
Regionalkonferenz Emmental

Masterplan Mountainbike

Beinhaltet

Rahmenbedingungen,
Analyse, Synthese, Handlungsempfehlungen, Routenkonzept, Massnahmenplan

Bearbeitungszeitraum

Februar 2020 bis
April 2022

Auftraggeberin

Regionalkonferenz Emmental
Bahnhofstrasse 35
3400 Burgdorf

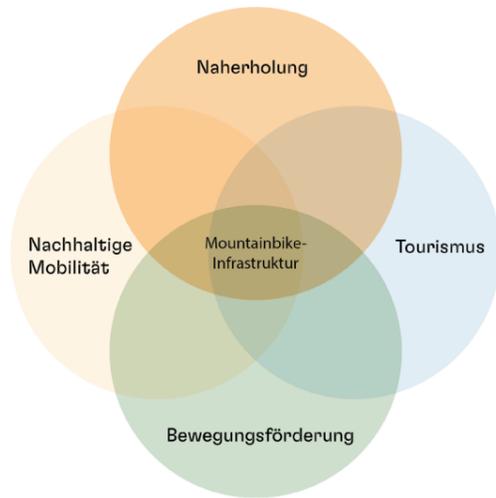
Verfasser

Bikeplan
Marktgasse 50
CH-3011 Bern

027 510 50 10
contact@bikeplan.swiss
bikeplan.swiss

Mountainbiken in Zahlen

Mountainbiken wird in der Schweiz immer beliebter und hat sich in den vergangenen Jahren von der Trendsportart zum etablierten Breitensport entwickelt. Gemäss Sportstudie Schweiz¹ üben rund 7.9% der Schweizer Bevölkerung regelmässig Mountainbiken aus, also mittlerweile mehr als beispielsweise Fussball spielen (7.7%). Bei den rund 96'000 Einwohnern im Perimeter der RK Emmental ergibt dies eine Zahl von rund 7'600 aktiven Mountainbikenden, die regelmässig im Gebiet unterwegs sind. Auffällig ist beim Mountainbiken zudem die Nutzungsintensität, wobei der Mittelwert gemäss Studie bei rund 25 Tagen pro Jahr und rund zwei Stunden Dauer pro Ausübung liegt. Somit wird Mountainbiken regelmässiger ausgeübt als beispielsweise Wandern. Ausserdem üben über 50% den Mountainbikesport auf Mountainbike-Routen oder Anlagen in der näheren Region oder in ihrem Wohnort aus. Dies verdeutlicht, dass sich das Mountainbiken als beliebte Freizeitaktivität etabliert hat und nebst Ferien- und Wochenendausflügen in Tourismusregionen vermehrt in Naherholungsgebieten ausgeübt wird. Durch gezielte Investitionen in die Infrastruktur können somit attraktive Freizeitangebote geschaffen und gleichzeitig ein wichtiger Beitrag zur Standortattraktivität geleistet werden.



Mountainbike-Infrastruktur und Standortattraktivität | Quelle: Eigene Abbildung

Mit wachsendem Interesse am Mountainbikesport haben sich gleichzeitig die Eigenschaften der Nutzenden verändert. So liegt das Durchschnittsalter bei Mountainbikenden aktuell bei rund 45 Jahren. Rund 75% der Nutzenden sind zudem männlich, wobei die Anzahl Mountainbikerinnen unter anderem durch die Entwicklung von neuen Angeboten ebenfalls zunimmt. Bei den Motiven stehen bei Mountainbikenden vor allem Fitness und Gesundheit sowie das Naturerlebnis im Zentrum. Damit unterscheiden sie sich nur wenig von den Wandernden, welche ähnliche Motive aufweisen.

Der Mountainbikesport hat sich in den letzten Jahren in unterschiedlichen Segmenten oder Ausprägungsformen entwickelt. Diese sind jedoch nicht strikt voneinander abzugrenzen, sondern gehen fließend ineinander über. Viele Mountainbikende sehen sich selbst in mehreren Segmenten gleichzeitig. Hinzu kommt die rasante Entwicklung im Bereich der E-Mountainbikes,

welche sich ebenfalls in den verschiedenen Segmenten widerspiegelt. E-Bike sollte demnach nicht als eigenes Segment, sondern vielmehr als eine Variante der einzelnen Ausprägungsformen gesehen werden. Grundsätzlich ermöglicht die elektrische Tretunterstützung längere Distanzen und fahrtechnische Möglichkeiten. Ausserdem wird der Zugang zum Sport einer noch grösseren Zielgruppe ermöglicht, was aber gleichzeitig sichere und offizielle Angebote bedingt.

Kategorie	Motiv	Portion	
Cross Country	Wettkampf	05 %	
Tour	Fitness / Erlebnis	30 %	
Wachsender Breitensport-Markt	Allmountain	Erlebnis	33 %
	Enduro	Abfahrterlebnis	20 %
	Freeride	Abfahrtsaction	10 %
Downhill	Wettkampf	02 %	

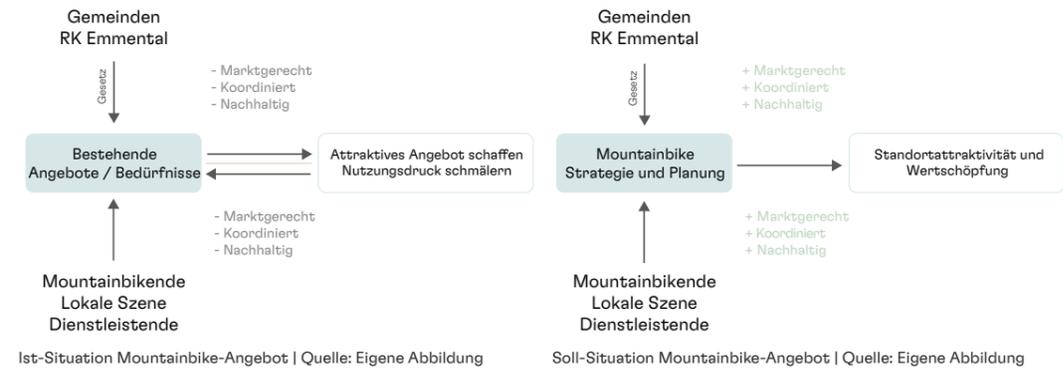
Segmentierung im Mountainbikesport | Quelle: Eigene Abbildung nach Zahlen SchweizMobil (2016)

Regionale Mountainbike-Planung der RK Emmental

Im Gebiet der Regionalkonferenz Emmental sind bereits heute eine Vielzahl an Mountainbikenden und Velofahrenden unterwegs. Die hügelige Landschaft mit einmaligen Panoramen sowie die vielen bestehenden Wege und Strassen bieten Einheimischen und auswärtigen Gästen verschiedene Möglichkeiten für Touren in der Region. Jedoch finden gerade die Mountainbikenden gegenwärtig noch kein bedarfsgerechtes Angebot an offiziellen Routen und Anlagen, welche ihnen diesen Zugang zum Natur- und Landschaftserlebnis ermöglichen. Die im Gebiet signalisierten Mountainbike-Routen verlaufen primär auf breiten Kiesstrassen oder Asphalt und gelangen nur beschränkt zu attraktiven Standorten. Als Folge daraus, sind die Mountainbikenden momentan ungerichtet und überall dort anzutreffen, wo sie gerade «attraktive» Wege finden. Dies führt teilweise zu Nutzungsdruck mit anderen Wegnutzenden, zu Konflikten mit der Landwirtschaft oder zu Störungen von Wald und Wildlebensräumen auf einzelnen Wegabschnitten. Die vorherrschende Situation zeigt, dass in der Region ein grosser Bedarf an marktgerechten und zugleich koordinierten Angeboten für Mountainbikende besteht.

Aktuelles Spannungsfeld zwischen Angebot und Nachfrage

Im Gebiet der Regionalkonferenz Emmental sind Angebot und Nachfrage in Bezug auf Mountainbikeinfrastrukturen gegenwärtig nicht deckungsgleich. Wo die Gemeinden und die Region sonst insgesamt sehr nachhaltige und koordinierte Planungen aufweisen, ist der Bereich Mountainbike bisher noch kaum angetastet. Das bestehende Angebot an offiziellen Routen ist gegenwärtig nicht marktgerecht, was je nach Gebiet zu erhöhtem Nutzungsdruck oder zu unkoordiniertem Handeln («Wildwuchs») einzelner Akteure führt. Konflikte werden vor allem über Verbote geregelt, nachhaltige und längerfristige Ansätze fehlen jedoch.



Durch eine marktgerechte, nachhaltige und koordinierte Planung soll die aktuelle Situation abgewägt und verbessert werden. Durch ein offizielles bikespezifisches Angebot sollen dabei sowohl die Standortgemeinden mit verbesserten Naherholungsangeboten sowie der regionale Tourismus profitieren, um so längerfristig die Standortattraktivität sowie Wertschöpfung in der Region zu fördern.

Mountainbikerouten und damit verbundene Angebote beschränken sich in der Regel nicht auf ein einziges Gemeindegebiet, weshalb es zielführend ist in einem regionalen Kontext zu planen. Im Auftrag der Regionalkonferenz Emmental wurde daher eine regionale, ganzheitliche Auslegung über alle betroffenen Bereiche gemacht. Unter Einbezug der verschiedenen Stakeholder wurden deren Interessen und Anliegen gesammelt, gegeneinander abgewogen und zu einer konsensfähigen und nachhaltigen Lösung verarbeitet. Die Mountainbikenden sind dabei wo möglich über attraktive Angebote für die unterschiedlichen Segmente zu lenken und zu kanalisieren.

Zudem sollen sich neben der Infrastruktur die verschiedenen Akteure im Bereich der bikespezifischen Dienstleistungskette sowie die lokale Szene weiterentwickeln und besser organisieren.

Das beschriebene Spannungsfeld bietet die Ausgangslage für den vorliegenden Masterplan Mountainbike, welcher als Konzept die Grundlage und Strategie für die zukünftige Entwicklung der Region aufzeigen soll.

Ziele Masterplan Mountainbike RK Emmental

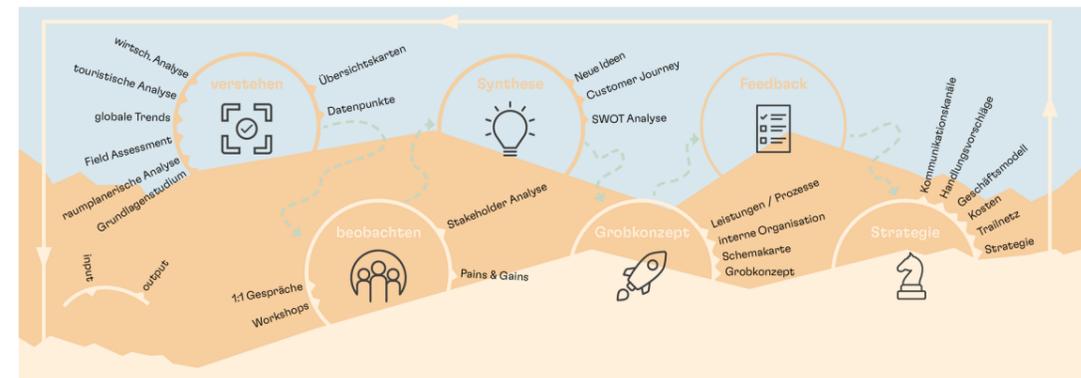
Zur Erarbeitung dieses Masterplans wurden die folgenden Ziele definiert:

- Konzept zur Förderung von Naherholungsangeboten erarbeiten, Massnahmen zur Steigerung der Standortattraktivität der Region aufzeigen
- Touristisches Potential ermitteln, mögliche Angebote und Zielgruppen definieren
- Koordination von Bike- und Veloangeboten in der Region verbessern, Zusammenarbeit unter Akteuren stärken
- Entwicklungspotential und Handlungsempfehlungen zu bikespezifischen Themen aufzeigen
- Strukturen schaffen, um Gemeinden sowie private Initianten bei der Umsetzung von Projekten zu unterstützen
- Sensibilisierung zum Thema Mountainbike, Bewusstsein und Know-how der Beteiligten stärken

Die nachfolgenden Inhalte des Masterplans mit Analyse, Synthese, Handlungsempfehlungen sowie Routenkonzept mit Massnahmenplan und Erläuterung zu Umsetzung und Betrieb basieren auf diesen zentralen Zielsetzungen und sind das Resultat des umfangreichen Planungsprozesses.

Prozess Masterplan Mountainbike

Im Rahmen eines partizipativen Prozesses werden mit dem Masterplan die Vision, Strategie sowie Massnahmen für eine gesamtheitliche Entwicklung des Mountainbikeangebotes während den nächsten zehn Jahren definiert. In den nachgelagerten Planungsprozessen, namentlich der behördenverbindlichen Richtplanung sowie den Baubewilligungs- und Signalisationsverfahren, soll der Masterplan den Verantwortlichen der Regionalkonferenz sowie den Gemeinden und weiteren Akteuren als zentrale Grundlage und Leitfaden dienen.



