benützen.	x			A7
121	Privatperson 93									Nord: kaum Höhenmeter, Ideallinie; Mitte: unnötiger Umweg; Süd: sinnlose Höhenmeter und beeinträchtigt durch Schiessbetrieb Moos	x			A7
122	Privatperson 94			3	1				2	Egal welche Variante, oberstes Ziel muss ein absolutes Sperren des Fussgängerwegs vom Bahnhof Stettlen zum Flurweg für ALLE Velofahrer sein!	x			A6
123	Privatperson 95	1				2			3	die wenigsten höhenunterschied. die wenigsten kurven	x			A7
124	Privatperson 96		2			1			3	Süd ist aufgrund der Steigung und des Schiessstandes aus meiner Sicht keine Option. Mitte oder Nord ist der Unterschied von der Routenführung eher klein und akzeptabel für den Veloverkehr. Mitte ist für den Bau deutlich einfacher und günstiger als Nord. Nord wäre aber für die Durchfahrt die Beste. Für mich als Einwohner von Boll ist diese Teilstück nicht relevant, daher bin ich emotionslos.	x			A7
125	Privatperson 97	1				2			3		x			
126	Privatperson 98	1						3	2	Nord: direkterer Anschluss Boll, Schiessstand Stettlen keine Sperrung Süd: zu viele Umwege	x			A7
127	Privatperson 99	1				2			3	Bei zuviel Steigung sind Velorouten abseits der Hauptverkehrsachsen unattraktiv	x			A7

Kanton Bern
Canton de Berne

128	Privatperson 100								die Variante Süd ist nicht besonders alltagstauglich wegen der starken Steigung zum Weiler Rüti. Die Variante Mitte ist in dieser Hinsicht akzeptabel, aber macht einen Umweg	x		A7
129	Privatperson 101		3	2	1				So wenig Kulturland wie möglich verbauen!	x		A7, A4
130	Privatperson 102								Je besser die Direktheit / Attraktivität der Route umso eher wird sie auch effektiv genutzt und die Verlagerung der Velofahrenden von der Kantonsstrasse auf die Veloroute erfolgt auch wirklich. Das ist bei Variante Süd nicht und bei Variante Mitte nur teilweise gegeben.	x		A7
131	Privatperson 103											
132	Privatperson 104								Streckenführung; Variante Süd schwierig, wenn Schiessbetrieb ist,; von Deisswil kommend Steigung nach Boll zur Nesselbank	x		A7
133	Privatperson 105											
134	Privatperson 106											
135	Privatperson 107								die Route unten in der Talsohle wäre mir sehr wichtig	x		A7
136	Privatperson 108								Die Variante Nord bringt gegenüber heute eine echte Verbesserung!	x		A7
137	Privatperson 109								Die Variante Süd ist aufgrund der zu bewältigenden Höhenmeter keine valable Lösung. Die Variante Mitte ist etwas besser als heute/Süd aber auch nicht gut. Einzig die Variante Nord kann die für das Projekt formulierten Ziele erreichen.	x		A7
138	Privatperson 110	1		2				3	Keine neue Teerstrasse nötig...	x		A7
139	Privatperson 111		2	1				3	Ein etwas längerer Weg ist in Kauf zu nehmen, wenn dafür bestehende Wege genutzt werden können.	x		A7
140	Privatperson 112		2	1				3	ich pendelte ca 15 Jahre lang täglich von Worb nach Bern. Dabei musste ich die Variante Süd benutzen (bei Schnee und Glätte die Strasse via Gümligen, da auf dem Veloweg kein Winterdienst war). Die Variante Süd hat zwei gewichtige Nachteile: erstens die anstrengende Steigung gegen Rüti und zweitens die Schiessanlage, welche lebensgefährlich ist. Ich habemehr als einmal erlebt, dass die Strasse bei Schiessbetrieb nicht gesperrt war. Die Variante Nord ist zweite Wahl, weil dafür im Bereich Nesselbank wieder Kulturland geopfert werden müsste.	x		A7, A4
141	Privatperson 113		2	1				3	geringerer Landverbrauch	x		A7, A4
142	Privatperson 114								Nord ist am flachsten und kreuzt weniger Bauernhöfe (weniger Gefahr von Katzen...)	x		A7, A6
143	Privatperson 115								Es ist keine weitere ausbau Massnahmen notwendig.	x		A7, A2
144	Privatperson 116	1		2				3	Selbsterklärend aufgrund der Ausführungen im Bericht und ganz klar die optimalste Lösung aus Sicht der PendlerInnen. In der Variante Mitte sehe ich einen gut akzeptablen Kompromiss. Die betroffenen Landwirte müssen unbedingt ins Boot geholt werden. Variante Süd ist meiner Meinung nach keine Option, sie bringt zur jetzigen Situation unverhältnismäßig wenig Vorteile für die PendlerInnen.	x		A7
145	Privatperson 117		3	2	1				Für mich ist unverständlich wie man die Variante Nord überhaupt als Variante vorschlagen kann. Einen Weg mitten durch Felder zu machen wo es parallel führend schon zwei asphaltierte Wege gibt ist für mich zu hoch. Einfach nur unverständlich! Unbedingt Variante Süd die schon bestehend ist und kein Kulturland in anspruch nimmt!	x		A7, A4
146	Privatperson 118	1		2				3	Ich fahre mit dem Velo oft auf der Hauptstrasse, weil die aktuelle Veloroute ein Umweg ist. Das würde sich mit Variante Süd nicht verbessern.	x		A7
147	Privatperson 119	1		2				3	Direktheit, Anbindung an Zwischenorte Boll und Vechigen	x		A7
148	Privatperson 120		2			3	1		Die Route Süd existiert bereits und wird auch rege benutzt. Ausser der zeitweisen Sperrung wegen der Schiessanlage ist diese Route die einfachste (und wahrscheinlich günstigste) Lösung. Da ich diese Route regelmässig benutze habe ich auch für die Vorbehalte wegen der Steigung kaum Verständnis da ich grossteils sowieso nur Elektro Fahrrädern begegne.	x		A7
149	Privatperson 121		3	2	1					x		
150	Privatperson 122		3	2	1					x		
151	Privatperson 123		2	1				3		x		
152	Privatperson 124								Wenig Höhenunterschied, kürzeste Strecke, eindeutig	x		A7

**Kanton Bern
Canton de Berne**

153	Privatperson 125									Die beste Variante m.E. ist "Nord", da sie am nächsten zur normalen Strasse liegt. Nur so werden Pendlerinnen und Pendler, die mit dem Fahrrad unterwegs sind, von der Strasse auf die Veloroute wechseln.	x			A7
154	Privatperson 126	1			2				3	Die Variante «Nord» ist die beste Variante. Sie entspricht als einzige den Planungsgrundsätzen des Veloweggesetzes. Sie liegt möglichst nahe zwischen den Siedlungsgebieten, ist sicher und weist eine direkte Streckenführung auf. Die Variante «Mitte» würde zwar etwas weniger Landwirtschaftsland beanspruchen, ist aber nicht direkt und hat den Nachteil eines grösseren Umweges. Sie erfüllt den Planungsgrundsatz «direkt» nach Veloweggesetz nicht und kommt für uns daher nicht in Frage. Auch die Variante «Süd» kommt aus den folgenden Gründen nicht in Frage: - Die Siedlungsgebiete Stettlen und Boll werden schlecht erschlossen und die angestrebte Verlagerung des Verkehrs würde kaum erreicht. - Die Strecke müsste zeitweise wegen des Schiessbetriebs gesperrt werden und der Veloverkehr müsste auf die stark befahrene Kantonsstrasse ausweichen. Dies scheint uns nicht zielführend. - Es ist davon auszugehen, dass nach wie vor auch nicht motorisierte Velofahrende die Alltagsroute benutzen wollen. Die starke Steigung Bahnhof Stettlen-Rüti ist für diese nicht attraktiv und wird bei der Route «Nord» vermieden. - Die Route «Süd» macht von der Utzlenbergstrasse zum Bahnhof Stettlen nach Deisswil einen unnötigen Umweg. Für eine direkte Streckenführung müsste diese von der Utzlenbergstrasse über den Schattseitweg zu den Tennisplätzen geführt werden (siehe Abbildung). Damit würde aber der einzige Vorteil des geringeren Bodenverbrauchs dieser Variante hinfällig.	x			A7
155	Privatperson 127	1			2				3		x			
156	Privatperson 128													
157	Privatperson 129			3	2		1			Variante Süd braucht am wenigsten Land und zerschneidet v.a. keine Parzellen.	x			A7, A4
158	Privatperson 130			3	2		1				x			
159	Privatperson 131	1				3		2		"Nord" Kleinste Steigungen "Süd" nur wenn sie ausgebaut und verflacht wird "Mitte" Ecken, auf-und-ab zw Nesselbank und Wyler bliebe, Alibiübung zu "Nord"	x			A7
160	Privatperson 132			3	2		1			Nordvariante: Es braucht am wenigsten Kulturland und ist am wenigsten gefährlich. Die Öffnung des Garageplatzes Ringstrasse 3-9 gegen Osten ist von Überschwemmungssituationen her undenkbar. Solange man nicht weiss, wann die RBS auch noch mehr Land will von uns ist ein Veloweg über unseren Gargeplatz undenkbar. Es bleibt schlicht zu wenig Platz! Gefährlich bleibt dieser Teil auf jeden Fall, auch wenn man unsere Büsche abholzt. Ein Veloweg mit Hindernissen oder Bremsobjekten ist kein Veloweg!	x			A7, A6, A10
161	Privatperson 133			3	2		1			Eigentlich ist für uns nur Variante Süd wählbar... Süd: Nachhaltigkeit. Bestehendes nutzen und ausbauen. Geringster Kulturland- und Fruchtfolgefächerverlust. Geringste Neuversiegelung. Verkehrssicherheit kann und muss optimiert werden. Kostengünstigste Variante. Nord und Mitte: Konflikte mit Landwirtschaft vorprogrammiert. Allgemein mühsamere, erschwerte Bewirtschaftung (viele Parzellen, Querbewirtschaftung usw.). Sehr heikel und von Sicherheit schlecht bei Parzelle 677, Ringstrasse und Bahnhof Stettlen. Beliebter, nicht asphaltierter Spazierweg im Moos (von Moosgasse her nach Stettlen) geht verloren. Variante Nord zusätzlich: Grösste Neuversiegelung, grösster Kulturland- und Fruchtfolgefächerverlust, neuer "Litteringbereich". Teuerste Variante mit möglichen weiteren Folgekosten (u.a. grosses Drainage-System und oberflächlich liegende ARA-Hauptleitung mitbetroffen) und nicht abschätzbaren Auswirkungen für die Grundeigentümer:innen und Bewirtschafter:innen. Zudem stufen wir die Sicherheitsaspekte bei der Kreuzung Mühlegässli / Nesselbank als direkt betroffene Anwohner als heikel bis sehr heikel ein (nicht nur wie im Bericht beschrieben als "leicht erschwert").	x			A7, A4, A6, A10

Kanton Bern
Canton de Berne

162	Privatperson 134		2		1				3	Die Variante Mitte ist in meinen Augen die beste, da für sie weniger Kulturland "geopfert" werden muss als für die Variante Nord. Zudem ist es schlecht nachvollziehbar, Kulturland zu zerschneiden, wenn eine mögliche Variante bereits besteht und mit weniger Aufwand und Kulturlandverlust realisiert werden kann. Dass die Variante Mitte streckenmässig etwas länger ist als die Variante Nord und etwas mehr Steigung hat, ist im Zeitalter der e-Bikes vernachlässigbar.	x			A7, A4
163	Privatperson 135		2				3	1			x			
164	Privatperson 136	1				2			3		x			
165	Privatperson 137									Süd ist unattraktiv wegen der Steigung. Mitte ist ein Zick-Zack-Kurs. Nord ist am harmonischsten.	x			A7
166	Privatperson 138									MÖGLICHST KEINE STEIGUNGEN UND KEINE SCHARFEN ABZWEIGUNGEN	x			A7
167	Privatperson 139			3		2		1			x			
168	Privatperson 140									Die Variante Süd ist wegen ihrer Steigung bei Alltagsvelofahrern (zumindest für solche wie mich, ohne Elektrounterstützung) sehr unbeliebt. Deshalb benutze ich häufig die Kantonsstrasse. Das würde für mich und andere bei der V-Süd so bleiben. Als Velopendler in Richtung Bern sind für mich (d.h. von Boll aus) die Varianten Nord und Mitte gleichwertig. Für mich wenn ich Richtung Worb fahre, sowie für die Pendler von Worb ist aber die Variante Nord ein klarer Vorteil, da sie direkter ist.	x			A7
169	Privatperson 141	1				2			3	Direkt, weniger Steigung resp. Gefälle	x			A7
170	Privatperson 142		2		1				3	Die Variante Nord ist die direkteste Route und hat auch die geringste Steigung, braucht aber eine neue Strasse zwischen dem Moosweg und Nesselbank. Der Umweg über den Moosweg nach Wyler ist meines Erachtens durchaus zumutbar und dafür kann der bestehende Strassenraum genutzt werden.	x			A7
171	Privatperson 143		2		1				3	Die Mitte Variante benötigt weniger Kulturland als Variante Nord. Sie ist von Boll aus sehr gut erreichbar. Für Fahrer zwischen Worb und Stettlen ist der leicht längere Strecke als bisher ohne weiteres zu verkraften. Sowohl Variante Mitte und Variante Nord können ganzjährig, ohne Unterbruch genutzt werden. Kostenunterschiede sind vernachlässigbar. Variante Süd kommt nicht in Frage, da diese Nachteile hat (Schiessstand, Höhenprofil, schlecht von Boll aus erreichbar, stellenweise unübersichtlich und aufgrund des Höhenprofils für Normalvelofahrer wenig attraktiv ist.	x			A7
172	Privatperson 144		2		1				3	Weniger Landverbrauch Variante Mitte	x			A7
173	Privatperson 145			3		2		1			x			
174	Privatperson 146			3		2		1		Für die Variante süd muss am wenigsten Feldweg mit Belag ausgeführt werden.	x			A7
175	Privatperson 147			3	1				2	Landbedarf reduziert.	x			A7
176	Privatperson 148													
177	Privatperson 149													
178	Privatperson 150			3		2		1		Variante Süd verläuft auf bestehenden Strassen und Wegen. Zudem ist bereits eine grosse Strecke asphaltiert. Variante Mitte: Die kleinstrukturierten Parzellen im Moos bringen eine grosse Gefahr im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung der Felder mit sich. Zudem wird ein von Spaziergängern sehr geschätzter explizit nicht asphaltierter Weg zugepflastert. Variante Süd: Kommt keinesfalls infrage frisst Kulturland und kreuzt Kulturland in einem Winkel, welcher eine Bewirtschaftung wie bis anhin nicht mehr zulässt. Wiedeland wird von Landwirtschaftsbetrieben abgeschnitten. Punkte der mittleren Variante sind auch bei dieser Variante zu beachten.	x			A7, A4
179	Privatperson 151	1				2			3	Der kürzeste Veloweg von A nach B.	x			A7
180	Privatperson 152			3		2		1		Variante Süd besteht schon, soll diese genutzt werden. Heute kann man ja bei Training des Schiessvereins auch ausgewichen werden, also geht das sicher auch in Zukunft. Variante Mitte- den Flurweg zu betonieren? Für uns Fussgänger ists schön wenn es mal noch einen Weg gibt, der nicht zu sehr von Fahrradfahrern benutzt wird. Variante Nord Durch das	x			A7, A4, A5

Kanton Bern
Canton de Berne

										schöne Feld betonieren, den Vögeln auch bald noch die letzten Meter Ruhiges Gebiet nehmen, Nein, dies darf nicht passieren!				
181	Privatperson 153			3		2		1						
182	Privatperson 154													
183	Privatperson 155	1						3		2	Variante Nord ist für Bewohner im Worblental am einfachsten zugänglich und wird dadurch aus meiner Sicht eher genutzt als "Mitte" und "Süd". "Mitte" ist für mich die schlechteste Variante, weil es zusätzliche Biegungen hat, die den Fluss beim Fahren stören.	x		A7
184	Privatperson 156	1						3		2		x		
185	Privatperson 157										finde die Nordvariante die Angenehmste.	x		A7
186	Privatperson 158	1				2				3	Variante Süd ist wegen dem Schiessplatz ungeeignet.	x		A7
187	Privatperson 159	1				2				3	V. Nord: vorteil= keine grossen Steigungen + ideallinie. nachteil= den Bauern im weg. V.Mitte: gleich wie bei route Nord. V.Süd: vorteil: Baulich am wenigsten aufwand+ den Bauern weniger im weg. Nachteil: die Steigung bei Stettlen	x		A7
188	Privatperson 160	1				2				3	Minimaler Höhenunterschied, Nähe am Siedlungsgebiet, weniger scharfe Kurven	x		A7
189	Privatperson 161		2					3	1			x		A7
190	Privatperson 162										Variante "Nord" ist für den Alltagsverkehr sicher die direkteste und flächenste.	x		A7
191	Privatperson 163			3	1					2	Sonniger, Verkehr, im Preis	x		A7
192	Privatperson 164			3		2		1			Nur mit Variante Süd einverstanden, andere Varianten keine Wahloption. Infrastruktur bestehend nutzen. Nachhaltigkeit! Kostengünstigsten. Variante Mitte/Nord gegen dreissig Parzellen Anstösse, Neuversiegelung grosser Kulturlandverlust,Fruchtfolgeflächen. Ringstrasse Stettlen / Bahnhof RBS und der Velofahrer selbst grosse verkehrstechnische Konfliktpunkte. Variante Nord grosses Drainagesystem vorhanden, Hauptleitung ARA, wird im Erläuterungsbericht nicht erwähnt! Also entstehen weitere Kosten wie auch ein neuer Litteringbereich. Konfliktpotential der Varianten Mitte/Nord sehr gross, Bewirtschaftung für die Landwirtschaft somit erschwert!	x		A7, A6, A4, A10
193	Privatperson 165	1				2				3		x		
194	Privatperson 166		2					3	1			x		
195	Privatperson 167	1				2				3		x		
196	Privatperson 168													
197	Privatperson 169	1						3		2		x		
198	Privatperson 170													
199	Privatperson 171			3		2		1			Kosten; und der Veloweg besteht!!	x		A7
200	Privatperson 172			3		2		1			Kulturlandverschandelung Teer und best Strasse wäre vorhanden	x		A7, A4
201	Privatperson 173		2					3	1		Es muss nicht noch teure Wege gebaut werden. Dazu ist aktuell die Varianten Mitte und Nord für die Fussgänger ideal.	x		A7, A10
202	Privatperson 174			3		2		1						
203	Privatperson 175		2					3	1		Variante Süd wird bevorzugt. Bei den Varianten Nord und Mitte wird einer der letzten Feldwege zu einer Velo-Rennstrecke ausgebaut und das ganze Stettler Moos verliert seinen Naherholungscharakter für Familien, Kinder, Fussgänger und Hundehalter.	x		A7, A5, A9, A10
204	Privatperson 176			3		2		1			Variante Süd über bestehende Wege. Nur Ausbau ist nötig. Keine Fruchtfolgeflächen werden neu versiegelt. Die Veloroute ist Südlich. Die Fussgänger vor allem mit Hunden können die Wege in der Mitte weiter getrennt vom Fahrradverkehr nutzen was zu weniger Konflikten führt. Der Wanderweg kann beim überfälligen Wasser Verbau der Worble entlang vom Gewässer neu geplant werden. In Stettlen muss nicht die Ringstrasse durchquert werden.	x		A7, A4, A6
205	Privatperson 177	1				2				3	Variante "Nord" entspricht als einzige den Planungsgrundsätzen des Veloweggesetzes. Direkte Streckenführung zwischen den Siedlungsgebieten.	x		A7
206	Privatperson 178			3		2		1						
207	Privatperson 179													

Kanton Bern
Canton de Berne

208	Privatperson 180	1			2			3	Aus Sicht Velo ist die Variante Nord die einzige, die auf Akzeptanz stossen wird. Der Umweg bei Variante Mitte im Bereich Moosgasse ist unattraktiv, ebenso die steile Rampe auf der Variante Süd - für nichtmotorisierte Velos nicht nachvollziehbar, wieso keine Route in der Ebene möglich sein soll.	x			A7
209	Privatperson 181	1			2			3		x			
210	Privatperson 182		3		2		1			x			
211	Privatperson 183								Alle Varianten sind gut aber: Süd wird am Wochenende teilweise gesperrt sein wegen der Schiessanlage. Und genau am Wochenende sind auch viele Velofahrer unterwegs.	x			A7
212	Privatperson 184												
213	Privatperson 185	1			2			3	Keine ist Nötig, es hat bereits ein ausreichender Weg.	x			A2, A7
214	Privatperson 186		3	1				2	Mitte: Bester Kompromiss zwischen Landbedarf und geeigneter Linienführung. Süd: Bestmögliche Nutzung bereits bestehender und asphaltierter Wege. Die Sperrung betrifft nur einzelne wenige Tage im Jahr, die meisten davon fallen auf Samstage, was PendlerInnen nur bedingt betrifft. Nord: Grösstes Konfliktpotenzial mit Landbesitzern.	x			A7
215	Privatperson 187	1			2			3	Nord ist die Familienfreundlichste Route. Sie würde sich auch besser eignen für Spaziergänge mit dem Kinderwagen.	x			A7
216	Privatperson 188		2		1			3		x			
217	Privatperson 189			3	2		1		Kulturlandverschleiss am geringsten	x			A7
218	Privatperson 190		2		1			3		x			
219	Privatperson 191		2			3	1		Variante Süd benötigt am wenigsten unverbauten Land. Variante Nord führt zu der kürzesten Verbindung.	x			A7
220	Privatperson 192			3	2		1			x			
221	Privatperson 193	1			2			3	Nur mit der Variante Nord und weitgehend auch mit der Variante Mitte kann eine spürbare Verbesserung gegenüber heute erreicht werden.	x			A7
222	Privatperson 194								Damit ein Fahrradweg benutzt wird muss er nahe an den bewohnten Gebieten vorbeiführen, sonst ist er Wertlos.	x			A7
223	Privatperson 195	1			2			3		x			
224	Privatperson 196								Als Velofahrer in Richtung Utzigen begrüsse ich entspricht mir natürlich die Variante Nord am besten.	x			A7
225	Privatperson 197			3	2		1		Ihr wollt ein Feld überbauen, in einer Zeit, wo Platznot für Nahrungsanbau in der Schweiz herrscht, für einen Veloweg, der bereits vorhanden ist? Nur, weil die Leute mit elektrobetriebenen Fahrrad keinen Hügel hinauf fahren wollen. Echt jetzt? Ich meine echt jetzt?	x			A7, A4
226	Privatperson 198			3	1			2	Variante Mitte = keine Tangierung mit Schiessstand. Variante Süd = baut auf bestehender Veloroute auf Variante Nord = Braucht eine neue, nicht nötige Strasse	x			A7
227	Privatperson 199								Nord: Aus Boll kommend die attraktivste Anbindung zum Veloweg. Direkt und schnell. Mitte: Kompromiss Süd: In meinen Augen keiner Alternative, da werde ich persönlich weiterhin die Kantonsstrasse verwenden.	x			A7
228	Privatperson 200	1			2			3		x			
229	Privatperson 201	1			2			3	Variante Nord bringt die direkteste und ebenste Verbindung zwischen den Bahnhöfen, Arbeitsplätzen und Wohngebieten des Worblentals. Sie ist jedoch Worblen-nah weiterzuführen in Richtung Bolligen/Ittigen zwecks maximaler Verlagerung des PendlerInnenverkehrs sowie der Förderung des Freizeitverkehrs. Die Planung Areal Wegmühle der EG Bolligen ist dabei einzubeziehen (siehe Botschaft an die Gemeindeversammlung vom 21. November 2023, Traktandum 2. Die aktuelle Veloverbindung zwischen Bahnhof Stettlen-Bahnhof Deisswil-Bahnhof Bolligen ist umständlich, enthält unnötige Umwege und Gefällsunterschieden. Entlang der Worble bestehen weitgehend bereits Unterhaltswegen, die zu einfachen Velorouten mit Minimalbreite ausgebaut werden können. Art. 3 und 6 des Veloweggesetzes schreiben mit ihren Kriterien	x		x	A3, A1, A7

										dringend eine Verbesserung der direkten, durchgehenden Veloverbindung vor: Gemäss Art. 3 des Veloweggesetzes sollen Velowegnetze für den Alltag in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten liegen und sollen unter anderem Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verbinden. Velowege sollen zudem zusammenhängend, durchgehend und sicher sein und eine direkte Streckenführung aufweisen (Art. 6). Das gilt erst recht im Hinblick auf die Planung des YB-Stadions und Fussballplätze im Gebiet Rörswil. Diese müssen entlang der Worble von West und Ost her mit kombinierten Velo-/Fussweg Worble-nah erschlossen werden, um ein Übermass an motorisiertem Verkehr bahnhofern zu vermeiden. Der YB-Planungsstandort liegt zwischen den Bahnhöfen Deisswil - wo ihr Mitwirkungsperimeter zur Zeit aufhört - und dem Bahnhof Bolligen.			
230	Privatperson 202									die Nordroute verkürzt meinen Weg Richtung Bern.	x		A7
231	Privatperson 203	1					3		2	Es ist höchste Zeit, dass gute und sichere Strassenverbindungen für Velofahrende erstellt werden. Dann werden immer mehr Menschen ihren Weg zu Arbeit, Studium oder Schule mit dem Fahrrad zurücklegen. Nur mit der Variante Nord ist dieses Ziel erreichbar. Die Strasse, die als Variante Süd bezeichnet ist, bietet nicht die Kapazität die dem -zum Glück- stetig wachsenden Bedürfnis nach sicheren Verbindungen auch für schnelle Velos gerecht wird. Eine stark frequentierte Strasse für (schnelle) Velos ist nicht geeignet, mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen, PKWs (Freizeitverkehr) und Fussgängern geteilt zu werden. Die Variante Mitte ist ein untauglicher Kompromiss.	x		A7
232	Privatperson 204	1					3		2	Einziges Problem bei Süd: es hat mehr Höhenmeter, was für einige Menschen die Benutzung der Veloroute schwieriger machen könnte. Ich würde es begrüssen, wenn dank der Variante Nord das Fahrverbot beim Bahnhof Stettlen aufgehoben wird.	x		A7
233	Privatperson 205												
234	Privatperson 206		2		1				3	Variante Süd finde ich die Schlechteste wegen den Steigungen. Variante Nord fände ich daher gut, weil die direkteste, aber leider ist sie da ein Abschnitt, wo jetzt noch keine Strasse durchführt, also Landwirtschaftsland dran glauben muss. Daher Mitte als erste Wahl	x		A7
235	Privatperson 207	1				2			3	Meine Meinung: Variante Nord ist am nächsten zu den Siedlungsgebieten, und daher am attraktivsten. Variante Süd ist zu weit weg, Leute von Stettlen und Boll würden wohl weiterhin die Hauptstrasse nutzen -> Teilziel verfehlt.	x		A7
236	Privatperson 208	1				2			3	Südvariante zu viel Autoverkehr, der Schiessbetrieb wie Heute betrieben ist nicht zumutbar und gefährlich.	x		A7
237	Privatperson 209									Die Variante Süd bringt keinen Mehrwert gegenüber der heutigen Freizeit-Veloroute, generiert aber dennoch Kosten in Höhe von 80% der besten Variante, die einen viel höheren Gebrauchsnutzen für die Velofahrenden bringt. Die Variante Mitte kommt allenfalls als Kompromiss in Frage, stellt aber aus Sicht der Velofahrenden eine unvorteilhafte Verlängerung der Route dar. Insbesondere beinhaltet diese Variante eine zusätzliche unübersichtliche Verzweigung im Bereich der Liegenschaft Nesselbank 66 (Wylterweg-Dentenbergrasse).	x		A7, A6
238	Privatperson 210	1				2			3	Variante Süd bringt für Leute aus Boll wenig	x		A7
239	Privatperson 211			3		2		1		Mit der Variante Süd wird am wenigsten Boden neu verdichtet	x		A7, A5
240	Privatperson 212			3	1				2	Variante Nord verschlingt zuviel Kulturland	x		A7, A4
241	Privatperson 213		2		1				3	Bestvariante	x		A7
242	Privatperson 214									Nord: Radfahrerfreundliche Variante (Distanz / Steigungen); die Mehrkosten zu den andern Varianten sind im Vergleich zu Strassenprojekten, welche mehrheitlich für Autos realisiert werden, marginal.	x		A7
243	Privatperson 215			3		2		1					
244	Privatperson 216	1				2			3		x		
245	Privatperson 217												

Kanton Bern
Canton de Berne

[illegible]

Kanton Bern
Canton de Berne

										Variante Mitte benutzen würde. Die Variante Süd hat für mich keinen Mehrwert. Wenn die Variante Süd kommt, werde ich sicher weiterhin über die Kantonsstrasse von Boll (Vechiger Höfe) nach Deisswil fahren.				
273	Privatperson 245	1			2				3		x			
274	Privatperson 246													
275	Privatperson 247			3	2		1			Bei Variante Süd geschehen die kleinsten Eingriffe in der Landschaft. Die Naturbelagstrassen, die Bestehen zwischen Boll und Stettlen können so belassen werden - Gut für SpaziergängerInnen etc. Würden diese Wege geteert, würde der die bestehende Strasse (variante Süd) wohl kaum renaturiert. Es würde also viel mehr Versiegelung geben! Die Steigung nach Stettlen (von Bern her kommend) ist für normale Velos anstrengend. Allerdings fahren die meisten Alltagspendler sowieso E-Velo. Da kommt es auf diese Steigung nicht an.	x			A7
276	Privatperson 248			3	2		1				x			
277	Privatperson 249		2				3	1		Möglichst bestehendes ausbauen.	x			A7
278	Privatperson 250	1			2				3		x			
279	Privatperson 251			3	2		1			Süd: Es betrifft dir Ringstrasse nicht. Und es wird keine neue Strasse bei der Nesselbank gebaut.	x			A6
280	Privatperson 252	1			2				3	Die Nord-Variante bietet den angenehmsten weg. Ich würde auch die Alternativroute an der Worble der Nord-Variante präferieren.	x			A7
281	Privatperson 253		2		1				3	Mitte: Umfahrung des Schützenhauses. Am wenigsten Bauaufwand Neubau.	x			A7
282	Privatperson 254									Gerade, weniger Steigung, Hinter Schiessstand	x			A7
283	Privatperson 255		2				3	1		Wir haben einen Velo (Süd) der kann ausgebaut werden ohne Landwirtschaftliche Nutzfläche zu tangieren	x			A7, A4
284	Privatperson 256	1			2				3		x			
285	Privatperson 257	1			2				3		x			
286	Privatperson 258									Variante Nord ist die direkteste Route mit dem geringsten Niveauunterschied. Von Boll aus kommend sind die beiden anderen Varianten wenig sinnvoll und zu lang. Als täglicher Velopendler würde ich bei den Varianten Mitte und Süde weiterhin die Strasse bevorzugen, da wesentlich schneller.	x			A7
287	Privatperson 259		2		1				3	Variante Mitte besteht schon zu grossen Teilen	x			A7
288	Privatperson 260			3	2		1				x			
289	Privatperson 261			3	1				2	Mitte ist der beste Kompromiss ohne unnötigen Kulturlandverlust	x			A7, A4
290	Privatperson 262		2				3	1		Keine neue Linienführung nötig.	x			A7
291	Privatperson 263									Ich bedaure es sehr, dass Kulturland verbaut wird. Aus diesem Grund versuche ich die bestehenden Wege so gut wie möglich im Projekt einzubeziehen. Entsprechend fällt meine Bewertung aus. Variante Nord mit dem Nesslerenstutz muss nicht zwingend auf 3.5Meter ausgebaut werden. Ein kreuzen ist problemlos möglich.	x			A7, A4, A5
292	Privatperson 264	1					3		2		x			
293	Privatperson 265	1			2				3		x			
294	Privatperson 266													
295	Privatperson 267		2				3	1		Bisherige Strasse brauchen Kein unnötiger Verschleiss von Kulturland	x			A7, A4
296	Privatperson 268									Bei Nord und Mitten werden Strassenstücke benutzt, die heute mit einem Fahrverbot "Motorwagen, Motorräder und Mofa" belegt sind und die, auch wenn das laufend übertreten wird, auch für schnelle E-Bikes gesperrt sind (wären)	x			A7
297	Privatperson 269									B. Varianten der Velorouten 1. Variante Mitte und Nord: - Das Queren der Bahnhofstrasse auf der Höhe der Ringstrasse ist extrem gefährlich. Die Sicht auf die Strasse ist von der Seite Boll nicht vorhanden - Entlang der Ringstrasse ist sehr wenig Platz und die privaten Garagen sind schlecht bis gar	x			A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A11

									den Autos und Velofahrern falsche Sicherheit vor. Die Geschwindigkeit wird gegenseitig nicht reduziert und das Unfallrisiko steigt. Es muss mit grossem Aufwand Verbote ausgesprochen und durchgesetzt werden. Fazit - Die Variante Süd ist definitiv die Kostengünstigste Variante. Es sind keine Verbreiterungen und keine so teuren Ausführungs- und Unterhaltsstrassen notwendig. - Mit gutem Kies, zwei Ausweichstellen und gegenseitiger Rücksichtnahme kann diese Strecke das ganze Jahr sicher und einwandfrei befahren werden!				
298	Privatperson 270	1			2			3					
299	Privatperson 271								Variante Süd ist eigentlich keine Option, da diese zu viele Steigungen enthält.	x			A7
300	Privatperson 272		3		2		1		Ich fahre selber die Variante Süd seit 50 Jahren. Wenn ich die nächsten 30 Jahre diese Variante Süd in einem technisch anspruchsvollen Ausbau nutzen darf, stellt dies für mich als Pendler und Freizeitfahrer von Boll einen echten, durch kantonale Mittel geschaffenen Mehrwert dar. Ohne Anspruch auf Optimum erfüllt diese bestehende Strasse von Deisswil bis Worb bereits einen grossen Teil der Bedürfnisse einer Veloroute. Die Begegnungskultur auf solchen Strassen stellt auch in diesem Fall eine Herausforderung für das soziale Zusammenleben und Nebeneinanderbewegen dar. Diese Berührungspunkte können mit keiner gemeinsamen Route/Variante aufgelöst werden. Es wird auch weiterhin Anstand, Disziplin und Empathie von allen Nutzern erfordern. Die Varianten Nord und Mitte sind weder sinnvoll noch verhältnismässig. Sie würden unnötigerweise Fruchtfolgeflächen (ca. 1 - 2 km) konsumieren. Sie würden die meist von Spaziergängern und der Landwirtschaft bestehende Karrwege (nochmals 1 km), in eine zweite ausgebaute Teerfläche/Strasse im Worblental umwandeln. Mit diesen Varianten würde sich der Veloverkehr auf zwei Routen (einer neu gebauten und der heute bereits bestehenden) im Bereich Stettlen und Boll ausbreiten, was nicht Sinn der Sache sein kann. Bei allem Verständnis, dass die Ausarbeitung der aktuellen Studie des Kantons ("mit aufgesetzter Velobrille") einen direkten, flachen und somit komfortablen Verlauf sucht. Es darf nicht sein, dass für einen diesbezüglichen bescheidenen Mehrwert neue signifikante Risiken in engen Wohnquartieren (Ringstrasse Stettlen) geschaffen werden und bestehende Teerstrassen zum Teil (ca. 3 km) verdoppelt werden.	x			A7, A6, A4
301	Privatperson 273		3		2		1		Variante Süd geht über eine bereits vollständig vorhandene Route welche ausgebessert werden muss und es ginge dabei am wenigsten Kulturland verloren, von da her die beste Variante. Variante Nord sollte nicht in Betracht gezogen werden, dabei würde Kulturland verloren gehen sowie würde ein Mehraufwand entstehen für die Gemeinde in Bezug auf den Winterdienst, sowie Unterhaltsarbeiten die hinzu kommen würden.	x			A7, A4, A11
302	Privatperson 274		2		1			3	süd am schlechtesten da Steigung und Sperrung Schiessbetrieb	x			A7
303	Privatperson 275								Nord näher an Boll, kein Umweg Richtung Bern mehr	x			A7
304	Privatperson 276	1			2			3	Die Nordvariante ist die beste Lösung (keine Steigung, schnellster Weg). Die alternative Route bei Vor Nesselbank (Fahrtrichtung Bern-Worb) entlang der Worble entlang ist zu favorisieren, da es für den Grundeigentümer (mit damit verbundenen Biodiversitätsmassnahmen dem Fluss entlang) ökologisch und finanziell interessant ist.	x			A7
305	Privatperson 277	1			2			3	Es gibt zur Alternative der Strasse nur eine Variante, die als Pendleroute in Frage kommt: Variante Nord. Und auch bei dieser ist einschränkend die 90 Grad Abwinkelung in Deisswil beim Tennisplatz zu ändern und ebenso in der Nähe von Worb beim Brüelmoos. Gerade beim Tennisplatz (Deisswil) müsste aufgrund der Übersichtlichkeit eine Begrünung erfolgen und diese ebenso beim Brüelmoos. Die Veloroute müsste zwingend richtungsgetrennt (mit weissem bzw. farbigem Mittelstreifen erfolgen), damit ein zügiges und sicheres Fahren und Überholen möglich ist. Die Zusammenführung der Veloroute mit der Strasse müsste ebenso zwingend in einem Kreislauf erfolgen, in welchem der Fahrradfahrer den Vortritt gegenüber dem restlichen Verkehr zu gewähren ist. Eigentlich ganz einfach und ich empfehle hierzu	x			A7

Kanton Bern
Canton de Berne

										sehr, den Blick in die skandinavischen Länder zu öffnen, insbesondere auch Finnland (Helsinki), in denen das Fahrrad selbst gegenüber dem ÖV oftmals der Vortritt gewährt wird.				
306	Privatperson 278			3		2		1		Variante Süd ist schon bestehend und somit wird am wenigsten Kulturland verbaut.	x			A7
307	Privatperson 279									Entflechtung Autoverkehr und Fahrradwege.	x			A7
308	Privatperson 280	1				2			3	Variante Nord erscheint mir als direkteste & schnellste Route Variante Süd ist in meinen Augen die, die bereits besteht. Diese ist sehr schön für am Wochenende. Aber als Arbeitsweg möchte ich eine Direkte Veloroute nach Bern	x			A7
309	Privatperson 281	1				2			3	Nord geht am schnellsten.	x			A7
310	Privatperson 282													
311	Privatperson 283									Ich bin oft mit den Kindern unterwegs und daher wäre die Variante Nord oder Mitte klar zu bevorzugen, da sie flach sind	x			A7
312	Privatperson 284									Da für Worb-Bern-Velopendelnde die kürzeste Route über Rüfenacht-Gümligen führt, sollte die künftige Route durchs Worblental so direkt wie möglich, sicher und allwettertauglich sein, damit sie als Alternative wahrgenommen wird. Nur die Variante «Nord» erfüllt diese Voraussetzungen, sie ist daher zu favorisieren. Die Variante «Mitte» ist eher wenig dienlich: Von der «Nesselbank» herkommende E-Bike-Fahrende dürften an der Kreuzung «Wyler» kaum abbremsen und die «Z-Schleife» fahren, sondern den «Schuss» mitnehmen und wie bisher gerade aus über die auch in Zukunft bestehende Strasse der Variante «Süd» fahren. Immerhin könnte die Variante «Mitte» als Umfahrung während dem (teils auch unter der Woche stattfindenden) Schiessbetrieb in Stettlen dienen. Letzteres ist ein unberechenbares Ärgernis, weshalb die Variante «Süd» keine Lösung bietet.	x			A7
313	Privatperson 285									Nord = kürzeste Süd = z.T. steil	x			A7
314	Privatperson 286	1				2			3	Direkteste Verbindung mit wenig sonstigem Verkehr und wenig Steigungen für all jene, die immer noch ohne Elektro-Unterstützung Fahrrad fahren.	x			A7
315	Privatperson 287	1				2			3	Als Velopendlerin versuche immer die Hauptstrassen und viel befahrenen Wege zu vermeiden und fahre über Land. Ich schätze dann besonders, wenn die Umwege nicht zu gross sind.	x			A7
316	Privatperson 288	1				2			3	Veloroute Nord ist gut weil sie für Berufs-Veloverkehr als Alternative zur Hauptstrasse Boll Stettlen genutzt werden kann	x			A7
317	Privatperson 289			3		2		1		der derzeitige Veloweg Süd ist bereits optimal	x			A7
318	Privatperson 290			3		2		1		Am wenigsten Kosten, Kulturland verbauung	x			A7, A4
319	Privatperson 291									Die Variante Nord als beste: keine Kühe bzw. Strassensperre am morgen/abend in Nesselbank und/oder Wyler und auch keine Steigungen und vorallem kein Schiessstand. Variante Mitte hat den Nachteil der Kühe in Nesselbank und Wyler (Wartezeiten). Die Variante Süd ist keine Variante = bestehend und die schlechteste überhaupt (s. Vorteile Variante Nord).	x			A4, A7
320	Privatperson 292													
321	Privatperson 293			3		2		1			x			
322	Privatperson 294		2					3	1	Bestehende Veloroute verwenden. Schiessbetrieb ist kein Problem. Ca. 20 Tage ist es ein zwei Stunden gesperrt. Aber es muss nicht so breit gebaut werden. Gibt falsche Sicherheit. Autos können mit der neuen Breite immer noch nicht kreuzen. Besser zwei Ausweichstellen bauen.	x			A7, A8
323	Privatperson 295									Steigungen vermeiden bringt mehr Menschen auf's Velo. Bei Variante "Süd" ist Schiessplatz im Weg.	x			A7
324	Privatperson 296		2					3	1	Die Variante Süd, aber ohne baulichen Massnahmen. Diese Variante besteht schon für den "Freizeitverkehr". Das reicht voll und ganz aus.	x			A7
325	Privatperson 297									Optimal fände ich die Variante "Nord" für den pragmatischen, einfachen Alltagsverkehr. So könnte die heute bestehende Veloroute für den Freizeitverkehr zur Verfügung stehen und könnten dort die Gravelpassagen (analog dem letzten Stück vor Worb) ausgebaut werden.	x			A7

Kanton Bern
Canton de Berne

									Dies würde auch der schleichenden "Ver-Asphaltierung" von Nebenstrassen/Velowegen Einhalt bieten - offenbar hat dies auch einen positiven Effekt auf die Klimaerwärmung.				
326	Privatperson 298	1			2			3	Ich fahre die Strecke Utzigen-Bern sehr oft. Wichtig sind: möglichst keine Umwege, und v.a. keine zusätzlichen Höhenmeter. Die Variante Süd ist daher sehr ungeeignet. Falls Variante Süd gewählt würde, müsste ich aus Zeitgründen wohl mit dem Velo weiterhin über die Hauptstrasse fahren.	x			A7
327	Privatperson 299								Flach und kurz wird von mir als Pendler bevorzugt.	x			A7
328	Privatperson 300		2			3	1		Alle Wege beibehalten Abwechslung ist interessanter als immer den gleichen Weg nutzen	x			A7
329	Privatperson 301			3		2		1		x			
330	Privatperson 302	1			2			3	Nur die Variante Nord entsprechen den Planungsgrundsätzen nach Art. 6 Veloweggesetz: Art. 6 Bst. a: die Velowege zusammenhängend und durchgehend sind und insbesondere die wichtigen Orte nach den Artikeln 3 Absatz 3 und 4 Absatz 3 erschliessen; Bst. b: die Netze eine angemessene Dichte und die Velowege eine direkte Streckenführung aufweisen;	x			A1, A7
331	Privatperson 303			3		2		1					
332	Privatperson 304								Direkteste Verbindung, ohne Steigungen. Die Variante "Nord" erfüllt als Einzige den Planungsgrundsatz «direkt» nach Veloweggesetz.	x			A1, A7
333	Privatperson 305												
334	Privatperson 306			3		2		1	Keine Verbauung von Landwirtschaftlicher Nutzfläche	x			A7, A4
335	Privatperson 307								Unangenehme und gefährliche Steigung der Variante "Süd"	x			A7
336	Privatperson 308		2			3	1						
337	Privatperson 309	1			2			3	Das Fahrrad gehört in der Strassenverkehrsordnung zu den Regeln des normalen Kfz warum also sollte man nicht die bestehenden Infrastruktur nutzen die bereits vorhanden ist.	x			A1, A2
338	Privatperson 310		2			3	1		In Worb die Strasse zum "roten Schulhaus" nutzen um dort bei der neuen Umfahrung in die Velorouten direkt einbiegen zu können. Die eingezeichnete, extrem gefährlich	x			A3, A7
339	Privatperson 311		2			3	1		Bei Variante „Süd“ sind Landbedarf und notwendige Ausbauarbeiten am geringsten (meine Annahme).	x			A7
340	Privatperson 312			3		2		1	Bewährtes weiter nutzen und ausbauen. Nachhaltigkeit. Zu was braucht es zwei Routen so nah beieinander, 300m voneinander entfernt. So muss am wenigsten neu versiegelt werden.	x			A7
341	Privatperson 313	1				3		2	Eine Velostrecke zum pendeln, muss direkt verlaufen. Ich würde nur die Variante Nord regelmässig nutzen. Falls diese nicht realisiert werden kann, ist die bestehende Route die zweit beste Option. Ich werde in diesem Fall aber weiterhin die Kantonsstrasse für den Arbeitsweg nutzen.	x			A7
342	Privatperson 314												
343	Privatperson 315			3		2		1	Bestehendes hartbelagstück sollte genutzt werden anstelle wunderbar unsiegeltem wegstück zum zu fussgehen, die steigung ist ohne problem zu bewältigen	x			A7
344	Privatperson 316								Variante Nord ist optimal: direkter Weg, wenig Höhenmeter, kein Schiessplatz.	x			A7
345	Privatperson 317			3		2		1	Die Variante "Süd" würde bereits bestehen und der Eingriff in die Natur würde nicht ganz so dramatisch sein wie bei der Variante "Mitte" und Nord".	x			A7
346	Privatperson 318	1			2			3	+ Durchgehende Asphaltierung	x			A7
347	Privatperson 319			3	1			2	Der zusätzliche Landverschleiss bei der Variante "Nord" ist unverhältnismässig. Des Weiteren besteht bei den anderen Varianten bereits ein Teil der Infrastruktur.	x			A7, A4
348	Privatperson 320								Die Variante Nord ist am nächsten bei den Leuten und vor allem in der Ebene.	x			A7
349	Privatperson 321			3		2		1	Bei den Varianten „Nord“ und „Süd“ wird ein Grasweg zubetoniert. Das fände ich sehr schade.	x			A7, A5
350	Privatperson 322			3		2		1		x			
351	Privatperson 323	1			2			3	Variante Süd ist ziemlich sinnlos, da die Steigungen sehr anstrengend sind...	x			A7
352	Privatperson 324	1			2			3	flaches Gelände, kein Umweg ab Siedlung Sinneringen/Boll/Utzigen	x			A7
353	Privatperson 325			3		2		1		x			