Prozess Masterplan Mountainbike der Regionalkonferenz Emmental | Quelle: Eigene Abbildung

Analyse

Angebotsanalyse

Die Angebotsanalyse dient vor allem der Standortbestimmung in Bezug auf das bestehende Angebot sowie der Erörterung von zentralen Themen (z.B. Projektideen, Konflikte, etc.), welche im Masterplan behandelt werden sollen. Im Zentrum stehen dabei die Erkenntnisse, welche im Rahmen des partizipativen Prozesses aufgenommen wurden. Diesbezüglich wurden während der Erarbeitung des vorliegenden Masterplans unter anderem eine Online-Umfrage, eine Vielzahl an Gesprächen mit Gemeinden und Projektpartnern, Begehungen im Feld sowie Workshops und Informationsveranstaltungen durchgeführt. Ergänzt werden die Erkenntnisse durch Desk Research und GIS-basierte Analysen. Nachfolgend werden die wichtigsten Inhalte diesbezüglich erläutert.

Bestehende Routen nicht marktgerecht, neue legale Angebote zielführend um Wildwuchs einzudämmen

Die wenigen bestehenden Routen innerhalb der Region, namentlich Napf Bike 77 und Lüdere Bike 690, sind mehrheitlich nicht marktgerecht, nicht homogen und entsprechen keinen klaren Zielgruppen. An inoffiziellen Routen mangelt es wiederum nicht, auf den verschiedenen Onlineplattformen herrscht Wildwuchs. Dabei wird «User generated content» von Onlineanbietern gesammelt und vermarktet. Es besteht keine Kontrolle der Qualität oder Abwägung des Konfliktpotentials der kommunizierten Routen, ausserdem sind Unterhalt oder Haftung nicht geregelt. Inoffizielle Angebote lassen aber darauf zurückschliessen, dass ein Bedürfnis für offizielle Routen und Anlagen besteht. Gleichzeitig lässt sich grob erörtern in welchen Gebieten bereits Mountainbikende unterwegs sind und welche Wegabschnitte diese als attraktiv erachten. Ähnlich ist es bei den vereinzelt, meist inoffiziellen Naherholungsangeboten (z.B. Raum Burgdorf), welche von einer Vielzahl an Bikenden genutzt werden. Dies verdeutlicht, dass das Bedürfnis sowie die Nachfrage für legale Infrastruktur lokal und regional besteht.

Erfolgreiches touristisches Angebot mit Fokus Velo, verstärkte regionale Koordination erforderlich

Die bestehende touristische Dienstleistungskette ist vor allem auf Velo-Angebote ausgelegt. Beherrschung, Gastronomie sowie Bike-Shops sind vielerorts bereits vertraut mit Velo-Gästen, Angebote wie «Hügu Himu» oder «Herzroute» sind sehr erfolgreich. Hier besteht Synergiepotential im Bereich der Produktbündelung und Entwicklung von zukünftigen Mountainbike-Angeboten. Mit neuen Routen als Basis könnte dabei das touristische Angebot für Bike-Gäste erweitert und analog vermarktet werden.



Zwei Bikerinnen im Aufstieg zur Lüdere | Quelle: Bikeplan

Ausserdem wurde festgestellt: Es «rollt» bereits einiges im Emmental. So planen, betreiben oder kommunizieren unterschiedliche Akteure in der Region offizielle oder inoffizielle Velo- und Bike-Angebote. Es fehlt jedoch mehrheitlich eine lokale sowie regionale Koordination dieser Routen, so dass diese nicht aufeinander abgestimmt sind oder die zuständigen Behörden nicht involviert werden. Hier soll mit dem vorliegenden Masterplan angesetzt werden, um die regionale Koordination der Angebote zu verstärken. Dies wird zudem in den nachgelagerten Planungsprozessen relevant sein.

Vielfältige lokale Szene engagiert sich

Die lokale Szene ist vielfältig und vor allem lokal gut organisiert. Verschiedene Vereine engagieren sich ehrenamtlich für den Bike-Nachwuchs oder widmen sich in ihrer Region der Umsetzung von Infrastruktur und Angeboten für Mountainbikende. Die Bedeutung der lokalen Szene wird aber oftmals unterschätzt und deren Bedürfnisse werden teilweise auf Seiten der Behörden noch nicht richtig wahrgenommen. Eine verstärkte Zusammenarbeit wird als zielführend erachtet, gleichzeitig wurden konkrete Projektideen von Vertretern der Szene in den Masterplan aufgenommen und im Routenkonzept dargestellt.



Mitglieder der lokalen Szene engagieren sich für Infrastruktur, z.B. mit Bautagen | Quelle: Trail Protectors Emmental

Konfliktpotential frühzeitig erkennen

Das Thema Mountainbike wird oft mit Konflikten in Verbindung gebracht, was teils emotionale Diskussionen während der Erarbeitung des Masterplans unterstrichen. Gerade bei der bestehenden Situation, mit nur wenig offiziellen Angeboten aber gleichzeitig steigender Nachfrage, mag dies nur bedingt erstaunen. Oft genannte Konflikte waren heikle Situationen zwischen Wandernden und Mountainbikenden, Hofdurchfahrten oder Weideüberquerungen, wildes Fahren im Wald oder Erschrecken von Tieren. Generell wurde das Konfliktpotential aber nur punktuell als hoch eingestuft, wobei teilweise schon kurzfristige Lösungsansätze umgesetzt wurden (z.B. Signalisation). Längerfristige Lösungen fehlen jedoch mehrheitlich, weshalb die Konfliktbeurteilung bei der weiteren Planung von zentraler Bedeutung sein wird. Zudem müssen die verschiedenen betroffenen regionalen Interessenvertretungen aus beispielsweise Naturschutz, Landwirtschaft oder Wald enger in den Planungsprozess miteinbezogen werden, um eine differenzierte Abwägung der jeweiligen Bedürfnisse zu ermöglichen.

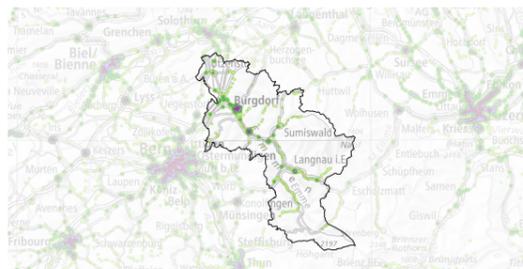
Raumplanerische Analyse

Im Rahmen des Masterplans wurde eine grobe räumliche Analyse durchgeführt. Dabei geht es vor allem darum, spezifische regionale Gegebenheiten einzuordnen und deren Auswirkungen auf die Entwicklung von Mountainbikeangeboten in der Region zu eruieren. Detailliertere Analysen in diesem Bereich sind Sache der nachgelagerten Planungsverfahren, wenn beispielsweise im Richtplanverfahren die einzelnen Routen einer genaueren räumlichen Prüfung unterzogen werden. Kleinräumige Abklärungen sind schlussendlich Sache des Baubewilligungsprozesses, wobei ein enger Austausch mit den kantonalen Ämtern und Fachorganisationen sowie den Grundeigentümern zu empfehlen ist.



Typisches Landschaftsbild im Emmental | Quelle: Bikeplan

Der Perimeter der Regionalkonferenz Emmental erstreckt sich über 39 Gemeinden. Die Region gleicht einer hügeligen Landschaft im Berner Mittelland, welche von vielen Wiesen, Weiden und Wald geprägt ist. Die grösseren Ortschaften Burgdorf, Langnau, Kirchberg und Sumiswald haben kleinstädtischen Charakter. Ansonsten ist das Emmental geprägt von kleineren Gemeinden, Weilern und Streusiedlungen. Das Emmental ist daher auch nur im Umkreis der Stadt und den grösseren Gemeinden ausreichend mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) erschlossen. Die kleineren und etwas abgelegenen Gemeinden sind teilweise nur marginal bis gar nicht an den ÖV angebunden. Allerdings gilt es hier zu beachten, dass der Perimeter mittels Individualverkehr innert kurzer Zeit von grossen Städten wie Bern, Biel, Luzern, Solothurn und Thun aus erreichbar ist.



Erschliessung durch ÖV nach Güteklasse ARE | Quelle: swisstopo

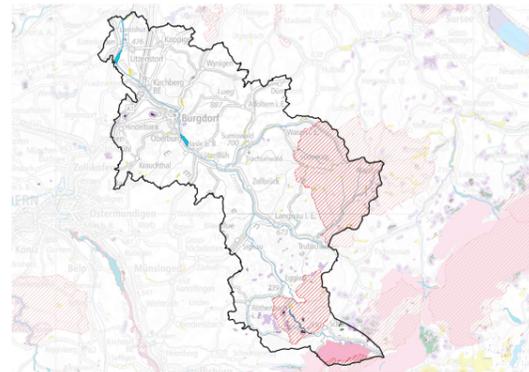
Der Perimeter der RK Emmental ist räumlich dreigeteilt und grenzt an weitere Planungsregionen (Entwicklungsraum Thun, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Region Oberraargau und Kanton Luzern), wobei die Grenzen für die Mountainbikenden teilweise übergreifend sind und die Gebiete auch vernetzt werden. Es macht daher Sinn, die RK Emmental als Ganzes zu beplanen und dabei überkommene Routen sowie Anschlüsse in die Nachbarregionen zu koordinieren.

Prägend für das Emmental sind vor allem die hügelige Landschaft, die hohen Naturwerte sowie die Ruhe und

Abgeschiedenheit. Diese Themen können zur gezielten Vermarktung des Gebietes als attraktive Mountainbike-Region dienen. Jedoch bedingt dies gleichzeitig eine sensible Planung, um diese Werte längerfristig zu erhalten.

Im Emmental gibt es zudem einige touristische Hotspots, wobei in der gesamten Region von einem sanften Naherholungstourismus gesprochen werden kann. Dazu zählen insbesondere die Stadt Burgdorf, das Napfgebiet, die Lueg und die Schaukäserei, der Kemmeriboden sowie auch der Produktionsstandort von Kambly in Trubschachen. Bei der Angebotsgestaltung sollte zudem beachtet werden, dass das Emmental als ein bedeutendes Naherholungsgebiet vor allem auch für die angrenzenden Regionen inklusive der Stadt Bern dient. Hinzu kommt die steigende Nachfrage nach Naherholungsmöglichkeiten rund um die Zentren innerhalb der Region (z.B. Raum Burgdorf).

Im gesamten Emmental bestehen grundsätzlich gute raumplanerische Voraussetzungen in Bezug auf die Planung von neuen Mountainbike-Angeboten und Infrastrukturen, da relativ wenig restriktive Schutzgebiete bestehen. So gibt es beispielsweise im Emmental, mit Ausnahme vom Raum Schangnau, keine grösseren Jagdbann- und Wildruhegebiete. Zu berücksichtigen gilt es sicherlich, dass sich im Perimeter der RK Emmental zwei BLN-Gebiete befinden: BLN-Gebiet 1311 Napfbergland (BE/LU), welches die Gemeinden Eriswil, Langnau im Emmental, Sumiswald, Trachselwald, Trub, Trubschachen umfasst sowie das BLN 1321 Oberes Emmental mit Räbloch, Schopfgrube und Rämismühle über die Gemeinden Eggwil und Schangnau. Für Planungen innerhalb dieser Gebiete müssen die spezifischen Schutzziele berücksichtigt werden. In der Detailplanung muss zudem auf vorhandene Trockenstandorte, kantonale Naturschutzgebiete sowie allfällige Moore Rücksicht genommen werden.



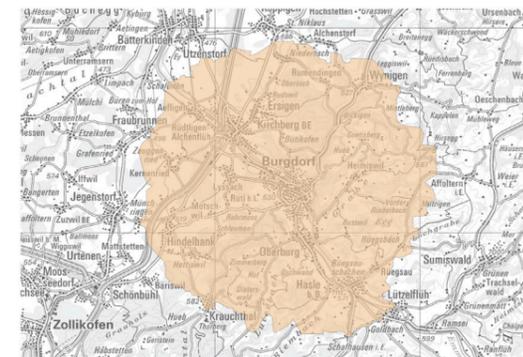
BLN und Lebensräume / Schutzgebiete | Quelle: Eigene Abbildung

Im Praktischen muss berücksichtigt werden, dass es im Emmental insbesondere im nordöstlichen Gebiet um den Napf sehr viele steile Gebiete gibt, wo ein nachhaltiger Trailunterhalt erhöhte Anforderungen mit sich bringt. Ebenfalls zu prüfen ist die Koexistenz mit dem bestehenden Wanderwegnetz. In hochfrequentierten Gebieten und wo es die räumlichen Gegebenheiten zulassen kann mit Hilfe punktueller Entflechtungsmassnahmen das Konfliktpotential zwischen verschiedenen Freizeitaktivitäten kleinräumig minimiert werden. In peripheren oder sensiblen Gebieten gilt es hingegen die verschiedenen Aktivitäten auf bestehenden Wegen zu kanalisieren, um so räumliche Auswirkungen zu minimieren.

Wirtschaftlichkeitsanalyse

Ziel der Wirtschaftlichkeitsanalyse ist es, anhand von Modellrechnungen das Marktpotential von Mountainbikenden innerhalb und ausserhalb der Region zu ermitteln. So kann einerseits das Potential von Mountainbikenden innerhalb von Naherholungsräumen dargestellt werden, andererseits können grobe Schätzungen zur potentiellen Wertschöpfungen von Ein- oder Mehrtages-Gästen aufgestellt werden.

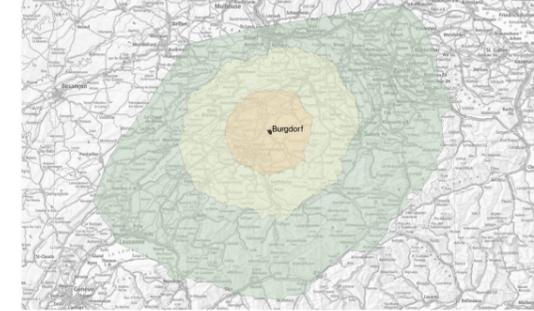
Der Naherholungsraum um Burgdorf wurde mit einer Erreichbarkeit von 30 Minuten mit dem Bike (Durchschnittsgeschwindigkeit: 16km/h) festgelegt. Innerhalb dieses Radius lässt sich eine durchschnittliche Freizeitrunde von zwei Stunden annehmen. Mit den rund 51'800 Einwohnern im Perimeter lässt sich gemäss den aktuellen Zahlen der Sport Studie Schweiz 2020 (BASPO) ein Marktpotential von 4'090 Mountainbikenden errechnen.



Einzugsgebiet (Bike)	30 min
Einwohner	51'806
Anteil Mountainbikende (7.9%)	4'093
Ausübung pro Jahr (Tage)	25
Ausübungstage Total	102'317
Ausübungen pro Tag (Durchschnitt)	280

Einzugsgebiet Burgdorf mit Mountainbike | Quelle: Eigene Abbildung

Mit der Nutzungsintensität lassen sich zudem über 100'000 Ausübungen pro Jahr oder ein täglicher Durchschnitt von 280 Mountainbikenden annehmen. Die Zahlen verdeutlichen den Bedarf an spezifischer Infrastruktur für Mountainbikende im Einzugsgebiet der regionalen Zentren.



	Tagesgäste		Übernachtungsgäste	
	30 min	1h	2h	2h
Einzugsgebiet Tagesgäste (MIV)	799'577	2'222'520	7'240'620	7'240'620
Einwohner	63'167	175'579	572'009	572'009
Anteil Mountainbikende (7.9%)				
Ausübung pro Jahr (Tage)	25	25	25	25
Ausübungstage Total	1'579'165	4'389'477	14'300'225	14'300'225
Ausübungen pro Tag	4'328	12'028	39'179	39'179
Angenommener Anteil Besuchende Gäste	40%	20%	5%	5%
Angenommene Besuchstage jährlich	25'267	35'116	28'600	28'600
Tagesausgaben	CHF 60	CHF 60	CHF 175	CHF 175
Potentielle jährliche Wertschöpfung	CHF 1'515'998	CHF 2'106'949	CHF 5'005'079	CHF 5'005'079

Einzugsgebiet Burgdorf und potentielle Wertschöpfung durch Mountainbikende | Quelle: Eigene Abbildung

Durch eine Anpassung des Modells auf die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) lässt sich das Potential an Tages- und Übernachtungsgästen darstellen. Mit Zahlen zu den durchschnittlichen Tagesausgaben von 60.- CHF für Tagesgäste und 175.- CHF für Übernachtungsgäste¹, kann die potentielle Wertschöpfung berechnet werden. Diese beruht jedoch auf Annahmen (z.B. Anteil Besuchende Gäste) und steht in direktem Verhältnis zu den Investitionen in die Angebotsentwicklung. Dabei sind ein grundlegendes Angebot mit attraktiver Infrastruktur sowie marktgerechten Dienstleistungen zentral.

Field Assessment

Beim Field Assessment handelt es sich um eine spezifische Bestandsaufnahme von bestehenden und potentiellen Bike-Infrastrukturen oder -Angeboten vor Ort. So wurde das Gebiet der Regionalkonferenz Emmental während rund 14 Tagen mit Mountainbike, E-Bike und Gravelbike befahren, täglich rund 30 – 50 Kilometer. Die Routenauswahl erfolgte durch die in den ersten Workshops gewonnenen Ortskenntnisse, durch Hinweise in Fachzeitschriften und Internetportalen sowie durch Rückmeldungen der Gemeinden und Projektpartnern. Bestehende Routen wurden auf ihre Qualität und Funktion geprüft. Bei neuen Routen lag der Fokus auf der Linienführung, wobei abschnittsweise auch Varianten erfasst wurden. Zudem wurden Dienstleistungen wie Hotels, Restaurants oder Shops entlang der Routen besucht. Teilweise wurden dabei Gespräche mit Angestellten oder Besuchern betreffend Erfahrungen mit Mountainbikenden geführt, um weitere Erkenntnisse zu erhalten.

Während des Field Assessments im Emmental wurden mit Hilfe einer Smartphone App rund 800 Wegpunkte erfasst, wobei jeweils Kommentare, Fotos und eine Beurteilung hinterlegt wurden. Für die Beurteilung wurden unterschiedliche Kriterien (Trails, Szene, Transport, Services, Gastro/Kultur, Naturerlebnis und

Unterkunft) auf einer Skala von 0 bis 5 (schlecht bis hervorragend) bewertet. Ausserdem wurden in Bezug auf die Weginfrastruktur («Trails») weitere Kriterien betreffend Wegzustand, Untergrund sowie Schwierigkeit erfasst. Bei potentiellen Problemstellen wurden zudem bereits mögliche Massnahmen definiert. Ein besonderes Augenmerk wurde dabei auf bekannte Konfliktstellen wie Hofdurchfahrten, Weideüberquerungen oder unübersichtliche Wegabschnitte gelegt.



Field Assessment App zur Datenerhebung | Quelle: Eigene Abbildung

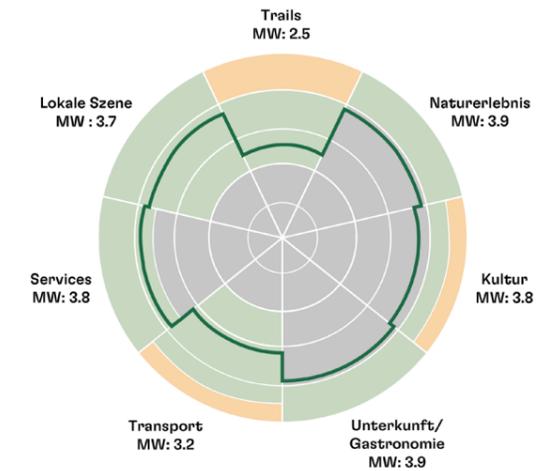
Die Einträge wurden direkt georeferenziert aufgenommen und anschliessend für die Auswertung und Weiterverarbeitung im GIS aufbereitet. Auf die erhobenen Daten kann zudem in den nachgelagerten Planungsverfahren (vgl. Richtplanung) zurückgegriffen werden.

¹ Bundesamt für Strassen (ASTRA), Studie: «Mountainbiken in der Schweiz 2020»

Synthese

Angebotsradar

Mit dem Angebotsradar werden die gesamtheitliche Beurteilung des bestehenden Angebotes sowie zukünftiges Entwicklungspotential grafisch dargestellt. Die Beurteilung der angebotsspezifischen Teilbereiche wird dabei subjektiv und datenbasiert abgebildet. Die subjektive Beurteilung (grau) ergibt sich aus einem interen Workshop sowie dem Austausch in der projektspezifischen Arbeitsgruppe. Die Zahlen der datenbasierten Beurteilung (grüne Linie) zeigen den Mittelwert der rund 800 erhobenen Wegpunkte aus dem Field Assessment. Das dargestellte Entwicklungspotential (grün) beruht wiederum auf subjektiver Beurteilung sowie Rückmeldungen von Projektpartnern. Generell kann die Beurteilung wie folgt zusammengefasst werden:



Angebotsradar mit subjektiver und datenbasierter Beurteilung sowie Entwicklungspotential | Quelle: Eigene Abbildung



Potential und Herausforderung bestehender Wege | Quelle: Bikeplan



Ladestation für E-Bikes im Hotel bereits vorhanden | Quelle: Bikeplan

Grundsätzlich verfügt die Region bereits über gute Voraussetzungen für ein gesamtheitliches Mountainbike-Angebot für ausgewählte Zielgruppen. Das weitläufige und gut erschlossene Gelände mit seinen einmaligen Naturwerten bietet gepaart mit der gelebten Gastfreundschaft und Kultur bereits heute ein ansprechendes Bike-Erlebnis für Einheimische oder auswärtige Gäste. Einen wichtigen Beitrag dazu leisten zudem kompetente Dienstleistende (z.B. Bike-Shops) sowie ehrenamtliche Organisationen, welche sich aktiv an der Angebotsentwicklung beteiligen. Klarer Handlungsbedarf besteht jedoch im Bereich der Infrastruktur, da aktuell fast keine offiziellen und attraktiven Routen oder Anlagen für Mountainbiker vorhanden sind. Das bestehende Wegnetz hat durchaus Potential, wobei abschnittsweise Optimierungen notwendig sind und Interessenskonflikte abgewägt werden müssen. Lokal kann mit bikespezifischen Anlagen ebenfalls ein Mehrwert geschaffen werden. Generell ist das Entwicklungspotential jedoch stark abhängig von der Bereitschaft der Behörden sowie weiteren Akteuren der Region für Investitionen in zielgruppenspezifische Infrastrukturen – lokal und regional. Die Schnittstelle zu Velo-Angeboten gilt es ebenfalls zu nutzen, sei es bei der Planung, wo zusätzliche Koordination wichtig ist oder bei der gemeinsamen Vermarktung durch regionale Leistungsträger.

Eine detailliertere Übersicht der Erkenntnisse aus der Synthese bietet die nachfolgende SWOT. Ausgehend davon wird anschliessend mögliches Entwicklungspotential anhand von themenspezifischen Handlungsempfehlungen sowie dem Routenkonzept aufgezeigt.

SWOT

Die Erkenntnisse aus den verschiedenen Analysephasen, welche im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans durchgeführt wurden, werden in einer SWOT zusammengefasst. Dabei werden die Feststellungen nach Stärken («Strengths»), Schwächen («Weaknesses»), Chancen («Opportunities») und Risiken («Threats») eingeordnet. Daraus lassen sich im Anschluss konkrete Handlungsempfehlungen ableiten.

Da aufgrund der Erkenntnisse im Bereich der Infrastruktur («Trails») am meisten Handlungsbedarf besteht, wird das Thema «Routen und Infrastruktur» separat und somit ausführlicher dargestellt. Die weiteren Rubriken gemäss Angebotsradar werden unter «Dienstleistungen und lokale Szene» zusammengefasst.

Routen und Infrastruktur

Stärken

- Bestehende Wege eignen sich mehrheitlich ohne grössere Massnahmen für eine gemeinsame Nutzung (Koexistenz), teilweise hohe Netzdichte an Wanderwegen oder parallele Wegführung
- Alte Weginfrastruktur vorhanden, welche für Mountainbike genutzt werden kann, z.B. für Entflechtungsmassnahmen
- Verschiedene lokale oder regionale Projekte für neue Routen und Infrastrukturen in Planung oder bereits in Umsetzung
- Freiwillige und Vereine setzen sich bereits für den Wegunterhalt ein und übernehmen Verantwortung
- Bedürfnis für Naherholungsangebote vielerorts erkennbar, z.B. durch inoffizielle Trails oder Signalisation

Schwächen

- Bestehende offizielle Routen sind wenig attraktiv, nicht marktgerecht und entsprechen keiner klaren Zielgruppe
- Längere attraktive «Singletrail»-Abschnitte sind selten, viele Gebiete durch (Forst-)Strassen erschlossen
- Wanderwege teilweise in schlechtem Zustand, bereits grosser Aufwand beim Unterhalt für Gemeinden, auch aufgrund dichtem Wegenetz
- Bestehende Wege sind oft falllinienorientiert, teils in steilem Gelände mit Schiebepassagen oder exponiert
- Landwirtschaftliche Nutzung im Bereich von bestehenden Wegen und fehlende Sensibilisierung zur «Trail Toleranz» – Konfliktpotential!