Kanton Bern
Canton de Berne

354	Privatperson 326		2		1				3	Strasse besteht schon. Lieber die Strecke an Deisswil -Bolligen realisieren!	x			A3
355	Privatperson 327	1				2			3		x			
356	Privatperson 328	1				2			3	Steigung/Gefälle der Südroute nicht für alle Verkehrsteilnehmer angenehm.	x			A7
357	Privatperson 329									Süd ist gar keine gute Lösung wegen dem Schiessbetrieb!	x			A7
358	Privatperson 330									Von Boll (Sinneringen) kommend ist der "Umweg" über die Variante Süd zu gross. Da würde ich klar auf der Hauptstrasse bleiben. Variante Mitte und Nord würden beide gut sein. Wichtigster Teil ist aber die Rumpelnasspist zwischen Stettlen und Deisswil. Die ist heute bei Regen oder Schnee kaum befahrbar und einem Veloweg unwürdig!	x			A7
359	Privatperson 331	1				2			3	Wie oben bereits ausführlich beschrieben, stört auf der Variante Süd der Auto Verkehr und der Schiessstand.	x			A7
360	Privatperson 332	1					3		2	Zickzack vermeiden und Autos verbieten (Velowege sollten schmal sein und Autofrei)	x			A7
361	Privatperson 333			3		2		1		Die Variante "Süd" entspricht in etwa der heute gefahrenen Veloroute. Die Strecke ab dem Schulhaus sollte meiner Meinung nach so belassen werden, auch den vorhandenen Untergrund. Velofahrer die Angst haben auf einem solchen Untergrund zu fahren, sollen es besser bleiben lassen. Zudem wird die gefahrene Geschwindigkeit reduziert. Ein Ausbau der Variante "Mitte" kommt für mich nicht in Frage. Es kann nicht sein, dass vor kurzem eine Bewilligung für den Scheibenstand-Neubau erteilt wurde und jetzt wieder mit öffentlichen Geldern für die wenigen Schiessstage ein asphaltierter Belag gebaut werden muss. Die Variante "Nord" kommt für mich gar nicht in Frage, da sie bei Nesselbank neu durch Landwirtschaftsland führt und dieses für die Bearbeitung zerschneidet. Dadurch entsteht zusätzliches Gefahrenpotenzial.	x			A7, A6
362	Privatperson 334		2		1				3	Schiessstand umgehen	x			A7
363	Privatperson 335									Variante Nord ist die kürzeste Verbindung. Achtung: bei Variante Süd besteht ein Konflikt mit dem Schiessstand Moos. Heute ist die Durchfahrt während Schiessbetrieb gesperrt, das dürfte zukünftig dann nicht mehr sein.	x			A7
364	Privatperson 336		2		1				3	Grundsätzlich würde ich als Velofahrer die Variante Nord anstreben. Durch den deutlich geringeren Landverbrauch und den für Velofahrende zumutbaren Zusatzweg ist die Variante Mitte für mich ein guter Kompromiss. Die Variante Süd ist wegen der einschneidenden Nachteilen keine gute Lösung (Steigung, Schiessbetrieb). Dann lieber nichts machen, bzw. lediglich Belagserneuerung und die 3.8 Mio. Fr. in ein sinnvolles Projekt investieren (Z.B. Radweg Worb-Rubigen).	x			A7, A2
365	Privatperson 337													
366	Privatperson 338									Variante Nord ist geradlinig, intuitiv / logisch und eben. Variante Mitte ist wenigstens eben. Variante Süd bringt keine Verbesserung gegenüber der heute fahrbaren Freizeitroute (beträchtliche Höhenüberwindung bei Rüti).	x			A7
367	Privatperson 339			3		2		1		Bestehende Infrastruktur nutzen und Ausbauen	x			A7
368	Privatperson 340		2				3	1			x			
369	Privatperson 341			3		2		1		Vorhandenes, bereits asphaltiertes Wegnetz soll genutzt werden. Neubau von neuen Wegen ist zu vermeiden!	x			A7
370	Privatperson 342		2		1				3	Variante Süd ist wegen der Steigungen zu beschwerlich, besonders für jüngere Kinder. Variante Nord ist die komfortabelste, zerschneidet aber zwischen Nesselbank - Mossgasse wertvolles Kulturland. Variante Mitte folgt bereits bestehenden Wegen.	x			A7
371	Privatperson 343									Nord und Mitte vermeiden die Fahrt über den Hügel im Rüti	x			A7
372	Privatperson 344	1				2			3	Keine der drei genannten.	x			A2
373	Privatperson 345	1					3		2		x			
374	Privatperson 346			3		2		1		Bereits bestehende boden-verdichtete Abschnitte sind zwingend zu berücksichtigen; nach Möglichkeit sollten auch die Abschnitte mit Naturstrasse belassen werden. Es kann allerdings nicht sein, dass bisher naturbelassene Wege verdichtet werden (dürfte auch ein Kostenfaktor sein). Das bedeutet, es ist zwingend Variante Süd zu wählen, wobei während	x			A7, A5

										des doch relativ seltenen Schiessbetriebs eine Ampel zum Einsatz kommen könnte (z.B. 10 Min. Sperrung - 5 Min. Durchfahrt erlaubt).				
375	Privatperson 347	1			2				3		x			
376	Privatperson 348		2		1				3		x			
377	Privatperson 349			3		2		1		Grundsätzlich nur mit Variante Süd einverstanden. Die anderen Varianten sind für mich keine Wahloption. Süd: Bestehendes nutzen und ausbauen. Nachhaltigkeit. Nicht zwei Routen relativ nah nebeneinander nötig (300m voneinander entfernt). Geringster Fruchtfolgeflächenverlust. Geringste Neuversiegelung. Verkehrssicherheit kann noch optimiert werden. Kostengünstigste Variante. Mitte und Nord: Für mich nicht wählbar. Konflikte mit Landwirtschaft mit über 20 Parzellen von Robidog (nach Moosgasse) bis zu Parzelle 677 vorprogrammiert. Allgemein mühsame, erschwerte landw. Bewirtschaftung von Nesselbank (Mühlegässli) bis Stettlen (Nähe Bahnhof). Sehr heikel (eng / unübersichtlich) und von der Sicherheit schlecht bei Ringstrasse (nicht nur Parzelle 677!) und Bahnhof Stettlen. Velo im Mischverkehr mit MIV. Beliebter Wanderweg (vom Moosgasse her bis Stettlen) mit Nutzungskonflikt und Asphaltierung. Nord zusätzlich: Grösste Neuversiegelung, grösster Fruchtfolgeflächen-/Kulturlandverlust und neuer "Litteringbereich". Teuerste Variante mit möglichen weiteren Folgekosten. Sicherheits- und Konfliktpunkte im Erläuterungsbericht unvollständig, u. a. grosses Drainage-System der Flurgenossenschaft Sinneringen und ARA-Hauptleitung mitbetroffen... (mehr dazu bei den Schlussbemerkungen).	x			A7, A4, A6, A10
378	Privatperson 350													
379	Privatperson 351	1			2				3	Ich will auf direktem Weg zur Arbeit fahren.	x			A7
380	Privatperson 352		2				3	1			x			
381	Privatperson 353									Variante "Nord" ist am direktesten und hat am wenigsten Steigung. Sie entspricht damit den Zielvorgaben für die Veloroute gemäss Erläuterungsbericht: Die Route soll u.a. attraktiv sein. Dies gelingt nur, wenn sie eben auch möglichst direkt und mit möglichst wenig Steigung ist.	x			A7, A1
382	Privatperson 354	1			2				3	Um den Weg von Stettlen nach Worb in die Badi oder zum Einkaufen zu nutzen ist die Nordvariante die beste Lösung. Besonders für die Kids, damit nicht zuerst noch Umwege "nach oben" gemacht werden müssen.	x			A7
383	Privatperson 355	1			2				3	Nord ist direkt, wenig Steigungen, wenig Behinderungen der Landwirtschaftsbetriebe und des übrigen Verkehrs Mitte hat ungünstige Richtungswechsel, Passagen bei Landwirtschaftsbetrieben (Pauli und Grunder), gefährliche Einfahrt der steil und unübersichtlich einmündenden Dentenbergstrasse. Süd wird bereits stark beansprucht durch Privat und Landwirtschaftsverkehr, grösste Steigungen, viele Hofpassagen. Die Sperrungen durch den Schiessbetrieb sind problematisch, wenn nicht inakzeptabel!	x			A7, A4, A6,
384	Privatperson 356			3		2		1		Begründung bereits bei Bemerkungen deponiert	x			A7
385	Privatperson 357									Ist eigentlich keine Variante nötig!	x			A2
386	Privatperson 358									Die Variante "Süd" existiert bereits und kann in seiner heutigen Breite und Beschaffenheit (80% geteert) ohne bauliche Veränderungen den Velofahrenden absolut zugemutet werden. Entscheidet man sich für eine neue Variante (Mitte oder Nord), hätten wir neben der Kantonsstrasse und der Variante "Süd" eine dritte, geteerte parallel verlaufende Strasse durch das rund 300m breite Worblental.	x			A7
387	Privatperson 359													
388	Privatperson 360	1					3		2		x			
389	Privatperson 361									Variante Nord ist für den Velofahrenden am wenigsten gefährlich und die schnellste sowie flachste Route. Mitte führt bei Nesselbank neben allen Gebäuden durch, sowie ist die	x			A7, A6

										Strasse vom Dentenberg auf der Fahrt nach Worb teilweise schlecht einsehbar. Variante Süd führt einerseits im Wyler bei einem Bauernhaus vorbei wobei eine erhöhte Gefahr besteht. Fahrtrichtung Nord fahren die Fahrräder aufgrund des Gefälles relativ schnell neben dem Bauernhaus vorbei, wobei es durch die Querungen von Tieren, Traktoren usw. auch schon brenzlich wurde. Optimal würden noch die Häuser bei Nesselbank umfahren werden, weil dort quasi direkt über den Hofplatz gefahren wird.				
390	Privatperson 362									Variante Nord ist am direktesten und schnellsten. Variante Süd ist wegen den zusätzlichen Höhenmetern mühsam.	x			A7
391	Privatperson 363									Langfristig wird der Langsamverkehr weiter zunehmen. Gleichzeitig stösst der ÖV und der motorisierte Individualverkehr im Worblental an seine Grenzen. Je attraktiver eine Langsamverkehrsrouten ist d.h. möglichst direkt von A nach B, um so mehr wird diese benutzt. Daher meine Rangierung.	x			A7
392	Privatperson 364									Als regelmässiger Velofahrer im Worblental schicke ich gerne eine kurze Rückmeldung: • Die Südroute ist bereits heute problemlos nutzbar. • Die Nordroute zwischen Nesselbank und Bahnhof Stettlen ist nicht vollumfänglich erschlossen und hat teilweise Fahrverbot. Die Nordroute ist unbedingt zu favorisieren: DIREKTE LINIE UND KEINE UNNÖTIGEN HÖHENMETER.	x			A7
393	Privatperson 365													
394	Privatperson 366			3	1				2		x			
395	Privatperson 367			3		2		1			x			
396	Privatperson 368									Nord und Mitte aufgrund Höhenprofil und Distanz bevorzugt. Variante Süd notfalls auch akzeptabel	x			A7
397	Privatperson 369		2				3	1			x			
398	Privatperson 370			3		2		1		Ich bin für Variante Süd, weil ich finde, dass man heutzutage nicht leichtfertig Flächen versiegeln sollte. Meiner Einschätzung nach wird die Route eher für mittlere bis längere Strecken genutzt werden, und da sind die Velofahrer*innen entweder mit E-Bike unterwegs oder haben keine Angst vor Sport, weshalb die zusätzliche Steigung von Variante Süd kein Problem sein dürfte.	x			A7, A5
399	Privatperson 371	1				2			3		x			
400	Privatperson 372									wegen anbindung von boll und vechigen ist "süd" am schluss; ebenso weil "süd" als freizeit-route passt, jedoch nicht als attraktive alltags-verbindung	x			A7
401	Privatperson 373									Nord: am direktesten Nord und Mitte: Die Strecke Boll - Stettlen ist viel kürzer mit diesen Varianten Nachteil Süd: Steigung, länger	x			A7
402	Privatperson 374			3		2		1		Es soll so wenig Kulturland wie möglich asphaltiert werden. Noch besser gar keins.	x			A7, A4
403	Privatperson 375		2				3	1		Weniger Landverschleiß und schon asphaltiert.	x			A7, A4
404	Privatperson 376			3		2		1			x			
405	Privatperson 377	1				2			3		x			
406	Privatperson 378									Variante Süd: zu viele Höhenmeter. Würde ich nicht nutzen. Zudem bei Sperrung Schiessstand nicht nutzbar. Variante Mitte: Umweg, daher leidet die Attraktivität der Route aus Worb und Vechigen/Boll/Utzigen. Bei Variante Mitte würde ich mir es gut überlegen, diese zu nutzen (denn auf der Kantonsstrasse kommt man als Velo schnell vorwärts). Variante Nord ist auch von Vechigen/östlicher Teil von Vechigen/Boll/Utzigen gut nutzbar. Der zusätzliche Landbedarf ist überschaubar gemessen am Nutzen der Route.	x			A7
407	Privatperson 379			3	1				2		x			
408	Privatperson 380	1					3		2	die direkte Route ohne grosse Richtungsänderungen macht am meisten Sinn, deshalb "Nord", "Süd" (ungern) und "Mitte";	x			A7
409	Privatperson 381		2		1				3	Die Variante "Süd" ist meiner Meinung nach keine Option, des Schiessbetriebes wegen. Der Variante "Mitte" gebe ich den Vorzug, weil diese weniger Landverbrauch erfordert.	x			A7

Kanton Bern
Canton de Berne

410	Privatperson 382																						
411	Privatperson 383	1			2			3										x					
412	Privatperson 384	1			2			3										x					
413	Privatperson 385			3	2		1											x					
414	Privatperson 386			3	2		1											x					
										möglichst wenig neuer Teerbelag													A7, A5
										Ich finde die Variante Süd völlig ausreichend! Bei der Variante Nord finde ich ganz schlecht das diese zum Teil mitten durch landwirtschaftlich genutztes Land führen soll. Ebenso stelle ich mir vor das eine zu komfortable Route mit Belag auch von anderen Verkehrsteilnehmer als Schleichweg oder Abkürzung genutzt werden. So wäre die Sicherheit der Velofahrer und Fussgänger vermehrt in Frage gestellt.													A7, A4, A6
415	Privatperson 387		2		1				3									x					
										Am besten sind die Varianten ohne Höhenunterschied (Mitte und Nord), da nicht alle ein e-Bike haben. Die Variante Mitte benutzt mehr die bestehenden Wegen als die vom Nord. Sie dringt weniger auf das Landbauand ein, und ist dennoch völlig ausreichend.													A7
416	Privatperson 388		2				3	1										x					
417	Privatperson 389	1			2				3									x					
										Bestehende Strasse nutzen, kein weiteres Kulturland opfern (Variante Nord)													A7, A4
										Variante Nord ist am flachsten, am besten erreichbar von Vechigen, Boll und Stettlen. Auf Variante Süd hat es einen Schiessanlag: der Weg wird ab und zu gesperrt. Dazu ist es zu stotzig													A7
418	Privatperson 390	1			2				3									x					
										Variante Nord: Nahe an Dörfern, weniger Steigungen, direkter und kürzer, nicht gesperrt wegen Schiessen, Winterdienst/weniger Schatten und Eis. Varianten Mitte: am zweitwenigsten Steigung, mittelnah zu Dörfern, keine Sperrung wegen Schiessen, am zweitwenigsten Schatten und Eis. Variante Süd: Entfernt von Dörfern, viel Schatten und Eis, viel Steigungen, regelmässig gesperrt wegen Schiessen und dadurch gewisse Unfallgefahr bei menschlichen Fehlern oder Hass.													A7
419	Privatperson 391			3	1				2									x					
420	Privatperson 392																						
421	Privatperson 393		2				3	1										x					
422	Privatperson 394			3		2		1										x					
423	Privatperson 395																	x					
424	Privatperson 396		2		1					3								x					
										Mitte/Nord: guter Anschluss an Boll, bei Nord aber mit vermeidbarem Neubau von Strassenabschnitten. Süd: weniger guter Anschluss, zu hügelig, Konflikt mit Schützen.													A7
425	Privatperson 397	1				2				3								x					

6.1.3 Frage 3.1: Breite der Veloroute: Sind Sie mit der vorgesehenen Breite von 3.00 Meter auf den Abschnitten, wo keine oder kaum motorisierte Fahrzeuge auf der Veloroute verkehren, einverstanden?

Eingabe-Nr.	Absender	Ja, ich bin damit einverstanden	Nein, die Route sollte breiter sein	Nein, die Route sollte schmaler sein	Keine Angabe	Bemerkungen	wird zur Kenntnis genommen	wird im Bauprojekt geprüft	keine Anpassung	Antwort
1	Gemeinde Stettlen	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
2	Gemeinde Vechigen						x			
3	Gemeinde Worb	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
4	Berner Wanderwege									
5	Die Mitte Stettlen	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
6	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stadt Bern						x			
7	FDP.Die Liberalen Vechigen			Nein, die Route sollte schmaler sein		Route könnte auch schmaler sein. Das würde Kulturland sparen. Vorschlag, Hartbelag auf 2 Meter beschränken und rechts und links für die Landwirtschaftsfahrzeuge Mergelbelag einsetzen. Ergibt weniger Versiegelungsfläche		x		A8
8	Feldschützen Stettlen-Deisswil			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
9	Flurgenossenschaft Sinneringen	Ja, ich bin damit einverstanden				Einverstanden für Variante Süd.	x			
10	Gemeinde Ostermundigen									
11	Gemeindeverband ARA Worblental	Ja, ich bin damit einverstanden				Keine Vorbehalte, solange die Kanäle und Sonderbauwerke weiterhin mit dem ARA-Fahrzeug und Saugwagen-/Spülwagen-Fahrzeuge erreichbar sind. Dies muss vor der Ausführung nochmals gemeinsam angeschaut werden.	x			A10
12	Grüne Worb									
13	Grünliberale Partei Worb									
14	IG Worble									

Kanton Bern
Canton de Berne

15	Interessengemeinschaft gegen die Veloroute Worblental				Keine Angabe	Siehe Stellungnahme. Keine Massnahmen notwendig.	x			
16	Jagd- und Wildschutzverein Worblental			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
17	Landwirtschaft Bern-Mittelland LBM				Keine Angabe	3. Breite der Veloroute: Der Verein Landwirtschaft Bern-Mittelland bezieht sich bezüglich der Ausscheidung der Breite der Route auf die Mitwirkungseingaben der betroffenen Landwirtinnen und Landwirte. Die Breite der Abschnitte soll mit den direktbetroffenen vor Ort diskutiert und beschlossen werden.		x		A8
18	Präsident BEBike (Interessengemeinschaft Mountainbike Kanton Bern)	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
19	Pro Natura Berner Mittelland			Nein, die Route sollte schmaler sein		Die Velostrasse sollte überall so schmal wie möglich gehalten werden, allenfalls wäre ein breiteres unversiegeltes Bankett denkbar. Allgemein sollte die Asphaltierung überdacht werden (da wo es nicht sowieso schon der Fall ist), da zum Beispiel Mehlschwalben die unversiegelten Strassen als Baumaterialquelle benutzen.	x	x	x	A8, A5
20	Pro Senectute Kanton Bern, Fachverantwortlicher Radsport	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
21	Pro Velo Bern		Nein, die Route sollte breiter sein			3 Meter ist für jeden Velo-Gegenverkehrsradweg schon sehr schmal. Nebst "motorisierten Fahrzeugen" gemeint sind damit mehrspurige Fahrzeuge) sind sicher auch immer Fussgänger unterwegs. Als Vergleich der Radweg durch den Bremgartenwald auf der Wohlenstrasse, welcher rund 4m breit ist. Wir plädieren für eine Verbreiterung wo immer möglich. Das heisst, es braucht nicht zwingend einen homogenen Querschnitt, sondern auch Ausweichbereiche, wo immer dies angezeigt und möglich ist.	x	x		A8
22	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG				Keine Angabe					
23	RKBM		Nein, die Route sollte breiter sein			Gemäss RKBM-Studie wären mindestens 4.00 Meter anzustreben: Dies ermöglicht problemloses Überholen und Kreuzen beziehungsweise auch ein Nebeneinanderfahren. Zudem reduziert eine breitere Route auch die Konflikte mit Fussgänger:innen. Unter Berücksichtigung der zunehmenden Nutzung von Veloanhängern, Lastenfahrrädern und schnellen E-Bikes (45 km/h) sowie des wachsenden Potenzials aufgrund der Siedlungsentwicklungen im Worblental stellen die 3.00 Meter ein Minimum dar, welches idealerweise zu erhöhen ist.	x			A8
24	SP Grosshöchstetten		Nein, die Route sollte breiter sein			wenn Familien und schnelle E-bikes auf demselben Radweg verkehren, sind 3m zu knapp	x			A8
25	SP Worb	Ja, ich bin damit einverstanden				4. Breite der Veloroute In Anbetracht der Zunahme der schnellen E-Bike's ist für den sicheren Veloverkehr eine Mindestbreite von 4 m wünschenswert. Wir sind jedoch mit den vorgeschlagene Wegbreiten einverstanden, damit der Bodenverbrauch auf das notwendige Minimum beschränkt werden kann.	x			A8
26	SVP Sektion Vechigen									

Kanton Bern
Canton de Berne

27	VCS Regionalgruppe Bern	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
28	Verein «VeNatur» (www.venatur.ch)	Ja, ich bin damit einverstanden				Es gelten dieselben Bemerkungen wie unter 4.2	x	x	x		A8
29	Privatperson 1	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
30	Privatperson 2	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
31	Privatperson 3			Nein, die Route sollte schmaler sein			x				
32	Privatperson 4	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
33	Privatperson 5	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
34	Privatperson 6										
35	Privatperson 7	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
36	Privatperson 8										
37	Privatperson 9	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
38	Privatperson 10	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
39	Privatperson 11	Ja, ich bin damit einverstanden				Dort wo keine Ausweichmöglichkeit besteht sollte die Strasse auf 4.50 m ausgebaut werden. (Blauer Abschnitt)	x				A8
40	Privatperson 12	Ja, ich bin damit einverstanden				Die Route sollte asphaltiert sein, damit flexibles Ausweichen ohne Schlaglöcher möglich ist.	x				A5
41	Privatperson 13										
42	Privatperson 14		Nein, die Route sollte breiter sein			Beim Kreuzen von Fahrrädern, namentlich mit schnellen E-Bikes, sollte die Breite wohl eher breiter als nur 3 Meter sein ...	x				A8
43	Privatperson 15	Ja, ich bin damit einverstanden				Kann aber auch schmaler sein	x				A8
44	Privatperson 16			Nein, die Route sollte schmaler sein			x				
45	Privatperson 17	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
46	Privatperson 18	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
47	Privatperson 19		Nein, die Route sollte breiter sein				x				

Kanton Bern
Canton de Berne

48	Privatperson 20	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
49	Privatperson 21	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
50	Privatperson 22	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
51	Privatperson 23	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
52	Privatperson 24	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
53	Privatperson 25	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
54	Privatperson 26	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
55	Privatperson 27	Ja, ich bin damit einverstanden				Für Velanhänger wäre die breitere Variante bei Gegenverkehr natürlich idealer, aber 3 m sollte auch gehen, sofern hier nur Fussgänger und Velos entgegenkommen.	x			A8, A6	
56	Privatperson 28										
57	Privatperson 29		Nein, die Route sollte breiter sein			An der Ringstrasse kann bei 3 Meter nicht gekreuzt werden. Es gibt auch rechts und links kein Ausweichen.	x			A8, A6	
58	Privatperson 30										
59	Privatperson 31				Keine Angabe		x				
60	Privatperson 32										
61	Privatperson 33	Ja, ich bin damit einverstanden				bitte alles teeren. Weniger Schutz auf Kleidern nach Regenfällen.	x			A5	
62	Privatperson 34	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
63	Privatperson 35										
64	Privatperson 36	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
65	Privatperson 37				Keine Angabe	Finde es absolut unüberlegt..	x				
66	Privatperson 38				Keine Angabe	Wird zu Konflikten führen sobald ein ansässiger Bauer mit Landwirtschaftsfahrzeugen den Weg weiterhin nutzen will, steigt der Velofahrer ab oder wird erwartet, dass der Bauer immer ausweicht?	x			A4, A6, A8	
67	Privatperson 39										
68	Privatperson 40		Nein, die Route sollte breiter sein				x				
69	Privatperson 41	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
70	Privatperson 42	Ja, ich bin damit einverstanden					x				

Kanton Bern
Canton de Berne

71	Privatperson 43	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
72	Privatperson 44	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
73	Privatperson 45	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
74	Privatperson 46	Ja, ich bin damit einverstanden				Bei Abschnitt Bahnhof Stettlen - Deisswil. Andere Streckenabschnitte für uns nicht akzeptabel	x				A7, A8
75	Privatperson 47	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
76	Privatperson 48	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
77	Privatperson 49	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
78	Privatperson 50	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
79	Privatperson 51	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
80	Privatperson 52			Nein, die Route sollte schmaler sein			x				
81	Privatperson 53	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
82	Privatperson 54			Nein, die Route sollte schmaler sein			x				
83	Privatperson 55	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
84	Privatperson 56			Nein, die Route sollte schmaler sein		Je breiter er ist, desto schneller wird gefahren	x				A6, A8
85	Privatperson 57										
86	Privatperson 58			Nein, die Route sollte schmaler sein			x				
87	Privatperson 59			Nein, die Route sollte schmaler sein			x				
88	Privatperson 60	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
89	Privatperson 61			Nein, die Route sollte schmaler sein			x				

Kanton Bern
Canton de Berne

90	Privatperson 62	Ja, ich bin damit einverstanden			Der neue Radweg sollte in beide Richtungen Platz für langsamen und schnellen Fahrradverkehr haben, so dass Überholmanöver von schnellerem Veloverkehr sicher sind. Der Weg sollte soweit möglich frei von Motorisiertem Verkehr, Fussgänger und Pferden sein.	x			A6, A8
91	Privatperson 63	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
92	Privatperson 64	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
93	Privatperson 65	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
94	Privatperson 66	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
95	Privatperson 67								
96	Privatperson 68	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
97	Privatperson 69			Nein, die Route sollte schmaler sein		x			
98	Privatperson 70	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
99	Privatperson 71	Ja, ich bin damit einverstanden			Bin einverstanden für Variante Süd (die anderen Varianten möchte ich nicht - aber dort sonst sicher nicht mehr).	x			A8, A7
100	Privatperson 72	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
101	Privatperson 73	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
102	Privatperson 74	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
103	Privatperson 75								
104	Privatperson 76			Nein, die Route sollte schmaler sein		x			
105	Privatperson 77	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
106	Privatperson 78	Ja, ich bin damit einverstanden			Man muss nicht unnötig verbreitern, wo es nicht nötig ist.	x			A8
107	Privatperson 79	Ja, ich bin damit einverstanden			Benutze die Freizeitroute jetzt schon oft, gab nie Probleme	x			A8, A2
108	Privatperson 80								
109	Privatperson 81	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
110	Privatperson 82								
111	Privatperson 83	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
112	Privatperson 84		Nein, die Route sollte			x			

Kanton Bern
Canton de Berne

			breiter sein						
113	Privatperson 85	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
114	Privatperson 86			Nein, die Route sollte schmäler sein			x		
115	Privatperson 87			Nein, die Route sollte schmäler sein			x		
116	Privatperson 88	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
117	Privatperson 89			Nein, die Route sollte schmäler sein			x		
118	Privatperson 90	Ja, ich bin damit einverstanden				3m reichen aus um Velos zu kreuzen. Wenn sich zwei Velos mit Anhänger kreuzen ist dies noch immer möglich. Bei starkem Velogegeverkehr ist kein Nebeneinander fahren möglich.	x		A8
119	Privatperson 91				Keine Angabe	Wird zu Konflikten führen sobald ein ansässiger Bauer mit Landwirtschaftsfahrzeugen den Weg weiterhin nutzen will, steigt der Velofahrer ab oder wird erwartet, dass der Bauer immer ausweicht?	x		A4, A6, A8
120	Privatperson 92	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
121	Privatperson 93								
122	Privatperson 94			Nein, die Route sollte schmäler sein			x		
123	Privatperson 95	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
124	Privatperson 96	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
125	Privatperson 97	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
126	Privatperson 98	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
127	Privatperson 99	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
128	Privatperson 100	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
129	Privatperson 101			Nein, die Route sollte schmäler sein		Fahrräder können auch hintereinander fahren.	x		A8
130	Privatperson 102	Ja, ich bin damit einverstanden					x		

Kanton Bern
Canton de Berne

131	Privatperson 103	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
132	Privatperson 104	Ja, ich bin damit einverstanden				Der Abschnitt beim Bahnhof Stettlen birgt Schwierigkeiten	x				A8, A6
133	Privatperson 105			Nein, die Route sollte schmaler sein			x				
134	Privatperson 106	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
135	Privatperson 107	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
136	Privatperson 108	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
137	Privatperson 109	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
138	Privatperson 110	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
139	Privatperson 111	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
140	Privatperson 112			Nein, die Route sollte schmaler sein		2 m genügen, dass 2 Velos kreuzen können	x				A6, A8
141	Privatperson 113	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
142	Privatperson 114	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
143	Privatperson 115			Nein, die Route sollte schmaler sein			x				
144	Privatperson 116	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
145	Privatperson 117			Nein, die Route sollte schmaler sein		2.5m genügen mir. Ich bin mit dem Fahrrad viel auf befahrenen Nebenstrassen unterwegs die nicht mehr als 3.0m sind. Dann ist halt ein bisschen rücksicht auf andere gefragt.	x				A8
146	Privatperson 118	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
147	Privatperson 119	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
148	Privatperson 120										
149	Privatperson 121	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
150	Privatperson 122	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
151	Privatperson 123	Ja, ich bin damit einverstanden					x				

Kanton Bern
Canton de Berne

152	Privatperson 124	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
153	Privatperson 125	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
154	Privatperson 126		Nein, die Route sollte breiter sein			In Anbetracht der Zunahme der schnellen E-Bike's ist für den sicheren Veloverkehr eine Mindestbreite von 4 m wünschenswert. Ich bin jedoch mit den vorgeschlagene Wegbreiten einverstanden, damit der Bodenverbrauch auf das notwendige Minimum beschränkt werden kann.	x			A8
155	Privatperson 127		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
156	Privatperson 128									
157	Privatperson 129	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
158	Privatperson 130	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
159	Privatperson 131		Nein, die Route sollte breiter sein			Abschnitt Deisswil - Stettlen wegen erhöhtem Fussgängeranteil (Spaziergänger und Familien mit Kinderwagen) auf 3.50 m verbessern	x			A8
160	Privatperson 132	Ja, ich bin damit einverstanden				Die Breite der Ringstrasse vom Bahnhof bis zu Ringstrasse 3-9 ist ungenügend und jetzt schon gefährlich, man kann hier kaum ausweichen!	x			A6, A8
161	Privatperson 133	Ja, ich bin damit einverstanden				Nur Variante Süd.	x			A8
162	Privatperson 134	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
163	Privatperson 135	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
164	Privatperson 136	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
165	Privatperson 137	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
166	Privatperson 138	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
167	Privatperson 139		Nein, die Route sollte schmaler sein				x			
168	Privatperson 140	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
169	Privatperson 141									
170	Privatperson 142	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
171	Privatperson 143	Ja, ich bin damit einverstanden				Die Route könnte aus meiner Sicht auch schmaler sein. Dies würde weniger Kulturland in Anspruch nehmen und wäre wohl auf günstiger. Zudem ist die		x		A8

Kanton Bern
Canton de Berne

					Strecke übersichtlich. Fussgänger und Fahrradfahrer können gut kreuzen. Allenfalls Hartbelag auf 1,5 - 2 Meter beschränken und rechts und Links für die Landwirtschaftsfahrzeuge Mergel. Das würde noch einmal weniger Versieglungsfläche bedeuten.				
172	Privatperson 144	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
173	Privatperson 145			Nein, die Route sollte schmaler sein			x		
174	Privatperson 146	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
175	Privatperson 147	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
176	Privatperson 148			Nein, die Route sollte schmaler sein			x		
177	Privatperson 149	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
178	Privatperson 150	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
179	Privatperson 151								
180	Privatperson 152			Nein, die Route sollte schmaler sein		Den Bauern noch mehr Land wegnehmen, Nein. Und keine oder kaum motorisierte Fahrzeuge, sobald Betoniert ist wird doch der Veloweg auch als Abkürzung benutzt.	x		A8, A4
181	Privatperson 153			Nein, die Route sollte schmaler sein		Ich finde ein Fahrradweg braucht nicht eine breite von 3m. Je breiter heisst irgendwo auch Landverlust für unsere schweizer Landwirte	x		A4, A8
182	Privatperson 154								
183	Privatperson 155		Nein, die Route sollte breiter sein				x		
184	Privatperson 156	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
185	Privatperson 157	Ja, ich bin damit einverstanden				aber wirklich nur landwirtschaftliche Fahrzeuge, Keine Roller, Töffs etc	x		A6, A8
186	Privatperson 158	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
187	Privatperson 159	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
188	Privatperson 160	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
189	Privatperson 161			Nein, die Route sollte			x		

Kanton Bern
Canton de Berne

				schmäler sein					
190	Privatperson 162								
191	Privatperson 163	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
192	Privatperson 164	Ja, ich bin damit einverstanden				Variante Süd	x		A8
193	Privatperson 165			Nein, die Route sollte schmäler sein			x		
194	Privatperson 166	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
195	Privatperson 167			Nein, die Route sollte schmäler sein			x		
196	Privatperson 168	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
197	Privatperson 169								
198	Privatperson 170		Nein, die Route sollte breiter sein				x		
199	Privatperson 171								
200	Privatperson 172								
201	Privatperson 173				Keine Angabe				
202	Privatperson 174			Nein, die Route sollte schmäler sein			x		
203	Privatperson 175				Keine Angabe				
204	Privatperson 176				Keine Angabe	Route Nord ist keine Option weil Fruchtfolgeflächen neu Versiegelt werden.	x		A7, A4
205	Privatperson 177	Ja, ich bin damit einverstanden				Minimaler Flächenverbrauch bei einer Breite von 3 - 3.5 m.	x		A8
206	Privatperson 178								
207	Privatperson 179								
208	Privatperson 180								
209	Privatperson 181	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
210	Privatperson 182			Nein, die Route sollte schmäler sein			x		

Kanton Bern
Canton de Berne

211	Privatperson 183	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
212	Privatperson 184										
213	Privatperson 185			Nein, die Route sollte schmaler sein			x				
214	Privatperson 186	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
215	Privatperson 187	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
216	Privatperson 188		Nein, die Route sollte breiter sein				x				
217	Privatperson 189	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
218	Privatperson 190	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
219	Privatperson 191	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
220	Privatperson 192	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
221	Privatperson 193	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
222	Privatperson 194	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
223	Privatperson 195	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
224	Privatperson 196	Ja, ich bin damit einverstanden				Ich pendle jetzt seit 13 Jahren von Utzigen nach Bern. Das Verkehrsaufkommen auf der bestehenden Variante Süd ist klein und hat über die Jahre auch nicht zugenommen.	x			A8	
225	Privatperson 197			Nein, die Route sollte schmaler sein			x				
226	Privatperson 198										
227	Privatperson 199	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
228	Privatperson 200	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
229	Privatperson 201	Ja, ich bin damit einverstanden				Der Erhalt unserer Böden ist auch uns ein Anliegen. Wir sind daher einverstanden, die Alltagsveloroute nur auf eine minimale Breite von 3 – 3.5 m auszubauen.	x			A8	
230	Privatperson 202										
231	Privatperson 203										
232	Privatperson 204	Ja, ich bin damit einverstanden					x				

Kanton Bern
Canton de Berne

233	Privatperson 205	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
234	Privatperson 206			Nein, die Route sollte schmaler sein			x				
235	Privatperson 207		Nein, die Route sollte breiter sein			Es ist mit schnellem Veloverkehr zu rechnen.	x			A8	
236	Privatperson 208	Ja, ich bin damit einverstanden				Ein Teerbelag oder eine Betonpiste sollte unbedingt überall vorhanden sein.	x			A5	
237	Privatperson 209										
238	Privatperson 210	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
239	Privatperson 211	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
240	Privatperson 212	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
241	Privatperson 213										
242	Privatperson 214	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
243	Privatperson 215	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
244	Privatperson 216										
245	Privatperson 217	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
246	Privatperson 218										
247	Privatperson 219										
248	Privatperson 220	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
249	Privatperson 221	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
250	Privatperson 222	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
251	Privatperson 223										
252	Privatperson 224										
253	Privatperson 225	Ja, ich bin damit einverstanden				Einverstanden Variante süd	x			A8, A7	
254	Privatperson 226	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
255	Privatperson 227										
256	Privatperson 228										
257	Privatperson 229	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
258	Privatperson 230										
259	Privatperson 231	Ja, ich bin damit einverstanden					x				

Kanton Bern
Canton de Berne

260	Privatperson 232	Ja, ich bin damit einverstanden				Ideal fände ich es, wenn die Breite des Hartbelages auf 1.5 m begrenzt würde (umgeben von Naturstrasse oder Mergelbelag). Damit könnten wir die Natur schonen!	x	x		A8
261	Privatperson 233	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
262	Privatperson 234		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
263	Privatperson 235	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
264	Privatperson 236				Keine Angabe	Aus meiner Sicht ist die bestehende Route genug breit.	x			A8
265	Privatperson 237				Keine Angabe					
266	Privatperson 238	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
267	Privatperson 239	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
268	Privatperson 240	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
269	Privatperson 241									
270	Privatperson 242	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
271	Privatperson 243	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
272	Privatperson 244		Nein, die Route sollte breiter sein			Bei 3 m Breite ist das Kreuzen zweier Velos mit Kinderanhänger bereits erschwert. Gemäss VSS 40 201 braucht es dafür mindestens 3.2m. Stehen die Weidenzäune direkt am Fahrbahnrand (das ist leider heute der Fall, z.T. auch mit Stacheldraht) ist ein 3m breiter Weg gem. VSS Norm zu schmal. Wenn die Veloroute auch von Fussgängern (z.B. mit Hunden) benutzt wird, kann es zu gefährlichen Situationen führen. Eine Alltagsroute sollte das befahren ohne regelässiges abbremesen wegen Hindernissen, Kreuzen oder überholen ermöglichen.	x			A8
273	Privatperson 245	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
274	Privatperson 246	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
275	Privatperson 247	Ja, ich bin damit einverstanden				Am besten an der bestehenden Strassenbreite Orientieren.	x			A8
276	Privatperson 248	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
277	Privatperson 249	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
278	Privatperson 250	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
279	Privatperson 251			Nein, die Route sollte		Ich bin zufrieden so wie es ist. Die Preise könnten ein Problem werden. Wenn die Strassen breiter werden, dann wird es steilere Bordhänge geben.	x			A8

Kanton Bern
Canton de Berne

				schmäler sein					
280	Privatperson 252	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
281	Privatperson 253								
282	Privatperson 254	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
283	Privatperson 255	Ja, ich bin damit einverstanden				Autos fahren wenige über diese Route,dann müssen die Radfahrer oder Auto anhalten um zu kreuzen. Ebenso der Landwirtschaftsverkehr	x		A8
284	Privatperson 256								
285	Privatperson 257	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
286	Privatperson 258		Nein, die Route sollte breiter sein			Trennung (oder Überholmöglichkeit) von schnellen E-Bikes und langsamen Velos zwingend notwendig	x		A6, A8
287	Privatperson 259	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
288	Privatperson 260	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
289	Privatperson 261	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
290	Privatperson 262								
291	Privatperson 263			Nein, die Route sollte schmäler sein		In Anbetracht das der schnelle Velopendler die Hauptstrasse nutzen kann, bin ich der Ansicht das eine schmalere Strasse Kulturland schützt. Insbesondere auch das Worblantal nicht nur als Pendlerachse gelten soll.	x		A4, A8
292	Privatperson 264	Ja, ich bin damit einverstanden				Optimal	x		A8
293	Privatperson 265	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
294	Privatperson 266								
295	Privatperson 267			Nein, die Route sollte schmäler sein			x		
296	Privatperson 268	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
297	Privatperson 269								
298	Privatperson 270								
299	Privatperson 271								
300	Privatperson 272	Ja, ich bin damit einverstanden				Ich habe beim Infoabend von gestern sehr gerne zugehört, dass die beiden Steigungen Rütli/Richtung Utzlenberg und beim Schiessstand Stettlen technisch angepasst würden. Ich kann mir tatsächlich vorstellen, dass ohne sehr grossen Zusatzaufwand die höchsten Steigungsprozente geglättet werden könnten, was für weniger starke Fahrerinnen und Fahrer einen echten Mehrwert im Bereich der Lunge und der Oberschenkelmuskulatur und somit der Laune darstellt.	x		A7, A8
301	Privatperson 273								

Kanton Bern
Canton de Berne

302	Privatperson 274								
303	Privatperson 275	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
304	Privatperson 276	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
305	Privatperson 277		Nein, die Route sollte breiter sein				x		
306	Privatperson 278				Keine Angabe				
307	Privatperson 279	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
308	Privatperson 280	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
309	Privatperson 281	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
310	Privatperson 282	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
311	Privatperson 283	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
312	Privatperson 284		Nein, die Route sollte breiter sein			Grundsätzlich zwar einverstanden, aber auf dem Abschnitt Stettlen-Deisswil sollte die Route unbedingt breiter als 3 Meter sein, damit allen gedient ist. Die Erfahrung zeigt, dass bereits jetzt auf diesem Abschnitt nebst zahlreichen Velofahrenden auch viele zu Fuss gehende teils mit Kinderwagen (trotz Naturbelag) und/oder Hunden unterwegs sind. Offenbar dient der Abschnitt auch dem lokalen Velo- und Fussverkehr zwischen Stettlen und Deisswil/Bernapark (z.B. Einkauf im Coop o.ä.). Es kommt regelmässig zu Konfliktsituationen. Gerade im Bereich des «Brätliplatz» ist es teils heikel.	x		A8
313	Privatperson 285	Ja, ich bin damit einverstanden				 einverstanden, sofern dort nicht Fussgänger zirkulieren	x		A8, A6
314	Privatperson 286	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
315	Privatperson 287	Ja, ich bin damit einverstanden				In Frankreich weisen oftmals Schilder auf Velowegen darauf hin, dass Velofahrer und Fussgänger sich die Strasse teilen und man gegenseitig Rücksicht nimmt - das könnte auch im Worblental funktionieren und bräuchte weniger Kulturland:-)	x		A8, A6
316	Privatperson 288	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
317	Privatperson 289	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
318	Privatperson 290								
319	Privatperson 291	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
320	Privatperson 292	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
321	Privatperson 293	Ja, ich bin damit einverstanden					x		

Kanton Bern
Canton de Berne

322	Privatperson 294			Nein, die Route sollte schmaler sein		Nicht notwendig. Das kreuzen geht heute schon sehr gut. Wenn es breiter wird, gibt es gefährliche Situationen.	x			A8, A6
323	Privatperson 295	Ja, ich bin damit einverstanden				Im vergleich zu heute gerade luxuriös! Nein, ich denke das reicht gut, solange der motorisierte Verkehr nicht zunimmt (ev. müsste das überwacht werden, wenn "die Autofahrer" merken, dass es einen neuen Schleiweg gibt, der schneller als die Kantonsstrasse ist...	x			A8, A6
324	Privatperson 296				Keine Angabe	Siehe unser Schreiben				
325	Privatperson 297	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
326	Privatperson 298									
327	Privatperson 299	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
328	Privatperson 300	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
329	Privatperson 301	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
330	Privatperson 302	Ja, ich bin damit einverstanden				Vorausgesetzt es verkehren keine landwirtschaftlichen Fahrzeugen auf der Route und ein Kreuzen mit diesen ist nicht notwendig	x			A4, A6, A8
331	Privatperson 303			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
332	Privatperson 304									
333	Privatperson 305									
334	Privatperson 306			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
335	Privatperson 307	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
336	Privatperson 308	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
337	Privatperson 309	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
338	Privatperson 310	Ja, ich bin damit einverstanden				wir leben in der Schweiz auf engem Raum. Es muss für alle Platz haben und vor allem , müssen alle lernen, immer wie mehr, dass Rücksicht genommen werden muss. Sobald man sich in den Verkehr begibt setzt man sich gefahren aus. das gilt für alle Verkehrsteilnehmer. auch für den Langsam Verkehr.	x			A6, A8
339	Privatperson 311	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
340	Privatperson 312	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
341	Privatperson 313	Ja, ich bin damit einverstanden					x			

**Kanton Bern
Canton de Berne**

342	Privatperson 314	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
343	Privatperson 315										
344	Privatperson 316	Ja, ich bin damit einverstanden				Ja, dass passt	x				A8
345	Privatperson 317			Nein, die Route sollte schmaler sein		Ja breiter die Strassen werden umso rücksichtsloser wird man dann unterwegs sein und wenn die Veloroute dann ggf. von Spaziergängern mit Kinderwägen oder mit Hunden ebenfalls genützt werden muss, könnte dies zu grösseren Unfällen führen. Ich benütze diese Wege mindestens 2x in der Woche und habe es bereits schon jetzt erlebt wie rücksichtslos und schnell zum Teil gefahren wird.	x				A6, A8
346	Privatperson 318										
347	Privatperson 319	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
348	Privatperson 320										
349	Privatperson 321	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
350	Privatperson 322			Nein, die Route sollte schmaler sein			x				
351	Privatperson 323	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
352	Privatperson 324										
353	Privatperson 325	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
354	Privatperson 326										
355	Privatperson 327	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
356	Privatperson 328										
357	Privatperson 329	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
358	Privatperson 330	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
359	Privatperson 331	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
360	Privatperson 332			Nein, die Route sollte schmaler sein			x				
361	Privatperson 333				Keine Angabe	Sofern die direktbetroffenen mit 3.00 Metern einverstanden sind, bin ich es auch.	x				A8, A4
362	Privatperson 334			Nein, die Route sollte schmaler sein			x				
363	Privatperson 335	Ja, ich bin damit einverstanden					x				
364	Privatperson 336										

Kanton Bern
Canton de Berne

365	Privatperson 337	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
366	Privatperson 338	Ja, ich bin damit einverstanden				Für den Fall einer hohen Belastung oder von Konflikten mit Fussverkehr in der Zukunft sollte bereits die Fläche für eine Verbreiterung auf mind. 3.5 m gesichert werden. Im Sinne der Verhältnismässigkeit ist die Breite von 3.0 m in Geraden vorerst in Ordnung. In Kurvenbereichen oder bei eingeschränkter Sicht ist jedoch der nötige Lichtraum für die Begegnung auch von 2 Spezialvelos einzuhalten, was mindestens 3.5 m verlangt	x	x		A8
367	Privatperson 339	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
368	Privatperson 340		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
369	Privatperson 341			Nein, die Route sollte schmaler sein		Mit Landressourcen ist sparsam umzugehen	x			A4, A8
370	Privatperson 342	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
371	Privatperson 343	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
372	Privatperson 344									
373	Privatperson 345	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
374	Privatperson 346				Keine Angabe	Ausschliesslich für die Variante Süd einverstanden. Die Varianten Mitte und Nord sind unverändert zu belassen.	x			A7, A8
375	Privatperson 347	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
376	Privatperson 348									
377	Privatperson 349	Ja, ich bin damit einverstanden				Einverstanden bei Variante Süd.	x			A7, A8
378	Privatperson 350	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
379	Privatperson 351									
380	Privatperson 352			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
381	Privatperson 353	Ja, ich bin damit einverstanden				So viel wie nötig (damit sicheres Kreuzen und Überholen möglich ist), so wenig wie möglich (um möglichst wenig Fläche zu versiegeln): Das ist mit der vorgesehenen Breite von 3.00 Meter (ohne MIV) gewährleistet.	x			A8
382	Privatperson 354	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
383	Privatperson 355	Ja, ich bin damit einverstanden				Der Radweg sollte so weit wie möglich frei von motorisiertem Verkehr, Fussgängern und Pferden sein.	x			A6, A8
384	Privatperson 356									

Kanton Bern
Canton de Berne

385	Privatperson 357				Keine Angabe				
386	Privatperson 358								
387	Privatperson 359	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
388	Privatperson 360	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
389	Privatperson 361	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
390	Privatperson 362	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
391	Privatperson 363	Ja, ich bin damit einverstanden				3 Meter sind sehr grosszügig, aber langfristig sicher i.O.	x		A8
392	Privatperson 364								
393	Privatperson 365	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
394	Privatperson 366	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
395	Privatperson 367								
396	Privatperson 368	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
397	Privatperson 369		Nein, die Route sollte schmaler sein				x		
398	Privatperson 370	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
399	Privatperson 371	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
400	Privatperson 372		Nein, die Route sollte breiter sein			unterschiedliche geschwindigkeiten unter den velos nehmen zu; dieser tatsache muss rechnung getragen werden; auch werden zukünftig grössere velos (lasten-velos) unterwegs sein grundsätzlich genügend raum schaffen, für die attraktivität, damit "miv" kleiner wird; allenfalls auch klare unterschiedliche planung (sicherheit) für die schnellen e-bikes (auf normaler kantonsstrasse)	x		A8
401	Privatperson 373	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
402	Privatperson 374				Keine Angabe				
403	Privatperson 375	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
404	Privatperson 376	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
405	Privatperson 377	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
406	Privatperson 378		Nein, die Route sollte breiter sein			Mit Fussgängern, die zu mehreren unterwegs sind oder mit Hund, müssen Velos dann häufig abbremsen und es kommt häufiger zu gefährlichen Situationen. Zudem ist bei einer Breite von 3 m fraglich, ob eine Velovorrangroute überhaupt möglich ist. (Die Einrichtung einer solchen Vorrangroute wird offenbar noch geprüft.) Unabhängig von der Breite ist folgende Bedingung: Wichtig ist, dass das	x	x	A8

Kanton Bern
Canton de Berne

					Bankett frei von jeglichen Hindernissen bleibt, das bedeutet: Kein Schild und kein Weidezaun auf dem Bankett. Zudem muss das Bankett auch dauerhaft gut befahrbar sein und muss so beschaffen sein, dass nicht z.B. Kies auf der Strasse liegt (Unfallgefahr).				
407	Privatperson 379	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
408	Privatperson 380	Ja, ich bin damit einverstanden				ein Kompromiss, doch eine breitere Route wohl schwierig durchzusetzen;	x		A8
409	Privatperson 381	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
410	Privatperson 382	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
411	Privatperson 383	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
412	Privatperson 384	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
413	Privatperson 385	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
414	Privatperson 386			Nein, die Route sollte schmaler sein			x		
415	Privatperson 387								
416	Privatperson 388	Ja, ich bin damit einverstanden				Die Route in die Breite der bestehenden Marchsteine	x		A8
417	Privatperson 389								
418	Privatperson 390	Ja, ich bin damit einverstanden				Sorgsamer Umgang mit Landwirtschaftsland ist mir auch wichtig. Rücksichtnahme kann von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern in diesem Mass erwartet werden.	x		A4, A6, A8
419	Privatperson 391	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
420	Privatperson 392								
421	Privatperson 393								
422	Privatperson 394								
423	Privatperson 395								
424	Privatperson 396	Ja, ich bin damit einverstanden				Dürfte auch schmaler sein.	x		A8
425	Privatperson 397	Ja, ich bin damit einverstanden					x		

6.1.4 Frage 3.2: Breite der Veloroute: Sind Sie mit der vorgesehenen Breite von 3.50 Meter auf den Abschnitten, wo auch motorisierte Fahrzeuge inkl. landwirtschaftliche Fahrzeuge auf der Veloroute verkehren, einverstanden?