Chancen

- Verstärkte Koordination und Sensibilisierung zum Thema Bike auf lokaler und regionaler Ebene, Definition einer gemeinsamen Strategie und Zielen
- Gemeinsame Nutzung und Ausbau von bestehenden Wegen (Koexistenz) als Chance zur Verbesserung des Zustandes der Weginfrastruktur generell (Synergien Wanderwegunterhalt)
- Verbesserung der nationalen und kantonalen Gesetzesgrundlage zur Förderung von Routen (z.B. Velogesetz, Änderung Strassengesetz Kt. BE)
- Region hat Potential für neue Segmente und Trends (z.B. Gravel)
- Weiterentwicklung des Mobilitätsverhalten

Risiken / Gefahren

- Zunahme der Nutzungs- und Interessenskonflikte aufgrund fehlender Kanalisierung, Koordination und Sensibilisierung
- Keine marktgerechten Angebote möglich aufgrund restriktiver Haltung der kantonalen Behörden, fehlenden Finanzen oder Ablehnung durch Grundeigentümerschaft
- Unterhalt der Infrastruktur kann nicht sichergestellt werden, ungenügender Zustand der Weginfrastruktur und negative Auswirkungen auf Naturwerte
- Wildwuchs bei inoffiziellen Angeboten nimmt aufgrund fehlender legaler Infrastruktur zu



Steile Schiebepassage auf Route 77 | Quelle: Bikeplan



Vereinzelt sind bereits Weideübergänge installiert | Quelle: Bikeplan



Konflikte mit Landwirtschaft | Quelle: Bikeplan

Dienstleistungen und lokale Szene

Stärken

- Authentische Gastfreundschaft in Gastronomie und Beherbergung, Betriebe sind bereits affin für Velo-Gäste und deren Bedürfnisse
- Qualität der Bike-Shops sehr hoch, marktgerichtetes Angebot und professionelle Werkstätte vorhanden
- Gesamtregion stark erschlossen für MIV, ÖV-Verbindung zwischen den Hauptorten sowie Anbindung an grössere Zentren ausreichend
- Eindrückliche Panoramen und Aussichtspunkte, Inszenierung von Kulturstätten wird bereits mit Velo-Angeboten erfolgreich umgesetzt – Synergiepotential!
- Erfolgreiche Produktgestaltung und Vermarktung von Angeboten für Radwandernde (z.B. Hügu Himu, Herzroute)

Schwächen

- Nur vereinzelt Zusammenarbeit zwischen Dienstleistenden, gemeinsame Angebote sind selten
- Dienstleistende (Gastro, Hotel) kaum sensibilisiert betreffend spezifischer Bedürfnisse von Mountainbikenden und den Gästesegmenten, daher nur selten gezielte Angebote
- Eingeschränkte Transportmöglichkeiten im ÖV sowie keine spezifischen Transportangebote (z.B. Bike-Shuttle)
- Lokale Szene hat unterschiedliches Verständnis für Bikeangebote, teilweise fehlende Absprache mit Behörden oder eigenwillige Entscheide als Konsequenz
- Nur beschränkte Kommunikation bikespezifischer Angebote, Sensibilisierungskampagnen oder Events durch Tourismusorganisationen

Chancen

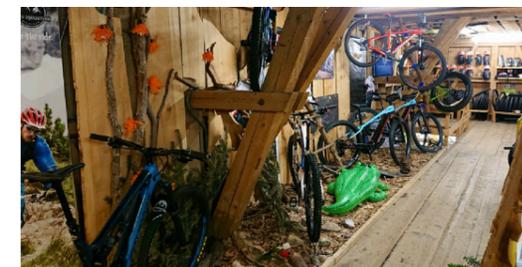
- Durch verstärkte Kooperation zwischen Akteuren entlang der Dienstleistungskette entstehen neue marktgerechte Angebote für Einheimische und Gäste
- Lokale Szene organisiert sich vermehrt, initiiert neue Projekte und übernimmt gezielt Verantwortung in Absprache mit Gemeinden und weiteren Akteuren
- Natur- sowie Lebensräume durch sorgfältige Planung, Lenkung und Sensibilisierung bewahren und schützen
- Durch Erschliessung und Inszenierung von wichtigen Aussichtspunkten sowie kulturellen Highlights gewinnt die Region an Bekanntheit bei potentiellen Bike-Gästen

Risiken / Gefahren

- Fehlende Bereitschaft von Akteuren zur Ausrichtung auf Mountainbikende, keine «Willkommenskultur»
- Negatives Image von Mountainbikenden aufgrund von Konflikten oder negativen Auswirkungen auf Natur, Flora, Fauna oder Landwirtschaft
- Fehlendes Vertrauen der Gemeinden in Vertretende der lokalen Szene oder Projektinitianten
- Uneinigkeit innerhalb der lokalen Szene über Entwicklung des Angebotes, fehlende gegenseitige Unterstützung oder keine gemeinsamen Ziele
- Mountainbikeangebote sind aufgrund von Einschränkungen (z.B. Gesetzen, Konflikte) nicht konkurrenzfähig bei der touristischen Vermarktung



Infrastruktur für Mountainbikende vor Gasthaus | Quelle: Bikeplan



Bike-Shop mit professionellem Angebot | Quelle: Bikeplan



Höflädeli zur Verpflegung auf einer Biketour | Quelle: Bikeplan

Vision

Das Gebiet der Regionalkonferenz Emmental bildet ein vielfältiges und landschaftlich attraktives Velo- und Mountainbike-Gebiet.

Die unzähligen Aussichtspunkte mit Blick auf die unverkennbare Hügellandschaft und das Alpenpanorama sowie die kulturelle Einbettung von Landwirtschaft und Handwerk sind eindeutige Highlights der Region. Mit den topographischen Voraussetzungen ist das Emmental für abwechslungsreiche (E-)Biketouren prädestiniert. Gerade mit Antrieb lassen sich die teils steilen Aufstiege und längeren Distanzen noch einfacher zurücklegen. Bereits heute ist die Region ein Mekka für Radwandernde, egal ob Einheimische oder Gäste. Ihnen steht ein weitläufiges Routennetz sowie eine gut funktionierende Dienstleistungskette mit verschiedenen Veloangeboten mit oder ohne elektrischen Antrieb zur Verfügung. Hier gilt es Synergien im Bereich Naherholung sowie Tourismus zu nutzen und die Standortattraktivität durch die Erweiterung des Angebotes mit spezifischen Infrastrukturen für Mountainbikende zu steigern.

Durch eine gemeinsame regionale Strategie, verstärkte Koordination sowie Investitionen in die Infrastruktur soll die Situation nachhaltig verbessert werden.

Abgesehen von zwei SchweizMobil Routen, welche als nicht attraktiv und marktgerecht einzustufen sind, verfügt die Region aktuell über keine offiziellen Angebote für Mountainbikende. Diese orientieren sich vermehrt auf Onlineplattformen oder befahren ihre eigene inoffizielle «Fyraberundi». So entstanden während der letzten Jahre in verschiedenen Gebieten illegale Wege und das Konfliktpotential auf bestehenden Wegen nahm zu. Durch die Implementierung von offiziellen und koordinierten Angeboten soll längerfristig ein Mehrwert geschaffen werden. Dabei wird ein frühzeitiges Erkennen und Abwägen von Interessenskonflikten sowie ein rücksichtsvoller Umgang mit den vorhandenen Naturwerten wichtig sein, um lokal und regional eine nachhaltige Entwicklung des Angebotes zu gewährleisten.

Das Ziel für das Gebiet der Regionalkonferenz Emmental ist daher eine schrittweise Etablierung von attraktiven und zielgruppenspezifischen Naherholungsangeboten innerhalb der nächsten zehn Jahre.

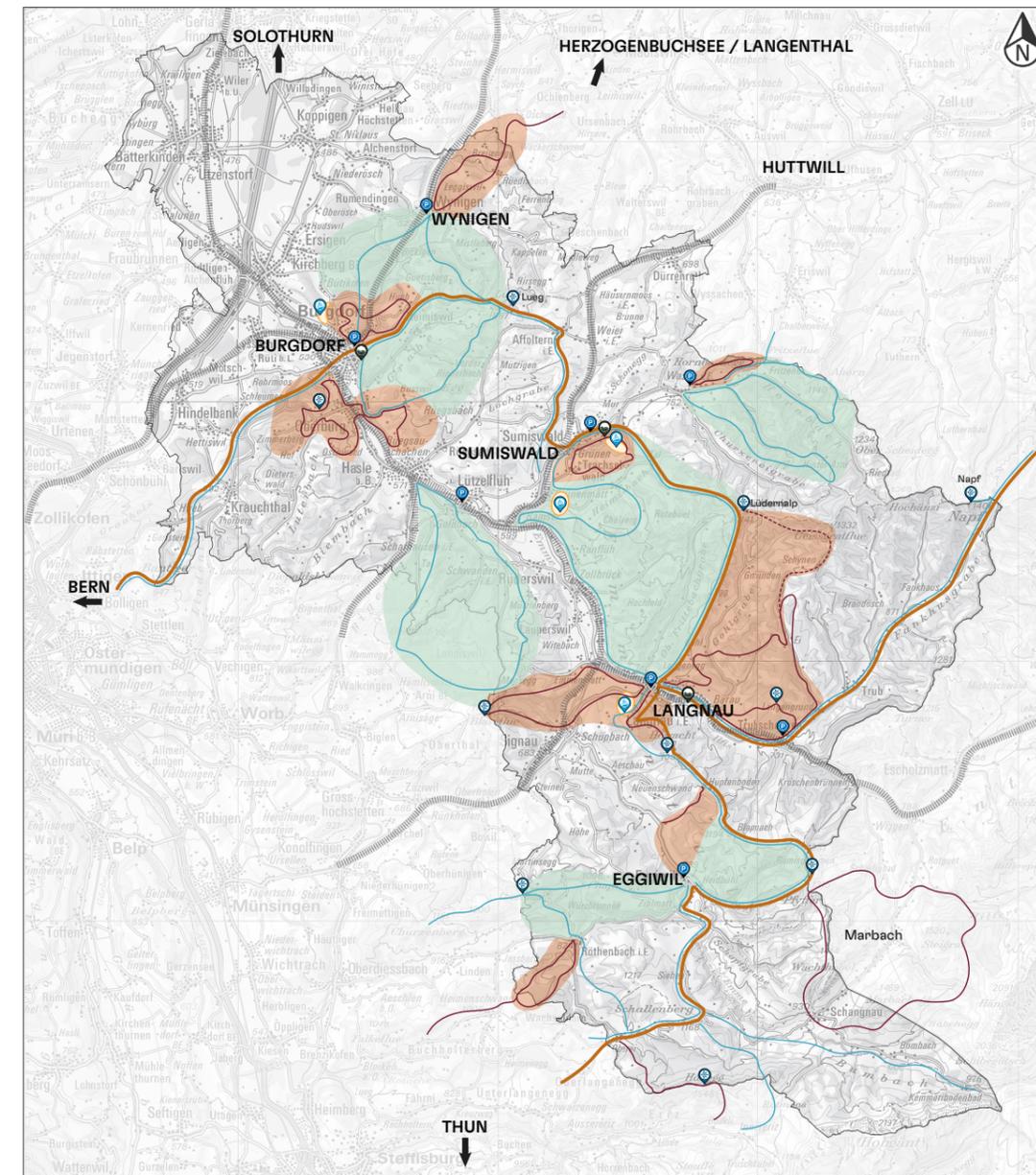
Diese Strategie soll vor allem in der Umgebung regionaler Zentren oder in Gemeinden mit einer aktiven lokalen Szene verfolgt werden. Basierend auf diesen neuen Angeboten soll sich die Region zudem durch gezielte Anpassungen und Erweiterungen entlang der Dienstleistungskette touristisch als ganzjährige Bikedestination entwickeln können. Diesbezüglich gilt es Synergiepotential zum bereits etablierten Veloangebot zu nutzen.

Unterschiedliche Mountainbike-Segmente sollen im Emmental ihren Raum finden und entsprechend geeignete Infrastrukturen erhalten.

Der Hauptfokus soll auf die Segmente Tour, All Mountain und Gravel mit oder ohne Antrieb gelegt werden. Lokale und regionale Routen verlaufen wo immer möglich über bestehende Wege, wobei in den bikespezifischen Unterhalt sowie Koexistenzmassnahmen investiert werden soll. In Naherholungsgebieten ist es sinnvoll, auch abwärtsorientierten Bikenden ein gewisses Angebot bereitzustellen und den Fokus auf die Entflechtung zu legen. Dies kann beispielsweise mit spezifischen Infrastrukturen wie Bike-Pisten, einem Trail Center oder Skill-Park geschehen. Sensible Gebiete oder mögliches Konfliktpotential sind bereits bei der Planung zu berücksichtigen. Nach Abwägung der Interessen ist es demnach in gewissen Gegenden sinnvoll, bewusst auf ein Angebot für Mountainbikende zu verzichten.

Die Zusammenarbeit zwischen der Regionalkonferenz Emmental, den Gemeinden, Interessenvertretenden, Dienstleistenden sowie der lokalen Szene soll auf lokaler und regionaler Ebene gestärkt werden.