Eingabe-Nr.	Absender	Ja, ich bin damit einverstanden	Nein, die Route sollte breiter sein	Nein, die Route sollte schmaler sein	Keine Angabe	Bemerkungen	wird zur Kenntnis genommen	wird im Bauprojekt geprüft	keine Anpassung	Antwort
1	Gemeinde Stettlen			Nein, die Route sollte schmaler sein		Es ist zu überprüfen, ob die Breite der Wege auf den Längen, welche im Flächen, im Ackerland, sind, nicht mit der bestehenden Breite belassen werden können. Landwirtschaftliche Fahrzeuge / allenfalls Velos könnten, wenns erforderlich ist, ins Ackerland ausweichen. Eventuell wäre es möglich an einigen Stellen eine Ausweichmöglichkeit zu erstellen, damit die Strecke nicht auf der ganzen Länge verbreitert werden muss. Dies ist zu überprüfen.	x			A8
2	Gemeinde Vechigen						x			
3	Gemeinde Worb			Nein, die Route sollte schmaler sein		Wo auch motorisierte Fahrzeuge inkl. landwirtschaftliche Fahrzeuge auf der Veloroute verkehren, soll die Ausbaubreite (Belag) 3.0 m betragen (Ausmarchung inkl. beidseitiges Bankett von 75cm) Wenn die Alltagsveloroute aus ökologischer Sicht nicht als Kies-/Mergelweg ausgestaltet werden kann, so soll der Belag auf 3.0m Breite beschränkt und das Bankett entsprechend breiter ausgebildet werden. Das Bankett ist beidseitig als extensiver Blumenrasenstreifen (nur niedrig wachsende Arten einsäen, z.B. UFA-Magerrasen CH-G) bepflanzt werden. Es muss darauf geachtet werden, dass die angrenzenden Landwirte nicht zu nahe an diesen Streifen düngen.	x	x		A8
4	Berner Wanderwege									
5	Die Mitte Stettlen			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
6	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stadt Bern									
7	FDP.Die Liberalen Vechigen	Ja, ich bin damit einverstanden				Siehe aber auch Antwort 4.1. Wo möglich mit Mergel Hartbelag reduzieren	x	x		A8
8	Feldschützen Stettlen-Deisswil	Ja, ich bin damit einverstanden					x			

Kanton Bern
Canton de Berne

9	Flurgenossenschaft Sinneringen	Ja, ich bin damit einverstanden				Einverstanden für Variante Süd, wo möglich. Bei Utzlenbergstrasse 4,5 Meter (wie auf Plan im Erläuterungsbericht, Seite 24).	x			A8
10	Gemeinde Ostermundigen									
11	Gemeindeverband ARA Worblental	Ja, ich bin damit einverstanden				Siehe 4.1. Eine Breite von 3.5m reicht für die Anforderungen des Gemeindeverbands ARA Worblental aus.	x			A8
12	Grüne Worb					4. Breite der Veloroute In Anbetracht der Zunahme der schnellen E-Bike's ist für den sicheren Veloverkehr eine Mindestbreite von 4 m wünschenswert. Wir sind jedoch mit den vorgeschlagene Wegbreiten einverstanden, damit der Bodenverbrauch auf das notwendige Minimum beschränkt werden kann.	x			A8
13	Grünliberale Partei Worb		Nein, die Route sollte breiter sein			Kreuzungsfall zwischen breiten LW-Fahrzeugen und Velosnhänger muss möglich sein.	x			A8
14	IG Worble									
15	Interessensgemeinschaft gegen die Veloroute Worblental				Keine Angabe	Fahrradweg besteht bereits. Keine Versiegelung notwendig.	x			A5, A8
16	Jagd- und Wildschutzverein Worblental	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
17	Landwirtschaft Bern-Mittelland LBM				Keine Angabe	3. Breite der Veloroute: Der Verein Landwirtschaft Bern-Mittelland bezieht sich bezüglich der Ausscheidung der Breite der Route auf die Mitwirkungseingaben der betroffenen Landwirtinnen und Landwirte. Die Breite der Abschnitte soll mit den direktbetroffenen vor Ort diskutiert und beschlossen werden.		x		A8
18	Präsident BEBike (Interessengemeinschaft Mountainbike Kanton Bern)	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
19	Pro Natura Berner Mittelland		Nein, die Route sollte schmaler sein			Die Velostrasse sollte überall so schmal wie möglich gehalten werden, allenfalls wäre ein breiteres unversiegeltes Bankett denkbar. Allgemein sollte die Asphaltierung überdacht werden (da wo es nicht sowieso schon der Fall ist), da zum Beispiel Mehlschwalben die unversiegelten Strassen als Baumaterialquelle benutzen. Auch an den schmalen Stellen und in der Steigung ist die Variante Süd wie sie jetzt ist sehr gäbig befahrbar. Man sollte auch in Zukunft auf die Kooperation der einzelnen Verkehrsteilnehmer zählen können.	x	x	x	A8, A5
20	Pro Senectute Kanton Bern, Fachverantwortlicher Radsport	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
21	Pro Velo Bern		Nein, die Route sollte breiter sein			Auch hier wären für sichere Begegnungsfälle 4m anzustreben. Für das Kreuzen mit einem landwirtschaftlichen Fahrzeug machen 3.50 gegenüber 3m noch kaum einen Unterschied; Überholen ist ohnehin nicht auf sichere Weise möglich. Ev. kann hier mit Ausweichbereichen gearbeitet werden.	x	x		A8
22	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
23	RKBM		Nein, die Route sollte			Gemäss RKBM-Studie wären mindestens 4.00 Meter anzustreben: Dies ermöglicht problemloses Überholen und Kreuzen beziehungsweise auch ein Nebeneinanderfahren. Zudem reduziert eine breitere Route auch die Konflikte mit	x			A8

			breiter sein			motorisierten Fahrzeugen und/oder Fussgänger:innen. Unter Berücksichtigung der zunehmenden Nutzung von Veloanhängern, Lastenfahrrädern und schnellen E-Bikes (45 km/h) sowie des wachsenden Potenzials aufgrund der Siedlungsentwicklungen im Worblental stellen die 3.50 Meter ein Minimum dar, welches idealerweise zu erhöhen ist.				
24	SP Grosshöchstetten		Nein, die Route sollte breiter sein			s. oben. Es müssten den Velos mind. 2m neben den Motorfahrzeugen verbleiben	x			A8
25	SP Worb	Ja, ich bin damit einverstanden				4. Breite der Veloroute In Anbetracht der Zunahme der schnellen E-Bike's ist für den sicheren Veloverkehr eine Mindestbreite von 4 m wünschenswert. Wir sind jedoch mit den vorgeschlagene Wegbreiten einverstanden, damit der Bodenverbrauch auf das notwendige Minimum be-schränkt werden kann.	x			A8
26	SVP Sektion Vechigen									
27	VCS Regionalgruppe Bern	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
28	Verein «VeNatur» (www.venatur.ch)	Ja, ich bin damit einverstanden				Nach Abwägung verschiedener Aspekte der Nachhaltigkeit kann VeNatur die Realisierung der Veloroute in den vorgeschlagenen Dimensionen nachvollziehen. Hingegen ist der projektierte Ausbaustandard für die vorgesehenen Nutzungen nicht notwendig. Dies ist primär dort der Fall, wo Wege neu angelegt und Naturstrassen mit Hartbelag versehen werden sowie dort, wo die aktuelle Breite des Hartbelags nicht dem Zielwert des Vorprojekts entspricht. Hier muss aus unserer Sicht die Breite des Hartbelags auf 1.5 Meter begrenzt werden. Die restliche Breite ist mit einer Naturwegdecke (z.B. Mergel) zu realisieren. Zusammen mit den vorgesehenen Banketten können damit sämtliche im Erläuterungsbericht genannten Nutzungsanforderungen erfüllt werden. In der Arbeitshilfe «Anlagen für den Veloverkehr» steht sinngemäss, dass «in der Regel» (S.3) ein winterdiensttauglicher Hartbelag vorzusehen ist. Das Fazit des Erläuterungsberichts (Tabelle 1, S.13), dass die gesamte Breite von 3 Metern mit Hartbelag zu versehen ist, kann weder der Arbeitshilfe entnommen werden, noch ergibt sie sich zwingend aus der Herleitung im Erläuterungsbericht. Die vorgeschlagene hybride (Hartbelag/Mergel) Ausgestaltung ist winterdiensttauglich und kann von Velofahrenden, dem Fussverkehr und der Landwirtschaft gleichermassen genutzt werden. Sie entspricht der etwas in Vergessenheit geratenen Gestaltung von Verkehrswegen mit einem «Sommerweg». Bei ungünstigen Wetterbedingungen mit geringem Verkehrsaufkommen ist der Hartbelag für den Langsamverkehr ausreichend. In Ausnahmefällen und bei der Begegnung mit Landwirtschaftsfahrzeugen ist es zumutbar zum Kreuzen das Tempo zu reduzieren und den Mergelweg und das Bankett zu nutzen. Bei guten Wetterbedingungen mit hohem (Freizeit-)Verkehrsaufkommen ist gut unterhaltener Mergel einem Hartbelag praktisch ebenbürtig. Mit den unterschiedlichen Belägen kommt es zudem, gewissermassen auf natürlichem Weg, zu einer weitgehenden Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr und einer besseren Vermeidung von Konfliktsituationen. Mit der Begrenzung der Hartbelagsbreite auf 1.5 Meter lässt sich die Zerschneidungswirkung der Veloroute substanziell reduzieren. Die Zerschneidung von Lebensräumen ist eine bedeutende Ursache des Rückgangs der Biodiversität. Diesem Rückgang planen Bund und Kantone mit der Schaffung einer «Ökologischen Infrastruktur» bis 2040 entgegenzuwirken. Auch der Wasserbauplan Worble	x	x	x	A8

					unterstützt dieses Bestreben. VeNatur würde es sehr begrüßen, wenn mit einer frühzeitigen Abstimmung der verschiedenen kantonalen Projekte und einer Differenzierung zwischen Notwendigem und Wünschbarem die Finanzen der Öffentlichen Hand im Dienst der Nachhaltigkeit effizient eingesetzt und kostspielige nachträgliche Anpassungen vermieden werden könnten. Solche Überlegungen kommen im Erläuterungsbericht zu kurz.				
29	Privatperson 1	Ja, ich bin damit einverstanden			...vorausgesetzt die Strecke ist für «normale» Automobilisten gesperrt. Landwirtschaftl. Fahrzeuge sind OK.	x			A8, A6
30	Privatperson 2	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
31	Privatperson 3	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
32	Privatperson 4	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
33	Privatperson 5	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
34	Privatperson 6	Ja, ich bin damit einverstanden			Damit möglichst alle nicht oder nur schwach motorisierten Zweiräder die Route benutzen können und dies auch tun, sollte sie so breit wie vorgeschlagen sein. Die Benutzung durch grössere und schnellere Fahrzeuge sollte aber möglichst verhindert werden.	x			A8, A6
35	Privatperson 7	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
36	Privatperson 8								
37	Privatperson 9	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
38	Privatperson 10		Nein, die Route sollte breiter sein			x			
39	Privatperson 11	Ja, ich bin damit einverstanden			s. Bemerkungen 4.1	x			A8
40	Privatperson 12	Ja, ich bin damit einverstanden			sofern asphaltiert iO, sonst zu schmal.	x			A8
41	Privatperson 13								
42	Privatperson 14		Nein, die Route sollte breiter sein		Wo motorisierte Fahrzeuge im Spiel sind, sollte die Breite aus Sicherheitsgründen wohl 4 Meter sein ...	x			A8
43	Privatperson 15	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
44	Privatperson 16			Nein, die Route sollte schmaler sein		x			
45	Privatperson 17	Ja, ich bin damit einverstanden				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

46	Privatperson 18	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
47	Privatperson 19		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
48	Privatperson 20	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
49	Privatperson 21	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
50	Privatperson 22	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
51	Privatperson 23	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
52	Privatperson 24	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
53	Privatperson 25	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
54	Privatperson 26	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
55	Privatperson 27		Nein, die Route sollte breiter sein			Wenn sich ein Auto und ein Veloanhänger kreuzen wird es mit 3.50 m sehr eng. Ausweichmöglichkeiten zumindest Grasboden auf gleicher Höhe wie der Weg sollte gegeben sein.	x			A8
56	Privatperson 28									
57	Privatperson 29				Keine Angabe					
58	Privatperson 30	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
59	Privatperson 31				Keine Angabe					
60	Privatperson 32	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
61	Privatperson 33	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
62	Privatperson 34	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
63	Privatperson 35	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
64	Privatperson 36	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
65	Privatperson 37				Keine Angabe	Die Straße ist breit genug. Ich bin zufrieden mit dem Weg. Fahre es Wöchentlich und der was anderes will soll RBS nehmen. Der richtige Velofahrer will Ruhe Natur zufriedenheit. Eine Zeit zum Abschalten.	x			A8
66	Privatperson 38				Keine Angabe	3m50 ist wie zB die Ringstrasse zeigt zu knapp, wenn die Fahrzeuge in Fahrt zB ein Auto und ein Velo als Gegenverkehr kreuzen können sollen. Bei Traktoren noch	x			A8, A6

					mehr. Das Worblental ist zu eng, um sichere Velorennbahnen anzubieten – es braucht den gegenseitigen Respekt Aller!				
67	Privatperson 39			Nein, die Route sollte schmaler sein	Siehe vorherige Bemerkung	x			
68	Privatperson 40		Nein, die Route sollte breiter sein			x			
69	Privatperson 41	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
70	Privatperson 42	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
71	Privatperson 43	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
72	Privatperson 44	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
73	Privatperson 45	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
74	Privatperson 46	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
75	Privatperson 47	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
76	Privatperson 48	Ja, ich bin damit einverstanden			grundsätzlich sollte die Route aber nur für Velo etc. sein	x			A6
77	Privatperson 49	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
78	Privatperson 50	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
79	Privatperson 51		Nein, die Route sollte breiter sein			x			
80	Privatperson 52			Nein, die Route sollte schmaler sein		x			
81	Privatperson 53	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
82	Privatperson 54	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
83	Privatperson 55		Nein, die Route sollte breiter sein			x			

Kanton Bern
Canton de Berne

84	Privatperson 56	Ja, ich bin damit einverstanden				Ja, aus Sicherheitsgründen	x			A8, A6
85	Privatperson 57			Nein, die Route sollte schmaler sein		Nur Veloweg	x			A8, A6
86	Privatperson 58				Keine Angabe					
87	Privatperson 59			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
88	Privatperson 60		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
89	Privatperson 61	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
90	Privatperson 62		Nein, die Route sollte breiter sein			Wenn motorisierte Fahrzeuge auf der Veloroute verkehren wird ein sicheres kreuzen und überholen kaum möglich sein. Weg sollte soweit möglich frei von Motorisiertem Verkehr, Fussgänger und Pferden sein.	x			A6
91	Privatperson 63				Keine Angabe					
92	Privatperson 64	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
93	Privatperson 65	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
94	Privatperson 66	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
95	Privatperson 67	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
96	Privatperson 68	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
97	Privatperson 69			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
98	Privatperson 70	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
99	Privatperson 71	Ja, ich bin damit einverstanden				Bin einverstanden Variante Süd (wie auf Plan bei Utzlenbergstrasse aber 4,50 Meter)	x			A7
100	Privatperson 72	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
101	Privatperson 73	Ja, ich bin damit einverstanden					x			

Kanton Bern
Canton de Berne

102	Privatperson 74	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
103	Privatperson 75		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
104	Privatperson 76	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
105	Privatperson 77	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
106	Privatperson 78	Ja, ich bin damit einverstanden				Da die Landwirtschaftsfahrzeuge heutzutage auch grösser sind, macht dies Sinn, damit man gut kreuzen kann.	x			A8
107	Privatperson 79		Nein, die Route sollte schmaler sein				x			
108	Privatperson 80	Ja, ich bin damit einverstanden				Es ist einfach unglaublich, dass eine autobahn für velos gebaut wird und durch die dörfer kommt die 30 er zone	x			A8
109	Privatperson 81		Nein, die Route sollte schmaler sein				x			
110	Privatperson 82									
111	Privatperson 83	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
112	Privatperson 84		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
113	Privatperson 85	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
114	Privatperson 86		Nein, die Route sollte schmaler sein				x			
115	Privatperson 87				Keine Angabe		x			
116	Privatperson 88	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
117	Privatperson 89	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
118	Privatperson 90		Nein, die Route sollte breiter sein			Kreuzung mit breiten Autos (SUV) ist bei 3.5m sehr knapp, insb. wenn mit Veloanhänger unterwegs. Kreuzung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen bedingt jedoch immer gegenseitige Rücksichtnahme, auch bei deutlich breiteren Wegen.	x			A8

Kanton Bern
Canton de Berne

119	Privatperson 91				Keine Angabe	3m50 ist wie zB die Ringstrasse zeigt zu knapp, wenn die Fahrzeuge in Fahrt zB ein Auto und ein Velo als Gegenverkehr kreuzen können sollen. Bei Traktoren noch mehr. Das Worblental ist zu eng, um sichere Velorennbahnen anzubieten – es braucht den gegenseitigen Respekt Aller!	x			A8, A6
120	Privatperson 92	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
121	Privatperson 93	Ja, ich bin damit einverstanden				Nord: nur für Velos	x			A6
122	Privatperson 94	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
123	Privatperson 95	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
124	Privatperson 96	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
125	Privatperson 97	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
126	Privatperson 98	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
127	Privatperson 99			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
128	Privatperson 100	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
129	Privatperson 101			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
130	Privatperson 102	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
131	Privatperson 103			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
132	Privatperson 104	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
133	Privatperson 105			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
134	Privatperson 106	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
135	Privatperson 107	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
136	Privatperson 108	Ja, ich bin damit einverstanden				Mann/Frau/Kind kann ja auch ein wenige auf die anderen - inkl. Fussgänger - schauen	x			A6, A8
137	Privatperson 109	Ja, ich bin damit einverstanden					x			

Kanton Bern
Canton de Berne

138	Privatperson 110			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
139	Privatperson 111	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
140	Privatperson 112	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
141	Privatperson 113	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
142	Privatperson 114	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
143	Privatperson 115			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
144	Privatperson 116			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
145	Privatperson 117	Ja, ich bin damit einverstanden				3.5m finde ich gut um sicheres kreuzen zu gewährleisten.	x			A8
146	Privatperson 118	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
147	Privatperson 119		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
148	Privatperson 120		Nein, die Route sollte breiter sein			Landwirtschaftlicher Verkehr blockiert bei dieser Breite die Strecke.	x			A8, A6, A4
149	Privatperson 121	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
150	Privatperson 122	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
151	Privatperson 123	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
152	Privatperson 124	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
153	Privatperson 125		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
154	Privatperson 126	Ja, ich bin damit einverstanden					x			

Kanton Bern
Canton de Berne

155	Privatperson 127		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
156	Privatperson 128						x			
157	Privatperson 129	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
158	Privatperson 130	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
159	Privatperson 131	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
160	Privatperson 132	Ja, ich bin damit einverstanden				Nur wenn zusätzlich ausgewichen werden kann auf zusätzlichem Kiesstreifen.	x			A8
161	Privatperson 133	Ja, ich bin damit einverstanden				Nur für Variante Süd (wie auf Plan Seite 24, bei Utzlenbergstrasse 4,5 Meter).	x			A8, A7
162	Privatperson 134	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
163	Privatperson 135	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
164	Privatperson 136	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
165	Privatperson 137	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
166	Privatperson 138	Ja, ich bin damit einverstanden				ICH BIN OFT AUF DIESEN WEGEN UNTERWEGS > ES HAT SEHR WENIG VERKEHR AUSSER VELOS	x			A6, A8
167	Privatperson 139		Nein, die Route sollte schmaler sein				x			
168	Privatperson 140	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
169	Privatperson 141	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
170	Privatperson 142	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
171	Privatperson 143		Nein, die Route sollte schmaler sein			Es gibt wenig Landwirtschaftsverkehr auf diesen Routen. Für mich könnte die aktuelle Breite belassen werden. (3 Meter) Dies würde den Landbedarf wie auch die Kosten schonen. Allenfalls kann der Hartbelag für Velofahrer auf 1,5 -2 Meter beschränkt werden und die Traktoren hätten auf Mergel eine gut fahrbare Strecke und Ausweichmöglichkeiten.	x	x		A8, A5
172	Privatperson 144	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
173	Privatperson 145		Nein, die Route sollte schmaler sein				x			
174	Privatperson 146	Ja, ich bin damit einverstanden					x			

Kanton Bern
Canton de Berne

175	Privatperson 147		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
176	Privatperson 148			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
177	Privatperson 149	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
178	Privatperson 150	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
179	Privatperson 151				Keine Angabe	Auf der Route muss Platz sein für Fussgänger und Velos und landwirtschaftl. Fahrzeuge.	x			A6, A8
180	Privatperson 152				Keine Angabe	Wenn dann nur den Bauern zuliebe.	x			A8
181	Privatperson 153			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
182	Privatperson 154									
183	Privatperson 155		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
184	Privatperson 156	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
185	Privatperson 157	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
186	Privatperson 158	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
187	Privatperson 159	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
188	Privatperson 160	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
189	Privatperson 161			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
190	Privatperson 162	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
191	Privatperson 163	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
192	Privatperson 164	Ja, ich bin damit einverstanden				Variante Süd, Plan S. 24 / Utzlenbergstrasse 4.5 Meter	x			A8
193	Privatperson 165			Nein, die Route sollte			x			

				schmäler sein					
194	Privatperson 166		Nein, die Route sollte breiter sein				x		
195	Privatperson 167			Nein, die Route sollte schmäler sein			x		
196	Privatperson 168		Nein, die Route sollte breiter sein				x		
197	Privatperson 169			Nein, die Route sollte schmäler sein			x		
198	Privatperson 170	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
199	Privatperson 171	Ja, ich bin damit einverstanden				Noch einmal Variante Süd	x		A7
200	Privatperson 172			Nein, die Route sollte schmäler sein			x		
201	Privatperson 173	Ja, ich bin damit einverstanden				Das betrifft nur die Variante Süd	x		A7
202	Privatperson 174			Nein, die Route sollte schmäler sein			x		
203	Privatperson 175		Nein, die Route sollte breiter sein				x		
204	Privatperson 176	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
205	Privatperson 177	Ja, ich bin damit einverstanden				Minimaler Flächenverbrauch bei einer Breite von 3 - 3.5 m.	x		A5, A8
206	Privatperson 178			Nein, die Route sollte schmäler sein			x		
207	Privatperson 179								

Kanton Bern
Canton de Berne

208	Privatperson 180	Ja, ich bin damit einverstanden				Je nach Situation kann die Route abschnittsweise auch breiter oder schmaler sein.	x	x		A8
209	Privatperson 181	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
210	Privatperson 182			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
211	Privatperson 183	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
212	Privatperson 184									
213	Privatperson 185			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
214	Privatperson 186	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
215	Privatperson 187	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
216	Privatperson 188	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
217	Privatperson 189		Nein, die Route sollte breiter sein			Besser hier etwas ausbauen auf mindestens 4m um eine Koexistenz von Landwirtschaft und uns Fahrradfahrern zu gewährleisten	x			A8
218	Privatperson 190		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
219	Privatperson 191	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
220	Privatperson 192	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
221	Privatperson 193	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
222	Privatperson 194	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
223	Privatperson 195	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
224	Privatperson 196	Ja, ich bin damit einverstanden				Ich pendle jetzt seit 13 Jahren von Utzigen nach Bern. Das Verkehrsaufkommen auf der bestehenden Variante Süd ist klein und hat über die Jahre auch nicht zugenommen.	x			A8
225	Privatperson 197			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			

Kanton Bern
Canton de Berne

226	Privatperson 198			Nein, die Route sollte schmaler sein		x			
227	Privatperson 199	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
228	Privatperson 200	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
229	Privatperson 201	Ja, ich bin damit einverstanden			Der Erhalt unserer Böden ist auch uns ein Anliegen. Wir sind daher einverstanden, die Alltagsveloroute nur auf eine minimale Breite von 3 – 3.5 m auszubauen.	x			A8
230	Privatperson 202	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
231	Privatperson 203		Nein, die Route sollte breiter sein			x			
232	Privatperson 204	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
233	Privatperson 205	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
234	Privatperson 206			Nein, die Route sollte schmaler sein	Ich finde die Verbreiterung nicht nötig, Rücksicht nehmen aufeinander muss man sowieso! Es geht Land verloren.	x			A4, A6, A8
235	Privatperson 207	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
236	Privatperson 208	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
237	Privatperson 209	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
238	Privatperson 210	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
239	Privatperson 211			Nein, die Route sollte schmaler sein	Wenn neue Wege geteert werden für den Veloverkehr, dann müssen sie nicht breiter als 3m sein.	x			A8
240	Privatperson 212			Nein, die Route sollte schmaler sein		x			
241	Privatperson 213	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
242	Privatperson 214	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
243	Privatperson 215	Ja, ich bin damit einverstanden				x			
244	Privatperson 216	Ja, ich bin damit einverstanden				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

245	Privatperson 217	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
246	Privatperson 218									
247	Privatperson 219									
248	Privatperson 220	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
249	Privatperson 221	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
250	Privatperson 222	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
251	Privatperson 223	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
252	Privatperson 224	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
253	Privatperson 225	Ja, ich bin damit einverstanden				Bei Utzlenbergstrasse 4.5 Meter (wie auf Plan Seite 24)	x			A8
254	Privatperson 226	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
255	Privatperson 227						x			
256	Privatperson 228	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
257	Privatperson 229	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
258	Privatperson 230		Nein, die Route sollte schmaler sein			2m 80 reichen, alles andere wäre gegenüber den Eigentümern nicht zu rechtfertigen und unverhältnismässig. Es ist sowieso sicherer, schnell an den Rand zu fahren um Unfälle mit Landmaschinen zu vermeiden.	x			A8
259	Privatperson 231	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
260	Privatperson 232	Ja, ich bin damit einverstanden				Ideal fände ich es, wenn die Breite des Hartbelages auf 1.5 m begrenzt würde (umgeben von Naturstrasse oder Mergelbelag). Damit könnten wir die Natur schonen! Ich finde es selbstverständlich, dass beide Verkehrsteilnehmende beim Kreuzen das Tempo drosseln.	x	x		A8
261	Privatperson 233		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
262	Privatperson 234		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
263	Privatperson 235	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
264	Privatperson 236				Keine Angabe	Aus meiner Sicht ist die bestehende Route genug breit.	x			A8
265	Privatperson 237				Keine Angabe					

Kanton Bern
Canton de Berne

266	Privatperson 238		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
267	Privatperson 239	Ja, ich bin damit einverstanden				sehe den Ausbau auf 3.5m zwar nicht als zwingend, da die Verkehrsdichte relativ klein ist und somit ein Kreuzen/Überholen relativ selten ist. Die 3.5m Breite mindern aber auf jeden Fall das Unfallrisiko	x			A8
268	Privatperson 240	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
269	Privatperson 241	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
270	Privatperson 242	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
271	Privatperson 243	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
272	Privatperson 244		Nein, die Route sollte breiter sein			Wie auch im Bericht abgebildet (Abbildung 7 im Bericht) ist der Begegnungsfall Traktor - Velo mit Kinderanhänger nicht gewährleistet. Hierzu wären gemäss Bericht 4.7m notwendig. Auch wenn das Bankett befahren werden kann, stehen mit 2x0.5m Bankett nur 4.5m zur Verfügung. Der Sicherheitszuschlag kann zwar ausserhalb der Fahrbahn liegen, in diesem Fall muss aber sichergestellt sein, dass kein Hindernis in den Bereich des Sicherheitszuschlags ragt. Wenn das Bankett für gewisse Begegnungsfälle eingerechnet wird, muss sichergestellt werden, dass das es auch Frei ist. Das heisst das Land darf nicht bewirtschaftet werden, weder durch Bepflanzung (z.B. Getreideanbau) noch durch Weidezäune die direkt auf dem Fahrbahnrand platziert werden (vgl. unteres Bild auf Seite 2 des Informationsflyers). Wenn das Bankett begrünt ist, muss es regelmässig gemäht werden, damit es befahren werden kann. Es ist darauf zu achten, dass das Land für die Bankette vom Kanton erworben wird oder mindestens eine Bewirtschaftungseinschränkung festgelegt wird, die keine Belegung des Bankettes erlaubt. Zudem muss sichergestellt werden, dass auch der Sicherheitsraum ausserhalb der Fahrbahn frei von Hindernissen ist.	x			A8
273	Privatperson 245		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
274	Privatperson 246	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
275	Privatperson 247		Nein, die Route sollte schmaler sein			Ein sicheres Kreuzen mit Traktoren (mit Anbaugeräten/Doppelrädern etc.) ist auch bei 3.5m nicht bei vollem Tempo möglich. Es muss allen Verkehrsteilnehmenden zugemutet werden können beim Kreuzen je nach Situation auf Schritttempo abzubremesen (auch den Velos). Breitere Strassen führen nur zu mehr und schnellerem Verkehr. Die Verkehrsdichte (Autos, Traktoren) ist so klein, dass es nicht häufig zum Kreuzen kommt. Das beibehalten bestehender Strassenbreiten führt zu tieferen Kosten, weniger Landverlust und weniger Frust bei den LandwirtInnen bei (fast) gleich grossem Komfort für Velos.	x			A6, A8
276	Privatperson 248	Ja, ich bin damit einverstanden					x			

Kanton Bern
Canton de Berne

277	Privatperson 249	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
278	Privatperson 250	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
279	Privatperson 251			Nein, die Route sollte schmaler sein		Ebenfalls. Ich denke, es funktioniert ohne verbreiterung auch. Die Bordhänge von den Wiesen werden sehr steil.	x			A8
280	Privatperson 252	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
281	Privatperson 253			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
282	Privatperson 254			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
283	Privatperson 255	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
284	Privatperson 256	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
285	Privatperson 257	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
286	Privatperson 258		Nein, die Route sollte breiter sein			siehe oben	x			A6, A8
287	Privatperson 259	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
288	Privatperson 260	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
289	Privatperson 261	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
290	Privatperson 262			Nein, die Route sollte schmaler sein		Hatte bisher keine Probleme beim Kreuzen	x			A8
291	Privatperson 263			Nein, die Route sollte schmaler sein		Ich pendle zur Zeit viel auf diesen Verkehrswegen im Worblental. Die Fahrbahnen empfinde ich als genügend breit.	x			A8
292	Privatperson 264	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
293	Privatperson 265	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
294	Privatperson 266									

Kanton Bern
Canton de Berne

295	Privatperson 267	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
296	Privatperson 268	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
297	Privatperson 269									
298	Privatperson 270		Nein, die Route sollte breiter sein			Getrennt, z.B. Grasstreifen von der Autospur.	x			A8
299	Privatperson 271	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
300	Privatperson 272	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
301	Privatperson 273	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
302	Privatperson 274	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
303	Privatperson 275	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
304	Privatperson 276	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
305	Privatperson 277		Nein, die Route sollte breiter sein			Diese Frage erübrigt sich, wenn man in skandinavischen Städten bereits Fahrrad gefahren ist (Stockholm, Oslo, Helsinki, oder auch in den Niederlanden). Ebenso auch die Varianten Süd und Mitte... offensichtlich gibt es im Planungsteam keinerlei Kenntnisse über die Vorbildfunktion von Länder mit bevorzugtem Fahrradverkehr. Lösungen wie Varianten Süd und Mitte würden fast keinerlei Velopendler von der Hauptstrasse umlagern. Es geht hier ja nicht um Fahrradwanderungen, sondern um Fahrradpendler, die ebenso das Recht haben, möglichst schnell von A nach B zu kommen wie auch alle anderen privaten Verkehrsteilnehmer - mit dem Unterschied, dass erstere wesentlich weniger Gefahrenpotential und überhaupt keine Umweltbelastung (abgesehen von der Infrastruktur) verantworten.	x			A8, A1
306	Privatperson 278			Nein, die Route sollte schmaler sein		Ich bin gegen noch mehr Land verbauen.	x			A4
307	Privatperson 279		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
308	Privatperson 280	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
309	Privatperson 281	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
310	Privatperson 282	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
311	Privatperson 283	Ja, ich bin damit einverstanden					x			

Kanton Bern
Canton de Berne

312	Privatperson 284	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
313	Privatperson 285	Ja, ich bin damit einverstanden				s. oben	x			A8, A6
314	Privatperson 286				Keine Angabe	Auf gewissen Abschnitten der Veloroute sind auch Motorfahrzeuge (Land-/Forstwirtschaft, Individualverkehr) unterwegs: m.E. sollte die Veloroute soweit als möglich nur für Fussgänger*innen und Biker*innen zur Verfügung stehen.	x			A8, A6
315	Privatperson 287	Ja, ich bin damit einverstanden				Die Veloroute soll nicht durch breitere Wege zu attraktiven Alternativrouten für motorisierte Fahrzeuge werden. Bis jetzt habe ich immer achtsame Verkehrsteilnehmende auf der Veloroute im Worblental erlebt.	x			A8, A6
316	Privatperson 288	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
317	Privatperson 289			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
318	Privatperson 290	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
319	Privatperson 291	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
320	Privatperson 292		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
321	Privatperson 293	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
322	Privatperson 294			Nein, die Route sollte schmaler sein		Gleich wie Punkt 4.1. Keine Autoschnellstrecke bei der Steigung bauen!	x			A8, A6
323	Privatperson 295	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
324	Privatperson 296				Keine Angabe	Siehe unser Schreiben	x			
325	Privatperson 297		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
326	Privatperson 298	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
327	Privatperson 299	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
328	Privatperson 300	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
329	Privatperson 301	Ja, ich bin damit einverstanden					x			

Kanton Bern
Canton de Berne

330	Privatperson 302	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
331	Privatperson 303			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
332	Privatperson 304	Ja, ich bin damit einverstanden				Im Sinne des Schutzes der Landwirtschaftsflächen ist die knappe Breite akzeptabel.	x			A8
333	Privatperson 305									
334	Privatperson 306			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
335	Privatperson 307	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
336	Privatperson 308		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
337	Privatperson 309	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
338	Privatperson 310	Ja, ich bin damit einverstanden				Oben erwähnte Gründe.	x			A6, A8
339	Privatperson 311	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
340	Privatperson 312	Ja, ich bin damit einverstanden				Einverstanden für Variante Süd (wie auf Plan Seite 24, bei Utzlenbergstrasse 4,5 Meter).	x			A8
341	Privatperson 313	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
342	Privatperson 314	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
343	Privatperson 315	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
344	Privatperson 316	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
345	Privatperson 317			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
346	Privatperson 318		Nein, die Route sollte breiter sein			Sicherheit hat oberste Priorität. Mit mehr Sicherheitsspielraum ist man auch in Zukunft abgesichert (immer breiter werdende Fahrzeuge)	x			A8
347	Privatperson 319			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			

**Kanton Bern
Canton de Berne**

348	Privatperson 320		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
349	Privatperson 321	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
350	Privatperson 322			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
351	Privatperson 323		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
352	Privatperson 324	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
353	Privatperson 325	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
354	Privatperson 326	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
355	Privatperson 327		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
356	Privatperson 328			Nein, die Route sollte schmaler sein		Kosten und Unfallrisiken minimieren	x			A8
357	Privatperson 329	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
358	Privatperson 330		Nein, die Route sollte breiter sein			Autofahrer haben immer die Tendenz zu überholen und das ist bei einer eher schmalen Fahrbahnbreite ziemlich eklig und unsicher für Velofahrer. Ich bin damit aber einverstanden, wenn die Tempolimits für Autos markant tief ist (30 km/h).	x			A8
359	Privatperson 331	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
360	Privatperson 332			Nein, die Route sollte schmaler sein		Breitere Strassen ziehen immer noch mehr Verkehr an	x			A8
361	Privatperson 333				Keine Angabe	Sofern die direktbetroffenen mit 3.50 Metern einverstanden sind, bin ich es auch.	x			A8, A4
362	Privatperson 334	Ja, ich bin damit einverstanden					x			

Kanton Bern
Canton de Berne

363	Privatperson 335	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
364	Privatperson 336		Nein, die Route sollte breiter sein			Die vergleichsweise geringen Mehrkosten sollen z.G. der Verkehrssicherheit investiert werden. Es geht um eine langfristige Massnahme	x			A8
365	Privatperson 337	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
366	Privatperson 338		Nein, die Route sollte breiter sein			Nein, insbesondere wenn auch landwirtschaftliche Fahrzeuge wie Traktoren zu erwarten sind, ist eine Mindestbreite von 4.5 m zwingend. Ansonsten kommt es zu gegenseitigen Behinderungen bis hin zu Konflikten.	x			A8, A6
367	Privatperson 339	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
368	Privatperson 340		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
369	Privatperson 341		Nein, die Route sollte breiter sein			Sicheres Kreuzen muss gewährleistet sein	x			A8
370	Privatperson 342	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
371	Privatperson 343	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
372	Privatperson 344			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
373	Privatperson 345	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
374	Privatperson 346				Keine Angabe	Ausschliesslich für die Variante Süd einverstanden. Die Varianten Mitte und Nord sind unverändert zu belassen.	x			A7
375	Privatperson 347		Nein, die Route sollte breiter sein				x			
376	Privatperson 348	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
377	Privatperson 349	Ja, ich bin damit einverstanden				Einverstanden für Variante Süd (wie auf Plan Seite 24, bei Utzlenbergstrasse 4,5 Meter).	x			A7
378	Privatperson 350	Ja, ich bin damit einverstanden					x			

Kanton Bern
Canton de Berne

379	Privatperson 351	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
380	Privatperson 352			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
381	Privatperson 353	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
382	Privatperson 354	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
383	Privatperson 355	Ja, ich bin damit einverstanden				Der Radweg sollte so weit wie möglich frei von motorisiertem Verkehr, Fussgängern und Pferden sein.	x			A6, A8
384	Privatperson 356	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
385	Privatperson 357				Keine Angabe					
386	Privatperson 358									
387	Privatperson 359	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
388	Privatperson 360	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
389	Privatperson 361	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
390	Privatperson 362	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
391	Privatperson 363			Nein, die Route sollte schmaler sein		Für die Varianten Nord und Mitte kann der aktuell auf 3.5 m Breite geplante Abschnitt zwischen Boll und Stettlen schmaler gebaut werden, da hier bez. landw. Fahrzeuge nur Feldzubringer verkehren. Die Breite von 3.5 m ist aber für die Variante Süd i.O. da hier viele landw. Fahrzeuge durchfahren.	x			A8
392	Privatperson 364									
393	Privatperson 365	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
394	Privatperson 366	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
395	Privatperson 367									
396	Privatperson 368	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
397	Privatperson 369			Nein, die Route sollte schmaler sein			x			
398	Privatperson 370			Nein, die Route sollte schmaler sein		Wenn Fahrverbot herrscht (also Zubringerdienst + Landwirtschaft), dann ist Verbreitern vielleicht eher Luxus, weil es dann zu gar nicht so vielen Begegnungen kommt	x			A8
399	Privatperson 371	Ja, ich bin damit einverstanden					x			
400	Privatperson 372		Nein, die Route			ausweichen auf "bankett" ist nicht sicher genug	x			A8

Kanton Bern
Canton de Berne

			sollte breiter sein						
401	Privatperson 373	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
402	Privatperson 374				Keine Angabe				
403	Privatperson 375	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
404	Privatperson 376	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
405	Privatperson 377	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
406	Privatperson 378		Nein, die Route sollte breiter sein			Das Kreuzen mit Velo-(Kinder-)Anhänger erfordert eine breitere Strasse. Bei einem zu schlechten Sicherheitsgefühl (zu häufig Traktoren oder Milch-LKWs kreuzen) wird die Route nicht benutzt. Wichtig ist, dass das Bankett frei von jeglichen Hindernissen bleibt, das bedeutet: Kein Schild und kein Weidezaun auf dem Bankett. Zudem muss das Bankett auch dauerhaft gut befahrbar sein und muss so beschaffen sein, dass nicht z.B. Kies auf der Strasse liegt (Unfallgefahr). Selbst wenn die genannten zwei Punkte zum Bankett erfüllt sind: Gemäss Abbildung 7 ist eine Strasse mit 3.5 Metern bei beidseitigem Bankett von je 0.5 Metern nicht breit genug für den Fall einer Kreuzung eines breiten Traktors mit einem Velo mit Anhänger. Noch weniger ist die Kreuzung mit einem Auto möglich. (Es ist in allen Fällen bekannterweise damit zu rechnen, dass neben dem Bankett auf beiden Seiten direkt ein Weidezaun ist.) Spezifisch zu Variante Süd: Sollte diese Variante realisiert werden, ist der steile Teil der Strasse deutlich breiter auszulegen, da Velos bergauf viel mehr Platz brauchen. (ein vollwertiges Bankett, das nicht stärker abfällt als die Fahrbahn, d.h. anders als in QP5.3)	x		A8
407	Privatperson 379	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
408	Privatperson 380	Ja, ich bin damit einverstanden				ein Kompromiss, doch eine breitere Route wohl schwierig durchzusetzen;	x		A8
409	Privatperson 381	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
410	Privatperson 382	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
411	Privatperson 383	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
412	Privatperson 384		Nein, die Route sollte breiter sein				x		
413	Privatperson 385	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
414	Privatperson 386			Nein, die Route sollte schmäler sein			x		

**Kanton Bern
Canton de Berne**

415	Privatperson 387				Keine Angabe				
416	Privatperson 388			Nein, die Route sollte schmaler sein		Die Route in die bestehenden Marchsteine	x		A8
417	Privatperson 389	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
418	Privatperson 390	Ja, ich bin damit einverstanden				Dito, wie vorangehend angegeben.	x		A4, A6, A8
419	Privatperson 391	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
420	Privatperson 392								
421	Privatperson 393			Nein, die Route sollte schmaler sein		Bei gegenseitiger Rücksichtnahme ist ein schalerer Radweg problemlos möglich. Siehe Variante Süd bereits heute.	x		A8
422	Privatperson 394	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
423	Privatperson 395	Ja, ich bin damit einverstanden					x		
424	Privatperson 396		Nein, die Route sollte breiter sein			Traktoren sind breit, Bauern parkieren ihre Fahrzeuge oft ohne gross Rücksicht auf kreuzende Verkehrsteilnehmer zu nehmen.	x		A6, A8
425	Privatperson 397	Ja, ich bin damit einverstanden					x		

6.1.5 Frage 4: Wie sind Sie von der Veloroute betroffen?

Bei dieser Frage waren Mehrfachnennungen möglich

Eingabe-Nr.	Absender	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route	Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)	Keine Angabe	Bemerkungen	wird zur Kenntnis genommen	wird im Bauprojekt geprüft	keine Anpassung	Antwort
1	Gemeinde Stettlen			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Gemeinde Stettlen, vor allem direkt mit dem Wasserbau und der Abwasserleitung betroffen. Doppelsuprausbau der RBS und Neugestaltung des Bahnhofs Stettlen, das Gebiet wurde im Rahmen der Ortsplanungsrevision sistiert.	x	x		A10
2	Gemeinde Vechigen									
3	Gemeinde Worb			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Standortgemeinde und Eigentümerin der Bodengasse. Die Flurwege werden von der Gemeinde unterhalten und für den Gewässerunterhalt genutzt.	x			
4	Berner Wanderwege									
5	Die Mitte Stettlen		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Mitglied Schützenverein	x			
6	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stadt Bern									
7	FDP.Die Liberalen Vechigen		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als politische Partei in Vechigen, welche sich für eine nachhaltige und Entwicklung im Worblental einsetzt	x			
8	Feldschützen Stettlen-Deisswil	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route	Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
9	Flurgenossenschaft Sinneringen	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route	Als Nutzende/-r	Anderweitig (bitte unter		Weiter als Anwohner:in, Bewirtschafter:in, Traktorfahrer:in, Autofahrer:in, Spaziergänger:in, Wanderer:in, Freizeitnutzer:in	x			

			mit dem Velo	«Bemerkungen» ausführen)		(Jogging, Walking, Pferdehalter:in). Variante Nord zusätzlich als Mitglieder der Flurgenossenschaft Sinneringen.				
10	Gemeinde Ostermundigen									
11	Gemeindeverband ARA Worblental			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Der Gemeindeverband ARA Worblental betreibt den Verbandskanal inkl. Sonderbauwerke. Der neue Veloweg tangiert den Verbandskanal, Sonderbauwerke und neu zu erstellende Anlagen je nach Variante mehr oder weniger stark (siehe 3.).	x	x		
12	Grüne Worb					5. Betroffenheit von der Veloroute Die Verlagerung des Verkehrs weg vom stark zunehmenden motorisierten Individualverkehr und vom oft überfüllten öffentlichen Verkehr hin zum Veloverkehr ist von allgemeinem Interesse. Eine attraktive Alltagsveloroute durch das Worblental ist dafür Voraussetzung. Sie wird die Kantonsstrasse und die RBS-Linie entlasten und dient zudem im Vergleich zum Auto- und Bahnverkehr der allgemeinen Gesundheit.	x			A2
13	Grünliberale Partei Worb		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
14	IG Worble									
15	Interessengemeinschaft gegen die Veloroute Worblental	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route	Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Landwirtschaft, Pferdebesitzer, Pensionsstallbesitzer, Nutzende von Velowegen, Spaziergänger mit Hunden usw.	x			
16	Jagd- und Wildschutzverein Worblental									
17	Landwirtschaft Bern- Mittelland LBM			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Der Verein Landwirtschaft Bern-Mittelland (LBM) steht für die Interessen der Bauernfamilien der Region ein.	x			
18	Präsident BEBike (Interessengemeinschaft Mountainbike Kanton Bern)		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
19	Pro Natura Berner Mittelland		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Spaziergänger und Naturfreunde und als Vertreter der Natur, die es zu schützen gilt und aller derjenigen, die Freude an der Natur haben.	x			
20	Pro Senectute Kanton Bern, Fachverantwortlicher Radsport		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		als häufig benutzte Route mit Velogruppen	x			
21	Pro Velo Bern			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Fachorganisation und Vertreterin von auf die Route angewiesenen Mitgliedern.	x			

Kanton Bern
Canton de Berne

22	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route					x			
23	RKBM				Keine Angabe	Die Frage richtet sich primär an Privatpersonen.	x			
24	SP Grosshöchstetten		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Uns aus Grosshöchstetten interessiert natürlich insbesondere auch der weitere Verlauf des Korridors Worb - Richigen - Grosshöchstetten - Konolfingen bzw. Zäziwil	x			
25	SP Worb			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		5. Betroffenheit von der Veloroute Die Verlagerung des Verkehrs weg vom stark zunehmenden motorisierten Individualverkehr und vom oft überfüllten öffentlichen Verkehr hin zum Veloverkehr ist von allgemeinem Interesse. Eine attraktive Alltagsveloroute durch das Worblental ist dafür Voraussetzung. Sie wird die Kantonsstrasse und die RBS-Linie entlasten und dient zudem im Vergleich zum Auto- und Bahnverkehr der allgemeinen Gesundheit. Die SP Worb vertritt natürlich auch Teile aus der Nutzendengruppe usw.	x			A2
26	SVP Sektion Vechigen									
27	VCS Regionalgruppe Bern			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Der VCS verfolgt das Ziel, die Umweltauswirkungen der Mobilität insgesamt zu reduzieren. Eine Verlagerung insbesondere des MIV auf den Veloverkehr entspricht unseren Verbandszielen. Darum unterstützen wir den Bau der dafür benötigten Veloinfrastruktur.	x			A2
28	Verein «VeNatur» (www.venatur.ch)			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Etlche Mitglieder von VeNatur sind Velofahrende, nutzen das Velo auch zum Pendeln in die Stadt und haben ihre Erfahrungen in diese Mitwirkungsangabe einfließen lassen.	x			
29	Privatperson 1		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
30	Privatperson 2		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
31	Privatperson 3			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Grundeigentümer ist ein Bekannter	x			
32	Privatperson 4		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
33	Privatperson 5		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

34	Privatperson 6		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
35	Privatperson 7		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
36	Privatperson 8									
37	Privatperson 9		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
38	Privatperson 10		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
39	Privatperson 11		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
40	Privatperson 12		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Die heutige Streckenführung in den Zentren von Boll und Stettlen ist gefährlich. Eine neue professionell ausgebaute Veloroute v.a. fuer Pendler ist wichtig und dringend. Beim Freizeit-Veloverkehr gibt es schon heute gute Moeglichkeiten.	x			A2
41	Privatperson 13									
42	Privatperson 14		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
43	Privatperson 15		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
44	Privatperson 16									
45	Privatperson 17		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
46	Privatperson 18		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
47	Privatperson 19									
48	Privatperson 20		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

49	Privatperson 21		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
50	Privatperson 22		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Ich nutze das Velo um zum Arbeitsplatz nach Worb zu kommen.	x			
51	Privatperson 23		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
52	Privatperson 24	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route					x			
53	Privatperson 25		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
54	Privatperson 26		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
55	Privatperson 27		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Ich nutze die Strecke häufig, auch zusammen mit Kindern	x			
56	Privatperson 28									
57	Privatperson 29	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route	Als Nutzende/-r mit dem Velo			als Nutzer mit dem Auto auf dem Parkplatz und der Ringstrasse	x			
58	Privatperson 30		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
59	Privatperson 31	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route				Mitbesitzerin der Parzelle mit den 8 Garagen an der Ringstrasse 3-9	x			
60	Privatperson 32			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Fussgänger	x			
61	Privatperson 33		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
62	Privatperson 34		Als Nutzende/-r				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

			mit dem Velo						
63	Privatperson 35		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
64	Privatperson 36		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
65	Privatperson 37		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Liebe Leute der Jährliche Unterhalt der jetzigen Straßen sauber und gepflegt betreuen reicht längstens. Jeder der mit dem Velo auf die Arbeit will ist sich bewusst das er schmutzig und Nass werden kann. Das ist das schöne am Velofahren. Zerstören Sie doch nicht Land und Tierwohl für was ? Luxus das wir Mensch uns einfach wieder aneignen. Das Geld das sie hier verbrauchen für das Projekt hätten sie besser in ein Alterheim gespendet. Oder für Gesundheit org. Da liegt unser größtes Problem. Nützen auch Velowege nichts..	x		A2, A4, A5, A9
66	Privatperson 38			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Anwohnerin	x		
67	Privatperson 39		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
68	Privatperson 40								
69	Privatperson 41		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Ich pendle mit dem Velo jeden Tag von Boll nach Bern und zurück.	x		
70	Privatperson 42		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
71	Privatperson 43		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
72	Privatperson 44	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route	Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
73	Privatperson 45		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		

Kanton Bern
Canton de Berne

74	Privatperson 46	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route					x			
75	Privatperson 47		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
76	Privatperson 48		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
77	Privatperson 49		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
78	Privatperson 50		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
79	Privatperson 51		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Jogger, Wanderer, Skater,	x			
80	Privatperson 52									
81	Privatperson 53		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Landwirt. Transport und Verkehrswege. Sicherheit und kreuzen Kinder usw. Schwere Maschinen sind Einsatz.	x			
82	Privatperson 54		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Jogger	x			
83	Privatperson 55		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
84	Privatperson 56		Als Nutzende/-r mit dem Velo			...und Spaziergänger	x			
85	Privatperson 57									
86	Privatperson 58	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route					x			
87	Privatperson 59	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route				Bauernhaus steht total an Strass und die grosse Gefahr der heute bereits viel zu schnell fahrenden Velos ist unverständlich! Es gibt keine Rücksichtnahme der Fahrer, eher nur freche Bemerkungen & Vorwürfe. Unterstützung der Gemeinde Vechigen nicht vorhanden für eine 30er Zone, wie Bsp. Stettlen Hauptstrasse für Autos soll auf	x			A6

					30er Zone reduziert werden und die Velo-Route??? Theorie & Praxis beisse sich extrem....				
88	Privatperson 60		Als Nutzende/-r mit dem Velo			x			
89	Privatperson 61		Als Nutzende/-r mit dem Velo			x			
90	Privatperson 62		Als Nutzende/-r mit dem Velo		Ich fahre die Strecke Walkringen - Deisswil täglich mit dem Fahrrad oder Auto. Ich erlebe regelmässig gefährliche Situationen auf beiden Strecken. Mit dem E-Bike(bis 45 km/h) erlebe ich oft das Fussgänger die Geschwindigkeit von schnellen Fahrrädern unterschätzen, Kleine Kinder und Hunde stellen immer eine grosse Gefahr dar und ich muss die Geschwindigkeit stark verlangsamen. Mit dem Auto auf der Hauptstrasse begegne ich regelmässig Fahrradverkehr weil die aktuelle Strecke ist für - Rennradfahrer zu langsam und gefährlich ist. - für Fahrräder mit Anhänger zu steil ist - bei Regen zu schmutzig ist. - oder die Strecke für Auswärtige zu wenig gut signalisiert ist.	x			A7, A6
91	Privatperson 63			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)	Feldschützen Stettlen-Deisswil. Vor jedem Schiessen in Stettlen klappen wir gesamthaft 4 Velowegschilder um (3 in richtung Worb, 1 in Richtung Bern), um den Veloweg umzuleiten. Es kommt 2-3 mal in der Saison vor, das dies nicht beachtet oder gesehen wurde, und ein Volefahrer/inn während des Schiessbetriebs durch die Schusslinie fährt, was Lebensgefährlich ist.	x			A7
92	Privatperson 64	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route				x			
93	Privatperson 65								
94	Privatperson 66		Als Nutzende/-r mit dem Velo			x			
95	Privatperson 67		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)	Wir wohnen in Unterlaugen 1010. Die Strassen sind in einem absolut katastrophalen Zustand. Wenn der Kanton/ Gemeinden so etwas umsetzen will, dann aber richtig! Die Löcher auf den Velowegen aktuell sind sehr gefährlich.	x			A2, A5
96	Privatperson 68		Als Nutzende/-r mit dem Velo			x			
97	Privatperson 69			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)	Keine Angabe	x			
98	Privatperson 70		Als Nutzende/-r			x			

Kanton Bern
Canton de Berne

			mit dem Velo						
99	Privatperson 71	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route	Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Zusätzlich als Anwohner, Traktor- und Autofahrer, Wanderer und Mitglied der Flurgenossenschaft Sinneringen. (Als Nutzer mit Velo für Arbeitsweg und Freizeit).	x		
100	Privatperson 72		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
101	Privatperson 73		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
102	Privatperson 74		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
103	Privatperson 75		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
104	Privatperson 76		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
105	Privatperson 77		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
106	Privatperson 78		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
107	Privatperson 79		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
108	Privatperson 80	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route					x		
109	Privatperson 81		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Spaziergänger	x		
110	Privatperson 82								
111	Privatperson 83		Als Nutzende/-r				x		

Kanton Bern
Canton de Berne

			mit dem Velo						
112	Privatperson 84		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Arbeitsweg Worb - Bern	x		
113	Privatperson 85		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
114	Privatperson 86				Keine Angabe				
115	Privatperson 87			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Reiterin und Wanderin	x		
116	Privatperson 88		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
117	Privatperson 89		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
118	Privatperson 90		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
119	Privatperson 91	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route					x		
120	Privatperson 92		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
121	Privatperson 93								
122	Privatperson 94			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Ich hoffe darauf endlich auf dem Fussweg vom Bahnhof Stettlen zum Flurweg nicht mehr von Velofahrern angerempelt zu werden.	x		A6
123	Privatperson 95		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
124	Privatperson 96		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		

Kanton Bern
Canton de Berne

125	Privatperson 97		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
126	Privatperson 98		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
127	Privatperson 99		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
128	Privatperson 100		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
129	Privatperson 101		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
130	Privatperson 102		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Tägliches Pendeln zur Arbeit mit dem Velo während dem ganzen Jahr.	x			
131	Privatperson 103		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
132	Privatperson 104		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
133	Privatperson 105			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Fussgänger und Reiter	x			
134	Privatperson 106		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
135	Privatperson 107		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
136	Privatperson 108		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

137	Privatperson 109		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Ich bin Co-Leiter der Fachstelle Langsamverkehr im TBA. Äussere mich hier aber als Privatperson/Velofahrender ;-)	x			
138	Privatperson 110		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
139	Privatperson 111			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Bürger einer betroffenen Gemeinde	x			
140	Privatperson 112		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
141	Privatperson 113		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
142	Privatperson 114		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
143	Privatperson 115		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
144	Privatperson 116		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Spaziergängerin / Joggerin.	x			
145	Privatperson 117		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
146	Privatperson 118		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
147	Privatperson 119		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
148	Privatperson 120		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

149	Privatperson 121			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Fussgänger und Hundehalter. Ein Ausbau sollte auch berücksichtigen, dass es in stark frequentierter Weg ist mit Fussgänger, Familien und Hundehalter. Das aktuell eher Rüpelhafte Verhalten vieler Velofahrer sollte eingedämmt werden. Insbesondere das Tempo.	x			A6
150	Privatperson 122		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
151	Privatperson 123		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
152	Privatperson 124									
153	Privatperson 125		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
154	Privatperson 126		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
155	Privatperson 127		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
156	Privatperson 128									
157	Privatperson 129		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Im Bericht wird der Landverbrauch verglichen. Was vernachlässigt wird, ist das Durchschneiden der Parzellen. Die Bewirtschaftung dieser Parzellen wird schwieriger. Konflikte nehmen zu oder entstehen erst. Das Land wird aus landwirtschaftlicher Sicht abgewertet. Aus Sicht des Landschaftsschutzes ist Variante Nord die Schlechteste.	x			A4, A5, A9
158	Privatperson 130		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)			x			
159	Privatperson 131		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Bin auch Fussgänger, vermehrt im Bereich Deisswil - Stettlen	x			
160	Privatperson 132	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route	Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
161	Privatperson 133		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als direkte Anwoher bei einer engen / schmalen Stelle (Nesselkbank Nr. 65, Nr. 65 a und Nr. 65 b), Gartenbesitzer (Weg vom Haus zum Garten führt über den Veloweg), Spaziergänger, Autofahrer und ehemalige Grundeigentümer.	x			A6

Kanton Bern
Canton de Berne

162	Privatperson 134		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
163	Privatperson 135		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)			x			
164	Privatperson 136		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
165	Privatperson 137		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
166	Privatperson 138		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
167	Privatperson 139			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Pensionär im Aktivstall Boll (Pferdestall)	x			
168	Privatperson 140		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Ich pendle 2 bis 3 Mal pro Woche mit dem Velo nach Bern (Biobike, kein E-Bike), und wünsche mir vor Allem geringe Steigungen und möglichst viel Vortritt an Kreuzungen.	x			
169	Privatperson 141		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
170	Privatperson 142		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
171	Privatperson 143		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
172	Privatperson 144		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
173	Privatperson 145	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route	Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

174	Privatperson 146		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
175	Privatperson 147			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Fussgänger, E-Bike und Motorfahrzeug	x			
176	Privatperson 148			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Kritikerin von Asphaltierungen in der Natur	x			
177	Privatperson 149		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
178	Privatperson 150		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Junglandwirt und zukünftiger Bewirtschafter, der noch nicht verschnittenen Parzellen. Und als Fahrer von landwirtschaftlichen Fahrzeugen, welcher bei der bewirtschaftung der Flächen die Sicherheit an oberster stelle sieht. Beim aus dem Feld fahren wäre eine Rücksichtsnahme auf einen heranbrausenden 45km/h Flyer (im optimalfall ist auf der Nachbarsparzelle 3.5 Meter hoher Mais bis 50 cm an die Strasse gesät) aus meiner Sicht eine nicht zumutbare Aufgabe für jegliche Lenker irgendwelcher Fahrzeuge. Als LKW-Chauffeur weis ich diese Situation aus eigener Erfahrung, mit gutem Gewissen, so einschätzen zu können.	x			A4, A6
179	Privatperson 151			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Zusammen mit vielen anderen Benützern als regelmässige Nutzerin/Spaziergängerin mit dem Hund.	x			
180	Privatperson 152			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Anwohnerin am Nesselbank	x			
181	Privatperson 153			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Zum Teil als Fussgängerin und als bekannte von Anwohner	x			
182	Privatperson 154									
183	Privatperson 155		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
184	Privatperson 156		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
185	Privatperson 157									

Kanton Bern
Canton de Berne

186	Privatperson 158		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
187	Privatperson 159		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Nutze die route das ganze Jahr als Arbeitsweg nach Ittigen.	x			
188	Privatperson 160		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Nutzerin zu Fuss	x			
189	Privatperson 161		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
190	Privatperson 162		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
191	Privatperson 163		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
192	Privatperson 164	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route	Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Im weitem als Bewirtschafter, Traktor-/ Autofahrer, Füssgänger/ Wanderer und Pferdehalter/ Reiter/ innen. Variante Nord als Mitglied der Flurgenossenschaft Sinneringen.	x			
193	Privatperson 165			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Freizeit, Hobbie	x			
194	Privatperson 166		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
195	Privatperson 167		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
196	Privatperson 168		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
197	Privatperson 169		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			

198	Privatperson 170		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
199	Privatperson 171			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Wanderer	x			
200	Privatperson 172		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Einwohner und Bürger	x			
201	Privatperson 173		Als Nutzende/-r mit dem Velo			und auf der Variante Mitte zu Fuss	x			
202	Privatperson 174			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Wanderer im Worblental	x			
203	Privatperson 175			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Fussgänger und Nutzer des Naherholungsgebiets	x			
204	Privatperson 176			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Anstösser einer Mietwohnung in Nesselbank 65a. Die Zufahrt zur Liegenschaft ist direkt an der Route und sehr gefährlich. Mit dem Auto muss Rückwärts auf die Strasse gefahren werden. Die Sicht ist durch das Gebäude sehr stark eingeschränkt. Die Sicht Richtung Stettlen ist erst möglich wenn das Auto schon mindestens zur Hälfte auf der Strasse steht. Die Velos, insbesondere die E-Bike fahren mit hoher Geschwindigkeit zwischen den Häusern durch. Besonders von Stettlen her wird hohe Geschwindigkeit aufgebaut. Eine signalisierte Beschränkung der Geschwindigkeit ist in diesem Bereich zwingend. Ein Installieren von einem Spiegel ist zusätzlich zu prüfen. Es kommt regelmässig zu sehr heiklen Situationen mit zum Glück bis jetzt nur Beinahe Unfällen.	x			
205	Privatperson 177		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
206	Privatperson 178									
207	Privatperson 179									
208	Privatperson 180		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Als Velofahrer sei es in der Freizeit mit Kindern, als Gümmeler mit dem Rennvelo, als Alltagsvelo- und E-Bike-Pendler	x			
209	Privatperson 181		Als Nutzende/-r				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

			mit dem Velo						
210	Privatperson 182		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
211	Privatperson 183		Als Nutzende/-r mit dem Velo			es wäre eine grosse Bereicherung eine gute Veloroute in dem Abschnitt zu haben. Es entlastet der Kantonalstrasse und noch wichtiger: Sicherheit für die Velofahrer.	x		A2
212	Privatperson 184								
213	Privatperson 185		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
214	Privatperson 186		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
215	Privatperson 187		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Nutzende mit Kinderwagen, Trottinet.	x		
216	Privatperson 188		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Mieter entlang der Route	x		
217	Privatperson 189		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
218	Privatperson 190		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
219	Privatperson 191		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
220	Privatperson 192		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
221	Privatperson 193		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Das Worblental ist ein wichtiger Verkehrskorridor in der Agglomeration Bern und benötigt dringend eine sichere und direkte Veloverbindung zwischen Stadt und Land.	x		A2
222	Privatperson 194		Als Nutzende/-r				x		

Kanton Bern
Canton de Berne

			mit dem Velo						
223	Privatperson 195		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Wandern	x		
224	Privatperson 196		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
225	Privatperson 197			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Anwohner	x		
226	Privatperson 198		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Jogger und Spaziergänger	x		
227	Privatperson 199		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Wie bereits erwähnt, Pendler, ganzjährig, auch im Winter.	x		
228	Privatperson 200		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
229	Privatperson 201		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Als langjähriges Mitglied der Arbeitsgruppe Pro Velo Bolligen-Ittigen und Mitglied von Pro Velo Kanton Bern.	x		
230	Privatperson 202		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
231	Privatperson 203		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Fussgängerin	x		
232	Privatperson 204		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
233	Privatperson 205		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
234	Privatperson 206	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route	Als Nutzende/-r				x		

Kanton Bern
Canton de Berne

			mit dem Velo						
235	Privatperson 207		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Geniesser der Landschaft des schönen Worblentals	x		
236	Privatperson 208		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
237	Privatperson 209		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
238	Privatperson 210		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
239	Privatperson 211		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
240	Privatperson 212		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
241	Privatperson 213				Keine Angabe				
242	Privatperson 214		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
243	Privatperson 215		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
244	Privatperson 216								
245	Privatperson 217		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
246	Privatperson 218								
247	Privatperson 219								
248	Privatperson 220		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
249	Privatperson 221		Als Nutzende/-r				x		

Kanton Bern
Canton de Berne

			mit dem Velo						
250	Privatperson 222		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
251	Privatperson 223								
252	Privatperson 224		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
253	Privatperson 225		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
254	Privatperson 226		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
255	Privatperson 227								
256	Privatperson 228		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Aktiver Pendler nach Bern	x		
257	Privatperson 229		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
258	Privatperson 230		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Bin Nutzer und finde es grundsätzlich eine gute Sache. Ein wirklich gelungenes Projekt ist der Veloweg im Lindenthal. Man sollte aber sparsam mit dem Land umgehen und ev. bestehendes einbeziehen.	x		A2, A4
259	Privatperson 231		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
260	Privatperson 232		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
261	Privatperson 233		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
262	Privatperson 234	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route							
263	Privatperson 235		Als Nutzende/-r				x		

Kanton Bern
Canton de Berne

			mit dem Velo						
264	Privatperson 236			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Einwohnerin der Gemeinde	x		
265	Privatperson 237			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Anwohnerin und tägliche Spaziergängerin/Joggerin.	x		
266	Privatperson 238		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
267	Privatperson 239		Als Nutzende/-r mit dem Velo			regelmässiger Pendler auf dieser Strecke (mehrmals pro Woche), ganzjährig	x		
268	Privatperson 240		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
269	Privatperson 241		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Ich wohne in Boll und fahre häufig nach Bern und zurück.	x		
270	Privatperson 242								
271	Privatperson 243		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
272	Privatperson 244		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
273	Privatperson 245		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
274	Privatperson 246		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
275	Privatperson 247	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route	Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
276	Privatperson 248		Als Nutzende/-r				x		

Kanton Bern
Canton de Berne

			mit dem Velo						
277	Privatperson 249		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
278	Privatperson 250		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
279	Privatperson 251		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
280	Privatperson 252		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
281	Privatperson 253		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
282	Privatperson 254		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
283	Privatperson 255			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		seltene Zufahrt zu einem Bauernhof	x		
284	Privatperson 256								
285	Privatperson 257		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
286	Privatperson 258		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
287	Privatperson 259			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Bewohner der Region	x		
288	Privatperson 260		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
289	Privatperson 261		Als Nutzende/-r				x		

Kanton Bern
Canton de Berne

			mit dem Velo						
290	Privatperson 262		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
291	Privatperson 263		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Das Worblental wird von mir als Velofahrer, Jogger und Hundespaziergänger genutz.	x		
292	Privatperson 264		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Arbeitsweg	x		
293	Privatperson 265		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
294	Privatperson 266								
295	Privatperson 267		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Landwirt, ist in Sorge um das Kulturland	x		
296	Privatperson 268		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		mit schnellem E-Bike oder auch (selten) mit Mofa	x		
297	Privatperson 269								
298	Privatperson 270		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
299	Privatperson 271		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
300	Privatperson 272		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Steuerzahler erachte ich die zusätzlichen Kosten für die Varianten Nord und Mitte als nicht gerechtfertigt.	x		
301	Privatperson 273			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Ich bin Mitglied der Hornussergesellschaft Sinneringen-Vechigen, welche das Moos in Nesselbank für Kleinanlässe nutzt	x		
302	Privatperson 274		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		

Kanton Bern
Canton de Berne

303	Privatperson 275		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
304	Privatperson 276		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Als Velopendler zwischen Worb und Bern.	x			
305	Privatperson 277		Als Nutzende/-r mit dem Velo			als Pendler an jedem Arbeitstag	x			
306	Privatperson 278	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route					x			
307	Privatperson 279		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
308	Privatperson 280		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
309	Privatperson 281		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
310	Privatperson 282		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
311	Privatperson 283		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
312	Privatperson 284		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Als erfahrener E-Bike-Pendler zwischen Worb und Bern bin ich bestens mit der Situation vertraut und würde eine direkte, schnelle und attraktive Veloroute durchs Worblental sehr begrüßen. Denn die kürzere Route über Rüfenacht-Gümligen ist für Velofahrende teilweise äusserst gefährlich und es ist nicht anzunehmen, dass der angedachte Veloweg zwischen den Haltestellen Siloah und Scheyenholz nordseitig der Gleise zeitnah realisiert wird bzw. der bestehende Feldweg bis Scheyenholz verlängert wird.	x			A2
313	Privatperson 285		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		als Fussgänger	x			
314	Privatperson 286		Als Nutzende/-r				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

			mit dem Velo						
315	Privatperson 287		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
316	Privatperson 288		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Arbeitsweg	x		
317	Privatperson 289		Als Nutzende/-r mit dem Velo			die derzeitige Veloroute von Deisswil nach Worb ist wunderbar. Sollte man das Geld nicht woanders sinnvoller ausgeben?	x		A2
318	Privatperson 290			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Jogging, Mountainbike, Wandern, Fahrrad	x		
319	Privatperson 291		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Ich fahre diese Route seit über 20 Jahren mit dem Velo für die Arbeit von Worb nach Bern. Wichtig ist auch, dass die Strecke zwischen Bahnhof Stettlen und Deisswil saniert wird. Diese Strecke ist heute ein "Kartoffelacker" und während der Regenzeiten kaum befahrbar (enorme Verschmutzung an Fahrrad und Kleider müssten in Kauf genommen werden). Diese Strecke müsste so saniert werden wie zwischen Schulhaus Worbboden und Brüelmoos.	x		A3
320	Privatperson 292		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
321	Privatperson 293		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Vereins Aktivitäten [Hornussen]	x		
322	Privatperson 294		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Pendler zur Arbeit, ca. 7000 km im Jahr	x		
323	Privatperson 295		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Fahre seit 20 Jahren mein Arbeitsweg Boll-Bern mit dem Velo (zumindest Frühling bis Herbst :))	x		
324	Privatperson 296	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route				Sie unsere Bemerkungen im Schreiben	x		
325	Privatperson 297		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		

Kanton Bern
Canton de Berne

326	Privatperson 298		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
327	Privatperson 299		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
328	Privatperson 300		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Als Nutzende zu Fuss	x			
329	Privatperson 301		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
330	Privatperson 302		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
331	Privatperson 303		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
332	Privatperson 304		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Arbeitsweg Münsingen - Worb - Ittigen	x			
333	Privatperson 305									
334	Privatperson 306									
335	Privatperson 307		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
336	Privatperson 308		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Wohnhaft in Stettlen	x			
337	Privatperson 309			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Fussgänger, Wanderer und Reiter	x			
338	Privatperson 310	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route				Ich bin in Nesselbank aufgewachsen und wir nutzten immer schon den direkten, an unserem Haus vorbeiführenden Weg, nach Worb, oder Deisswil. Damals einfach als Velo - oder Wanderweg. Wir lernten Rücksicht nehmen auf Gegenverkehr, Kühe, Hunde, Reiter, oder Traktoren mit Gerätschaften.	x			A6
339	Privatperson 311		Als Nutzende/-r	Anderweitig (bitte unter		Wanderer	x			

			mit dem Velo	«Bemerkungen» ausführen)					
340	Privatperson 312		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
341	Privatperson 313		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
342	Privatperson 314		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
343	Privatperson 315		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Fussgänger	x		
344	Privatperson 316		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Täglich unterwegs. Der heutige Zustand des Veloweges ist sehr schlecht. Bei Schlechtwetter ist auch sehr gefährlich: Schlaglöcher, Wasserlöcher und man muss auf die Kantonsstrasse ausweichen, was lebensgefährlich ist - auch für mich als sehr erfahrene Velofahrerin. Daher fahre ich meistens von Bern über Flugbrunnen und Fehrenberg nach Boll.	x		A2
345	Privatperson 317			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Ich benutze die Route mindestens 2x wöchentlich sei es zu Fuss oder mit dem Pferd.	x		
346	Privatperson 318		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
347	Privatperson 319		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
348	Privatperson 320								
349	Privatperson 321		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Ich benutze die Strecken der Veloroute zum reiten	x		
350	Privatperson 322			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Mit dem Hund und Pferd da es auch ein Wanderweg ist und nicht nur ein Veloweg!	x		
351	Privatperson 323						x		
352	Privatperson 324		Als Nutzende/-r				x		

Kanton Bern
Canton de Berne

			mit dem Velo						
353	Privatperson 325		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
354	Privatperson 326		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
355	Privatperson 327		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
356	Privatperson 328		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Jogger / Fussgänger	x		
357	Privatperson 329		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
358	Privatperson 330		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Pendler zwischen Boll und Bern mit dem Velo (ausser bei Eis).	x		
359	Privatperson 331		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
360	Privatperson 332		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Eigentlich müsste nur der lästige Schotterweg kurz vor Deisswil rasch asphaltiert werden!	x		A2
361	Privatperson 333		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
362	Privatperson 334		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
363	Privatperson 335		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Arbeitsweg Boll-Bern	x		
364	Privatperson 336		Als Nutzende/-r				x		

Kanton Bern
Canton de Berne

			mit dem Velo						
365	Privatperson 337		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
366	Privatperson 338		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
367	Privatperson 339		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Freizeitnutzung Joggen, Hund und Naherholung	x		
368	Privatperson 340			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Zu Fuss mit Kindern und Hunden.	x		
369	Privatperson 341		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Steuerzahler	x		
370	Privatperson 342		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
371	Privatperson 343		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
372	Privatperson 344			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Anwohnerin in der Landwirtschaftszone	x		
373	Privatperson 345				Keine Angabe		x		
374	Privatperson 346								
375	Privatperson 347		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
376	Privatperson 348		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
377	Privatperson 349	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route	Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Weiter als Anwohnerin, Bewirtschafterin, Traktor- und Autofahrerin, Spaziergängerin und Wandererin, Freizeitnutzerin (Jogging, Walking). Variante Nord zusätzlich noch als Mitglied der Flurgenossenschaft Sinneringen.	x		

Kanton Bern
Canton de Berne

378	Privatperson 350		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
379	Privatperson 351		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
380	Privatperson 352		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
381	Privatperson 353		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Als Anwohner im Einzugsgebiet (Bolligen) werde ich die Route nutzen, um sicher und stressfrei - abseits vom Autoverkehr - nach Worb zu gelangen.	x			
382	Privatperson 354		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
383	Privatperson 355		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Zur Arbeit fahre ich die Strecke Worb Deisswil seit Jahren bis zu vier Mal täglich um 6, 12, 13 und 18 Uhr mit dem E-Bike(-45 km/h)	x			
384	Privatperson 356	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route					x			
385	Privatperson 357			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Reiterin	x			
386	Privatperson 358									
387	Privatperson 359		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
388	Privatperson 360		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
389	Privatperson 361		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
390	Privatperson 362		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

391	Privatperson 363		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Pendler nach Bern, Freizeitverkehr mit Velo oder Inline Skates mit der Familie, Velolerngebiet für Kinder, Durchfahrt mit Auto nach Dentenberg etc.	x			
392	Privatperson 364						x			
393	Privatperson 365		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
394	Privatperson 366		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
395	Privatperson 367						x			
396	Privatperson 368		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
397	Privatperson 369				Keine Angabe		x			
398	Privatperson 370		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
399	Privatperson 371		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
400	Privatperson 372		Als Nutzende/-r mit dem Velo	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		auch als automobilist (handwerker) im alltags-konflikt mit velos	x			
401	Privatperson 373		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Betroffen auch als Vater von Jugendlichen, die die Route gelegentlich nutzen Boll - Ostermundigen - Bern	x			
402	Privatperson 374	Als Grundeigentümer/-in entlang der Route					x			
403	Privatperson 375		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
404	Privatperson 376		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
405	Privatperson 377		Als Nutzende/-r				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

			mit dem Velo						
406	Privatperson 378		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Pendler Boll - Bern	x		
407	Privatperson 379		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
408	Privatperson 380		Als Nutzende/-r mit dem Velo			und entsprechend schmutzige Kleidung bei Schlechtwetter ...	x		
409	Privatperson 381		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
410	Privatperson 382		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
411	Privatperson 383		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
412	Privatperson 384		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
413	Privatperson 385		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
414	Privatperson 386				Keine Angabe				
415	Privatperson 387		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
416	Privatperson 388		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x		
417	Privatperson 389								
418	Privatperson 390		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Fahre täglich mit dem Velo von Stettlen Richtung Ostermundigen zur Arbeit. Fahre oft mit dem Velo nach Worb für Besuche, Einkauf und für die Freizeit (mehrmals wöchentlich). Fahre ca. 14-täglich nach	x		

						Boll. Familienmitglied fährt mehrmals pro Woche mit Velo zur Arbeit Richtung Worb, mit guten Veloweg noch öfter.				
419	Privatperson 391		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
420	Privatperson 392									
421	Privatperson 393		Als Nutzende/-r mit dem Velo			Bin Rücksichtnahme gewohnt und praktiziere dies auch	x			
422	Privatperson 394		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
423	Privatperson 395		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
424	Privatperson 396		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			
425	Privatperson 397		Als Nutzende/-r mit dem Velo				x			

6.1.6 Frage 5: Wie werden Sie die Veloroute dereinst nutzen?

Bei dieser Frage waren Mehrfachnennungen möglich

Eingabe-Nr.	Absender	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)	Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)	Ich werde die Veloroute nicht nutzen	Bemerkungen	wird zur Kenntnis genommen	wird im Bauprojekt geprüft	keine Anpassung	Antwort
1	Gemeinde Stettlen											
2	Gemeinde Vechigen											
3	Gemeinde Worb					Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Die Flurwege werden von der Gemeinde unterhalten und für den Gewässerunterhalt genutzt.	x			
4	Berner Wanderwege											
5	Die Mitte Stettlen	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Zufahrt Schützenhaus	x			
6	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stadt Bern											
7	FDP.Die Liberalen Vechigen	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
8	Feldschützen Stettlen- Deisswil		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Je nach dem welche Route gewählt wird ist es auch unsere Zufahrt zum Schützenhaus.	x			

			Ausflüge, Hobbys etc.)										
9	Flurgenossenschaft Sinneringen	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)	Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Wie jetzt schon... (siehe Antworten bei Nr. 5).	x				
10	Gemeinde Ostermundigen												
11	Gemeindeverband ARA Worblental					Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Abschnittsweise als Zufahrtstrasse um die Sonderbauwerke und Schächte des Verbandskanal zu erreichen. Fahrzeuge: Transporter, Saugwagen-/Spülwagen-Fahrzeug.	x				
12	Grüne Worb							6. Zukünftige Nutzung der Veloroute Wird die attraktive und direkte Variante «Nord» realisiert dient dies der Verlagerung des Verkehrs. Sie würde wesentlich besser genutzt als die weniger attraktiven Varianten «Mitte» und «Süd».	x				
13	Grünliberale Partei Worb	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
14	IG Worble												
15	Interessensgemeinschaft gegen die Veloroute Worblental		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)	Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Landwirtschaft, Pferde, Naherholungsgebiet	x				
16	Jagd- und Wildschutzverein Worblental												
17	Landwirtschaft Bern-Mittelland LBM			Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)					x				

Kanton Bern
Canton de Berne

18	Präsident BEBike (Interessengemeinschaft Mountainbike Kanton Bern)		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
19	Pro Natura Berner Mittelland	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
20	Pro Senectute Kanton Bern, Fachverantwortlicher Radsport	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
21	Pro Velo Bern	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)					Siehe Antwort zu 5	x			
22	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG					Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Im Bereich neben dem Bahntrasse mit motorisierten Fahrzeugen zwecks bahnbetrieblichem Unterhalt.	x			
23	RKBM					Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Die Frage richtet sich primär an Privatpersonen.	x			
24	SP Grosshöchstetten	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
25	SP Worb	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)	Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.			6. Zukünftige Nutzung der Veloroute Wird die attraktive und direkte Variante «Nord» realisiert, dient dies der Verlagerung des Verkehrs. Sie würde wesentlich besser genutzt als die weniger	x			

Kanton Bern
Canton de Berne

								attraktiven Varianten «Mitte» und «Süd».				
26	SVP Sektion Vechigen											
27	VCS Regionalgruppe Bern					Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Unsere Mitglieder aus der Region werden die Veloroute nutzen. Über deren Nutzungsart können wir jedoch nichts sagen.	x			
28	Verein «VeNatur» (www.venatur.ch)					Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		VeNatur ist ein vielfältiger Verein. Seine Mitglieder werden die Veloroute für alle genannten Aktivitäten nutzen.	x			
29	Privatperson 1		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
30	Privatperson 2	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
31	Privatperson 3						Ich werde die Veloroute nicht nutzen		x			
32	Privatperson 4	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
33	Privatperson 5	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
34	Privatperson 6		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

35	Privatperson 7	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.					x			
36	Privatperson 8												
37	Privatperson 9	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)							x			
38	Privatperson 10	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)							x			
39	Privatperson 11		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.					x			
40	Privatperson 12	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)			Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.					x			
41	Privatperson 13												
42	Privatperson 14		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.					x			
43	Privatperson 15	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)							x			

Kanton Bern
Canton de Berne

44	Privatperson 16			Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
45	Privatperson 17	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)							x			
46	Privatperson 18		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
47	Privatperson 19											
48	Privatperson 20		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
49	Privatperson 21	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
50	Privatperson 22	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
51	Privatperson 23		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
52	Privatperson 24		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)	Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)					x			

Kanton Bern
Canton de Berne

53	Privatperson 25		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
54	Privatperson 26	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
55	Privatperson 27	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
56	Privatperson 28											
57	Privatperson 29		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
58	Privatperson 30		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
59	Privatperson 31				Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.			Ich bin selber Velofahrerin in der Freizeit. Andererseits bin ich täglich mit Hund zu Fuss unterwegs und stelle fest, dass der Veloverkehr in letzter Zeit zugenommen hat, die Velos schneller und die FahrerInnen z.T. rücksichtsloser geworden sind.	x			
60	Privatperson 32					Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Selten mit dem Auto bei Einsatz für Rehkitzrettung	x			
61	Privatperson 33	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten,						x			

		Arbeit, Bildungswege etc.)	Ausflüge, Hobbys etc.)									
62	Privatperson 34	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
63	Privatperson 35		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)					viele Kinder Nutzen diese Route, um von Boll mit dem Velo nach Deissu (Deisswil) zu gelangen.	x			
64	Privatperson 36	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
65	Privatperson 37		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)					Ich fahre die jetzige Route Wöchentlich	x			
66	Privatperson 38							weiss ich noch nicht	x			
67	Privatperson 39	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
68	Privatperson 40											
69	Privatperson 41	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
70	Privatperson 42	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten,		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

		Arbeit, Bildungswege etc.)	Ausflüge, Hobbys etc.)									
71	Privatperson 43	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)							x			
72	Privatperson 44		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
73	Privatperson 45	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Mit Inlineskates oder Trottnet je nach Lust	x			
74	Privatperson 46		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)	Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
75	Privatperson 47	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)							x			
76	Privatperson 48		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
77	Privatperson 49	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			

Kanton Bern
Canton de Berne

78	Privatperson 50		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
79	Privatperson 51	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
80	Privatperson 52											
81	Privatperson 53		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)	Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
82	Privatperson 54		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.		aber nur selten mit dem Velo	x				
83	Privatperson 55	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
84	Privatperson 56		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
85	Privatperson 57											
86	Privatperson 58			Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)			Ich werde die Veloroute nicht nutzen	x				
87	Privatperson 59			Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)		Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)	Auto	x				

Kanton Bern
Canton de Berne

88	Privatperson 60		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
89	Privatperson 61		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.		Ich werde die Veloroute nicht nutzen		x			
90	Privatperson 62	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)				Ich werde die Strecke auch in Zukunft hoffentlich noch mehr nutzen. Zur Zeit fahre ich von Wikartswil via Utzigen -Boll - Stettlen - Deisswil alles Hauptstrasse da es einfach schneller ist. Zurück benutze ich den aktuellen Veloweg und fahre über Worb. Wenn die Variante Süd umgesetzt wird werden sich viele Fahrradfahrer (von Boll kommend) überlegen ob sie den weiteren und steileren Weg auf der Veloroute fahren wollen oder doch lieber den direkten, schnellen Weg auf der Hauptstrasse. Auch ich zähle mich dazu. Ich bin der Meinung das wenn man so viel Geld investiert muss das Ziel sein dass sich möglichst alle Fahrradfahrer (ob Rennvelo, schnelle E-Bikes, oder langsamer Familienverkehr und Fahrradanhänger) auf der neuen Veloroute bewegen. Das Ziel kann meiner Meinung nach nur mit der Variante Nord erreicht werden.	x			A7	
91	Privatperson 63				Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.		Ich werde die Veloroute nicht nutzen		x			
92	Privatperson 64		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten,						x			

Kanton Bern
Canton de Berne

			Ausflüge, Hobbys etc.)										
93	Privatperson 65												
94	Privatperson 66	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x				
95	Privatperson 67	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
96	Privatperson 68	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)			Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
97	Privatperson 69						Ich werde die Veloroute nicht nutzen		x				
98	Privatperson 70	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
99	Privatperson 71	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)	Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Nutze sie jetzt schon... (wie angekreuzt). Weiter als Anwohner und kurzstreckig auch als Auto(mit)fahrer.	x				
100	Privatperson 72	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				

Kanton Bern
Canton de Berne

101	Privatperson 73	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)							x			
102	Privatperson 74		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)							x			
103	Privatperson 75		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)							x			
104	Privatperson 76	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)								x			
105	Privatperson 77		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)							x			
106	Privatperson 78	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.					x			
107	Privatperson 79		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.					x			
108	Privatperson 80				Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.					x			

Kanton Bern
Canton de Berne

109	Privatperson 81	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
110	Privatperson 82											
111	Privatperson 83	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)							x			
112	Privatperson 84	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
113	Privatperson 85	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)			Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
114	Privatperson 86						Ich werde die Veloroute nicht nutzen		x			
115	Privatperson 87			Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Reiterin	x			
116	Privatperson 88	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)			Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
117	Privatperson 89	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

		Bildungswege etc.)	Ausflüge, Hobbys etc.)									
118	Privatperson 90		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
119	Privatperson 91							weiss ich noch nicht	x			
120	Privatperson 92	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
121	Privatperson 93											
122	Privatperson 94						Ich werde die Veloroute nicht nutzen		x			
123	Privatperson 95	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
124	Privatperson 96	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
125	Privatperson 97	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
126	Privatperson 98	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			

Kanton Bern
Canton de Berne

		Bildungswege etc.)											
127	Privatperson 99		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x				
128	Privatperson 100		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x				
129	Privatperson 101		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x				
130	Privatperson 102	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x				
131	Privatperson 103		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x				
132	Privatperson 104	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x				
133	Privatperson 105				Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Reiter	x				
134	Privatperson 106	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit,	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x				

Kanton Bern
Canton de Berne

		Bildungswege etc.)										
135	Privatperson 107	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
136	Privatperson 108		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
137	Privatperson 109	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
138	Privatperson 110		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
139	Privatperson 111				Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
140	Privatperson 112		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.			früher als Pendler	x			
141	Privatperson 113		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
142	Privatperson 114		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			

Kanton Bern
Canton de Berne

143	Privatperson 115	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
144	Privatperson 116	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
145	Privatperson 117		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.			Variante Nord würde ich auf jedenfall meiden. Die bestehende Variante Süd (Steigung, Gefälle und nicht immer gerade aus) finde ich viel attraktiver.	x			
146	Privatperson 118	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
147	Privatperson 119	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
148	Privatperson 120	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
149	Privatperson 121				Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
150	Privatperson 122	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit,	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten,		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

		Bildungswege etc.)	Ausflüge, Hobbys etc.)										
151	Privatperson 123		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.					x			
152	Privatperson 124												
153	Privatperson 125	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.					x			
154	Privatperson 126	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)								x			
155	Privatperson 127		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.					x			
156	Privatperson 128												
157	Privatperson 129			Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)						x			
158	Privatperson 130		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)	Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.					x			
159	Privatperson 131		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.					x			
160	Privatperson 132		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe,		Zu Fuss als Spaziergänger/-			Inlinesportler werden ihn auch nutzen teilweise.	x				

Kanton Bern
Canton de Berne

			Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		in, Jogger/-in etc.							
161	Privatperson 133		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Genau wie bis jetzt schon, siehe Punkt 5.	x			
162	Privatperson 134		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
163	Privatperson 135		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
164	Privatperson 136	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
165	Privatperson 137	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
166	Privatperson 138	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
167	Privatperson 139					Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		mit dem Pferd	x			
168	Privatperson 140	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten,						x			

		Arbeit, Bildungswege etc.)	Ausflüge, Hobbys etc.)									
169	Privatperson 141		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
170	Privatperson 142		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
171	Privatperson 143	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.			Für mich wäre die angepasste Route (Mitte) ein Riesengewinn!	x			
172	Privatperson 144		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
173	Privatperson 145	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)	Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Reiterin mit dem Pferd	x			
174	Privatperson 146	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
175	Privatperson 147		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Zufahrt zu Bauernhöfe	x			
176	Privatperson 148						Ich werde die		x			

							Veloroute nicht nutzen				
177	Privatperson 149	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)					x			
178	Privatperson 150	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)	Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Beim Kühe austreiben, werde ich die Veloroute in jedem Fall überqueren müssen. Wird eine neue Strasse erstellt, werde ich eine weitere Strassenüberquerung vollbringen müssen, was mir meine Arbeit erschwert und zusätzliche Gefahr für Mensch und Tier mit sich bringt.	x		
179	Privatperson 151				Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.			Hundespaziergang.	x		
180	Privatperson 152				Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.			Als Anwohnerin ist die Veloroute genau an meiner Spazierroute angelegt. Ich bin zu Fuss unterwegs, und es ist hier heute oft schön grenzwertig vom Platz.	x		
181	Privatperson 153				Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x		
182	Privatperson 154										
183	Privatperson 155		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x		
184	Privatperson 156	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x		
185	Privatperson 157										

Kanton Bern
Canton de Berne

186	Privatperson 158		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
187	Privatperson 159	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
188	Privatperson 160	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
189	Privatperson 161											
190	Privatperson 162		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
191	Privatperson 163		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
192	Privatperson 164	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)		Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Dito Frage 5 bereits erwähnt.	x			
193	Privatperson 165						Ich werde die Veloroute nicht nutzen		x			
194	Privatperson 166	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit,	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten,						x			

Kanton Bern
Canton de Berne

		Bildungswege etc.)	Ausflüge, Hobbys etc.)										
195	Privatperson 167						Ich werde die Veloroute nicht nutzen		x				
196	Privatperson 168		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x				
197	Privatperson 169		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x				
198	Privatperson 170	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x				
199	Privatperson 171				Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.			Als Wanderer, aber leider Hartbelag, total unschön.	x				
200	Privatperson 172		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x				
201	Privatperson 173		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x				
202	Privatperson 174						Ich werde die Veloroute nicht nutzen		x				
203	Privatperson 175				Zu Fuss als Spaziergänger/-		Ich werde die		x				

Kanton Bern
Canton de Berne

					in, Jogger/-in etc.		Veloroute nicht nutzen				
204	Privatperson 176	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x		
205	Privatperson 177					Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Mit dem Velo für Freizeit	x		
206	Privatperson 178										
207	Privatperson 179										
208	Privatperson 180	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x		
209	Privatperson 181	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x		
210	Privatperson 182		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x		
211	Privatperson 183		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x		
212	Privatperson 184										
213	Privatperson 185		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x		

Kanton Bern
Canton de Berne

214	Privatperson 186	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
215	Privatperson 187		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)			x			
216	Privatperson 188	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
217	Privatperson 189	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
218	Privatperson 190		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
219	Privatperson 191		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
220	Privatperson 192		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
221	Privatperson 193	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit,	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten,						x			

Kanton Bern
Canton de Berne

		Bildungswege etc.)	Ausflüge, Hobbys etc.)									
222	Privatperson 194	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)					Als Pendler benutze ich im Sommerhalbjahr das Fahrrad jeden Tag für nach Bern. Zudem fahren wir an den Wochenenden als Familie oft in Richtung Worb in die Badi oder um Verwandte zu besuchen. Die Variante Süd würden wir nie benutzen. Der Weg von Stettlen bedeutet eine unnötige Steigung zu fahren.	x			A7A
223	Privatperson 195	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
224	Privatperson 196	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
225	Privatperson 197				Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Als Anwohner	x			
226	Privatperson 198	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
227	Privatperson 199	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
228	Privatperson 200		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten,						x			

			Ausflüge, Hobbys etc.)										
229	Privatperson 201	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
230	Privatperson 202		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
231	Privatperson 203		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x				
232	Privatperson 204	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x				
233	Privatperson 205		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
234	Privatperson 206		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)	Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
235	Privatperson 207		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
236	Privatperson 208		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten,						x				

Kanton Bern
Canton de Berne

			Ausflüge, Hobbys etc.)									
237	Privatperson 209	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
238	Privatperson 210	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
239	Privatperson 211		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
240	Privatperson 212	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)			Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
241	Privatperson 213		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
242	Privatperson 214		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
243	Privatperson 215		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
244	Privatperson 216											

Kanton Bern
Canton de Berne

245	Privatperson 217		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
246	Privatperson 218											
247	Privatperson 219											
248	Privatperson 220	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
249	Privatperson 221	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
250	Privatperson 222		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
251	Privatperson 223								x			
252	Privatperson 224	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.			Gerade zum Pendeln mit dem Bio - Velo ist die heutige Linienführung mit den paar Steigungen und den Naturweg - Abschnitten recht anstrengend.	x			
253	Privatperson 225		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
254	Privatperson 226		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
255	Privatperson 227											

Kanton Bern
Canton de Berne

256	Privatperson 228	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
257	Privatperson 229	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)							x			
258	Privatperson 230	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
259	Privatperson 231		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
260	Privatperson 232		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
261	Privatperson 233	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
262	Privatperson 234				Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Mit dem Auto als Anwohner	x			
263	Privatperson 235	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			

Kanton Bern
Canton de Berne

		Bildungswege etc.)										
264	Privatperson 236		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)			Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Reiten	x			
265	Privatperson 237						Ich werde die Veloroute nicht nutzen		x			
266	Privatperson 238	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
267	Privatperson 239	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)							x			
268	Privatperson 240	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
269	Privatperson 241	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)			Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
270	Privatperson 242											
271	Privatperson 243	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

272	Privatperson 244	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)						Wenn die Variante Süd umgesetzt wird werde ich die Route nicht nutzen.	x			
273	Privatperson 245	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
274	Privatperson 246	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
275	Privatperson 247		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)	Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
276	Privatperson 248	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
277	Privatperson 249	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
278	Privatperson 250	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
279	Privatperson 251	Mit dem Velo für Arbeit &	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit		Zu Fuss als Spaziergänger/-				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

		Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	(Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		in, Jogger/-in etc.							
280	Privatperson 252	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
281	Privatperson 253	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)							x			
282	Privatperson 254	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
283	Privatperson 255			Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
284	Privatperson 256											
285	Privatperson 257	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
286	Privatperson 258	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
287	Privatperson 259		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten,						x			

			Ausflüge, Hobbys etc.)										
288	Privatperson 260		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
289	Privatperson 261	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
290	Privatperson 262	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x				
291	Privatperson 263						Ich werde die Veloroute nicht nutzen	Ich werde die bestehende Veloroute weiterhin benutzen. Diese Frage verfälscht die Statistik. Da wenn die Route ausgebaut wird sie logischerweise benutzt wird. Dies ist aber keine fundierte Bedarfserhebung.	x				
292	Privatperson 264	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)							x				
293	Privatperson 265	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x				
294	Privatperson 266												
295	Privatperson 267	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit,	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten,		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				

Kanton Bern
Canton de Berne

		Bildungswege etc.)	Ausflüge, Hobbys etc.)										
296	Privatperson 268		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.					x			
297	Privatperson 269												
298	Privatperson 270	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.					x			
299	Privatperson 271		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.					x			
300	Privatperson 272	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.					x			
301	Privatperson 273		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)							x			
302	Privatperson 274												
303	Privatperson 275	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.					x			
304	Privatperson 276	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)							x			

Kanton Bern
Canton de Berne

		Bildungswege etc.)											
305	Privatperson 277	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)								x			
306	Privatperson 278			Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.					x			
307	Privatperson 279	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)							x			
308	Privatperson 280	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)							x			
309	Privatperson 281	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)							x			
310	Privatperson 282	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.					x			
311	Privatperson 283	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)							x			
312	Privatperson 284	Mit dem Velo für Arbeit &	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit							x			

		Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	(Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)									
313	Privatperson 285		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
314	Privatperson 286		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
315	Privatperson 287	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
316	Privatperson 288	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)							x			
317	Privatperson 289		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
318	Privatperson 290				Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.			Um mit dem Fahrrad nach Bern zu kommen wähle ich die Route von Rüfenacht Gümligen Burgerenziel etc	x			
319	Privatperson 291	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.			Es ist grundsätzlich eine sehr schöne Strecke. Leider ist bei Schliessbetrieb die Variante Nord nicht befahrbar und es muss auf die Kantonsstrasse ausgewichen werden. Die Strecke hinter dem Schiesstand ist ab Stettlen	x			

								Bahnhof mit einem allg. Fahrverbot belegt.				
320	Privatperson 292		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
321	Privatperson 293		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
322	Privatperson 294	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
323	Privatperson 295	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
324	Privatperson 296						Ich werde die Veloroute nicht nutzen	Wir hoffen, dass keine der neuen Varianten realisiert werden kann. Wie erwähnt, die bestehende Freizeit-Velo-Route ist wunderbar.	x			
325	Privatperson 297		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
326	Privatperson 298	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
327	Privatperson 299	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten,						x			

Kanton Bern
Canton de Berne

		Arbeit, Bildungswege etc.)	Ausflüge, Hobbys etc.)									
328	Privatperson 300		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
329	Privatperson 301		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
330	Privatperson 302		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
331	Privatperson 303		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
332	Privatperson 304	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)							x			
333	Privatperson 305											
334	Privatperson 306											
335	Privatperson 307	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
336	Privatperson 308		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			

337	Privatperson 309				Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
338	Privatperson 310				Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		wenn ich zu meinem Haus fahre, muss ich kurz die Veloroute nutzen um zur Zufahrt zu gelangen, oder wieder weg zu fahren. Für uns kein Problem, da wir ja das seit eh und je kennen. zu dem haben die Velofahrer und Jogger, ja stehts Vortritt, dank dem, dass wir ja immer einen Sicherheitsstopp einlegen, bevor wir auf die Durchgangsstrasse gelangen.	x			
339	Privatperson 311		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
340	Privatperson 312		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
341	Privatperson 313	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
342	Privatperson 314		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
343	Privatperson 315	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)			Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

344	Privatperson 316	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
345	Privatperson 317				Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)	Wenn die Route dann befestigt wird, werde ich die Route ganz sicher nicht mehr so oft nutzen, wie ich es jetzt tue.	x				A7, A5
346	Privatperson 318	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.			x				
347	Privatperson 319	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.			x				
348	Privatperson 320											
349	Privatperson 321		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.			x				
350	Privatperson 322				Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)	Mit Hund und Pferd!	x				
351	Privatperson 323											
352	Privatperson 324	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.			x				
353	Privatperson 325		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten,	Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.			x				

			Ausflüge, Hobbys etc.)										
354	Privatperson 326		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)							x			
355	Privatperson 327	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)								x			
356	Privatperson 328	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.					x			
357	Privatperson 329	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)								x			
358	Privatperson 330	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.					x			
359	Privatperson 331	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.					x			
360	Privatperson 332		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)							x			

Kanton Bern
Canton de Berne

361	Privatperson 333		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
362	Privatperson 334	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
363	Privatperson 335	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
364	Privatperson 336		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
365	Privatperson 337	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
366	Privatperson 338	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
367	Privatperson 339	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)	Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
368	Privatperson 340				Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

					in, Jogger/-in etc.								
369	Privatperson 341		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
370	Privatperson 342		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
371	Privatperson 343	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
372	Privatperson 344						Ich werde die Veloroute nicht nutzen		x				
373	Privatperson 345		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
374	Privatperson 346												
375	Privatperson 347	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
376	Privatperson 348	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x				
377	Privatperson 349	Mit dem Velo für Arbeit &	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit	Mit landwirtschaftlichen	Zu Fuss als Spaziergänger/-	Anderweitig (bitte unter		Wie jetzt schon, siehe Antworten bei Nummer 5.	x				

Kanton Bern
Canton de Berne

		Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	(Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)	Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	in, Jogger/-in etc.	«Bemerkungen» ausführen)					
378	Privatperson 350	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x		
379	Privatperson 351	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)			Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x		
380	Privatperson 352			Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)			Ich werde die Veloroute nicht nutzen		x		
381	Privatperson 353		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x		
382	Privatperson 354		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x		
383	Privatperson 355	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)				Zur Arbeit fahre ich die Strecke Worb Deisswil auch in Zukunft bis zu vier Mal täglich um 6, 12, 13 und 18 Uhr mit dem E-Bike(-45 km/h)		x		
384	Privatperson 356			Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)		Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)	Variante Süd wie bisher, Zufahrt zu unserem Haus, Auto,Traktor, Velo		x		
385	Privatperson 357						Ich werde die Veloroute		x		

Kanton Bern
Canton de Berne

							nicht nutzen					
386	Privatperson 358											
387	Privatperson 359	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
388	Privatperson 360		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
389	Privatperson 361	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)			Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
390	Privatperson 362	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)							x			
391	Privatperson 363	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		Bitte auch gleich als Inline Route klassieren und den Belag entsprechend vorsehen :-)	x			
392	Privatperson 364											
393	Privatperson 365	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
394	Privatperson 366	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten,		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			

Kanton Bern
Canton de Berne

		Arbeit, Bildungswege etc.)	Ausflüge, Hobbys etc.)									
395	Privatperson 367											
396	Privatperson 368	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
397	Privatperson 369						Ich werde die Veloroute nicht nutzen		x			
398	Privatperson 370		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
399	Privatperson 371	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
400	Privatperson 372	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.	Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)		auch mit anderen gefährten (trottinet, rollbrett) und mit kinderwagen	x			
401	Privatperson 373	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
402	Privatperson 374			Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
403	Privatperson 375		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit						x			

			(Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)									
404	Privatperson 376				Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
405	Privatperson 377		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
406	Privatperson 378	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)					Ich werde die Route nur bei entsprechender Routenführung nutzen (sicher bei Variante Nord, bei Variante Mitte eher nicht, bei Variante Süd sicher nicht), ansonsten werde ich weiterhin die Kantonsstrasse nutzen.	x			A7
407	Privatperson 379		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
408	Privatperson 380	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)					zu jeder Jahreszeit nutzen	x			
409	Privatperson 381		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
410	Privatperson 382	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
411	Privatperson 383	Mit dem Velo für Arbeit &	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit		Zu Fuss als Spaziergänger/-				x			

		Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	(Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		in, Jogger/-in etc.							
412	Privatperson 384		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
413	Privatperson 385		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
414	Privatperson 386		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
415	Privatperson 387	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
416	Privatperson 388		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)	Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)	Zu Fuss als Spaziergänger/- in, Jogger/-in etc.				x			
417	Privatperson 389											
418	Privatperson 390	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			
419	Privatperson 391		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			

Kanton Bern
Canton de Berne

420	Privatperson 392											
421	Privatperson 393		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
422	Privatperson 394		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
423	Privatperson 395	Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)	Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
424	Privatperson 396		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)		Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.				x			
425	Privatperson 397		Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)						x			

6.1.7 Frage 6: Weitere Bemerkungen zum Projekt «Veloroute Worblental»

Eingabe-Nr.	Absender	Bemerkungen	wird zur Kenntnis genommen	wird im Bauprojekt geprüft	keine Anpassung	Antwort
1	Gemeinde Stettlen	Vor allem die Variante Süd befindet sich im Landschaftsschutzgebiet. Landschaftsschutzgebiete bezwecken gemäss Art. 27 GBR die Freihaltung von Gebieten mit besonderer Eigenart, Schönheit und von besonderem Erholungswert, insbesondere von exponierten Lagen und intakten Ortsbildern. Bauten, Anlagen und Terrainveränderungen können ausnahmsweise bewilligt werden, wenn sie für die Bewirtschaftung notwendig sind oder zur Revitalisierung der Landschaft (z.B. Wegprojekte für die Naherholung) beitragen und sich gut ins Landschaftsbild einfügen. Da die Strasse bereits bestehend und befestigt ist, hätte der Ausbau der neuen Veloroute keine grossen Einflüsse darauf. Die Variante Süd liegt teils im Gefahrengebiet geringe bis mittlere Gefährdung. Die anderen beiden Varianten sind knapp auf der Grenze zum mittleren Gefahrengebiet. Dies, da auf den Strecken der Wasserbauplan betroffen ist.	x	x		A1, A10
2	Gemeinde Vechigen	Im weiteren Verlauf der Projektierung soll aufgezeigt werden, welche Aufgaben die Gemeinden mit der Unterhaltspflicht übernehmen und welche Kosten den Gemeinden dadurch entstehen werden. Wir sind gespannt auf die weitere Entwicklung des Projektes und freuen uns auf das Ergebnis der öffentlichen Mitwirkung.		x		A11
3	Gemeinde Worb	a) Eine Beschattung der asphaltierten Strecke ist zu prüfen. b) Es sind ökologische Ersatzmassnahmen zu prüfen. Allenfalls können von der Variante Süd einzelne Abschnitte entsiegelt werden. c) Weitere Abklärungen zur Verkehrssicherheit sind vorzunehmen. Die Wegführung über die Bodengasse endet beim Kreisel «Bodengasse» und führt die Velofahrenden zurück auf die Kantonsstrasse. Diese Überleitung in die Kantonstrasse muss Bestandteil des vorliegenden Projektes und den notwendigen Abklärungen zur Verkehrssicherheit sein. Beim jetzigen Ausbaustandard dieses Knotens ist die Verkehrssicherheit ungenügend gewährleistet. Sofern die Verkehrssicherheit ungenügend gewährleistet ist und z.B. die bestehenden Sichtweiten und das Temporegime nicht verbessert werden können, ist eine Wegführung bis zum Schulhaus Worboden anzugehen und die Überleitung in die bestehende Kantonsstrasse in diesem Bereich vorzunehmen. Zudem fehlen für die Weiterführung der Veloroute Richtung Worb-Zentrum auf der Bollstrasse zwischen Coop-Tankstelle und Bahnübergang Radstreifen.		x		A5, A6, A3
4	Berner Wanderwege	Im vorliegenden Fall der geplanten Veloalltagsroute sind folgende Konflikte zu lösen: 1. Verteuerung von bestehenden Wanderwegen im Abschnitt Deisswil Bahnhof bis Sportplatz sowie zwischen Nesselbank und Brüelmoos. 2. Starke Befahrung durch Fahrräder mit hohen Geschwindigkeiten auf mehreren Abschnitten je nach Variante. Grundsätzlich erfordern beide Konflikte Ersatzlösungen für den Wanderweg abseits der Veloalltagsroute. Ersatzlösungen sind vorzugsweise am vorliegenden Ort oder in der näheren Umgebung zu leisten. Ansätze dazu sind im Richtplan "worbletalwärts" und in den Wasserbauplänen festgehalten.	x	x		A6, A10