Gerade für die Umsetzung und den Betrieb von Routen und Anlagen sind Aufgaben sowie Zuständigkeiten zwischen den Akteuren zu definieren. Regionale Interessenvertretende aus Naturschutz, Landwirtschaft oder Wald sowie Grundeigentümer werden frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden, um eine lösungsorientierten Zusammenarbeit zu fördern. Ausserdem gilt es Sensibilisierungskampagnen sowie ein Verhaltenskodex auf regionaler Ebene zu implementieren. Das zukünftige Bikeangebot im Emmental soll breit abgestützt sein und durch eine gemeinsame «Bikekultur» weiter gefördert werden.



Legende

-  All-Mountain
-  Tour
-  Regionale Route
-  MTB Anlage (lokal)
-  Skill Area
-  Pumptrack
-  Aussichtspunkt
-  Parking
-  All-Mountain Gebiet
-  Tour/Gravel Gebiet
-  Erschliessung ÖV

Handlungsempfehlungen

🚴 Routen und Infrastruktur

- Dort ansetzen wo bereits Mountainbikende unterwegs sind, Lenkung über attraktive und offizielle Angebote mit Massnahmen zur Entschärfung von Konflikten sowie Auswirkungen auf die Umwelt
- Höhere Angebotsdichte in der Nähe der grösseren Ortschaften, lokale Konzentration und Kanalisierung des Angebotes (z.B. Bike-Pisten oder «Trail Center»)
- Periphere Gebiete mit landschaftlichen Highlights nur unter zusätzlicher Interesseabwägung (u.a. Umwelt, Landwirtschaft, Forst, etc.) erschliessen, Koordination und Kanalisierung mit bestehenden Angeboten (z.B. Wanderwege, Velorouten) um räumliche Auswirkungen zu minimieren
- Investitionen in bestehendes Wegnetz mit baulichen Optimierungen und Massnahmen im Rahmen des Unterhalts, Koordination mit Unterhalt Wanderwege. Ziel: Trassees optimieren, Wegschäden reduzieren, Koexistenzmassnahmen umsetzen, als Mehrwert für alle Wegnutzenden!
- Entflechtung: punktuelle Massnahmen definieren oder falls notwendig getrennte Wege, z.B. durch Instandstellung von alten Wegen (z.B. «Schuelwägli») als Chance
- Kompetenzen im Bereich Trailbau fördern, Weiterbildung zum Thema bikespezifischer Wegunterhalt für Verantwortliche bei Gemeinden sowie ehrenamtlichen Vereinen und Privatpersonen. Ziel: Aufwände im Unterhalt nachhaltig reduzieren, Qualität der bestehenden Infrastrukturen für alle Wegnutzenden verbessern
- Koordination innerhalb der Region und Gemeinden stärken, partizipativer Prozess sowie gemeinsame Strategie zur Angebotsentwicklung verfolgen, um Wildwuchs einzudämmen
- Bottom-Up: private Initiativen (z.B. durch Vereine) für Mountainbike-Infrastruktur fördern, Unterstützung durch Gemeinden und Regionalkonferenz wichtig für nachhaltige Entwicklung des Angebotes. Wichtig: Verantwortlichkeit und Aufgabenverteilung klar definieren (z.B. durch Pflichtenheft oder Betriebskonzept)
- Koordination und Zusammenarbeit bei der Planung sowie Umsetzung von Routen mit Nachbarregionen stärken (Planungssperimeter ≠ funktionaler Raum)
- Einheitliche Signalisation der Routen sowie Beschilderung im Bereich der Sensibilisierung (z.B. Koexistenz, Hofdurchfahrt, etc.)
- Einheitliche Lösungen für Hilfsmittel, z.B. Weideübergänge (bereits lokale Entwicklung vorhanden) oder Ladestationen (vgl. Herzroute)



Bike-Trails in Thun - Kanalisation über attraktive Infrastruktur für breite Zielgruppe | Quelle: Bikepark Thunersee



Bauliche Massnahmen zur Förderung der Koexistenz, Schikanen zur Temporeduktion auf bestehendem Weg in Verbier | Quelle: Bikeplan



Ausbildungskurse im Bereich bikespezifischer Wegunterhalt für Werkhofangestellte im Wallis | Quelle: Bikeplan



Signalisierung Koexistenz auf gemeinsam genutzten Wegen | Quelle: Glanerland Tourismus

Naturerlebnis

- Zugänglichkeit zu den landschaftlichen High-Lights und USP's («unique selling points») auch für Mountainbikende gewährleisten, womöglich auf bestehenden Wegen (Koexistenz) und rücksichtsvollem Umgang mit den vorhandenen Naturwerten
- Informationen für Mountainbikende über sensible, geschützte Zonen, die heimische Fauna und Flora sowie Landwirtschaft anbringen, Lenkung über Sensibilisierung anstatt Verbote!
- Naturnaher Trailbau: Sorgfältige und rücksichtsvolle Eingriffe in Natur und Umwelt, neue Infrastrukturen in die Landschaft integrieren, bestehende Wege nur punktuell anpassen
- Mountainbiken als Chance für den Erhalt sowie Aufwertung von Wegen mit historischer Substanz (vgl. Empfehlung ASTRA, Merkblatt Koexistenz)



Instandstellung alter Wege für Mountainbikende durch freiwillige Helfer im Poschiavo | Quelle: VivaBike Poschiavo

Transport

- Transportkapazitäten für Biketransport im ÖV erhöhen, vor allem auf den Hauptachsen sowie Linien aus den umliegenden Zentren (z.B. Bern, Thun, etc.), Anreise mit ÖV zu den wichtigen Ausgangspunkten für Routen fördern
- Auf bestehenden touristischen Linien Biketransport ermöglichen (z.B. Wanderbus Lüderenalp), neue überregionale Linien zur Verbindung von Bikegebieten in Nachbarregionen prüfen, allenfalls Rückvergütung pro Transport an Unterhalt der Wege
- Verbunds-Angebote für Personen- und Biketransport oder Ferien-Abonnement für die gesamte Region planen (z.B. Gästekarte inkl. ÖV und Biketransport)
- Mögliche Synergien zur intermodalen Alltagsmobilität schaffen und nutzen. Als Beispiel: Mit dem Zug zur Arbeit nach Burgdorf, mit dem E-Bike auf einer «Fyraberundi» nach Hause

Unterkunft/Gastronomie

- Bestehende Angebote für Velo-Gäste für Mountainbikende und deren Bedürfnisse erweitern, z.B. Ladestationen, Waschplatz, Biker-Menü, Tourentipps, Werkstatt, Wäscheservice, etc.
- Spezialisierung «Bike-Hotel» oder «bikefreundliche Ferienwohnung» implementieren, Mehrwert für Velo- und Bikegäste
- Kombiangebote mit weiteren Akteuren, z.B. geführte Tour mit Mittagessen
- Kooperationen mit Bikeshops (z.B. für Mietbikes) oder mit Guides (z.B. geführte Touren für Gäste)
- Zusammenarbeit mit lokaler Szene eingehen, z.B. für «Bike-Träff» oder Events



Parkierungs- und Ladeinfrastruktur (Eat&Charge) für Mountainbikes bei Restaurant in Grindelwald | Quelle: Bikeplan

Kultur

- Dezentale Inszenierung von bestimmten (einfachen) Touren, Tradition und kulturelle Hotspots als Teil des Bike-Erlebnisses miteinbeziehen, z.B. für Familien oder «Genuss-Biker»
- «Hoflädeli» sowie lokale Produkte entlang von Routen fördern
- Bekannte einheimische Unternehmen für Produktgestaltung und Kommunikation miteinbeziehen, z.B. PB Swiss Tools, Flyer, Kambly, etc.



Reparaturwerkzeug bei der Schaukäserei | Quelle: PB Swiss Tools

Services

- Kooperation unter einzelnen Dienstleistenden stärken, gemeinsame Angebote schaffen (z.B. Guiding und Rental), Packageangebote kommunizieren
- Zusatzangebote von Shops, z.B. öffentlicher Bike-wash, Service-Point, Bike-Shuttle mit Guide
- An zentralen Ausgangspunkten Info-Points für Mountainbikende schaffen, z.B. in Shops oder Tourismusbüro
- «Buy local, ride local» – Netzwerk der Shops zur Weiterentwicklung des Angebotes nutzen, z.B. Gönnerschaft für Trailangebote oder Vereine beim Kauf eines Bikes anbieten
- Plattform für lokale Guides schaffen, Guiding-Angebote einfacher zugänglich machen

Destinationsmanagement und Kommunikation

- Kommunikation nach innen und aussen: Mountainbiken als Freizeitangebot für lokale Bevölkerung und Gäste positionieren
- Einheitliche Sensibilisierungskampagnen und Verhaltenskodex in Zusammenarbeit mit RK Emmental implementieren, z.B. Koexistenz, Verhaltenskodex
- Synergien zu bestehenden Angeboten und Zielgruppen nutzen, z.B. Hügu Himu, Herzroute
- Informationsfluss und Kompetenzen betreffend Angeboten und Möglichkeiten innerhalb der Region und den einzelnen Akteuren steigern, z.B. durch regelmässige Information von Leistungsträgern oder themenspezifischen Workshops
- Aufbereiten von Informationen zu Routen und Services, Kommunikation über digitale Plattformen
- Koordination und Auswertung von (Gäste-)Feedbacks gemeinsam mit Akteuren, Ziel: Qualitätsmanagement und Erkennen von Konflikten
- Mountainbiken als ganzjähriges Angebot aufnehmen, Nebensaison bewusst stärken
- Mit Bike- oder Velevents für Profis sowie Breitensport neue Zielgruppen erreichen oder bestehende stärken, z.B. E-Bike Rennen, Grinduro (Gravel), Festival / Test-Event
- Zusammenarbeit mit der lokalen Szene und Akteuren ausbauen, Sensibilisierung und «Bike-Kultur» fördern, z.B. gemeinsame Events, lokale Persönlichkeiten miteinbeziehen, etc.

Lokale Szene

- Aktives Engagement zur Förderung von bikespezifischer Infrastruktur und Trainingsmöglichkeiten für den Bike-Nachwuchs, Eigeninitiative sowie Dialog mit Behörden und weiteren Akteuren stärken
- Netzwerk: Interesse sowie Kräfte bündeln durch gemeinsame Organisation, lokal und regional
- Kommunikation zwischen den lokalen Organisationen verbessern, allenfalls gemeinsam Projekte initiieren
- Einfacher Zugang zu Trainingsangeboten für Kinder, Jugendliche und Erwachsene ermöglichen, z.B. regelmässige Trainings oder Technikkurse im lokalen Bikeclub oder durch Bikeguides, Ferienangebote, etc.
- Kommunikation innerhalb der Szene verbessern, Sensibilisierung zum Verhaltenskodex oder bei allfälligen Konflikten, «Image» der Bikenden nachhaltig verbessern
- Gönnerschaftssystem für Infrastrukturen etablieren, Reinvestition in Unterhalt und Ausbau
- Schnittstelle zu kantonaler Organisation «BeBike» stärken, gleichzeitig Erfahrungsaustausch mit Organisationen aus anderen Regionen fördern
- Interne Weiterbildung bei lokalen Vereinen, z.B. zum Thema Wegunterhalt oder Projektmanagement
- Transparente Kommunikation nach innen (Szene) und aussen (Gemeinden, Interessenvertretende)



Gezielte Sensibilisierungsmassnahmen für Mountainbikende durch regionalen Verein | Quelle: MTB Rheintal

Routenkonzept, Massnahmenplan, Umsetzung und Betrieb

Erläuterungen zum Routenkonzept

Das Routenkonzept soll als zentrale Grundlage für die zukünftige Entwicklung eines attraktiven Mountainbike-Angebotes im Gebiet der Regionalkonferenz Emmental dienen. Resultate dieser informellen Planung sind Routenvorschläge und Projektideen für Anlagen, welche im Rahmen des partizipativen Prozesses erarbeitet wurden. Das Routenkonzept hat somit noch keine Verbindlichkeit, eine detaillierte Prüfung der Machbarkeit und Ausarbeitung der Linienführung ist Sache der nachgelagerten Planungsprozesse.

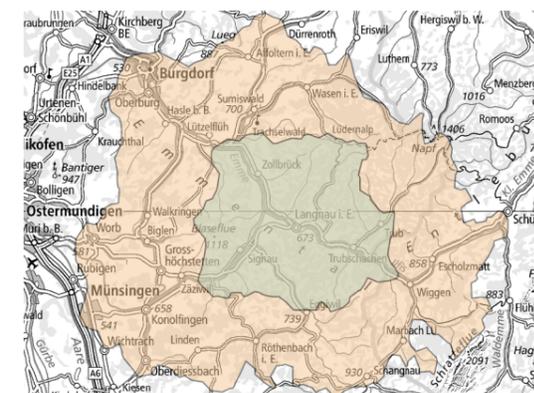
Nachfolgend sind das Routenkonzept mit detaillierter Übersicht zu den Routen, ein Massnahmenplan sowie Ergänzungen zu Umsetzung und Betrieb festgehalten.

Hauptkriterien zur Erarbeitung der Routen

Bei der Erarbeitung des Routenkonzeptes wurden die folgenden Kriterien beachtet:

- Naherholungsangebote schaffen, welche gleichzeitig touristisches Potential aufweisen
- Kurze bis mittlere lokale Routen und Anlagen nahe grösserer Ortschaften mit Fokus auf Naherholung, längere regionale Routen als touristische Angebote
- Konfliktstellen frühzeitig erkennen und bei der Planung berücksichtigen
- Koordination Bike- und Veloangebote: bestehende Routen sowie Projektideen miteinbinden, falls möglich keine parallelen Routenführungen
- Homogenität der Routen gewährleisten
- Routen für unterschiedliche Zielgruppen und Schwierigkeitsgrade

Weitere Qualitätsziele sowie die Definition der Zielgruppen und Schwierigkeitsgrade basieren auf Grundlagen von SchweizMobil im «Mountainbikeland Schweiz – Manual Routen». Ausserdem wurden bei der Planung die neuen Möglichkeiten und zugleich Herausforderungen, welche der Einsatz von E-Bikes mit sich bringt, berücksichtigt. Gerade die erhöhte Reichweite sowie die Möglichkeit steilerer Aufstiege können Auswirkungen auf die Routenplanung haben.



Beispiel Reichweite in 1h, Bike (12km/h) in grün, E-Bike (20km/h) in orange | Quelle: Eigene Abbildung

Priorisierung der Routen

Die Routenvorschläge und Projektideen werden im Masterplan bewusst priorisiert, was grundsätzlich vor allem den Bedarf sowie die aktuelle Machbarkeit der einzelnen Projekte aufzeigen soll. Im Detail werden drei Prioritäten unterschieden:

- Kurzfristig (2–3 Jahre): Bereits bestehende Routen oder Projekte, welche kurzfristig umgesetzt oder überarbeitet werden können.
- Mittelfristig (bis 5 Jahre): Routen, welche weitere Abklärungen im Rahmen des Richtplanverfahren benötigen und erst nach einer allfälligen Festsetzung implementiert werden können.
- Langfristig (bis 10 Jahre): Routen in sensiblen Gebieten, mit erhöhtem Konfliktpotential oder aufwändig in der Umsetzung, für welche Bedarf und Machbarkeit mittel- bis längerfristig geklärt werden müssen.

Grundsätzlich soll der Fokus primär auf lokalen Angeboten liegen, erst längerfristig kann je nach Erfahrung und Bedarf ein zusammenhängendes regionales Routennetz in Betracht gezogen werden.

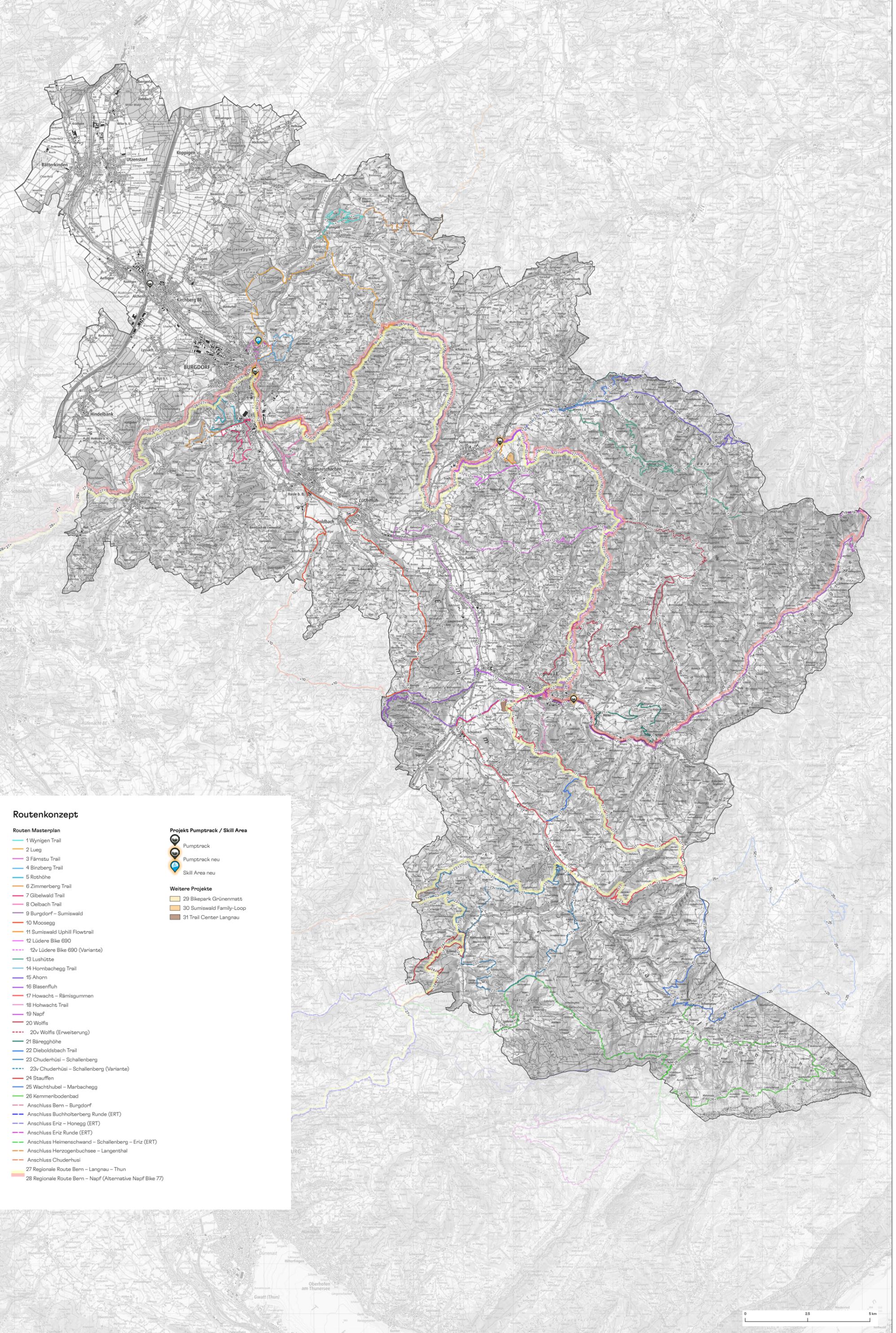
Massnahmenplan und Kostenschätzung

Ziel des Massnahmenplans ist die Definition der notwendigen baulichen Massnahmen zur Umsetzung der geplanten Routen nach Abschnitten, was zugleich als Grundlage für die grobe Kostenschätzung der Erstinvestitionen dient. Dabei wird nach vordefinierten Massnahmenkategorien und Ansätzen gerechnet:

- Massnahmenkategorie A: Keine baulichen Massnahmen: 1.- bis 10.- CHF
- Massnahmenkategorie B: Bauliche Massnahmen im Rahmen des Unterhalts: 10.- bis 20.- CHF
- Massnahmenkategorie C: Bauliche Massnahmen ggf. mit Baugesuch: 40.- bis 60.- CHF
- Massnahmenkategorie D: Neubau Mountainbike-Weg(-abschnitt) oder -Anlage: 85.- bis 120.- CHF

Die grobe Kostenschätzung beinhaltet dabei Detailplanung, Auflage, Genehmigung, Bau und Signalisation. Der wiederkehrende Unterhalt ist in der Kostenschätzung nicht enthalten, da dieser vom Ausbau abhängig ist. Je qualitativ hochwertiger die Planung und der Ausbau von bestehenden Wegen oder Neubauten (neuste Trailbau-Standards und Trailbuilding Know-How), desto geringer fallen die jährlichen Unterhaltskosten aus.

Wichtig: Verschiedene Routen werden auf gewissen Abschnitten gemeinsam geführt. In der groben Kostenschätzung wird jedoch jede Route einzeln berechnet. Je nachdem welche und wie viele Routen umgesetzt werden, können die Gesamtinvestitionskosten aufgrund von Überschneidungen um zirka 10% – 20% reduziert werden. Bisher wurden zudem verschiedene Trails durch Vereine in freiwilliger Tätigkeit erbaut, der geschätzte Wert dieser Anlagen wird in der Kostenschätzung ebenfalls dargestellt und soll den Beitrag ehrenamtlicher Tätigkeit an den Gesamtinvestitionskosten verdeutlichen.



Routenkonzept

- Routen Masterplan**
- 1 Wynigen Trail
- 2 Lueg
- 3 Färnstu Trail
- 4 Binzberg Trail
- 5 Rothöhe
- 6 Zimmerberg Trail
- 7 Gibelwald Trail
- 8 Oelbach Trail
- 9 Burgdorf – Sumiswald
- 10 Mooseegg
- 11 Sumiswald Uphill Flowtrail
- 12 Lüdere Bike 690
- 12v Lüdere Bike 690 (Variante)
- 13 Lushütte
- 14 Hornbachegg Trail
- 15 Ahorn
- 16 Blasenfluh
- 17 Howacht – Rämigummen
- 18 Hohwacht Trail
- 19 Napf
- 20 Wolfis
- 20v Wolfis (Erweiterung)
- 21 Bäregghöhe
- 22 Dieboldsbach Trail
- 23 Chuderhüsi – Schallenberg
- 23v Chuderhüsi – Schallenberg (Variante)
- 24 Stauffen
- 25 Wachthubel – Marbachegg
- 26 Kemmenbodenbad
- Anschluss Benn – Burgdorf
- Anschluss Buchholtenberg Runde (ERT)
- Anschluss Eriz – Honegg (ERT)
- Anschluss Eriz Runde (ERT)
- Anschluss Heimenschwand – Schallenberg – Eriz (ERT)
- Anschluss Herzogenbuchsee – Langenthal
- Anschluss Chuderhüsi
- 27 Regionale Route Bern – Langnau – Thun
- 28 Regionale Route Bern – Napf (Alternative Napf Bike 77)

- Projekt Pumptrack / Skill Area**
- Pumptrack
- Pumptrack neu
- Skill Area neu
- Weitere Projekte**
- 29 Bikepark Grünenmatt
- 30 Sumiswald Family-Loop
- 31 Trail Center Langnau