		Soweit unsere Bemerkungen im Rahmen der Mitwirkung. Für weitere Auskünfte oder eine Besprechung unserer Anliegen sind wir jederzeit bereit. Für den weiteren Verlauf des Projekts wünschen wir Ihnen viel Erfolg.				
5	Die Mitte Stettlen					
6	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stadt Bern					
7	FDP.Die Liberalen Vechigen	Wir würden gerne ein Update kriegen, wie es weitergeht und wissen, in welchem Zeitraum die Projekte realisiert werden. Welches sind die Kosten der Bürger der anliegenden Gemeinden?	x			A11
8	Feldschützen Stettlen-Deisswil					
9	Flurgenossenschaft Sinneringen	Nachhaltigkeit und Attraktivität gilt es gegeneinander abzuwägen... Aufbauen auf dem was schon vorhanden, Versiegelung so wenig wie nötig, geringster Kulturland- und Fruchtfolgefächverschleiss Ausbaumöglichkeit und kostengünstigste Variante sprechen für Variante Süd. Distanz von Variante Nord nur 50 Meter weniger als die von Variante Süd (Variante Mitte 350 Meter länger als Nord). Fahrdauer bei 15km/h ohne E-Bike(!): Stettlen-Nesselbank in beiden Richtungen Variante Nord max. 0,6 Min. bis 1 Min. schneller als Variante Süd. Stettlen-Boll (Richtung Boll) Variante Nord 3 Min. schneller als Süd. Boll-Stettlen (Richtung Stettlen) Variante Nord 4 Min. schneller als Süd. Als Anwohner:innen der Veloroute Nr. 37 sehen wir mehr Leute mit E-Bike unterwegs als solche ohne. Konflikte (Nutzungskonflikte): Im Erläuterungsbericht fehlt bei Variante Nord, dass die neue Route im Moos (Boll) durch ein grosses Drainage-System der Flurgenossenschaft Sinneringen und über eine oberflächlich liegende ARA-Hauptleitung führt. Wir können das nicht verstehen, "verfälscht es doch das Bild" und Ihnen war die Sachlage vor Druck des Berichtes bekannt. Beim Bau der Route Nord sind die Auswirkungen auf das aktuell noch gut funktionierende, aber alte, Drainage-System unbekannt. Mit möglichen höheren Gesamt- und weiteren Folgekosten (für die Allgemeinheit, die Grundeigentümer:innen und Flurgenossenschaftsmitglieder), mit Vernässungen, Sickerwasser, eventuell abdrainiertem Salzwasser in den Worble-Bach, topographischen Anpassungen und weiteren Folgen zu Ungunsten der Grundeigentümer:innen und Bewirtschafter:innen muss gerechnet werden. (Rest bei Punkt 3 aufgeführt.) Bei (Vor-)Gesprächen haben wir darauf hingewiesen, dass es bei seltenen Hochwasserereignissen, mit Nutzung des Entlastungskanal vom Stämpbach/Boll her, im Bereich der Worble-Brücke bei Mühlegässli/Nesselbank zu einer kurzfristigen Sperrung der Veloroute Nord kommen könnte. Sicherheit: Im Erläuterungsbericht wird die "Kreuzung Mühlegässli/Nesselbank mit Steigung und Sichten leicht erschwert" beschrieben. Als Anwohner und Einheimische, mit diversen Erfahrungen an diesem Punkt, beurteilen wir die Kreuzung als heikel. Beim Mischverkehr gradeaus (Variante Süd) besteht mehr Übersicht und etwas weniger Gefahrenpotenzial als bei einer S-Führung der Route (Variante Nord). Die Sicherheit bei der "Kreuzung Wyler/Dentenbergrasse/Nesselbank mit leichter Steigung und Sichten leicht erschwert" erweist sich erfahrungsgemäss, je nach Fahrweise und Rücksicht aller Beteiligten, als so bis heikel. Vorschlag zur Sicherheit aller und zur Unterbindung von Schleichverkehr: Tempo 30 ganzer Bereich Nesselbank (vor Gebäude Nr. 64 i bis nach Stall/Scheune Gebäude Nr. 66 b und umgekehrt) und in den Bereichen Wyler Nr. 67 (Gebäude mit Zufahrten) und Nr. 68 (Zufahrtswege und Stall/Scheune). Tempo 30, wie bei Stettlen-Rüti jetzt schon umgesetzt... Fahrverbot für Motorfahrzeuge (mit Zubringerdienst und angepassten Ausnahmen gestattet) von Worb/Bodengasse bis Nesselbank 65 und von Nesselbank 66 (Kreuzung Dentenbergrasse/Wylerweg) bis Stettlen-Rüti (und in umgekehrter Fahrweise). Empfohlene Absenkung der Kuppe zwischen Schiessstand und Wyler ausführen. Frühzeitige Vorinformation und gute Signalisation bei Schiessbetrieb. Ausbau der Utzlenbergrasse (von Stettlen/Worble-Brücke bis Rüti) wie beschrieben. Verzicht auf Varianten Nord und Mitte die grössere Sicherheitsprobleme bei Parzelle 677, der Ringstrasse und dem Bahnhof Stettlen aufweisen. Anbindung bei Worb an geplante Veloalltagsroute ebenfalls heikel (direkt nach oder vor Kreisel Worboden). Sicherheitsmassnahmen dazu im Bericht nicht enthalten. Gegenseitiges Verständins wäre wichtig- mit Kompromissen von allen für alle... Wir wären bereit für eine Optimierung der Variante Süd Grundeigentum abzugeben. Mit Einsprachen von unserer Seite her müssten Sie bei den Varianten Nord (Grundeigentümer:innen, Bewirtschafter:innen und Flurgenossenschaftsmitglieder) und Mitte (Grundeigentümer:innen und Bewirtschafter:innen) rechnen.	x			A4, A5, A6, A7, A10
10	Gemeinde Ostermundigen					
11	Gemeindeverband ARA Worblental					
12	Grüne Worb	7. Weitere Bemerkungen Damit die Alltagsveloroute auch bei Regen und Schnee benutzt werden kann, muss sie durchgehend asphaltiert sein. Auch wenn heute viele E-Bikes unterwegs sind, ist für herkömmliche Velofahrende eine möglichst direkte Streckenführung ohne grosse Höhenunterschiede notwendig. Um das Verlagerungsziel zu erreichen, kommt daher nur die Variante «Nord» in Frage.	x			A5, A7, A6, A10,

		Wir sind uns bewusst, dass der Bahnhof Stettlen bei dieser Variante für die Durchfahrt einen Engpass darstellt. Dieser könnte aber spätestens bei der Verschiebung des Bahnhofs Richtung Worb behoben werden. Dazu müssten Gespräche mit der RBS intensiviert werden, um eine zeitnahe Verbesserung zu ermöglichen und die Projekte zu koordinieren. Auch die Durchfahrt bei den Bauernhöfen ist nicht unkritisch. Die Sicherheit an diesen Stellen könnte durch eine Beschränkung der Geschwindigkeit (T30) und/oder Signalisation verbessert werden. Der Anschluss an das Dorfzentrum von Worb ist durch das vorliegende Projekt nicht gewährleistet. Der Projektperimeter sollte daher von der Bodengasse bis zum Bahnübergang Worboden und zum Oberstufenschulhaus Worboden ausgedehnt werden. Dabei muss das Kreuzen der Worbodenstrasse bei der Ein- und Ausfahrt von der Veloroute Worblental wesentlich verbessert oder vermieden werden. Für die Weiterführung der Veloroute Richtung Worb-Zentrum auf der Bollstrasse zwischen Coop-Tankstelle und Bahnübergang sind Radstreifen notwendig. Für den Anschluss an das Schulhaus Worboden müsste die Veloroute auf der Südseite der Worbodenstrasse vom motorisierten Verkehr getrennt weitergeführt werden. Beim Schulhaus wäre so eine kreuzungsfreie und sichere Querung der stark befahrenen Umfahrungsstrasse möglich und der Velowege wäre bis ins Dorfzentrum zusammenhängend, durchgehend und sicher. Zudem würde er auch die Gemeinden Boll und Stettlen mit dem Oberstufenzentrum und den Sportanlagen von Worb verbinden. Die geplante Alltagsveloroute beansprucht Fruchtfolgeflächen und stösst daher auf Widerstand bei den Landwirten. Der Erhalt unserer Böden ist auch uns ein Anliegen. Wir sind daher einverstanden, die Alltagsveloroute nur auf eine minimale Breite von 3 – 3.5 m auszubauen. Um die Verkehrsproblematik der Agglomeration Bern zu lösen und das Verlagerungsziel (mehr Veloverkehr und weniger Ausbau ÖV, Kantons- und Nationalstrassen) zu erreichen, ist der Verbrauch von 4'120 m² Fruchtfolgefläche aber in Kauf zu nehmen. Die zusätzlich bei der Variante «Nord» gegenüber der Variante «Süd» beanspruchten 2'200 m² Boden sind im Vergleich zu den 27'400 m² der Umfahrung Worb (zusätzlich wurden 116'500 m² vorübergehend beansprucht und rekultiviert) oder auch im Vergleich zum Bodenverbrauch des geplanten YB-Campus in Bolligen oder des Ausbaus der RBS-Linie vernachlässigbar. Den Vergleich der Kosten müssen wir hier gar nicht erst ins Feld führen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Grüßen Sie freundlich.				A3, A4
13	Grünliberale Partei Worb	Die Einmündung Bodengasse in Worb muss zwingend verbessert werden. So wie vorgesehen ist die Lösung für linksabbiegende Velofahrende unzumutbar, weil sehr gefährlich. Autos kommen hier teilweise mit hohen Geschwindigkeiten aus dem Kreisel. Die Verkehrsbelastung ist hoch. Ebenfalls verbessert muss der bestehende Radweg Rtg. Schulhaus. Insbesondere der Bereich der Einmündung ins Gewerbegebiet ist gefährlich. Ebenfalls der Bereich Ausgangs Tunnel, wo der Redweg einmündet. Die Sichtverhältnisse sind schlecht.	x	x		A3
14	IG Worble					
15	Interessensgemeinschaft gegen die Veloroute Worblental	Am 24. April 2024 hat die Informationsveranstaltung zur öffentlichen Mitwirkung in der Turn-halle Stämpbach zur Veloroute Worblental stattgefunden. Ausgangslage Die Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern verfolgt das Ziel eine Veloverbindung für den Veloalltagsverkehr zwischen Deisswil und Worb neu zu errichten. Dafür wurden drei verschiedene Routen an der Informationsveranstaltung vorgestellt. Gemäss den Aussagen sind keine Velostreifen entlang der Kantonsstrasse möglich, da die Strasse nicht verbreitert werden kann. Feststellungen / Zieldefinition Aufgrund den Grundlagen vom 18. April 2024 musste festgestellt werden, dass das eigentliche Ziel, ein Bedürfnis für den künftigen / ganzjährigen Veloverkehr zu gewährleisten und eine möglichst gütliche Lösung in Zusammenarbeit mit allen Interessengruppen zu verfolgen, nicht erfüllt wird. Die genannten Routen werden von Wanderer, Velofahrer, E-Bikefahrer, Landwirten, Zubringerverkehr sowie auch von Reiter und Personen mit Hunden genutzt. Vor einiger Zeit wurde entlang der Worble ein grossen Renaturierungsprojekt für den Arten- und Naturschutz umgesetzt. Die Landwirte haben dadurch bereits einigen Ertragsausfall aufgrund der neu auszuscheidenden Gewässerräumen erfahren. Erwägung / Feststellungen Im täglichen Gebrauch dieser Strecke ist es schon jetzt oftmals eine Herausforderung, dass sich die Verkehrsteilnehmer	x			A2, A4, A5, A6, A9

		(insbesondere Fahrradfahrer) rücksichtsvoll und mit angepasster Geschwindigkeit verhalten. Bei einem Ausbau einer befestigten Strasse mit dieser Breite werden keine verkehrsberuhigenden Massnahmen zu erwarten sein und Unfälle sind vorprogrammiert. Dies ist eine Beeinträchtigung für alle Personen, welche zu Fuss oder auch mit dem Pferd unterwegs sein werden. Die geplanten Ausbauten haben Neuversiegelung von Fruchtfelgeflächen / Kulturland usw. zu Folge. Eine Versiegelung ist jedoch gar nicht notwendig. Bereits jetzt führt die Veloroute Bern – Worb an dieser Strecke entlang. Diese ist gut ausgeschildert und wird auch sehr rege genutzt. Diese massive Versiegelung hat Ertragsausfälle der Landwirte zur Folge und kostet den Kanton Bern mehrere Millionen Franken. Obwohl der Bedarf aus Sicht der Personen, welche sich im Worboden wohnen und leben und auch Fortbewegen nicht gegeben ist. Wenn eine Person für den Arbeitsweg den schnellsten Weg wählt, wird diese über die Kantonsstrasse zu ihrem Arbeitsweg gelangen. Den letzten Teil Worb (Brühlmoos) welcher schlussendlich in die Kantonsstrasse führt, wird in dieser Form auch nicht von den Fahrradfahrern genutzt werden, da der Uferweg entlang der Worblen eine direktere Verbindung ergibt. Im Umkehrschluss werden die Wanderer, Hundemenschchen und Pferdemenchen jedoch weniger die versiegelt Strasse verwenden, da diese zwar nicht von Fahrradfahrern belegt sein wird, jedoch gemäss Erkenntnisse der Berner Wanderwege nicht mehr attraktiv ausgestaltet wird. Im Sommer beispielsweise ist der Belag für Hunde zu heiss und im Winter bildet der Winterdienst insbesondere das Salzen eine Gefahrenquelle für die Hunde. Das gesamte Naherholungs-, Ausreit-, Wander- und Spaziergebiet wird durch die neuen Massnahmen des Kantons verliert dadurch an Attraktivität. Wanderweg / Gleichwertiger Ersatz gemäss Gesetzgebung Auf den Routen führt nebst dem Veloweg auch der Wanderweg. Gemäss Gesetzgebung sind für Wanderwege, welche neu eine Befestigung erhalten einen gleichwertigen Ersatz zu bieten. Gemäss den Aussage an der Informationsveranstaltung, ist heute noch nicht davon auszugehen, dass eine zufriedenstellende Lösung im vorliegenden Fall getroffen werden kann. Fazit Aus Sicht der Interessengemeinschaft ist keine der Varianten umzusetzen, da kein Bedürfnis besteht. Der Veloweg ist vorhanden. Die Interessensgruppen finden bereits jetzt mit angepasstem Verhalten im Einklang mit Natur, Landwirtschaft, Pferdemenchen, Hundemenschchen, Wanderer, Fahrradfahrer und Grundeigentümern die Verbindung zwischen Stettlen und Worb ohne dass eine riesige Fläche versiegelt werden muss. Wir appellieren an Sie und bitten Sie von diesem sehr teuren Projekt abzusehen und dieses Geld lieber in den Unterhalt der bestehenden Velowege (regelmässiges Einbringen von Kies usw.) einzusetzen. Dies ist in Anbetracht des Schutzes unserer Bodenressourcen unbedingt zu beachten.				
16	Jagd- und Wildschutzverein Worblental					
17	Landwirtschaft Bern-Mittelland LBM	Gerne sind wir bereit unsere Argumente in einem Gespräch zu vertiefen und darzulegen. Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir im Voraus.	x			
18	Präsident BEBike (Interessengemeinschaft Mountainbike Kanton Bern)	Wie in einem vorderen Punkt erwähnt, wird die Route Süd den gewünschten Hauptstrasseneffekt nicht erreichen. Bei der Route Mitte wird der Veloverkehr von Worb her auf der Route Süd bleiben so, dass es zweite Velohaupttrouten geben wird (mit oder ohne Verbot), denn der Aufstieg wird die Leute nicht zurückhalten, da der Alltagsverkehr heute und in Zukunft noch verstärkt nur noch elektrisch sein wird. Der Alltagsverkehr ist noch stärker auf Direttissima ausgerichtet als der MTB-Verkehr der aber auch bereits aus meiner Erfahrung diese Neigung hat.	x			
19	Pro Natura Berner Mittelland	Das Gebiet um die Worble kann vielen Tier- und Pflanzenarten Heimat bieten. Solche "grösseren" Flächen werden immer seltener und die bestehenden werden durch Bauprojekte wie diesem (wenn auch grundsätzlich sinnvoll) immer mehr zerstückelt und reduziert. Wir würden es begrüssen, wenn der Auflage des Projektes genaue Pläne/Karten der beanspruchten (neu oder breiter asphaltiert) und/oder durch das Bauen geschädigten Lebensräume und Arten (Wiesen, Hecken, Bäume, unversiegelte Wegflächen etc) beiliegen würden und entsprechende Vorschläge für Ersatzmassnahmen bereits erarbeitet wären. Sinnvoll wären zum Beispiel Schattenspendende (Allee-) Bäume oder Hecken (Standort-heimisch, natürlich ohne die Sicht zu beeinträchtigen) entlang der Veloroute, biodiverse Wiesenstreifen (insektenfreundliche, einheimische Mischungen) entlang oder allenfalls auf dem unversiegelten Parkett, und lehmige Tümpel mit flachen Ufern für die Mehlschwalben, damit diese auch in Zukunft Baumaterial für ihre Nester finden können. Aus Neugier: Soll diese Route im Winter tatsächlich frühmorgens von Schnee und Eis befreit werden, damit die VelofahrerInnen Gefahrenfrei unterwegs sein können?	x	x		A5, A11
20	Pro Senectute Kanton Bern,	wenn der Teil mit Anschluss an die Veloroute Lindental ab Brühlmoos einbezogen werden kann, ginge es nur darum, ab Brühlmoos bis zur RBS-Station Vechigen einen Hartbelag aufzutragen, der Rest ist bereits vorhanden.	x			A3

	Fachverantwortlicher Radsport					
21	Pro Velo Bern	Die Route muss einen unterhaltsfähigen und ganzjahrestauglichen Belag aufweisen. Schlaglöcher, Rinnen, Bewuchs sollten nicht entstehen, und ein Winterdienst muss möglich sein. Auf viele Punkte haben wir bereits in der Mitwirkung 2017/2018 hingewiesen. Das Vorprojekt macht als Ganzes sicher Sinn. Zu bedenken ist, dass sich die Qualität der Strecke an möglichst tiefer Anzahl und Ausgeprägtheit der immer noch zu erwartenden Netzwidestände misst. Der Gewinn der Route gegenüber der Hauptstrasse muss deutlich und messbar sein. Ebenfalls sei darauf hingewiesen, dass das Worblental nicht nur bis Deisswil reicht. Die Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Deisswil und Bolligen entlang der Worble ist anzustreben, siehe auch Gemeindeversammlung Bolligen vom 21.11.2023, Thema Areal Wegmühle. Wo Kompromisse gesucht werden müssen, sind wir gerne zu Gesprächen bereit.	x			A5, A3
22	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Eine, wie bisher, gute Koordination und gemeinsame Planung zwischen Bahn und Kanton ist wichtig.	x			A10
23	RKBM					
24	SP Grosshöchstetten	Für effizientes berufliches Velopendeln mit schnellen E-Bikes wären unbedingt Fahrstreifen auf der Kantonsstrasse notwendig (die im Winter nicht mit dem weggeschneuzten Schnee blockiert sind)	x			A2
25	SP Worb	7. Weitere Bemerkungen Damit die Alltagsveloroute auch bei Regen und Schnee benutzt werden kann, muss sie durchgehend asphaltiert sein. Auch wenn heute viele E-Bikes unterwegs sind, ist für herkömmliche Velofahrende eine möglichst direkte Streckenführung ohne grosse Höhenunterschiede notwendig. Um das Verlagerungsziel zu erreichen, kommt nur die Variante «Nord» in Frage. Wir sind uns bewusst, dass der Bahnhof Stettlen bei dieser Variante für die Durchfahrt einen Engpass darstellt. Dieser könnte aber spätestens bei der Verschiebung des Bahnhofs Richtung Worb behoben werden. Dazu müssten Gespräche mit der RBS intensiviert werden, um eine zeitnahe Verbesserung zu ermöglichen und die Projekte zu koordinieren. Auch die Durchfahrt bei den Bauernhöfen ist nicht unkritisch. Die Sicherheit an di-sen Stellen könnte durch eine Beschränkung der Geschwindigkeit (T30) und/oder Signalisation verbessert werden. Der Anschluss an das Dorfzentrum von Worb ist durch das vorliegende Projekt nicht gewährleistet. Der Projektperimeter sollte daher von der Bodengasse bis zum Bahnübergang Worbboden und zum Oberstufenschulhaus Worbboden ausgedehnt werden. Dabei muss das Kreuzen der Worbbodenstrasse bei der Ein- und Ausfahrt von der Veloroute Worblental wesentlich verbessert oder vermieden werden. Für die Weiterführung der Veloroute Richtung Worb-Zentrum auf der Bollstrasse zwischen Coop-Tankstelle und Bahnübergang sind Radstreifen notwendig. Für den Anschluss an das Schulhaus Worbboden müsste die Veloroute auf der Südseite der Worbbodenstrasse vom motorisierten Verkehr getrennt weitergeführt werden. Beim Schulhaus wäre so eine kreuzungsfreie und sichere Querung der stark befahrenen Umfahrungsstrasse möglich und der Velowege wäre bis ins Dorfzentrum zusammenhängend, durchgehend und sicher. Zudem würde er auch die Gemeinden Boll und Stettlen mit dem Oberstufenzentrum und den Sportanlagen von Worb verbinden. Die geplante Alltagsveloroute beansprucht Fruchtfolgeflächen und stösst daher auf Widerstand bei den Landwirten. Der Erhalt unserer Böden ist auch uns ein Anliegen. Wir sind daher einverstanden, die Alltagsveloroute nur auf eine minimale Breite von 3-3.5 m auszubauen. Um die Verkehrsproblematik der Agglomeration Bern zu lösen und das Verlagerungsziel (mehr Veloverkehr und weniger Ausbau ÖV, Kantons- und Nationalstrassen) zu erreichen, ist der Verbrauch von 4'120 m2 Fruchtfolgefläche aber in Kauf zu nehmen. Die zusätzlich bei der Variante «Nord» gegenüber der Variante «Süd» beanspruchten 2200 m2 Boden sind im Vergleich zu den 27'400 m2 der Umfahrung Worb (zusätzlich wurden 116'500 m2 vorübergehend beansprucht und rekultiviert) oder auch im Vergleich zum Bodenverbrauch des geplanten YB-Campus in Bolligen oder des Ausbaus der RBS-Linie vernachlässigbar. Den Vergleich der Kosten müssen wir hier gar nicht erst ins Feld führen.	x		x	A5, A10, A3, A4, A8, A7
26	SVP Sektion Vechigen					
27	VCS Regionalgruppe Bern	Der VCS hat wiederholte Male auf eine rasche Umsetzung der Velorouten gepocht. Auch jetzt ist es uns wichtiger, eine Veloroute durch das Worblental rasch umzusetzen, als die perfekte Lösung zu finden. Wenn es sich zeigen sollte, dass eine von uns nicht favorisierte Variante weniger Planungsrisiken (Verzögerungen im Genehmigungs/Enteignungsverfahren) aufweist und darum schneller umgesetzt werden kann, unterstützen wir diese Variante. In unseren Augen lohnt es sich nicht, grosse Verzögerungen zu	x			A2, A4, A8

		riskieren in Anbetracht von drei vorliegenden Varianten, die alle grundsätzlich zu einer Verbesserung gegenüber dem Zustand heute führen. Grundsätzlich setzen wir uns für den Schutz von Kulturland ein. Im vorliegenden Fall gewichten wir den Nutzen für den Veloverkehr und somit für die Umwelt aber höher. Wir legen trotzdem Wert auf einen möglichst schonenden Umgang mit Kulturland und unterstützen darum die gewählten Breiten der Veloroute.				
28	Verein «VeNatur» (www.venatur.ch)	Die Veloroute wird den bereits stark genutzten Talboden des Worblentals zusätzlich beanspruchen. Mit flankierenden Massnahmen (Nutzendenlenkung) sollte erreicht werden, dass sich die Nutzerströme auf den vorgesehenen Routen bewegen. Besonders der künftig mit Renaturierungsmassnahmen aufgewertete Gewässerraum der Worble darf dabei nicht zusätzlich belastet werden.	x			A5, A6
29	Privatperson 1	Wird höchste Zeit, dass in dieser Hinsicht etwas geht. Die aktuelle Situation ist ungenügend. Auf der Hauptstrasse gibt es von einigen kurzen Abschnitten abgesehen, keine Radstreifen, zudem ist der motorisierte Verkehr sehr hoch. Die heutige Veloroute (entspricht Variante Süd) ist aber auch keine Alternative, da sie aufgrund der langen Naturstrassen-Abschnitte (Worboden und Stettlen–Deisswil) oft schlecht oder gar nicht befahrbar ist (verschlammt oder im Winter vereist).	x			A2
30	Privatperson 2					
31	Privatperson 3					
32	Privatperson 4					
33	Privatperson 5	höchste Eisenbahn, warten schon sehr lange.	x			A2
34	Privatperson 6	Ich finde es wichtig und betrachte es als Chance, eine Veloroute so anzulegen und auch zu organisieren, dass nicht nur Spaziergänger mit und ohne Hunde und die gemächlichen Freizeit-Radfahrer diese benutzen, sondern auch die schnelleren e-Bikes und Rennradfahrer. Hat man in diesem Sinne die Zielgruppen definiert? Ich denke, dass man die Mitwirkung auch auf diesen Punkt hätte ausdehnen sollen, denn das Spektrum der möglichen Benutzer ist riesig, insbesondere wenn noch die Landwirtschaft dazu kommt. Je nach dem müsste man noch breiter werden und zum Bsp. für Fussgänger und Velofahrende separate Bereiche machen. Ich bin zurzeit an meinem zweiten Wohnsitz in der Nähe von Varese. Dort gibt es um zwei Seen, den Lago di Varese und den Lago di Comabbio, durchgehende Velowege, die nie auf Strassen mit Normalverkehr verlaufen. Das Problem hier sind die vielen Fussgänger insbesondere an arbeitsfreien Tagen, die bewirken, dass viele der ebenfalls zahlreicheren Velofahrer andere Routen suchen. Gut, diese Velowege sind deutlich schmaler.	x			A2
35	Privatperson 7					
36	Privatperson 8	Oeffentliches Mitwirkungsverfahren EINSPRACHE zu Pt. 43 der Ortsplanung Juni 1999 / Zweiradverkehr / Teilstück Ringstr. - Höhenradüberbauung 1. Als Besitzer der Liegenschaft Ringstr. 3 mit 1/8 Miteigentum an der Gemeinschaftsparzelle mit Garageabfahrt und Garage mache ich folgende Vorbehalte: a) der vorhandene Platz ist sowohl als Ausfahrt und Wendeplatz notwendig. Entfallende Parkmöglichkeiten müssten ersetzt werden. h) die Rampe stellt einen Reis sowohl für Velo wie Skater zur Beschleunigung dar und bildet eine grosse Gefahr sowohl für die Velofahrer/Skater und die ausfahrenden Fahrzeuge. 2. Weitere Ausfahrten an der vorderen Ringstrasse gefährden alle Beteiligten. 3. Bei angespannter Finanzlage des Staates sind die Kosten gering zu halten. Vorschlag: Nutzung der vorhandenen Möglichkeiten, allenfalls mit geringen Anpassungen.	x			A6
37	Privatperson 9					
38	Privatperson 10					
39	Privatperson 11	Die Veloroute sollte zu keiner Autobahn ausgebaut werden Die Veloroute, weil vielfach genutzt, sollte mit einer Tempolimit mit v 30km/h begrenzt werden. Begründung: in der Schweiz sind sämtliche Strassen mit Tempolimiten belegt, man könnte aber mit den Autos viel schneller fahren, warum nicht auf Velorouten? Warum muss die Veloroute auf der gesamten Länge mit Hartbelag erstellt werden. Im Jura oder auch im Emmental gibt es kilometerweise mit Kies belegte Velorouten. Es ist eine kleine Minderheit, die mit dem Velo im Winter und Schneebedeckten Strassen unterwegs sind und für die muss die Veloroute schwarz geräumt werden? Kein Verständnis dafür.	x			A5, A11
40	Privatperson 12	Fuer Schulkinder und Veloverkehr innerorts muss auch die Hauptstrasse sicher mit Velo befahren werden koennen.			x	A3
41	Privatperson 13					
42	Privatperson 14	Danke für die Möglichkeit zur Mitwirkung/Vernehmlassung!	x			
43	Privatperson 15	Sehr gute Initiative, danke!	x			

Kanton Bern
Canton de Berne

44	Privatperson 16	Ist die Nachfrage überhaupt da? Die Variante Süd reicht vollständig! Sie ist schon asphaltiert!	x			A2, A7
45	Privatperson 17					
46	Privatperson 18					
47	Privatperson 19					
48	Privatperson 20					
49	Privatperson 21	Ich begrüsse grundsätzlich die Realisierung des Projekts "Veloroute Worblental" und insbesondere die breit abgestützte Prüfung verschiedener Routenvarianten. Persönlich favorisiere ich die Variante Süd aufgrund des geringsten Verbrauchs landw. Flächen. Als Veloberufspendler Boll-Bern stelle ich mir die Frage, ob der Abschnitt zwischen der Einmündung Kantonsstrasse in Deisswil bis zum neu geplanten Kreisel Stützli, Ostermundigen baulich entschärft wird. Die aktuelle Situation auf diesem Abschnitt birgt für den Langsamverkehr wie für den MIV erhebliches Gefährdungspotenzial.	x		x	A7, A3
50	Privatperson 22					
51	Privatperson 23	keine	x			
52	Privatperson 24					
53	Privatperson 25	Ich bedanke mich für die Ausführungen und die regen Diskussionen und freue mich auf die Verbesserungen für die Velofahrenden.	x			
54	Privatperson 26					
55	Privatperson 27	Ich begrüsse es sehr, wenn die Velos nicht mehr auf der Hauptstrasse mit den Autos nach Worb fahren müssen. Es kommt teilweise zu sehr gefährlichen Überholmanövern. Bei schlechtem Wetter wäre die asphaltierte Veloroute ein grosser Gewinn.	x			A2
56	Privatperson 28					
57	Privatperson 29	Wir fragen uns, weshalb ein Veloweg durchgehend asphaltiert sein muss. Um wintertauglich zu sein, muss er auch gesalzen werden, was in der heutigen Zeit bezüglich Umweltschutz problematisch ist.	x			A5, A11
58	Privatperson 30					
59	Privatperson 31	Die Steigung der Route Süd ist durchaus zumutbar, müsste aber mit klarer Abtrennung für Fussgänger geplant sein. Eine allgemein breitere Fahrbahn ermutigt Autos und Velofahrer mit übersetzter Geschwindigkeit zu fahren. Die Parkplatzsituation an der Ringstrasse ist prekär. Der Platz entlang der Mauer auf dem Garageplatz wird für Handwerker, Besucher usw. dringend benötigt. Sicherheit: Das Rückwärtsfahren aus unserer Garage wäre mit vorbeisausenden Velos undenkbar. Dies betrifft im Übrigen alle Parkplätze der Autos an der Ringstrasse entlang dem Bahngleise. RBS: Die geplante Doppelspur wird schon ohne Veloroute ein Platzproblem für unsere Garageausfahrten sein. Korrektur der Worblen; Sollte die bestehende Schutzmauer für die Durchfahrt durchbrochen werden, werde die Garagen durch den geplanten Rückstau der Worbeln überflutet..	x			A6, A10
60	Privatperson 32					
61	Privatperson 33	und bitte E-Bikeverbot auf Strecke Stettlen -Deisswil aufheben... heute sind gelbe Nummern nicht erlaubt.	x			A1
62	Privatperson 34					
63	Privatperson 35	Die Meinungen der Landwirte sind sicherlich auch noch relevant	x			A4
64	Privatperson 36					
65	Privatperson 37	Überlegt gut ob das Sinnvoll ist. Unsere Kinder wollen auch noch auf dieser Welt leben. Und das Worblental ist so Überbaut jedem können sie nicht recht machen. Und Holland sind wir auch nicht. Zerstört nicht Land und Naturgebiete für wieder ein Luxus der eigentlich ja schon besteht. Die Zeit und das Geld mit Anwälte der Petroffenen Landwirte haben sie schon mal daran gedacht? Was ist wenn eine Autobahn durch Ihr Garten gebaut wird...Luxus pur der Mensch macht was er will und jeder hat es zu Akzeptieren...	x			A2, A4
66	Privatperson 38					
67	Privatperson 39	Bitte halten Sie die Eingriffe in die Natur so gering wie möglich! Das Worblental ist ein tolles Gebiet zum Verschnaufen vom alltäglichen Verkehrsstress- das soll so bleiben. Wenn dabei die Muskeln noch etwas trainiert werden erspart es den Gang ins Fitnesscenter und macht zufrieden!	x			A4, A5, A9
68	Privatperson 40					
69	Privatperson 41	Tolles Projekt und ich hoffe, das die Variante "Nord" zustande kommt.	x			A7
70	Privatperson 42	Einstieg in Bodengasse Worb ist heikel. Autofahrer von Boll herkommend sehen abbiegende Velofahrer spät. Anschluss Deisswil Richtung Ostermundigen soll möglich sein ohne zuerst auf Hauptstrasse zu müssen. Fragebogen manuell ausgefüllt weil online Zugriff verwehrt wurde.	x			A3
71	Privatperson 43					

Kanton Bern
Canton de Berne

72	Privatperson 44	Besten Dank. Hoffe auf rasche Realisierung.	x			A2
73	Privatperson 45					
74	Privatperson 46	Wir bieten Hand beim Ausbau der Variante Süd. Die Varianten Mitte und Nord sind nicht akzeptabel und werden von unserer Seite bis zur Enteignung bekämpft.	x			A7, A4
75	Privatperson 47					
76	Privatperson 48	Viel Erfolg!	x			
77	Privatperson 49	Meiner Meinung nach sollten die versiegelten Flächen auf ein absolutes Minimum reduziert werden, zumal die Route durch Landwirtschaftsland führt. Es sollten geeignete Ersatzmassnahmen für die Biodiversitätsförderung getroffen werden, welche den Kulturlandverlust kompensieren.	x			A5, A4
78	Privatperson 50					
79	Privatperson 51					
80	Privatperson 52					
81	Privatperson 53					
82	Privatperson 54					
83	Privatperson 55					
84	Privatperson 56	Wir finden es bedenklich, dass durch Kulturland etwas "Neues" geplant wird und der Weg sogar geteert wird. Zudem ist in Stettlen die Zufahr vom Veloweg alles andere als einfach und sicher... Velofahrer können eine Steigung und Barriere in Stettlen in Kauf nehmen. Eher sähen wir ein "Fahrverbot für Auto" (ausgenommen Anwohner und Zubringer) von Stettlen bis zur Abzweigung auf den Dentenberg (Nesselbank) Der bestehende Weg in der "Schattseite" ist eine Ressource, welche man unbedingt nutzen sollte. Kulturland sollte möglichst verschont werden.	x			A2, A4, A6
85	Privatperson 57					
86	Privatperson 58	Absolut sinnloses Projekt, hohe Kosten und viel Kulturlandverschleiss für absolut keine Ertrag	x			A2, A4
87	Privatperson 59					
88	Privatperson 60					
89	Privatperson 61	Es sollte nicht noch mehr Landschaft verbraucht werden das es eigentlich nicht braucht. Es hat ja bereits Strassen, besser diese gut bewirtschaften.	x			A4
90	Privatperson 62	- Die Einfahrt und Überquerung der Worbbodenstrasse ist unübersichtlich und gefährlich. Von Links kommen die Autos schnell und fahren eine zügige Rechtskurve durch den Kreisel. Eine für Velos markierte Einspurstrecke in der Mitte der Worbbodenstrasse wäre wichtig. - Wäre schön wenn der Veloweg später durch Worb weitergeführt und signalisiert wird. - Da ich oft mit dem Fahrrad in mir fremden Regionen unterwegs liegt mir eine gute Signalisation am Herzen. Es ist wichtig dass auch Ortsfremde den Weg auf die neue Strecke finden. Und dass am Ende der Route bei der Einfahrt in die Worbbodenstrasse die weiterführenden Richtungen signalisiert werden. Danke für die Möglichkeit zur Mitwirkung, für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung	x			A6, A3
91	Privatperson 63					
92	Privatperson 64	Ich möchte Sie auf die äusserst schwierige Verkehrssituation beim Kreisel/Einmündung Bodengasse aufmerksam machen. Man muss darauf hoffen, das keiner zu schnell von Boll her aus dem Kreisel kommt, ansonsten schafft man es mit dem Auto nicht rechtzeitig in die Fahrspur oder die Fahrbahn zu überqueren. Mit dem Velo sollte man unbedingt absteigen und den Fussgängerstreifen benützen, alles andere ist Lebensgefährlich. Die Sicht Richtung Boll ist katastrophal schlecht. Wir müssen und dieser Situation mehrmals täglich aussetzen. Für ein Velo mit Anhänger ist es auch nicht möglich auf dem Mittelstreifen anzuhalten, weil der zu schmal ist. Zudem ist es bei hohem Verkehrsaufkommen (Pendlerzeiten) unmöglich die Strasse zu überqueren ohne dass Autos in beiden Richtungen freiwillig anhalten. Was selten beidseitig gleichzeitig passiert und man ziemlich viel Geduld haben muss. Oft ist eine geschlossene Barriere beim Bahnübergang eine Hilfe. Wir Anwohner von der Bodengasse müssen trotz Adressierung des Problems, anscheinend mit diesem Risiko leben, aber für eine Veloroute ist diese Situation sicher nicht vertretbar.		x		A3
93	Privatperson 65					
94	Privatperson 66	Super!	x			
95	Privatperson 67					
96	Privatperson 68					

97	Privatperson 69					
98	Privatperson 70					
99	Privatperson 71	Nachhaltigkeit: Brauen und aufbauen auf dem was wir schon haben = Variante Süd. Versiegelung nur so weit nötig, maximal zus. Worboden und Abschnitt Stettlen-Deisswil (könnte aber auch gut weiterleben ohne Teer dort, verstehe aber auch, dass einige Velofahrer dies wünschen). Ausbauen, signalisieren wie im Bericht beschrieben. Die Sicherheit bei Kreuzung Mühlegässli/ Nesselbank wird im Erläuterungsbericht als mit "Steigung und Sichten leicht erschwert durch Häuser, Kältesee!" erwähnt. Als direkter Anwohner und Miteigentümer der Liegenschaften Nesselbank 65 und 65b sowie als Bewirtschafter sehe ich täglich nicht nur ein leicht erschwertes Sichten usw. Ich stupe die Stelle für alle 3 Veloroutenvarianten als heikel ein - besonders durch Mischverkehr (Wanderer, Spaziergänger, Traktor-, Motorrad-, Auto- und Velofahrer). Die Varianten Süd und Mitte sind etwas weniger gefährlich weil die Velos "grade hindurchfahren" und nicht ein "S" fahren müssen. Ideal wäre eine Tempo 30-Zone (ganzer Bereich Nesselbank und schon beginnend beim Mühlegässli vor der Worble-Brücke) und ein vermehrtes gegeseitiges Rücksichtnehmen aller. Konfliktpunkte Variante Nord: Verstehe nicht warum beim Erläuterungsbericht das Drainagesystem der Flurgenossenschaft Sinneringen und die Überquerung einer relativ oberflächlich liegenden ARA-Hauptleitung fehlen (war bekannt). Auswirkungen der Veloroute dort mit möglichen Mehr- und Folgekosten. Unklar wie die Drainagen später noch funktionieren, ob Staunässe, ob Salzwasser vom Winter in Worble gelangt usw. Bewirtschaftung für Landwirte deutlich mühsamer und aufwändiger. Rest schon erwähnt bei anderen Punkten.	x			A7, A5, A6, A10, A4
100	Privatperson 72					
101	Privatperson 73					
102	Privatperson 74	Es müsste nicht überall asphaltiert werden, ein Naturbelag ist zumutbar.	x			A5
103	Privatperson 75					
104	Privatperson 76	TOLL!!!!	x			
105	Privatperson 77					
106	Privatperson 78	Für den Langsamverkehr wäre der Ausbau der Veloroute wirklich von Vorteil.	x			
107	Privatperson 79					
108	Privatperson 80	Es wird gebaut, trotz vielen offenen fragen die nicht geklärt sind Gewässerschutz/salzen im winter Schneeräumung/ klappt nicht mal von grosshöchstetten nach worb Sicherheit in stettlen Kulturlandverlust Weil es grad gäbig geht, baut man durchs worblental. Weil der kanton vorgaben gibt. Es wurde an den gesunden menschenverstand appelliert. Ich merke nichts davon. Es wird dürezwängt. Ich möchte gerne hören, wie andere neue velowege genutzt werden? Wo auch kulturland umgenutzt wurde? Wie geht das miteinander? Unfallstatistiken? Klagen? Ist es besser? Mit tempo 30 durch die dörfer würden schon viele unfälle verhütet. Erwiesenermassen passieren die meisten unfälle mit den ebikes Es wird also auch dort nicht besser werden. Konflikte sind vorprogrammiert	x			A10, A11, A2, A6
109	Privatperson 81	Mann soll möglichst kein Landwirtschaftsland mehr nutzen und nicht alles verdichten	x			A4, A5
110	Privatperson 82	Hiermit erlaube ich mir, Ihnen im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung betreffend die Veloroute Worblental die nachfolgenden Anträge zu unterbreiten. Gleichzeitig behalte ich mir vor, bei einer allfälligen späteren Auflage der fraglichen Veloroute Einsprache zu erheben sowie gegebenenfalls Rechtsverwahrung und/oder Lastenausgleichsansprüche anzumelden. A. Anträge Sollte die geplante Veloroute zwingend durch den Talboden des VVorblentals geführt werden müssen, so soll/sollen: 1. jene Linienführung gewählt werden, mit welcher am wenigsten Kulturland beansprucht wird. Von den zur Diskussion stehenden Varianten wäre dies wohl am ehesten die Va-riante «Süd», mit folgender Anpassung: Im Bereich des «Stutzachers» (Grundstück Stettlen Gbbl. Nr. 103) soll nicht — wie bei der genannten Variante derzeit vorgesehen — in die Bahnhofstrasse eingebogen werden, sondern es soll die geplante Veloroute auf dem bestehenden (Feld-)Weg südlich der Grundstücke Stettlen Gbbl. Nr. 212, 210, 91 und 295 wie folgt in Richtung Westen resp. Bahnhof Deisswil weitergeführt werden (vgl. dazu auch den entsprechenden Auszug aus dem Geoportal des Kantons Bern [Basiskarte] in der Beilage, in den diese Linienführung in roter Farbe eingezeichnet wurde) (siehe Abbildung 3 in Kapitel 6.2):	x	x	x	A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10, A11

		2. auf eine Asphaltierung von Flur- und Güterwegen auf der geplanten Veloroute verzichtet werden. Dies gilt auch für jene Wege, welche schon heute befestigt sind und bspw. einen «Mergelbelag» aufweisen. 3. auf der geplanten Veloroute im Winter auf den Einsatz von Streusalz sowie ganzjährig auf eine Beleuchtung verzichtet werden. 4. im Zusammenhang mit der geplanten Veloroute der gesamte Unterhalt sowie jegliche Haftung vom Kanton Bern/von den beteiligten Gemeinden übernommen werden. Alternativ sind mit den betroffenen Landwirtinnen und Landwirten im «Moos» entsprechende Unterhaltsvereinbarungen abzuschliessen, welche eine angemessene Entschädigung der genannten Landwirtinnen und Landwirte vorsehen. In jedem Fall aber sind die betroffenen Landwirtinnen und Landwirte von jeglicher Haftung für die fragliche Veloroute zu befreien. 5. auf der geplanten Veloroute entweder ein Verbot für «schnelle» E-Bikes mit gelben Nummernschildern oder aber eine Geschwindigkeitsbegrenzung bis max. 25 km/h erlassen werden. Darüber hinaus soll an geeigneten Stellen mit entsprechenden Hinweis- resp. Gebotstafeln darauf aufmerksam gemacht werden, dass auf der geplanten Veloroute mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu rechnen und auf diese Rücksicht zu nehmen ist. Generell soll zudem darauf hingewiesen werden, dass Fussgängerinnen und -gänger sowie Velofahrerinnen und -fahrer auf der Veloroute keinen Vortritt geniessen. 6. etwaige (Kultur-)Landbeanspruchungen und/oder Bewirtschaftungseinschränkungen so gering wie möglich gehalten werden. Sollte aus zwingenden Gründen gleichwohl (Kultur-)Land beansprucht werden müssen und/oder sollte es gleichwohl zu Bewirtschaftungseinschränkungen kommen, sollen die davon betroffenen Landwirtinnen und Landwirte vom Kanton Bern/von den beteiligten Gemeinden vollumfänglich entschädigt werden. 7. mir vom Kanton Bern — im Sinne eines «Ausgleichs» resp. «Realersatzes» — die in seinem Alleineigentum stehenden Grundstücke Ostermundigen Gbbl. Nr. 1193 sowie Bolligen Gbbl. Nr. 2698 verpachtet werden, sobald sie frei werden. B. Summarische Begründung (weitere Ausführungen bleiben ausdrücklich vorbehalten) B.1. Formelles 1. Mir gehören (unter anderem) die Grundstücke Stettlen Gbbl. Nrn. 151, 215, 847 und 957. Daneben bin ich auch noch Pächter diverser Grundstücke in der Gemeinde Stettlen. Ich bin daher von der geplanten Veloroute unmittelbar in eigenen schutzwürdigen Interessen betroffen. 2. Die vorliegende Eingabe erfolgt fristgerecht resp. während der öffentlichen Mitwirkung, welche vom 22. April bis am 31. Mai 2024 dauert. B.2. Materielles Insbesondere zum Antrag Ziff. 1 — «Sollte die geplante Veloroute zwingend durch den Talboden des Worblentals geführt werden müssen, so soll jene Linienführung gewählt werden, mit welcher am wenigsten Kulturland beansprucht wird. Von den zur Diskussion stehenden Varianten wäre dies wohl am ehesten die Variante «Süd», mit folgender Anpassung: Im Bereich des «Stutzachers» (Grundstück Stettlen Gbbl. Nr. 103) soll nicht — wie bei der genannten Variante derzeit vorgesehen — in die Bahnhofstrasse eingebogen werden, sondern es soll die geplante Veloroute auf dem bestehenden (Feld-)Weg südlich der Grundstücke Stettlen Gbbl. Nr. 212, 210, 91 und 295 wie folgt in Richtung Westen resp. Bahnhof Deisswil weitergeführt werden (vgl. dazu auch den entsprechenden Auszug aus dem Geoportal des Kantons Bern [Basiskarte] in der Beilage, in den diese Linienführung in roter Farbe eingezeichnet wurde).» 1. Dieser Antrag spricht eigentlich für sich selbst. Im Fall einer zwingend nötigen Umsetzung der fraglichen Veloroute im Talboden des 1/Vorblentals ist von den zur Diskussion stehenden Varianten am ehesten die Variante «Süd» zu wählen. Diese Variante verläuft vor allem im «Moos» grösstenteils auf einem bereits asphaltierten Weg, welcher heute schon von zahlreichen Velofahrerinnen und -fahrern genutzt wird. Vorteil dieser Variante wäre auch, dass sie etwas weniger entlang von ackerbaulich genutzten Feldern führt und sie zudem topographisch etwas höher liegt als die Varianten «Nord» und «Mitte». Nicht zuletzt aus Gründen des «Hochwasserschutzes» wäre die Variante «Süd» den beiden anderen Varianten somit vorzuziehen. 2. (Mindestens) eine Anpassung drängt sich aus meiner Sicht aber auch bei der Variante «Süd» auf: Im Bereich des «Stutzachers» (Grundstück Stettlen Gbbl. Nr. 103) soll nicht — wie bei der genannten Variante derzeit vorgesehen — in die Bahnhofstrasse eingebogen werden, sondern es soll die geplante Veloroute auf dem bestehenden (Feld-)Weg südlich der Grundstücke Stettlen Gbbl. Nr. 212, 210, 91 und 295 in Richtung Westen resp. Bahnhof Deisswil weitergeführt werden (vgl. dazu auch den entsprechenden Auszug aus dem Geoportal des Kantons Bern [Basiskarte] in der Beilage, in den diese Linienführung in roter Farbe eingezeichnet wurde). Vor allem im Bereich der Bahnhofstrasse/Ringstrasse herrscht heute schon ein reger «Durchgangsverkehr». Vor allem auf				
--	--	--	--	--	--	--

	der Höhe des Bahngeleises überqueren viele Fussgängerinnen und Fussgänger die Bahnhofstrasse, ohne sich vorher gross umzusehen. Dies ist nicht zuletzt dem heutigen «Quartierstrassen-Charakter» der Bahnhofstrasse geschuldet (Tempo 30, keine Mittellinie angezeichnet etc.). Es wäre daher schlichtweg zu gefährlich, diesen Bereich auch noch mit der geplanten Veloroute zu «belasten». Schliesslich würde sich bei einer Linienführung entlang des RBS-Geleises spätestens dann ein Engpass ergeben, wenn die Strecke zwischen den Bahnhöfen Stettlen und Deisswil auf zwei Spuren ausgebaut wird. 3. Soweit eingewendet werden sollte, dass sich im Bereich der vorgeschlagenen Alternativroute ein Wanderweg befindet, ist weiter darauf hinzuweisen, dass dieser Wanderweg ab dem «Stutzacher» (Grundstück Stettlen Gbbl. Nr. 103) auch entlang der Worble weitergeführt werden könnte. Oder aber die Wanderinnen und Wanderer gehen von dort aus ein Stück der Bahnhofstrasse entlang und biegen dann vor dem Bahngeleis nach Westen in Richtung Deisswil ab, quasi auf der bei der Variante «Süd» vorgesehenen Linienführung. Insbessondere zum Antrag Ziff. 2 — «Sollte die geplante Veloroute zwingend durch den Talboden des VVorblentals geführt werden müssen, so soll auf eine Asphaltierung von Flur- und Güterwegen auf der geplanten Veloroute verzichtet werden. Dies gilt auch für jene Wege, welche schon heute befestigt sind und bspw. einen «Mergelbelag» aufweisen.» 4. Auch dieser Antrag spricht eigentlich für sich selbst. Es kann — wie gesagt — nicht sein, dass zulasten der Landwirtschaft Flur- und Güterwege asphaltiert werden sollen (auch nicht solche, welche schon heute befestigt sind und bspw. einen «Mergelbelag» aufweisen). In diesem Fall könnte nämlich nicht garantiert werden, dass der Asphalt keinen Schaden nimmt, wenn darauf bspw. mit schwereren landwirtschaftlichen Fahrzeugen gewendet wird. Das «Problem» bei asphaltieren Wegen ist auch, dass diese vor allem im Winter zwingend unterhalten werden müssen (wegen der Rutschgefahr). Dies ist bei «Mergelbelägen» nicht bzw. deutlich weniger der Fall. Ebenso können «Mergelbeläge» kostengünstiger instandgehalten sowie nötigenfalls ausgebessert werden. Im Falle einer Asphaltierung jedenfalls könnte von den Landwirtinnen und Landwirten im «Moos» nicht verlangt werden, den Veloweg ständig zu reinigen und/oder zu reparieren, bspw. nachdem angrenzende Felder gepflügt wurden. 5. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang auch das Rechtsgleichheitsgebot. Landwirtinnen und Landwirte dürfen oft nicht einmal ihre eigene Hofzufahrt befestigen. Aus welchem Grund sollte nun also etwas anderes für die fragliche Veloroute gelten? Insbessondere zum Antrag Ziff. 3 — «Sollte die geplante Veloroute zwingend durch den Talboden des Worblentals geführt werden müssen, so soll auf der geplanten Veloroute im Winter auf den Einsatz von Streusalz sowie ganzjährig auf eine Beleuchtung verzichtet werden.» 6. Es gilt als allgemein bekannt, dass Streusalz dem Boden sowie landwirtschaftlichen Kulturen schadet. Ebenfalls bekannt ist, dass die Dunkelheit von Kunstlicht immer mehr verdrängt wird. Letzteres mag zwar an vielen Orten die Sicherheit subjektiv erhöhen, hat aber auch unerwünschte Nebenwirkungen. Dazu gehört bspw., dass Lebensräume nachtaktiver Tiere beeinträchtigt werden (vgl. dazu auch die VWebsite https://www.weu.be.ch/de/start/themen/umwelt/luft-laerm-strahltni/strahlun_q/licht.html des Amts für Umwelt und Energie, auf welcher diese sogenannte «Lichtverschmutzung» thematisiert wird). 7. Aus diesen Gründen bin ich der Ansicht, dass im Falle einer Umsetzung der fraglichen Veloroute im Talboden des VVorblentals im Winter auf den Einsatz von Streusalz sowie ganzjährig auf eine Beleuchtung verzichtet werden muss. Andernfalls — vor allem beim Einsatz von Streusalz — ist den betroffenen Landwirtinnen und Landwirten vom Kanton Bern/von den beteiligten Gemeinden für allfällige Kulturschäden/Ertragsausfälle zwingend Ersatz zu leisten. Insbessondere zum Antrag Ziff. 4 — «Sollte die geplante Veloroute zwingend durch den Talboden des VVorblentals geführt werden müssen, so soll im Zusammenhang mit der geplanten Veloroute der gesamte Unterhalt sowie jegliche Haftung vom Kanton Bern/von den beteiligten Gemeinden übernommen werden. Alternativ sind mit den betroffenen Landwirtinnen und Landwirten im «Moos» entsprechende Unterhaltsvereinbarungen abzuschliessen, welche eine angemessene Entschädigung der genannten Landwirtinnen und Landwirte vorsehen. In jedem Fall aber sind die betroffenen Landwirtinnen und Landwirten von jeglicher Haftung für die fragliche Veloroute zu befreien.» 8. Auch dieser Antrag spricht grundsätzlich für sich selbst. Muss die fragliche Veloroute wider Erwarten zwingend im Talboden des VVorblentals realisiert werden, so ist es in jedem Fall Sache des Kantons Bern/der beteiligten Gemeinden, das betreffende Wegnetz zu unterhalten. Und dazu gehört auch die Beseitigung von Abfällen, welche von Pendlerinnen und Pendlern auf den angrenzenden				
--	--	--	--	--	--