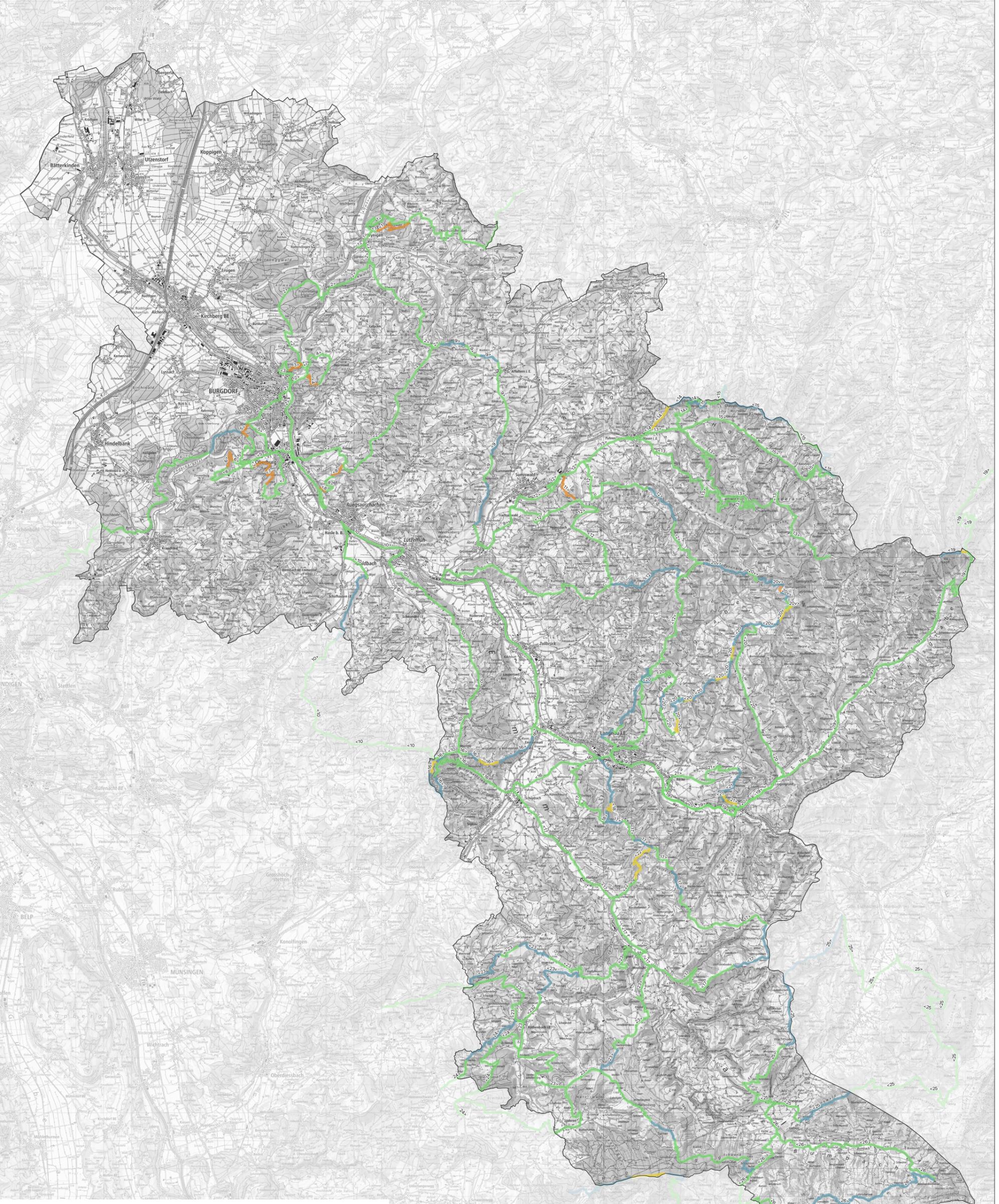


Routenkonzept

Routen Nr.	Routenname (provisorisch)	Kurzbeschreibung / Kommentar	Schwierigkeit technisch	Schwierigkeit konditionell	Mögliche Bike-Segmente / Zielgruppen								Massnahmenplan	Gesamtlänge der Route/km	Auf/m	Ab/m	Kostenschätzung
					CC	TO	AM	ED	FR	DH	GR						
Kurzfristig (2 – 3 Jahre)																	
1	Wynigen Trail	Projekt von TPE für Naherholungsangebot im Raum Wynigen-Burgdorf, Gelände ermöglicht Bau einer attraktiven Abfahrtstrecke für breite Zielgruppe, Umsetzung durch Verein, Baugesuch ausstehend	mittel	leicht			x	x	x				Neubau-Abschnitt + Ausbau best. Wege (Kat. C / D)	7.3	252	252	165'000 CHF
3	Fännstu Trail	Projekt von TPE, inoffizieller Bike-Trail wird bereits oft befahren, soll nachträglich bewilligt und legalisiert werden, Bau und Unterhalt wird durch Verein übernommen	mittel	leicht			x	x	x				Neubau-Abschnitt + Ausbau best. Wege (Kat. C / D)	5.0	174	174	88'000 CHF
4	Binzbegg Trail	Projekt von TPE, inoffizieller Bike-Trail wird bereits oft befahren, soll nachträglich bewilligt und legalisiert werden, Bau und Unterhalt wird durch Verein übernommen	mittel	leicht			x	x	x				Neubau-Abschnitt + Ausbau best. Wege (Kat. C / D)	6.0	211	211	73'000 CHF
12(v)	Lüdere Bike 690	Bestehende SchweizMobil Route sowie mögliche Alternative von BIE (12v), vorhandener Konflikt im Gebiet «Rotebüel» sowie teils nicht homogenen Routenführung (weiteres Vorgehen vgl. S. 27)	mittel	mittel	x	x							Nutzung + Ausbau best. Wege (Kat. A / B / C)	26.0	840	840	-
13	Lushütte	Route teilweise bereits beschildert und kommuniziert durch SPS, offizielle Bewilligung ausstehend, Ausgangspunkt beim Forum Sumiswald, Erweiterung bis Lushütte als beliebtes Ausflugsziel empfohlen	leicht	mittel	x	x					x		Nutzung best. Wege (Kat. A)	34.3	957	957	25'000 CHF
19	Napf	Direkte Verbindung ab Langnau in Richtung Napf als Alternative zur bestehenden Route 77, Abschnitt wird bereits oft befahren, punktuelle Entflechtung zwischen Stächelegg und Napf notwendig	leicht	leicht		x					x		Nutzung best. Wege (Kat. A)	31.6	804	-	54'000 CHF
TOTAL Kurzfristig (2 – 3 Jahre)																	405'000 CHF
Mittelfristig (bis 5 Jahre)																	
2	Lueg	Einfache Rundtour als Verbindung zwischen Burgdorf und Wynigen sowie zur Erschliessung des beliebten Aussichtspunkts Lueg, verschiedene Anschlussmöglichkeiten vorhanden	leicht	leicht	x	x					x		Nutzung best. Wege (Kat. A)	30.7	838	838	30'000 CHF
5	Rothöhe	Gebiet ist beliebt bei Bikenden, Konflikte zwischen Nutzergruppen bekannt (Rückmeldung Grundeigentümer), Entflechtung durch spezifische Infrastruktur zielführend, TPE als möglicher Projektpartner	leicht	leicht	x	(x)	x						Nutzung + Ausbau best. Wege (Kat. B / C)	6.5	212	212	69'000 CHF
7	Gibelwald Trail	Projektidee für spezifische Naherholungs- und Trainingsinfrastruktur in Oberburg, Auswirkungen auf Wild und Umwelt zu prüfen, lokale Vereine als mögliche Projektpartner	mittel	leicht	x		x	x					Neubau (Kat. D)	6.9	236	236	179'000 CHF
8	Oelbach Trail	Projektidee von TPE, spezifisches Angebot für Mountainbikende durch Instandstellung alter Wege, Aufstieg auf bestehenden Wegen, Auswirkungen auf Umwelt zu prüfen	mittel	leicht	x		x	x					Neubau-Abschnitt + Ausbau best. Wege (Kat. C / D)	11.5	263	263	82'000 CHF
9	Burgdorf - Sumiswald	Verbindung zwischen Burgdorf und Sumiswald, Erschliessung attraktiver Ausflugsziele (Lueg, Schaukäserei, Schloss Trachselwald, etc.), wichtige Etappe für regionale Route	leicht	leicht		x					x		Nutzung best. Wege (Kat. A)	27.8	749	594	89'000 CHF
10	Moosegg	Einfache touristische Route zur Erschliessung der Moosegg, verschiedene Ausgangspunkte und Anschlussmöglichkeiten vorhanden, Koordination mit HUH bei Umsetzung und Kommunikation empfohlen	leicht	leicht		x					x		Nutzung best. Wege (Kat. A)	28.4	715	715	71'000 CHF
15	Ahorn	Abwechslungsreiche einfache Route mit Ausgangspunkt Sumiswald zu den Ausflugszielen Ahorn und Fritzenflue, Anschluss oder Erweiterung der Route nach Hutwil möglich	mittel	leicht	x	x					x		Nutzung best. Wege (Kat. A)	28.7	770	770	106'000 CHF
16	Blasenfluh	Erschliessung Blasenfluh ab Langnau mit bereits beliebten technischer Abfahrt nach Lauperswil, verschiedene Konfliktstellen zu prüfen, punktuelle Entflechtung notwendig, TPE als möglicher Projektpartner	schwer	mittel			x	(x)					Nutzung + Ausbau best. Wege (Kat. A / B / C)	20.5	680	680	150'000 CHF
17	Howacht - Rämigummen	Route von BIE als Verbindung zwischen Langnau und Eggwil sowie Ausflugsziel Rämigummen, Koordination mit HUH wichtig, mögliche Etappe für regionale Route in Richtung Thun	leicht	leicht	x	x					x		Nutzung best. Wege (Kat. A)	35.2	932	932	108'000 CHF
20(v)	Wolfis	Abwechslungsreiche technische Route ab Langnau, Optimierung der bestehenden Wege notwendig, Koexistenzmassnahmen definieren, Erweiterung ab Lüdenen zu prüfen (20v), TPE als möglicher Projektpartner	schwer	mittel	x		x						Nutzung + Ausbau best. Wege (Kat. A / B / C)	32.7	1'084	1'084	210'000 CHF
21	Bäreghöhe	Naherholungsroute ab Langnau nach Bäreghöhe, bereits heute beliebtes Ziel bei Mountainbikenden, punktuelle Entflechtung auf bestehenden Wegen zielführend, Auswirkungen auf Wild zu prüfen, TPE als möglicher Partner	mittel	mittel	x	x	x						Nutzung + Ausbau best. Wege (Kat. A / B / C)	15.9	397	397	80'000 CHF
22	Dieboldsbach Trail	Projektidee von TPE zur Instandstellung alter Wege als technische Abfahrt von Gebiet Howacht in Richtung Eggwil, ermöglicht Alternative für fortgeschrittene Zielgruppe auf Route-Nr. 17	schwer	mittel			x	(x)					Ausbau best. Wege (Kat. B / C)	3.2	18	389	99'000 CHF
23(v)	Chuderhüsi - Schallenberg	Route mit Ausgangspunkten in Eggwil und Rötchenbach, Anschluss an Nachbarregion gegeben, verschiedene Varianten der Routenführung vorhanden (23v), Koordination mit HUH notwendig	mittel	mittel	x	x					x		Nutzung best. Wege (Kat. A)	28.9	1'004	1'004	96'000 CHF
24	Stauffen	Route mit Ausgangspunkt in Rötchenbach und Anschlussmöglichkeit in Richtung Steffisburg - Thun, Konfliktpotential sowie Koexistenzmassnahmen zu prüfen	mittel	leicht	x	x	(x)						Nutzung + Ausbau best. Wege (Kat. A / B / C)	12.7	479	479	52'000 CHF
30	Sumiswald Family-Loop	Projektidee von SPS in Zusammenhang mit Nr. 11, spezifische Freizeit- und Übungsinfrastruktur (vgl. Vitaparcours) für Mountainbikende, möglicher Standort mit Gemeinde abgeklärt	leicht	leicht	x		x						Neubau (Kat. D)	-	-	-	180'000 CHF
TOTAL Mittelfristig (bis 5 Jahre)																	1'601'000 CHF
Langfristig (bis 10 Jahre)																	
6	Zimmerberg Trail	Projektidee für spezifische Naherholungs- und Trainingsinfrastruktur in Oberburg, grosses Konfliktpotential mit Wild und Umwelt (Schutzgebiet), Umsetzung fraglich	schwer	leicht			x	x					Neubau (Kat. D)	6.2	168	168	83'000 CHF
11	Sumiswald Uphill Flowtrail	Innovative Projektidee von SPS zur Erweiterung des lokalen Angebotes beim Forum Sumiswald, Bau einer spezifischen Bike-Strecke, welche (mit E-Bike) bergwärts befahren wird, Rückführung zu definieren	leicht	leicht	x		x						Neubau (Kat. D)	1.4	132	13	120'000 CHF
14	Hornbachegg Trail	Kurze Runde mit technischer Abfahrt auf altem bestehenden Weg, Konfliktstellen mit Anwohnern oder Wegnutzenden zu prüfen, Nachhaltigkeit eines offiziellen Angebotes sowie Zuständigkeit zu klären	schwer	mittel			x	x					Nutzung + Ausbau best. Wege (Kat. A / B / C)	7.8	335	335	79'000 CHF
18	Howacht Trail	Abfahrt von Howacht nach Langnau auf bestehenden Wegen oder Instandstellung alter Wegabschnitte, Koexistenz sowie Auswirkungen auf Wild und Umwelt zu prüfen, TPE als möglicher Projektpartner	schwer	leicht			x						Nutzung + Ausbau best. Wege (Kat. A / B / C)	4.5	38	381	78'000 CHF
25	Wachthubel - Marbachegg	Route als Verbindung zwischen Emmental und Entlebuch, Routenführung und Konfliktpotential muss während Richtplanverfahren geprüft werden, Koordination mit Nachbarregion wichtig	schwer	schwer	(x)	x							Nutzung + Ausbau best. Wege (Kat. A / B / C)	36.7	1'724	1'724	159'000 CHF
26	Kemmeribodenbad	Technische Route nach Kemmeribodenbad, sensible Gebiete betroffen, Routenführung, Auswirkungen auf Wild und Umwelt sowie weiteres Konfliktpotential muss während Richtplanverfahren geprüft werden	mittel	mittel			x	x					Nutzung + Ausbau best. Wege (Kat. A / B / C)	24.6	1'060	1'060	129'000 CHF
27	Regionale Route Bern - Langnau - Thun	Variante für regionale Route mit mehreren Etappen, Route verläuft durch regionale Zentren und mehrheitlich parallel zu lokalen Angeboten, Koordination mit Nachbarregionen sowie SchweizMobil wichtig	leicht	mittel		x					x		Nutzung best. Wege (Kat. A)	102.3	2'927	2'602	-
28	Regionale Route Bern - Napf (Alternative Napf Bike 77)	Variante für regionale Route mit mehreren Etappen, Route verläuft durch regionale Zentren und mehrheitlich parallel zu lokalen Angeboten, Koordination mit Nachbarregionen sowie SchweizMobil wichtig (Route 77, vgl. S. 27)	leicht	mittel		x					x		Nutzung best. Wege (Kat. A)	80.5	2'110	1'429	-
29	Bikepark Grünenmatt	Projekt von lokalen Initianten, separates Konzept vorliegend, weitere Abklärungen betreffend Machbarkeit und Planungsprozess laufen, Erschliessung durch Routennetz zielführend, Umsetzung durch Initianten vorgesehen	div.	div.			x	x	x				Neubau (Kat. D)	-	-	-	-
31	Trail Center Langnau	Projektidee von TPE für spezifische Infrastruktur in nahegelegenem und erschlossenem Waldabschnitt, Konzept noch offen, räumliche Auswirkungen und Machbarkeit zu prüfen, Umsetzung durch lokale Trägerschaft denkbar	div.	div.			x						Neubau (Kat. D)	-	-	-	200'000 CHF
TOTAL Langfristig (bis 10 Jahre)																	848'000 CHF
TOTAL mögliche Gesamtinvestitionen in Mountainbike-Routen und -Anlagen																	2'854'000 CHF

Legende Abkürzungen	
TPE:	Verein Trail Protectors Emmental
SPS:	Verein Sportland Sumiswald
BIE:	Verein Biken im Emmental
HUH:	Hügu Himu / Emmental Tourismus

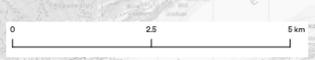
Legende	Bike-Segmente
CC	Cross-Country
TO	Tour
AM	All-Mountain
ED	Enduro
FR	Freeride
DH	Downhill
GR	Gravel



Massnahmenplan

Massnahmenkategorien

- A: Keine baulichen Massnahmen
- B: Bauliche Massnahmen im Rahmen des Unterhalts
- C: Bauliche Massnahmen ggf. mit Baugesuch
- D: Neubau Mountainbike-Weg(-abschnitt) oder -Anlage

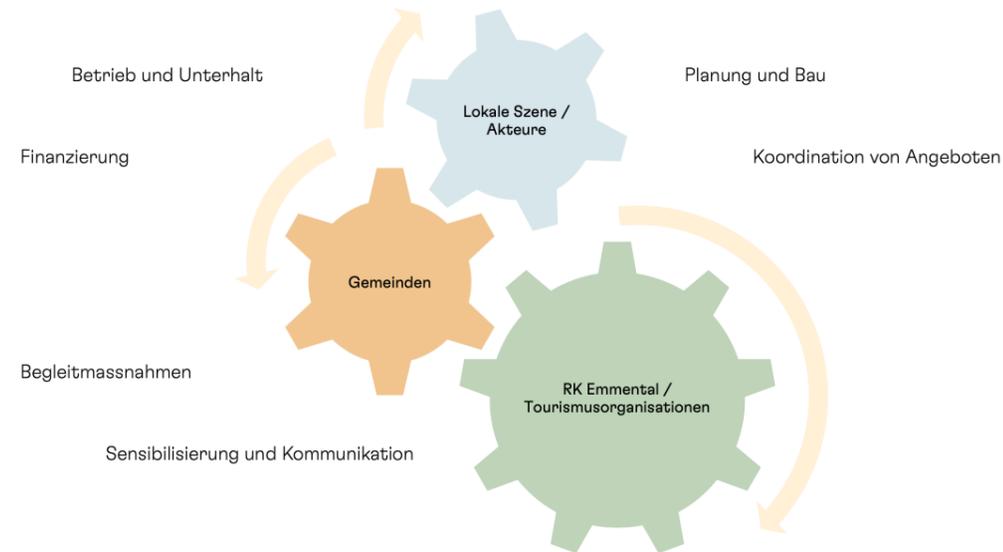


Umsetzung und Betrieb

Während der Erarbeitung des vorliegenden Masterplans hat sich herausgestellt, dass es in Bezug auf das Mountainbike-Angebot oftmals an der lokalen und regionalen Koordination zwischen den verschiedenen Akteuren fehlt. Für die zukünftige Umsetzung und Betrieb der geplanten Routen und Anlagen wurde es daher als zielführend erachtet, dass im Masterplan bereits erste Massnahmen betreffend möglicher Organisationsstruktur und Aufgabenbereiche definiert werden. Ausserdem werden nachfolgend weitere ergänzende Themen zur Umsetzung erläutert, welche für die nachgelagerten Planungsprozesse ebenfalls relevant sein werden.

Organisation und Aufgabenbereiche

Ziel der Regionalkonferenz Emmental ist es die lokale sowie regionale Zusammenarbeit und Koordination betreffend Mountainbike- und Velo-Angeboten in der Region längerfristig zu stärken.



Koordination und Zusammenarbeit innerhalb zentraler Aufgabenbereiche | Quelle: Eigene Abbildung

Aufgaben Regionalkonferenz Emmental:

- Verantwortlich für die übergeordnete Planung und deren mittel- bis längerfristige Implementierung (vgl. Master- und regionaler Teilrichtplan), die Arbeitsgruppe MTB (PlaKo) wird weitergeführt
- Koordination von Velo- und Bikeangeboten innerhalb und über die Grenzen der Region hinaus
- Unterstützung der Gemeinden in den Bereichen Planung, Bau und Unterhalt von Infrastrukturen
- Koordination zwischen Gemeinden sowie Schnittstelle zu kantonalen Ämtern und Verbänden bei regionalen Routen
- Implementierung eines Finanzierungsmodells für gemeindeübergreifende regionale Routen
- Beratung von Gemeinden oder Projektinitianten zu Finanzierungsmöglichkeiten von Infrastrukturen oder Begleitmassnahmen
- Initiierung und Koordination von zentralen Begleitmassnahmen (z.B. Sensibilisierungskampagnen, Schulung zum Thema Unterhalt, etc.)
- Haftung: Versicherungslösung für gesamtes offizielles Routennetz innerhalb der Region prüfen

Aufgaben Gemeinden:

- Umsetzung, Betrieb und Unterhalt von Routen und Anlagen im Gemeindegebiet, womöglich in Zusammenarbeit mit Vereinen oder Projektinitianten
- Koordination mit Nachbargemeinden sowie Regionalkonferenz Emmental
- Austausch und Unterstützung von lokalen Vereinen und Projektinitianten, Zusammenarbeit durch klare Aufgabenverteilung stärken (z.B. Pflichtenheft), evtl. Implementierung von Arbeitsgruppen innerhalb der Gemeinde oder Teilregionen
- Umsetzung von Begleitmassnahmen (z.B. Zaunübergänge, Sensibilisierung Koexistenz, etc.), einheitliche Lösungen auf Ebene Region, gemeinsame Beschaffung von Infrastruktur
- Vermitteln und Lösungsfindung bei allfälligen Konflikten oder Rückmeldungen durch Grundeigentümer oder Interessenvertreter

Aufgaben Lokale Szene, Vereine und Projektinitianten:

- Netzwerk zwischen Nutzenden und Akteuren stärken, lokale und regionale Organisation fördern
- Ansprechpersonen für Gemeinden, Region und Interessensgruppen definieren, Dialog stärken
- Unterstützung der Gemeinden oder Region beim Bau, Betrieb und Unterhalt von Routen und Anlagen
- Gemeinsame Ziele, Projekte und Tätigkeitsbereiche (Pflichtenheft) definieren und kommunizieren
- Vernetzung zwischen verschiedenen lokalen Organisationen auf regionaler Ebene

Finanzierung

Grundsätzlich ist der Bau, Betrieb und Unterhalt von Mountainbike-Infrastrukturen Aufgabe der Gemeinden und vom Aufwand her vergleichbar mit den Wanderwegen. Mit der laufenden Änderung des Strassengesetzes (SG) stellt der Kanton Bern eine finanzielle Unterstützung von 40% der Investitionskosten von «wichtigen» Mountainbike-Routen (gemäss Sachplan Veloverkehr) in Aussicht. Ausserdem soll der Kanton in Zukunft die Signalisation dieser Routen übernehmen. Der Entscheid diesbezüglich war zum Abschluss der Arbeiten noch offen.

Um die Finanzierung von neuen Infrastrukturen zu gewährleisten, sind weitere Finanzierungsmöglichkeiten und -modelle zu prüfen. Diesbezüglich wurden im Rahmen des vorliegenden Masterplans verschiedene Ideen entwickelt, welche im Rahmen der weiteren Umsetzung zu prüfen sind:

- Vorschlag für RK Emmental: Verteilschlüssel bei gemeindeübergreifenden Routen (z.B. nach Streckenkilometer und Anzahl Einwohnern)
- Mitfinanzierung von Anlagen durch Vereine, Sponsoren sowie die Nutzenden (z.B. Crowdfunding)
- Kantonale Subventionen, z.B. Neue Regionalpolitik (NRP) für Planung und Inszenierung oder Sportfonds für den Bau von Anlagen
- Finanzierung durch Nutzende, z.B. durch Tages- und Jahresgönnerschaften (vgl. Bikepark Thunersee)
- Refinanzierung durch Angebotsergänzungen (z.B. Parkplatz, Transport auf touristischen Linien, etc.)
- Finanzierung über Kurtaxen oder Beitrag pro Einwohner, als Reinvestition in Infrastrukturen oder Begleitmassnahmen für Naherholung und Tourismus

Koexistenz

Bereits auf Stufe Masterplan ist die Koexistenz von Mountainbikenden und anderen Nutzungen eine Kernfrage, welche bei der Entwicklung eines regionalen Routennetzes berücksichtigt werden sollte. In der kantonalen Arbeitshilfe zur Planung und Realisierung von Mountainbike-Routen¹, wird darauf hingewiesen, dass beim Planungsprozess von Mountainbike-Routen die Frage gestellt werden muss, ob eine Koexistenz von Mountainbikenden und anderen Nutzenden auf dem gleichen Wegabschnitt überhaupt möglich ist. Dabei wurde bezüglich der Koexistenz von Fussgängern und Mountainbikenden eine Checkliste zur Beurteilung des Konfliktpotenzials ausgearbeitet. Gleichzeitig hat das ASTRA in Zusammenarbeit mit mehreren national agierenden Organisationen (z.B. SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, SAC, etc.) eine Entscheidungshilfe zur Koexistenz und Entflechtung² veröffentlicht. Auch hier wird darauf hingewiesen, dass Wandernde und Bikende häufig ähnliche Bedürfnisse haben. Neben Leitsätzen bezüglich Infrastruktur und Verhalten wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass für eine fundierte Beurteilung der Koexistenz eine gesamtheitliche Betrachtung erforderlich sei.

Aus Sicht der Regionalkonferenz Emmental sollen Mountainbikende ihren Sport grundsätzlich in einem rücksichtsvollen Nebeneinander mit allen anderen Wegnutzenden betreiben. Separate Infrastrukturen (Entflechtung) werden nur in stark frequentierten Gebieten mit erhöhtem Nutzungsdruck in Betracht gezogen. In peripheren Gebieten sollen vor allem die räumlichen Auswirkungen und der finanzielle Aufwand durch zusätzliche Weginfrastruktur minimiert werden. Daher wird bei der Routenplanung im vorliegenden Masterplan sowie als regionale Strategie mehrheitlich eine gemeinsame Nutzung von Weginfrastrukturen angestrebt. Die Mountainbike-Routen werden daher in erster Linie auf bestehende Wege gelegt. Diese sollen im Rahmen des nachgelagerten Planungsprozesses vertieft auf eine gegenseitige Nutzungsverträglichkeit geprüft werden. Ausserdem soll zeitnah ein regionaler Verhaltenskodex entwickelt werden, mit welchem die Nutzenden gezielt auf allfällige Konflikte sensibilisiert werden sollen.

Weiteres Vorgehen bestehende Routen

Die bestehenden SchweizMobil Routen innerhalb des Planungssperimeter wurden während den Arbeiten am Masterplan ebenfalls geprüft. Diesbezüglich können die folgenden Empfehlungen abgegeben werden:

- Route 77 Napf Bike: Die bisherige Routenführung sollte aufgehoben oder überarbeitet werden. Ziel sollte eine homogenere Route sein, welche auf der gesamten Länge für eine breitere Zielgruppe funktioniert. Eine Alternative bietet die vorgeschlagene regionale Route von Burgdorf nach Langnau mit Anschluss in Richtung Napf oder Röthenbach – Thun. Der Anschluss von Bern nach Burgdorf muss im weiteren Planungsprozess geprüft werden, eine enge Koordination mit den Nachbarregionen und SchweizMobil ist wichtig.
- Route 690 Lüdere Bike: Die Route könnte durch den Vorschlag aus dem Konzept «Biken im Emmental» erweitert werden. So kann die Problemstelle «Rotebüel» umfahren werden und die Tour wird homogener gestaltet. Ausserdem erhält die Route damit eine regionale Funktion. Alternative kleinräumige Anpassungen oder Massnahmen zur Konfliktschärfung im Gebiet «Rotebüel» wären zu prüfen, sollte die Route so beibehalten werden.

¹ Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), Mountainbike-Routen, Planung, Projektierung und Realisierung (2017)

² Bundesamt für Strassen (ASTRA), Wandern und Mountainbiken - Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung, Merkblatt für die Planung (2020)