		Feldern allenfalls «zurückgelassen» werden. Alternativ sowie gegen angemessene Entschädigung könnte der Unterhalt aber allenfalls auch von den betroffenen Landwirtinnen und Landwirten im «Moos» übernommen werden, wozu entsprechende Vereinbarungen abzuschliessen wären. 9. In jedem Fall aber wären der Kanton Bern/die beteiligten Gemeinden ganz allein für die Sicherheit auf diesem Wegnetz verantwortlich resp. sind die betroffenen Landwirtinnen und Landwirten von jeglicher Haftung für die fragliche Veloroute zu befreien. Insbesondere zum Antrag Ziff. 5 — «Sollte die geplante Veloroute zwingend durch den Talboden des VVorblentals geführt werden müssen, so soll auf der geplanten Veloroute entweder ein Verbot für «schnelle» E-Bikes mit gelben Nummernschildern oder aber eine Geschwindigkeitsbegrenzung bis max. 25 km/h erlassen werden. Darüber hinaus soll an geeigneten Stellen mit entsprechenden Hinweis- resp. Gebotstafeln darauf aufmerksam gemacht werden, dass auf der geplanten Veloroute mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu rechnen und auf diese Rücksicht zu nehmen ist. Generell soll zudem darauf hingewiesen werden, dass Fussgängerinnen und -gänger sowie Velofahrerinnen und -fahrer auf der Veloroute keinen Vortritt geniessen.» 10. Dieser Antrag spricht ebenfalls für sich selbst und betrifft die Sicherheit/Haftung auf der fraglichen Veloroute. Angesichts der Tatsache, dass auf dieser Route heute auch (zum Teil breitere) landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie Fussgängerinnen und Fussgänger verkehren, wäre es klar zu gefährlich, wenn dort «schnelle» E-Bikes mit gelben Nummernschildern bis zu 45 km/h fahren könnten. Solche E-Bikes müssten dort somit entweder verboten oder aber es müsste eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung (max. Tempo 25 km/h) erlassen werden. 11. Zusätzlich zu einem solchen Verbot/zu einer solchen Geschwindigkeitsbeschränkung müssten an geeigneten Stellen Hinweis- resp. Gebotstafeln aufgestellt und darauf hingewiesen werden, dass E-Bikes (sowie Fussgängerinnen und -gänger sowie Velofahrerinnen und -fahrer) auf dieser Strecke keinen (uneingeschränkten) Vortritt geniessen. Andernfalls sind Unfälle sowie andere Konflikte «vorprogrammiert». Das sieht man tagtäglich auf der Strasse, wenn (nicht nur, aber vor allem) E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrer zahlreiche Verkehrsregeln missachten und einem bspw. den Vortritt nehmen oder bei Rot über die Ampel fahren. Gerade beim Wenden/Rückwärtsfahren von schweren landwirtschaftlichen Fahrzeugen könnte ein solches Verhalten aber fatale Folgen haben. Und es kann nicht Sache der Landwirtinnen und Landwirte im «Moos» sein, bei der Bewirtschaftung ihrer Felder auf alles und jede(n) Rücksicht zu nehmen, wenn umgekehrt meist wenig bis gar keine Toleranz an den Tag gelegt wird. Insbesondere zum Antrag Ziff. 6 — «Sollte die geplante Veloroute zwingend durch den Talboden des VVorblentals geführt werden müssen, so sollen etwaige (Kultur-)Landbeanspruchungen und/oder Bewirtschaftungseinschränkungen so gering wie möglich gehalten werden. Sollte aus zwingenden Gründen gleichwohl (Kultur-)Land beansprucht werden müssen oder sollte es gleichwohl zu Bewirtschaftungseinschränkungen kommen, sollen die davon betroffenen Landwirtinnen und Landwirte vom Kanton Bern/von den beteiligten Gemeinden vollumfänglich entschädigt werden.» 12. Dieser Antrag muss ebenfalls nicht näher begründet werden. Es versteht sich von selbst und wird bereits vom Verhältnismässigkeitsprinzip vorgegeben, dass im Falle einer Umsetzung der fraglichen Veloroute im Talboden des VVorblentals die Einschränkungen für die dort ansässigen Landwirtinnen und Landwirte auf ein absolutes Minimum beschränkt werden müssen. Klar ist auch, dass die genannten Landwirtinnen und Landwirte vom Kanton Bern/von den beteiligten Gemeinden für eine etwaige Beanspruchung von (Kultur-)Land/für etwaige Bewirtschaftungseinschränkungen voll entschädigt werden müssen. Insbesondere zum Antrag Ziff. 7 — «Sollte die geplante Veloroute zwingend durch den Talboden des VVorblentals geführt werden müssen, so sollen mir vom Kanton Bern — im Sinne eines «Ausgleichs» resp. «Realersatzes» — die in seinem Alleineigentum stehenden Grundstücke Ostermundigen Gbbl. Nr. 1193 sowie Bolligen Gbbl. Nr. 2698 verpachtet werden, so bald sie frei werden.» 13. Sollte die geplante Veloroute trotz nochmaliger (sowie allenfalls vertiefter) Abklärungen wider Erwarten gleichwohl zwingend durch den Talboden des VVorblentals geführt werden müssen, so sollen mir vom Kanton Bern — im Sinne eines «Ausgleichs» resp. «Realersatzes» — die in seinem Alleineigentum stehenden Grundstücke Ostermundigen Gbbl. Nr. 1193 sowie Bolligen Gbbl. Nr. 2698 verpachtet werden, sobald sie frei werden. Dies auch deshalb, weil ich ganz in der Nähe dieser Grundstücke bereits über weiteres (Pacht-)Land verfüge und sich so eine Bewirtschaftung der genannten beiden Grundstücke durch mich anbieten würde. Eine Zuteilung der beiden Grundstücke an mich wäre sodann auch deshalb gerechtfertigt, weil ich in den letzten Jahren bereits mehrfach Land für Projekte des Kantons Bern/der beteiligten Gemeinden hergeben musste, zuletzt für die Sanierung der Bernstrasse.				
--	--	---	--	--	--	--

		14. Aber auch sonst resp. unabhängig von einer Umsetzung der fraglichen Veloroute bewerbe ich mich hiermit um eine Pacht der genannten Grundstücke, welche demnächst offenbar «frei» werden sollen. Damit ist meine Mitwirkungseingabe bzw. sind die eingangs gestellten Anträge begründet. Die Einreichung einer ergänzenden Begründung bleibt — wie gesagt — ausdrücklich vorbe-halten. Auch behalte ich mir — wie erwähnt — vor, bei einer allfälligen späteren Auflage der fraglichen Veloroute Einsprache zu erheben sowie gegebenenfalls Rechtsverwahrung und/oder Lastenausgleichsansprüche anzumelden. Die vorliegende Eingabe erfolgt somit klar unpräjudiziell und ohne Anerkennung einer Rechtspflicht. Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung meiner Anliegen.				
111	Privatperson 83	Ich begrüße eine Veloroute durchs Worblental. Wie bereits erwähnt muss die Route so angelegt sein, dass sie möglichst Direkt (ohne Umwege) flach, sowie geteert (Rennvelofahrer) sein muss. Ansonsten wird sie nicht genügend genutzt.	x			A7
112	Privatperson 84	Dass die Veloroute beim Kreisel Boll- Worbodenstrasse beginnt, kann ich nicht nachvollziehen. Dies ist, aus eigener Erfahrung, ein sehr neuralgischer Punkt für Fahrradfahrer! Die Bollstrasse hat weder einen Veloweg noch einen Velostreifen. Idealerweise würde die Route über den Kirchweg-Zossmatte-Mühlackerstrasse-Lauigasse-(beim roten Schulhaus vorbei) verlaufen und mündet dann in die Bodengasse beim Brüelmoos. Und weshalb die Planung ausserhalb des Dorfkerns beginnt und nicht innerhalb, am besten durch das Dorf führen würde, ist mir ein Rätsel. Aus dem Osten von Worb kommend gibt es keinen durchgehenden Velostreifen, wodurch wir Velofahrer auf Grund der immensen Zunahme des Autoverkehrs immer mehr Gefahren ausgesetzt sind.	x		x	A3
113	Privatperson 85	Super Projekt, Dankeschön!!	x			
114	Privatperson 86	Wie vorhin geschrieben, noch mehr asphaltieren in Boll... Echt nicht mehr schön! Lasst die Natur so sein wie sie ist, es gibt schon genügend Störungen und Biker/ Velos gehören dazu. Macht die Strassen breiter für Fahrradwege und gut ist. Ist halt leider pech, dass das nicht realisiert wurde als es noch gut möglich war. Denn das Problem mit fehlenden Fahrrad Streifen war schon vor über 30 Jahren so (bin dort aufgewachsen, darum weiss ich das!) Schlecht geplant und schlecht reagiert Gemeinde Boll. Diese Pläne sind für nichts.	x			A2
115	Privatperson 87					
116	Privatperson 88					
117	Privatperson 89	Besten Dank für den Bericht sowie die Möglichkeit zur Mitwirkung und viel Erfolg bei der Umsetzung!	x			
118	Privatperson 90	Ich nutze die bestehende Veloroute 37 regelmässig für Freizeitverkehr. Gerade bei Regen oder Schnee sind die unbefestigten Abschnitte suboptimal zum befahren. Auch ist der Anstieg auf Rüti etwas anstrengend. Ich freue mich auf eine ganzjährige nutzbare direkte Veloroute nach Worb.	x			A5, A11
119	Privatperson 91					
120	Privatperson 92					
121	Privatperson 93					
122	Privatperson 94	Velofahrer müssen zukünftig rigoros gebüsst werden wenn sie die mit Steuergeldern finanzierten Veloroute nicht benutzen und weiterhin durch die Fahrverbote fahren.			x	A1
123	Privatperson 95	der private motorisierte verkehr sollte möglichst ausgeschlossen werden.			x	A6
124	Privatperson 96	Aktuell fahre ich immer über die Hauptstrasse Richtung Bern, da ich den Weg Süd sehr mühsam finde und daher nicht benutze. Daher würde ich den Ausbau mit der Option Mitte oder Nord sehr begrüßen. Beim Ausbau Süd würde ich weiterhin über die Hauptstrasse fahren und dabei wäre ich sicher nicht der Einzige. Ausweichen werden nur die Personen welche mindestens von Deisswil bis Worb fahren müssen.	x			A7
125	Privatperson 97					
126	Privatperson 98					
127	Privatperson 99					
128	Privatperson 100	in Verbindung mit dem Neubau der Strasse zwischen Ostermundigen und Deisswil entsteht eine brauchbare Veloverbindung im Worblental. Geachtet werden sollte auf die Einmündung des Velowegs in Deisswil, damit diese halbwegs zügig befahren werden kann.			x	A3
129	Privatperson 101	Schade wird das ganze Worblental verbaut. Der jetzige Weg/ Strasse genügt vollkommen.	x			A2
130	Privatperson 102	Danke für das Engagement für eine Verbesserung der Velosituatun im Worblental. Das pendeln entlang der Kantonsstrasse ist an mehreren Stellen gefährlich und unangenehm. Praktisch bei jeder Fahrt erlebe ich kritische Situationen (Überholmanöver, Vortrittsmissachtung, Strassenzustand, etc.). Die bisherigen Unfälle verliefen zum Glück glimpflich mit v.a. Materialschaden.	x			A2

Kanton Bern
Canton de Berne

131	Privatperson 103				
132	Privatperson 104	In Deisswil sollte dann der Anschluss hoch zum Stützli Ostermundigen auch sinnvoll gelöst werden, damit das Einspuren nach Ostermundigen sicherer geht. Auch wenn das Tempo für den MIV durch die neuen Kreisel verringert werden sollte.		x	A3
133	Privatperson 105	Das Projekt macht m.E. keinen Sinn und sollte nicht ausgeführt werden.	x		A2
134	Privatperson 106				
135	Privatperson 107	super, wenn endlich etwas geht! eine zusätzliche Verbindung Boll- Stettlen zwischen Autostrasse und Aebnitwald wäre auch sehr erwünscht		x	A3
136	Privatperson 108	Die Velosituation beim Bahnhof Stettlen ist seit langem sehr unbefriedigend, gut dass etwas geht! Die Einführung in Worb beim Kreisel finde ich nicht ideal. Ich fahre in Worb vor den Brühlmoos meistens den Weg dem Bach entlang und komme dann direkt in die Velozone in Worb. Aber der Weg dem Bach entlang sollte wirklich nicht asphaltiert werden!	x		A3
137	Privatperson 109				
138	Privatperson 110	Es ist keine neue geehrte Strasse nötig	x		A5
139	Privatperson 111				
140	Privatperson 112	Ich finde super, dass das Projekt in Angriff genommen wird. Es ist eine ideale Strecke für das Pendeln in die Region Bern. Möglicherweise würden dann einige Autos weniger von Worb Richtung Bern fahren.	x		A2
141	Privatperson 113				
142	Privatperson 114				
143	Privatperson 115	Unnötig.	x		A2
144	Privatperson 116	Wir pendeln mehrmals pro Woche bis täglich auf dieser Strecke und begrüßen das Projekt enorm. Aus Freizeitsicht auch eine Vereinfachung für Kinder, die (selbständig) in Worb Hobbies wahrnehmen oder dort in die Badi gehen. Wir erhoffen uns ganz fest, dass Variante Nord oder zumindest Mitte umgesetzt werden. Ich bin auch überzeugt, dass die Gemeinden enorm an Attraktivität gewinnen.	x		A2
145	Privatperson 117	Für mich als Freizeitnutzer dieser Route ist die Variante Süd mehr als nur ausreichend. Das Verbreitern in gewissen Abschnitten befürworte ich um das Kreuzen zu vereinfachen. Für mich ist vorallem die Variante Nord einfach nur unnötiges verbauen von wertvollem Kulturland. Zusätzlich bringt diese Variante am meisten zusätzliche Arbeit (Winterdienst, allg. Unterhalt) = höhere Kosten.	x		A2, A7, A4
146	Privatperson 118	Falls für die Sicherheit Hindernisse aufgestellt werden, sollten diese so konstruiert sein, dass sie auch mit Veloanhänger gut passierbar sind.	x		A6
147	Privatperson 119				
148	Privatperson 120	Warum führt die Route in Worb über die Bodengasse? Diese Routenführung ist von Worb Zentrum eher schlecht zu erreichen, da: 1. die Kreuzung Bahnhofstrasse/Enggisteinstrasse oft sehr mühsam zu überqueren ist und 2. die Einfahrt in die Bodengasse von der Worbbodenstrasse kurz hinter dem Kreisverkehr ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellt. Meine Frage: warum führt die Route nicht am Veloabstellplatz vom roten Schulhaus vorbei über die Lauigasse an der renaturierten Worble entlang bis zur Kreuzung mit den geplanten Strecken beim Brühlmoos? Diese Route führt direkt aus dem verkehrsberuhigten Dorfkern von Worb auf dem Veloweg, ohne neuralgische Unfallschwerpunkte.	x	x	A3
149	Privatperson 121				
150	Privatperson 122				
151	Privatperson 123				
152	Privatperson 124				
153	Privatperson 125				
154	Privatperson 126	Damit die Alltagsveloroute auch bei Regen und Schnee benutzt werden kann, muss sie durchgehend asphaltiert sein. Auch wenn heute viele E-Bikes unterwegs sind, ist für herkömmliche Velofahrende eine möglichst direkte Streckenführung ohne grosse Höhenunterschiede notwendig. Um das Verlagerungsziel zu erreichen, kommt nur die Variante «Nord» in Frage.	x		A5, A11, A7
155	Privatperson 127				
156	Privatperson 128				
157	Privatperson 129				
158	Privatperson 130				

159	Privatperson 131	Sollte "Süd" ausgeführt werden, ist unbedingt die Kuppe (Querung Gemeindegrenze Stettlen/Vechigen) zwischen Scheibenstand Stettlen und Wyler/Nesselbank zu verflachen. Damit kann Unfallgefahr wegen ungenügender Sichtweite verringert werden (bereits heute kritisch; Gegenverkehr erst unmittelbar innerhalb möglicher Bremswege sichtbar)!	x			A7, A6
160	Privatperson 132	Die ganannte Abkürzung von den Tanks in Deisswil direkt auf die Südvariante zuzusteuern (Orientierungsabend von einem Landwirt vorgeschlagen) wäre sinnvoll, weil so die gefährliche Kurve beim Bahnhof Stettlen wegfallen würde. Dass eine Variante nach 25 Jahren wieder aufs Tabet kommt, die man schon damals verworfen hat, nachedm der Veloverkehr dichter, schneller, diverser (alle Altersstufen!) ist schlecht nachvollziehbar. Dass man Varianten aussetzt, wo man noch nicht weiss, wann die RBS genau dieses Gelände brauchen wird für ihren Ausbau (Ringstrasse 3-9) ist noch weniger verständlich! Ein Veloweg darf bei seiner Sanierung keinesfalls gefährlicher werden als der bestehende! Es wird keiner aufs Velo umsteigen, wenn der Weg ebener ist, dafür gefährlicher. Wer Velo fahren will, macht's, wer nicht will, macht's nicht! Der Hochwasserplan sollte im RAum Stettlen geklärt sein, bevor man den Veloweg in die Rückstauzone integriert, was bei Variante Süd, bekanntlich entfällt. Kompromisse wird es geben, darum ist die kurze Zeit, wo der Schliessstand benutzt wird, eher ein geringfügiges Gegenargument zur Variante Süd.	x			A7, A10, A6
161	Privatperson 133	Aufbauen auf dem was an Wegen schon vorhanden ist...Versiegelung so wenig wie nötig. Fahrdauerunterschiede mit Velo bei 15km/h ohne E-Bike(!) sind nicht so gross. Stettlen-Nesselbank in beiden Richtungen Variante Nord max.0,6 bis 1,0 Min. schneller als Variante Süd. Stettlen-Boll (Richtung Boll) Variante Nord 3 Min. schneller und Boll-Stettlen (Richtung Stettlen) 4 Min. schneller als Variante Süd. Als Anwohner sehen wir aktuell auf der Veloroute Nr. 37 mehr Leute mit E-Bike unterwegs als solche ohne. Variante Nord: "Bildverfälschung" bei den Konfliktpunkten da die Route auch durch's Drainage-System der Flurgenossenschaft Sinneringen und über eine oberflächlich liegende ARA-Hauptleitung führt. Beides nicht erwähnt aber bekannt. Beim Bau der Route Nord sind die Auswirkungen auf's Drainage-System unbekannt. Mit möglichen höheren Gesamt- und weiteren Folgekosten, mit Vernässungen, Sickerwasser, eventuell abdrainiertem Salzwasser in den Worble-Bach, topographischen Anpassungen und weiteren Folgen zu Ungunsten der Grundeigentümer und Bewirtschafter muss gerechnet werden. Bei seltenen Hochwasserereignissen, mit Nutzung des Entlastungskanal vom Stämpbach / Boll her wäre die Variante im Bereich der Worble-Brücke / Mühlegässli mitbetroffen (kurzfristige Sperrung). Kreuzung Mühlegässli / Nesselbank erfahrungsgemäss heikel. Beim Mischverkehr geradeaus (Varaiante Süd) besteht mehr Übersicht und etwas weniger Gefahrenpotenzial als bei einer S-Führung der Route (Varainate Nord). Sicherheit: Optimierung bei Variante Süd ansterben ... Vorschlag Tempo 30 von Nesselbank Nr. 64 i bis nach Scheune/Stall Nesselbank Nr. 66 b und im Bereich bei Wyler Nr. 67 und Wyler Nr. 68 (Hauszufahrt, Scheune / Stall). In Stettlen-Rüti geht das ja jetzt auch schon... Zur Unterbindung von Schleichverkehr beidseitiges Fahrverbot (mit Zubringerdienst / angepassten Ausnahmen gestattet) von Worb-Bodengasse bis Nesselbank Nr. 65 und von Nesselbank Nr. 66 (Kreuzung Dentenbergstrasse / Wylerweg) bis Stettlen-Rüti. Gegenseitiges Verständnis wäre wichtig, mit Kompromissen von allen für alle...	x			A5, A7, A10, A6
162	Privatperson 134					
163	Privatperson 135					
164	Privatperson 136					
165	Privatperson 137	Gut, dass etwas unternommen wird! Die Route nord gefällt mir sehr gut!	x			A7
166	Privatperson 138	MÖGLICHST EINE GERADE OHNE SCHARFE ABZWEIGER, VELOFAHRER BREMSEN NICHT GERN AB!	x			A7
167	Privatperson 139					
168	Privatperson 140	Die Veloroute Worblental unbedingt so schnell wie möglich realisieren, und zwar die Variante Nord oder Mitte. NICHT die Variante Süd. Bis es soweit ist, sollten die folgenden für Velofahrenden gefährlichen Punkte mit temporären Sofortmassnahmen entschärft werden: 1) Abzweigung von Bernstrasse zum Bahnhof Boll (bei der Landi): Realisierung einer Linksabbiegerspur für Velos, die vom Bärenkreisel her kommen, mit kleiner Verkehrsinsel. Heute kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen, wenn bei Gegenverkehr mitten auf der Strasse gewartet werden muss, oder die verspäteten Teenies noch schnell vor den heranbrausenden Autos abbiegen wollen (dies ist nämlich für viele Pendler immernoch die beliebteste Zufahrt zum Bahnhof, die neue Alternative von der Worbstrasse entlang der Geleise konnte sich nicht durchsetzen...) Der Platz ist sehr knapp für ein Verkehrsinselchen, aber mit etwas Phantasie und gutem Willen ist vielleicht doch etwas möglich, und würde gleichzeitig den Autoverkehr abbremsen.... Alternative (oder Ergänzung): Zone 30 zwischen den beiden Kreisel. (Dieser Risikopunkt ist eigentlich unabhängig von der Realisierung der Veloroute.) 2) Auf der Bernstrasse Richtung Bern fahrend, verschwindet nach der Abzweigung zur Oberstufenschule einfach der Velostreifen, und Velofahrer müssen nach Links auf die Autospur wechseln. Dies ist sehr gefährlich. Ausserdem ist es sehr schlecht signalisiert. (Aber auch mit guter Signalisation würde es gefährlich bleiben). Der Platz ist hier sehr knapp. Könnte nicht das Trottoir auf die Privatparzelle verschoben werden, um einen Velostreifen zu realisieren? Oder, zur Not, hier (und bis zur Abzweigung Sangernweg) Velos auf dem Trottoir zugelassen werden (bräuchte eine bauliche Anpassung der	x		x	A2, A6

Kanton Bern
Canton de Berne

		Trottoirkante). Beim Sangernweg gäbe es Platz um ein gefahrloses Ende der Velospur zu realisieren. Andere gute Ideen habe ich keine... höchstens noch, die Velospur schon vorher zu beenden um ein gefahrloseres Einspuren zwischen die Autos zu ermöglichen (ist aber für die Schüler natürlich schlecht), oder wiederum Tempo 30 für Autos (finde ich hier aber eigentlich unverhältnismässig)....				
169	Privatperson 141	Vorwärts machen!	x			A2
170	Privatperson 142					
171	Privatperson 143	Vielen Dank für die sehr gut aufbereitete Dokumentation. Diese hat mir in der Entscheidungsfindung sehr gut weitergeholfen. Gerne kann ich Sie bei direkten Fragen auch weiterhin unterstützen.	x			
172	Privatperson 144					
173	Privatperson 145					
174	Privatperson 146					
175	Privatperson 147					
176	Privatperson 148					
177	Privatperson 149					
178	Privatperson 150	Eine Streckenführung wie sie Variante Süd vorsieht ist den anderen Varianten aus meiner Sicht klar vorzuziehen. Wichtige Punkte welche zu beachten sind: - Kulturlandverschleiss - Bewirtschaftung der Flächen - Sicherheit Moosweg - Verlust landwirtschaftlicher Nutzfläche - Winterdienst Mehraufwand - Klimaerwärmung durch Asphaltierung - Drainageleitungen und Arahauptleitung bei Variante Nord	x			A7, A4, A7, A11, A10
179	Privatperson 151	Wie schon erwähnt, sind die Velofahrer bislang nur ein Teil der vielen Nutzer dieser Wege. Viele andere joggen oder spazieren als Familien (auch ältere Leute mit Gehbehinderung) mit Kindern oder Hunden. Das müsste auch weiterhin möglich sein, ohne eine gegenseitige Beeinträchtigung oder gar Gefährdung. Die Veloroute darf nicht zu einer E-Bike Rennstrecke werden, auf die sich kein langsamer Fussgänger oder Kinder mehr trauen können!!	x			A6
180	Privatperson 152	Solange man als Anwohner Angst haben muss, dass man nachdem man aus der Wäscheküche kommt überfahren wird, kann ich die Route nicht unterstützen. Auch die heute schon ewige Angst um unsere Katzen belastet uns, da so viel Betrieb ist. Dieser hat in den letzten Jahren zugenommen, an den Wochenenden ist es manchmal zum Verleiden. Wir haben zwei Tafeln montiert, welche zur Rücksicht auffordern, jedoch hört man oft wie Eltern zu den Kindern sagen "Dies kannst du Ignorieren". Schöne Welt (Achtung Ironie). Da auch von Seite der Unternehmung, welche die Route Planen soll nichts zur Temporeduktion kam, kann ich dies absolut nicht ernst nehmen. Sie dürfen gerne mal bei uns unten um den Feierabendverkehr auf die Bank sitzen und dem Tun zusehen, sich ein Bild vor Ort machen sttt über Google Maps. Unser Unmut gegenüber den Fahrradfahrern kommt nicht von ungefähr. Auch das Betonieren der Flurwege sowie das Salzen im Winter ist für mich ein Widerspruch zum Erreichen der Klimaziele. Jetzt wollen alle grün sein, mit ihren E-Bikes, aber woher der Strom kommt, das ist dann Egal? Auch für die Bauern, welche ihre Felder bewirtschaften, ist dies doch nicht zumutbar. Meine Nachbarn parkieren nur Rückwärts, aus Angst einen Fahrradfahrer beim Wegfahren zu übersehen. Wenn die Gemeinden sowie der Kanton versagt haben, eine Veloroute auf der Kantonsstrasse zu integrieren ist dies nicht unser Problem. Wir wollen eure Route nicht.	x			A6
181	Privatperson 153	Denkt an die Bewirtschafter/ Landwirte: -Landverlust - unnötige Asphaltierung kann vermieden werden -Sicherheit auf dem Moosweg - Mehraufwand Winterdienste und Putzdienste	x			A4, A5, A6, A11
182	Privatperson 154					
183	Privatperson 155					
184	Privatperson 156					
185	Privatperson 157					
186	Privatperson 158					
187	Privatperson 159					
188	Privatperson 160	Die Route sollte nicht beim Kreisel in Worb enden, sondern bis zum Schulhaus weitergeführt werden (entsprechend der aktuellen Freizeitroute).			x	A3
189	Privatperson 161					
190	Privatperson 162					
191	Privatperson 163	Die Veloroute sollte früher realisiert werden.	x			A2

Kanton Bern
Canton de Berne

192	Privatperson 164	Nachhaltigkeit vor Zeitgewinn, nutzen des Bestehenden (Variante Süd), Versiegelung zu grossen Teilen bereits vorhanden. Kulturland/Fruchtfolgefächflächenverschleiss minial halten. Verkehrsknotenpunkte mit grossem Gefahrenpotential (Worb, Bodengasse auf Kantonsstrasse; Vechigen, Nesselbank Mühlegässli auf V. Nord; Stettlen, Ringstrasse, RBS-Bahnübergang/Bahnhof. Im weitem nochmals zu erwähnen grosses und gut funktionierendes Drainagesystem, mit zusätzlicher Lage der Hauptleitung ARA Worblental bei V. Nord, welches im Erläuterungsbericht nicht erwähnt wurde! Es würden auch mit topographischen Anpassungen, Sickerwasser, Vernässungen, ev. Salzwasser in den Worble Bach abdrainiert und somit zu negativen Auswirkungen für Grundeigentümer/Flurgenossenschaft Sinneringen führen. Somit heutige Route (Variante Süd) optimieren und anpassen auch mit Schiessstand funktioniert seit Generationen, wird auch weniger genutzt! Veloverkehr hat sich auch verändert und die Sicherheit muss bestehen, doch es werden auch weiterhin viele Velos die Kantonsstrasse benutzen davon bin ich überzeugt, den Ihre zum Teil gefährlichen Varianten führen wieder in die Kantonsstrassen.	x			A4, A5, A6, A10
193	Privatperson 165					
194	Privatperson 166					
195	Privatperson 167					
196	Privatperson 168					
197	Privatperson 169	siehe Frage 1				
198	Privatperson 170					
199	Privatperson 171	Nord und Mitte in Stettlen im Gebiet Ringstrasse extrem gefährlich, eigentlich gar nicht mach und realisierbar.		x		A6
200	Privatperson 172	Bestehende Route nützen und kein Kulturland unnötig überbauen	x			A2, A4
201	Privatperson 173	Ich möchte die Variante Mitte als Fussgänger benutzen da heute die e-Bike und Rennvelo zuwenig Rücksicht nehmen, sie bremsen nicht ab und haben auch keine Klingel mehr am Velo für die Fussgänger zu warnen!	x			A6
202	Privatperson 174	Dadurch die Veloroute nicht bloss Worb mit Deisswil erschliesst oder erschliessen soll sind folgende Faktoren zu berücksichtigen: Der Velo Berufsverkehr aus den angrenzenden Regionen (Gemeinde Worb inkl. Rüfenacht Ost, Vielbringen, Enggistlen; Gemeinde Vechigen mit dem Dorf Vechigen, Boll/Sinneringen, Utzigen; Krauchthal Lindenthal; Ferenberg Stettlen Nord) muss in die Planung mit einbezogen werden; eine isolierte Lösung macht überhaupt keinen Sinn. Zudem ist das Worblental ein Naherholungsgebiet für Ostermündigen und die Stadt Bern plus ein Gebiet für Freizeitradspport. Dadurch wird die Routenwahl Worb Deisswil zweitrangig, gilt es doch die erwähnten Gebiete «autofrei» an diese Route anzubinden. Parallel dazu muss die Kantonsstrasse Worb Deisswil mit einem Veloverbot belegt werden. Kommen wir zu den Kosten: Ich habe nirgends einen Vorschlag gesehen der die Kosten skizziert und gehe davon aus, dass diese durch die Allgemeinheit bezahlt werden sollen, das finde ich falsch. Ich bin der Meinung das die Entflechtung Velo- und übriger Verkehr sehr wohl wünschenswert ist, dabei der Veloteil nur den Velos nützt – wäre es nicht mehr als anständig, wenn diese auch finanziell einen Beitrag leisten. Dieser lässt sich zum Beispiel wie folgt realisieren, ohne dass ein riesiger Verwaltungsaufwand entsteht. Die Velohändler rechnen bei jedem Verkauf einen einmaligen Obulus direkt ab und überweisen diesen periodisch dem SVA, damit ist gewährleistet, dass auch der Unterhalt, die Reinigung, der Winterdienst etc. erledigt wird. Normale Velo 100 CHF E-Bike 300 CHF Schnelle E-Bike 500 CHF E-Trotti E-Roller 200 CHF Damit können Engpässe, Passerellen und Komfortwünsche etc. in Zukunft geplant und auch finanziert werden.			x	A2
203	Privatperson 175					
204	Privatperson 176	Die Route ist in Worb bei der Ausfahrt auf die Kantonsstrasse zwingen besser zu Planen. Es kann doch nicht sein das dort der Perimeter des Projekt endet und die Weiterführende Planung ignoriert und vernachlässigt wird! Im Bereich Nesselbank ist die Bestehende Strasse zwischen den Gebäuden 64 bis 65 zu Sanieren und die Schäden und Schlaglöcher zu beseitigen. Der Schiessstand ist Aufzuheben. Die Route Süd ist bei der Steigung bei der Utzlenbergstrasse Richtung Tennisplatz gerade weiterzuführen. Die Fussgänger und Fahrräder können auch hier besser getrennt werden. Die Benutzung des Brätiplatzes an der Worble wird von fielen Familien mit Kleinkinder benutzt. Dazu gibt es eine Direkte und Schnellere Route.	x		x	A3, A6
205	Privatperson 177					
206	Privatperson 178					
207	Privatperson 179					
208	Privatperson 180	Die enge Stelle entlang des RBS in Stettlen auf der Variante Nord liesse sich mit einer Verlegung des Bahnhofs z. B. im Rahmen eines Doppelspurausbaus massgeblich entschärfen. Die heutigen Perrons sind eh sehr eng.	x			A10
209	Privatperson 181					
210	Privatperson 182					

211	Privatperson 183	Wichtig ist noch der Strassenbelag. Im Moment sind auf bestimmte Abschnitte (vor allem Worb-nah) recht viele Löcher und damit schliesst man die Rennvelos aus. Auch die schnelle E-Bikes haben mühe mit dem Weg, wenn man pendelt und im dunkeln unterwegs ist.	x			A5
212	Privatperson 184	Via Kantons-Flyer bin ich auf die geplante Veloroute Worblental aufmerksam gemacht worden und möchte mich nun gerne im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung an Sie als Projektleiter wenden. Seit vielen Jahren wohne ich mit meiner Familie in Worb und der Worb-boden mit der Worble, den Feldern und der Natur sind mir sehr vertraut - unzählige Spaziergänge, Hundesport, Picknicks und Velotouren gehören zu meinen schönen Erinnerungen daran. Seit der Renaturierung des Baches und dem attraktiven Weg entlang des Wassers haben die Besucher deutlich zugenommen und oft wimmelt es von Familien mit Kleinkindern, Hundehaltern, Spaziergängern jeder Alterskategorie, Landwirten mit ihren Traktoren und -anhängern, Autofahrern von anstossenden Liegenschaften, Naturliebhabern, Erholungssuchenden, Joggern, E-Bike-fahrenden, Velofahrenden und Pferdeausreitenden... -Es ist also bestimmt nicht übertrieben, wenn ich den Worb-boden als Naherholungsgebiet ansehe für Worber und Worberinnen, aber auch für Auswärtige, die extra hierher anreisen. Der Weg ist flach und wie bereits erwähnt attraktiv mit dem Bächlein und der angebauten Biodiversität - es gibt viel zu bestaunen, von seltenen Pflanzen über diverse Tiere bis zu tollen Aussichten auf Berge, Wälder und Wiesen. In regelmässigen Abständen laden Ruhebänkli ein, sich Hinzusetzen und die Ruhe, die Natur und das Plätschern des Wassers zu geniessen - den Alltagsstress vergessen, regenerieren und die Energiereserven wieder aufladen. Bereits jetzt ist der Weg zeitweise recht gefüllt mit Menschen, die alle ganz unterschiedliche Motivationen und Vorstellungen davon haben, im Worblental ihre Freizeit oder Arbeits(weg)zeit zu verbringen. Bereits jetzt werde ich als flanierende Seniorin oft erschreckt durch das Klingeln einer Fahrradklingel von hinten, die mir andeutet, so schnell wie möglich vom Weg zu verschwinden und Platz zu machen für einen eiligen Velofahrenden. Bereits jetzt gibt es oft kritische Situationen, weil kleine Kinder herumrennen und Velofahrende in hohem Tempo unterwegs sind, die nicht abbremsen möchten. Bereits jetzt wird die Zeit zum Abrufen meines Hundes oft knapp, wenn ein Velofahrender naht, der gerne einen neuen Zeitrekord für seine bekannte Strecke erreichen möchte. Bereits jetzt ist der Weg oft zu schmal, wenn ich mit meinen Grosskindern darauf unterwegs bin und zwei Velofahrende nebeneinander fahrend bleiben beim Kreuzen. Bereits jetzt kommt es oft zu Konflikten, weil ein Velofahrender sich die Zeit nicht nehmen will oder kann, abzuwarten, bis meine gehbehinderte Freundin und ich Platz für ihn oder sie machen... Meine Aufzählung, was die Dichte und Unterschiede der nutzenden Menschen im Worb-boden anbelangt, ist nicht vollständig und es gäbe bestimmt noch sehr viel mehr Beispiele dazu. Was aber immer gleich bleibt und auffallend ist dabei: immer ist ein Velofahrender involviert. Spaziergänger, die sich treffen, grüssen sich. SeniorInnen und Familien mit kleinen Kindern kommen ins Gespräch. Hundehalter und ihre Tiere kennen sich und plaudern. - Velofahrende klingeln und fordern Vortritt... Ich selbst fahre auch gerne Velo und gerne ebenfalls auf einem schönen und attraktiven Weg. Allerdings hat mein Fahrstil nichts zu tun mit den Hobbysport-Velorasern, die eine neue Veloroute Worblental einzig zu ihren Diensten und für sich reklamieren. Davor habe ich wirklich Angst und mache mir Sorgen. Wie kann man - wie können Sie - all das trennen, damit es keine Unfälle geben wird? Oder ist der Plan, dass nur noch Velofahrende den Weg nutzen dürfen?	x			A6
213	Privatperson 185					
214	Privatperson 186	Vielen Dank für die Möglichkeit zur Mitwirkung, das schätze ich sehr.	x			
215	Privatperson 187					
216	Privatperson 188	Die Strasse sollte unbedingt mit belag versehene werden. Auch nach einer allfälligen Reparatur, sind sofort wieder löcher in der Strasse auf dieser Strecke. Es ist jeweils sehr gefährlich mit dem Fahrrad da unterwegs zu sein. In Stand gestellt wird die Strecke aber nur einige wenige Male pro Jahr.	x			A5
217	Privatperson 189	In der heutigen Zeit wird viel für uns Fahrradfahrer getan - ich schätze dies sehr. Dennoch sollte dies nicht oder nur minimalst auf Kosten des wertvollen Kulturlandes geschehen.	x			A4
218	Privatperson 190					
219	Privatperson 191					
220	Privatperson 192					
221	Privatperson 193					
222	Privatperson 194					
223	Privatperson 195					

224	Privatperson 196	Ich finde das Vorhaben sehr gut. Als Velo-Pendler bin ich vor allem auf der Bernstrasse unterwegs und das aus Zeitgründen. Fahre ich über die bestehende Route Süd dauert mein Arbeitsweg 15 Minuten länger. Mit der Variante Nord würde ich nur noch den Veloweg nutzen und würde so den Schwerverkehr auf der Bernstrasse nicht mehr "behindern". Die Variante Nord würde ich deshalb nützen weil bei der geplanten Lösung die Höhendifferenz auf der Strecke minimal ist und durchgehend asphaltiert wäre. Viele Velofahrer die mit dünnem Pneuprofil unterwegs sind, meiden sicher auch schon heute den bestehenden Abschnitt zwischen Deisswil und Stetteln weil es ein Feldweg ist.	x			A2, A7
225	Privatperson 197	Dieses Projekt ist allen Aspekten völlig unnötig und ein völliger Schwachsinn. Ein typisches Politikum, das keiner braucht. Der Velo-Verkehr hat sich durch die elektronische Entwicklung geändert. Heutzutage fahren die Fahrräder nicht mehr in angemessenem Tempo wie früher, wo sich Fussgänger und Velofahrer begegnen konnten. Jetzt gehört ein Fahrrad auf die Autostrasse, alles andere ist einfach nur gefährlich. Auf der Hauptstrasse hat es genug Platz. Ein weiterer mir schleierhafter Aspekt ist die Asphaltierung der gesamten Route! Zuerst renaturiert man den Bach, dann wird betoniert? Klimawandel? Naturschutz? Des Weiteren werden die Autofahrer mit grosser Freude die neue asphaltierte Strasse als Abkürzung schnell entdecken; jetzt wird das Auto nicht mehr dreckig. Ein Verbotsschild wird niemand aufhalten und die Polizei wird Besseres zu tun haben als Kontrollen. Keiner der Anwohner, die ich kenne, braucht oder möchte diese Veloroute.	x			A2, A5
226	Privatperson 198	Ich hoffe, dass es keine neue Streckenführung (sprich keine neue Strassen bauen sondern bestehende Wege erweitern/asphaltieren). Die bestehende Infrastruktur soll optimal genutzt werden.	x			A7
227	Privatperson 199	Der Ausbau ist sehr zu begrüßen. Die Attraktivität das Velo zum Pendeln zu benutzen dürfte steigen. Das Konfliktpotenzial Velo und Auto auf der Kantonsstrasse wird entschärft. Die Variante Nord als Siedlungsnaher Lösung sicher der Traumkandidat.	x			A7
228	Privatperson 200					
229	Privatperson 201	Ich bedanke mich für die Möglichkeit der Mitwirkung. Ich bitte Sie, die Planung der «Veloroute Worblental» anschliessend an den jetzt gewählten Perimeter zu erweitern mit einer talsohlennahen, durchgehenden, sicheren Veloroute entlang der Warble durch die Gemeinden Stetteln, Bolligen und Ittigen, insbesondere ab Bahnhof Deisswil nach Bahnhof Bolligen und Bahnhof Ittigen. Entlang der Warble bestehen grösstenteils Unterhaltungswege, die kostengünstig zu minimalbreiten Velowegen ausgebaut werden können. Gemäss Art. 3 des Veloweggesetzes sollen Velowegnetze für den Alltag in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten liegen und sollen unter anderem Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verbinden. Velowege sollen zudem zusammenhängend, durchgehend und sicher sein und eine direkte Streckenführung aufweisen (Art. 6). Im Zusammenhang mit der in dieser Mitwirkungseingabe geforderten Veloroutenführung entlang der Warble zwischen Bahnhof Deisswil und Bahnhof Bolligen ist auf die Dokumente zur Gemeindeversammlung der EG Bolligen vom 21. November 2023 im Traktandum 2, Arealentwicklung Wegmühle, hinzuweisen: Gemäss dem Protokoll dieser Gemeindeversammlung wies die zuständige Gemeinderätin und Planungsvorsteherin Marianne Zürcher in ihrem mündlichen Vortrag darauf hin, dass «Das Projekt Arealentwicklung Wegmühle legt grossen Wert auf Natur und Umwelt. Mit dem Öffnen des Mühlekanals soll auch mehr Grünfläche entstehen und man kann so zukünftig der Worble in Richtung Worb entlanglaufen.» Teilnehmerin und ehemalige Gemeindepräsidentin Margret Kiener Nellen erinnerte daran, dass: «Ein grosses Anliegen ist die Weiterführung der Planung eines Wegs entlang der VVorble nach Deisswil. Dies zeigen bereits Eingaben aus den 90iger Jahren. Der Gemeinderat sollte mit dem Kanton und den involvierten Beteiligten diesbezüglich Kontakt aufnehmen.» Auch Teilnehmer Urs Senften teilte diese Meinung: «Auch er schliesst sich den Vorrednern an, ...». Der Erhalt unserer Böden ist auch uns ein Anliegen. Wir sind daher einverstanden, die Alltagsveloroute nur auf eine minimale Breite von 3 — 3.5 m auszubauen. Dazu kommt der YB-Planungsstandort für Stadion und Fussballplätze im Gebiet Rörswil, der für Velo- und Fussverkehr entlang der VVorble und somit direkt erschlossen werden muss, sowohl vom Bahnhof Deisswil wie auch vom Bahnhof Bolligen her. Ich danke Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und danke Ihnen für Ihre wichtigen Arbeiten zugunsten der durchgehenden, direkten und gesetzeskonformen Veloplanung im VVorblental zwischen VVorble und Worblental. Das Projekt ist unbedingt zu erweitern zur Direktverbindung der Bahnhöfe Deisswil - Bahnhof Bolligen - Bahnhof Ittigen. Die aktuelle Veloverbindung Deisswil - Bolligen ist eine umständliche Umwegverbindung, zudem mit Gefällen verbunden, während die Talsohle entlang dem Bach Worble die ideale Veloroutenverbindung vorgibt. Zudem bestehen heute bereits Unterhaltungswege entlang der Worble, die kostengünstig zu minimalbreiten Velorouten ausgebaut werden können. Das Worblental ist teilweise mit steilen Hanglagen ausgestattet, die das Velofahren nicht gerade begünstigen. Umso mehr ist die einzige, fast flach verlaufende	x		x	A3

		Talsolehnenverbindung für den Veloverkehr gesetzmässig durchgehend und direkt auszugestalten! Vielen Dank für Ihr Verständnis und für Ihr Engagement.				
230	Privatperson 202					
231	Privatperson 203	Anwohnende der Ringstrasse Stettlen fürchten, dass mit dem Bau der neuen Veloroute ihr Hochwasserschutz zerstört wird und befürchten daher dass ihre Häuser/Liegenschaften bei Hochwasserereignissen überflutet werden. Sie müssten m.E. gezielt und detailliert über die genauen Pläne informiert werden. Ansonsten wird dem Projekt so viel Widerstand entstehen, dass es nicht in nützlicher Zeit umgesetzt werden kann.	x			A6
232	Privatperson 204					
233	Privatperson 205	Danke, dass wir Partizipieren durften!	x			
234	Privatperson 206	Wie wird die Velostrasse im Winter geräumt? Salzen finde ich sehr bedenklich. Wie und wo wird allenfalls beleuchtet?	x			A11, A5
235	Privatperson 207	Ich freue mich, dass da was geht. Unklar ist mir die Anbindung an Ostermundigen/Bern. Hoffentlich entsteht ein sauberes Netz. Version Mitte hat nerville 90° Kurven drin, ich verstehe nicht warum dies überhaupt als Variante geprüft wird. Viel Glück und Danke für die Arbeit.	x			A3
236	Privatperson 208	Es ist sehr erfreulich, dass was von den Gemeinden bisher vernachlässigt wurde nun endlich vom Kanton gemacht wird. Asphaltierte Radwege abseits der Hauptstrassen sind für eine sichere Fahrt absolute Bedingung. So steigt man gerne vom Auto aufs Velo um.	x			A2
237	Privatperson 209	1. Dem Anschluss der Route in Worb (Bodengasse-Umfahrungsstrasse) ist - allenfalls in einem nächsten Projekt - grosse Sorgfalt zu widmen. Das Einbiegen aus Richtung Boll von der Bodengasse in die Umfahrungsstrasse (sowohl nach rechts in Richtung Worboden-Tunnel als auch nach links Richtung Kreisel Coop-Tankstelle) ist gerade für Velos sehr gefährlich, weil Fahrzeuge aus Richtung Boll erst sehr spät erkannt werden. 2. Im Bereich Bahnhof Stettlen/Ringstrasse könnte die aus Sicht der Grundeigentümer gefährliche Situation mit entsprechender Signalisation und allenfalls baulichen Massnahmen zur Tempoverlangsamung entschärft werden. Zudem müsste der Garagenvorplatz mit Markierungen klar von der Veloroute abgegrenzt werden. Eine Umfahrung des Quartiers Ringstrasse wäre aus Sicht der Velofahrenden möglich, allerdings müssten die Kurvenradien vergrössert werden gegenüber der verworfenen Variante (Abb. 11). 3. Die Verzweigung Nesselbank (Liegenschaften Nesselbank 65/65a/65b) ist unübersichtlich, insbesondere für Velofahrende mit Fahrtrichtung Mühlegässli -> Worb). Hier müsste insbesondere der Verkehr aus Richtung Dentenberg mit Signalisationen und/oder baulichen Massnahmen heruntergebremsst werden. 4. Ein Problem für das Kreuzen stellt regelmässig die Parkierungssituation vor der Liegenschaft Nesselbank 64i (Schopf) dar. Dort parkieren Zugfahrzeuge für Pferdeanhänger schräg zum Gebäude hin. Diese Fahrzeuge, typischerweise grosse, lange Pickups, reichen regelmässig bis in die Strasse hinein, was bereits heute das Kreuzen selbst von Velos manchmal gefährlich macht. Es wäre sicherzustellen, dass die Durchfahrt auf der Veloroute jederzeit auf der ganzen Breite frei ist.	x	x		A3, A6
238	Privatperson 210					
239	Privatperson 211	Ich bin grundsätzlich gegen den Verschleiss von Kulturland. Versiegelung ist ein grosses Problem. Auch wegen dem Hochwasserschutz ist die Verlegung der Route in Bachnähe ein Problem. Die Sperrung wegen Schiessbetrieb ist praktisch immer ausserhalb der grossen Pendlerströme. Auch der kurze Aufstieg ist für Pendler mit e-Fahrzeugen überhaupt kein Problem.	x			A4, A10
240	Privatperson 212					
241	Privatperson 213					
242	Privatperson 214					
243	Privatperson 215					
244	Privatperson 216					
245	Privatperson 217	Ich hoffe, dass die Veloroute zügig erstellt wird, denn ich bin regelmässig von Worb aus im Worblental mit dem Velo unterwegs.	x			A2
246	Privatperson 218	Danke für die Info zur geplanten Veloroute durch das Worblental, das freut mich sehr. Als aktiver Velofahrer (Rennvelo, Gravelbike und oft als MTB-Guide weltweit unterwegs) nutze ich die heutige Streckenführung für das tägliche Pendeln im Sommer und Winter, auch als Training. Mir ist aufgefallen, dass die Teilstrecken mit Naturboden (Mergel) nicht für Rennvelos geeignet sind. Längere Teilstücke gibt es zwischen Worb und Nesselbank sowie zwischen Stettlen BH und Deisswil BH. Der Naturbelag wird durch die schnellen E-Bikes zudem stärker beansprucht. Dies führt bei Regen und Schnee schnell zu Schlaglöcher und Pfützen, auch zu Stauwasser (Stettlen-Deisswil). Insbesondere Rennradfahrer/innen weichen deshalb auf die Hauptstrasse aus, auch weil die Fahrräder nicht verschmutzen. Vielleicht findet ihr im Projekt hier eine Optimierungsmöglichkeit, wäre super.	x		x	A5, A3

Kanton Bern
Canton de Berne

		Bleibt noch die Anschlussstrecke zwischen Deisswil BH hoch nach Ostermundigen. Die Ein- und Ausfahrt des Radwegs führt über den Gehsteig und die Strasse muss überquert werden. Im Stossverkehr ist das nicht ungefährlich. Eine abgesenkte Kante beim Gehsteig macht die Einfahrt zudem etwas einfacher. Im Idealfall wird dieser Anschluss aber durch die aktuellen Sanierungsarbeiten der Bernstrasse angepasst, ich habe hierzu aber keine Infos gefunden, weshalb ich das gerne als Input ins Projekt mitgebe.				
247	Privatperson 219					
248	Privatperson 220					
249	Privatperson 221	eine durchgehende Teerung des radweges würde auch die unfallgefahr mindern	x			A6
250	Privatperson 222					
251	Privatperson 223					
252	Privatperson 224					
253	Privatperson 225					
254	Privatperson 226					
255	Privatperson 227					
256	Privatperson 228					
257	Privatperson 229					
258	Privatperson 230	Besten Dank für die Teilnahmemöglichkeit an dieser Umfrage.	x			
259	Privatperson 231					
260	Privatperson 232					
261	Privatperson 233					
262	Privatperson 234					
263	Privatperson 235					
264	Privatperson 236	Wieso eine Route bauen, wenn bereits eine besteht? Wer das Velo jetzt nicht nutzt, wird es auch bei flachem Weg nicht langfristig tun. Im Winter würde der Weg ausserdem schwer zu nutzen sein, weil es auf der „Schattseite“, nicht tauen wird. Nebst der umweltbelastung durch das Teeren & bauen der Strasse selbst, wird ein Naherholungs- und Landwirtschaftsgebiet ungenutzt, dies obwohl das Ziel des Projekts doch Klimafreundlichkeit ist?!	x			A2, A7, A11, A5, A4
265	Privatperson 237					
266	Privatperson 238	Wenn irgend möglich sollte die Umsetzung schneller erfolgen, da der jetzige Zustand suboptimal ist und die Sperrungen (z. B. Durch den Schiessplatz schlecht signalisiert sind	x			A7
267	Privatperson 239	Falls die Route Nord nicht kommt, werde ich wohl weiterhin auf der Hauptstrasse fahren, da die anderen beiden Varianten aus meiner Sicht als Pendler Routen nicht funktionieren und die Nachteile höher sind als das Risiko als routinierter Fahrer auf der Hauptstrasse.	x			A7
268	Privatperson 240	Bodenbelag: Die Veloroute muss durchgehend asphaltiert sein, damit sie attraktiv und vielgenutzt werden kann (allwettertauglich). Zielort Worb Dorfzentrum: Zwischen der Bodengasse und Bernstrasse wird die Veloroute wegen der Querung der Worbodenstrasse unterbrochen und ist aktuell gefährlich. Hier braucht es eine ungefährliche Lösung ohne Querung. Beispielsweise könnte die Veloroute auf der rechten Fahrbahnseite (Bodengasse-Kreisel in Richtung Worboden-Schulhaus schauend) entlang geführt werden und gleichzeitig auch die gefährliche Stelle an der industriellen Sonnenbodenstrasse umgangen werden. Es fehlt auch ein Radstreifen zwischen Bodengasse-Kreisel und Bahnübergang Worboden RBS. Beide Verbindungen (Bodengasse - Worboden-Schulhaus und Bodengasse - Worboden RBS Bahnübergang) sind wichtig für die Velorouten-Weiterführung ins Worber Dorfzentrum und damit zwingend in der Veloroute Worblental zu integrieren.	x		x	A5, A3
269	Privatperson 241					
270	Privatperson 242					
271	Privatperson 243					
272	Privatperson 244	Falls die Variante Süd umgesetzt werden soll, sollte das Geld besser in die Aufwertung der Kantonsstrasse für Fahrräder investiert werden. Das wäre eine bessere Investition in die Sicherheit und Attraktivität für die Velofahrenden. Ein besonderes Augenmerk sollte auf die Radian inkl. Kurvenverbreiterungen und Übersichtlichkeit des Radwegs gelegt werden. Insbesondere im Bereich zwischen Öltanks und Tennisplatz in Deisswil gibt es ein S mit engen Radian und schlechten Sichtweiten. In diesem Bereich sollte der Veloweg deutlich breiter ausgeführt werden und eine Richtungstrennung (Mittellinie) in Erwägung gezogen werden. Bei der	x			A2, A7 A8, A6, A10

		weiteren Projektierung sollte darauf geachtet werden, dass die Landwirtschaftsflächen nicht auf den Veloweg entwässern um Verschmutzung und Unterhaltskosten zu minimieren. Der Schiessstand bei der Variante Nord sehe ich problematisch. Im Falle eines Schiessbetriebs muss die Route grossräumig über die Kantonsstrasse umgeleitet werden. Die Sperrung muss frühzeitig in Deisswil und in Worb und bei allen betroffenen Zubringern signalisiert werden. In Stettlen ist die Führung direkt entlang der Bahn für Velofahrende die attraktivste. Ev. ergibt sich durch den allfälligen Umbau des Bahnhofs Stettlen ein Möglichkeit die Situation für Velos und Anwohner zu verbessern.				
273	Privatperson 245					
274	Privatperson 246					
275	Privatperson 247	Bereits heute fahren viele E-Bike PendlerInnen an unserem Hof vorbei. Das Absperren der Strasse für das Queren der Tiere ist deshalb oft etwas unangenehm, da die Velos z.T. kaum abbremsern in Gebäude/Hofnähe, sondern mit gut (!) 40kmh vorbeibrausen (Unfallgefahr). (Weidegang unserer Mutterkühe: je nach Jahreszeit müssen wir Vormittags und Abends während 5-10min die Strasse sperren. Die Dauer hängt von der "Motivation" der Tiere schnell zu laufen ab, also ziemlich willkürlich) Eine Temporeduktion (bsp. 20-25kmh) in Hof und Siedlungsnähe wäre sehr begrüssenswert. Nebst Tieren und Landwirtschaftlichen Maschinen gibt es da stets auch Kinder. Diese benützen die Strasse auch als Ort zum Spielen. Die Bodengasse ist eine dunkle Oase in der Region. Nachts dort eine Strassenbeleuchtung zu haben wäre für mich ein No-Go. (Velos haben heute so gute Scheinwerfer, dass es meiner Meinung nach keine Strassengeleuchtung braucht). Die Veloroute sollte so einfach wie möglich gehalten werden und so wenig Land verbrauchen. Eine gute Signalisation und Temporeduktionen sollen ein Miteinander ermöglichen.	x			A4, A10, A5, A6
276	Privatperson 248					
277	Privatperson 249					
278	Privatperson 250					
279	Privatperson 251					
280	Privatperson 252					
281	Privatperson 253					
282	Privatperson 254					
283	Privatperson 255	es kann nicht sein , dass imm er mehr Landwirtschaftsland verbaut wird. Bernapark, Renaturierung der Worble und Röhrswil Fussballplatz und dann noch Velowege durch das Kulturland. Die Schreibtischtäter sollen einmal die Gegend zu Fuss anschauen als nur auf dem Plan. Dann sehen sie was sie damit anrichten	x			A4
284	Privatperson 256					
285	Privatperson 257					
286	Privatperson 258					
287	Privatperson 259					
288	Privatperson 260	Finde ich eine gute Idee. Danke	x			
289	Privatperson 261					
290	Privatperson 262					
291	Privatperson 263	Die Gemeinden Stettlen Boll und Vechigen müssen zusammen mit dem Tiefbauamt eine gesamtheitliche Strategie für das Worblental prüfen. Hier spielt die geplante 30er Zone in Stettlen wie auch eine Renaturierung der Worble sowie die Bioversität eine Rolle. Da ich mich regelmässig auf der Velolroute bewege, staune ich über den erwähnten Bedarf für einen Veloweg. Denn die Frequentierung ist gering und problematische Zwischenfälle wie sie in der Turnhalle in Boll erläutert wurden sind mir nicht bekannt. Ich denke das auch der Ansatz die Wege zu versiegeln (Harzbelag) ist ein nicht zeitgerechter Ansatz. Studien aus dem Bündnerland und AGROSwiss zeigen klar auf, dass aufgrund der Hitzentwicklung und auch der Atraktivität von Wegen vom Hartbelag abzusehen ist. Herr Nezuhaus beschreibt den Schmutz an seinen Anzughosen, die gemergelte Strassen mit sich bringen. Der Alltagspendler hat entsprechende Kleidung und genisssst die Abwechslung einer naturbelassenen Mergelstrasse. Um das Worblental weiterhin in seiner Schönheit zu bewahren ist auf eine weitere Versiegelung von Kulturland zu verzichten. Auch wenn dies nicht im Sinne ihres Projektes ist. Für weitere Bemerkungen und Lösungsansätze stehe ich Ihnen jederzeit zur Verfügung.	x			A2, A5
292	Privatperson 264	Notwendig, bitte umsetzen	x			
293	Privatperson 265	Möglichst rasche Umsetzung und Realisation. 2027 dauert zu lange.	x			A2
294	Privatperson 266	Als langjährige Bewohner und altersbedingt ausgiebige Fussgänger (wie viele Gleichaltrige verzichten wir auf Velo, um die Unfallstatistik nicht zusätzlich zu belasten) vermissen wir in den Projektunterlagen jegliche Hinweise auf die Fussgänger (Wanderer, Behinderte mit Rollator etc., Spaziergänger mit Hund). Die betroffenen Wege sind ja z.T. auch als Wanderwege markiert (daher eine	x			A6, A10, A5

		Kopie dieses Mails an die „Berner Wanderwege“, deren Mitglied wir sind). Die betroffenen Wege werden heute schon intensiv durch Fussgänger benutzt und geschätzt. Bereits heute geteilt mit Velofahrern, die ihr Geschwindigkeits-Potential geräuschlos ausnutzen, jedoch ohne Ankündigung beim Überholen von hinten, da die Klingeln per Gesetz leider nicht vorgeschrieben sind. Das Projekt wird die Situation der Fussgänger eindeutig verschlechtern, sofern nicht deren Rechte auf Wanderwege berücksichtigt werden. Mir scheint, dass eine Wanderweg-Route entlang der Worble vorgesehen werden sollte und in das Projekt zwingend aufgenommen wird.. Die Idee, den Veloverkehr von der Kantonsstrasse zu entfernen ist absolut richtig. Jedoch bitte auch unter Wahrung der Fussgänger/Wanderer Bedürfnisse. Nebenbei: der Begriff „Hartbelag“ sollte präzisiert werden. Sicherlich ist es nicht sinnvoll eine weitere Route zuzubetonieren. Natur und Ökologie sollten ja gefördert werden. Ich hoffe, dass entsprechende Präzisierungen und Ergänzungen Eingang in das Projekt finden.				
295	Privatperson 267	trägt bitte Sorge zu unseem Kulturland, danke	x			A4
296	Privatperson 268	Bitte jene Verbote, die sowieso übertreten werden und die niemand je kontrolliert und somit nur von jenen eingehalten werden, die sich dann als die Dummen fühlen dürfen, gar nicht montieren oder bald entfernen. z.B. Schnelles E-Bike vom Bahnhof Stettlen nach Deisswil (heute schon) und Bernstr. (direkt am RBS Gleis) bis Bahnhof Stettlen.	x			A6
297	Privatperson 269	Seit über 20 Jahren wohnen wir oberhalb der «starken Steigung» im VVylar/Rüti in Stettlen. Mir ist es ein Anliegen, dass wir gute und sichere Velorouten im VVorblental haben. Ich fahre das ganze Jahr über mit meinem E-Bike zur Arbeit und lege dabei jährlich 6.000 bis 8.000 Kilometer zurück, wobei meine Räder im Winter mit Spikes ausgestattet sind. A. Ausführungen zur Planung 1. Hartbelag Die Veloroute sind gemäss den «Anlagen für den Veloverkehr» (01.09. 2021) in der Regel mit Hartbelag auszuführen (Seite 3/48). In Ihren Varianten wurden alle Varianten durchgehend mit Hartbelag geplant. Warum ist dies nicht ideal: Schneeräumung auf dem Hartbelag - Im Winter werden diese Routen spät gereinigt, da diese Velo routen nicht Priorität haben werden. Bereits jetzt ist im Winter deutlich zu sehen, dass Stettlen die Strecke Utzlenberg bis Wyler (im Boll) spätestens um 7:30h sauber geräumt hat. Die Strecke von Wyler (im Boll) bis Nesselbank und weiter nach Worb wird von Vechigen erst gegen Mittag von dem Schnee befreit. Vechigen hat ein sehr grosses Strassennetz. Die Veloroute wird mit hoher Wahrscheinlichkeit auch in Zukunft nicht prioritär behandelt. Somit ist dieses Argument «durchgehende, ganzjahrestaugliche und sichere Verbindung für den Veloverkehr» (Seite 29/29, Abs. 7) nicht korrekt und kann nicht eingehalten werden. Ich fahre im Winter auch gerne auf sauber gereinigten Strassen. Dies ist aber auch auf den Kantonsstrassen vielfach nicht möglich. Die Strasse ist zwar geräumt, aber der Velostreifen ist voll Schnee und nicht geräumt. Das ist der Alltag. Umweltbelastung durch den Hartbelag: - Wenn ein Hartbelag eingebaut wird, muss die Strecke im Winter mit Salz behandelt werden. Es sind seitlich von der Veloroute keine Sickerleitungen geplant, so gelangt das Salz in das Grundwasser, in die Warble und in die Fruchtfolgefläche. Im Erläuterungsbericht kann ich nichts über den Winterdienst oder über das Meteorwasser lesen. Bei einem Kiesweg kann der Winterdienst auch gemacht werden und der Kiesweg ist «griffig». Versiegelung durch den Hartbelag: - Die geplante neue Veloroute hat seitlich keine Sickerleitungen geplant. Das Wasser läuft über den Hartbelag und kann nicht versickern. Erst in dem Fruchtfolgefläche kann das Wasser versickern, was leider in der Praxis vielfach in einer Erosion mündete. Der Hartbelag wärmt sich im Sommer auch viel stärker auf als ein Kiesweg. Kosten durch den Hartbelag: Durch das Einbringen von dem Hartbelag entstehen sehr hohe Kosten. Der Hartbelag muss sehr hohe Qualität haben, da diese Strassen von LKW's, und schweren landwirtschaftlichen Fahrzeugen (z.B. Mähdreschern) befahren werden. Die Strasse verläuft durch das Moss. Moss — wie der Name schon sagt, ist «lebendig». Die Erde ist in dauernder Bewegung. Der Hartbelag muss in kurzen zeitlichen Abschnitten gewartet werden. Die sind grosse Kosten bei der Herstellung und dann auch im Unterhalt. Diese hohen	x			A5, A11, A10, A6

		Kosten möchte ich nicht der nächsten Generation übergeben. 2. Bankett seitlich der Veloroute Hangdruck (siehe Utzlenbergstrasse) 0 Seitlich von der Veloroute ist ein Bankett von 50cm, nicht versiegelt, geplant. Dies wird schnell ausgeschlagen (Löcher) durch das Befahren der LWK's und der Autos die kreuzen. Noch schlimmer ist der Hangdruck. Das sieht man heute deutlich an der Utzlenbergstrasse. Das Bankett wird hangseitig von der Erde ausgefüllt. Das bedeutet, dass der Unterhalt gross sein wird. 3. Kosten von der Veloroute Die geplanten Kosten, die durch diesen extremen Aufwand der Routen entstehen sind nicht detailliert nachvollziehbar. Mit meiner vorgeschlagenen Variante Süd kostet diese Veloroute nur noch einen Bruchteil. - Wir als Bürger und die Mitarbeiter von dem Kanton Bern haben eine Verantwortung gegenüber den Kantonsfinanzen. Ich bin mit Ihnen einig, dass die Sicherheit der Velofahrer erhöht werden soll, jedoch sind die geplanten Massnahmen und Investitionen in die Strecke mehrheitlich falsche Anreize. Durch so breite Strassen wird die Geschwindigkeit der Autos erhöht und man wiegt sich in falscher Sicherheit. Am sichersten wäre eine alleinige Velobahn was geographisch nicht möglich ist.				
298	Privatperson 270					
299	Privatperson 271					
300	Privatperson 272	Ich war sehr froh, dass im Rahmen der gestrigen Infoveranstaltung durch die BVD und das Projekt-Team keine favorisierte Route mehr als Erstvariante mehr deklariert wurde.	x			A7
301	Privatperson 273	Ich finde das diese Projekt notwendig ist, jedoch sollte eine Route genutzt werden, welche bereits vorhanden ist und ausgebaut werden kann, so das nicht zu erhebliche Schäden an Kulturland entstehen.	x			A2, A7
302	Privatperson 274					
303	Privatperson 275					
304	Privatperson 276	Besten Dank für dieses tolle Projekt.	x			
305	Privatperson 277	Höchste Zeit, dass für die Sicherheit und die Bevorzugung des Fahrradverkehrs Geld in die Hand genommen wird. Unter dem Strich wird der Nutzen einer bequemen, schnellen und bevorzugten Veloroute durch das Worblental nur Gewinner (ausser den Landeigentümer - was aber bei jedem Ausbauprojekt die Verlierer sind - siehe Pläne des Astras zum N1 Autobahnausbau) mit sich bringen... selbst der Autofahrer wird froh sein, auf der Strecke Worb - Ostermündigen, nicht ständig Velofahrende überholen zu müssen. Hinsichtlich Gefahrenpotential, Umweltbelastung und Gesundheit der Bevölkerung müsste es eigentlich selbstverständlich sein, dass selbst jeder Autofahrer ein grosses Interesse an einer möglichst idealen und hindernisfreien Veloroute haben sollte - damit diese auch benutzt wird und im besten Falle auch weitere auf das Fahrrad umsteigen lässt.	x			A2
306	Privatperson 278	Ich bin gegen die Route, da 1. bereits heute, eine Route von Worb nach Boll besteht und ich gegen weitere Verbauung von wetvollem Kulturland bin. Auf der einen Seite wird die Biodiversität gefördert und auf der anderen Seite soll eine Strasse (nur für Velofahrende) asphaltiert werden. Dies sieht nicht gegeneinander. Eine asphaltierte Strecke welche von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden genutzt wird, führt immer zu Spannungen und ist gefährlich. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung für E-Bikes auf 30 km/h finde ich zwingend!	x			A2, A4, A5, A6
307	Privatperson 279					
308	Privatperson 280	Es ist sehr wichtig, dass da etwas gemacht wird. Es ist momentan zu gefährlich mit dem Bike und dem Verkehr. Unbedingt Vorhaben raschmöglichst umsetzen.	x			A2
309	Privatperson 281					
310	Privatperson 282					
311	Privatperson 283					
312	Privatperson 284	Vielen Dank für die Gelegenheit zur Mitwirkung.	x			
313	Privatperson 285					
314	Privatperson 286					
315	Privatperson 287	Vielleicht könnte ein Slogan auf Schildern für ein wertschätzendes Nebeneinander motivieren: "Gemeinsame Nutzung: Fussgängerweg und Veloweg" "Wir nutzen den Weg gemeinsam: Velos und Fussgänger nehmen Rücksicht:-)"		x		A6
316	Privatperson 288	Je mehr Personen das Velo benutzen um zur Arbeit zu fahren, je weniger Autos verstopfen die Strassen. Pendler Wege für Velofahrer sollten viel attraktiver und vor allem sicherer werden.	x			A2
317	Privatperson 289					

Kanton Bern
Canton de Berne

318	Privatperson 290	Da dass Projekt über Flurwege führt, bin ich der Überzeugung, alles nochmals zu überdenken. Zum Beispiel angenommen die betroffenen Gemeinde haben die Idee die Ortsdurchfahrten auf 30km zu reduzieren, so würde nach meiner Meinung das Pojekt überflüssig machen.	x		x	A2
319	Privatperson 291	Vielen herzlichen Dank für die Möglichkeit der Mitwirkung. Auch wenn ich die Strecke beruflich bald nicht mehr nutzen werde (Pension), freue ich mich, wenn es eine neu eine gute und alternative Route (Nord oder Mitte) geben wird. F	x			A7
320	Privatperson 292					
321	Privatperson 293					
322	Privatperson 294	Nord und Mitte Nein Es wird viel Ackerland verbaut. Ringstrasse ist extrem gefährlich Kreuzung Ringstrasse und Bahnhofstrasse wird zu eine Todesfalle! Nicht überall Harbelag einbauen. Guter und gepflegter Kiesweg machen und ein paar mal im Jahr walzen, viel besser als alles teeren. Steigung bei Süd ist nicht krass. Kein Abtragen der Kuppe, gibt eine krasse Böschung (Hangdruck) Von der Worblenbrücke direkt nach Deisswil über den Schattseitenweg (Direkter Weg) Kosten zu hoch, nicht so viel verbauen, dann wird es günstiger. Bitte an die nächste Generation denken, die haben dann den Unterhalt und die Schulden ! Für mich kommt nur Süd in Frage	x			A4, A6, A5
323	Privatperson 295	Ich bin gespannt und freue mich!	x			
324	Privatperson 296	--				
325	Privatperson 297					
326	Privatperson 298	Vielen Dank! Ich freue mich sehr auf eine sichere und direkte Veloroute durchs Worblental.	x			
327	Privatperson 299					
328	Privatperson 300					
329	Privatperson 301					
330	Privatperson 302					
331	Privatperson 303					
332	Privatperson 304					
333	Privatperson 305	Ich (82) hatte vor einigen Wochen Gelegenheit, mit Ihnen über das genannte Projekt zu sprechen. Ich wohne seit 34 Jahren mit meiner Lebenspartnerin im grossen EFH an der Bahnhofstrasse 19 in 3066 Stettlen, oberhalb des RBS-Bahnhofs. Bedauerlicherweise ist sie seit 4 Jahren an Demenz erkrankt, ist nicht mehr in der Lage, etwas im Haushalt zu machen. Wir gehen seit 4 Jahren auswärts Mittagessen, während der Pandemie «Takeaway». Meine Abwesenheiten sind deshalb möglichst kurz zu halten. Es ist schon zu viel passiert! Ich gehe deshalb mit unserem 9 jährigen kleinen Hund spazieren und zwar auf dem Strässchen zwischen Bahnhof Stettlen und Deisswil. Dies ist für die Hundehalter ein beliebter Weg! Unser Hund wird daher auf diesem Naturstässchen von der Leine gelassen! Ich bedanke mich bei den anständigen Velofahrern für die Aufmerksamkeit. Es gibt aber auch Andere, rüpelhafte, die Rasen und den Dank und Gruss nicht erwidern! So sind viele Velofahrer, denen nun solche Strecken «vergoldet» werden! Die Kontakte mit Velofahrern zeigte mir bis anhin, dass eine Teerung gar nicht gewünscht wird. Ich gehe davon aus, dass jeder Hausbesitzer an der fraglichen Ringstrasse Einsprache erheben wird, vor allem wegen den tangierten Garageausfahrten! Die Velofahrer sind auch im Strassenverkehr, bei Gegenverkehr, ein stetes Hindernis, mühsam mit einem entsprechenden Abstand zu überholen! Werter Herr K., vergessen Sie die Fussgänger, auch diejenigen mit Hunden, nicht, die diesen Streckenabschnitt weiterhin benutzen werden! Dies zeigen meine vielen Gespräche mit Hundebesitzern in Stettlen. Für Ihre diesbezüglichen Bemühungen und Ihr Wohlwollen danke ich Ihnen bestens!	x			A6
334	Privatperson 306					
335	Privatperson 307	Vielen Dank für dieses Projekt, das wir sehr begrüssen!	x			
336	Privatperson 308					
337	Privatperson 309	Die Naherholungsgebiete schrumpfen, als Fussgänger , Hundebesitzer und Reiter wird man immer mehr verdrängt nur im Sinne der elektrischen Mobilität der Radfahrer. Es wäre nett, wenn alle die gleichen Rechte erhalten würden. Von den ökologischen und biologischen Auswirkungen mal ganz abgesehen.	x			A5, A6
338	Privatperson 310	Rücksichtnahme von jedermann wird gefordert sein. Auch wenn eine breitere oder Variante Nord oder Mitte realisiert werden sollte.	x			A6
339	Privatperson 311	Ich finde es gut, dass die Velofahrer eine Alternative zur Benutzung der Kantonsstrasse erhalten.	x			A2

Kanton Bern
Canton de Berne

340	Privatperson 312	- Das ausbauen, wo schon am meisten vorhanden ist - Variante Süd hat die geringsten Kosten, Sorgfalt im Umgang der Mittel - Zeitersparnis bei den anderen Varianten ist nur unwesentlich - Versiegelungsfläche ist hier am geringsten, Kultur- und Ackerland bleibt am besten erhalten	x			A7, A4
341	Privatperson 313	Ich begrüsse das Projekt sehr und hoffe, dass Variante Nord realisiert werden kann.	x			A7
342	Privatperson 314					
343	Privatperson 315					
344	Privatperson 316	Vielen Dank, dass Sie die Veloroute Worblental in Angriff nehmen. Dieses Projekt ist seit mehreren Jahren ein grosses Anliegen und wird die Kantonsstrasse erheblich entlasten. Leider verstehe ich nicht ganz, warum die Umsetzung nicht schneller erfolgen kann. Ein schrittweises Vorgehen wäre ohne weiteres möglich. Beispielsweise würde es die gefährliche Situation rund um Deisswil und Stettlen erheblich entschärfen, wenn die bestehende Veloroute (Kies- und Mergelweg) zwischen den genannten Gemeinden bereits in diesem Jahr ausgebaut werden könnte. Es wären lediglich das Fundament und der Strassenbelag (Asphalt) auf diesem Abschnitt zu erneuern. Bis zur Fertigstellung der Nordvariante könnte man dann die bereits asphaltierte Südvariante bis Nesselstal nutzen. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie diese Anregungen schon heute berücksichtigen könnten - der Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer zuliebe.	x			A2
345	Privatperson 317	Wie bereits am Anfang geschrieben, habe ich grundsätzlich nichts dagegen, dass eine Veloroute gemacht wird. Aber wenn dann auf bereits bestehenden Wegen, dass nicht in die Natur eingegriffen wird. Wege welche noch nicht befestigt sind, könnten doch sicher so bestehen bleiben? Irgendwo müsste man doch sicher einen Kompromiss machen können, da die Route ja dann ggf. nicht nur für Velofahrer genutzt wird und Wanderer, Spaziergänger usw. laufen sicher lieber auf einer nicht befestigten Strasse. Wieso kann nicht auf den Hauptstrassen ein Velostreifen gemacht werden? Dies funktioniert ja auf anderen Strassen auch und so müsste man nicht so in ein Naherholungsgebiet eingreifen.	x			A7, A2
346	Privatperson 318					
347	Privatperson 319					
348	Privatperson 320					
349	Privatperson 321					
350	Privatperson 322	Finde es sehr schade das in so einer schöner Natur und Naherholungsgebiet alles Asphaltiert werden muss! Im Sommer viel zu heiss auf den Wegen (ob mit Velo oder ohne), im Winter dann zu glatt und mit schnee bedeckt, wird dann eh nicht gebraucht von den Velofahrer!	x			A5, A11
351	Privatperson 323					
352	Privatperson 324					
353	Privatperson 325					
354	Privatperson 326	Die Veloroute Worb - Bahnhof Stettlen ist ideal . Geld lieber für de Fortsetzung bis Bolligen verwenden.	x			A2, A3
355	Privatperson 327					
356	Privatperson 328	Danke!	x			
357	Privatperson 329					
358	Privatperson 330	Die Idee einer durchgehenden Veloroute ohne grosse Umwege auch für Boll ist sehr sinnvoll. Das Hauptproblem ist aber die sehr schlechte Strecke zwischen Stettlen und Deisswil. Dies müsste sofort angegangen werden (2024) und nicht erst im 2027. Der Anschluss an die Weiterführung Richtung Bolligen und Ostermundigen ist auch sehr wichtig. Zurzeit muss man dort auf die stark befahrenen Strasse und für den retourweg über eine 90° Ecke mit mühsamen Absatz. Ich freue mich auf eine gute und sinnvolle und vor allem baldige Lösung.	x		x	A2, A3
359	Privatperson 331	Ich finde es ein grossartiges Projekt und bin sehr froh, dass dies angestossen und nun realisiert wird. Herzlichen Dank!	x			
360	Privatperson 332	Im Ausland genügen 1,5 Meter breite Velowege (asphaltiert und Autofrei).	x			A1
361	Privatperson 333	Steigung und Zeitaufwand sind hier kein Argument, da heute schon sehr viele mit E-Bikes fahren. Je weniger Steigung und je kürzer die Strecke, desto mehr Energie hat man im Akku für die Geschwindigkeit!	x			A7
362	Privatperson 334	Sollte nicht übertrieben werden mit Grösse des Ausbau. Wenn man Rücksichtsvoll fährt kommt man locker aneinander vorbei.	x			A1, A6
363	Privatperson 335					
364	Privatperson 336	Die Veloroute darf nicht an der Umfahrungsstrasse Worb enden! Die Einmündung für linksabbiegende Velofahrer ist gefährlich und nicht zumutbar. Dieser Abschnitt ist zu Stosszeiten sehr stark von MIV belastet. Bei der Ausfahrt aus dem Kreisel beschleunigen die	x			A3, A6

		Fahrzeuge. Die Einmündung des Velowegs kommt also direkt in den Beschleunigungsbereich. Unfälle sind hier vorprogrammiert. Es muss ein kreuzungsfreier Anschluss an den Veloweg im Sonnenbodenquartier und damit Richtung Worb Dorf / Zentrum geschaffen werden. In Stettlen ist der Veloweg über die äussere Ringstrasse zu führen, um die Gefahrenstelle beim Parkplatz zu vermeiden.				
365	Privatperson 337					
366	Privatperson 338	Sollte entgegen meiner Hoffnung die Variante Mitte oder Nord zur Umsetzung gelangen, sollte zwecks besserer Anbindung von Boll Richtung Worb eine Lösung mit dem Landwirten von Nesselbank Nr. 66 über die öffentliche Nutzung des bestehenden Feldwegs zum Moosweg gesucht werden. Dabei sehe ich primär die Gemeinde in der Pflicht.	x			A4
367	Privatperson 339	Die Variante Süd spricht für sich, der einzige Grund der dagegen spricht ist die Schiessanlage in Stettlen, dort wiederum stellt sich die Frage ob eine Verlegung auf z.B nach Gümligen nicht in Betracht gezogen werden sollte. Mit dem Blick auf die Revitalisierung / Hochwasserschutz der Worbla muss die Anlage den neuen Gegebenheiten angepasst werden / Kosten Nutzen ? Wenn kein Schiessbetrieb mehr ist ist die Route Süd die Sinnvollste ohne grossen eingriff in bestehende Strukturen. Gemäss befragungen der Täglichen Nutzer dieser Strecke sind die aufgeführten Argumente (Steigung, nähe zum Zentrum Boll ect.)nicht relevant.	x			A7
368	Privatperson 340	Es ist schade das wunderschöne Natur,-sowie Naherholungsgebiet zu zerstören und die Ruhe und den Frieden durch Velofahrer, welche leider überwiegend zu schnell,-sowie sehr rücksichtslos neben Fussgängern vorbeifahren.	x			A6
369	Privatperson 341	Um die Hauptstrassen zu entlasten, sollten ALLE Rad- und Mofafahrer zur Nutzung des Radweges genötigt werden.			x	A1
370	Privatperson 342	Fortbestehen der Landwirtschaftsbetriebe sollte trotz Verlust FFF und Kulturland gesichert bleiben.	x			A4
371	Privatperson 343	Ein hartes Belag wäre sehr empfehlenswert. Die häufige benützte Kiesweg machen immer Pfützen wenn es regnet und schleudern Dreck auf die Velofahrer.	x			A5
372	Privatperson 344	Bringt es wirklich was? Werden dadurch tatsächlich mehr Menschen aufs Velo umsteigen? Was ist mit der Temperaturerwärmung in der Umgebung, die durch den Asphalt entstehen wird? Wer wird den Winterdienst finanzieren? Schattenloch -> im Winter wirds sehr glatt dort, da wird der Weg wohl kaum genutzt werden.	x			A2, A5, A11
373	Privatperson 345					
374	Privatperson 346					
375	Privatperson 347					
376	Privatperson 348					
377	Privatperson 349	Nachhaltigkeit und Attraktivität gilt es gegeneinander abzuwägen... Aufbauen auf dem was schon vorhanden, (neue) Versiegelung so wenig wie nötig, geringster Kulturland- und Fruchtfolgeflächenverschleiss, Ausbaumöglichkeit und kostengünstigste Variante sprechen für Variante Süd. Distanz von Variante Nord nur 50 Meter weniger als die von Variante Süd. Fahrdauer bei 15km/h ohne E-Bike(!): Stettlen-Nesselbank in beiden Richtungen Variante Nord max. 0,6 bis 1,0 Min. schneller als Variante Süd. Stettlen-Boll (Richtung Boll) Variante Nord 3 Min. schneller als Süd. Boll-Stettlen (Richtung Stettlen) Variante Nord 4 Min. schneller als Süd. Als Anwohnerin sehe ich aktuell mehr Leute mit E-Bike unterwegs als solche ohne. Konfliktpunkte (Nutzungskonflikte): Im Erläuterungsbericht fehlt bei Variante Nord die Erwähnung, dass die neue Route im Moos durch ein grosses Drainage-System der Flurgenossenschaft Sinneringen und über eine oberflächlich liegende ARA-Hauptleitung führt. Dies "verfälscht das Bild" und Ihnen war die Sachlage vor Druck des Berichtes bekannt. Beim Bau der Route Nord sind die Auswirkungen auf das aktuell noch gut funktionierende, aber alte, Drainagesystem unbekannt. Mit möglichen höheren Gesamt- und weiteren Folgekosten (für die Allgemeinheit, die Grundeigentümer:innen und die Flurgenossenschaftsmitglieder), mit Vernässungen, Sickerwasser, eventuell abdrainiertem Salzwasser in den Worble-Bach, topographischen Anpassungen und weiteren Folgen zu Ungunsten der Grundeigentümer:innen und Bewirtschafter:innen muss gerechnet werden. (Rest bei Punkt 3 aufgeführt.) Sicherheit: Im Erläuterungsbericht wird die "Kreuzung Mühlegässli / Nesselbank mit Steigung und Sichten leicht erschwert" beschrieben. Als Anwohnerin und Einheimische, mit diversen Erfahrungen an diesem Punkt, beurteile ich diese Kreuzung als heikel. Beim Mischverkehr geradeaus (Variante Süd) besteht mehr Übersicht und etwas weniger Gefahrenpotential als bei einer S-Führung der Route (Variante Nord). Die Sicherheit bei der "Kreuzung Wyler / Dentenbergstrasse / Nesselbank mit leichter Steigung und Sichten leicht erschwert" erweist sich erfahrungsgemäss, je nach Fahrweise und Rücksicht aller Beteiligten, als so bis heikel. Vorschlag zur Sicherheit aller und zur Unterbindung von Schleichverkehr: Tempo 30 ganzer Bereich Nesselbank (vor Gebäude Nr. 64 i bis nach Stall / Scheune Gebäude Nr. 66 b) und bei den Häusern / Gebäuden Wyler Nr. 67 und Nr. 68 (bei Nr. 68 dort wo Stall / Scheune). Fahrverbot für Motorfahrzeuge (mit Zubringerdienst / Ausnahmen gestattet) von Bodengasse bis Nesselbank Nr. 65 und von Nesselbank Nr. 66 (Kreuzung Dentenbergstrasse / Wylerweg) bis Stettlen-Rüti. Bei Schiessbetrieb gute, frühzeitige Vorinformation und Signalisation beachten. Empfohlene Absenkung der Kuppe bei Schiessstand und Wyler ausführen. Ausbau der Utzlenbergstrasse (von Worble-Brücke) wie beschrieben. Verzicht auf Varianten Nord und Mitte die grössere Sicherheitsprobleme	x			A7, A5, A6, A10, A3

Kanton Bern
Canton de Berne

		bei Parzelle 677, der Ringstrasse und dem Bahnhof Stettlen aufweisen. Anbindung bei Worb an geplante Veloalltagsroute ebenfalls heikel (direkt nach oder vor Kreisel bei Worbboden), Sicherheitsmassnahmen dort im Bericht nicht enthalten. Gegenseitiges Verständnis wäre wichtig - mit Kompromissen von allen für alle... Mein Bruder und ich wären bereit zur Optimierung der Variante Süd Grundeigentum abzugeben. Mit Einsprachen von unserer Seite her müssten Sie bei der Variante Nord rechnen (Anwohner:in, Grundeigentümer:in und Flurgenossenschaftsmitglieder).				
378	Privatperson 350					
379	Privatperson 351					
380	Privatperson 352					
381	Privatperson 353	Ich erhoffe mir eine rasche Umsetzung und wünsche den Projektinvolvierten daher Geschick und Durchsetzungskraft. Fürs Auto gibt es schon lange eine durchgehende, sichere, ganzjährig nutzbare und attraktive Verbindung zwischen (Bern) Deisswil und Worb - es ist höchste Zeit, dass auch fürs Velo eine solche geschaffen wird! Dies entlastet die Anwohnenden von Emissionen und schafft Platz auf den Strassen für jene, die aufs Auto angewiesen sind.	x			A2
382	Privatperson 354					
383	Privatperson 355	1. Sollte die Variante Süd realisiert werden, bitte im Abschnitt 1 unbedingt folgende Streckenführung (grün) wählen: (Siehe Abbildung 6 Kapitel 6.2) 2. Die Einfahrt und Überquerung der Worbbodenstrasse ist unübersichtlich und gefährlich. Von links kommen die Autos oft relativ schnell und fahren eine zügige Rechtskurve durch den Kreisel, eine für Velos markierte Einspurstrecke in der Mitte der Worbbodenstrasse wäre wichtig. (Siehe Abbildung 7 Kapitel 6.2) 3. Ich hoffe, dass Sie trotz der problematischen Verlinkung genügend «mitwirkende Rückmeldungen» erhalten werden. 4. Danke für die Möglichkeit zur Mitwirkung, für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung	x			A7
384	Privatperson 356					
385	Privatperson 357	Überflüssig	x			A2
386	Privatperson 358	Wahnsinnig, was man für den Veloverkehr alles für unnötiges Geld ausgeben und Landverschleiss in Kauf nehmen will.	x			A2
387	Privatperson 359					
388	Privatperson 360					
389	Privatperson 361	Eine Umsetzung der Veloroute, als Worber mit Arbeitsort Ostermundigen/Bern, ist bitter nötig. Ab Gemeindegrenze Worb/Vechigen (Nesselbank) ist der Fahrbelag in einem extrem schlechten Zustand. Mit Fahrräder ohne Federung ist es fast eine Qual. Weiter wird der Mergelbelag zwischen Stettlen und Deisswil vermutlich selten instandgesetzt. Auch gibt es im Bereich Deisswil eine Liegenschaft die jeden morgen über ein Rohr Wasser auf den Mergelweg Pump/Spritzt womit ein sauberes durchkommen für die Hosen oftmals nicht drin liegt.	x			A2
390	Privatperson 362	Die Route zwischen Deisswil und Ostermundigen sollte unbedingt auch ausgebaut werden.	x			A3
391	Privatperson 363	Vielen Dank dem gesamten Projektteam!	x			
392	Privatperson 364					
393	Privatperson 365					
394	Privatperson 366					
395	Privatperson 367					
396	Privatperson 368	Sehr gute Idee, bevorzugt Variante Nord und Mitte.	x			A7
397	Privatperson 369	Sollte nicht gebaut werden, denn es gibt genügend andere Routen.	x			A2
398	Privatperson 370					
399	Privatperson 371					
400	Privatperson 372	vortrittsregelung zu gunsten der fussgänger und velos bei den einmündungsstellen zur kantonsstrasse ist ebenfalls wichtig	x			A3
401	Privatperson 373	Sehr erfreulich, dass dieses Projekt in Angriff genommen wurde. Was noch etwas fehlt ist - nichts Neues - eine wirklich "gäbige" Route von Stettlen nach Bolligen - Ittigen.	x			A3
402	Privatperson 374	In Anbetracht den politischen Forderungen bezüglich Biodiversität und Nachhaltigkeit, finde ich eine asphaltierte Veloroute nicht verhältnismässig. Bezüglich Sicherheit finde ich es auch sehr kritisch. Asphalt wird die Velofahrer zu schnellem fahren animieren und in der Begegnung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu einem Sicherheitsrisiko führen (aus eigener Erfahrung). Im weiteren ist die Einmündung in die Worbbodenstrasse sehr gefährlich. Vor allem für Velofahrer die in Richtung Bollstrasse weiterfahren.	x			A5, A6, A4

Kanton Bern
Canton de Berne

403	Privatperson 375					
404	Privatperson 376					
405	Privatperson 377					
406	Privatperson 378	Enge Kurven und unübersichtliche Stellen sind zu vermeiden, zum Beispiel bei den Öltanks in Deisswil sind zwei viel zu enge Kurven in der Route. (Ansonsten wird die Veloroute gefährlich und unattraktiv) Die Route ist so zu planen, dass eine spätere Festlegung als Velovorrangroute möglich ist. Die Route muss ganzjährig befahrbar gehalten werden (Schnee und Eis), da ansonsten gerade in der Jahreszeit mit schlechterer Sicht auf die Kantonsstrasse ausgewichen werden muss. Der Projektperimeter ist zu erweitern auf die wichtigen (gemessen am Potential der Nutzung) Zufahrten zur Route. Das schliesst in meinen Augen folgende Strassen ein: Worbodenstrasse, Mühlegässli (Vechigen), Moosgasse (Vechigen), Bahnhofstrasse (Stettlen). Bei Realisierung von Variante Mitte ist insbesondere der Zufahrt von Vechigen und dem Osten von Boll Beachtung zu schenken: Um Fahrten über den RBS-Perron zur Moosgasse zu verhindern, muss das Befahren des neuen Weges entlang der Gleise zwischen Bahnübergang (Kantonsstrasse) und Bushaltestelle Boll Bahnhof attraktiv sein. Daher sollte ein Linksabbiegerstreifen für Velos direkt hinter dem Bahnübergang (Fahrrichtung Bern) markiert werden. Die Linienführung in Stettlen erscheint trotz der potenziellen Schwierigkeiten an der Ringstrasse die bestmögliche, da eine Führung aussen auf der Ringstrasse schlechter ist und einen Umweg darstellt. Falls Variante Süd oder gar keine Route zwischen Worb und Stettlen Bahnhof umgesetzt wird, müsste auf der Kantonsstrasse eine merkliche Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende umgesetzt werden, z.B. Kernfahrbahn oder eine Anpassung (=Reduktion) der Fahrbahnbreite an gefährlichen Stellen, z.B. an der Glasi in Stettlen.	x			A7, A8 A5, A11, A3, A6
407	Privatperson 379					
408	Privatperson 380	ich wünsche mir, dass der Einstieg in die Veloroute Worblental im Raum Worb (Bodengasse) einfacher wird, d.h. dieser muss zwingend niederschwelliger sein, damit die Veloroute dann auch genutzt wird: der Anschluss an das Dorfzentrum von Worb ist durch das vorliegende Projekt nicht gewährleistet. Der Projektperimeter sollte daher von der Bodengasse bis zum Bahnübergang Worboden und zum Oberstufenschulhaus Worboden ausgedehnt werden. Dabei muss das Kreuzen der Worbodenstrasse bei der Ein- und Ausfahrt von der Veloroute Worblental wesentlich verbessert oder vermieden werden. Für die Weiterführung der Veloroute Richtung Worb-Zentrum auf der Bollstrasse zwischen Coop-Tankstelle und Bahnübergang sind Radstreifen notwendig. Für den Anschluss an das Schulhaus Worboden müsste die Veloroute auf der Südseite der Worbodenstrasse vom motorisierten Verkehr getrennt weitergeführt werden. Beim Schulhaus wäre so eine kreuzungsfreie und sichere Querung der stark befahrenen Umfahrungsstrasse möglich und der Velowege wäre bis ins Dorfzentrum zusammenhängend, durchgehend und sicher. Zudem würde er auch die Gemeinden Boll und Stettlen mit dem Oberstufenzentrum und den Sportanlagen von Worb verbinden.	x		x	A3
409	Privatperson 381					
410	Privatperson 382	Kompliment für die breite Abstützung. Nur wenn die Velorouten wirklich ernsthaft vorangetrieben und dann auch rasch umgesetzt werden kann hier Wirkung und Nutzen entstehen. Wirkliche Gegenargumente - auch gegen die Variante Nord - sehe ich nicht.	x			A2, A7
411	Privatperson 383	Wenn möglich asphaltieren damit zu jeder Witterung befahrbar, auch mit Rennrad.	x			A5
412	Privatperson 384					
413	Privatperson 385					
414	Privatperson 386	Ich finde es überhaupt nicht nötig, eine neu Veloroute durchs Worblental zu realisieren, wenn seit Jahren bereits eine genügend komfortable Route besteht.	x			A2
415	Privatperson 387					
416	Privatperson 388	Als ehemalige Bewirtschafter des landwirtschaftlichen Betriebs Nesselbank 64 in 3067 Boll möchten wir noch einige Bemerkungen anbringen: - Winterdienst: ist gemäss Erfahrung nicht gewährleistet, erst am frühen Nachmittag - Strasse mit Teer befestigen: die Strasse wird von 4 Interessengruppen genutzt. Dies sind: Wanderer, Freizeitreiter, Jogger und landwirtschaftlicher Verkehr Diese haben kein Interesse an einer Strasse mit Teerbelag. - In Anbetracht von Umweltschutz und der Zunahme von versiegelten Flächen muss sich der Velofahrer den Interessen der Mehrheit der Nutzer, wie auch der Ökologie unterordnen. - Wer mit dem Velo möglichst schnell zur Arbeit fahren will, benutzt gemäss Erfahrung sowieso die Kantonsstrasse. - In den Dörfern Stettlen und Boll ist die Tempolimit 30 vorgesehen. - Velofahrer mit den gelben Nummern können die Veloroute nicht nutzen, da sie einem Motorfahrrad gleichgestellt sind. - Die Veloroute auf dem bestehenden Weg wird von keinem Anstösser abgelehnt. - Aber eine Strasse zu bauen, die den Autofahrer zur Umfahrung der verkehrsüberlasteten Dörfer animiert, ist abzulehnen. Aktuell mit den zusätzlichen Baustellen (Stettlen und Worb) wird die Strecke bereits zu diesem Zweck missbraucht.	x			A11, A5, A6
417	Privatperson 389					

418	Privatperson 390	Hoffentlich kann die Route rasch realisiert werden. Die Velo-Alltagsroute Worblental wird schon mehrere Jahre diskutiert. Die Realisierung dauert. Die Kantonsstrasse zwischen Deisswil und Ostermundigen und zwischen Worb und Boll wird schon ausgebaut, obwohl diese Projekte erst später zum Thema wurden. Die Kreisel und Verbreitungen benötigen viel Landwirtschaftsland. Diesen Landverbrauch sollte man auch aufzeigen. Velorouten brauchen eine hohe Priorität. Im Zeitplan der Realisierung der Velo-Alltagsroute Worblental sehe ich diese Priorität nicht. Die Verlagerung des MIV hin zu öV und Velofahrten muss eine hohe Priorität haben, um die Folgekosten der Klimaerwärmung zu reduzieren. Als Bauernsohn ist mir der sorgfältige Umgang mit Landwirtschaftsland wichtig. Bei der Variante Nord gibt es eine Kompensationsmöglichkeit für den Landverbrauch. Der Flurweg vom Hof Nesselbank gegen Boll, zum Punkt 556, könnte zumindest teilweise aufgehoben und renaturiert werden.	x			A4, A2
419	Privatperson 391					
420	Privatperson 392	Hiermit erlauben wir uns, Ihnen im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung betreffend die Veloroute Worblental die nachfolgenden Anträge zu unterbreiten. Gleichzeitig behalten wir uns vor, bei einer allfälligen späteren Auflage der fraglichen Veloroute Einsprache zu erheben sowie gegebenenfalls Rechtsverwahrung und/oder Lastenausgleichsansprüche anzumelden. A. Anträge 1. Es soll auf die Umsetzung der geplanten Veloroute Worblental verzichtet werden. 2. Sollte auf die geplante Veloroute Worblental aus zwingenden Gründen wider Erwarten nicht verzichtet werden können, soll nochmals (sowie allenfalls vertiefter) abgeklärt werden, ob die Veloroute nicht gleichwohl über die bestehende Kantonsstrasse geführt werden kann. Dabei soll diese Variante nicht bereits deshalb verworfen werden, weil sie den Kanton Bern und/oder die beteiligten Gemeinden allenfalls mehr kosten würde als die geplanten Linienführungen im Talboden des Worblentals. 3. Sollte die geplante Veloroute trotz nochmaliger (sowie allenfalls vertiefter) Abklärungen wider Erwarten gleichwohl zwingend durch den Talboden des VVorblentals geführt werden müssen, so soll/sollen: a. jene Linienführung gewählt werden, mit welcher am wenigsten Kulturland beansprucht wird. Von den zur Diskussion stehenden Varianten wäre dies wohl am ehesten die Variante «Süd», mit folgender Anpassung: Im Bereich des «Stutzachers» (Grundstück Stettlen Gbbl. Nr. 103) soll nicht — wie bei der genannten Variante derzeit vorgesehen — in die Bahnhofstrasse eingebogen werden, sondern es soll die geplante Veloroute auf dem bestehenden (Feld-)Weg südlich der Grundstücke Stettlen Gbbl. Nr. 212, 210, 91 und 295 wie folgt in Richtung Westen resp. Bahnhof Deisswil weitergeführt werden (vgl. dazu auch den entsprechenden Auszug aus dem Geoportal des Kantons Bern [Basiskarte] in der Beilage, in den diese Linienführung in roter Farbe eingezeichnet wurde) (siehe Abbildung 8 Kapitel 6.2): b. auf eine Asphaltierung von Flur- und Güterwegen auf der geplanten Veloroute verzichtet werden. Dies gilt auch für jene Wege, welche schon heute befestigt sind und bspw. einen «Mergelbelag» aufweisen. c. auf der geplanten Veloroute im Winter auf den Einsatz von Streusalz sowie ganzjährig auf eine Beleuchtung verzichtet werden. d. im Zusammenhang mit der geplanten Veloroute der gesamte Unterhalt sowie jegliche Haftung vom Kanton Bern/von den beteiligten Gemeinden übernommen werden. Alternativ sind mit den betroffenen Landwirtinnen und Landwirten im «Moos» entsprechende Unterhaltsvereinbarungen abzuschliessen, welche eine angemessene Entschädigung der genannten Landwirtinnen und Landwirte vorsehen. In jedem Fall aber sind die betroffenen Landwirtinnen und Landwirten von jeglicher Haftung für die fragliche Veloroute zu befreien. e. auf der geplanten Veloroute entweder ein Verbot für «schnelle» E-Bikes mit gelben Nummernschildern oder aber eine Geschwindigkeitsbegrenzung bis max. 25 km/h erlassen werden. Darüber hinaus soll an geeigneten Stellen mit entsprechenden Hinweis- resp. Gebotstafeln darauf aufmerksam gemacht werden, dass auf der geplanten Veloroute mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu rechnen und auf diese Rücksicht zu nehmen ist. Generell soll zudem darauf hingewiesen werden, dass Fussgängerinnen und -gänger sowie Velofahrerinnen und -fahrer auf der Veloroute keinen Vortritt geniessen. f. etwaige (Kultur-)Landbeanspruchungen und/oder Bewirtschaftungseinschränkungen so gering wie möglich gehalten werden. Sollte aus zwingenden Gründen B. Summarische Begründung (weitere Ausführungen bleiben ausdrücklich vorbehalten) B.1. Formelles 1. Mir, [Name], gehören die drei Grundstücke Stettlen Gbbl. Nm. 213, 306 und 307, welche von mir, Ernst Badertscher, bewirtschaftet werden. Wir sind daher von der geplanten Veloroute unmittelbar in eigenen schutzwürdigen Interessen betroffen. 2. Die vorliegende Eingabe erfolgt fristgerecht resp. während der öffentlichen Mitwirkung, welche vom 22. April bis am 31. Mai 2024 dauert. B.2. Materielles	x			A5, A11, A10, A6

	Insbesondere zum Antrag Ziff. 1 — «Es soll auf die Umsetzung der geplanten Veloroute VVor-bental verzichtet werden.» 3. Aus unserer Sicht besteht keine Notwendigkeit für die geplante Veloroute. Die beste-hende Kantonsstrasse (mit zum Teil «Velostreifen») ist ohne Weiteres geeignet, um mit dem Velo, insbesondere mit E-Bikes, von Worb nach Bern zu gelangen. Alternativ stehen schon heute geeignete Wege im Talboden des Worblentals zur Verfügung. Es fehlt damit an der Erforderlichkeit der fraglichen Veloroute, womit diese auch nicht ge-gen den Willen der davon betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer umgesetzt werden kann. Hierzu fehlt es an einer geeigneten Grundlage. Das (angebliche) öffentliche Interesse an einer solchen Route allein jedenfalls vermag die damit verbundenen Eingriffe in private Rechte nicht zu rechtfertigen. Auch kann es nicht sein, dass ein solches Interesse mit dem (angeblichen) Bedürfnis nach etwas mehr Komfort begründet wird (vgl. dazu aber insbesondere den auf der Website des Tief-bauamts aufgeschaltete «Informationsflyer Veloroute Worblental» vom März 2024, wo-nach es scheinbar genau darum resp. um etwas mehr Komfort für Pendlerinnen und Pendler geht). 4. Dies gilt umso mehr, als zahlreiche Landwirtinnen und Landwirte im «Moos» bereits wertvollstes Kulturland für den geplanten Doppelspurausbau des RBS (auch dieser wird in erster Linie Pendlerinnen und Pendlern zugutekommen) hergeben werden müssen und Gleiches nun auch im Rahmen des Wasserbauplans Worble geschehen soll. Wenn es so weitergeht, wird irgendwann gar kein Kulturland mehr im Worblental vorhanden sein. Oder aber es wird sich für die Landwirtinnen und Landwirte nicht mehr «rechnen», das verbleibende Kulturland zu bewirtschaften. In diesem Zusam-menhang möchten wir auch auf den Mindestumfang an Fruchtfolgeflächen hinweisen, welcher zwingend zu erhalten ist. Weiter rufen wir Art. 104a der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV) in Erinnerung, mit welchem sich das Schweizer Stimmvolk klar für die langfristige Gewährleistung der Ernährungssicherheit ausgesprochen hat. Und zu dieser Gewährleistung gehört auch die Sicherung der Grundlagen für die landwirtschaftliche Produktion, insbesondere des Kulturlands (vgl. Art. 104a Bst. a BV). Insbesondere zum Antrag Ziff. 2 — «Sollte auf die geplante Veloroute VVorblental aus zwin-genden Gründen wider Erwar-ten nicht verzichtet werden können, soll nochmals (sowie allen-falls vertiefter) abgeklärt werden, ob die Veloroute nicht gleichwohl über die bestehende Kantonsstrasse geführt werden kann. Dabei soll diese Variante nicht bereits deshalb verwor-fen werden, weil sie den Kanton Bern und/oder die beteiligten Gemeinden allenfalls mehr kosten würde als die geplanten Linienführungen im Talboden des VVorblentals.» 5. Die bestehende Kantonsstrasse (mit zum Teil «Velostreifen») ist — wie gesagt — ohne Weiteres geeignet, um mit dem Velo, insbesondere mit E-Bikes, von Worb nach Bern zu gelangen. Sollte auf die geplante Veloroute aus zwingenden Gründen wider Erwar-ten nicht verzichtet werden können, so soll daher nochmals (sowie allenfalls vertiefter) abgeklärt werden, ob die Veloroute nicht gleichwohl über die bestehende Kantons-strasse geführt werden kann. In der Landwirtschaftszone im Talboden des Worblentals jedenfalls wäre eine solche Veloroute keinesfalls zonenkonform. Auch könne eine sol-che Route dort nicht als «standortgebunden» (ausnahme-)bewilligt werden, zumal es — wie gesagt — bereits zahlreiche andere (aber nicht minder gut geeignete) Wege gibt, um mit dem Velo von Worb nach Bern zu gelangen. 6. Wichtig erscheint uns in diesem Fall auch, dass die Nutzung/ein allfälliger Ausbau der Kantonsstrasse nicht bereits deshalb verworfen wird, weil sie den Kanton Bern und/o-der die beteiligten Gemeinden allenfalls mehr kosten würde als die geplanten Linienführungen im Talboden des Worblentals. Es kann jedenfalls nicht sein, dass die ge-plante Veloroute allein aus Kostengründen in den besagten Talboden verlegt und dort — wie gesagt — ohne Not sowie wiederholt wertvollstes Kulturland beansprucht wird. 7. Gerade im Winter/nachts wäre eine Veloroute auf der bestehenden Kantonsstrasse zudem deutlich sicherer. Schon an dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass eine all-fällige Veloroute im Talboden des Worblentals keinesfalls mit Streusalz «schwarzge-räumt» und/oder beleuchtet werden dürfte (vgl. dazu auch nachfolgende Ausführun-gen). Ohnehin kann es nicht angehen, dass eine bereits bestehende Strasse nicht weiter ausgebaut und stattdessen in einer weitestgehend intakten Landschaft eine zu-sätzliche, wenn auch etwas kleinere Strasse erstellt werden soll. Dies würde nicht zu-letzt auch dem Ziel zuwiderlaufen, diese Landschaft (und mit ihr die VVorble) zu revita-lisieren. Aber auch den Fussgängerinnen und Fussgänger, welche heute auf den frag-lichen Flur- und Güterwegen spazieren gehen, wäre mit einer Verlegung des «Velover-kehrs» in den Talboden des Worblentals nicht gedient. Vor allem «schnelle» E-Bikes, welche man fast nicht «kommen» hört, stellen für Fussgängerinnen und Fussgänger eine erhebliche Gefahr dar. Insbesondere zum Antrag Ziff. 3 Bst. a — «Sollte die geplante Veloroute trotz nochmaliger (sowie allenfalls vertiefter) Abklärungen wider Erwar-ten gleichwohl zwingend durch den Tal-boden des Worblentals geführt werden müssen, so soll jene Linienführung gewählt werden, mit welcher am wenigsten Kulturland beansprucht wird. Von den zur Diskussion stehenden Varianten wäre dies				
--	---	--	--	--	--

		wohl am ehesten die Variante «Süd», mit folgender Anpassung: Im Be-reich des «Stutzachers» (Grundstück Stettlen Gbbl. Nr. 103) soll nicht—wie bei der genann-ten Variante derzeit vorgesehen — in die Bahnhofstrasse eingebogen werden, sondern es soll die geplante Veloroute auf dem bestehenden (Feld-)Weg südlich der Grundstücke Stett-len Gbbl. Nr. 212, 210, 91 und 295 wie folgt in Richtung Westen resp. Bahnhof Deisswil wei-tergeführt werden (vgl. dazu auch den entsprechenden Auszug aus dem Geoportal des Kan-tons Bern [Basiskarte] in der Beilage, in den diese Linienführung in roter Farbe eingezeichnet wurde).» 4. Dieser Antrag spricht eigentlich für sich selbst. Im Fall einer (wider Erwarten) zwingend nötigen Umsetzung der fraglichen Veloroute im Talboden des Worblentals ist von den zur Diskussion stehenden Varianten am ehesten die Variante «Süd» zu wählen. Diese Variante verläuft vor allem im «Moos» grösstenteils auf einem bereits asphaltierten Weg, welcher heute schon von zahlreichen Velofahrerinnen und -fahrern genutzt wird. Vorteil dieser Variante wäre auch, dass sie etwas weniger entlang von ackerbaulich genutzten Feldern führt und sie zudem topographisch etwas höher liegt als die Varian-ten «Nord» und «Mitte». Nicht zuletzt aus Gründen des «Hochwasserschutzes» wäre die Variante «Süd» den beiden anderen Varianten somit vorzuziehen. 5. (Mindestens) eine Anpassung drängt sich aus unserer Sicht aber auch bei der Vari-ante «Süd» auf: Im Bereich des «Stutzachers» (Grundstück Stettlen Gbbl. Nr. 103) soll nicht — wie bei der genannten Variante derzeit vorgesehen — in die Bahnhofstrasse eingebogen werden, sondern es soll die geplante Veloroute auf dem bestehenden (Feld-)Weg südlich der Grundstücke Stettlen Gbbl. Nr. 212, 210, 91 und 295 wie folgt in Richtung Westen resp. Bahnhof Deisswil weitergeführt werden (vgl. dazu auch den entsprechenden Auszug aus dem Geoportal des Kantons Bern [Basiskarte] in der Bei-lage, in den diese Linienführung in roter Farbe eingezeichnet wurde). Vor allem im Bereich der Bahnhofstrasse/Ringstrasse herrscht heute schon ein reger «Durchgangs-verkehr». Vor allem auf der Höhe des Bahngeleises überqueren viele Fussgängerin-nen und Fussgänger die Bahnhofstrasse, ohne sich vorher gross umzusehen. Dies ist nicht zuletzt dem heutigen «Quartierstrassen-Charakter» der Bahnhofstrasse geschul-det (Tempo 30, keine Mittellinie angezeichnet etc.). Es wäre daher schlichtweg zu gefährlich, diesen Bereich auch noch mit der geplanten Veloroute zu «belasten». Schliesslich würde sich bei einer Linienführung entlang des RBS-Geleises spätestens dann ein Engpass ergeben, wenn die Strecke zwischen den Bahnhöfen Stettlen und Deisswil auf zwei Spuren ausgebaut wird. 8. Soweit eingewendet werden sollte, dass sich im Bereich der vorgeschlagenen Alternativroute ein Wanderweg befindet, ist weiter darauf hinzuweisen, dass dieser Wander-weg ab dem «Stutzacher» (Grundstück Stettlen Gbbl. Nr. 103) auch entlang der Worble weitergeführt werden könnte. Oder aber die Wanderinnen und Wanderer gehen von dort aus ein Stück der Bahnhofstrasse entlang und biegen dann vor dem Bahngeleise nach Westen in Richtung Deisswil ab, quasi auf der bei der Variante «Süd» vor-gesehenen Linienführung. Insbesondere zum Antrag Ziff. 3 Bst. b — «Sollte die geplante Veloroute trotz nochmaliger (sowie allenfalls vertiefter) Abklärungen wider Erwarten gleichwohl zwingend durch den Talboden des Worblentals geführt werden müssen, so soll auf eine Asphaltierung von Flur- und Güterwegen auf der geplanten Veloroute verzichtet werden. Dies gilt auch für jene Wege, welche schon heute befestigt sind und bspw. einen «Mergelbelag» aufweisen.» 9. Auch dieser Antrag spricht eigentlich für sich selbst. Es kann — wie gesagt — nicht sein, dass zulasten der Landwirtschaft Flur- und Güterwege asphaltiert werden sollen (auch nicht solche, welche schon heute befestigt sind und bspw. einen «Mergelbelag» auf-weisen). In diesem Fall könnte nämlich nicht garantiert werden, dass der Asphalt kei-nen Schaden nimmt, wenn darauf bspw. mit schwereren landwirtschaftlichen Fahrzeu-gen gewendet wird. Das «Problem» bei asphaltieren Wegen ist auch, dass diese vor allem im Winter zwingend unterhalten werden müssen (wegen der Rutschgefahr). Das ist bei «Mergelbelägen» nicht bzw. deutlich weniger der Fall. Ebenso können «Mergel-beläge» kostengünstiger instandgehalten sowie nötigenfalls ausgebessert werden. Im Falle einer Asphaltierung jedenfalls könnte von den Landwirtinnen und Landwirten im «Moos» nicht verlangt werden, den Veloweg ständig zu reinigen und/oder zu reparie-ren, bspw. nachdem angrenzende Felder bewirtschaftet wurden. 10. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang auch das Rechtsgleichheitsgebot. Landwir-tinnen und Landwirte dürfen oft nicht einmal ihre eigene Hofzufahrt befestigen. Aus welchem Grund sollte nun also etwas anderes für die fragliche Veloroute gelten? Insbesondere zum Antrag Ziff. 3 Bst. c — «Sollte die geplante Veloroute trotz nochmaliger (sowie allenfalls vertiefter) Abklärungen wider Erwarten gleichwohl zwingend durch den Tal-boden des Worblentals geführt werden müssen, so soll auf der geplanten				
--	--	---	--	--	--	--

		Veloroute im Winter auf den Einsatz von Streusalz sowie ganzjährig auf eine Beleuchtung verzichtet werden.» 11. Es gilt als allgemein bekannt, dass Streusalz dem Boden sowie landwirtschaftlichen Kulturen schadet. Ebenfalls bekannt ist, dass die Dunkelheit von Kunstlicht immer mehr verdrängt wird. Letzteres mag zwar an vielen Orten die Sicherheit subjektiv erhöhen, hat aber auch unerwünschte Nebenwirkungen. Dazu gehört bspw., dass Lebensräume nachtaktiver Tiere beeinträchtigt werden (vgl. dazu auch die Website https://www.weu.be.ch/de/start/themen/umwelt/luft-laerm-strahlung/strahlung/licht.html des Amts für Umwelt und Energie, auf welcher diese sogenannte «Lichtverschmutzung» thematisiert wird). 12. Aus diesen Gründen sind wir der Ansicht, dass im Falle einer Umsetzung der fraglichen Veloroute im Talboden des Worblentals im Winter auf den Einsatz von Streusalz sowie ganzjährig auf eine Beleuchtung verzichtet werden muss. Andernfalls — vor allem beim Einsatz von Streusalz — ist den betroffenen Landwirtinnen und Landwirten vom Kanton Bern/von den beteiligten Gemeinden für allfällige Kulturschäden/Ertragsausfälle zwingend Ersatz zu leisten. Insbesondere zum Antrag Ziff. 3 Bst. d — «Sollte die geplante Veloroute trotz nochmaliger (sowie allenfalls vertiefter) Abklärungen wider Erwarten gleichwohl zwingend durch den Talboden des Worblentals geführt werden müssen, so soll im Zusammenhang mit der geplanten Veloroute der gesamte Unterhalt sowie jegliche Haftung vom Kanton Bern/von den beteiligten Gemeinden übernommen werden. Alternativ sind mit den betroffenen Landwirtinnen und Landwirten im «Moos» entsprechende Unterhaltsvereinbarungen abzuschliessen, welche eine angemessene Entschädigung der genannten Landwirtinnen und Landwirte vorsehen. In jedem Fall aber sind die betroffenen Landwirtinnen und Landwirten von jeglicher Haftung für die fragliche Veloroute zu befreien.» 13. Auch dieser Antrag spricht grundsätzlich für sich selbst. Muss die fragliche Veloroute wider Erwarten zwingend im Talboden des Worblentals realisiert werden, so ist es in jedem Fall Sache des Kantons Bern/der beteiligten Gemeinden, das betreffende Wegnetz zu unterhalten. Und dazu gehört auch die Beseitigung von Abfällen, welche von Pendlerinnen und Pendlern auf den angrenzenden Feldern allenfalls «zurückgelassen» werden. Alternativ sowie gegen angemessene Entschädigung könnte der Unterhalt aber allenfalls auch von den betroffenen Landwirtinnen und Landwirten im «Moos» übernommen werden, wozu entsprechende Vereinbarungen abzuschliessen wären. 14. In jedem Fall aber wären der Kanton Bern/die beteiligten Gemeinden ganz allein für die Sicherheit auf diesem Wegnetz verantwortlich resp. sind die betroffenen Landwirtinnen und Landwirten von jeglicher Haftung für die fragliche Veloroute zu befreien. Insbesondere zum Antrag Ziff. 3 Bst. e — «Sollte die geplante Veloroute trotz nochmaliger (sowie allenfalls vertiefter) Abklärungen wider Erwarten gleichwohl zwingend durch den Talboden des Worblentals geführt werden müssen, so soll auf der geplanten Veloroute entweder ein Verbot für «schnelle» E-Bikes mit gelben Nummernschildern oder aber eine Geschwindigkeitsbegrenzung bis max. 25 km/h erlassen werden. Darüber hinaus soll an geeigneten Stellen mit entsprechenden Hinweis- resp. Gebotstafeln darauf aufmerksam gemacht werden, dass auf der geplanten Veloroute mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu rechnen und auf diese Rücksicht zu nehmen ist. Generell soll zudem darauf hingewiesen werden, dass Fussgängerinnen und -gänger sowie Velofahrerinnen und -fahrer auf der Veloroute keinen Vortritt geniessen.» 15. Dieser Antrag spricht ebenfalls für sich selbst und betrifft die Sicherheit/Haftung auf der fraglichen Veloroute. Angesichts der Tatsache, dass auf dieser Route heute auch (zum Teil breitere) landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie Fussgängerinnen und Fussgänger verkehren, wäre es klar zu gefährlich, wenn dort «schnelle» E-Bikes mit gelben Nummernschildern bis zu 45 km/h fahren könnten. Solche E-Bikes müssten dort somit entweder verboten oder aber es müsste eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung (max. Tempo 25 km/h) erlassen werden. 16. Zusätzlich zu einem solchen Verbot/zu einer solchen Geschwindigkeitsbeschränkung müssten an geeigneten Stellen Hinweis- resp. Gebotstafeln aufgestellt und darauf hingewiesen werden, dass E-Bikes (aber auch Fussgängerinnen und -gänger sowie Velofahrerinnen und -fahrer) auf dieser Strecke keinen (uneingeschränkten) Vortritt geniessen. Andernfalls sind Unfälle sowie andere Konflikte «vorprogrammiert». Dies sieht man tagtäglich auf der Strasse, wenn (nicht nur, aber vor allem) E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrer zahlreiche Verkehrsregeln missachten und einem bspw. den Vortritt nehmen oder bei Rot über die Ampel fahren. Gerade beim Wenden/Rückwärtsfahren von schweren landwirtschaftlichen Fahrzeugen könnte ein solches Verhalten aber fatale Folgen haben. Und es kann nicht Sache der Landwirtinnen und Landwirte im «Moos» sein, bei der Bewirtschaftung ihrer Felder auf alles und jede(n) Rücksicht zu nehmen, wenn umgekehrt meist wenig bis gar keine Toleranz an den Tag gelegt wird.				
--	--	---	--	--	--	--

		Insbesondere zum Antrag Ziff. 3 Bst. f — «Sollte die geplante Veloroute trotz nochmaliger (sowie allenfalls vertiefter) Abklärungen wider Erwarten gleichwohl zwingend durch den Talboden des Worblentals geführt werden müssen, so sollen etwaige (Kultur-)Landbeanspruchungen und/oder Bewirtschaftungseinschränkungen so gering wie möglich gehalten werden. Sollte aus zwingenden Gründen gleichwohl (Kultur-)Land beansprucht werden müssen oder sollte es gleichwohl zu Bewirtschaftungseinschränkungen kommen, sollen die davon betroffenen Landwirtinnen und Landwirte vom Kanton Bern/von den beteiligten Gemeinden — in erster Linie mittels Realersatz — vollumfänglich entschädigt werden.» 17. Dieser Antrag muss ebenfalls nicht näher begründet werden. Es versteht sich von selbst und wird bereits vom Verhältnismässigkeitsprinzip vorgegeben, dass im Falle einer Umsetzung der fraglichen Veloroute im Talboden des Worblentals die Einschränkungen für die dort ansässigen Landwirtinnen und Landwirte auf ein absolutes Minimum beschränkt werden müssen. Klar ist auch, dass die genannten Landwirtinnen und Landwirte vom Kanton Bern/von den beteiligten Gemeinden für eine etwaige Beanspruchung von (Kultur-)Land/für etwaige Bewirtschaftungseinschränkungen voll entschädigt werden müssen. Und dies hat in erster Linie mittels Realersatz zu erfolgen. Damit ist unsere Mitwirkungseingabe bzw. sind die eingangs gestellten Anträge begründet. Die Einreichung einer ergänzenden Begründung bleibt — wie gesagt — ausdrücklich vorbehalten. Auch behalten wir uns — wie erwähnt — vor, bei einer allfälligen späteren Auflage der fraglichen Veloroute Einsprache zu erheben sowie gegebenenfalls Rechtsverwahrung und/oder Lastenausgleichsansprüche anzumelden. Die vorliegende Eingabe erfolgt somit klar unpräjudiziell und ohne Anerkennung einer Rechtspflicht. Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.				
421	Privatperson 393	Siehe vorgängige Bemerkungen.				
422	Privatperson 394					
423	Privatperson 395					
424	Privatperson 396	Nahtlose Weiterführung abseits der Kantonsstrasse (bei Deisswil - Ostermundigen) wünschenswert, um stressfreie Fahrt bis Bern zu ermöglichen.			x	A3
425	Privatperson 397					

6.2 Ergänzende Abbildungen

Im Folgenden sind ergänzende Abbildungen aufgeführt, welche von den angegebenen Eingebenden eingereicht wurden. In der Tabelle sämtlicher Eingaben in Kapitel 6.1 sind an den entsprechenden Stellen Verweise zu untenstehenden Abbildungen eingefügt.

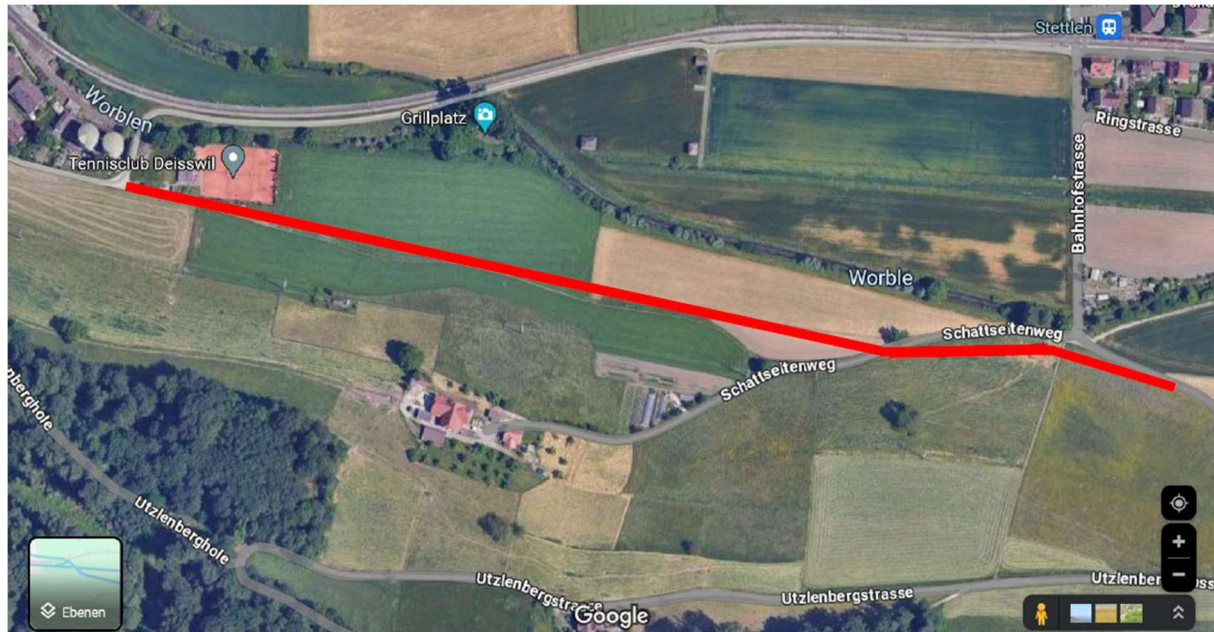


Abbildung 1: Eingabe Nr. 12, Grüne Worble

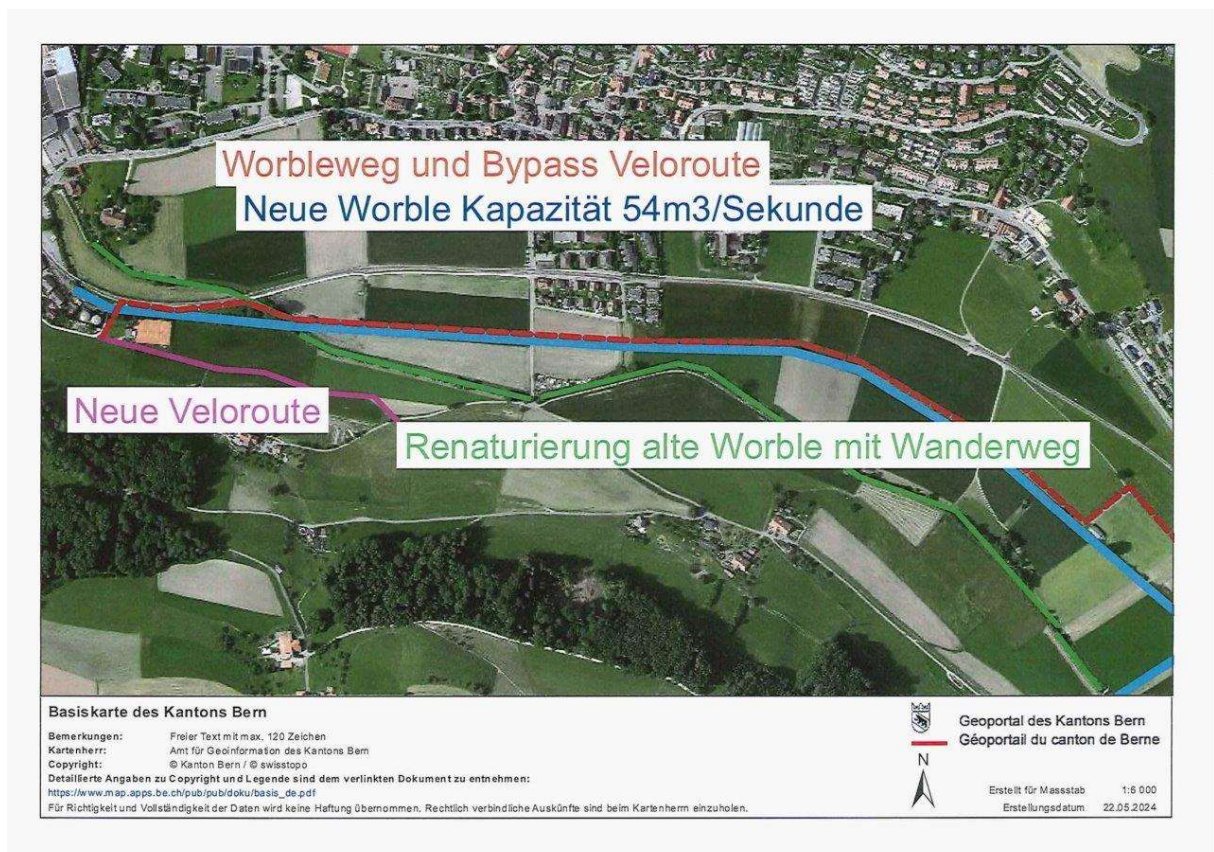


Abbildung 2, Eingabe Nr. 14, IG Worble

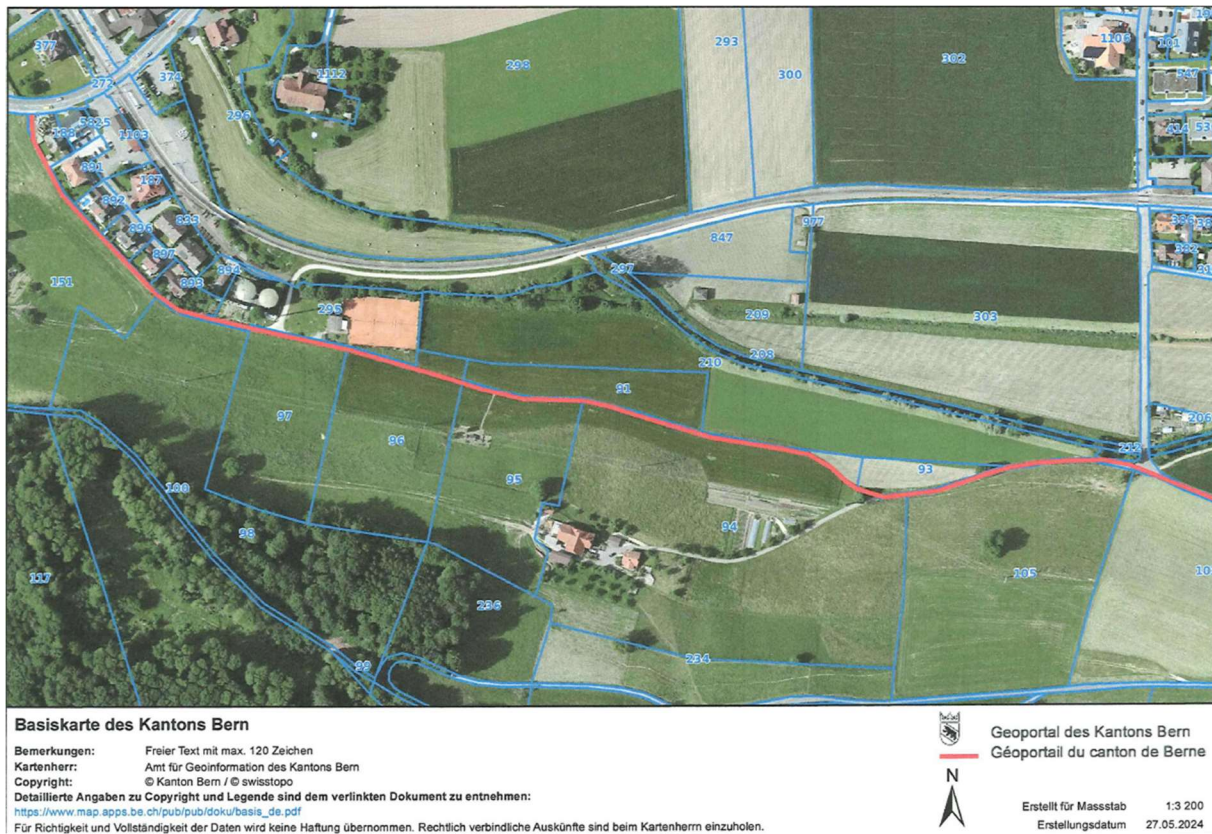


Abbildung 3, Eingabe Nr. 110, Privatperson 82

Variantenführung (Bahnhof Stettlen nach Deisswil)

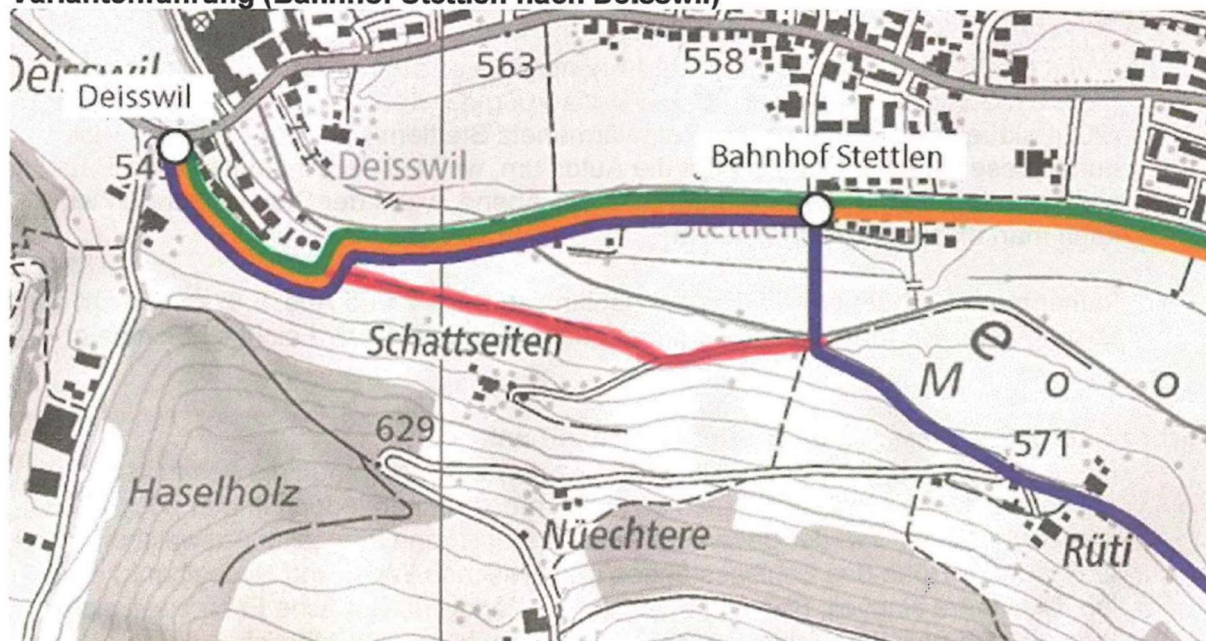


Abbildung 4, Eingabe Nr. 297, Privatperson 269

Streckenführung in Worb



Abbildung 5, Eingabe Nr. 297, Privatperson 269

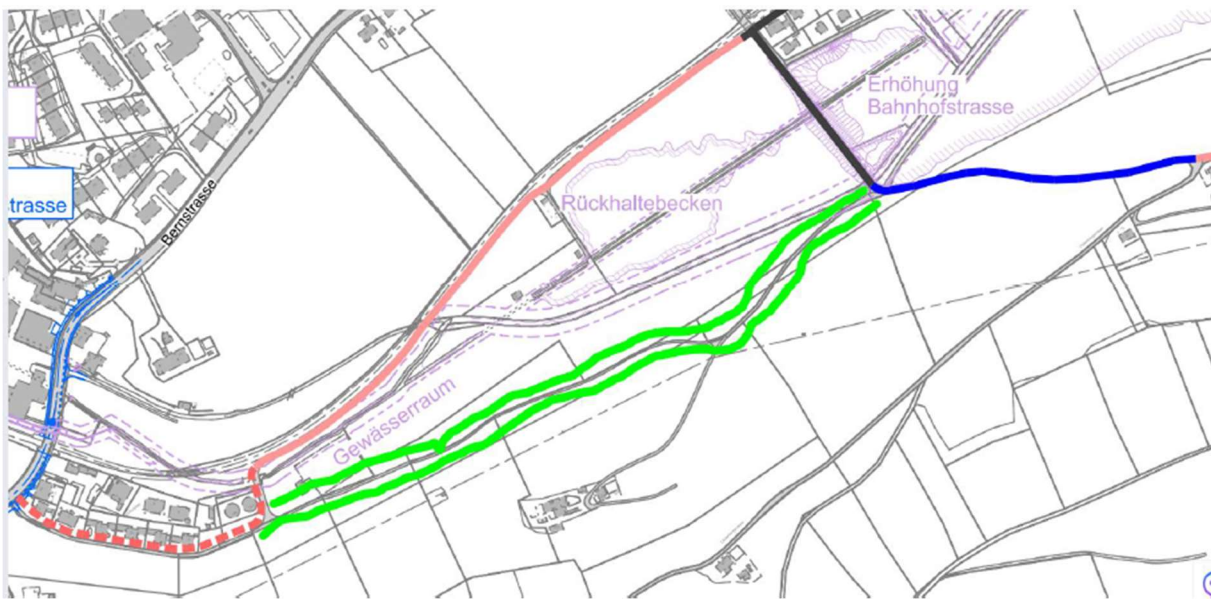


Abbildung 6, Eingabe Nr. 383, Privatperson 355

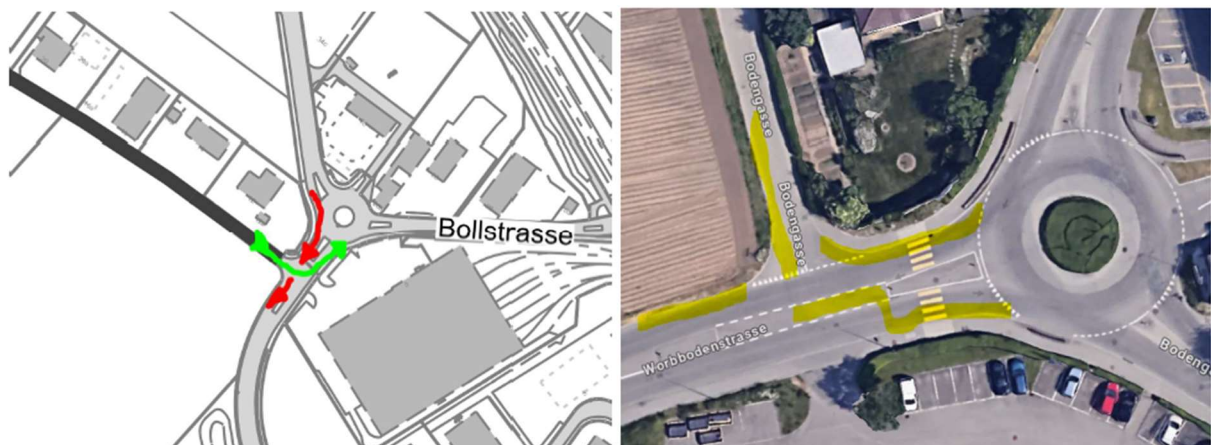


Abbildung 7, Eingabe Nr. 383, Privatperson 355

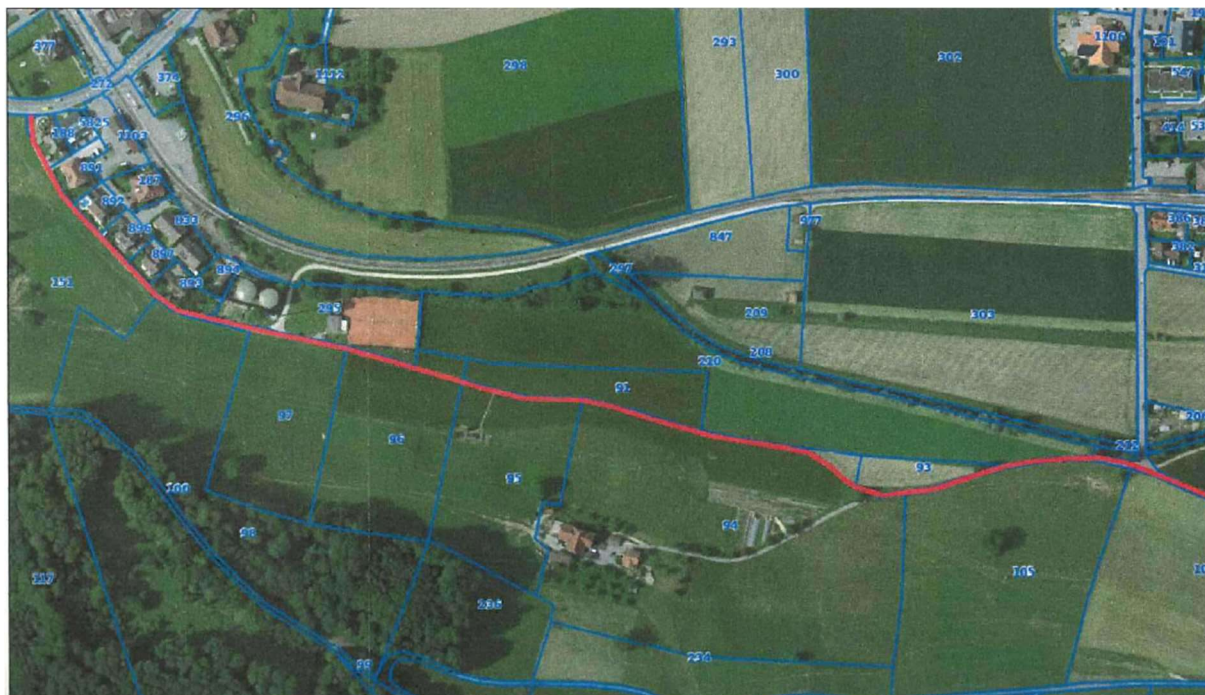


Abbildung 8, Eingabe Nr. 420, Privatperson 392



Anhang: Mitwirkungsfragebogen Veloroute Worblental

Angaben zur Person

Vorname, Name*:

Organisation:

PLZ, Ort*:

Email*:

* Pflichtfelder

Hinweis: Die Angaben von Privatpersonen werden im Mitwirkungsbericht anonymisiert.

1. Projekt Allgemein:

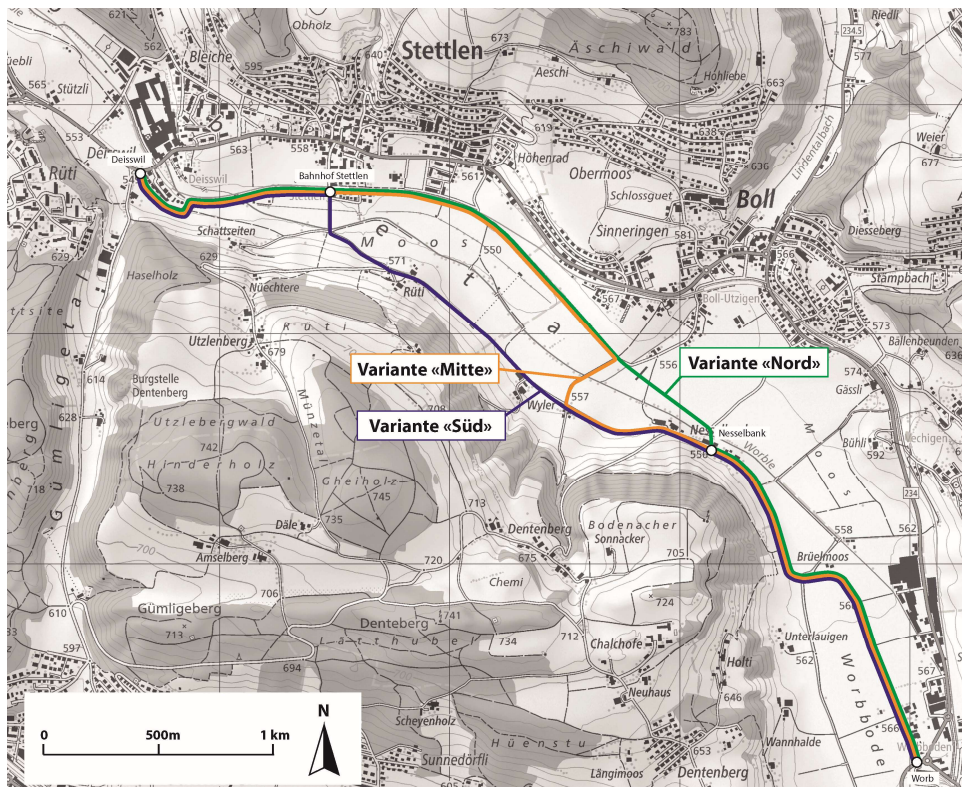
Sind Sie mit dem Projekt «Veloroute Worblental» grundsätzlich einverstanden?

- ☐ Ja
- ☐ eher Ja
- ☐ eher Nein
- ☐ Nein
- ☐ Keine Angabe

Bemerkungen:

2. Linienführung.

Das Projekt sieht im Abschnitt zwischen Bahnhof Stettlen und Nesselbank drei mögliche Varianten der Linienführung vor: Varianten «Nord», «Mitte» und «Süd» (siehe Plan).



Wie sieht Ihre persönliche Rangierung der drei Varianten aus?

Beste Variante:

Zweitbeste Variante:

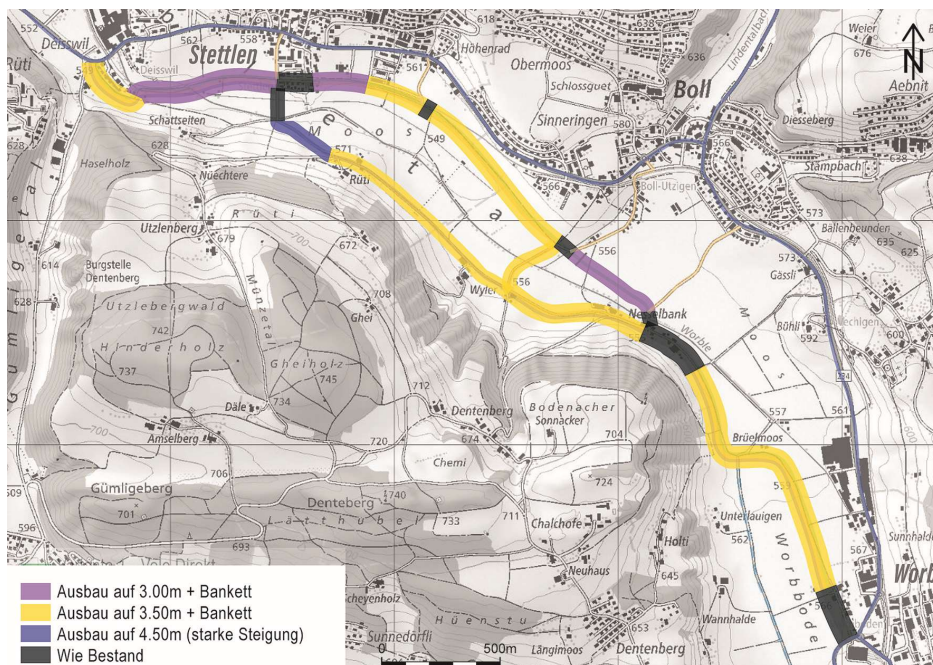
Drittbeste Variante:

Begründung Ihrer Rangierung / Kommentare zu einzelnen Varianten:

3. Breite der Veloroute.

Das Projekt sieht grundsätzlich folgende Breiten für die Veloroute vor:

- 3.00 Meter: Abschnitte, wo keine oder kaum motorisierte Fahrzeuge auf der Veloroute verkehren (im Plan violett markiert)
- 3.50 Meter: Abschnitte, wo auch motorisierte Fahrzeuge inkl. landwirtschaftliche Fahrzeuge auf der Veloroute verkehren. Wenn nötig, kann dabei auf das Bankett ausgewichen werden. (im Plan gelb markiert)



3.1 Sind Sie mit der vorgesehenen Breite von 3.00 Meter auf den Abschnitten, wo keine oder kaum motorisierte Fahrzeuge auf der Veloroute verkehren, einverstanden?

- ☐ Ja, ich bin damit einverstanden
- ☐ Nein, die Route sollte breiter sein
- ☐ Nein, die Route sollte schmäler sein
- ☐ Keine Angabe

Bemerkungen:

3.2 Sind Sie mit der vorgesehenen Breite von 3.50 Meter auf den Abschnitten, wo auch motorisierte Fahrzeuge inkl. landwirtschaftliche Fahrzeuge auf der Veloroute verkehren, einverstanden?

- ☐ Ja, ich bin damit einverstanden
- ☐ Nein, die Route sollte breiter sein
- ☐ Nein, die Route sollte schmaler sein
- ☐ Keine Angabe

Bemerkungen:

4. Wie sind Sie von der Veloroute betroffen? (Mehrfachnennung möglich)

- ☐ Als Grundeigentümer/-in entlang der Route
- ☐ Als Nutzende/-r mit dem Velo
- ☐ Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)
- ☐ Keine Angabe

Bemerkungen:

5. Wie werden Sie die Veloroute dereinst nutzen? (Mehrfachnennung möglich)

- ☐ Mit dem Velo für Arbeit & Bildung (Pendeln zur Arbeit, Bildungswege etc.)
- ☐ Mit dem Velo für Alltag & Freizeit (Einkäufe, Vereinsaktivitäten, Ausflüge, Hobbys etc.)
- ☐ Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (zur Bewirtschaftung)
- ☐ Zu Fuss als Spaziergänger/-in, Jogger/-in etc.
- ☐ Anderweitig (bitte unter «Bemerkungen» ausführen)
- ☐ Ich werde die Veloroute nicht nutzen

Bemerkungen:

6. Weitere Bemerkungen zum Projekt «Veloroute Worblental»: