

Regionaler Richtplan Mountainbike

Teil B Behördenverbindliche Festlegungen



Mitwirkungs exemplar

Burgdorf, 1. Februar 2023

Mitwirkung: 13. März 2023 bis 9. Juni 2023

Der vorliegende regionale Richtplan Mountainbike ist aus den folgenden drei Teilen aufgebaut:

- Teil A: Erläuterungsbericht
- Teil B: Behördenverbindliche Festlegungen
- Teil C: Richtplankarte

Impressum

Auftraggeberin: Regionalkonferenz Emmental, Bahnhofstrasse 35, 3400 Burgdorf

Auftragnehmende: ARGE ALPGIS / Bikeplan
ALPGIS Raumentwicklung GmbH, Fliederweg 11, 3600 Thun
Bike Plan AG, Marktgasse 50, 3011 Bern

Titelbild: Quelle: Swiss Sports Publishing GmbH

Version	Datum	Inhalt
1.0	01.02.2023	Mitwirkungsunterlagen

Regionaler Richtplan Mountainbike

Teil B Behördenverbindliche Festlegungen

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Ziel und Zweck des Richtplans	1
1.2	Aufbau regionaler Richtplan Mountainbike	1
1.3	Aufbau und Herleitung Massnahmenblätter.....	1
1.4	Verbindlichkeit.....	2
1.5	Koordinationsstände	2
1.6	Zeithorizont	3
2	Massnahmenblätter: Bikespezifische Infrastrukturen	4
2.1	Routen und Anlagen	4
2.2	Regionale Routen	72
2.3	Weitere Projekte	77
2.4	Bestehende Routen (Ausgangslage).....	81
3	Massnahmenblätter: Umsetzung und Betrieb	86
3.1	Regionale Trägerschaft.....	87
3.2	Finanzierung	88
3.3	Planung, Projektierung und Bau	89
3.4	Betrieb und Unterhalt	90
3.5	Signalisation und Kommunikation	91
3.6	Haftung	92
3.7	Transport und Parkierung	93
3.8	Anpassung oder Aufhebung bestehende Routen	94
3.9	Koordination Nachbarregionen	95
4	Monitoring und Controlling	96
4.1	Zuständigkeiten bei Änderungen des Richtplans.....	96
5	Genehmigungsvermerke	97
6	Verzeichnisse	98
6.1	Abkürzungen.....	98
Anhang I	100	
Inhalte Massnahmenblätter	100	
Anhang II	102	
Beurteilungskriterien Raumplanung und Umwelt	102	
Beurteilung Raumplanung und Umwelt.....	104	

1 Einleitung

1.1 Ziel und Zweck des Richtplans

Der vorliegende Richtplan dient der Region, den Gemeinden und den Touristiker:innen als Führungs-, Planungs- und Koordinationsinstrument. Das Routenkonzept aus dem Masterplan, das im Rahmen eines partizipativen Prozesses mit den Gemeinden, der lokalen Szene, den touristischen Leistungsträger:innen, den Vertretenden von kantonalen Ämtern sowie weiteren Interessenvertretenden entstand, soll im Richtplan verfeinert und behördenverbindlich festgelegt werden. Der Richtplan soll in einem öffentlichen Mitwirkungsverfahren und einem kantonalen Vorprüfungsverfahren konsolidiert, sowie anschliessend vom kantonalen Amt für Gemeinden und Raumordnung genehmigt werden.

Folgende Ziele werden mit der Richtplanung verfolgt:

- Behördenverbindliche Festlegung von Mountainbike-Routen und -Anlagen
- Ermittlung und Abwägung von Nutzungs- bzw. Interessenskonflikte (Interessenabwägung)
- Klärung Zuständigkeiten Realisierung und Unterhalt
- Präzisierung der Kosten
- Durchführung Planerlassverfahren (Mitwirkung, Vorprüfung, Regionale Beschlussfassung, Genehmigung)

Mit den im Richtplan festgelegten und behördenverbindlichen Inhalten wird zum einen die nötige Planungssicherheit für alle Beteiligten geschaffen und zum anderen die Projektvorhaben und die Nutzungsabsichten der verschiedenen Nutzungsgruppen aufeinander abgestimmt. Der Richtplan erlaubt, die grundlegende Stossrichtung im Fokus zu halten und jeweiligen Planungsschritte unabhängig voneinander weiterzuentwickeln und mit einem Monitoring zu überprüfen.

1.2 Aufbau regionaler Richtplan Mountainbike

Der regionale Richtplan Mountainbike der Regionalkonferenz Emmental (RKE) besteht aus drei Teilen und umfasst folgende Dokumente:

- Teil A: Erläuterungsbericht
- Teil B: Behördenverbindliche Festlegungen (behördenverbindlich)
- Teil C: Richtplankarte (behördenverbindlich)

1.2.1 Erläuterungsbericht

Der Erläuterungsbericht enthält Erläuterungen zur Ausgangslage und zum Prozess der Erarbeitung, zu den Planungsgrundsätzen, zum Routenkonzept sowie zur räumlichen Beurteilung der Routen. Als wichtige Grundlage dient der im Frühjahr 2022 fertiggestellte Masterplan Mountainbike.

1.2.2 Behördenverbindliche Festlegungen

Die behördenverbindlichen Festlegungen bestehen zum einen aus den Massnahmenblättern zu den einzelnen Mountainbike-Routen und -Anlagen. Dies werden beschrieben und auf einer Situationskarte dargestellt. Weiter werden die bestehenden Konfliktpunkte entlang der Strecke abgebildet und, so weit möglich, die erforderlichen Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen pro Routenabschnitt aufgeführt. Das Massnahmenblatt enthält eine Kostenschätzung sowie den Finanzierungsschlüssel für die Erstellung und Signalisation der Routen. Zudem definiert es die weiteren Schritte sowie die einzubeziehenden Stellen für die weitere Planung und Umsetzung.

In einem zusätzlichen behördenverbindlichen Kapitel «Umsetzung und Betrieb» sind zudem Festlegungen zu den Verantwortlichkeiten und zur Organisation für Bau, Signalisation, Unterhalt und Finanzierung der Routen sowie zur Haftung und zur Koordination mit den Nachbarregionen enthalten.

1.2.3 Richtplankarte

Das gesamte Routenkonzept ist in Form einer behördenverbindlichen Richtplankarte dargestellt und enthält nebst Routennamen und -nummer den jeweiligen Koordinationsstand. Die Karte dient als regionale Übersicht der in den Massnahmenblättern (Teil B) beschriebenen Routen.

1.3 Aufbau und Herleitung Massnahmenblätter

Die Massnahmenblätter zu den Mountainbike-Routen und -Anlagen enthalten eine Streckenkarte, die Eckdaten sowie eine kurze Beschreibung der Route mit Angaben zu den beteiligten Gemeinden und zu ÖV- und Gastronomieangeboten in deren Einzugsgebiet.

Weiter werden das Fazit der Beurteilung zur Koexistenz Wandern/Bike gemäss der kantonalen Arbeitshilfe inkl. den notwendigen Massnahmen sowie eine kurze Beurteilung der Konflikte mit Raum und Umwelt dargestellt. Beide Beurteilungen leiten sich aus den umfassenden Abwägungen im Anhang ab.

Zu guter Letzt enthält das Massnahmenblatt, basierend auf einer Grobkostenschätzung, Angaben zu den Kosten sowie zu einer möglichen Finanzierung zur Erstellung der einzelnen Infrastruktur. Weitere Angaben betreffen den Koordinationsstand, die federführenden und die weiteren beteiligten (Fach-)Stellen, die bei der Umsetzung zu berücksichtigen sind, sowie das weitere Vorgehen und die Abstimmungsanweisungen für die drauffolgenden Planungs- und Umsetzungsschritte.

Eine Übersicht sowie Beschrieb der einzelnen Inhalte der Massnahmenblätter ist im Anhang I enthalten.

1.4 Verbindlichkeit

Mit der regionalen Beschlussfassung stimmen die Gemeinden dem Richtplan als Koordinationsinstrument für die Umsetzung der Mountainbike-Routen zu. Mit der Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung werden folgende Inhalte des Richtplans behördenverbindlich:

- Massnahmenblätter der Routen (Teil B)
- Massnahmenblätter zu Bestimmungen zu Umsetzung und Betrieb (Teil B)
- Richtplankarte (Teil C)

Gestützt auf das Baugesetz (Art. 98 Abs. 3) soll die Verbindlichkeit auf folgende kantonale Stellen ausgeweitet werden:

- Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) namens des Tiefbauamtes (TBA) betreffend der Routenführung
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion des Kantons Bern (WEU) namens des Amtes für Wald und Naturgefahren (AWN) betreffend Wald sowie des Amtes für Landwirtschaft und Natur (LANAT: ANF und JI) betreffend Schutzinteressen.

1.5 Koordinationsstände

Die im vorliegenden regionale Richtplan, genauer im Teil B, enthaltenen Routen sowie weiterführenden Massnahmen im Bereich Umsetzung und Betrieb verfügen über unterschiedliche Koordinationsstände¹, welche entsprechend auf den Massnahmenblättern sowie auf der Richtplankarte vermerkt sind. Die Koordinationsstände werden wie folgt differenziert:

Vororientierung VO

Dies ist die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Mit der Bezeichnung «VO» wird dargelegt, dass die entsprechende Mountainbike-Route vertieften Klärungsbedarf aufweist. Es handelt sich entweder um erste Ideen und Vorschläge, die noch nicht vertieft ausgearbeitet wurden. Oder es betrifft Routen, die grössere Konflikte aufweisen, deren Auswirkungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend beurteilt werden können oder für die noch keine geeigneten Massnahmen zur Bereinigung des Konflikts definiert werden konnten. Um den Koordinationsprozess einzuleiten, sind grundsätzliche Abklärungen nötig. Es besteht lediglich eine Informationspflicht unter den Beteiligten.

Zwischenergebnis ZE

Diese Kategorie zeigt, dass der Koordinationsprozess angelaufen ist und bereits Ergebnisse vorliegen. Ein Zwischenergebnis liegt vor, wenn die bestehenden Konflikte erkannt wurden und nach Einschätzung der kantonalen Stellen grundsätzlich mit geeigneten Massnahmen behoben werden können. Die Massnahmen wurden aber noch nicht abschliessend bestimmt oder die Zustimmung einzelner Gemeinden

¹ Der Koordinationsstand wird grundsätzlich für die gesamte Route festgelegt. Bei Routen mit Abschnitten ausserhalb des Bearbeitungsperimeters basiert die Festlegung des Koordinationsstandes ausschliesslich auf den Verhältnissen innerhalb des Bearbeitungsperimeters.

ist noch nicht erfolgt. Zu jedem Zwischenergebnis gehört die Auflistung der noch fehlenden konkreten Tätigkeiten zur Überführung in eine Festsetzung.

Festsetzung FS

Hier konnte die Koordination erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig und zuwiderlaufende Ansprüche wurden geklärt. Es bestehen gemäss Beurteilung der kantonalen Stellen nur Konflikte, welche mit geeigneten Massnahmen gelöst werden können. Massnahmen zur Behebung der massgebenden Konfliktpunkte sind im Richtplan definiert und festgelegt. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe.

Ausgangslage AL

Als Ausgangslage werden diejenigen Mountainbike-Routen bzw. Routenabschnitte und Mountainbike-Anlagen aufgeführt, die bereits über eine rechtmässige Baubewilligung verfügen oder sogar realisiert und signalisiert sind. Sie sind wichtige Bestandteile des Gesamtkonzepts und sollen, wo dies noch nicht erfolgt ist, zukünftig stärker in Routen eingebunden werden. Die «Ausgangslagen» werden im Richtplan lediglich zur Vollständigkeit abgebildet. Eine erneute Beurteilung findet nicht statt. Es gelten die Bestimmungen aus den entsprechenden Bau- und Signalisationsbewilligungen.

1.6 Zeithorizont

Nebst dem Koordinationsstand wird im Hinblick auf eine mögliche Umsetzung der definierten Massnahmen der Zeithorizont definiert. Gleichzeitig dient dieser ähnlich wie im Masterplan der Priorisierung der verschiedenen Massnahmen. Der zeitliche Rahmen definiert sich wie folgt:

- Kurzfristig (KF) (bis 2 Jahre): Projekte, welche sich bereits in nachgelagerten Planungsprozessen (z.B. Baugesuch) befinden oder diese zeitnah aufgenommen werden können
- Mittelfristig (MF) (bis 5 Jahre): Projekte, welche bei einer Festsetzung im Richtplan in den nachgelagerten Planungsprozess überführt werden können.
- Langfristig (LF) (bis 10 Jahre): Projekte mit tiefem Koordinationsstand, bei welchen der Bedarf zu prüfen ist und weitere Abklärungen vorzunehmen sind.
- Daueraufgabe (DA): Aufgaben, welche regelmässig zu wiederholen sind (z.B. Controllingmassnahmen)

2 Massnahmenblätter: Bikespezifische Infrastrukturen

2.1 Routen und Anlagen

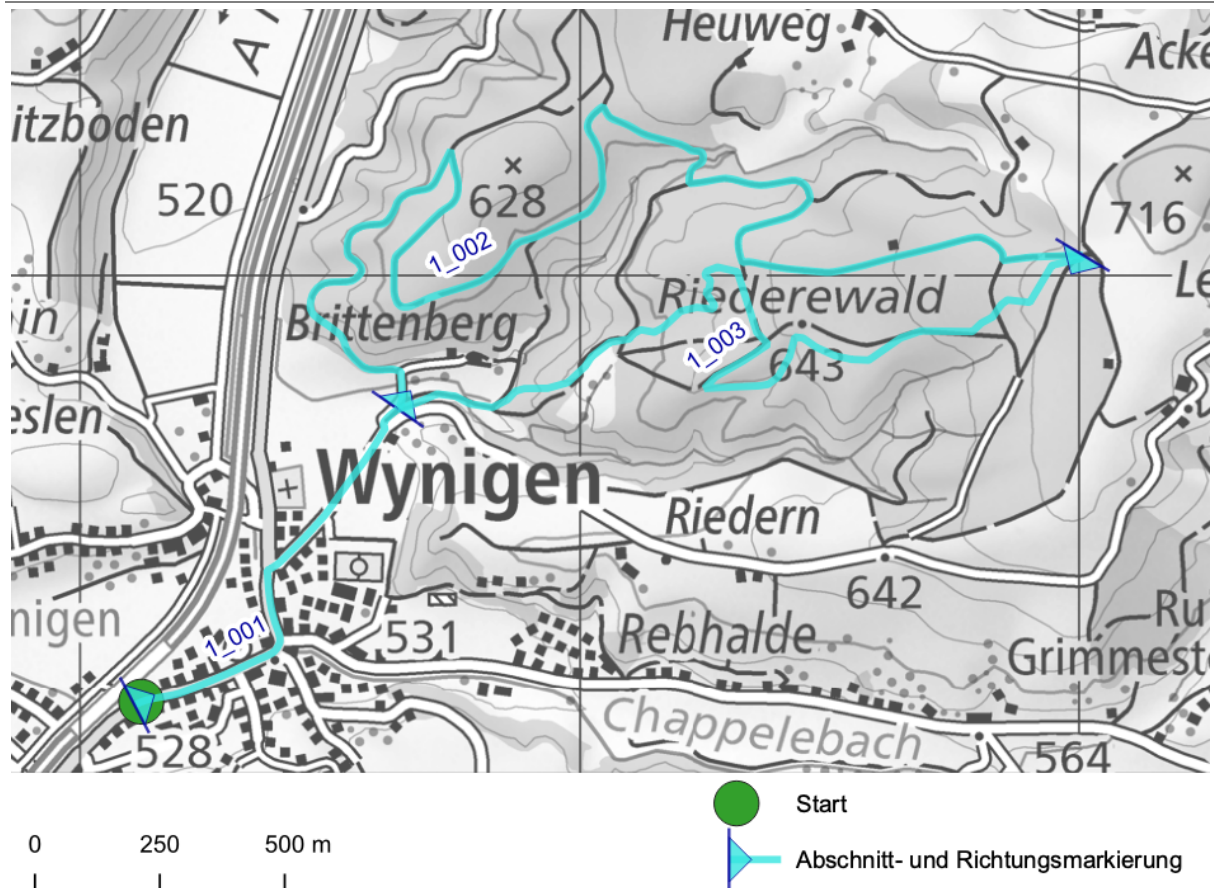
Routen-Nr.	Bezeichnung	KS
1	Wynigen Trail	Festsetzung
2	Lueg	Festsetzung
3	Färnstu Trail	Festsetzung
4	Binzberg Trail	Festsetzung
5	Rothöhe	Festsetzung
6	Zimmerberg Trail	Vororientierung
7	Gibelwald Trail	Vororientierung
8	Oelbach Trail	Zwischenergebnis
9	Burgdorf – Sumiswald	Festsetzung
10	Moosegg	Festsetzung
11	Sumiswald Uphill Flowtrail	Festsetzung
12	Lüdere Bike 690	Ausgangslage
12v	Lüdere Bike 690 Variante	Zwischenergebnis
13	Lushütte	Festsetzung
14	Hornbachegg Trail	Vororientierung
15	Ahorn	Zwischenergebnis
16	Blasenfluh	Zwischenergebnis
17	Howacht – Rämisgummen	Festsetzung
18	Howacht	Zwischenergebnis
19	Napf	Festsetzung
20	Wolfis	Festsetzung
20v	Wolfis (Erweiterung)	Vororientierung
21	Bäreghöhe	Festsetzung
22	Dieboldsbach Trail	Zwischenergebnis
23	Chuderhüsi – Schallenberg	Festsetzung
23v	Chuderhüsi – Schallenberg Variante	Zwischenergebnis
24	Schallenberg – Honegg	Vororientierung
25	Wachthubel – Marbachegg	Vororientierung
26	Kemmeribodenbad	Vororientierung

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Wynigen Trail	1

Facts

Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
AM, ED, FR	Wynigen, Bahnhof	6.4 km	0.9 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
leicht / mittel	Wynigen, Bahnhof	252 m 252 m	3.4 km 2.1 km

Karte



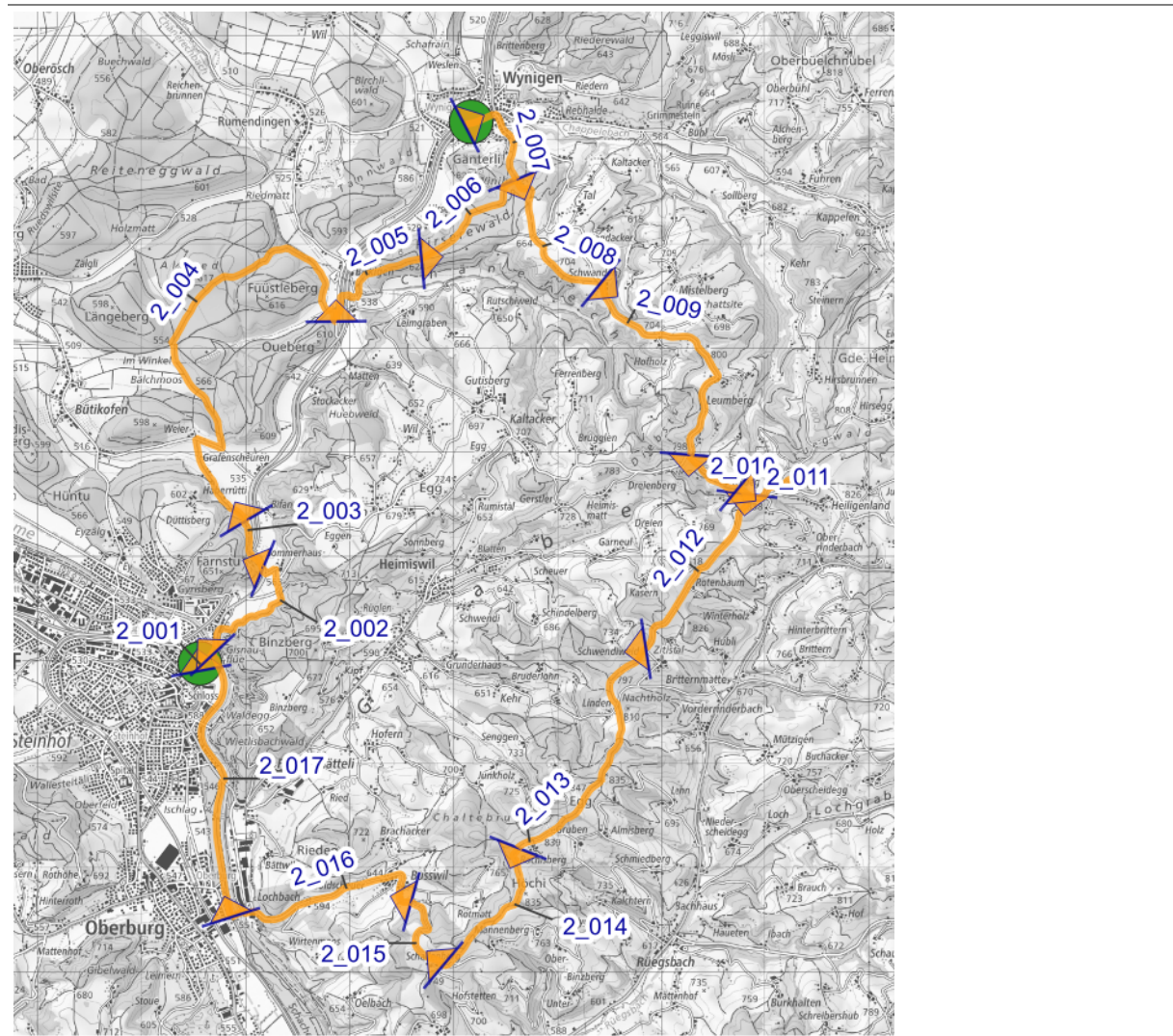
Beschreibung Route

Gemeinde	
Wynigen	
Beschrieb	
Projekt des Vereins «Trail Protectors Emmental» (TPE) mit dem Ziel ein spezifisches Naherholungsangebot für Mountainbikende im Raum Wynigen–Burgdorf zu schaffen. Das Gelände ermöglicht den Bau einer attraktiven Abfahrtsstrecke für eine breite Zielgruppe inkl. Aufstieg auf bestehenden Wegen. Bau und Unterhalt der Mountainbike-Piste sollen durch die Mitglieder des Vereins vollzogen werden.	
Gastronomieangebot	ÖV-Anbindung
vorhanden	Wynigen, Bahnhof

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Lueg	2

Facts			
Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
CC / TO / GR	verschiedene	27.8 km	8.6 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
leicht	verschiedene	838 m 838 m	18.7 km 0.5 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden
 Burgdorf, Kirchberg, Ersigen, Wynigen, Affoltern i. E., Heimiswil, Rüegsau

Beschrieb
 Bei der Route handelt es sich um eine einfache Rundtour als Verbindung zwischen Burgdorf und Wynigen sowie zur Erschliessung des beliebten Aussichtspunkt Lueg. Dabei sind verschiedene Ausgangspunkte (Burgdorf, Wynigen, Oberburg) sowie Anschlussmöglichkeiten vorhanden.

Gastronomieangebot
vorhanden

ÖV-Anbindung
Mehrere, u.a. Burgdorf, Bahnhof

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandermde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltemöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gefälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderrouennetz	Neubau
2_001	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	X		X	
2_002	Yellow	Orange	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	X		X	
2_003	Orange	Green	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow	Yellow			X	
2_004	Yellow	Orange	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X	
2_005	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green			X	
2_006	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X	
2_007	Yellow	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green	X		X	
2_008	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green			X	
2_009	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X	
2_010	Yellow	Green	Orange	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green	X		X	
2_011	Green	Green	Orange	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green	X		X	
2_012	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X	
2_013	Yellow	Orange	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X	
2_014	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green	X		X	
2_015	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green			X	
2_016	Green	Orange	Yellow	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green	X		X	
2_017	Yellow	Orange	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	X		X	

Konfliktpotential klein	Green
Konfliktpotential mittel	Yellow
Konfliktpotential gross	Orange
Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts	X

Abschnitt Massnahmen Koexistenz Zuständigkeit

2_002 K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»
 2_004
 2_010
 2_013
 2_014
 2_016
 2_017

2_010 K3: Platz zum Kreuzen schaffen z.B. Böschung abnehmen/ Gehölz oder Gebüsch rückschneiden/ entfernen
 2_014
 2_016

2_014 K2: Temporeduktion/ -kontrolle: Schikane (Slalom) aus Steinen ergänzen
 2_016

2_014 K13: Sichtweite schaffen oder vergrössern durch Entfernung/ Rückschnitt von Gehölz/ Gebüsch
 2_016

Abschnitt Massnahmen Sicherheit Zuständigkeit

Keine Massnahmen im Bereich Sicherheit geplant

Raum und Umwelt

Es bestehen punktuelle Konflikte mit dem IVS und der Landwirtschaft (s. Abstimmungsanweisungen), die jedoch im Rahmen von nachgelagerten Planungsstufen (Bau-/Signalisationsgesuch) geklärt werden können. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.

Umsetzung

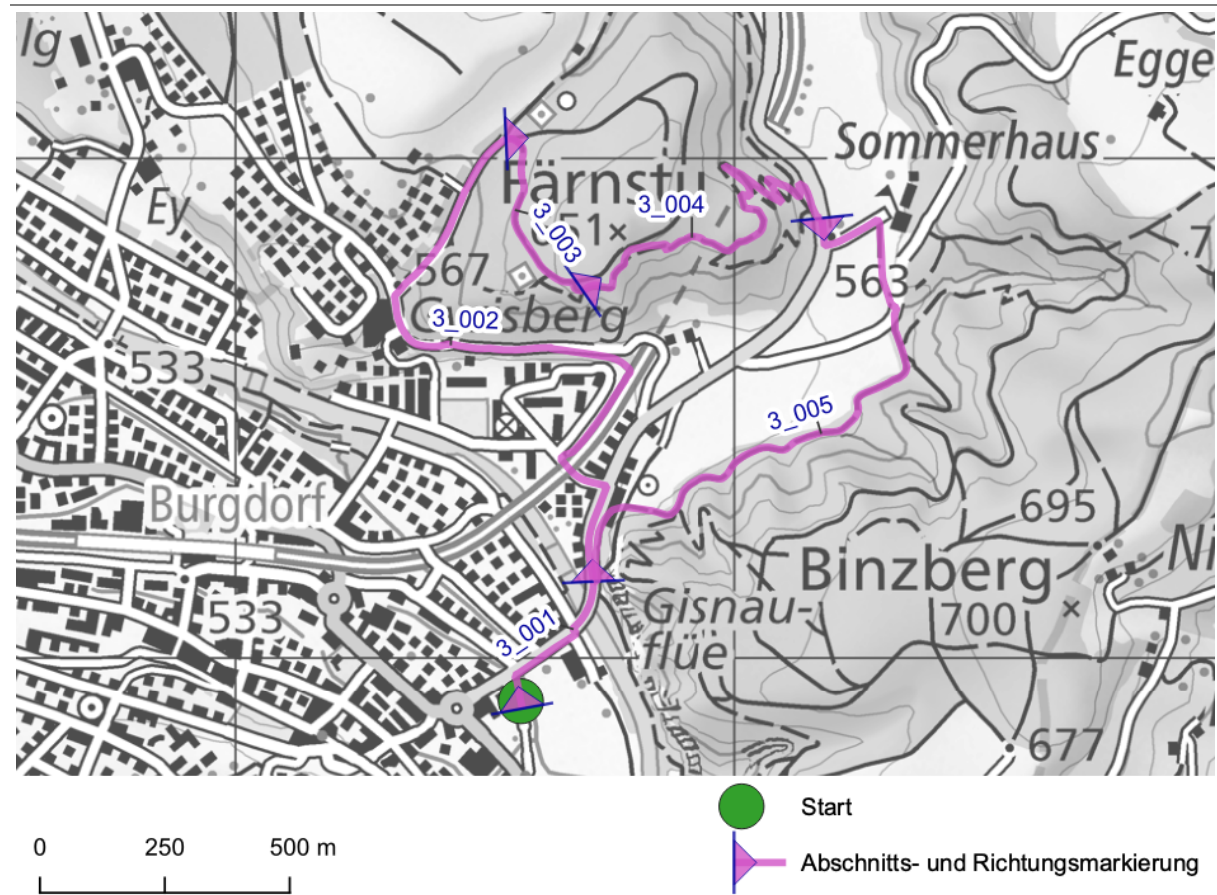
Kostenschätzung (CHF)	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag
30'000	vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Festsetzung	mittelfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Regionalkonferenz Emmental, vgl. Kap. 3.1 Regionale Trägerschaft	Grundeigentümer:innen, Gemeinden, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bau-/ Signalisationsgesuch 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auswirkungen IVS genauer auf A5, A8 und A10 prüfen ▪ Punktuell Linienführung mit Grundeigentümer:innen und Fachstellen klären (Hofdurchfahrt in A5 und FFF in A13 und A14)

Grundlagen | Bemerkungen

Routenbezeichnung Färnstu Trail	Routen-Nr. 3
---	------------------------

Facts			
Zielgruppe Segment AM / ED / FR	Ausgangspunkt Burgdorf	Länge 4.7 km	Asphalt 1.8 km
Schwierigkeitsgrad leicht / mittel	Zielort Burgdorf	Aufstiege Abstiege 174 m 174 m	Naturbelag Singletrail 1.4 km 1.5 km

Karte



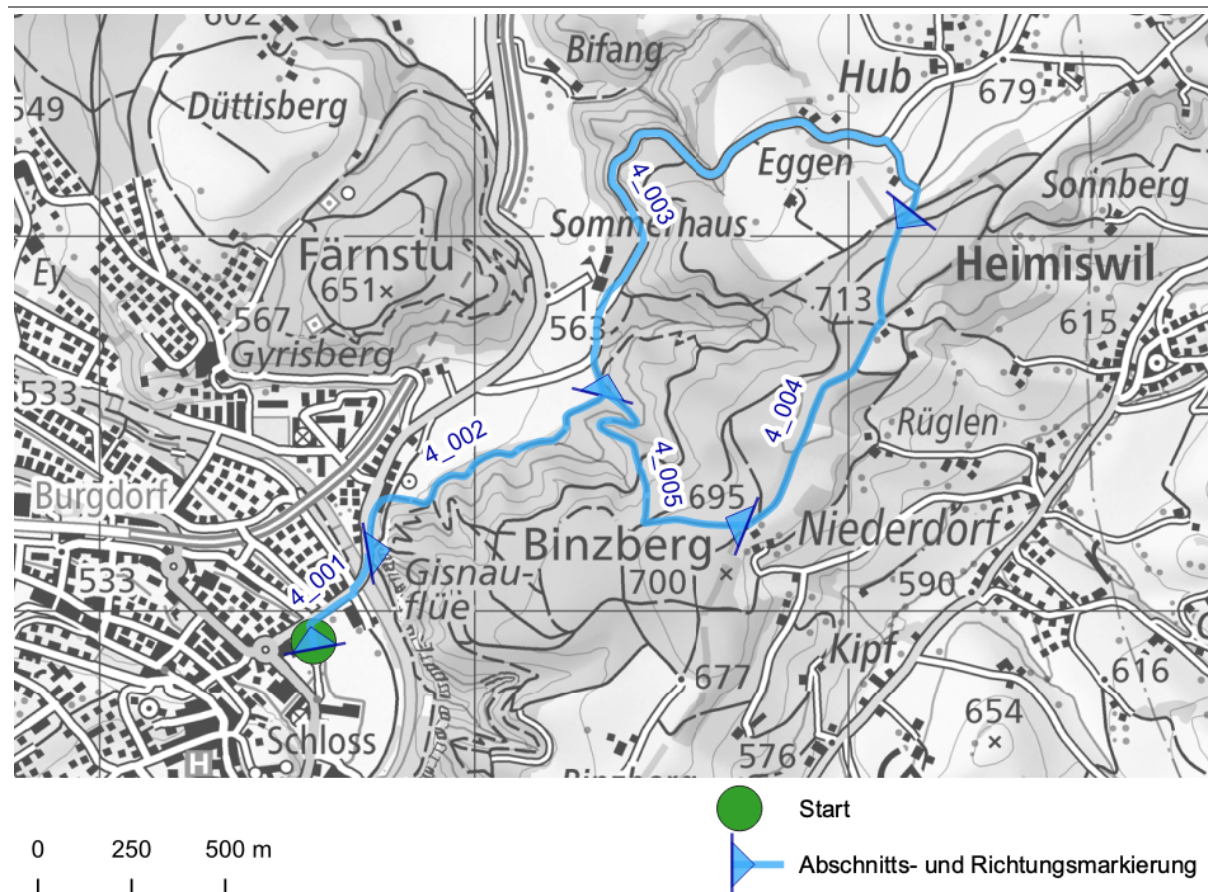
Beschreibung Route

Gemeinde Burgdorf	
Beschrieb Projekt des Vereins «Trail Protectors Emmental» (TPE) mit dem Ziel einen inoffiziellen Bike-Trail, welcher bereits oft befahren wird, nachträglich zu bewilligen. Bau und Unterhalt der Mountainbike-Piste sollen durch die Mitglieder des Vereins vollzogen werden.	
Gastronomieangebot vorhanden	ÖV-Anbindung Burgdorf, Bahnhof

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Binzberg Trail	4

Facts			
Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
AM / ED / FR	Burgdorf	4.8 km	2.1 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
leicht / mittel	Burgdorf	211 m 211 m	1.9 km 0.8 km

Karte

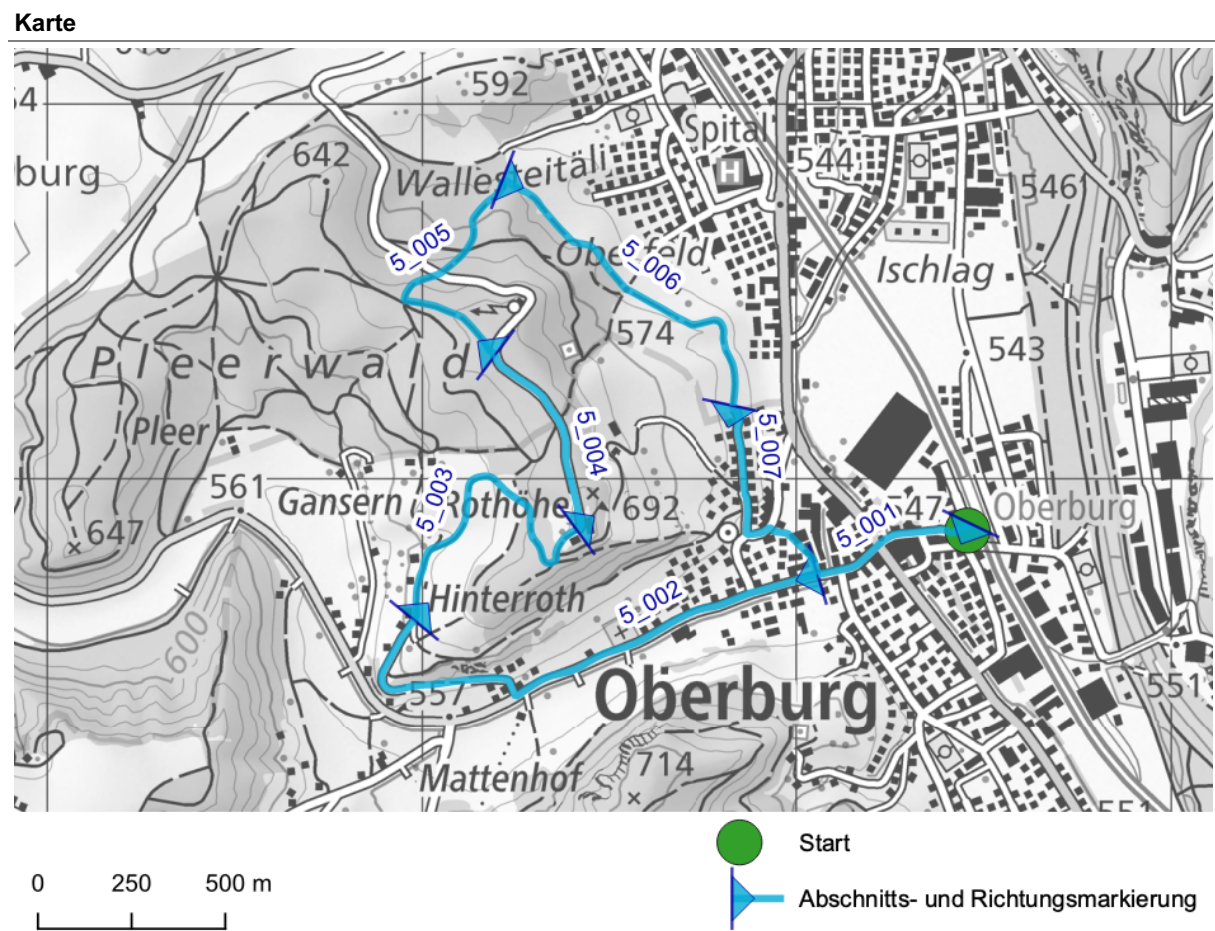


Beschreibung Route

Gemeinden	
Burgdorf, Heimiswil	
Beschrieb	
Projekt des Vereins «Trail Protectors Emmental» (TPE) mit dem Ziel einen inoffiziellen Bike-Trail, welcher bereits oft befahren wird, nachträglich zu bewilligen. Bau und Unterhalt der Mountainbike-Piste sollen durch die Mitglieder des Vereins vollzogen werden.	
Gastronomieangebot	ÖV-Anbindung
vorhanden	Burgdorf, Bahnhof

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Rothöhe	5

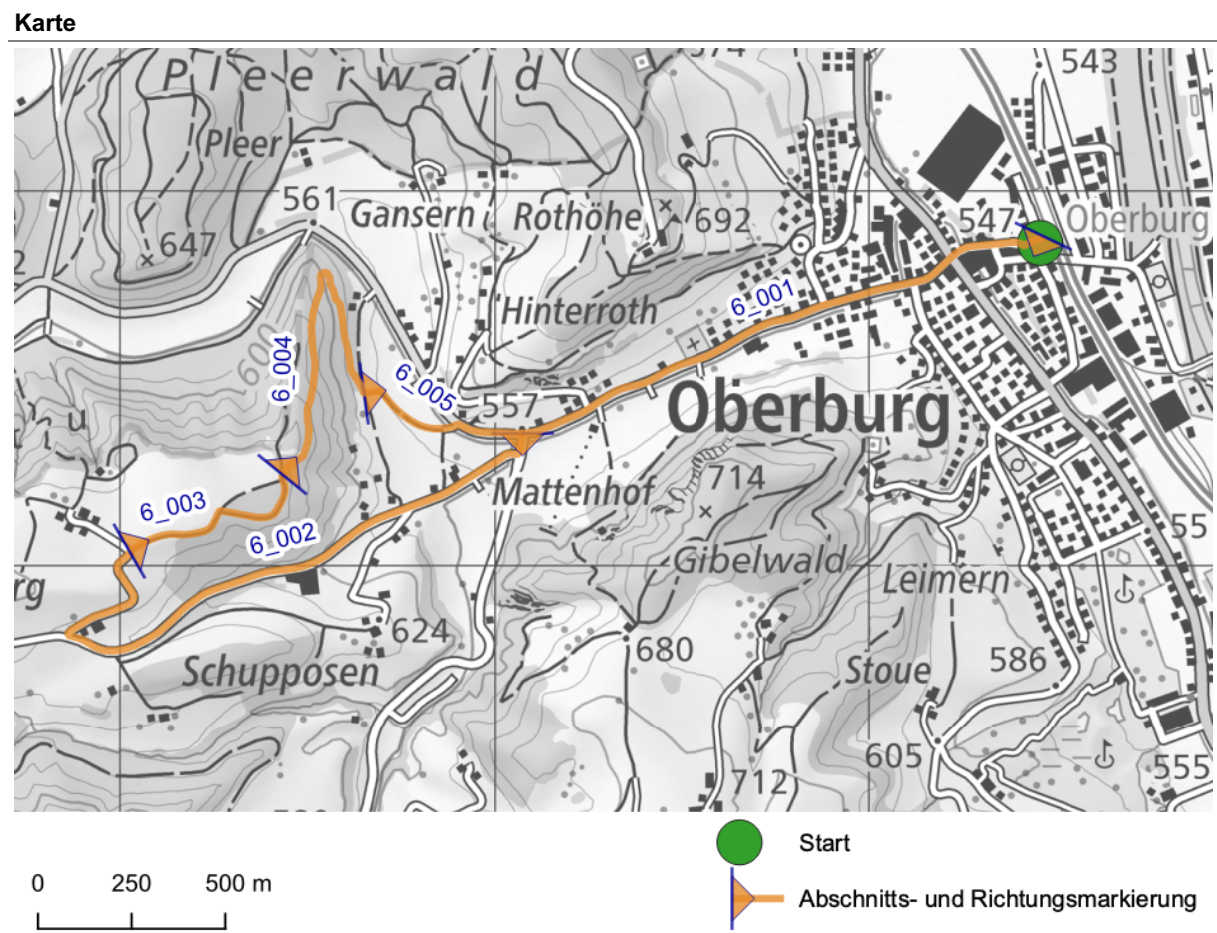
Facts			
Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
CC / (TO) / AM	Oberburg, Bahnhof	5.7 km	3.1 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
leicht / mittel	Oberburg, Bahnhof	212 m 212 m	1.4 km 1.2 km



Beschreibung Route	
Gemeinden	
Oberburg, Burgdorf	
Beschrieb	
Das Gebiet Rothöhe ist bei Bikenden beliebt, jedoch kommt es aufgrund fehlender Lenkung zu Konflikten mit anderen Nutzenden (Rückmeldung Grundeigentümer:in). Eine Entflechtung durch spezifische Infrastruktur für Mountainbikende wird als zielführend erachtet, gleichzeitig kann ein attraktives Naherholungsangebot geschaffen werden. Der Verein «Trail Protectors Emmental» ist als zentraler Projekträger für Umsetzung und Betrieb vorgesehen.	
Gastronomieangebot	ÖV-Anbindung
vorhanden	Oberburg, Bahnhof

Routenbezeichnung Zimmerberg Trail	Routen-Nr. 6
--	------------------------

Facts			
Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
Am / ED	Oberburg, Bahnhof	5.2 km	3.8 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
mittel / schwer	Oberburg, Bahnhof	168 m 168 m	0.5 km 0.9 km



Beschreibung Route	
Gemeinden	
Oberburg, Burgdorf	
Beschrieb	
Hier handelt es sich um eine Projektidee für spezifische Naherholungs- und Trainingsinfrastruktur in der Region Oberburg. Der Verein Trail Protectors Emmental oder private Initiant:innen sind als mögliche Projektträger für Umsetzung und Betrieb denkbar.	
Gastronomieangebot	ÖV-Anbindung
vorhanden	Oberburg, Bahnhof

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandernde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/Anhaltmöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gerfälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau	
6_001	■	■	■	■	■	■	■	■	■			⊗		Konfliktpotential klein
6_002	■	■	■	■	■	■	■	■	■	⊗		⊗		Konfliktpotential mittel
6_003	■	■	■	■	■	■	■	■	■					Konfliktpotential gross
6_004													⊗	Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts
6_005	■	■	■	■	■	■	■	■	■			⊗		

Abschnitt *Massnahmen Koexistenz* *Zuständigkeit*
 Keine Massnahmen im Bereich der Koexistenz geplant

Abschnitt *Massnahmen Sicherheit* *Zuständigkeit*
 Keine Massnahmen im Bereich Sicherheit geplant

Raum und Umwelt

Die Route führt durch ein regionales Landschaftsschutzgebiet, jedoch weitestgehend auf bestehenden Wegen. Ggf. sind im Rahmen der Festsetzung im Richtplan oder in nachgelagerten Planungsschritten (Bau-/Signalisationsgesuch) noch punktuelle Konflikte (s. Abstimmungsanweisungen) zu lösen. Insgesamt sind die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt als gering zu beurteilen.

Umsetzung

Kostenschätzung (CHF)	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag
83'000	Private Initiant:innen, vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Vororientierung	langfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Verein Trail Protectors Emmental / Private Initiant:innen	Grundeigentümer:innen, Gemeinden, RKE, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, SchweizMobil
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Detailliertes Konzept/Linienführung definieren ■ Festsetzung im Richtplan ■ Bau-/Signalisationsgesuch 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Klärung Machbarkeit mit Grundeigentümer:innen, Gemeinde und betroffenen Fachstellen ■ Konfliktpotential mit Wild und Umwelt (Schutzgebiet) detailliert prüfen (gemäss Rückmeldung JI, vgl. Masterplan) ■ Neubauabschnitt im Wald bei A4 genauer prüfen. ■ Führung bei A5 durch FFF genauer prüfen.

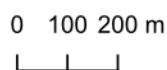
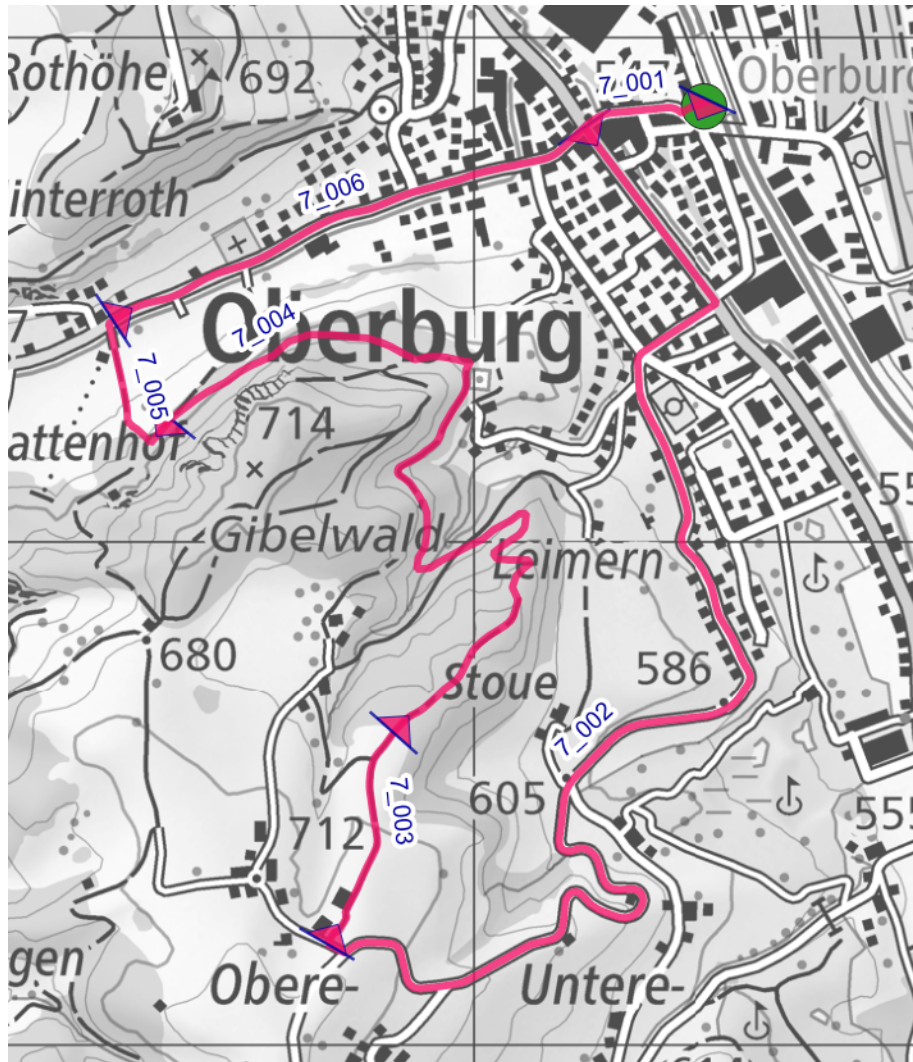
Grundlagen | Bemerkungen

Routenbezeichnung Gibelwald Trail	Routen-Nr. 7
---	------------------------

Facts

Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
CC / AM / ED	Oberburg, Bahnhof	7.1 km	4.2 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
leicht / mittel	Oberburg, Bahnhof	236 m 236 m	0.8 km 2.1 km

Karte



- Start
- ▶ Abschnitts- und Richtungsmarkierung

Beschreibung Route

Gemeinden

Oberburg, Burgdorf

Beschrieb

Hier handelt es sich um eine Projektidee für spezifische Naherholungs- und Trainingsinfrastruktur in der Region Oberburg. Der Verein Trail Protectors Emmental oder private Initiant:innen sind als mögliche Projektträger für Umsetzung und Betrieb denkbar.

Gastronomieangebot vorhanden	ÖV-Anbindung Oberburg, Bahnhof
---------------------------------	-----------------------------------

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandemde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltenmöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gefälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderoute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau	
7_001	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		Konfliktpotential klein
7_002	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		Konfliktpotential mittel
7_003	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green					Konfliktpotential gross
7_004													X	Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts
7_005	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green					
7_006	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		

<i>Abschnitt</i>	<i>Massnahmen Koexistenz</i>	<i>Zuständigkeit</i>
	Keine Massnahmen im Bereich der Koexistenz geplant	
<i>Abschnitt</i>	<i>Massnahmen Sicherheit</i>	<i>Zuständigkeit</i>
	Keine Massnahmen im Bereich Sicherheit geplant	

Raum und Umwelt

Die Route führt durch ein regionales Landschaftsschutzgebiet, jedoch auf bestehenden Wegen. Ggf. sind im Rahmen der Festsetzung im Richtplan oder in nachgelagerten Planungsschritten (Bau-/Signalisationsgesuch) noch punktuelle Konflikte (s. Abstimmungsanweisungen) zu lösen. Insgesamt sind die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt als gering zu beurteilen.

Umsetzung

Kostenschätzung (CHF) 179'000	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag Private Initiant:innen, vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Vororientierung	langfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Verein Trail Protectors Emmental / Private Initiant:innen	Grundeigentümer:innen, Gemeinde, RKE, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Detailliertes Konzept/Linienführung definieren ▪ Festsetzung im Richtplan ▪ Bau-/ Signalisationsgesuch 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klärung Machbarkeit mit Grundeigentümer:innen, Gemeinde und betroffenen Fachstellen ▪ Auswirkungen auf Wild und Umwelt detailliert prüfen (gemäss Rückmeldung JI, vgl. Masterplan) ▪ Machbarkeit neuer Trailabschnitt auf A4 im Gibelwald mit Bachquerung muss geprüft werden. ▪ Hofdurchfahrt auf A3 muss genauer geprüft werden ▪ Auswirkungen IVS auf A4 genauer klären.

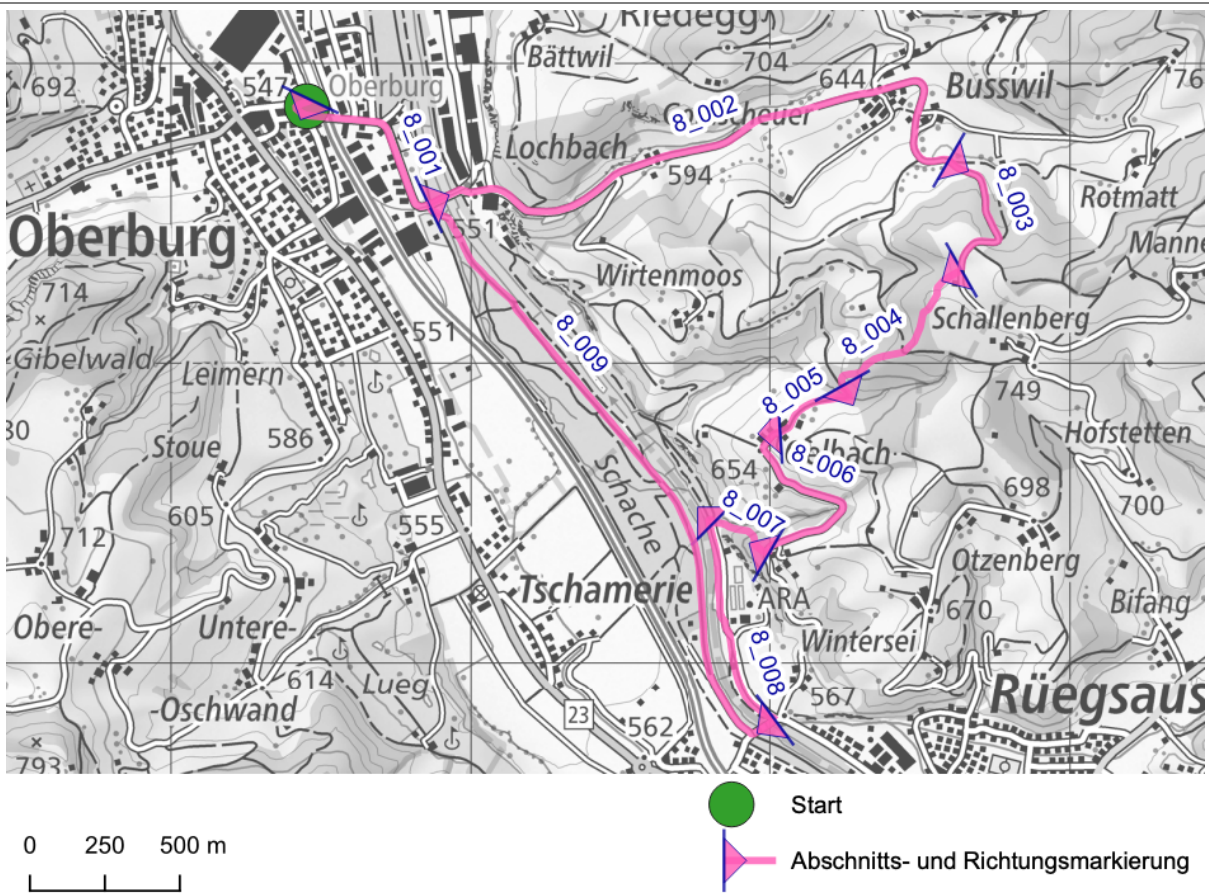
Grundlagen | Bemerkungen

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Oelbach Trail	8

Facts

Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
CC / AM / ED	Oberburg, Bahnhof	8.3 km	3.6 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
leicht / mittel	Oberburg, Bahnhof	263 m 263 m	3.1 km 1.6 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden	
Burgdorf, Heimiswil, Rüegsau, Hasle b. B.	
Beschrieb	
Projektidee des Vereins «Trail Protectors Emmental» (TPE), bei welchem ein spezifisches Angebot für Mountainbikende durch die Instandstellung alter Wege geschaffen werden soll.	
Gastronomieangebot	ÖV-Anbindung
vorhanden	Oberburg, Bahnhof

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandemde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltemöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gerfälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau	
8_001	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		Konfliktpotential klein
8_002	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green			X		Konfliktpotential mittel
8_003	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green			X		Konfliktpotential gross
8_004												X	X	Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts
8_005	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		
8_006	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		
8_007												X	X	
8_008	Orange	Green	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow	X		X		
8_009	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		

Abschnitt	Massnahmen Koexistenz	Zuständigkeit
8_008	K3: Platz zum Kreuzen schaffen z.B. Böschung abnehmen/ Gehölz oder Gebüsch rückschneiden/ entfernen	
8_008	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»	
8_008	K13: Sichtweite schaffen oder vergrössern durch Entfernung/ Rückschnitt von Gehölz/ Gebüsch	

Abschnitt	Massnahmen Sicherheit	Zuständigkeit
	Keine Massnahmen im Bereich Sicherheit geplant	

Raum und Umwelt

Die Auswirkungen von einzelnen Abschnitten der Route auf den Wald und die Fruchtfolgeflächen (s. Abstimmungsanweisungen) sind im Rahmen der Festsetzung im Richtplan detailliert zu prüfen. Insgesamt sind die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt jedoch als gering zu bezeichnen.

Umsetzung

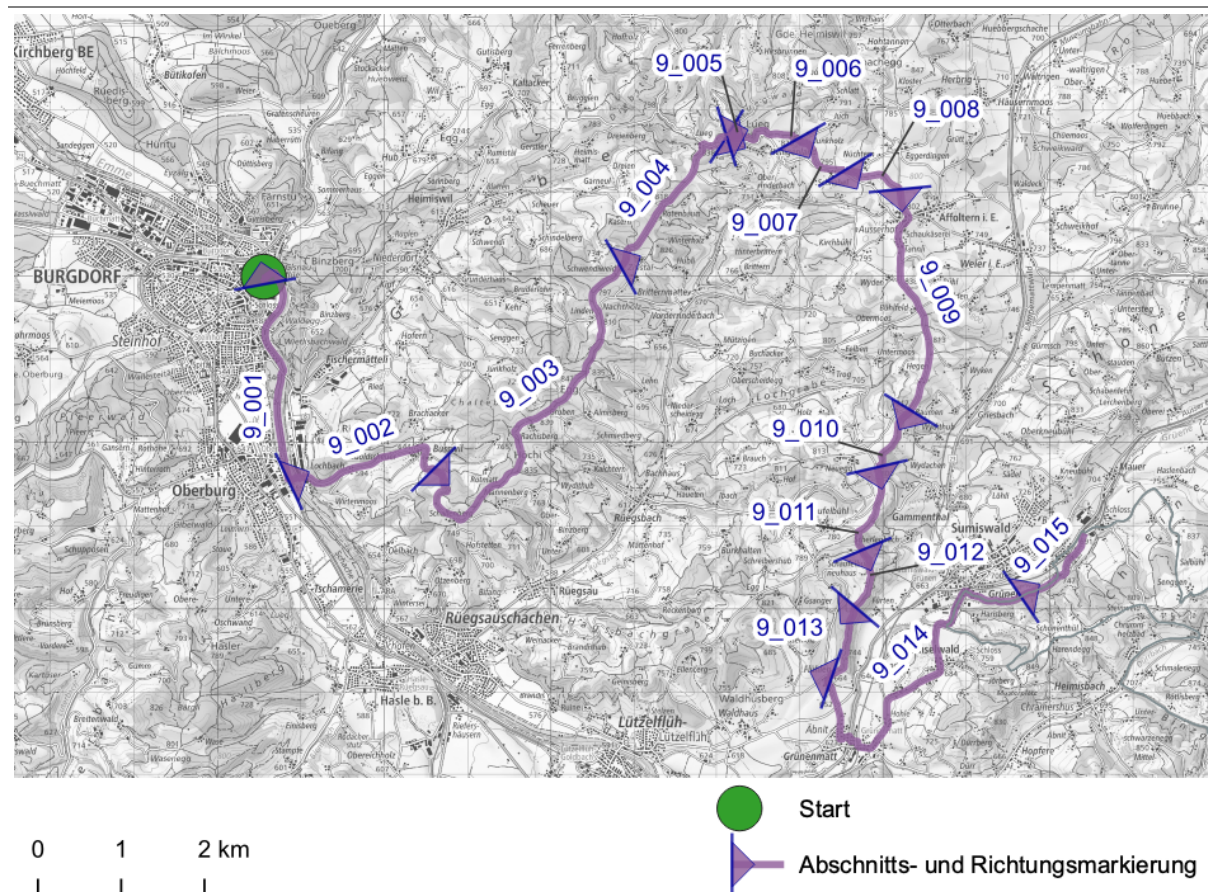
Kostenschätzung (CHF)	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag
82'000	Private Initiant:innen, vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Zwischenergebnis	mittelfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Verein Trail Protectors Emmental	Grundeigentümer:innen, Gemeinden, RKE, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWV, SchweizMobil
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Detailliertes Konzept/Linienführung definieren ▪ Festsetzung im Richtplan ▪ Bau-/Signalisationsgesuch 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Machbarkeit neuer Abschnitt auf A4 (Wald und FFF betroffen) und A7 (Wald) muss mit Grundeigentümer:innen, Gemeinde und betroffenen Fachstellen geprüft werden ▪ Auswirkungen IVS auf A2 und A3 überprüfen

Grundlagen | Bemerkungen

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Burgdorf – Sumiswald	9

Facts			
Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
TO / GR	Burgdorf	27.5 km	14.0 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
leicht	Sumiswald, Forum	749 m 594 m	2.9 km 4.8 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden	
Burgdorf, Heimiswil, Rüegsau, Affoltern i. E., Sumiswald, Lützelflüh, Trachselwald	
Beschrieb	
Geplant ist eine Verbindung zwischen Burgdorf und Sumiswald mit Erschliessung von verschiedenen attraktiven Ausflugszielen (Lueg, Schaukäserei, Schloss Trachselwald, etc.). Der Abschnitt dient zudem als Etappe für eine zukünftige regionale Route. Eine vertiefte Koordination mit «Hügu Himu» ist bei der Umsetzung sowie bei der Kommunikation der Route empfohlen.	
Gastronomieangebot	ÖV-Anbindung
vorhanden	Mehrere, u. a. Burgdorf, Bahnhof und Sumiswald, Bahnhof

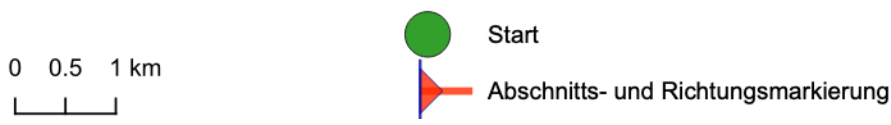
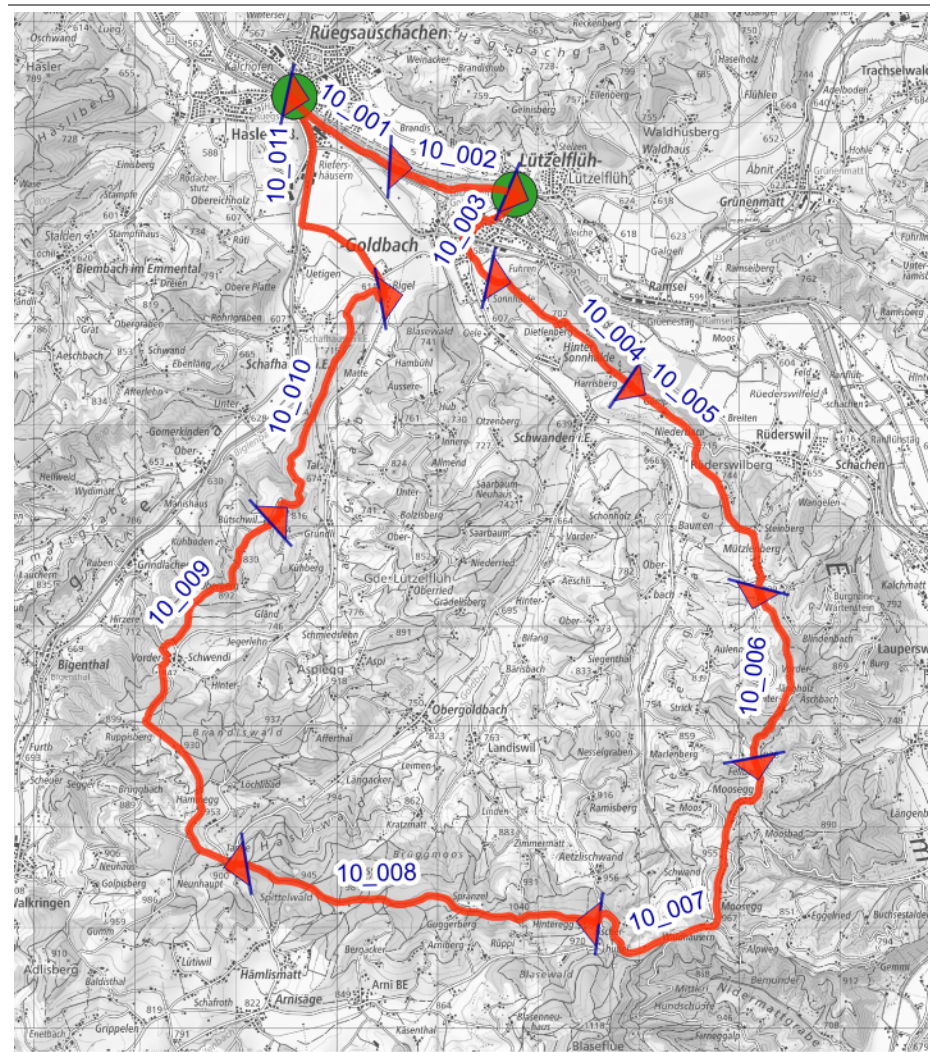
Umsetzung

Kostenschätzung (CHF) 89'000	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Festsetzung	mittelfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Regionalkonferenz Emmental, vgl. Kap. 3.1 Regionale Trägerschaft	Grundeigentümer:innen, Gemeinden, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Signalisations- und ggf. Baugesuch für einzelne Teilabschnitte 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klärung Situation Grundeigentümer:innen (Hofdurchfahrten auf A6 und A13) und allfälliger Konflikte mit der Landwirtschaft ▪ Punktuelle Routenführung bei A14 prüfen. ▪ Auswirkungen auf IVS (A3, A9 A10 und A11) prüfen
Grundlagen Bemerkungen	

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Moosegg	10

Facts			
Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
TO / GR	verschiedene	27.9 km	16.1 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
leicht – leicht	verschiedene	715 m 715 m	7.5 km 4.3 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden
 Hasle b. B., Lützelflüh, Rüderswil, Lauperswil, Landiswil (RKBM), Arni (RKBM), Walkringen (RKBM)

Beschrieb
 Einfache touristische Route zur Erschliessung der Moosegg dient. Es sind verschiedene Ausgangspunkte und Anschlussmöglichkeiten vorhanden. Eine vertiefte Koordination mit «Hügu Himu» ist bei der Umsetzung sowie bei der Kommunikation der Route empfohlen.

Gastronomieangebot
vorhanden

ÖV-Anbindung
Mehrere, u.a. Bahnhof Hasle-Rüegsau und Bahnhof Lützel-
flüh-Goldbach

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandemde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltermöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gefälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau
10_001	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X	
10_002	Orange	Yellow	Green	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow			X	
10_003	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X	
10_004	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X	
10_005	Green	Orange	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X	
10_006	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green			X	
10_007	Green	Orange	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green		X	X	
10_008	Green	Orange	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green		X	X	
10_009	Green	Orange	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green		X	X	
10_010	Orange	Orange	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow			X	
10_011	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green				

Konfliktpotential klein	Green
Konfliktpotential mittel	Yellow
Konfliktpotential gross	Orange
Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts	X

Abschnitt	Massnahmen Koexistenz	Zuständigkeit
10_002 10_010	K3: Platz zum Kreuzen schaffen z.B. Böschung abnehmen/ Gehölz oder Gebüsch rückschneiden/ entfernen	
10_002 10_007 10_008 10_009	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»	
10_010	K2: Temporeduktion/ -kontrolle: Schikane (Slalom) aus Steinen ergänzen	
10_002 10_010	K13: Sichtweite schaffen oder vergrössern durch Entfernung/ Rückschnitt von Gehölz/ Gebüsch	

Abschnitt	Massnahmen Sicherheit	Zuständigkeit
10_009 10_010	A5: Weidezaun ersetzen mit Bike tauglichem, selbstschliessenden Durchgang	

Raum und Umwelt

Es besteht keine relevante Betroffenheit von Schutzgebieten oder Inventaren. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.

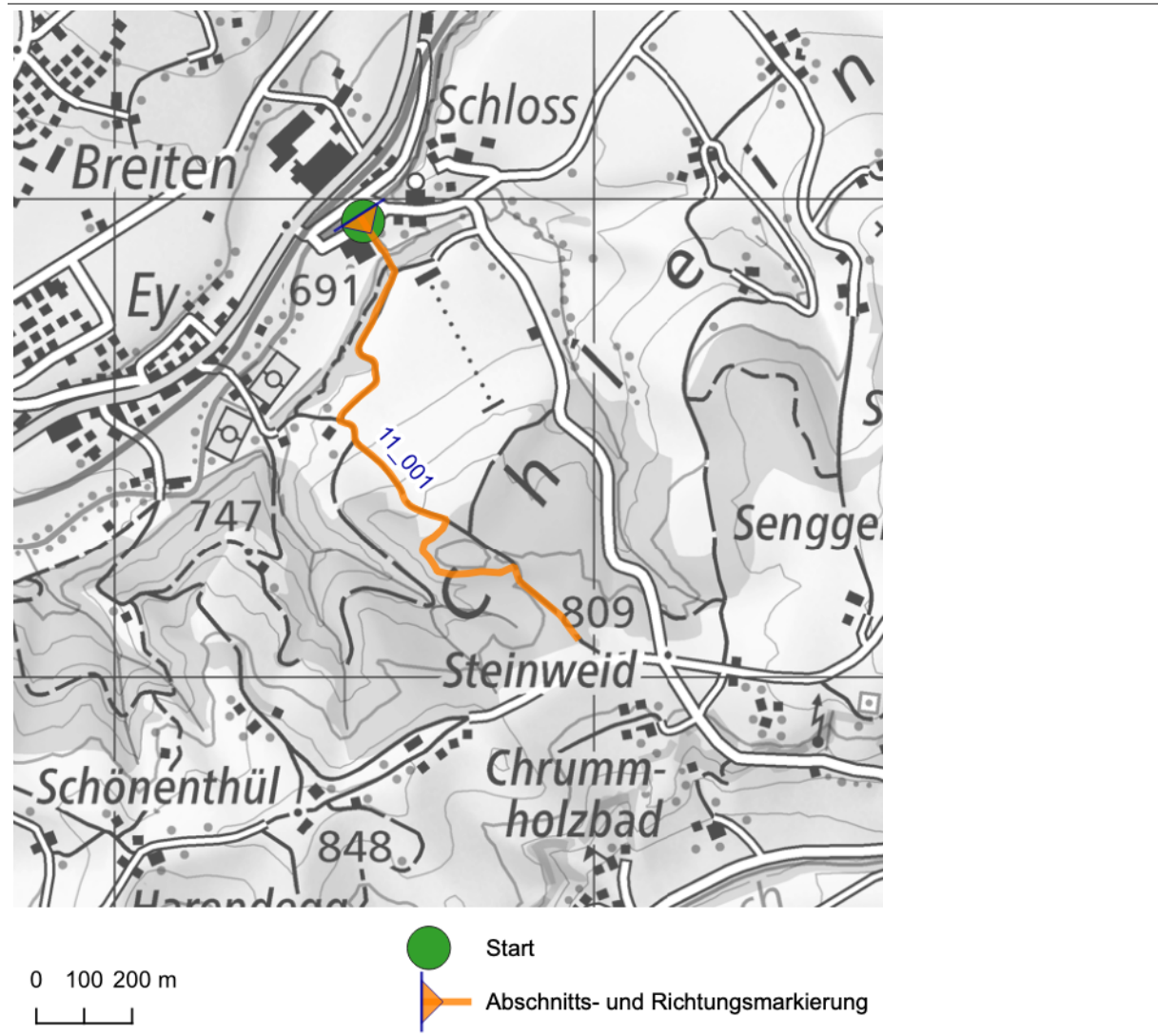
Umsetzung

Kostenschätzung (CHF) 71'000	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Festsetzung	mittelfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Regionalkonferenz Emmental, vgl. Kap. 3.1 Regionale Trägerschaft	Grundeigentümer:innen, Gemeinden, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Signalisations- und ggf. Baugesuch für einzelne Teilabschnitte 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Punktuelle Situationen wie die Hofdurchfahrten bei A4 (bei Bütschwil) und A10 (Thalgrabenstrasse) sowie Durchfahrt Lützelflüh genauer prüfen. ▪ Auswirkungen IVS auf mehreren Abschnitten überprüfen.
Grundlagen Bemerkungen	

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Sumiswald Uphill Flowtrail	11

Facts			
Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
CC / AM	Sumiswald, Forum	1.4 km	-
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
leicht	Sumiswald, Steinweid	132 m 13 m	- 1.4 km

Karte



Beschreibung Route

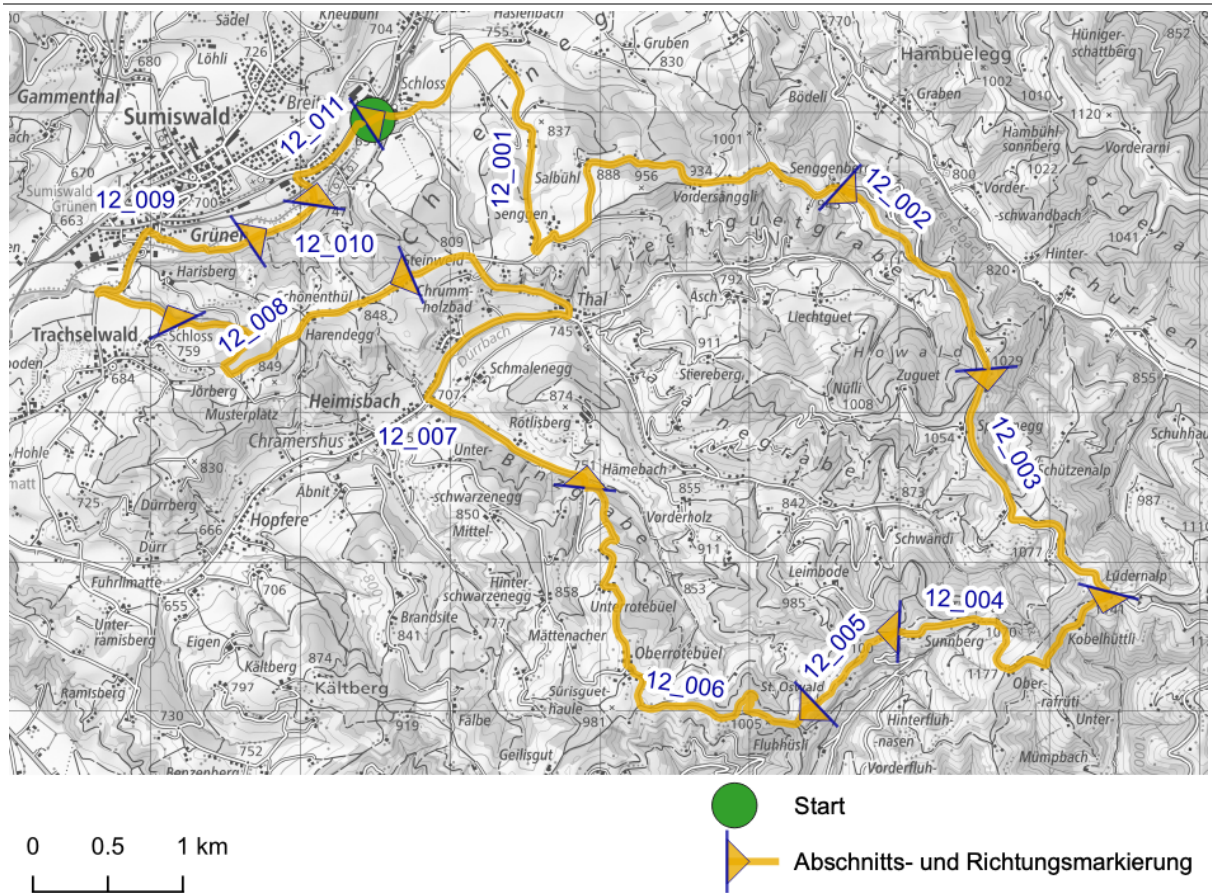
Gemeinden	
Sumiswald	
Beschrieb	
Hier handelt es sich um eine innovative Projektidee des Vereins «Sportland Sumiswald» zur Erweiterung des lokalen Angebotes beim Forum Sumiswald. Geplant ist der Bau einer spezifischen Mountainbike-Piste, welche (mit E-Bike) bergwärts befahren werden kann. Dieser erschliesst zudem das Projekt «Sumiswald Family-Loop» (vgl. Massnahmenblatt Nr. 30).	
Gastronomieangebot	ÖV-Anbindung
vorhanden	Sumiswald, Forum (Bus)

Routenbezeichnung Lüdere Bike 690	Routen-Nr. 12
---	-------------------------

Facts

Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
CC / TO	Sumiswald, Bahnhof	25 km	14 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
mittel	Sumiswald, Bahnhof	840 m 840 m	9.7 km 1.3 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden	Sumiswald, Trachselwald, Langnau i. E.
Beschrieb	Hier handelt es sich um eine bestehende SchweizMobil Route, welche jedoch einen vorhandenen Konflikt im Gebiet «Rotebüel» (nicht bewilligter Neubauabschnitt) sowie eine teils nicht homogene Routenführung aufweist.
Gastronomieangebot	ÖV-Anbindung
vorhanden	Bahnhof Sumiswald-Grünen

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandernde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltmöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gerfälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau	
12_001	Green	Orange	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X		Konfliktpotential klein
12_002	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green		X	X		Konfliktpotential mittel
12_003	Green	Yellow	Green	Yellow	Green	Green	Green	Yellow	Green		X	X		Konfliktpotential gross
12_004	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Yellow	Green		X	X		Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts
12_005	Orange	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow		X	X		
12_006	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Orange	Yellow	Green		X	X		
12_007	Green	Orange	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green		X	X		
12_008	Yellow	Orange	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green		X	X		
12_009	Green	Orange	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green		X	X		
12_010	Orange	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow		X	X		
12_011	Green	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green		X	X		

Abschnitt	Massnahmen Koexistenz	Zuständigkeit
Gesamte Route	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»	
12_005 12_010	K2: Temporeduktion/ -kontrolle: Schikane (Slalom) aus Steinen ergänzen	
12_005 12_010	K3: Platz zum Kreuzen schaffen z.B. Böschung abnehmen/ Gehölz oder Gebüsch rückschneiden/ entfernen	
12_005 12_010	K13: Sichtweite schaffen oder vergrössern durch Entfernung/ Rückschnitt von Gehölz/ Gebüsch	

Abschnitt	Massnahmen Sicherheit	Zuständigkeit
	Weideübergänge bereits vorhanden, keine weiteren Massnahmen im Bereich Sicherheit geplant	

Raum und Umwelt

Die Route 12 verläuft ausschliesslich auf der bestehenden und offiziellen Bikeroute. Der Fokus der Beurteilung liegt deshalb auf der Variante 12v.

Umsetzung

Kostenschätzung (CHF)	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag
–	–
Koordinationsstand	Zeithorizont
Ausgangslage	–
Federführung	Beteiligte Stellen
Verein Sportland Sumiswald	–
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kleinräumige Anpassungen oder Massnahmen zur Konfliktentschärfung im Gebiet «Rotebüel» prüfen. ▪ Alternativ neue Routenführung gemäss Vorschlag des Vereins «Biken im Emmental» (vgl. 12v) und somit Aufhebung der bestehenden Route zu prüfen

Grundlagen | Bemerkungen

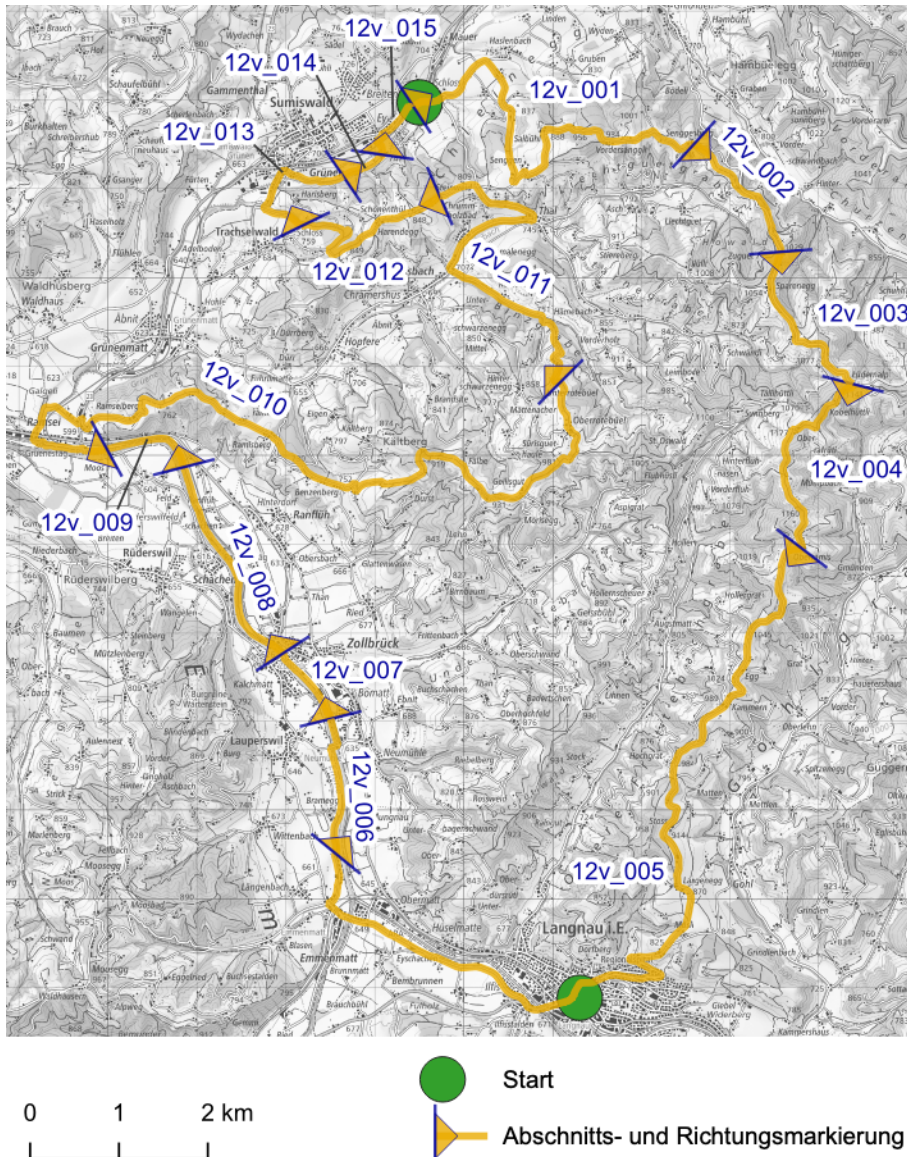
vgl. Kap. 3.8 Anpassung und Aufhebung bestehende Routen

Routenbezeichnung Lüdere Bike 690 Variante	Routen-Nr. 12v
---	---------------------------------

Facts

Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
CC / TO	verschiedene	49.7 km	43 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
mittel	verschiedene	1'252 m 1'253 m	5.8 km 0.9 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden

Sumiswald, Trachselwald, Langnau i. E., Signau, Lauperswil, Rüderswil, Lützelflüh

Beschrieb

Vorschlag für eine alternative Routenführung für die bestehende SM Route 690 Lüdere Bike, welcher durch den Verein «Biken im Emmental» erarbeitet wurde. Die Route kann dadurch homogener gestaltet werden und erhält eine regionale Funktion durch die Anbindung von Langnau i. E.

Gastronomieangebot
Vorhanden

ÖV-Anbindung
Mehere, u.a. Bahnhof Sumiswald-Grünen und Bahnhof Langnau i. E.

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandemde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltermöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gefälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau
12v_001	Green	Yellow	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green		X	X	
12v_002	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Green	Green	Green	Orange	Green		X	X	
12v_003	Green	Orange	Green	Green	Green	Green	Green	Orange	Green		X	X	
12v_004	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Yellow	Green	X	X	X	
12v_005	Green	Orange	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X	
12v_006	Green	Orange	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X	
12v_007	Yellow	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X	
12v_008	Orange	Green	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow	X	X	X	
12v_009	Green	Orange	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X	
12v_010	Yellow	Orange	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X	
12v_011	Green	Orange	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X	
12v_012	Yellow	Orange	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X	
12v_013	Green	Yellow	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X	
12v_014	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X	
12v_015	Green	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X	

Konfliktpotential klein	Green
Konfliktpotential mittel	Yellow
Konfliktpotential gross	Orange
Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts	X

Abschnitt	Massnahmen Koexistenz	Zuständigkeit
12v_004	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»	
12v_005		
12v_006		
12v_008		
12v_008	K2: Temporeduktion/ -kontrolle: Schikane (Slalom) aus Steinen ergänzen	
12v_008	K3: Platz zum Kreuzen schaffen z.B. Böschung abnehmen/ Gehölz oder Gebüsch rückschneiden/ entfernen	
12v_008	K13: Sichtweite schaffen oder vergrössern durch Entfernung/ Rückschnitt von Gehölz/ Gebüsch	

Abschnitt	Massnahmen Sicherheit	Zuständigkeit
	Keine Massnahmen im Bereich Sicherheit geplant	

Raum und Umwelt

Die Route führt durch ein regionales Landschaftsschutzgebiet und ein Waldnaturinventar, jedoch ausschliesslich auf bestehenden Wegen. Insgesamt können die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt als gering bezeichnet werden.

Umsetzung

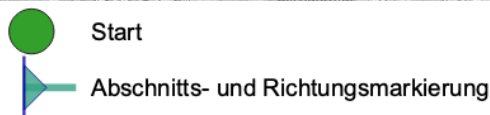
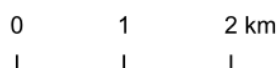
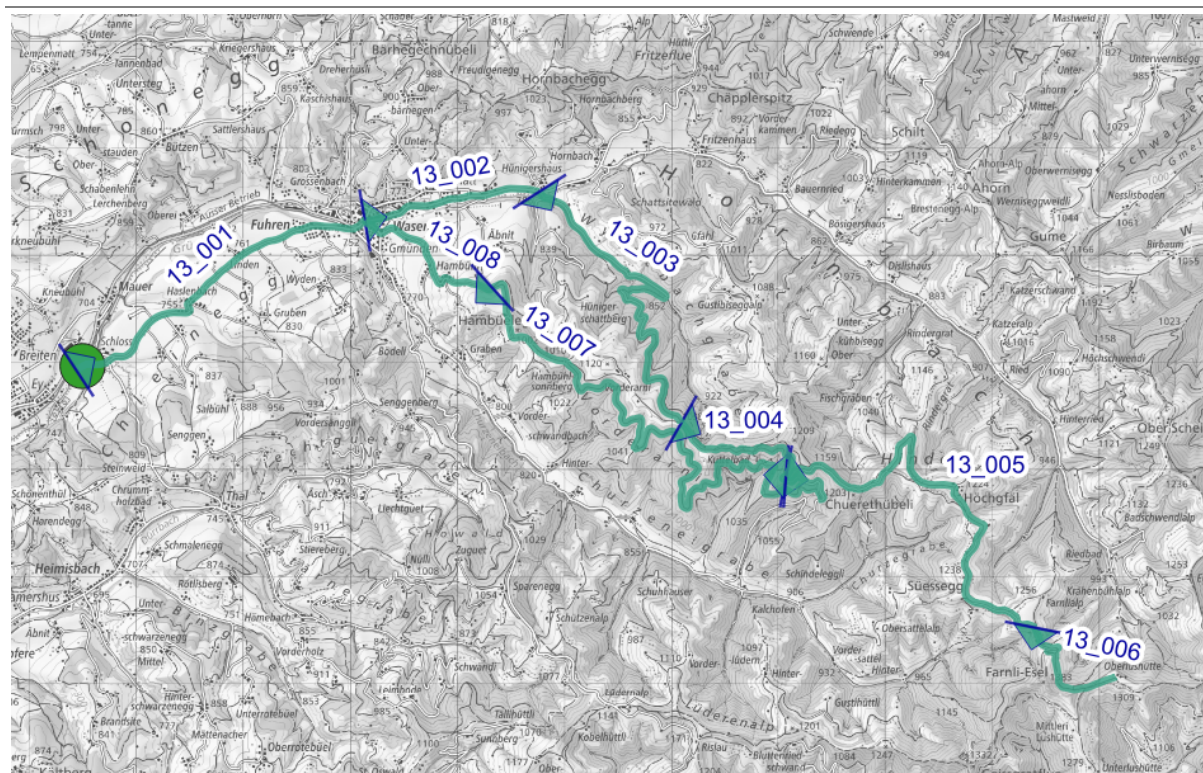
Kostenschätzung (CHF) 40'000	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag Private Initiant:innen
Koordinationsstand Zwischenergebnis	Zeithorizont mittelfristig
Federführung Verein Biken im Emmental	Beteiligte Stellen Grundeigentümer:innen, Gemeinden, RKE, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil
Weiteres Vorgehen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Festsetzung im Richtplan ▪ Bau-/ Signalisationsgesuch ▪ Aufhebung bestehende SM Route 690 Lüdere Bike in Rücksprache mit Verein Sportland Sumiswald 	Abstimmungsanweisungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Detailliertes Konzept/Linienführung definieren mit Gemeinden, Grundeigentümer:innen und betroffenen Fachstellen (verschiedene Varianten möglich), Koordination durch Verein Biken im Emmental ▪ Punktuelle Routenführung wie die Durchfahrt Quartier bei A7, sowie die Routenführung in Ramsei und am Ende der Route genauer prüfen.
Grundlagen Bemerkungen	

Routenbezeichnung Lushütte	Routen-Nr. 13
---	--------------------------------

Facts

Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
CC / TO / GR	Sumiswald, Forum	34.3 km	15.1 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
leicht	Sumiswald, Forum	957 m 957 m	10.1 km -

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden

Sumiswald, Trub

Beschrieb

Diese Route ist teilweise bereits beschildert und kommuniziert durch den Verein Sportland Sumiswald. Eine offizielle Bewilligung ist bisher ausstehend, ausserdem wäre eine Erweiterung der Linienführung zum beliebten Ausflugsziel Lushütte zielführend.

Gastronomieangebot

vorhanden

ÖV-Anbindung

Sumiswald, Forum

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandemde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/Anhaltemöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gerfälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau	
13_001	Green	Orange	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X		Konfliktpotential klein
13_002	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	X				Konfliktpotential mittel
13_003	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green					Konfliktpotential gross
13_004	Yellow	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	X		X		Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts
13_005	Green	Orange	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green		X	X		
13_006	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X		
13_007	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X		
13_008	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Orange	Yellow	Green	X	X	X		

Abschnitt	Massnahmen Koexistenz	Zuständigkeit
13_006	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»	
13_007		
13_013		

Abschnitt	Massnahmen Sicherheit	Zuständigkeit
	Keine Massnahmen im Bereich Sicherheit geplant	

Raum und Umwelt

Die Route führt abschnittsweise durch ein BLN-Gebiet und ein Waldnaturinventar, jedoch auf bestehenden Wegen. Ansonsten besteht keine relevante Betroffenheit von Schutzgebieten oder Inventaren. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.

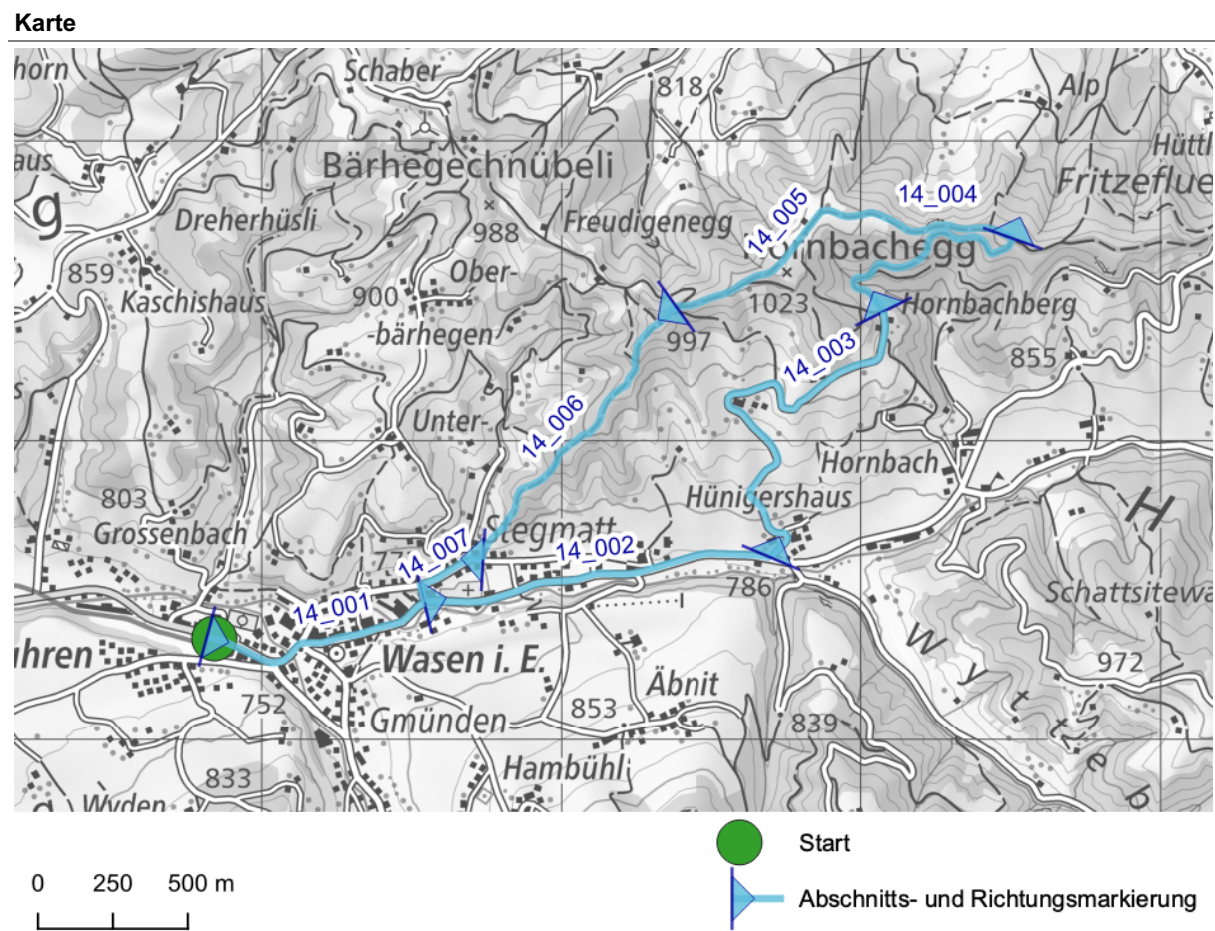
Umsetzung

Kostenschätzung (CHF)	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag
25'000	Private Initiant:innen, vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Festsetzung	kurzfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Verein Sportland Sumiswald	Grundeigentümer:innen, Gemeinden, RKE, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> Signalisations- und ggf. Baugesuch für einzelne Teilabschnitte 	<ul style="list-style-type: none"> Falls Ausbau nötig, gilt es BLN-Gebiet zwischen A3 und A7 sowie WNI-Gebiet in A3 zu beachten. Auswirkungen IVS auf verschiedenen Abschnitten überprüfen.

Grundlagen | Bemerkungen

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Hornbachegg Trail	14

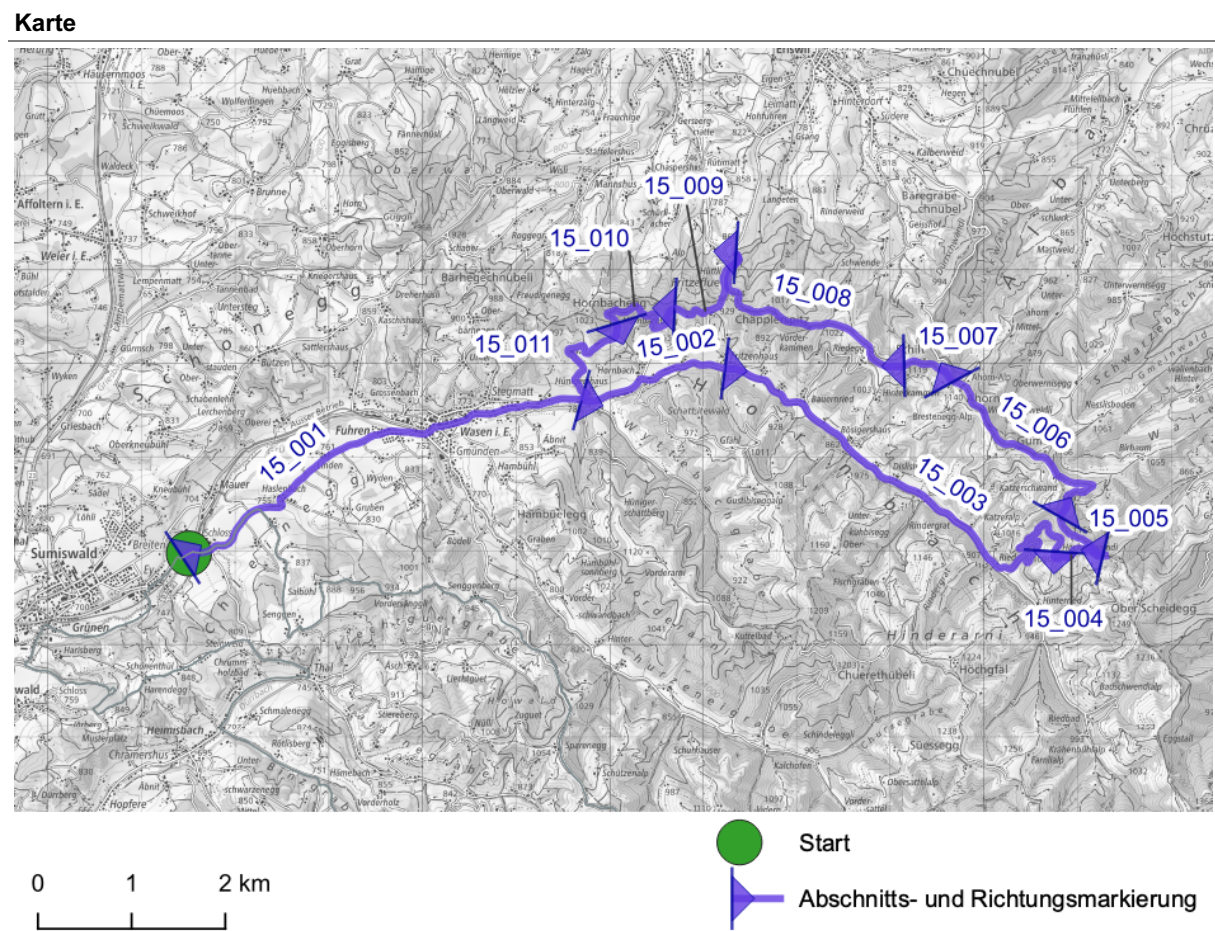
Facts			
Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
AM / ED	Wasen i. E.	7.0 km	3.8 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
schwer	Wasen i. E.	335 m 335 m	0.8 km 2.4 km



Beschreibung Route	
Gemeinden	
Sumiswald	
Beschrieb	
Hier handelt es sich um eine kurze lokale Route mit einer technischen Abfahrt auf einem alten bestehenden Weg im Gebiet Hornbachegg.	
Gastronomieangebot	ÖV-Anbindung
vorhanden	Wasen i. E., Bahnhof

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Ahorn	15

Facts			
Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
CC / TO / GR	Sumiswald, Forum	23.7 km	15.0 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
mittel	Sumiswald, Forum	770 m 770 m	7.4 km 1.3 km



Beschreibung Route	
Gemeinden	
Sumiswald, Luthern (LU), Eriswil (Region Oberaargau), Wyssachen (Region Oberaargau)	
Beschrieb	
Hier handelt es sich um eine abwechslungsreiche einfache Route mit Ausgangspunkt in Sumiswald. Die Route dient der Erschliessung der Ausflugsziele Ahorn und Fritzenflue mit Anschluss- oder Erweiterungsmöglichkeiten nach Huttwil oder Luthern (LU). Der Verein Sportland Sumiswald ist diesbezüglich als zentraler Partnerträger für Umsetzung und Betrieb vorgesehen.	
Gastronomieangebot	ÖV-Anbindung
vorhanden	Sumiswald, Forum

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandemde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltmöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gerfälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau	
15_001	Green	Orange	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X		Konfliktpotential klein
15_002	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	X				Konfliktpotential mittel
15_003	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green					Konfliktpotential gross
15_004	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green					Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts
15_005	Orange	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	X		X		
15_006	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	X		X		
15_007	Orange	Green	Green	Green	Orange	Orange	Yellow	Yellow	Orange			X		
15_008	Yellow	Orange	Green	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green			X		
15_009	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green					
15_010	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green					
15_011	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green					

Abschnitt	Massnahmen Koexistenz	Zuständigkeit
15_005 15_007	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»	
15_007	K2: Temporeduktion/ -kontrolle: Schikane (Slalom) aus Steinen ergänzen	
15_007	K3: Platz zum Kreuzen schaffen z.B. Böschung abnehmen/ Gehölz oder Gebüsch rückschneiden/ entfernen	
15_007	K13: Sichtweite schaffen oder vergrössern durch Entfernung/ Rückschnitt von Gehölz/ Gebüsch	

Abschnitt	Massnahmen Sicherheit	Zuständigkeit
15_004 15_005 15_006 15_007 15_008 15_010	A5: Weidezaun ersetzen mit Bike tauglichem, selbstschliessenden Durchgang	

Raum und Umwelt

Die Route führt abschnittsweise durch ein BLN-Gebiet und ein Waldnaturinventar, jedoch auf bestehenden Wegen. Ansonsten keine relevante Betroffenheit von Schutzgebieten oder Inventaren. Punktuelle Konflikte (s. Abstimmungsanweisungen) sind im Rahmen der Festsetzung im Richtplan oder in nachgelagerten Planungsschritten (Bau-/Signalisationsgesuch) zu lösen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt sind insgesamt als gering zu beurteilen.

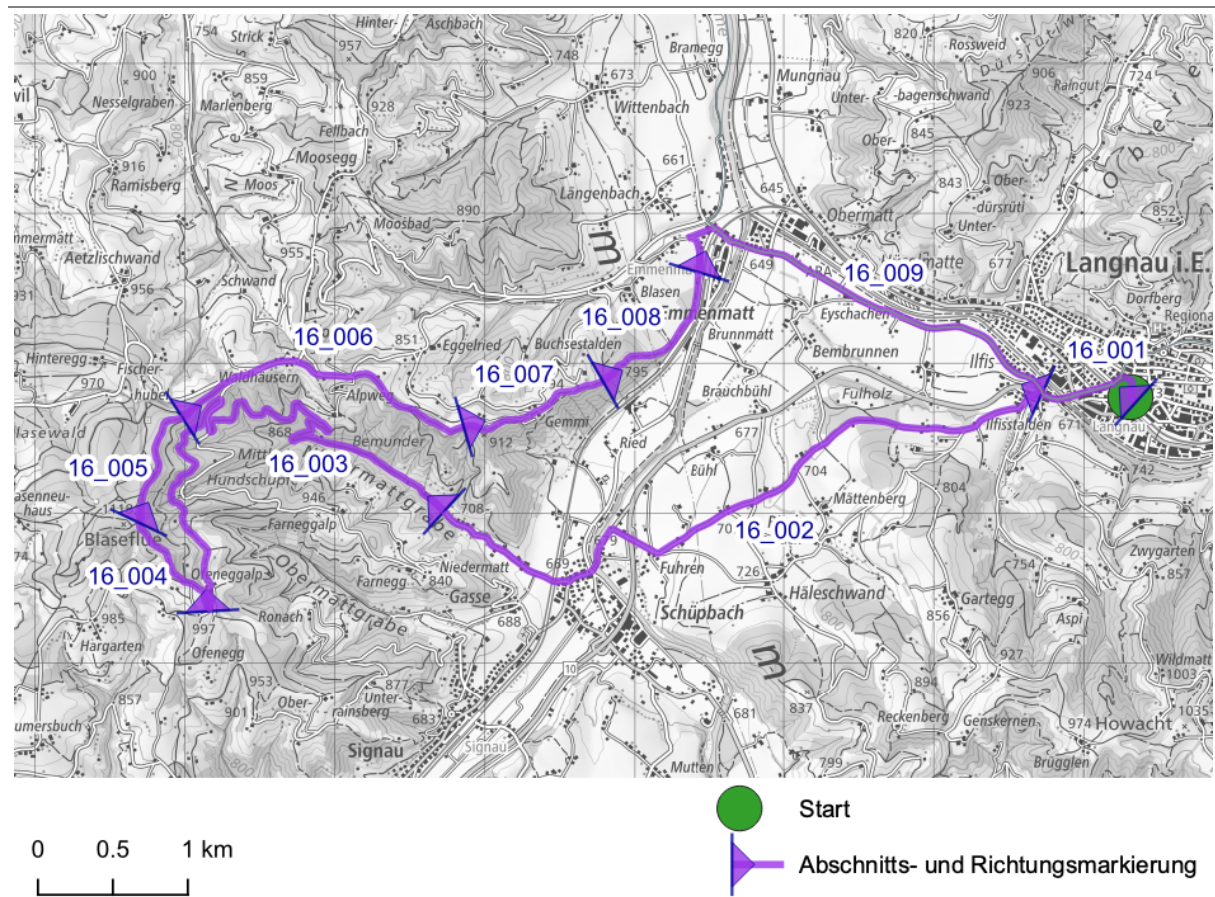
Umsetzung	
Kostenschätzung (CHF)	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag
106'000	Private Initianten, vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Zwischenergebnis	mittelfristig

Federführung Verein Sportland Sumiswald	Beteiligte Stellen Grundeigentümer:innen, Gemeinden, RKE, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil
Weiteres Vorgehen <ul style="list-style-type: none">▪ Festsetzung im Richtplan▪ Bau-/Signalisationsgesuch	Abstimmungsanweisungen <ul style="list-style-type: none">▪ Koordination mit Nachbarregionen betreffend Anschluss Huttwil oder Luthern vertiefen, allfällige Anpassung der Routenführung▪ Wenn Ausbau nötig, gilt es BLN-Gebiet zwischen A3 und A7 sowie WNI-Gebiet in A3 zu beachten.▪ Punktuelle Situationen wie mögliche Zaunübergänge oder die Hofdurchfahrt bei A10 sowie den anschliessend folgenden Neubauabschnitt müssen genauer geprüft werden.▪ Auswirkungen IVS auf A8 überprüfen.
Grundlagen Bemerkungen Teile der Route liegen im Kanton Luzern und wurden nicht geprüft.	

Routenbezeichnung Blasenfluh	Routen-Nr. 16
--	-------------------------

Facts			
Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
Allmountain	Langnau i. E., Bahnhof	20.0 km	8.6 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
schwer	Langnau i. E., Bahnhof	680 m 680 m	7.1 km 3.8 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden	
Langnau i. E., Signau, Lauperswil, Oberthal (RKBM)	
Beschrieb	
Die Route dient der Erschliessung der Blasenfluh ab Langnau i. E. und beinhaltet eine bereits beliebte technische Abfahrt nach Lauperswil. Auf den stark frequentierten Abschnitten sind punktuelle Entflechtungsmassnahmen notwendig. Der Verein «Trail Protectors Emmental» ist als zentraler Projektr�ager f�ur Umsetzung und Betrieb vorgesehen.	
Gastronomieangebot	�V-Anbindung
vorhanden	Langnau i. E., Bahnhof

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandemde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltemöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gerfälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau	
16_001	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green		X	X		Konfliktpotential klein
16_002	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green		X	X		Konfliktpotential mittel
16_003	Yellow	Orange	Green	Yellow	Green	Green	Green	Yellow	Green		X	X		Konfliktpotential gross
16_004	Orange	Yellow	Yellow	Green	Orange	Orange	Green	Orange	Orange	X	X	X		Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts
16_005	Orange	Yellow	Yellow	Green	Orange	Orange	Yellow	Yellow	Orange	X	X	X		
16_006	Yellow	Orange	Yellow	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green	X	X	X		
16_007	Orange	Orange	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	X	X	X		
16_008	Orange	Orange	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	X	X	X		
16_009	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X		

Abschnitt	Massnahmen Koexistenz	Zuständigkeit
16_004	K3: Platz zum Kreuzen schaffen z.B. Böschung abnehmen/ Gehölz oder Gebüsch rückschneiden/ entfernen	
16_005		
16_007		
16_008		
16_005	K2: Temporeduktion/ -kontrolle: Schikane (Slalom) aus Steinen ergänzen	
16_007		
16_008		
16_005	K13: Sichtweite schaffen oder vergrössern durch Entfernung/ Rückschnitt von Gehölz/ Gebüsch	
16_007		
16_008		
16_004	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»	
16_005		
16_006		
16_007		
16_008		

Abschnitt	Massnahmen Sicherheit	Zuständigkeit
16_006	A5: Weidezaun ersetzen mit Bike tauglichem, selbstschliessenden Durchgang	
16_007		

Raum und Umwelt

Die Route führt abschnittsweise durch ein Waldinventar, jedoch auf einem bestehenden Weg. Die genauen Auswirkungen sowie punktuelle Konflikte mit der Landwirtschaft (s. Abstimmungsanweisungen) sind im Rahmen der Festsetzung im Richtplan oder in nachgelagerten Planungsschritten (Bau-/Signalisationsgesuch) zu lösen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt sind insgesamt als gering zu beurteilen.

Umsetzung

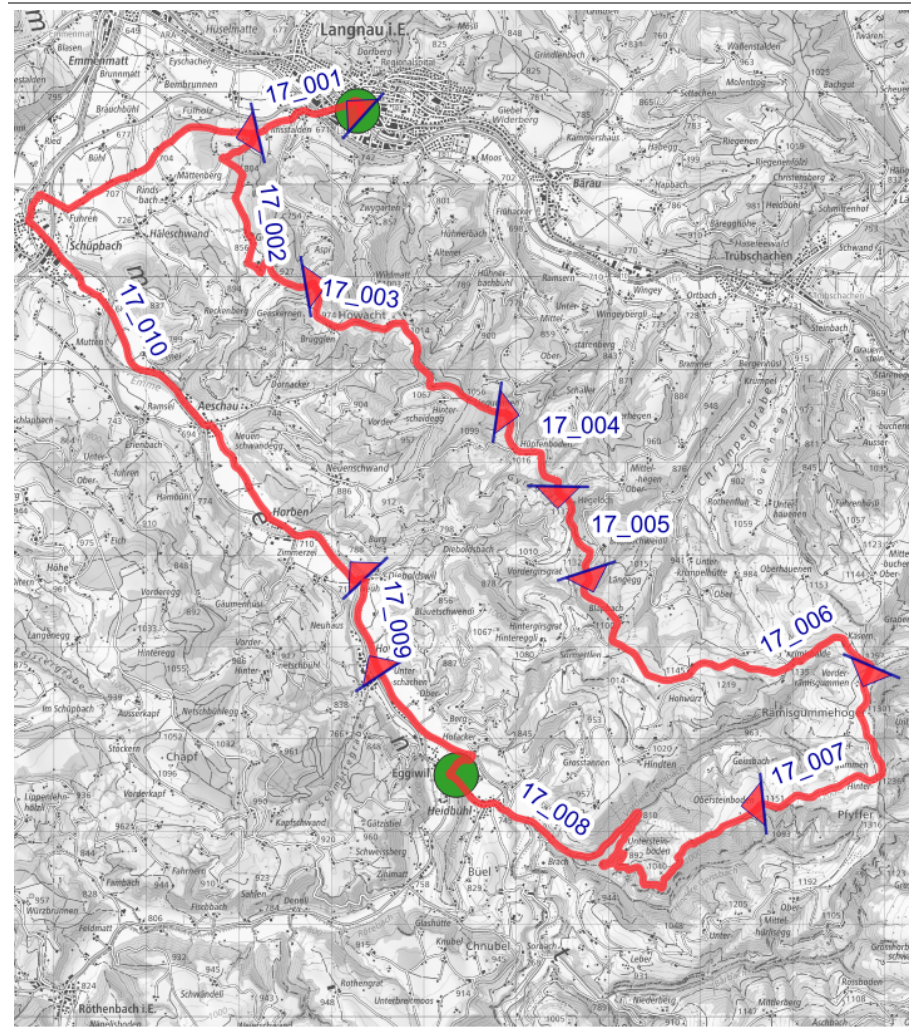
Kostenschätzung (CHF)	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag
150'000	Private Initiant:innen, vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Zwischenergebnis	mittelfristig

Federführung	Beteiligte Stellen
Regionalkonferenz Emmental, vgl. Kap. 3.1 Regionale Trägerschaft	Grundeigentümer:innen, Gemeinden, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil, Verein Trail Protectors Emmental
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none">▪ Festsetzung im Richtplan▪ Bau-/ Signalisationsgesuch	<ul style="list-style-type: none">▪ Detailliertes Konzept/Linienführung definieren mit Gemeinden, Grundeigentümer:innen und betroffenen Fachstellen (verschiedene Varianten möglich), verschiedene Konfliktstellen (u.a. Koexistenz) prüfen.▪ Die Routenwahl bei der Hofdurchfahrt Ofeneggalp am Ende von A3 ist noch zu prüfen.
Grundlagen Bemerkungen	


Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Howacht – Rämisgummen	17


Facts			
Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
CC / TO / GR	verschiedene	34.3 km	29.4 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
leicht	verschiedene	932 m 932 m	4.9 km -

Karte



0 0.5 1 km

 **Start**

 **Abschnitts- und Richtungsmarkierung**

Beschreibung Route

Gemeinden
Langnau i. E., Trubschachen, Eggiwil, Signau

Beschrieb
Hier handelt es sich um eine geplante Route des Vereins «Biken im Emmental», welche als Verbindung zwischen Langnau i. E. und Eggiwil dient und das Ausflugsziel Rämisgummen erschliesst. Eine vertiefte Koordination mit «Hügu Himu» ist bei der Umsetzung sowie bei der Kommunikation der Route empfohlen. Ein Teilabschnitt der Route dient zudem als mögliche Etappe für regionale Route nach Thun.

Gastronomieangebot	ÖV-Anbindung
vorhanden	Mehrere, u. a. Langnau i. E., Bahnhof und Eggiwil, Dorf (Bus)

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandemde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltemöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gefälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau	
17_001	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green		X	X		Konfliktpotential klein
17_002	Green	Orange	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green			X		Konfliktpotential mittel
17_003	Yellow	Orange	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	X		X		Konfliktpotential gross
17_004	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts
17_005	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		
17_006	Green	Orange	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		
17_007	Yellow	Orange	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	X		X		
17_008	Green	Orange	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	X		X		
17_009	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		
17_010	Green	Orange	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X		

<i>Abschnitt</i>	<i>Massnahmen Koexistenz</i>	<i>Zuständigkeit</i>
17_007	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»	

<i>Abschnitt</i>	<i>Massnahmen Sicherheit</i>	<i>Zuständigkeit</i>
17_006	A5: Weidezaun ersetzen mit Bike tauglichem, selbstschliessenden Durchgang	

Raum und Umwelt

Die Route verläuft abschnittsweise durch ein BLN-Gebiet sowie ein regionales Landschaftsschutzgebiet, jedoch auf bestehenden Wegen. Punktuelle Konflikte (s. Abstimmungsanweisungen) können im Rahmen nachgelagerter Planungen (Bau-/Signalisationsgesuch) geklärt werden. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.

Umsetzung

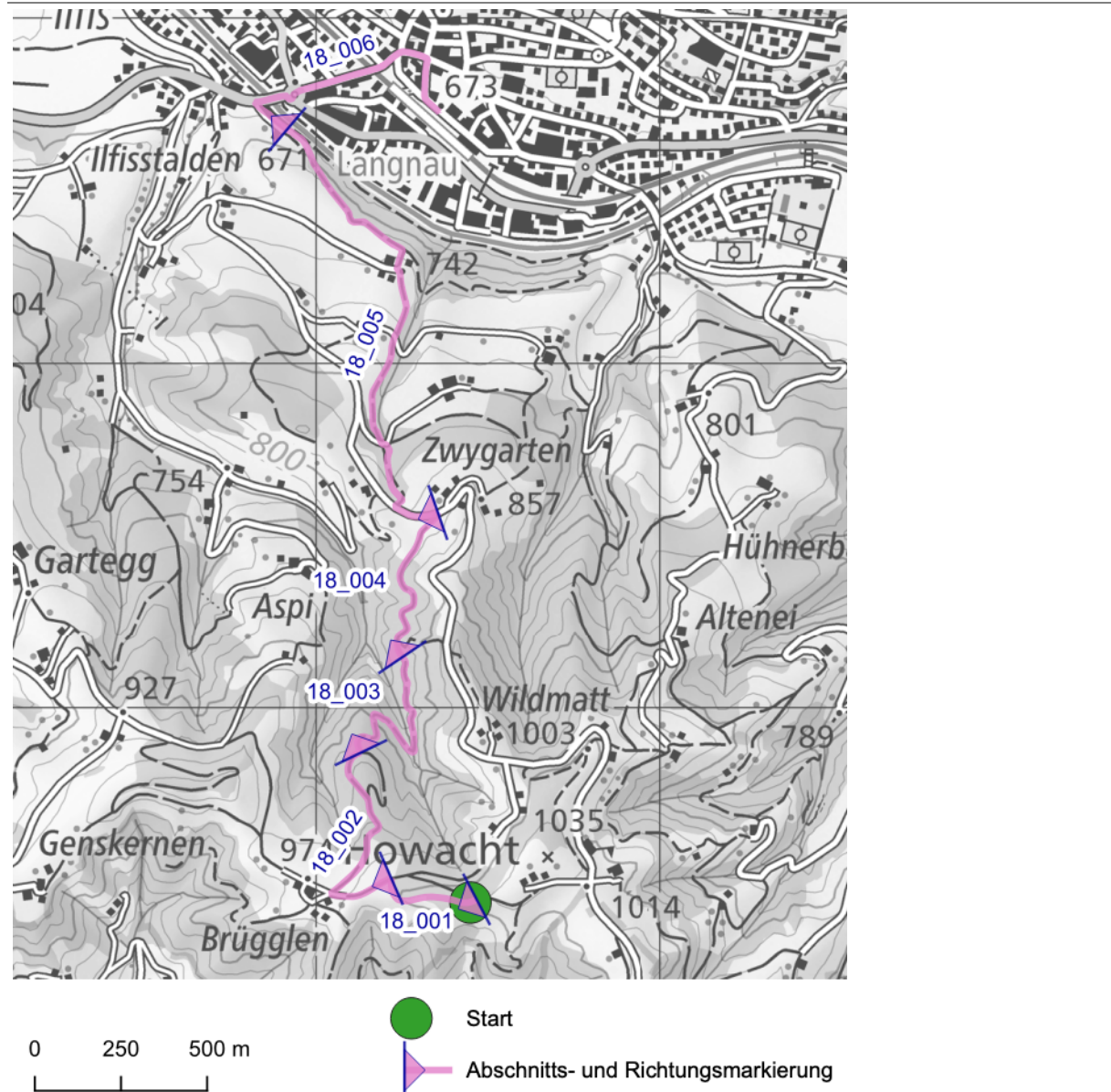
Kostenschätzung (CHF)	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag
108'000	Private Initiant:innen, vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Festsetzung	mittelfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Verein Biken im Emmental	Grundeigentümer:innen, Gemeinden, RKE, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> Bau-/ Signalisationsgesuch 	<ul style="list-style-type: none"> Routenwahl bei A10, sowie Hofdurchfahrten zwischen A7 und A8 genauer prüfen, Alternativen sind aber möglich. Auswirkungen IVS auf verschiedenen Abschnitten überprüfen.

Grundlagen | Bemerkungen

Routenbezeichnung Howacht	Routen-Nr. 18
-------------------------------------	-------------------------

Facts			
Zielgruppe Segment AM	Ausgangspunkt Langnau i. E., Howacht	Länge 4.5 km	Asphalt 0.8 km
Schwierigkeitsgrad schwer	Zielort Langnau i. E., Bahnhof	Aufstiege Abstiege 38 m 381 m	Naturbelag Singletrail 1.2 km 2.4 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden
Langnau i. E.

Beschrieb
Hier handelt es sich um eine mögliche Abfahrt von Howacht nach Langnau i. E. auf bestehenden Wegen oder Instandstellung alter Wegabschnitte. Der Verein «Trail Protectors Emmental» ist als zentraler Projektträger für Umsetzung und Betrieb vorgesehen.

Gastronomieangebot vorhanden	ÖV-Anbindung Langnau i. E., Bahnhof
---------------------------------	--

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandernde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltmöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gelände	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau		
18_001	Orange	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow					Konfliktpotential klein	Green
18_002	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green					Konfliktpotential mittel	Yellow
18_003	Orange	Green	Green	Green	Orange	Orange	Yellow	Yellow	Orange					Konfliktpotential gross	Orange
18_004	Yellow	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X	X	Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts	X
18_005	Orange	Yellow	Yellow	Green	Orange	Orange	Yellow	Yellow	Orange	X	X	X	X		
18_006	Green	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X	X		

Abschnitt	Massnahmen Koexistenz	Zuständigkeit
18_004 18_005	K2: Temporeduktion/ -kontrolle: Schikane (Slalom) aus Steinen ergänzen	
18_004 18_005	K3: Platz zum Kreuzen schaffen z.B. Böschung abnehmen/ Gehölz oder Gebüsch rückschneiden/ entfernen	
18_004 18_005	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»	
18_004 18_005	K13: Sichtweite schaffen oder vergrössern durch Entfernung/ Rückschnitt von Gehölz/ Gebüsch	

Abschnitt	Massnahmen Sicherheit	Zuständigkeit
18_005	A5: Weidezaun ersetzen mit Bike tauglichem, selbstschliessenden Durchgang	

Raum und Umwelt

Es besteht keine Betroffenheit von Schutzgebieten. Punktueller Konflikte (s. Abstimmungsanweisungen) sind im Rahmen der Festsetzung im Richtplan oder in nachgelagerten Planungsschritten (Bau-/Signalisationsgesuch) zu lösen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt sind insgesamt jedoch gering.

Umsetzung

Kostenschätzung (CHF) 78'000	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag Private Initiant:innen, vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand Zwischenergebnis	Zeithorizont mittelfristig
Federführung Verein Trail Protectors Emmental	Beteiligte Stellen Grundeigentümer:innen, Gemeinden, RKE, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil
Weiteres Vorgehen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Festsetzung im Richtplan ▪ Bau-/ Signalisationsgesuch 	Abstimmungsanweisungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Zufahrt für den Trail muss noch geprüft werden ▪ Koexistenz sowie Auswirkungen auf Wild und Umwelt prüfen (gemäss Rückmeldung JI, vgl. Masterplan) ▪ Auswirkungen IVS auf A1 prüfen ▪ Detailliertes Konzept/Linienführung definieren mit Gemeinden, Grundeigentümer:innen und betroffenen Fachstellen (verschiedene Varianten möglich)

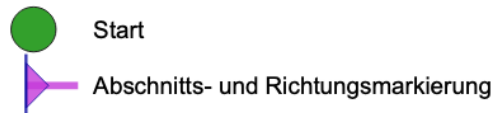
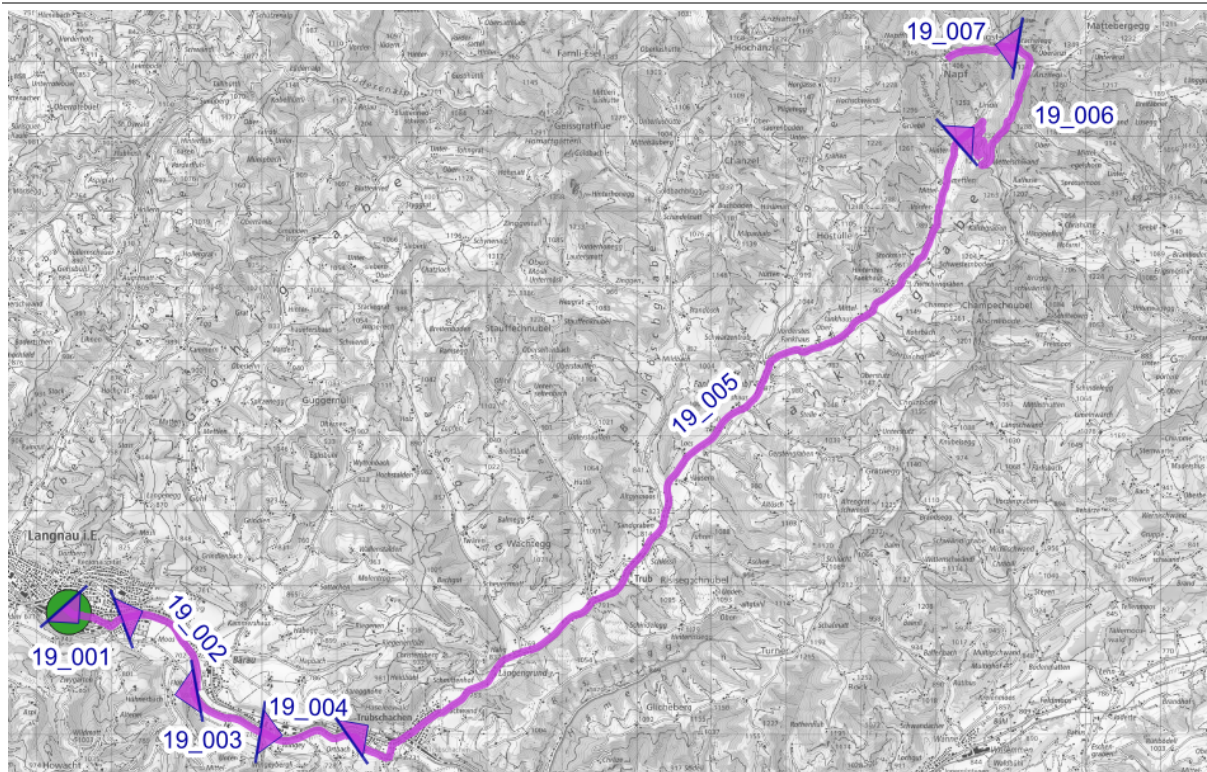
Grundlagen | Bemerkungen

Routenbezeichnung Napf	Routen-Nr. 19
----------------------------------	-------------------------

Facts

Zielgruppe Segment TO / GR	Ausgangspunkt Langnau i. E., Bahnhof	Länge 22.3 km	Asphalt 13.7 km
Schwierigkeitsgrad leicht	Zielort Napf	Aufstiege Abstiege 754 m 24 m	Naturbelag Singletrail 8.6 km 0 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden

Langnau i. E., Trubschachen, Trub

Beschrieb

Hier handelt es sich um eine direkte Verbindung ab Langnau i. E. in Richtung Napf, welche zudem als alternative Führung der bestehenden Route 77 Napf Bike dient. Die dargestellte Linienführung wird bereits oft befahren und eignet sich für eine breite Zielgruppe. Anschlussmöglichkeiten in Richtung Luzern sind auf der bestehenden Route 77 möglich, weitere alternative Anschlussmöglichkeiten nach Willisau oder Entlebuch sind zu prüfen.

Gastronomieangebot

vorhanden

ÖV-Anbindung

Mehrere, u.a. Langnau i. E., Bahnhof

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandemde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltemöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gerfälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau	
19_001	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		Konfliktpotential klein
19_002	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		Konfliktpotential mittel
19_003	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		Konfliktpotential gross
19_004	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts
19_005	Orange	Orange	Green	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow		X	X		
19_006	Orange	Orange	Green	Green	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Yellow	X	X	X		
19_007	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green	X	X	X		

Abschnitt	Massnahmen Koexistenz	Zuständigkeit
19_007	K3: Platz zum Kreuzen schaffen z.B. Böschung abnehmen/ Gehölz oder Gebüsch rückschneiden/ entfernen	
19_005 19_006 19_007	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikernde»	
19_007	K13: Sichtweite schaffen oder vergrössern durch Entfernung/ Rückschnitt von Gehölz/ Gebüsch	

Abschnitt	Massnahmen Sicherheit	Zuständigkeit
	Keine Massnahmen im Bereich Sicherheit geplant	

Raum und Umwelt
 Die Route verläuft abschnittsweise durch ein BLN-Gebiet bzw. durch ein Naturschutzgebiet, jedoch auf bestehenden Wegen. Punktuelle Konflikte (s. Abstimmungsanweisungen) können im Rahmen nachgelagerter Planungen (Bau-/Signalisationsgesuch) geklärt werden. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.

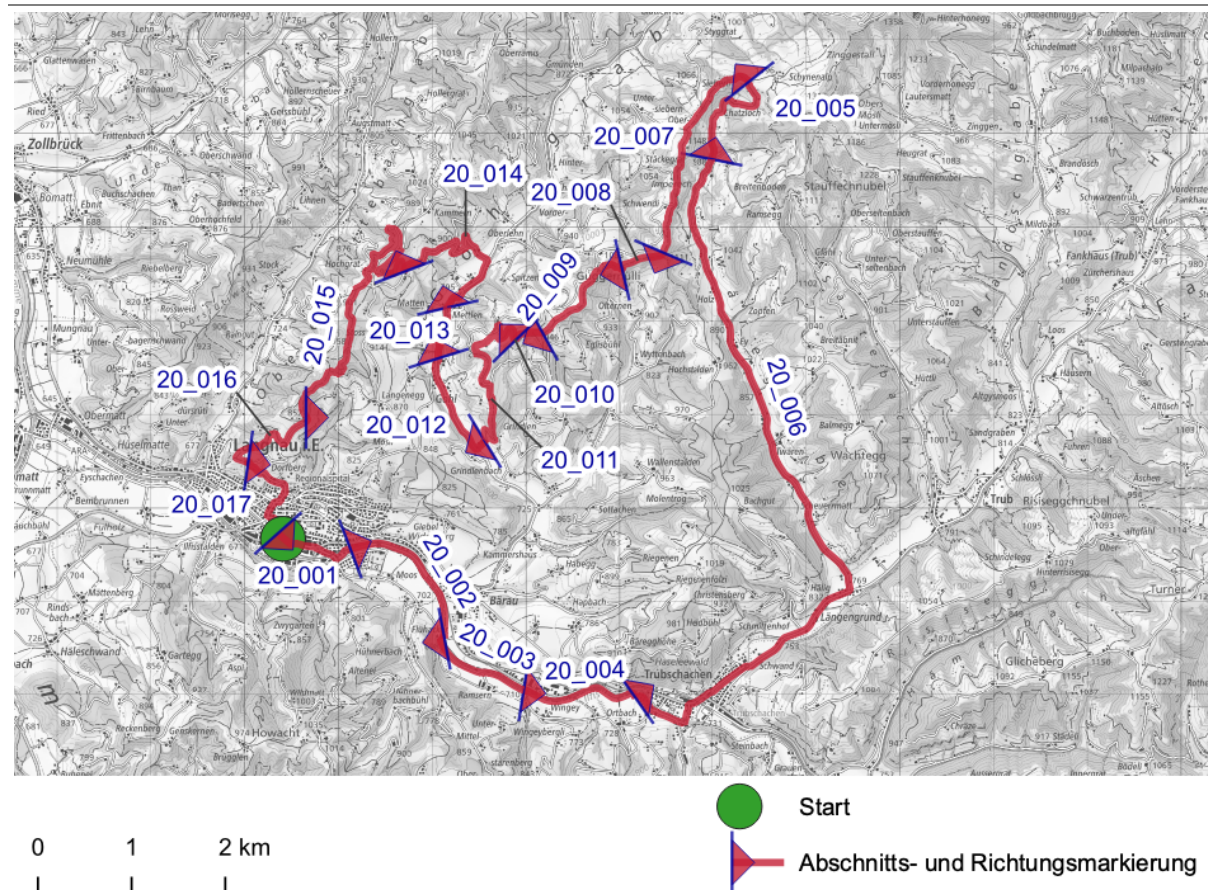
Umsetzung	
Kostenschätzung (CHF) 54'000	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Festsetzung / Ausgangslage	mittelfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Regionalkonferenz Emmental, vgl. Kap. 3.1 Regionale Trägerschaft	Grundeigentümer:innen, Gemeinden, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> Signalisations- und ggf. Baugesuch für einzelne Teilabschnitte Aufhebung von Teilabschnitten der Route 77 Napf Bike, Koordination mit SchweizMobil betreffend und Nachbarregionen 	<ul style="list-style-type: none"> Bei Ausbau Auswirkungen auf BLN-Gebiet von A5 bis A7 prüfen. Punktuelle Entflechtungsmassnahmen zwischen Stächelegg und Napf (A7) prüfen Klärung der Situation mit den Grundeigentümer:innen

Grundlagen | Bemerkungen

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Wolfis	20

Facts			
Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
CC / AM	verschiedene	32.4 km	16.7 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
schwer	verschiedene	1'084 m 1'084 m	2.7 km 13.0 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden	
Langnau i. E., Trubschachen, Trub	
Beschrieb	
Hier handelt es sich um eine abwechslungsreiche technische Route mit Ausgangspunkt in Langnau i. E. Es sind Optimierungen sowie Ausbau von bestehenden Wegen notwendig. Der Verein «Trail Protectors Emmental» ist als zentraler Projektträger für Umsetzung und Betrieb vorgesehen.	
Gastronomieangebot	ÖV-Anbindung
vorhanden	Mehrere, u.a. Langnau i. E., Bahnhof und Trubschachen, Bahnhof

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandemde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltemöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gefälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau	
20_001	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green	Yellow	Green		X	X		Konfliktpotential klein
20_002	Yellow	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green		X	X		Konfliktpotential mittel
20_003	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green		X	X		Konfliktpotential gross
20_004	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green		X	X		Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts
20_005	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green					
20_006	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		
20_007	Orange	Orange	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow			X		
20_008	Orange	Green	Green	Green	Orange	Orange	Yellow	Green	Orange			X		
20_009	Orange	Orange	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow			X		
20_010	Orange	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow			X		
20_011	Orange	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow			X		
20_012	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green					
20_013	Orange	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow			X		
20_014	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green			X		
20_015	Orange	Green	Green	Green	Orange	Orange	Yellow	Yellow	Orange			X		
20_016	Orange	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Orange	Orange	Yellow			X		
20_017	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green	Orange	Yellow	Green		X	X		

Abschnitt Massnahmen Koexistenz Zuständigkeit

20_007 K3: Platz zum Kreuzen schaffen z.B. Böschung abnehmen/ Gehölz oder
20_008 Gebüsch rückschneiden/ entfernen

20_009
20_010
20_011
20_015
20_016

20_007 K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bi-
20_008 kende»

20_009
20_010
20_011
20_015
20_016

20_007 K13: Sichtweite schaffen oder vergrössern durch Entfernung/ Rück-
20_008 schnitt von Gehölz/ Gebüsch

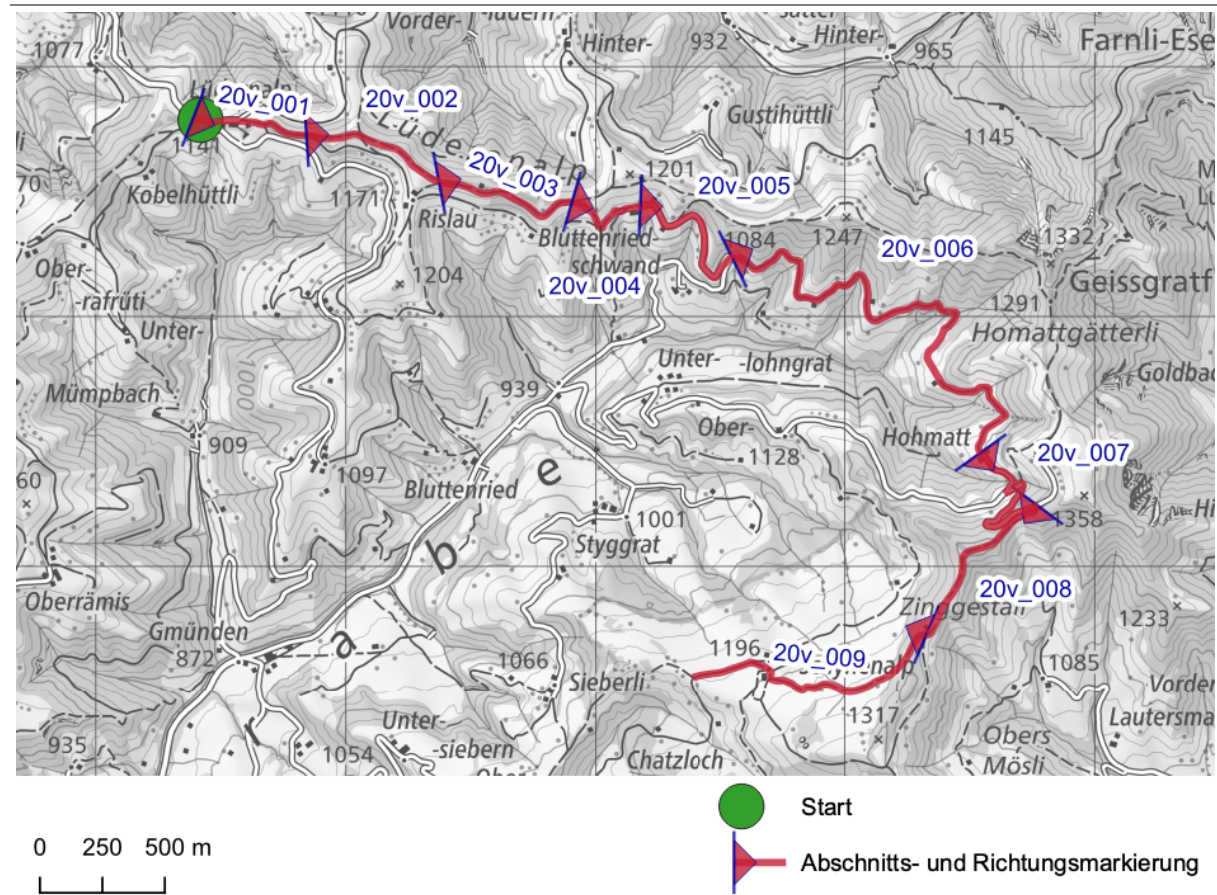
20_009
20_010
20_011
20_015
20_016

<i>Abschnitt</i>	<i>Massnahmen Sicherheit</i>	<i>Zuständigkeit</i>
20_007 20_011 20_016	A5: Weidezaun ersetzen mit Bike tauglichem, selbstschliessenden Durchgang	
Raum und Umwelt		
Die Route verläuft abschnittsweise durch ein BLN-Gebiet, jedoch auf bestehenden Wegen. Punktuelle Konflikte (s. Abstimmungsanweisungen) können im Rahmen nachgelagerter Planungen (Bau-/Signalisationsgesuch) geklärt werden. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.		
Umsetzung		
Kostenschätzung (CHF) 210'000	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag Private Initianten, vgl. Kap. 3.2 Finanzierung	
Koordinationsstand	Zeithorizont	
Festsetzung	mittelfristig	
Federführung	Beteiligte Stellen	
Regionalkonferenz Emmental, vgl. Kap. 3.1 Regionale Trägerschaft	Grundeigentümer:innen, Gemeinden, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil, Verein Trail Protectors Emmental	
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bau-/ Signalisationsgesuch 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Punktuelle Situationen wie mögliche Engstellen bei Hofdurchfahrten sowie bauliche Massnahmen A10 oder lokale Anpassungen der Routenwahl in A12 und A17 genauer prüfen. ▪ Auswirkungen auf BLN-Gebiet von A6 und A7 bei Ausbau genauer prüfen. ▪ Auswirkungen IVS bei verschiedenen Abschnitten prüfen. 	
Grundlagen Bemerkungen		

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Wolfis (Erweiterung)	20v

Facts			
Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
CC / AM	Lüderenalp	7.6 km	1.5 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
schwer	verschiedene	333 m 300 m	4.8 km 1.3 km

Karte



Beschreibung Route	
Gemeinden	
Sumiswald, Trub, Langnau i. E.	
Beschrieb	
Dieser Abschnitt dient als mögliche Erweiterung der Route Nr. 20 Wolfis ab Lüderenalp. Der Aufstieg ist ab Sumiswald (via 690 Lüdere Bike) oder ab Langnau i. E. möglich. Der Verein «Trail Protectors Emmental» ist als zentraler Projektträger für Umsetzung und Betrieb vorgesehen.	
Gastronomieangebot	ÖV-Anbindung
vorhanden	Langnau i. E., Bahnhof

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandemde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/Anhaltemöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gerfälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau	
20v_001	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green	X	X	X		Konfliktpotential klein
20v_002	Orange	Green	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow	X		X		Konfliktpotential mittel
20v_003	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	X		X		Konfliktpotential gross
20v_004	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green					Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts
20v_005	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green					
20v_006	Yellow	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green					
20v_007	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green					
20v_008	Orange	Green	Yellow	Green	Orange	Orange	Yellow	Orange	Orange			X		
20v_009	Yellow	Green	Yellow	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Green			X		

Abschnitt	Massnahmen Koexistenz	Zuständigkeit
20v_001 20v_008 20v_009	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»	

Abschnitt	Massnahmen Sicherheit	Zuständigkeit
	Keine Massnahmen im Bereich Sicherheit geplant	

Raum und Umwelt

Es sind weitere Abklärungen zu treffen, da die Route in Abschnitt A6 durch ein BLN-Gebiet sowie den Gewässerraum führen soll und voraussichtlich bauliche Massnahmen nötig sind.

Umsetzung

Kostenschätzung (CHF)	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag
130'000	Private Initianten, vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Vororientierung	langfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Regionalkonferenz Emmental, vgl. Kap. 3.1 Regionale Trägerschaft	Grundeigentümer:innen, Gemeinden, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil, Verein Trail Protectors Emmental
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> Klärung Machbarkeit mit Grundeigentümer:innen, Gemeinde und betroffenen Fachstellen Detailliertes Konzept/Linienführung definieren Festsetzung im Richtplan Bau-/ Signalisationsgesuch 	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der Auswirkungen auf das BLN-Gebiet und den Gewässerraum

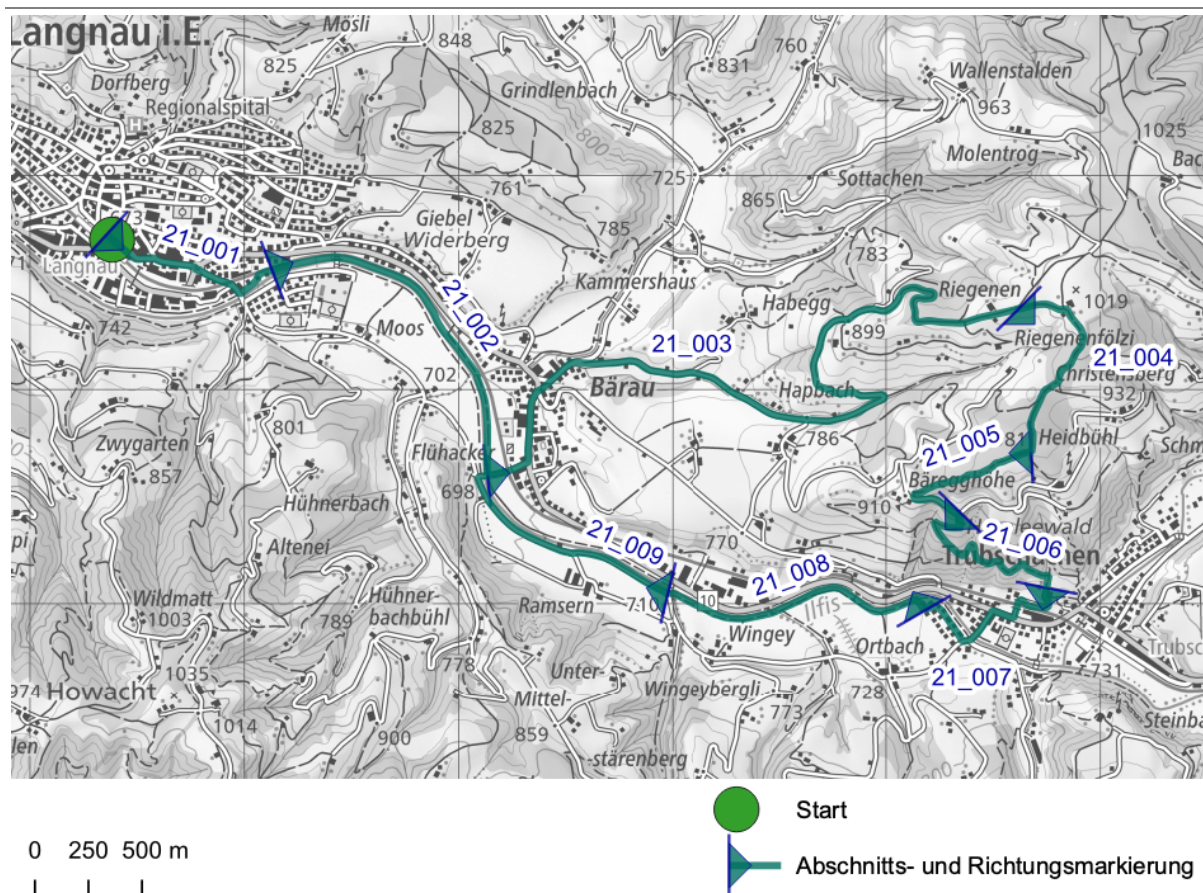
Grundlagen | Bemerkungen

Routenbezeichnung Bäreghöhe	Routen-Nr. 21
--	--------------------------------

Facts

Zielgruppe Segment CC / TO / AM	Ausgangspunkt Langnau i. E. / Trubschachen	Länge 13.2 km	Asphalt 8.9 km
Schwierigkeitsgrad mittel	Zielort Langnau i. E. / Trubschachen	Aufstiege Abstiege 397 m 397 m	Naturbelag Singletrail 2.3 km 2.0 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden

Langnau i. E., Trubschachen

Beschrieb

Hier handelt es sich um eine bereits beliebte Naherholungsrunde ab Langnau i. E. / Trubschachen ins Gebiet Bäreghöhe. Eine punktuelle Entflechtung auf bestehenden Wegen (u.a. Vitaparcours) wird als zielführend erachtet. Der Verein «Trail Protectors Emmental» ist als zentraler Projektträger für Umsetzung und Betrieb vorgesehen

Gastronomieangebot

vorhanden

ÖV-Anbindung

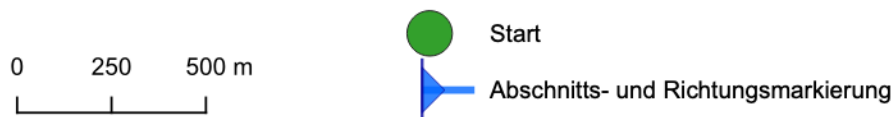
Mehrere, u.a. Langnau i. E., Bahnhof und Trubschachen, Bahnhof

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Dieboldsbach Trail	22

Facts

Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
AM / (ED)	Eggiwil, Scheideggwald	3.1 km	1.1 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
schwer	Eggiwil, Neuhof	18 m 389 m	- 2.0 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden

Eggiwil

Beschrieb

Hier handelt es sich um eine Projektidee des Vereins «Trail Protectors Emmental» (TPE) zur Instandstellung alter Wege als technische Abfahrt vom Gebiet Howacht in Richtung Eggwil. Der Wegabschnitt bietet zudem eine Alternative für fortgeschrittene Fahrer:innen auf der Route Nr. 17 Howacht – Rämigummen.

Gastronomieangebot

vorhanden

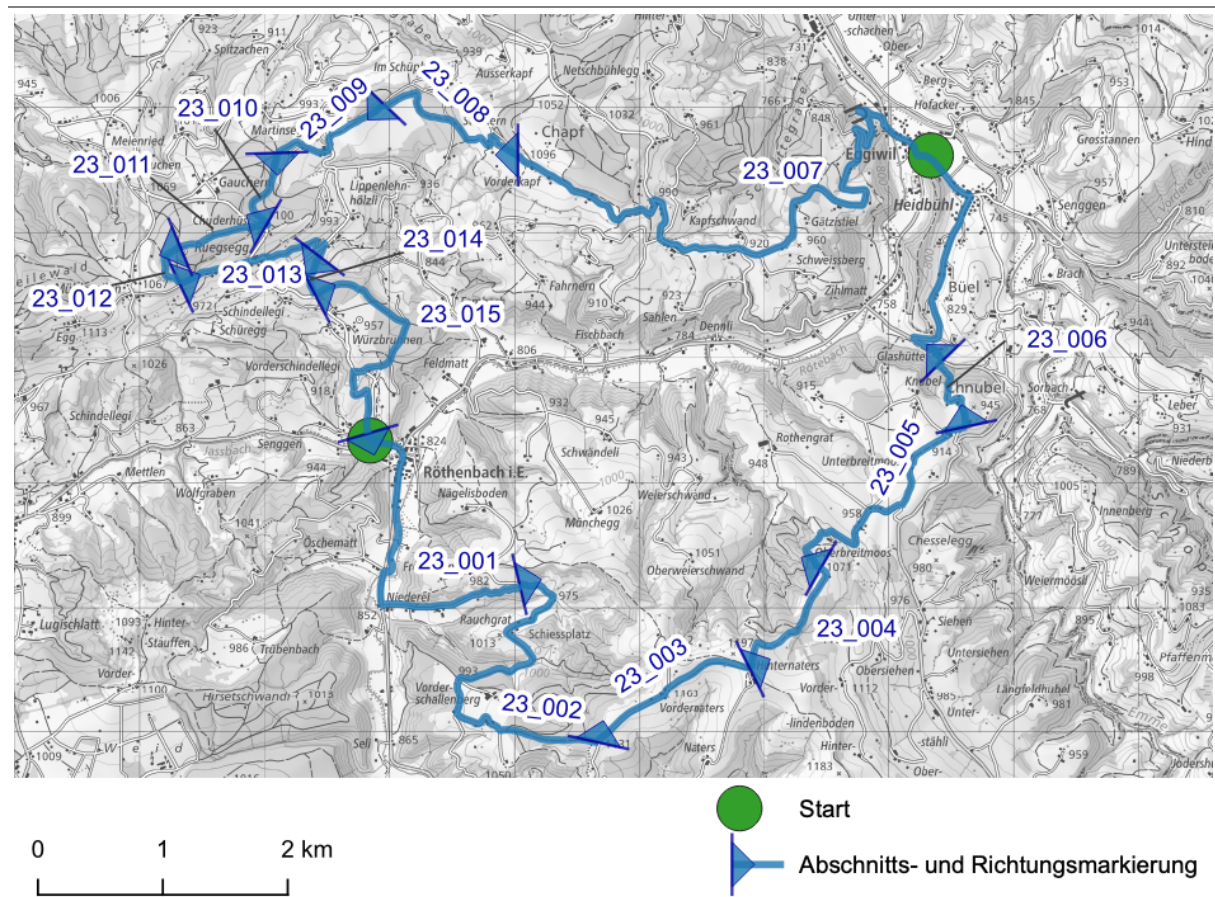
ÖV-Anbindung

Langnau i. E., Bahnhof (Aufstieg via Route Nr. 17)

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Chuderhüsi – Schallenberg	23

Facts			
Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
CC / TO / GR	verschiedene	28.7 km	16.4 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
mittel	verschiedene	1'004 m 1'004 m	9.2 km 3.1 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden	
Eggiwil, Röthenbach i. E.	
Beschrieb	
Ziel dieser abwechslungsreichen Route ist die Erschliessung der beliebten Ausflugsziele Chuderhüsi und Schallenberg ausgehend von Eggiwil oder Röthenbach i. E. Zudem sind verschiedene Anschlussmöglichkeiten in die Nachbarregionen (ERT und RKBM) möglich.	
Gastronomieangebot	ÖV-Anbindung
vorhanden	Mehrere, u.a. Eggiwil, Dorf (Bus) und Röthenbach i. E., Dorf (Bus)

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandemde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltmöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gefälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau
23_001	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green				
23_002	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X	
23_003	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green				
23_004	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green			X	
23_005	Green	Orange	Green	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green			X	
23_006	Orange	Green	Green	Green	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange			X	
23_007	Green	Orange	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X	
23_008	Orange	Yellow	Green	Green	Orange	Orange	Yellow	Green	Orange			X	
23_009	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green			X	
23_010	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green			X	
23_011	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X	
23_012	Orange	Green	Green	Green	Orange	Orange	Yellow	Yellow	Orange			X	
23_013	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Green			X	
23_014	Orange	Green	Green	Green	Orange	Orange	Yellow	Yellow	Orange			X	
23_015	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Green			X	

Konfliktpotential klein	Green
Konfliktpotential mittel	Yellow
Konfliktpotential gross	Orange
Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts	X

Abschnitt	Massnahmen Koexistenz	Zuständigkeit
23_006 23_008 23_012 23_014	K2: Temporeduktion/ -kontrolle: Schikane (Slalom) aus Steinen ergänzen	
23_006 23_008 23_012 23_014	K3: Platz zum Kreuzen schaffen z.B. Böschung abnehmen/ Gehölz oder Gebüsch rückschneiden/ entfernen	
23_004 23_005 23_006 23_008 23_012 23_014	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»	
23_006 23_008 23_012 23_014	K13: Sichtweite schaffen oder vergrössern durch Entfernung/ Rückschnitt von Gehölz/ Gebüsch	

Abschnitt	Massnahmen Sicherheit	Zuständigkeit
23_003 23_004	A5: Weidezaun ersetzen mit Bike tauglichem, selbstschliessenden Durchgang	

Raum und Umwelt

Die Route führt abschnittsweise durch ein BLN-Gebiet und durch ein Waldnaturinventar, jedoch auf bestehenden Wegen. Punktuelle Konflikte (s. Abstimmungsanweisungen) können im Rahmen nachgelagerter Planungen (Bau-/Signalisationsgesuch) geklärt werden. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.

Umsetzung

Kostenschätzung (CHF) 96'000	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Festsetzung	mittelfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Regionalkonferenz Emmental, vgl. Kap. 3.1 Regionale Trägerschaft	Grundeigentümer:innen, Gemeinden, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bau-/ Signalisationsgesuch 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Koordination mit Routen «Hügu Himu» notwendig. ▪ Koexistenz bei verschiedenen Konfliktstellen prüfen. ▪ Punktuell Routenführung auf A1 prüfen. ▪ Auswirkungen auf BLN-Gebiet bei A5 und A6 bei Ausbau genauer prüfen. ▪ Auswirkungen IVS bei verschiedenen Abschnitten prüfen.

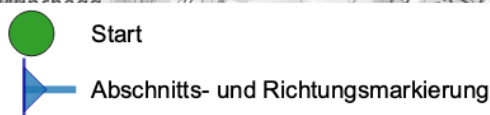
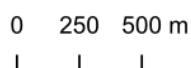
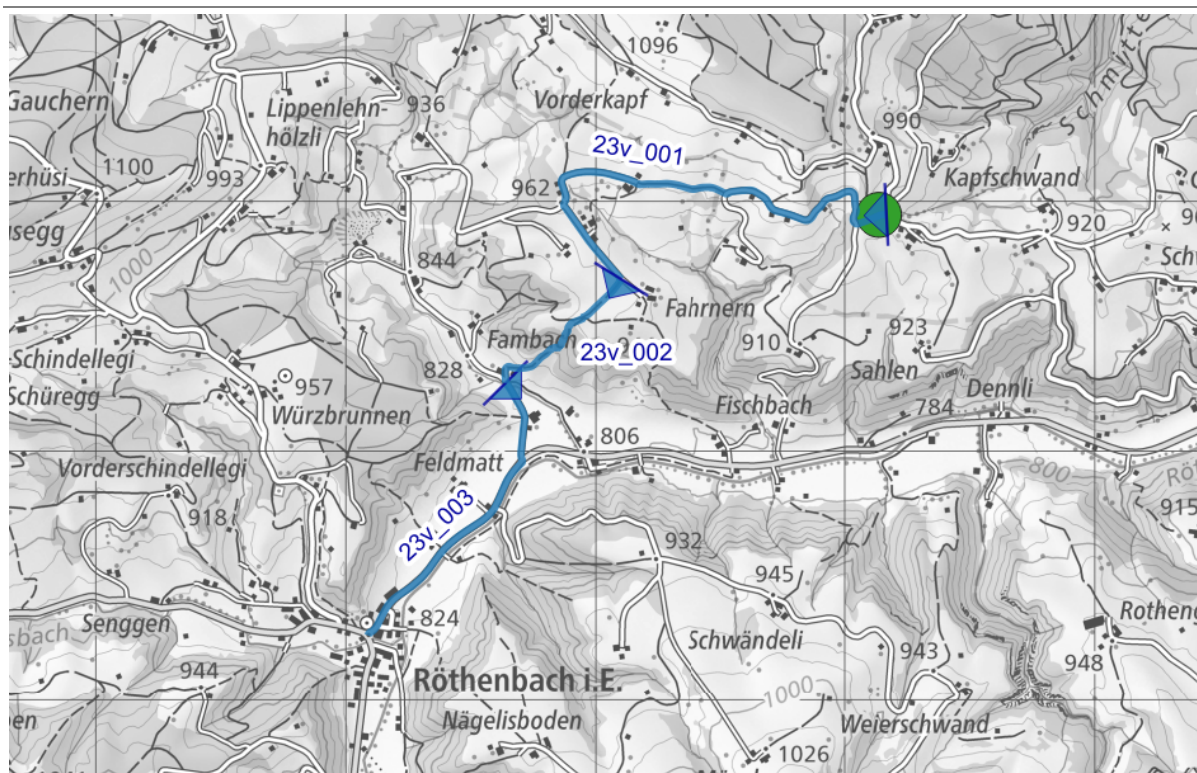
Grundlagen | Bemerkungen

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Chuderhüsi – Schallenberg Variante	23v

Facts

Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
CC / TO	verschiedene	4.0 km	3.0 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
mittel	Röthenbach i. E.	49 m 177 m	0.3 km 0.7 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden

Eggwil, Röthenbach i. E.

Beschrieb

Hier handelt es sich um eine alternative Führung der Route Nr. 23, wobei auf eine Erschliessung des Chuderhüsi verzichtet würde (gemäss Rückmeldung Masterplan).

Gastronomieangebot

vorhanden

ÖV-Anbindung

Mehrere, u.a. Eggwil, Dorf (Bus) und Röthenbach i. E., Dorf (Bus)

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandernde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltmöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gefälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau	
23v_001	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		Konfliktpotential klein
23v_002	Orange	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Orange	Yellow			X		Konfliktpotential mittel
23v_003	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		Konfliktpotential gross
												X		Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts

Abschnitt *Massnahmen Koexistenz* *Zuständigkeit*

- 23v_002 K2: Temporeduktion/ -kontrolle: Schikane (Slalom) aus Steinen ergänzen
- 23v_002 K3: Platz zum Kreuzen schaffen z.B. Böschung abnehmen/ Gehölz oder Gebüsch rückschneiden/ entfernen
- 23v_002 K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»
- 23v_002 K13: Sichtweite schaffen oder vergrössern durch Entfernung/ Rückschnitt von Gehölz/ Gebüsch

Abschnitt *Massnahmen Sicherheit* *Zuständigkeit*

- 23v_002 A5: Weidezaun ersetzen mit Bike tauglichem, selbstschliessenden Durchgang

Raum und Umwelt

Es besteht keine relevante Betroffenheit von Schutzgebieten oder Inventaren. Ggf. sind im Rahmen der Festsetzung im Richtplan oder in nachgelagerten Planungsschritten (Bau-/Signalisationsgesuch) noch punktuelle Konflikte (s. Abstimmungsanweisungen) zu bereinigen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt sind insgesamt als gering zu beurteilen.

Umsetzung

Kostenschätzung (CHF)	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag
42'000	vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Zwischenergebnis	mittelfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Regionalkonferenz Emmental, vgl. Kap. 3.1 Regionale Trägerschaft	Grundeigentümer:innen, Gemeinden, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Festsetzung im Richtplan ▪ Bau-/ Signalisationsgesuch 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auswirkungen IVS bei A1 überprüfen. ▪ Detailliertes Konzept/Linienführung definieren mit Gemeinden, Grundeigentümer:innen und betroffenen Fachstellen (verschiedene Varianten möglich) ▪ Verschiedene Konfliktstellen (u.a. Koexistenz) zu prüfen, Koordination mit Routen «Hügu Himu» notwendig.

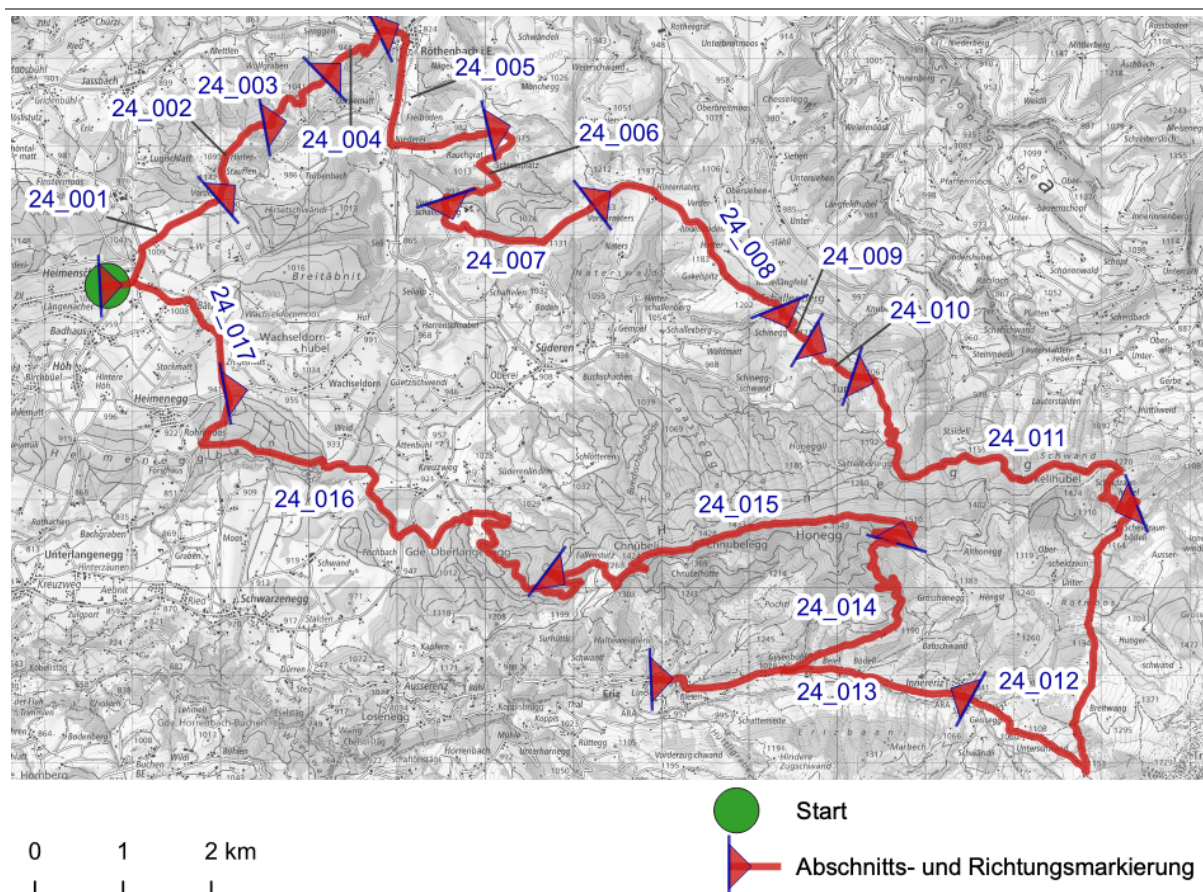
Grundlagen | Bemerkungen

Routenbezeichnung Schallenberg – Honegg	Routen-Nr. 24
--	--------------------------------

Facts

Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
CC / TO / AM	verschiedene	50.9 km	13.9 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
mittel	verschiedene	1'602 m 1'600 m	29.2 km 7.8 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden

Röthenbach i. E., Eggwil, Schangnau, Eriz (ERT), Oberlangenegg (ERT), Wachselforn (ERT), Buchholterberg (ERT)

Beschrieb

Hier handelt es sich um eine überregionale Route mit abwechslungsreichen und technischen Abschnitten für fortgeschrittene Mountainbikende. Die Gebiete Honegg und Stauffen sind bereits heute beliebt bei Mountainbikenden, eine gezielte Lenkung über ein attraktives Angebot wird als zielführend erachtet.

Gastronomieangebot

vorhanden

ÖV-Anbindung

Mehrere, u.a. Röthenbach i. E., Dorf (Bus), Heimenschwand, Post (Bus) und Eriz, Linden (Bus)

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandermde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltemöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gerfälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau	
24_001	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		Konfliktpotential klein
24_002	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green			X		Konfliktpotential mittel
24_003	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green			X		Konfliktpotential gross
24_004	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green			X		Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts
24_005	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green			X		
24_006	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		
24_007	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green			X		
24_008	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		
24_009	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green			X		
24_010	Orange	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Yellow			X		
24_011	Yellow	Orange	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		
24_012	Yellow	Orange	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X		
24_013	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		
24_014	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green			X		
24_015	Orange	Orange	Green	Green	Orange	Orange	Yellow	Yellow	Orange			X		
24_016	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		
24_017	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		

Abschnitt	Massnahmen Koexistenz	Zuständigkeit
24_003 24_004 24_015	K3: Platz zum Kreuzen schaffen z.B. Böschung abnehmen/ Gehölz oder Gebüsch rückschneiden/ entfernen	
24_003 24_004 24_008 24_011	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»	
24_003 24_004 24_015	K13: Sichtweite schaffen oder vergrössern durch Entfernung/ Rückschnitt von Gehölz/ Gebüsch	

Abschnitt	Massnahmen Sicherheit	Zuständigkeit
24_008 24_011	A5: Weidezaun ersetzen mit Bike tauglichem, selbstschliessenden Durchgang	
24_015	A1: Gefahren-Hinweissignal: «Mountainbiker: Achtung Absturzgefahr». Optional mit Zusatztafel: 5.33 «Fahrrad/ Mountainbike schieben für ... m» A3: Absturzsicherung talseitig: Holz- oder Metallgeländer (mind. 1.20 m hoch) installieren	

Raum und Umwelt

Die Route verläuft in verschiedenen Abschnitten im BLN-Gebiet, jedoch auf bestehenden und genügend breiten Wegen. Im Gebiet des Entwicklungsraums Thun sind weitere Schutzgebiete betroffen. Im Gebiet der RKE sind die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt insgesamt als gering zu bezeichnen.

Umsetzung

Kostenschätzung (CHF)	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag
234'000.- CHF	Entwicklungsraum Thun, vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Vororientierung	langfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Entwicklungsraum Thun	Grundeigentümer:innen, Gemeinden, RKE, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klärung Machbarkeit mit Grundeigentümer:innen, Gemeinde und betroffenen Fachstellen, Koordination mit Entwicklungsraum Thun (ERT) ▪ Festsetzung im Richtplan ▪ Bau-/ Signalisationsgesuch 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einzelne Stellen auf ERT-Gebiet von mehreren Schutzzonen betroffen, siehe regionaler Richtplan Mountainbike ERT. ▪ Detailliertes Konzept/Linienführung definieren

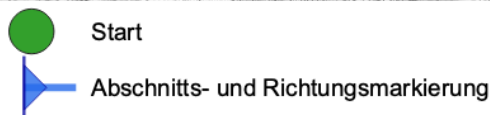
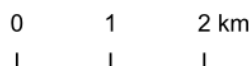
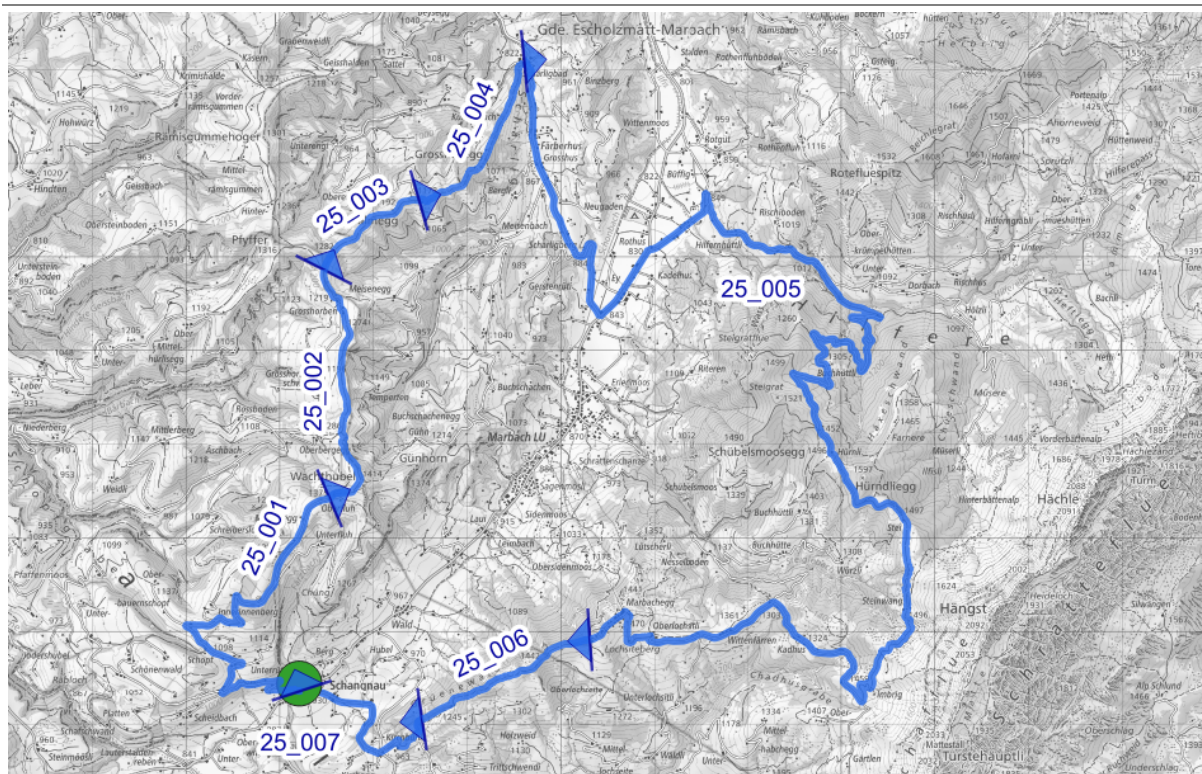
Grundlagen | Bemerkungen

Routenbezeichnung Wachthubel – Marbachegg	Routen-Nr. 25
--	--------------------------------

Facts

Zielgruppe Segment (TO), AM	Ausgangspunkt Schangnau	Länge 36.2 km	Asphalt 27.8 km
Schwierigkeitsgrad schwer	Zielort Schangnau	Aufstiege Abstiege 1724 m 1724 m	Naturbelag Singletrail 4.3 km 4.2 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden

Schangnau, Eggiwil, Marbach

Beschrieb

Hier handelt es sich um eine Idee für eine überregionale Route zwischen Schangnau und Marbach (gemäss Rückmeldung Masterplan), welche teilweise auf der bestehenden Route 820 Marbacher Panoramarunde verläuft.

Gastronomieangebot

vorhanden

ÖV-Anbindung

Schangnau, Post (Bus)

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandemde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltemöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gefälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau	
25_001	Green	Orange	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green			X		Konfliktpotential klein
25_002	Yellow	Orange	Yellow	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green	X		X		Konfliktpotential mittel
25_003	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green					Konfliktpotential gross
25_004	Orange	Green	Green	Green	Green	Green	Orange	Orange	Orange					Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts
25_005	Yellow	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green					
25_006	Yellow	Orange	Orange	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X		
25_007	Orange	Green	Green	Green	Orange	Orange	Orange	Orange	Green			X		
25_008	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green			X		

Abschnitt	Massnahmen Koexistenz	Zuständigkeit
25_002 25_007	K3: Platz zum Kreuzen schaffen z.B. Böschung abnehmen/ Gehölz oder Gebüsch rückschneiden/ entfernen	
25_001 25_002 25_007 25_008	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»	

Abschnitt	Massnahmen Sicherheit	Zuständigkeit
25_007	A1: Gefahren-Hinweissignal: «Mountainbiker: Achtung Absturzgefahr». Optional mit Zusatztafel: 5.33 «Fahrrad/ Mountainbike schieben für ... m»	
25_007	A3: Absturzsicherung talseitig: Holz- oder Metallgeländer (mind. 1.20 m hoch) installieren	

Raum und Umwelt
 Die Route verläuft abschnittsweise durch ein BLN-Gebiet, jedoch auf bestehenden Wegen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.

Umsetzung

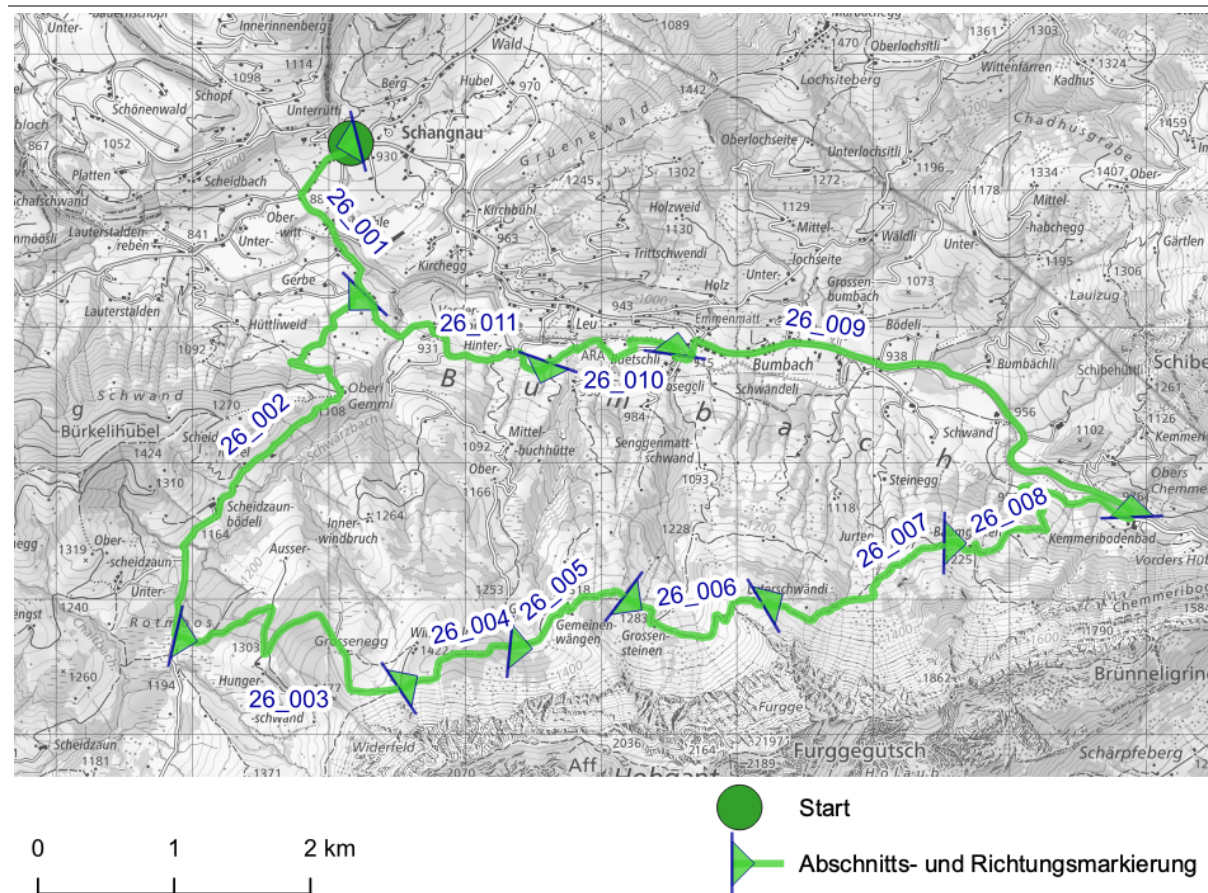
Kostenschätzung (CHF) 159'000	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Vororientierung	langfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Regionalkonferenz Emmental, vgl. Kap. 3.1 Regionale Trägerschaft	Grundeigentümer:innen, Gemeinden, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil, Biosphäre Entlebuch
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> Klärung Machbarkeit mit Grundeigentümer:innen, Gemeinde und betroffenen Fachstellen, Koordination mit Biosphäre Entlebuch Detailliertes Konzept/Linienführung definieren Festsetzung im Richtplan Bau-/ Signalisationsgesuch 	<ul style="list-style-type: none"> Auswirkungen IVS bei verschiedenen Abschnitten überprüfen Prüfen ob Zaunübergänge oder Mutterkuhhaltung auf A2 bis A4 vorkommen.

Grundlagen | Bemerkungen
 Teile der Route liegen im Kanton Luzern und wurden nicht geprüft.

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Kemmeribodenbad	26

Facts			
Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
AM / ED	Schangnau	22.9 km	14.0 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
mittel – mittel	Schangnau	1'060 m 1'060 m	5.1 km 3.8 km

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden	
Schangnau, Eriz (ERT)	
Beschrieb	
Hier handelt es sich um eine Idee für eine technische lokale Route nach Kemmeribodenbad (gemäss Rückmeldung Masterplan), welche teilweise auf der bestehenden Route 452 Hohgant Bike verläuft.	
Gastronomieangebot	ÖV-Anbindung
vorhanden	Schangnau, Post

Beurteilung Route

Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandermde	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/ Anhaltmöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gefälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau	
26_001	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green	X		X		Konfliktpotential klein
26_002	Green	Orange	Green	Yellow	Green	Green	Green	Yellow	Green		X	X		Konfliktpotential mittel
26_003	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green					Konfliktpotential gross
26_004	Orange	Yellow	Green	Green	Orange	Orange	Yellow	Yellow	Orange			X		Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts
26_005	Orange	Yellow	Green	Green	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Green			X		
26_006	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green			X		
26_007	Orange	Yellow	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow			X		
26_008	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green	X		X		
26_009	Green	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X		
26_010	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X		
26_011	Green	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	X	X	X		

Abschnitt	Massnahmen Koexistenz	Zuständigkeit
26_004 bis 26_008	K3: Platz zum Kreuzen schaffen z.B. Böschung abnehmen/ Gehölz oder Gebüsch rückschneiden/ entfernen	
26_004 bis 26_008	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»	

Abschnitt	Massnahmen Sicherheit	Zuständigkeit
26_002 bis 26_008	A5: Weidezaun ersetzen mit Bike tauglichem, selbstschliessenden Durchgang	

Raum und Umwelt
 Die Machbarkeit muss genauer geprüft werden, da diverse Schutzgebiete betroffen sind. Falls keine Ausbauten nötig sind, können die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt insgesamt als gering bezeichnet werden.

Umsetzung

Kostenschätzung (CHF) 129'000	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand	Zeithorizont
Vororientierung	langfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Regionalkonferenz Emmental, vgl. Kap. 3.1 Regionale Trägerschaft	Grundeigentümer:innen, Gemeinden, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> Klärung Machbarkeit mit Grundeigentümer:innen, Gemeinde und betroffenen Fachstellen Detailliertes Konzept/Linienführung definieren Festsetzung im Richtplan Bau-/ Signalisationsgesuch 	<ul style="list-style-type: none"> Auswirkungen auf diverse Schutzgebiete (BLN, NSG, WNI, Moorlandschaft und Wildschutzgebiet) muss geprüft werden. Auswirkungen auf Gefahrengbiet rot auf A8 überprüfen. Auf A2 bis A8 punktuell Zaunübergänge und Herdenschutz genauer überprüfen.

Grundlagen | Bemerkungen

2.2 Regionale Routen

Die nachfolgenden zwei regionalen Routen werden als längerfristige Projekte in den vorliegenden Richtplan aufgenommen. Die beiden Routen basieren auf verschiedenen lokalen Routen und sind somit von deren Umsetzung abhängig. Ausserdem ist das Konzept der Routen zu vertiefen und mögliche Erweiterungen mit den Nachbarregionen sowie SchweizMobil zu koordinieren.

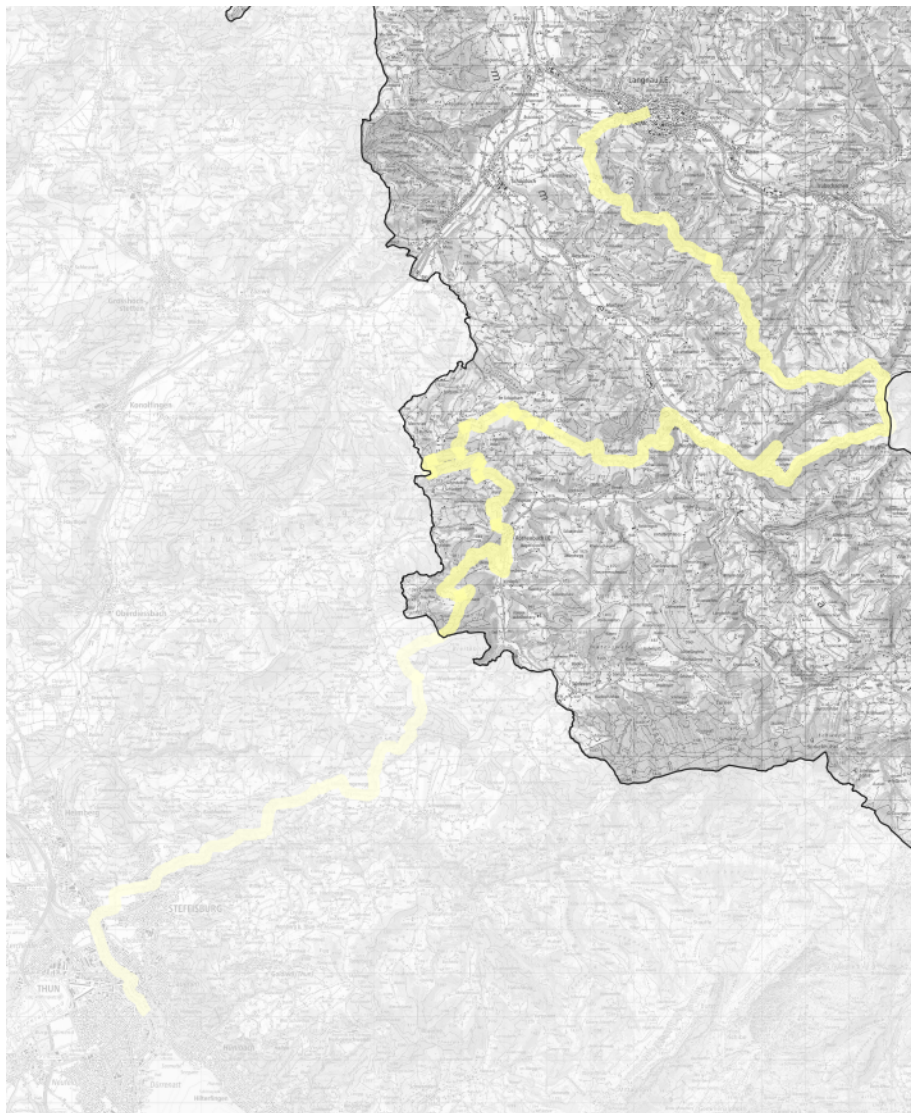
Routen-Nr.	Bezeichnung	KS
27	Regionale Route Langnau i. E. – Thun	Vororientierung
28	Regionale Route Burgdorf – Napf	Vororientierung

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Regionale Route Langnau i. E. – Thun	27

Facts

Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge
TO / GR	Langnau i. E.	ca. 60 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege
leicht – mittel	Thun	ca. 1'600 m ca. 1'800 m

Karte



0 1 2 km

Regionale Route Langnau – Thun

Beschreibung Route

Gemeinden

Langnau i. E., Trubschachen, Eggwil, Röthenbach i. E., Buchholterberg (ERT), Unterlangenegg (ERT), Fahrni (ERT), Steffisburg (ERT), Thun (ERT)

Beschrieb

Dargestellt ist eine mögliche Variante für eine regionale Route zwischen Langnau i. E. und Thun, welche entlang von geplanten lokalen Routen führt.

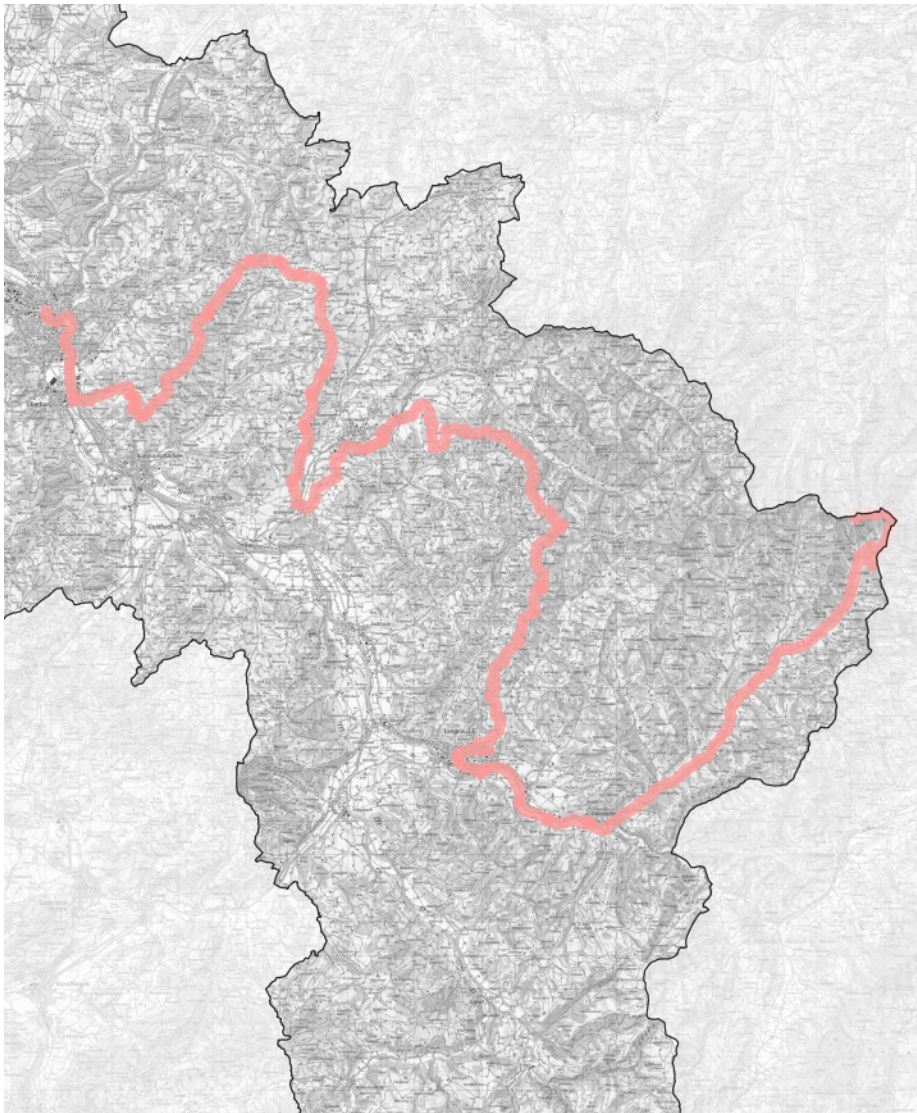
Gastronomieangebot vorhanden	ÖV-Anbindung verschiedene
Umsetzung	
Kostenschätzung (CHF) –	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand Vororientierung	Zeithorizont langfristig
Federführung Regionalkonferenz Emmental, vgl. Kap. 3.1 Regionale Trägerschaft	Beteiligte Stellen Grundeigentümer:innen, Gemeinden, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil, ERT
Weiteres Vorgehen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Detailliertes Konzept/Linienführung definieren, Koordination mit SchweizMobil und ERT ▪ Festsetzung im Richtplan ▪ Bau-/ Signalisationsgesuch 	Abstimmungsanweisungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmungsanweisungen der betroffenen lokalen Routen (vgl. 17, 23, 24) berücksichtigen
Grundlagen Bemerkungen	

Routenbezeichnung	Routen-Nr.
Regionale Route Burgdorf – Napf – Luzern	28

Facts

Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge
TO / GR	Burgdorf	ca. 70 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege
leicht – mittel	Napf	ca. 1'800 m ca. 1'000 m

Karte



0 1 2 km
└──┘

— 28 Regionale Route Burgdorf – Napf
(Alternative Napf Bike 77)

Beschreibung Route

Gemeinden

Burgdorf, Heimiswil, Rüegsau, Affoltern i. E., Sumiswald, Lützelflüh, Trachselwald, Langnau i. E., Trubschachen, Trub

Beschrieb	
Dargestellt ist eine Variante für regionale Route mit Ausgangspunkt in Burgdorf und als Alternative zur bestehenden SchweizMobil Route 77 Napf Bike. Eine mögliche Erweiterung mit einer Routenführung ab Bern via Krauchthal und Anschluss ab Napf nach Luzern ist zu prüfen.	
Gastronomieangebot vorhanden	ÖV-Anbindung verschiedene
Umsetzung	
Kostenschätzung (CHF) –	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Koordinationsstand Vororientierung	Zeithorizont langfristig
Federführung Regionalkonferenz Emmental, vgl. Kap. 3.1 Regionale Trägerschaft	Beteiligte Stellen Grundeigentümer:innen, Gemeinden, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil, evtl. RKBM, evtl. Kanton Luzern
Weiteres Vorgehen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Detailliertes Konzept/Linienführung definieren, Koordination mit SchweizMobil und Nachbarregionen ▪ Festsetzung im Richtplan ▪ Bau-/ Signalisationsgesuch 	Abstimmungsanweisungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmungsanweisungen der betroffenen lokalen Routen (vgl. 2, 9, 12, 19) berücksichtigen
Grundlagen Bemerkungen	

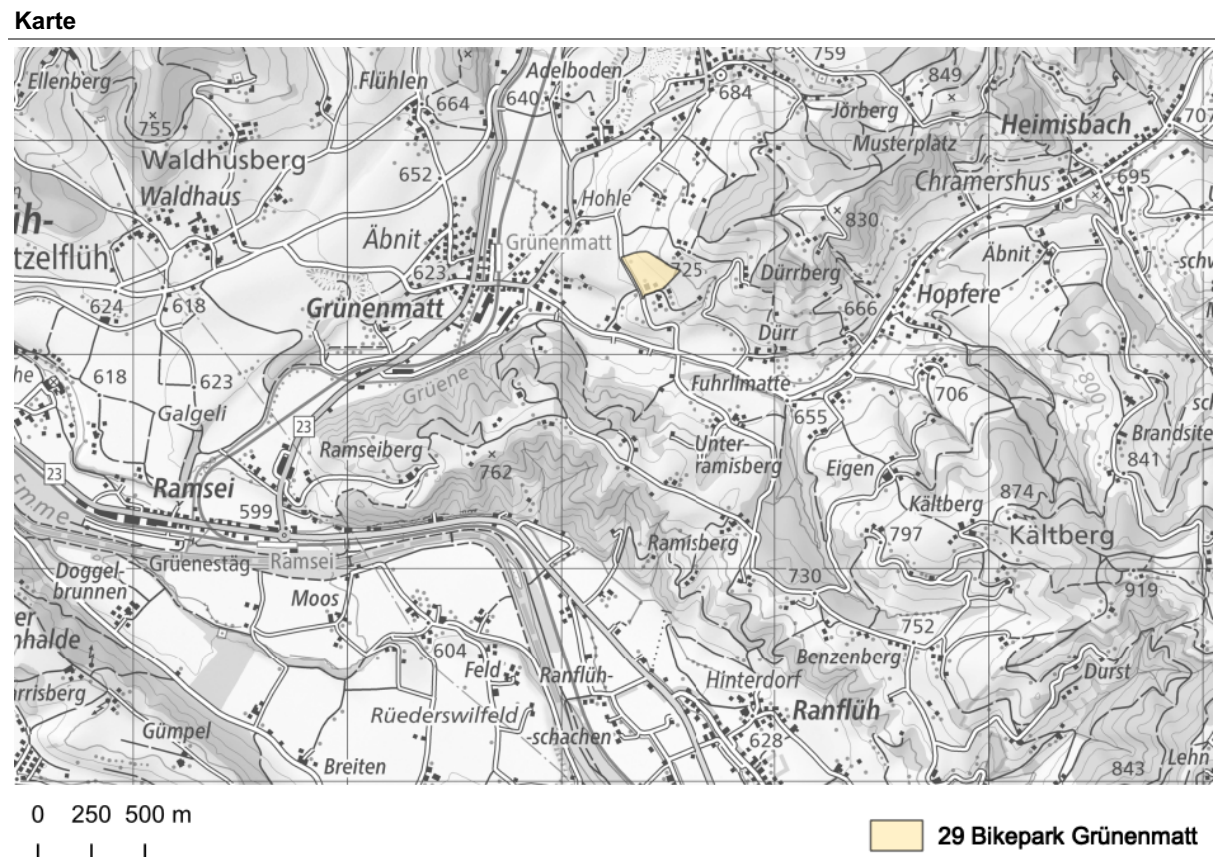
2.3 Weitere Projekte

Die nachfolgenden Projekte wurden bereits während der Erarbeitung des Masterplans durch private Initianten eingebracht. Aufgrund ihrer Relevanz im Gesamtkonzept sollen die Projekte in den vorliegenden Richtplan aufgenommen und koordiniert werden.

Projekt-Nr.	Bezeichnung	KS
29	Bikepark Grünenmatt	Festsetzung
30	Sumiswald Family-Loop	Zwischenergebnis
31	Trail Center Langnau i. E.	Vororientierung

Projektbezeichnung Bikepark Grünenmatt	Routen-Nr. 29
--	-------------------------

Facts		
Zielgruppe Segment AM / ED / FR	Standort Grünenmatt, Obere Halde	Schwierigkeitsgrad leicht – schwer

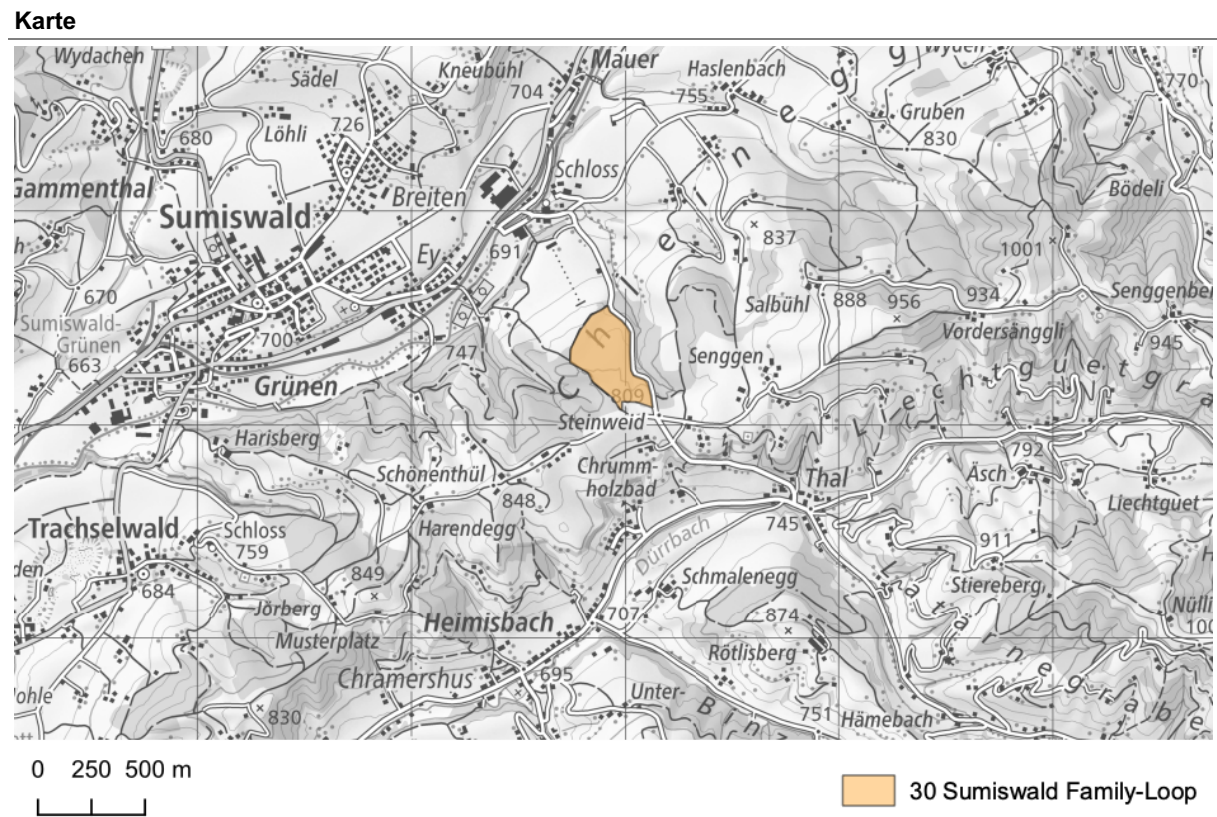


Beschreibung Route
Gemeinden Lützelflüh
Beschrieb Hier handelt es sich um ein Projekt von lokalen Initiant:innen für eine vielseitige Mountainbike-Anlage für Einsteiger:innen bis Fortgeschrittene. Weitere Abklärungen betreffend Machbarkeit und Planungsprozess laufen. Eine Erschliessung durch das Routennetz wird als zielführend erachtet.

Umsetzung	
Kostenschätzung (CHF) 4'800'000	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag Verein Greenride
Koordinationsstand Festsetzung	Zeithorizont mittelfristig
Federführung Verein Greenride	Beteiligte Stellen Grundeigentümer:innen, Gemeinde Lützelflüh, RKE, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI
Weiteres Vorgehen <ul style="list-style-type: none"> ■ Machbarkeitsstudie aktuell in Erarbeitung ■ Baugesuch 	Abstimmungsanweisungen <ul style="list-style-type: none"> ■ Erschliessung durch lokale und regionale Routen prüfen
Grundlagen Bemerkungen Konzept «Greenride – The Bike Village»	

Projektbezeichnung	Routen-Nr.
Sumiswald Family-Loop	30

Facts		
Zielgruppe Segment	Standort	Schwierigkeitsgrad
CC / AM	Sumiswald, Steinweid	leicht



Beschreibung Route
Gemeinden
Sumiswald
Beschrieb

Hier handelt es sich um eine Projektidee des Vereins Sportland Sumiswald für eine spezifische Freizeit- und Übungsinfrastruktur (vgl. Vitaparcours) für Mountainbikende. Eine Erschliessung wäre durch Nr. 11 Sumiswald Uphill Flowtrail oder Route 690 Lüdere Bike möglich.

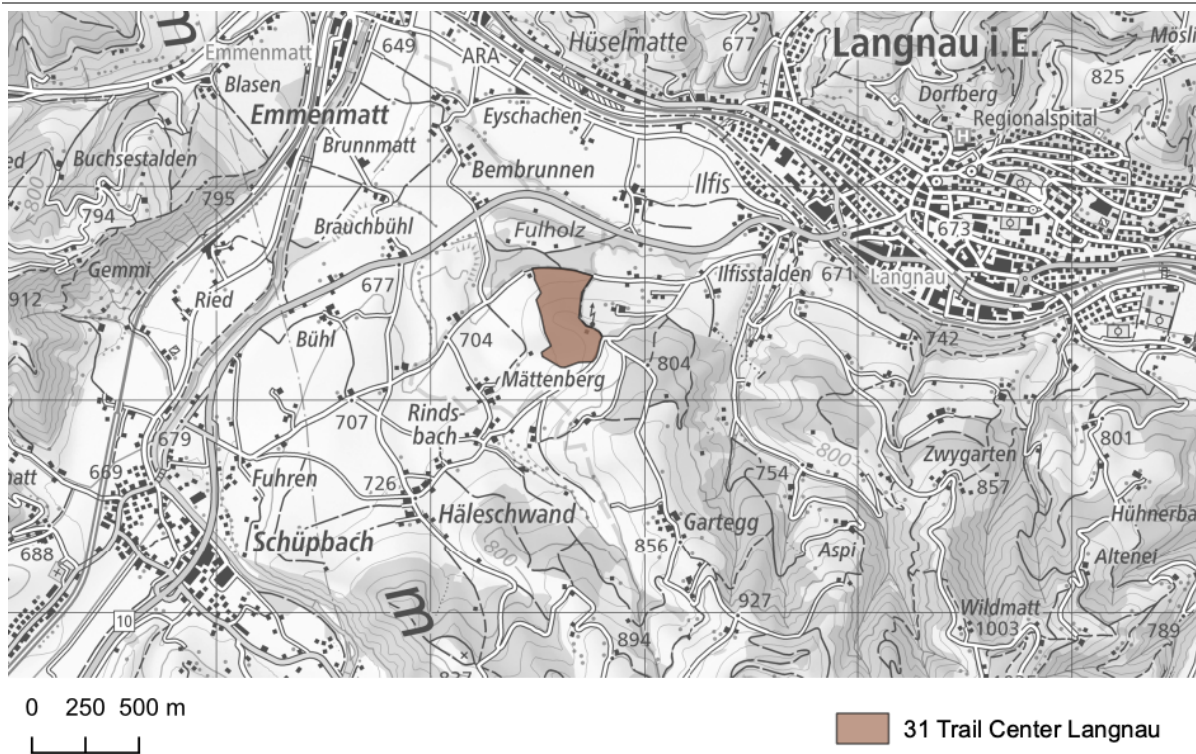
Umsetzung	
Kostenschätzung (CHF)	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag
180'000	Verein Sportland Sumiswald / Private Initiant:innen
Koordinationsstand	Zeithorizont
Zwischenergebnis	mittelfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Verein Sportland Sumiswald	Grundeigentümer:innen, Gemeinde Sumiswald, RKE, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Klärung Machbarkeit mit Grundeigentümer:innen ■ Detailliertes Konzept erarbeiten ■ Baugesuch 	-
Grundlagen Bemerkungen	
Möglicher Standort im Rahmen des Masterplans mit Gemeinde Sumiswald geprüft (Begehung vom 23. März 2021)	

Projektbezeichnung Trail Center Langnau i. E.	Routen-Nr. 31
---	-------------------------

Facts

Zielgruppe Segment AM / CC	Standort Langnau i. E., Mättenbergwald	Schwierigkeitsgrad leicht - mittel
---------------------------------	---	---------------------------------------

Karte



Beschreibung Route

Gemeinden

Langnau i. E.

Beschrieb

Hier handelt es sich um eine Projektidee des Vereins Trail Protectors Emmental für spezifische Freizeit- und Trainingsinfrastruktur für Mountainbikende in einem zentrumsnahen und gut erschlossenen Waldabschnitt. Ein detailliertes Konzept ist noch ausstehend. Eine Umsetzung durch eine lokale Trägerschaft wäre denkbar.

Umsetzung

Kostenschätzung (CHF) 200'000	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag Verein Trail Protectors Emmental / Private Initiant:innen
Koordinationsstand	Zeithorizont
Vororientierung	langfristig
Federführung	Beteiligte Stellen
Verein Trail Protectors Emmental / Private Initiant:innen	Grundeigentümer:innen, Gemeinde Langnau i. E., RKE, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI

Weiteres Vorgehen

- Klärung Machbarkeit mit Grundeigentümer:innen, Gemeinde und betroffenen Fachstellen, alternative Standorte prüfen
- Detailliertes Konzept erarbeiten
- Baugesuch

Abstimmungsanweisungen

Grundlagen | Bemerkungen

2.4 Bestehende Routen (Ausgangslage)

Die nachfolgenden Routen sind bereits bestehend und bilden somit die Ausgangslage. Im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Richtplans wurden Optimierungen geprüft, welche in den Kapiteln 2.1 und 2.2 enthalten sind.

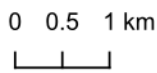
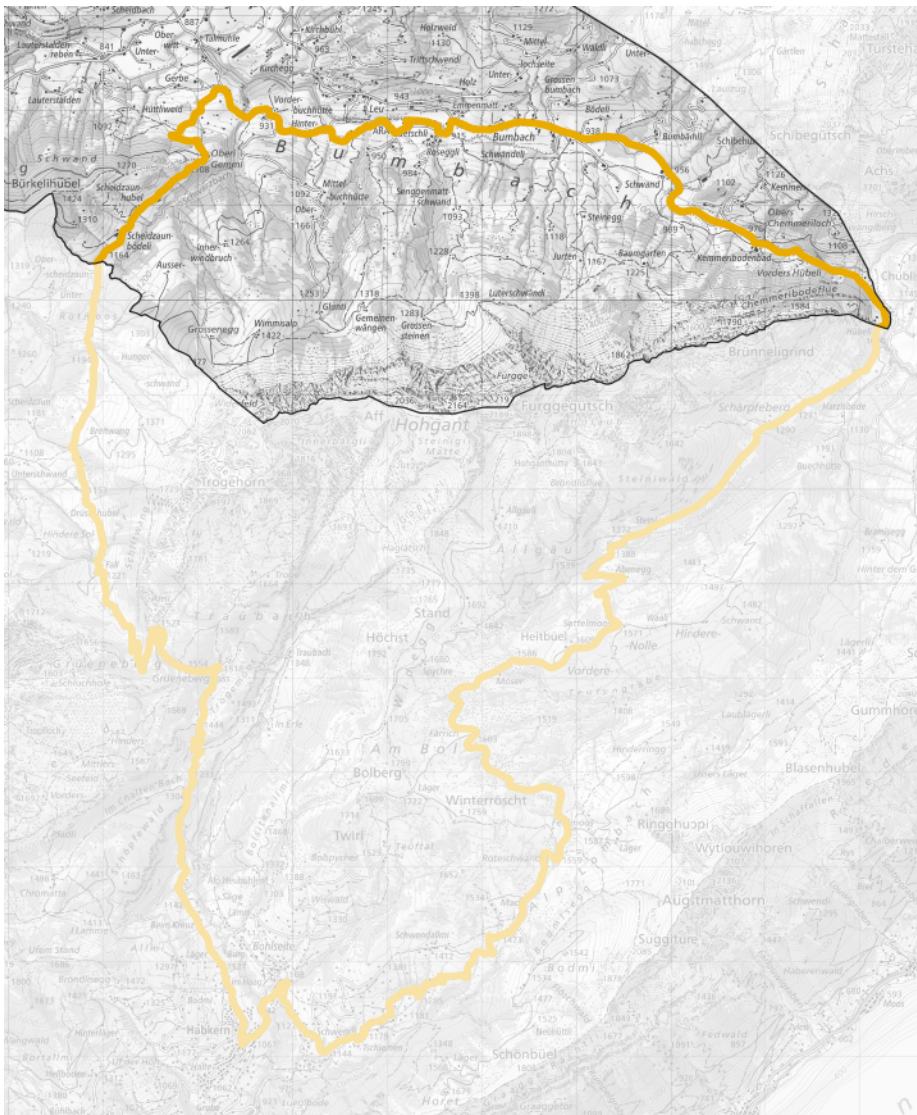
Routen-Nr.	Bezeichnung	KS
452	Hohgant Bike	Ausgangslage
77	Napf Bike	Ausgangslage

Routenbezeichnung Hohgant Bike	Routen-Nr. 452
---	---------------------------------

Facts

Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
TO / GR	Habkern	41.0 km	29.0 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
leicht	Habkern	1'450 m 1'450 m	12.0 km 1.0 km

Karte



Hohgant Bike

Beschreibung Route

Gemeinden
Schangnau, Habkern (RKO), Eriz (ERT)

Beschrieb
Hier handelt es sich um eine bestehende Mountainbike-Route rund um den Hohgant mit offiziellem Ausgangspunkt in Habkern. Ab Schangnau erschliesst die Route unter anderem das Gasthaus Kemmeriboden Bad.

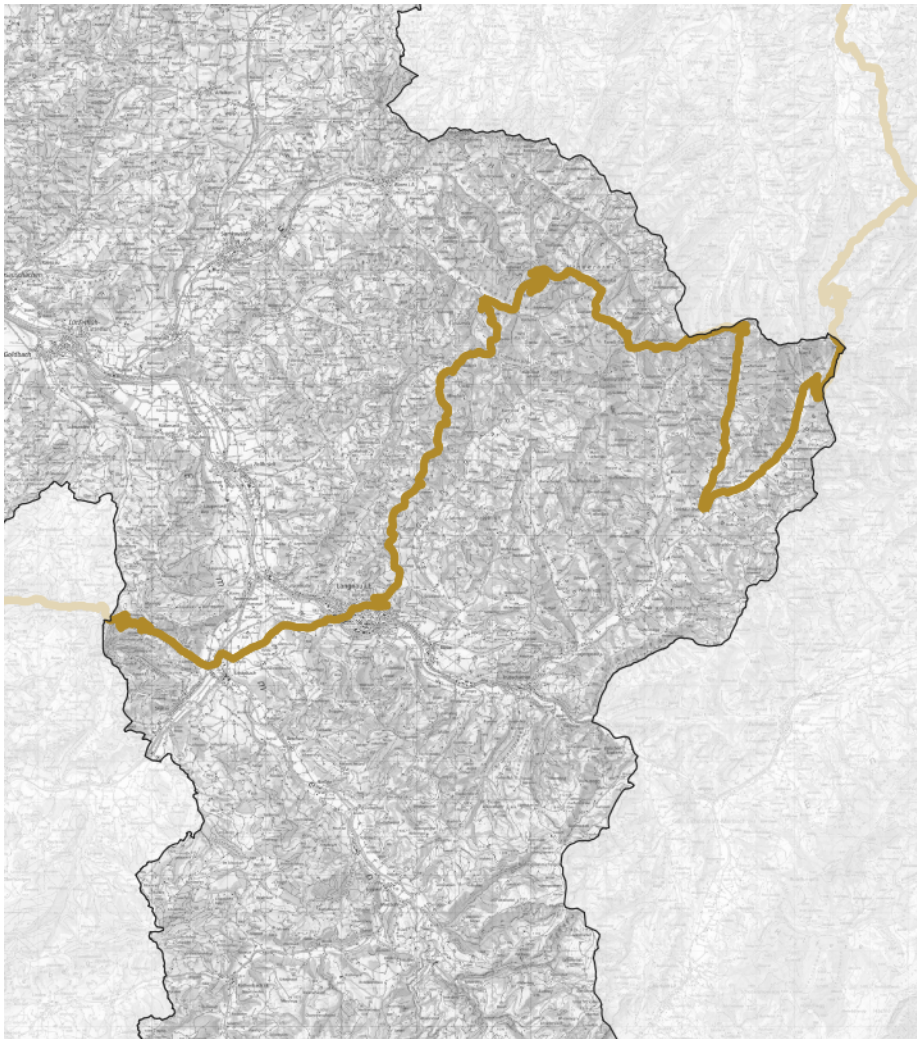
Gastronomieangebot vorhanden	ÖV-Anbindung Habkern, Post
Umsetzung	
Kostenschätzung (CHF) –	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag –
Koordinationsstand Ausgangslage	Zeithorizont –
Federführung –	Beteiligte Stellen –
Weiteres Vorgehen –	Abstimmungsanweisungen –
Grundlagen Bemerkungen Keine Anpassungen an Route geplant, mögliche Erweiterung durch zusätzliche Route Nr. 26 Kemmeribodenbad.	

Routenbezeichnung Napf Bike	Routen-Nr. 77
---------------------------------------	-------------------------

Facts

Zielgruppe Segment	Ausgangspunkt	Länge	Asphalt
TO	Bern	139.0 km (3 Etappen)	90.0 km
Schwierigkeitsgrad	Zielort	Aufstiege Abstiege	Naturbelag Singletrail
leicht – schwer	Luzern	3'700 m 3'750 m	49.0 km 2.0 km

Karte



0 1 2 km

Napf Bike

Beschreibung Route

Gemeinden

Im Perimeter RK Emmental: Lauperswil, Signau, Langnau i. E., Sumiswald, Trub

Beschrieb

Hier handelt es sich um eine bestehende regionale Route von Bern durch das Napfgebiet nach Luzern mit insgesamt drei Etappen.

Gastronomieangebot

Vorhanden

ÖV-Anbindung

verschiedene

Umsetzung

Kostenschätzung (CHF)	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag
–	–
Koordinationsstand	Zeithorizont
Ausgangslage	–
Federführung	Beteiligte Stellen
–	–
Weiteres Vorgehen	Abstimmungsanweisungen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Alternative Linienführung oder Aufhebung der Route prüfen, vgl. Routen Nr. 19 und 28 ■ Koordination mit SchweizMobil und Nachbarregionen 	–
Grundlagen Bemerkungen	
vgl. Kapitel 3.8 Anpassung oder Aufhebung bestehende Routen	

3 Massnahmenblätter: Umsetzung und Betrieb

Nach der planerischen Erarbeitung des Routennetzes in Form des vorliegenden Richtplans sind die Projektierung, die Realisierung sowie der Betrieb und Unterhalt der Routen sicherzustellen. Diesbezüglich gilt es die Organisation sowie die Verantwortlichkeiten zu definieren, so dass die Aufgaben und Zuständigkeiten auf regionaler und lokaler Ebene geklärt werden können. In den nachfolgenden Kapiteln werden zentrale Themen behandelt und jeweils Lösungsvorschläge dargestellt. Die beschriebenen Themen sowie die Lösungsvorschläge mit den verbundenen Massnahmen sollen im Rahmen dieses Richtplans ebenfalls behördenverbindlich festgelegt werden.

Die zentralen Themen bei der Umsetzung und beim Betrieb des vorliegenden Routenkonzeptes sind die regionale Organisation sowie die Finanzierung. Diese beiden Themen werden voneinander abhängig gemacht und dienen als Ausgangslage für die weiteren Handlungsfelder wie Planung, Projektierung und Bau, Betrieb und Unterhalt, Signalisation und Kommunikation, Haftung, Parkierung und Transport sowie die Koordination mit den Nachbarregionen.

Zu den erwähnten Themen wird nachfolgend jeweils die Ausgangslage erläutert und anschliessend Lösungsvorschläge formuliert. Zu letzteren werden konkrete Massnahmen in einer Tabelle zusammengefasst und die Verantwortlichkeiten, Koordinationsstand sowie Zeithorizont ergänzt.

3.1 Regionale Trägerschaft

In Bezug auf Umsetzung und Betrieb des angestrebten Mountainbike-Angebotes ist eine regionale Organisationsstruktur von zentraler Bedeutung. Routen und Angebote halten sich selten an Gemeinde- oder Destinationsgrenzen und sollten verstärkt auf regionaler Ebene koordiniert und betrieben werden. Eine breit abgestützte Trägerschaft auf Ebene Regionalkonferenz ist anzustreben.

3.1.1 Ausgangslage

Die Regionalkonferenz Emmental hat bereits mit dem Masterplan das Mountainbiken als regionales Projekt definiert. Die Analyse im Rahmen des Masterplans hat gezeigt, dass innerhalb der Region verschiedene Velo- und Mountainbike-Angebote bestehen, es jedoch an der nötigen Abstimmung und Koordination fehlt. Damit sich das Angebot im Bereich Naherholung und Tourismus gesamtheitlich und koordiniert weiterentwickeln kann, sollen die Schnittstellen innerhalb der Region durch eine gezielte Organisationsstruktur und Strategie (vgl. Masterplan) gestärkt werden.

3.1.2 Lösungsvorschlag

Das regionale Mountainbike-Angebot mit dem vorliegenden Routennetz soll unter dem Dach einer regionalen Trägerschaft koordiniert, umgesetzt und betrieben werden. Mit der Trägerschaft soll ein angebotsspezifisches Netzwerk unter Beteiligung der Regionalkonferenz, der Gemeinden, Tourismus und Vereinen gebildet werden. Die in den nachfolgenden Kapiteln beschriebenen Themen wie Finanzierung, Unterhalt und Haftung sollen durch diese Trägerschaft geregelt werden. Hierfür soll eine Koordinationsstelle aufgebaut werden, welche als zentrale Anlaufstelle im Umsetzungsprozess und im Betrieb dient. Die regionale Trägerschaft sowie die Koordinationsstelle soll mit dem Abschluss des vorliegenden Richtplans konkretisiert und implementiert werden.

Längerfristig gilt es die Machbarkeit einer regionalen Fachstelle Langsamverkehr zu prüfen, welche sich der verstärkten Koordination und Abstimmung der verschiedenen Freizeitangebote (vgl. Wandern, Velo, Bike, etc.) in der Region widmet. Eine allfällige Fachstelle könnte ebenfalls unter dem Dach der regionalen Trägerschaft implementiert und betrieben werden.

Umsetzung und Betrieb: Regionale Trägerschaft

Ziel: Gründung einer regionalen Trägerschaft zur Umsetzung und Betrieb des vorliegenden Routennetzes und zur Koordination von Begleitmassnahmen.

Aufgabe	KS	Zeithorizont	Federführung	Beteiligte Stellen
Erarbeitung einer regionalen Organisationsstruktur und Modell für Trägerschaft	FS	KF	RKE	Gemeinden, ET, Vereine, tbd
Gründung der regionalen Trägerschaft und Aufbau Koordinationsstelle	FS	KF	RKE	Gemeinden, ET, Vereine, tbd
Umsetzung der definierten Prozesse und Strukturen der Trägerschaft (z.B. Kommissionen, Projektleitung, etc.)	FS	KF	RKE	Gemeinden, ET, Vereine, tbd
Koordination der Finanzierung, Planung, Realisierung sowie Betrieb und Unterhalt des Routennetzes	FS	KF	RKE	Gemeinden, ET, Vereine, tbd
Machbarkeit einer regionalen Fachstelle Langsamverkehr prüfen	FS	KF	RKE	tbd

3.2 Finanzierung

Die Planung, Projektierung, Realisierung sowie der Betrieb und Unterhalt eines funktionierenden Routennetzes hat finanzielle Konsequenzen. Aufgrund der Vielzahl von öffentlichen und privaten Interessen ist eine klar geregelte Finanzierung bei der Umsetzung unerlässlich.

3.2.1 Ausgangslage

Grundsätzlich ist die Finanzierung der Umsetzung und des Betriebs von Mountainbike-Routen Aufgabe der Gemeinden. Mit der laufenden Revision des Strassengesetzes (SG) stellt der Kanton Bern eine finanzielle Unterstützung von 40% der Investitionskosten von wichtigen Mountainbike-Routen (gemäss Sachplan) in Aussicht. Ausserdem übernimmt der Kanton in Zukunft die Signalisation dieser Routen.

Die Mehrheit der geplanten Routen im vorliegenden Richtplan verlaufen gemeindeübergreifend, was die Finanzierung der Erstellung sowie des Betriebs komplex gestaltet. Hinzu kommt, dass bisher einzelne Mountainbike-Anlagen durch private Initiant:innen (z.B. Vereine) finanziert wurden. Daher wurde bereits im Rahmen des Masterplans definiert, dass weitere Finanzierungsmöglichkeiten und -modelle zu prüfen sind, um die Finanzierung von neuen Infrastrukturen zu gewährleisten. Grundsätzlich soll nebst der Umsetzung auch die Finanzierung des vorliegenden Routennetzes regional koordiniert und getragen werden.

3.2.2 Lösungsvorschlag

Für Umsetzung und Betrieb soll im Rahmen der in Kapitel 3.1 beschriebenen Trägerschaft ein regionales und längerfristiges Finanzierungsmodell erarbeitet und implementiert werden. Dabei gilt es verschiedene Ansätze und Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen und diese ins Modell zu integrieren. Nebst der finanziellen Beteiligung von Kanton und Gemeinden ist zu prüfen, inwiefern sich regionale Leistungsträger:innen (z.B. Tourismus, Gewerbe, etc.) sowie die Nutzenden an der Umsetzung und dem Betrieb von zukünftigen Infrastrukturen beteiligen können. Im Hinblick auf eine zukunftsorientierte Lösung sind zudem die Einsatzmöglichkeiten von digitalen Hilfsmitteln zu prüfen.

Umsetzung und Betrieb: Finanzierung

Ziel: Erarbeitung und Implementierung eines regionalen und längerfristigen Finanzierungsmodells in Bezug auf die Umsetzung und den Betrieb des Routennetzes.

Aufgabe	KS	Zeithorizont	Federführung	Beteiligte Stellen
Erarbeitung Finanzierungsmodell	FS	KF	RKE	Gemeinden, tbd
Abklärung weiterer Finanzierungsmöglichkeiten	FS	KF	RKE	
Definition des regionalen Verteilschlüssels für Gemeinden, Berechnung von jährlichen Beiträgen	FS	KF	RKE	Gemeinden
Implementierung Finanzierungsmodell im Rahmen der Umsetzung	FS	KF	RKE	Gemeinden, tbd
Budgetplanung und Koordination jährlicher Beiträge	FS	DA	RKE	tbd

3.3 Planung, Projektierung und Bau

Basierend auf dem vorliegenden Richtplan soll etappenweise ein regionales Routennetz umgesetzt werden. Die Planung, Projektierung sowie der Bau der verschiedenen Routen und Anlagen soll koordiniert verlaufen. Ausserdem sollen Gemeinden und weitere Projektpartner:innen, während dem Prozess unterstützt werden.

3.3.1 Ausgangslage

Grundsätzlich sind die Gemeinden für die weitere Planung, Projektierung und Bau der vorliegenden Routen zuständig. Eine verstärkte Zusammenarbeit und Koordination ist bei den mehrheitlich gemeindeübergreifenden Routen eine zentrale Voraussetzung. Ausserdem sind oftmals planerische oder bauliche Kompetenzen gefragt, welche nicht bei allen Betroffenen vorhanden sind.

3.3.2 Lösungsvorschlag

Bereits heute unterstützt die Regionalkonferenz Emmental vereinzelt Gemeinden und Projektpartner:innen bei der Umsetzung von Routen und Anlagen. Mit der Umsetzung des vorliegenden Routennetzes unter dem Dach der regionalen Trägerschaft soll die geplante Koordinationsstelle diesbezüglich eine zentrale Rolle übernehmen. Die Umsetzung der Infrastruktur soll im Rahmen einer detaillierten Umsetzungsplanung priorisiert und koordiniert werden. Parallel dazu soll die Budgetplanung und Finanzierung gemäss Modell (vgl. Kapitel 3.2) abgestimmt werden.

Umsetzung und Betrieb: Planung, Projektierung und Bau

Ziel: Koordinierter Umsetzungsprozess und Unterstützung der Gemeinden sowie Projektpartner:innen gewährleisten. Budgetplanung und Schnittstelle zum Finanzierungsmodell sicherstellen.

Aufgabe	KS	Zeithorizont	Federführung	Beteiligte Stellen
Erarbeitung der Umsetzungsplanung mit zeitlicher Priorisierung der Routen und Anlagen	FS	KF	RKE	Gemeinden, tbd
Budgetplanung und Schnittstelle Finanzierungsmodell	FS	KF / DA	RKE	tbd
Initiierung von projektspezifischen Arbeitsgruppen gemeinsam mit den beteiligten Gemeinden und Partner:innen	FS	KF	RKE	Gemeinden, tbd
Fachliche Unterstützung des Umsetzungsprozesses von Routen und Anlagen	FS	DA	RKE	
Weiterentwicklung von Routen mit Koordinationsstand Zwischen- ergebnis oder Vororientierung zu Festsetzung	FS	MF / DA	RKE	

3.4 Betrieb und Unterhalt

Aufgrund seiner regionalen Reichweite müssen der Betrieb und Unterhalt des Routennetzes koordiniert werden. Die Qualität, Funktion und Sicherheit der Routen und Anlagen muss längerfristig sichergestellt werden.

3.4.1 Ausgangslage

Der Unterhalt von Wanderwegen und kommunalen Velorouten liegt nach Strassengesetzgebung im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden (Art. 44 Abs. 2 und Art. 47 SG). Gemäss der Arbeitshilfe des kantonalen Tiefbauamtes und der Revision des Strassengesetzes gilt gleiches für den Unterhalt von Mountainbike-Routen. Mit der geplanten Umsetzung des vorliegenden Routennetzes entstehen zusätzliche Aufgaben und Kosten für die Gemeinden. Ausserdem ist der Unterhalt bei gemeindeübergreifenden Routen mit einem zusätzlichen Koordinationsaufwand verbunden, so dass die Qualität durchgehend gewährleistet werden kann.

3.4.2 Lösungsvorschlag

Um die personellen und finanziellen Ressourcen der Gemeinden in Bezug auf Betrieb und Unterhalt der Routen zu reduzieren, soll die regionale Koordination gestärkt werden. Die Zuständigkeiten sind nach Route und Gebiet zu klären, wobei nebst den lokalen Werkhof- und Forstbetrieben ehrenamtliche Vereine und Vertreter:innen der lokalen Szene auf eine geeignete Weise miteinzubeziehen sind. Die Planung sowie Kontrolle der Unterhaltsmassnahmen soll zentral über die Koordinationsstelle erfolgen, welche zudem die Anlaufstelle bei allfälligen Konflikten oder ausserordentlichen Situationen (z.B. Sperrung durch Forstarbeiten, Wegschäden durch Unwetter) übernimmt. Die Finanzierung für Betrieb und Unterhalt der Routen kann über die regionale Trägerschaft mit einem jährlichen Budget gedeckt werden.

Durch den koordinierten Betrieb und Unterhalt der Mountainbike-Routen und -Anlagen soll die Qualität, Funktion und Sicherheit längerfristig gewährleistet werden. Die Kompetenzen der Unterhaltsverantwortlichen kann durch gezielte Weiterbildungskurse gefördert werden. Synergien im Bereich Wanderwegunterhalt sind zu definieren.

Umsetzung und Betrieb: Betrieb und Unterhalt

Ziel: Zuständigkeiten, Aufgaben und Finanzierung für Betrieb und Unterhalt der Routen regional definieren und koordinieren. Qualität, Funktion und Sicherheit auf Routen und Anlagen längerfristig gewährleisten.

Aufgabe	KS	Zeithorizont	Federführung	Beteiligte Stellen
Konzept und Organisationsstruktur für Unterhalt der Routen erarbeiten	FS	KF	RKE	Gemeinden, Vereine, tbd
Detaillierte Kostenschätzung für jährlichen Unterhalt gemäss Routennetz Richtplan	FS	KF	RKE	
Budgetplanung und Schnittstelle Finanzierungsmodell	FS	KF / DA	RKE	Gemeinden
Pflichtenheft und Prozesse für Wegunterhalt definieren	FS	KF	RKE	Gemeinden, Vereine, tbd
Koordination und Kontrolle der Tätigkeiten im Wegunterhalt gewährleisten	FS	KF / DA	RKE	tbd
Prozesse für ausserordentliche Situationen und Konflikte definieren	FS	KF	RKE	tbd
Aus- und Weiterbildung der Wegunterhaltsverantwortlichen fördern	FS	KF / DA	RKE	tbd
Synergiepotential zum Wegunterhalt Wanderwege prüfen	ZE	KF / DA	RKE	tbd

3.5 Signalisation und Kommunikation

Für eine attraktive, sichere und zusammenhängende Wegführung sind eine gute Signalisation sowie weitere Kommunikationsmassnahmen massgebend. Eine möglichst konfliktfreie und einheitliche Besucherlenkung ist regional anzustreben.

3.5.1 Ausgangslage

Die Grundsätze der Signalisation sind übergeordnet in der Schweizer Norm SN 640 829 festgehalten. Für die Signalisation von Mountainbike-Routen sind zum jetzigen Zeitpunkt die Gemeinden zuständig. Neu will voraussichtlich der Kanton eine zentrale Rolle übernehmen, indem er wichtige Mountainbike-Routen im Rahmen der Umsetzung durch die Gemeinden signalisiert (vgl. Änderung SG).

Nebst dem offiziellen Vorgehen werden Routen auf Plattformen durch die touristischen Leistungsträger oder durch Vereine kommuniziert. Hierbei handelt es sich teilweise um nicht offiziell bewilligte Routen, ausserdem sind diese nicht oder mit inoffizieller Signalisation ausgestattet.

3.5.2 Lösungsvorschlag

Die Signalisation der vorliegenden Routen soll gemäss Norm und wenn möglich durch den Kanton vollzogen werden. Wo dies nicht möglich ist, soll die Signalisation über die Trägerschaft (vgl. Kapitel 3.1) geregelt werden. Ausserdem sollen im Rahmen des Betriebs und Unterhalt alte oder inoffizielle Schilder entfernt werden. Die touristischen Leistungsträger:innen sowie Vereine werden verpflichtet, ausschliesslich offiziell bewilligte Routen und Anlagen zu kommunizieren. Falls notwendig, sollen im Rahmen der Umsetzung weitere Massnahmen zur konfliktfreien Besucherlenkung geprüft und umgesetzt werden. Bereits im Rahmen des Masterplans wurde die Implementierung eines einheitlichen regionalen Verhaltenskodex diskutiert, welcher der Sensibilisierung der Nutzenden dienen soll.

Umsetzung und Betrieb: Signalisation und Kommunikation

Ziel: Sicherstellung der Signalisation von Routen und Anlagen gemäss Norm. Vereinheitlichung der Lenkung der Nutzenden durch Kommunikation von ausschliesslich offiziellen Angeboten. Sensibilisierungsmassnahmen der Nutzenden durch einheitlichen Verhaltenskodex.

Aufgabe	KS	Zeithorizont	Federführung	Beteiligte Stellen
Signalisation der Routen gemäss Norm VSS 640 829	FS	DA	Kanton, Gemeinden	RKE
Entfernung alter oder inoffizieller Signalisation	FS	KF	Gemeinden, Vereine	RKE
Kommunikation von ausschliesslich offiziellen Routen und Anlagen durch touristische Leistungsträger und Vereine	FS	DA	ET, RKE	tbd
Implementierung eines einheitlichen regionalen Verhaltenskodex	FS	KF	RKE, ET	tbd
Weitere Massnahmen zur konfliktfreien Besucherlenkung prüfen	ZE	KF / DA	RKE	tbd

3.6 Haftung

Die Haftungsfrage bei Mountainbike-Routen und -Anlagen ist ein oft diskutiertes Thema und sorgt gerade bei Grundeigentümer:innen oft für Verunsicherung. Im Rahmen der Umsetzung des geplanten Routennetzes sollen Sicherheitsfragen sowie die Versicherung der Werkeigentümer:innen geklärt werden.

3.6.1 Ausgangslage

Bei Mountainbike-Unfällen können Sach- und Personenschäden eintreten und es stellt sich die Frage, wer dafür aufkommen muss. Generelle Aussagen zur Haftung und strafrechtlichen Verantwortlichkeit sind jedoch kaum möglich, da die Umstände des Einzelfalls entscheidend sind. Grundsätzlich ist von der Eigenverantwortung der Mountainbikenden auszugehen. Sie sind dafür verantwortlich, dass sie ihre Route entsprechend ihren Fähigkeiten wählen und haben die Risiken zu akzeptieren, welche bei der Benützung von Mountainbike-Routen und -Anlagen zu erwarten sind. Die Mountainbikenden sind damit selbst für einen erlittenen Unfall verantwortlich, sofern dieser aufgrund eines unglücklichen Zufalls oder als Folge seines unrichtigen Verhaltens zustande kommt.

Wer Mountainbike-Routen oder -Anlagen errichtet, als solche signalisiert und/oder dafür Werbung macht, nimmt damit besondere Schutzpflichten auf sich. Sie tragen eine erhöhte Verantwortung für die Auswahl, den Zustand und den Unterhalt von Routen. Werkeigentümer:innen haben im Rahmen des Zumutbaren entsprechend wirksame Vorkehrungen zum Schutz der Werkbenützer:innen vor Unfallgefahren zu treffen. Die Sicherungspflichtigen haben in jedem Fall eine fehlerfreie Erstellung und Konstruktion zu gewährleisten und müssen die Vorrichtung hinreichend unterhalten. Überraschende Gefahrenstellen sind mit Warntafeln zu kennzeichnen oder durch geeignete Massnahmen zu entschärfen.

Die Unterlassung der Sicherungspflichten durch Akteur:innen können zur Haftung eines Unternehmens und unter Umständen eine strafrechtliche Verurteilung der für die Sicherheit zuständigen Organe und Angestellten führen. Das Subjekt der Haftung ist grundsätzlich den sachrechtlichen Eigentümer:innen (Werkeigentümer:innen) oder können, sofern diese für den Unterhalt zuständig sind, an Dritte erklärt werden.

3.6.2 Lösungsvorschlag

Im Rahmen der geplanten Trägerschaft (vgl. Kapitel 3.1) soll eine regionale Versicherungslösung für das gesamte Routennetz und -Anlagen geprüft und abgeschlossen werden. Verschiedene Nachbarregionen haben diesbezüglich bereits Lösungen geprüft und umgesetzt.

Im Rahmen von Betrieb und Unterhalt soll der Zustand der Wege sowie die Sicherheit regelmässig überprüft werden. Allfällige Mängel sind durch die Verantwortlichen im Bereich Unterhalt umgehend zu beheben. Zur Kontrolle soll ein routenübergreifendes Sicherheitskonzept dienen.

Umsetzung und Betrieb: Haftung

Ziel: Abschluss einer regionalen Versicherungslösung für Routen und Anlagen im Perimeter der Regionalkonferenz Emmental.

Aufgabe	KS	Zeithorizont	Federführung	Beteiligte Stellen
Regionale Versicherungslösung für Routennetz sowie Anlagen prüfen und abschliessen	FS	KF	RKE	tbd
Erstellen eines routenübergreifenden Sicherheitskonzepts	FS	KF	RKE	tbd
Regelmässige Kontrolle der Sicherheit auf Routen und Anlagen, Mängel beheben und Massnahmen zur Sicherheit der Nutzenden im Rahmen des Unterhalts umsetzen	FS	DA	RKE, Gemeinden	tbd

3.7 Transport und Parkierung

Bei Tagesausflügen sowie Ferienaufenthalten ist die Erreichbarkeit einer Route oder Anlage ein wichtiger Faktor in Bezug auf die Qualität des Angebots. SchweizMobil definiert diesbezüglich im «Manual Mountainbikeland» folgendes Qualitätsziel: «Die Routen sind mit einem möglichst dichten Angebot des öffentlichen Verkehrs erreichbar (inklusive Velotransport).» Nebst der Erschliessung der Ausgangspunkte durch den ÖV werden im Emmental vermehrt Massnahmen in Bezug auf die Erreichbarkeit für den MIV gefragt sein.

3.7.1 Ausgangslage

Im Perimeter der Regionalkonferenz Emmental ist ein dichtes Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht überall gegeben, weshalb Ausflugs- und Feriengäste bereits heute für verschiedene Freizeitaktivitäten den MIV bevorzugen. Dies birgt Herausforderungen für die Gemeinden und Grundeigentümer:innen, da Fahrzeuge vermehrt ausserhalb der öffentlichen Parkplätze abgestellt werden.

Im öffentlichen Verkehr ist der Biketransport auf den meisten Zugverbindungen möglich. Auf Freizeitlinien (z.B. Wanderbus Lüderen) ist bisher kein Biketransport vorgesehen.

3.7.2 Lösungsvorschlag

Im Rahmen des Masterplans wurden öffentliche Parkplätze als zentrale Ausgangspunkte für die Routen definiert. Mit der Umsetzung der Routen gilt es dieses Konzept zu konkretisieren. Die Parkplatzmöglichkeiten sollen in Zukunft gezielt im Routenbeschrieb kommuniziert werden. Ausserdem ist zu prüfen, inwiefern ein Teil der Einnahmen durch Parkierung wiederum in das Angebot investiert werden kann (z.B. für Unterhalt).

Betreffend dem Biketransport im öffentlichen Verkehr soll im Rahmen der Umsetzung der Routen geprüft werden, wo allenfalls zusätzliche Kapazitäten benötigt werden. Ein regelmässiger Austausch zum Thema im Rahmen der ÖV-Sitzungen der RK Emmental ist empfohlen, um die Koordination diesbezüglich zu gewährleisten. Ausserdem sind im Austausch mit den beteiligten Transportunternehmen neue Angebote für Mountainbikende zu prüfen.

Umsetzung und Betrieb: Transport und Parkierung

Ziel: Offizielle Parkierungsmöglichkeiten an Ausgangspunkten von Routen planen. Kapazität für Biketransport im ÖV gezielt erhöhen, neue Transportangebote ermöglichen.

Aufgabe	KS	Zeithorizont	Federführung	Beteiligte Stellen
Konzept für Parkierungsmöglichkeiten mit Anschluss ans Routenkonzept erarbeiten und umsetzen	FS	KF.	RKE, Gemeinden	
Konzept für Parkplatzbewirtschaftungssystem erarbeiten, dabei Schnittstelle zum geplanten Finanzierungsmodell prüfen	FS	KF	RKE	tbd
Kommunikation der offiziellen Parkierungsmöglichkeiten	FS	KF / DA	ET, RKE	
Optimierung des Transportangebots im ÖV optimieren	FS	MF / DA	RKE	Transportunternehmen
Neue Transportangebote prüfen	FS	MF / DA	RKE	Transportunternehmen

3.8 Anpassung oder Aufhebung bestehende Routen

Der vorliegende Richtplan beschäftigt sich mit der zukünftigen Entwicklung des Angebotes an offiziellen Mountainbike-Routen. Gleichzeitig soll das weitere Vorgehen betreffend den bereits bestehenden Routen geklärt werden. Allfällige Anpassungen oder eine Aufhebung der Routen sind zu prüfen.

3.8.1 Ausgangslage

Im Perimeter der Regionalkonferenz Emmental sind bereits einzelne offizielle Mountainbike-Routen oder -abschnitte vorhanden. Die Bestandsaufnahme im Rahmen des Masterplans hat gezeigt, dass diese Routen teilweise nicht mehr den heutigen Ansprüchen entsprechen oder Konflikt- sowie Problemstellen aufweisen. So wurde im Rahmen der Erarbeitung unter anderem eine Anpassung der Route 690 Lüdere Bike sowie eine Anpassung oder Aufhebung der bestehenden Route 77 Napf Bike diskutiert.

3.8.2 Lösungsvorschlag

Grundsätzlich ist die Anpassung oder Aufhebung von bestehenden Routen im Rahmen der nachgelagerten Planungsschritte zu prüfen und sofern möglich zu vollziehen. Bei der Route 690 Lüdere Bike sind einerseits kleinräumige Anpassungen an der Linienführung oder eine grossräumige Anpassung gemäss Vorschlag des Vereins «Biken im Emmental» (vgl. Routen Nr. 12 / 12v) zu prüfen. Das weitere Vorgehen betreffend der Route 77 Napf Bike ist grundsätzlich zu prüfen, wobei eine enge Zusammenarbeit mit SchweizMobil sowie den Nachbarregionen als zielführend erachtet wird. Die Routeführung sollte im Abschnitt zwischen Langnau i. E. und Napf angepasst werden (vgl. Route Nr. 19). Ebenfalls denkbar ist die Aufhebung der bestehenden Route und der Umsetzung einer neuen regionalen Route (vgl. Route Nr. 28) als Ersatz. Grundsätzlich soll keine Route ohne vorhandene Alternative aufgehoben werden.

Umsetzung und Betrieb: Anpassung oder Aufhebung bestehende Routen

Ziel: Vertiefte Prüfung sowie Koordination von möglichen Anpassungen oder Aufhebungen der bestehenden Routen

Aufgabe	KS	Zeithorizont	Federführung	Beteiligte Stellen
Anpassung der Route 690 Lüdere Bike prüfen	FS	KF	SPS, BIE	RKE, Gemeinden, SchweizMobil
Anpassungen oder Aufhebung der Route 77 Napf Bike prüfen	FS	MF	RKE, Gemeinden	SchweizMobil, Nachbarregionen

3.9 Koordination Nachbarregionen

Der Perimeter der Regionalkonferenz Emmental grenzt an verschiedene Planungsregionen bzw. Regionalkonferenzen innerhalb des Kantons Bern sowie Nachbarkantonen an. Die Planung des vorliegenden Richtplans bezieht sich auf den Perimeter der RKE, jedoch entspricht dies nicht immer dem funktionalen Raum der Mountainbikenden.

3.9.1 Ausgangslage

Bei der Erarbeitung des vorliegenden Richtplans sind verschiedene überregionale Routen entstanden. Diesbezüglich sind weitere Abklärungen mit den angrenzenden Nachbarregionen notwendig, eine längerfristige Koordination und Zusammenarbeit wird als zielführend erachtet.

3.9.2 Lösungsvorschlag

Die Regionalkonferenz Emmental definiert Prozesse zur überregionalen Planung und Umsetzung von Mountainbike-Routen. Ausserdem sollen die Zuständigkeiten für den Betrieb und Unterhalt von überregionalen Routen geregelt werden.

Umsetzung und Betrieb: Koordination Nachbarregionen

Ziel: Den überregionalen Austausch betreffend Planung, Bau sowie Betrieb und Unterhalt mit den Nachbarregionen sicherstellen.

Aufgabe	KS	Zeithorizont	Federführung	Beteiligte Stellen
Definition von Prozess und Massnahmen zur überregionalen Planung sowie Bau, Betrieb und Unterhalt	FS	MF	RKE	Nachbarregionen
Vereinbarung zur längerfristigen Zusammenarbeit und Koordination mit Nachbarregionen unterzeichnen	FS	MF	RKE	Nachbarregionen

4 Monitoring und Controlling

Zur längerfristigen Sicherstellung eines attraktiven und sicheren Angebotes soll ein Monitoring und Controlling vorgesehen werden, welches die Umsetzung des vorliegenden Richtplans und die Sicherstellung eines qualitativ guten und sicheren Netzes gewährt sowie eine gezielte Weiterentwicklung ermöglicht.

Mit dem Monitoring soll in erster Linie die Umsetzung der Richtplan-Massnahmen überprüft werden. Nach der Realisierung und Inbetriebnahme sind die Routen bezüglich des Unterhalts und der Sicherheit sowie auf die funktionierende Koexistenz der Nutzenden und deren Bedürfnisse zu überprüfen. Im Rahmen eines periodischen Controllings (alle 4 Jahre) der Routen werden die festgestellten Veränderungen mit den Grundsätzen und Zielen des Richtplans verglichen. Daraus abgeleitet sind nötige Massnahmen, z.B. baulicher Art, zu ergreifen.

Im Rahmen der Umsetzung des vorliegenden Richtplans soll durch die Trägerschaft ein Konzept mit detaillierten Monitoring- und Controlling-Massnahmen erarbeitet werden. Wichtige Informationsquellen wären beispielsweise Rückmeldungen durch Gemeinden, Tourismusverantwortliche, Wegnutzende und Grundeigentümer:innen (Feedbackformular), Zählstationen zur Erhebung von Frequenzen sowie Feststellungen durch die Verantwortlichen im Bereich des Wegunterhaltes. Diese Informationen gilt es regelmässig zu verarbeiten, um gezielt Massnahmen zur weiteren Entwicklung zu definieren.

4.1 Zuständigkeiten bei Änderungen des Richtplans

Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Monitorings und Controllings ist die Erweiterung des Routennetzes mit Prüfung der Aufnahme zusätzlicher Routen, bzw. der Überführung von Routen vom Koordinationsstand Vororientierung oder Zwischenergebnis zu einer Festsetzung.

Über die Notwendigkeit einer Teil- oder Gesamtrevision des Richtplans entscheidet die Regionalkonferenz anhand des Controllings oder aufgrund von Anträgen einer oder mehrerer Mitgliedsgemeinden. Die Anpassungen am Richtplan erfolgen im geringfügigen oder ordentlichen Verfahren.

- Geringfügige Änderungen des Richtplans können von der Geschäftsleitung und der Kommission Planung (PlaKo) beschlossen werden. Sie können ohne Mitwirkung beim Kanton zur Vorprüfung und nach dem Beschluss zur Genehmigung eingereicht werden. Als geringfügig gelten Änderungen des Koordinationsstandes von Vororientierung zu Zwischenergebnis bereits mitgewirkter Elemente resp. Routen sowie Anpassungen in der Lage oder Ausführung von Routenelementen, welche nicht von allgemeinem Interesse sind und keine Schutzinteressen betreffen. Im Zweifelsfall ist vorgängig eine Voranfrage beim Amt für Gemeinden und Raumordnung einzureichen.
- Alle anderen Änderungen, wie die Aufnahme neuer Routen oder die Aufstufung in eine Festsetzung im Richtplan, erfordern ein ordentliches Verfahren.

Generelle Überprüfungen des Richtplans erfolgen in der Regel alle acht bis zehn Jahre.

5 Genehmigungsvermerke

Mitwirkung vom

13. März 2023 bis 9. Juni 2023

Vorprüfung vom

Beschlossen durch:

Beschlossen durch die Regionalversammlung der Regionalkonferenz Emmental am XX.XX.202X

Name des/der
Präsident/in

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt
Geschäftsführer/in

.....

.....

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

.....

6 Verzeichnisse

6.1 Abkürzungen

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern
AL	Koordinationsstand «Ausgangslage»
AM	Segment All-Mountain
ANF	Abteilung Naturförderung LANAT Kanton Bern
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AWA	Amt für Wasser und Abfall Kanton Bern
AWN	Amt für Wald und Naturgefahren Kanton Bern
BFU	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BIE	Verein Biken im Emmental
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BVD	Bau- und Verkehrsdirektion Kanton Bern
BWW	Berner Wanderwege
CC	Segment Cross-Country
DA	Daueraufgabe
DH	Segment Downhill
ED	Segment Enduro
ERT	Entwicklungsraum Thun
FFF	Fruchtfolgeflächen
FS	Koordinationsstand «Festsetzung»
FR	Segment Freeride
FWG	Fuss- und Wanderweggesetz
GIS	Geoinformationssystem
GR	Segment Gravel
HUH	Hügu Himu
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
IVS	Bundesinventar der historischen Verkehrswege
JI	Jagdinspektorat LANAT Kanton Bern
KF	Kurzfristig
KS	Koordinationsstand
LANAT	Amt für Landwirtschaft und Natur Kanton Bern
LF	Langfristig
LRP	Landschaftsrichtplan
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LV	Langsamverkehr
MF	Mittelfristig
NSG	Naturschutzgebiet
OIK IV	Oberingenieurkreis IV TBA Kanton Bern

ÖV	Öffentlicher Verkehr
PlaKo	Kommission Planung Regionalkonferenz Emmental
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RKE	Regionalkonferenz Emmental
RKOO	Regionalkonferenz Oberland Ost
SG	Strassengesetz Kanton Bern
SM	SchweizMobil
SN	Schweizer Norm
SPS	Verein Sportland Sumiswald
SSV	Eidg. Signalisationsverordnung
SV	Strassenverordnung Kanton Bern
SVG	Strassenverkehrsgesetz
TBA	Tiefbauamt Kanton Bern
TBD	To be defined (Engl. «zu definieren»)
TO	Segment Tour
TPE	Verein Trail Protectors Emmental
UeO	Überbauungsordnung
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VO	Koordinationsstand «Vororientierung»
WEU	Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion Kanton Bern
WNI	Waldnaturinventar
WR	Waldreservat
WTSchV	Wildtierschutzverordnung Kanton Bern
ZE	Koordinationsstand «Zwischenergebnis»

Anhang I

Inhalte Massnahmenblätter

Nachfolgend eine Übersicht zu den einzelnen Themen / Kriterien der Massnahmenblätter inklusive Kurzbeschreibung.

Thema	Kurzbeschreibung
<i>Facts</i>	
Routenbezeichnung	Projektname der Route, welcher im Rahmen der Umsetzung noch angepasst werden sollte und gemäss SchweizMobil mit «Bike» sowie Nummer ergänzt wird. Bei Routen mit dem Koordinationsstand «Ausgangslage» entspricht die Routenbezeichnung dem offiziellen Namen.
Routen-Nr.	Projektnummer betreffend Richtplan oder offizielle Routennummer bei Koordinationsstand «Ausgangslage».
Zielgruppe Segment	Übersicht der geeigneten Zielgruppen der Route, wobei nach den folgenden Bike-Segmenten unterschieden wird (vgl. Manual Mountainbikeland, Schweiz Mobil): CC: Cross-Country TO: Tour AM: All-Mountain ED: Enduro FR: Freeride DH: Downhill GR: Gravel
Schwierigkeitsgrad	Technischer Schwierigkeitsgrad der Route (vgl. SchweizMobil)
Ausgangspunkt	Zentraler Ausgangspunkt der Route, falls möglich mit ÖV Anschluss. Je nach Routenverlauf sind mehrere Ausgangspunkte möglich.
Zielort	Bei runden Routen entspricht der Zielort jeweils dem Ausgangspunkt. Bei linearen Routen unterscheidet sich der Zielort vom Ausgangspunkt.
Länge	Gesamtlänge der Route in Kilometern
Aufstiege Abstiege	Totale Höhenunterschiede in Metern aufwärts und abwärts
Asphalt	Asphaltanteil der Route in Kilometern
Naturbelag Singletrail	Anteil Naturbelag (vgl. Forstwege) und Singletrails (schmale natürliche Wege) der Route in Kilometern
Karte	Kartenausschnitt mit Linienführung und Routenabschnitten
<i>Beschreibung Route</i>	
Gemeinden	Betroffene Gemeinden entlang der Routenführung
Beschrieb	Kurzbeschreibung der Route
Gastronomieangebot	Gibt Aufschluss darüber, ob entlang der Route Gastronomieangebote vorhanden sind
ÖV Anbindung	Zentraler ÖV-Anschluss der Route, meistens analog zum Ausgangspunkt
<i>Beurteilung Route</i>	
Koexistenz	Abschnittsweise Prüfung der Route gemäss «Checkliste zur Beurteilung von Konfliktpunkten auf Wanderwegen» (vgl. Tabelle) sowie Definition von standardisierten Massnahmen im Bereich Koexistenz und Sicherheit.
Raum und Umwelt	Zusammenfassung der Analyse betreffend den Auswirkungen auf Raum und Umwelt (vgl. Anhang II)
<i>Umsetzung</i>	
Kostenschätzung	Grobe Kostenschätzung der Route basierend auf Massnahmenplan (vgl. Masterplan)
Finanzierung	Verantwortlichkeit in Bezug auf die Finanzierung der Route, resp. Verweis auf Finanzierungsmodell (vgl. Kap. 3.2)

Koordinationsstand	Aktueller Koordinationsstand der Route (vgl. Kap 1.5)
Zeithorizont	Geplanter Zeitraum zur Umsetzung der Massnahme (vgl. Kap. 1.6)
Federführung	Verantwortliche Stelle betreffend der Umsetzung der Massnahme
Beteiligte Stellen	Weitere zentrale Stellen, welche bei der Umsetzung miteinzubeziehen sind.
Weiteres Vorgehen	Nächste Schritte im Planungsprozess
Abstimmungsanweisungen	Zentrale Punkte, welche im Rahmen der weiteren Planung zu prüfen oder zu bereinigen sind.
Grundlagen Bemerkungen	Weitere relevante Informationen oder Verweise betreffend der Route (z.B. Hinweis auf Baugesuchsverfahren)

Anhang II

Beurteilungskriterien Raumplanung und Umwelt

Die nachfolgenden Kriterien und Grundlagen wurden bei der Beurteilung zu den Auswirkungen der Mountainbike-Routen und -Anlagen angewendet:

Thema	Kriterium	Erläuterungen
Siedlung	Betroffene Zonen (Zonenplan)	GIS-Analyse. Zonenzugehörigkeit i.d.R. ohne Einfluss auf MTB-Routen.
	Wohnquartiere betroffen	GIS-Analyse / Qualitative Einschätzung. Ggf. müssen im Rahmen des Bau-/ Signalisationsgesuchs Verträglichkeitsmassnahmen geprüft werden.
	Einverständnis Grundeigentümer:innen	Stand Abklärungen. Einverständnis muss grundsätzlich erst im Baubewilligungsverfahren vorliegen.
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen	GIS-Analyse / Qualitative Einschätzung. Ggf. müssen im Rahmen des Bau-/ Signalisationsgesuchs Verträglichkeitsmassnahmen geprüft werden.
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)	GIS-Analyse / Befahrung. Ggf. müssen im Rahmen des Bau-/ Signalisationsgesuchs Verträglichkeitsmassnahmen geprüft werden.
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.	Qualitative Einschätzung. Ggf. müssen im Rahmen des Bau-/ Signalisationsgesuchs Massnahmen geprüft werden.
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen	GIS-Analyse / qualitative Beurteilung zu den Auswirkungen auf die Schutzziele. Können bei baulichen Massnahmen zum Ausschlusskriterium werden.
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Richtplan Landschaft RKE)	
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen	GIS-Analyse (wo vorhanden) / qualitative Beurteilung zu den Auswirkungen auf die Schutzziele. Beurteilung aufgrund unvollständiger Datengrundlage teilweise noch ausstehend.
Erholung	Regionales Erholungsgebiet betroffen (Richtplan Landschaft RKE)	GIS-Analyse. Ziele / Zweck sind bei der Planung zu berücksichtigen.
	Offizieller Wanderweg / Themenweg betroffen	GIS-Analyse. Separate Beurteilung Koexistenz gemäss kantonaler Arbeitshilfe.
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen	GIS-Analyse. Optimale Anbindung und Nutzung von Synergien gewährleisten.
Kultur	UNESCO Welterbe betroffen	GIS-Analyse. Keine Betroffenheit im RKE.
	ISOS betroffen	GIS-Analyse. MTB mit wenigen Ausnahmen ohne Einfluss auf Schutzziele.
	IVS betroffen	GIS-Analyse. Auswirkungen abhängig von Substanz der Wege. Ggf. Massnahmen zum Erhalt / Instandsetzung erforderlich.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten	Luftbild / Befahrung. Kleinräumige Auswirkungen. Wenn möglich umfahren. Lösungssuche im Rahmen der Umsetzung.
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen	Luftbild / Befahrung. Wenn möglich umfahren oder technische Lösung suchen. Lösungssuche im Rahmen der

		Umsetzung.
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen	Luftbild / Befahrung. Wenn möglich umfahren oder technische Lösung suchen. Lösungssuche im Rahmen der Umsetzung.
	Fruchtfolgefleichen betroffen	GIS-Analyse. Kann bei Ausbauten zum Ausschlusskriterium werden.
Naturschutz	Inventarisierte Biotop- und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen	GIS-Analyse / qualitative Beurteilung zu den Auswirkungen auf die Schutzziele. Können bei baulichen Massnahmen zum Ausschlusskriterium werden.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen	
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen	
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)	GIS-Analyse (wo vorhanden) / qualitative Beurteilung zu den Auswirkungen auf die Schutzziele. Beurteilung aufgrund unvollständiger Datengrundlage teilweise noch ausstehend.
Wald	Waldreservat WR betroffen	GIS-Analyse / qualitative Beurteilung zu den Auswirkungen auf die Schutzziele. Können bei baulichen Massnahmen zum Ausschlusskriterium werden.
	Waldnaturinventar WNI betroffen	
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen	GIS-Analyse / qualitative Beurteilung zu den Auswirkungen auf die Schutzziele. Können bei baulichen Massnahmen zum Ausschlusskriterium werden.
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen	GIS-Analyse / qualitative Beurteilung zu den Auswirkungen. In den Schutzzonen S1-3 können bauliche Massnahmen zum Ausschlusskriterium werden.
	Gewässerraum betroffen	Beurteilung noch ausstehend (unvollständige Datengrundlage). Nur relevant bei baulichen Massnahmen.
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen	GIS-Analyse / qualitative Beurteilung zu den Auswirkungen auf die Schutzziele. In den Gefahrengebieten rot und blau können bauliche Massnahmen zum Ausschlusskriterium werden.
	Gefahrengebiet blau betroffen	
	Gefahrengebiet gelb betroffen	

Beurteilung Raumplanung und Umwelt

Sämtliche neue oder geänderte Mountainbike-Routen und -Anlagen wurden gemäss obenstehenden Kriterien beurteilt. Dabei wurde unterschieden zwischen «keinen», «mässigen» und «erheblichen» Auswirkungen (Ampelsystem). Falls die Beurteilung eines Kriteriums dazu führte, dass eine Route unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht umsetzbar ist (z.B. aufgrund von fehlenden Alternativen), wurde dieses als «Ausschlusskriterium» bezeichnet.

Wynigen Trail		Route 1				
		Auswirk.				Kommentar
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Bis auf Abschnitt 1 (Strasse innerhalb Dorf) Wald
	Wohnquartiere betroffen			x		Auf A1 betroffen
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)				x	Vorwiegend Waldeigentümer:innen betroffen
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		In A1 ja
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Nein, der Start und das Ziel der Route befindet sich am Bahnhof Wynigen, wo es bereits Parkplätze gibt.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen				x	Nein
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		In A1 ist die Hauptstrasse betroffen und in A2 Kreuzungspunkte mit historischen Wegen mit Substanz sowie am Ende von A3 ist eine kürzere Strecke auf einem IVS mit Substanz. Keine der Stellen ist im regionalen Landschaftsrichtplan vermerkt.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzone und -objekte betroffen (Schutzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Nein
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Auf Kreuzung ja
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Auf Kreuzung ja
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Am Rand von gelber Zone ja

Lueg		Route 2				
		Auswirk.				Kommentar
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Hofdurchfahrt in A5 muss genauer geprüft werden, eineutige Alternativen liegen nicht vor. Weiter sind punktuelle Abklärungen betreffend IVS (A5, A8 und A10) sowie der Koexistenz mit Wanderwegen (A1 bis A3, A10, A13 und A14) und FFF (A13 und A14) nötig.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Im Bereich Burgdorf (A1 und A17) diverse Zonen, aber verläuft immer auf Strasse. In Wynigen (A7) ebenfalls, ansonsten vor allem ausserhalb Bauzone.
	Wohnquartiere betroffen			x		Nur durch Zu- und Wegfahrt. Evtl. Lenkungsmassnahmen erforderlich.
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)	x				Ja bei Hochdurchfahrt Parzelle Wynigen 424
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Gemeindestrassen betroffen
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)			x		Quartierstrasse betroffen bei A17, erlaubtes Tempo nicht bekannt.
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Parkplatz bei Routenstart vorhanden und gut erreichbar aber von 3 Trails genutzt, Mehrverkehr möglich
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)			x		Ja in A11 der Abschnitt zum Denkmal Lueg, aber auf bestehendem Weg
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzplan)				x	Wo möglich abgeklärt, sollte alles i.o sein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)					Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen	x				Wanderwege betroffen: A1, A2 und A3(reiner WW); auf A4 viele Stellen; A10; dann auf A13 und A14 (reiner WW); A17
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		In A17 ist ein Veloweg betroffen; in A5 auch auf kurzem Abschnitt und in A2 von 2 weiteren Trails des Richtplans betroffen
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen	x				Auf A2 ivs mit regionaler Bedeutung mit Substanz, im Teilrichtplan Landschaft nicht erwähnt. A4 (lokale Bedeutung mit Substanz(102), regional nicht erwähnt) und A5 kurzer Abschnitt regional mit viel Substanz(203), aber nicht im LRP erwähnt, A6, A7 und A8 ivs lokal mit Substanz(102), gleichzeitig nur WW und auf A10 Abschnittsweise betroffen (kurz auch nat. mit Substanz, gerade vor Lueg und auch im LRP erwähnt). Auf A13 stark betroffen von ivs lokal mit Substanz (nicht im LRP) und A15 und A16 ebenfalls lokal mit Substanz.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten	x				Ja, in A5, ohne bestehenden WW, jedoch auf bestehendem Weg
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen	x				Ja in A13 und A14
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzplan)				x	So gut es geht abgeklärt, sollte alles i.o sein in Burgdorf ist eine Ensembleschutzzone betroffen, aber auf bestehender Strasse
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nicht sicher, Layer WALDBIO touchiert bei A2
	Waldinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Gewässerschutzbereich Au in verschiedenen Bereichen, keine Auswirkungen. In A4 S1 und S2 betroffen, aber alles auf bestehendem Weg A6 S2 und in A17 S2 betroffen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Nein
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Ja, aber nur Bahnübergang und bei Bachüberquerung in A5
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Ja, ebenfalls A5 und A17
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	In A5 nur leicht touchiert

Färnstu Trail		Route 3				
		Auswirk.		Kommentar		
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
			x			Keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Kreuzung auf A5
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		A2 auf bestehendem Weg durch Wohnzone W6, noch unbebaut
	Wohnquartiere betroffen				x	Nur durch Zu- und Wegfahrt. Evtl. Lenkungsmaßnahmen erforderlich.
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)					Falls keine Fahrverbote vorhanden unproblematisch
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Nein aber Kreuzungen mit Gemeindestrasse bei A5
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)			x		Höchstens bei Zu- und Wegfahrt
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Bei Start ist PP vorhanden und Zufahrt scheint klar. Doppelbelastung für 3 Trails könnte zu Mehrbelastung PP oder Zufahrt führen.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzonenplan)				x	<i>Wo möglich überprüft, sollte alles i.o sein</i>
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen			x		In A4 reiner WW betroffen
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Anderer Trails des Richtplans nutzen selben Weg bei A5 aber in anderer Richtung
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		In Abschnitt A2 ivs betroffen, auf kurzem Abschnitt lokal mit Substanz, aber auf bestehendem Weg (nicht im LRP)
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzonenplan)			x		<i>Wo möglich überprüft, sollte alles i.o sein. In Burgdorf ist eine Ensembleschutzzone betroffen, aber auf bestehender Strasse</i>
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Nein
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Nein

Binzberg Trail		Route 4				
		Auswirk.			Kommentar	
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Vor allem Wald ausser bei Zu- und Wegfahrt
	Wohnquartiere betroffen			x		Nur durch Zu- und Wegfahrt. Evtl. Lenkungsmaßnahmen erforderlich.
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)				x	Waldeigentümer:innen
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Nur Zu- und Wegfahrt
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nur bei Zu- und Wegfahrt
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Bei Start ist PP vorhanden und Zufahrt scheint klar. Nutzung für 3 Trails könnte zu Mehrbelastung vom PP oder der Zufahrt führen.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzonenplan)				x	nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen			x		Ja aber auf bestehendem Weg in A4 und in A5 ist WW betroffen
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Trail 3 und 4 benützen gleichen Abschnitt (A2) nur in die andere Richtung
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		In A4 lokaler ivs mit Substanz betroffen
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein, aber Route umfährt ein Gebiet
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	NSG_NSGP ist nicht betroffen aber Route führt entlang
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Nur bei Zu- und Wegfahrt
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Nein
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein nur bei Zu- und Wegfahrt
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Nein nur bei Zu- und Wegfahrt
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Nein nur bei Zu- und Wegfahrt

Rothöhe		Route 5				
		Auswirk.			Kommentar	
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Durchfahrt oder Alternativen bei Privatgrundstücke auf A3 und A5 genauer prüfen. Schutzinteressen sind keine betroffen, daher können die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Verschiedene
	Wohnquartiere betroffen				x	Nur durch Zu- und Wegfahrt und in A6. Evtl. Lenkungsmassnahmen erforderlich.
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)			x		In A3 oder A7 Privateigentum, aber mit bestehenden Wegen betroffen
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		In A2 Krauchthalstrasse und bei Zu- und Wegfahrt Kreuzung der Emmentalstrasse
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Start und Ziel bei Bahnhof Oberburg, PP sind vorhanden
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein, ausser im Wald zwischen A4 und A5 befinden sich geologische Objekte aber nicht auf der Route.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzoneplan)			x		Ja, aber auf bestehendem Weg, in A3 und in A6 Landschaftsbild Schutzgebiet betroffen
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen			x		Ja in A3, aber auf befestigter Strasse und Feldweg, in A5 reiner WW betroffen und in A6 ebenfalls
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	Nein
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Ja, in A3 aber entlang von Weg, von daher nicht relevant
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Eher nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Eher nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen			x		Nur entlang Waldrand, aber auf bestehendem WW
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzoneplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Nein
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Nur wenn Ausbau nötig evtl. relevant auf A2
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Ja in A2
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	ja in A2 und A6 und A7

Zimmerberg Trail		Route 6				
		Auswirk.			Kommentar	
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Machbarkeit von Neubauabschnitt im Wald bei A4 muss genauer geprüft werden, sowie die Führung bei A5, bei welcher FFF betroffen ist. Ansonsten sind keine relevanten Schutzinteressen betroffen und auch die Auswirkungen auf die Raumplanung sind gering.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	verschiedene, hauptsächlich ausserhalb Bauzone
	Wohnquartiere betroffen				x	Nur durch Zu- und Wegfahrt. Evtl. Lenkungsmassnahmen erforderlich.
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)			x		Waldeigentümer:innen für den neuen Weg in A4
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	In A2 Krauchthalstrasse und bei Zu- und Wegfahrt Kreuzung der Emmentalstrasse
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Start und Ziel bei Bahnhof Oberburg, PP sind vorhanden
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)		x			Ja in A5 und A2 aber auf bestehenden Wegen bis auf Stelle auf A5, dort muss Wegführung noch angeschaut werden!
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzonenplan)			x		Landschaftsschongebiet auf A3 betroffen, aber auf bestehendem Weg
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen				x	Kurzer Abschnitt auf A2, aber auf befestigter Strasse
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	In A2 und A5 betroffen, aber nur lokal und ohne Substanz
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Eher nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen		x			Ja, aber die Fläche befindet sich fast gänzlich ausserhalb FFF, aber anhand Luftbild besteht dort heute noch kein Weg.
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Evtl. Gewässerraum Luterbach, aber Verlauf auf bestehender Strasse
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Bei A2, Luterbach, aber auf bestehender Strasse
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Ja, A2, ebenfalls auf bestehender Strasse
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Nein

Gibelwald Trail		Route 7				
		Auswirk.			Kommentar	
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
			x			Bewilligungsfähigkeit von neuem Trailabschnitt bei A4 im Gibelwald mit Bachquerung muss geprüft, sowie die Hofdurchfahrt bei A3 beachtet werden. Ansonsten sind keine relevanten Schutzinteressen betroffen und auch die Auswirkungen auf die Raumplanung sind gering.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Bei Zu- und Wegfahrt verschiedene Wohnzonen, dann LaWi-Zone und Wald
	Wohnquartiere betroffen				x	Nur durch Zu- und Wegfahrt. Evtl. Lenkungsmassnahmen erforderlich.
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)		x			Wahrscheinlich verschiedene Waldeigentümer:innen betroffen, zudem in A3 Hofdurchfahrt
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Bei Zu- und Wegfahrt Emmentalstrasse und Krauchthalstrasse betroffen
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Eventuell Signalisation Tempo 30 in Schulstrasse A2 nötig
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	PP bei Bahnhof Oberburg vorhanden, Zu- und Wegfahrt evtl. betroffen
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Ja, bei A5 bei FFF dort ist ein regionales Landschaftsschutzgebiet, aber auf bestehendem Weg
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzonenplan)				x	In A3 und A2 kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen, aber alles auf bestehenden Wegen
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen				x	Nur bei Zu- und Wegfahrt auf Krauchthalstrasse und 3 Kreuzungspunkte
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nur bei Zu- und Wegfahrt auf Krauchthalstrasse
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen		x			In A4 punktuell IVS lokal betroffen (hist. Verlauf mit Substanz). Auswirkungen noch zu klären.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Ja in A3, Alternative über obere Oschwand und dann dort über den Feldweg und vor dem Waldeingang zurück (kurzer Abschnitt wäre über IVS mit Substanz, aber nur lokal und auf best. Weg)
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)		x			Ja (bei Überquerung) bei A4 im Gibelwald Bach betroffen, wo bisher kein Weg ist
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Ja aber auf bestehenden Strassen

Oelbach Trail		Route 8				
Oelbach Trail		Auswirk.				Kommentar
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Bewilligungsfähigkeit von Neubauabschnitt (gesamter A4 betroffen) sowohl im Wald wie auch bei FFF und beim Neubauabschnitt A7 (Wald, alternative Führung wäre möglich) muss geprüft werden. Ansonsten sind keine relevanten Schutzinteressen betroffen und auch die Auswirkungen auf die Raumplanung sind gering.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Wald und LaWi-Zone
	Wohnquartiere betroffen				x	Nur durch Zu- und Wegfahrt. Evtl. Lenkungsmaßnahmen erforderlich.
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)		x			Waldeigentümer:innen in A4 und A7 und Eigentümer Hundeschule in A7 eventuell problematisch
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen					Nein
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Ja in A1 und A9 bei Zu- und Wegfahrt (Lochbachstrasse)
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Gleicher PP wie bei 3 weiteren Trails, von daher gut Konzentriert, Frage nach Besucheraufkommen.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen				x	Ja auf A2 aber ebenfalls auf bestehender Strasse auf A8 der Emme entlang, da wäre ein alternativer Weg vorhanden. Und auf A9
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	Betroffen auf A2 und A3 lokale Bedeutung mit Substanz auf bestehendem Weg
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Eher nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen		x			Ja in A4, ohne bisherigen Weg anhand Landeskarte, auf Luftbild ist ein Feldweg als nahe gelegene Alternative ersichtlich (aber ebenfalls auf Landeskarte nicht eingezeichnet)
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotop- und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Au, Fließgewässer, aber auf bestehendem Weg
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Oberburger Schachen, aber auf bestehendem Weg
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzonenplan)				x	Schachen, ebenfalls auf bestehendem Weg.
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Schache in A9, auf bestehendem Weg.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen, zudem SA2 und SA3 in A9 auf bestehendem Weg betroffen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Emme, aber nur auf bestehenden Wegen
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Ja

Burgdorf - Sumiswald		Route 9				
		Auswirk.				Kommentar
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Punktuelle Situationen wie die Routenführung bei A14 statt Überquerung Bächlein in Grünenmatt über Hauptstrasse, sowie eine Temporeduktion vor Einfahrt nach Grünenmatt und die Hofdurchfahrten bei A6(Junkernholz) und A13(Flühlen) müssen genauer geprüft werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Verschiedene Zonen, hauptsächlich ausserhalb Bauzone
	Wohnquartiere betroffen				x	Ja Grünenmatt (A14)
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)		x			In diversen Waldabschnitten wenn Ausbau nötig sowie in Grünenmatt, A14 evtl. Thema
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Ja in A4 und A7 kurzer Abschnitt auf Luegstrasse und in A14 auf Sumiswaldstrasse Trachselwaldstrasse von Grünenmatt bis nach Sumiswald
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Evtl. im Quartier bei Einfahrt nach Grünenmatt A14.
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Sowohl bei Start als auch Zielpunkt grosser PP vorhanden, da aber Route und nicht Rundkurs Anreise eher mit ÖV? Einstieg in die Route an anderen Punkten möglich, zb Schaukäserei, dort eher die Frage nach PP.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	A6 bei Denkmal Lueg regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen, aber auf bestehendem Weg
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzplan)				x	Bei einigen Zonenplänen nur Bauzonen abgebildet, von daher wohl eher nicht.
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen		x			In A3 und A10 neben IVS, auf A12 und A13 (reiner Wanderweg)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Am Anfang (A1 und 2) durch die Route Oelbach Trail und auf A14 nach Trachselwald bis fast bis zum Endpunkt überlagert durch Bikeroute Emmental
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	In A3 (lokale Bedeutung mit Substanz) und A9 (regionale bedeutung mit substanz, ebenfalls im LRP erwähnt)A10 Abschnittsweise und A11
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Ja A6 bei Junkerholz und in A13 bei Flühlen (Lützelflüh)
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Bei A7 nach Junkerholz führt Weg durch Weide
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	In A3 am Waldrand entlang und in A8 bei reinem WW und ganz kurzer Abschnitt bei A15 aber dort führt auch heute offizielle Bikeroute durch
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzplan)				x	Bei einigen Zonenplänen nur Bauzonen abgebildet, von daher wohl eher nicht.
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Gewässerraum Grünen
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Ja entlang A15 auf bestehendem Weg wo auch die offizielle Bikeroute ist
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Ja zb A6 und A14
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Ja zb A14

Mosegg		Route 10				
		Auswirk.				Kommentar
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Punktuelle Situationen wie die Hofdurchfahrten bei A4 (bei Bütschwil) und A10 (Thalgrabenstrasse) sowie Durchfahrt Lützelflüh genauer prüfen.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Verschiedene, mehrheitlich ausserhalb Bauzone
	Wohnquartiere betroffen				x	Kleinere Weiler entlang der Route betroffen, sowie Durchquerung Lützelflüh
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)				x	
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Letzer Abschnitt A11 auf Hauptstrasse sowie direkt am Start. Kurzer Abschnitt auf Hauptstrasse in Lützelflüh auf A3, dann Überquerung Emmentalstrasse später auf A3
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)			x		Unterführung Bahnhof Lützelflüh evtl. sind hier Massnahmen nötig.
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	PP bei Start vorhanden jedoch für P+R gedacht. Nähe Start PP bei Migros. Je nach Tageszeit Schwierigkeit um an Start zu gelangen wegen Stau.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)			x		in A11 aber auf bestehendem Weg (regionales Landschaftsschutzgebiet)
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzoneplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen		x			Ja in A3 und A4 in A2 in Schachen A5 und A6, A7 und 8 und auch 9 bis Oberberg A10 zt reiner WW
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Ja ab A7 bis A9
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	In A4 (lokale Bedeutung mit Substanz), Auswirkungen bei Ausbau? In A5 auch und in A7; A8 und A9 (lokale Bedeutung mit Substanz)
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Ja in A4 und A10 bei Bütschwil und bei Thalgrabenstrasse
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Evtl. bei A9 Schwendi und bei A10
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Ja in A10, aber bisheriger WW führt auch dort durch
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzoneplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Ja Schächli in A2 und in A8, aber auf bestehendem Weg
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Z.T. Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Ausserhalb bereits bestehender Wegen nicht, im LRP bei A11 Raumsicherung für GEKOB-Revitalisierung
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	In A7 auf bestehendem Weg
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Ganz kurz in A3

Sumiswald Uphill Flowtrail		Route 11				
		Auswirk.				Kommentar
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Neubauabschnitt auf A1 sowie Zufahrt zu Hof Hänselberg prüfen.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	LaWi-Zone und Wald
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)			x		In A1 bei Doppelwald führt der Trail auf nicht bestehendem Weg im Wald, zudem Frage des Eigentums auf dem Weg zum Hänselberg
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Nein
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Mehrverkehr möglich hin zum Forum Sumiswald, man umfährt aber Sumiswald, von daher kein Problem.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen				x	Nein
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	Nein, höchstens beim Weg zurück nach dem Trail (Steinweidstrasse, ist aber ivs ohne Substanz)
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein, mehr Eigentum auf Weg zum Hänselberg Frage
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotop- und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Nein
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Ganz kurz auf bestehendem Wanderweg
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Ganz kurz auf bestehendem Wanderweg

Lüdere Bike 690 und Lüdere Bike 690 Variante		Route 12 und 12 v				
		Auswirk.				Kommentar
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Die Route 12 verläuft fast ausschliesslich auf der offiziellen Bikeroute, von daher Fokus der Bewertung mehr auf der Variante: Keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Punktuelle Routenführungen wie die Durchfahrt Quartier bei A7, sowie die Routenführung in Ramsei und am Ende der Route genauer prüfen.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Ausserhalb Bauzone ausser in Langnau i.E., Zollbrück, Ramsei und Sumiswald
	Wohnquartiere betroffen			x		In Neumühle (A7) und in Sumiswald bei 12v bei A15.
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)			x		Route verläuft auf bestehenden Strassen und grosser Teil auf offizieller Bikeroute. Auf A7 evtl. in Quartier mit Parzellen über die Strasse.
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Nur ganz kurz in Langnau und in Sumiswald
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)			x		Evtl. entlang Quartier in Emmenmatt
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Einstieg auf Route an vielen Orten möglich. Bei Start/Ziel grosser PP vorhanden, Umfahrung Dorfkern bei Zufahrt möglich.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen			x		Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)			x		In A6 ist ein regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen, wo auch Ämmeschache ist. In A8 ebenfalls wieder, Perimeter ist aber grösser als der Schachen und in A10 bei Ramsei ganz kurz, zudem alles auf bestehenden Wegen.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzonenplan)			x		Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)			x		Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen			x		Ja, aber auf bestehenden Wegen auf A10.
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Von Start bis Langnau (A5) und ab Mitte von A10 wieder
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen			x		Nein
	ISOS betroffen			x		Nein
	IVS betroffen			x		In A1 (ganz kurz lokale Bedeutung mit Substanz ohne Erwähnung im LRP und auf bestehendem Weg und bereits offizieller Bikeroute) in A2 dasselbe, A5 auch, A10(A6) und A11 (auch A6 bei "nicht Variante") und A12 (A8) auch, aber alles auf bestehendem Weg
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten			x		Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen			x		Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Kann, zb bei Kühnshüttli A4 oder ober Rämis (start A5), Querungen bei Höfen bis Langnau öfters, aber nur bei Aus- und Einlass der Tiere.
	Fruchtfolgeflächen betroffen			x		Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotop- und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen			x		Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen			x		Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen			x		Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzonenplan)			x		Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen			x		Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Ja, Ämmeschache auf A6 und Raufli-/Rüderswilschachen auf A8, aber auf bestehendem Weg.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen			x		Nein, aber ein Wildwechsel (W17) ist im LRP betroffen, aber auf bestehender Strasse.
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Gewässerschutzbereich Au, in A10 S3
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)			x		Nein, wenn kein Aubau nötig, ansonsten vor allem Emme betroffen.
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Ab und zu bei der Emme
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Ja zb auf A8

Lushütte		Route 13				
		Auswirk.				Kommentar
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Wenn Ausbau nötig, gilt es BLN-Gebiet zwischen A3 und A7 sowie WNI-Gebiet in A3 zu beachten.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Mehrheitlich ausserhalb Bauzone, viel Wald
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)				x	
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Hauptstrasse in Wasen A2 betroffen
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Start und Ziel in Wasen, aber Zubringer vom Forum Sumiswald aus wie bei anderen Routen. PP Situation in Wasen muss angeschaut werden, oder fährt man nur in Sumiswald los?
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen			x		Ja von A3 bis A7
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen			x		Kurzes Stück auf A4, dann A5(eher schmaler Weg) und A6. Kurzes Stück auf A7 und A8, aber jeweils auf breiteren Wegen, Koexistenz trotzdem prüfen.
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Am Anfang offizielle Bikeroute, dann kurzes Stück auf A5 wieder
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		Am Anfang von A4 (lokale Bedeutung mit Substanz) und in A5 und A6 (lokale Bedeutung mit Substanz) und A7 dasselbe.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotop- und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen			x		NSG Napf
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen			x		Ja, Waldbiodiversität in A3, aber auf bestehendem Weg.
	Waldinventar WNI betroffen			x		In A3 Gebiet kurz auf bestehendem Weg betroffen. Danach auch kurz WNI-Gebiet betroffen, ebenfalls auf bestehendem Weg.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)			x		Evtl. Gewässerraum Witenbach, aber Weg ist bestehend
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Vereinzel auf bestehenden Wegen
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Vereinzel auf bestehenden Wegen

Hornbachegg Trail		Route 14				
		Auswirk.			Kommentar	
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Routenführung bei A6 muss wegen heikler Hofdurchfahrt genauer geprüft werden (Alternative Führung möglich).
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Wald und LaWi-Zone
	Wohnquartiere betroffen				x	Nur durch Zu- und Wegfahrt. Evtl. Lenkungsmaßnahmen erforderlich.
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)			x		Am Ende von A6 bei Hofdurchfahrt.
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Am Anfang auf Dorfstrasse
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	PP bei ehemaligem Bahnhof Wasen i. E. direkt an der Hauptstrasse und Möglichkeit der Anreise mit dem ÖV.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzonenplan)				x	Zonenplan beschränkt sich auf Siedlungsgebiet
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen			x		Auf A5, reiner WW, keine Walderschliessung
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		Nur zu Beginn auf Gemeindestrasse betroffen.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten		x			Auf A6, WW offiziell dort, aber dort ist eine heikle Stelle.
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Eher Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Evtl. auf Abschnitt 5 und A6 am Ende
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotop- und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzonenplan)					Zonenplan beschränkt sich auf Siedlungsgebiet
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Nein
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Ja auf bestehenden Wegen
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Ja auf bestehenden Wegen

Ahorn		Route 15				
		Auswirk.			Kommentar	
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Wenn Ausbau nötig, gilt es BLN-Gebiet zwischen A3 und A7 sowie WNI-Gebiet in A3 zu beachten. Punktuelle Situationen wie mögliche Zaunübergänge oder die Hofdurchfahrt bei A10 sowie den anschliessend folgenden Neubauabschnitt müssen genauer geprüft werden. Bei A8 S2 betroffen, wenn Ausbau nötig genauer prüfen. Zudem liegen Teile der ROute im Kt. Luzern und wurden nicht genauer geprüft.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Wald und LaWi-Zone
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)			x		Eigentum der Wege im Wald und "Alpbereich" sowie in A10 wo sich jetzt noch kein Weg befindet
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Am Anfang auf Hauptstrasse, dann bei A9 wieder auf Huttwilstrasse
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Start beim Forum Sumiswald, dort sind viele PP vorhanden.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen			x		Ja, ab A3 bis A7, aber auf bestehenden Wegen, z.T. aber reiner WW, dort Koexistenz prüfen.
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzoneplan)				x	Nein, jedenfalls nicht auf Zonenplan
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen			x		Auf A5 reiner WW und dann auf A6 und auf A7 (reiner WW) und A8 (reiner WW)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Auf A1 offizielle Bikeroute sowie von anderen Trails betroffen.
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		Auf A1 auf bestehender Gemeindestrasse und auf A2, bestehender Weg, beide ohne Substanz, auf A8 (lokale Bedeutung mit Substanz)
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Evtl. zwischen A9 und A10, dort sind evtl. Massnahmen nötig betreffend Tempo
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Eventuell in A4 und A5
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen		x			Unklar, könnte bei A4 zeitweise Zäune haben in A5 noch eher, auf A6 ganz deutlich zu sehen, aber dort ist kt Luzern. Später auch noch einmal und dann auch auf A7 und auf A8 und A10, in A10 kein bestehender Weg, Route führt direkt durch Weideland. Variante evtl. am Waldrand entlang dort gäbe es auch einen Weg.
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotop- und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzoneplan)				x	Zonenplan beschränkt sich auf Siedlungsgebiet
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		In A8 bei WW und Waldweg.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen, dann auf A8 S2 auf WW betroffen.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Evtl. Gewässerraum Hornbach, aber nur bei bestehendem Weg
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Ja, A1 und A2
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Ja, A1 und A2 und A3

Blasenfluh		Route 16				
		Auswirk.		Kommentar		
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Die Routenwahl bei der Hofdurchfahrt Ofeneggalp am ENde von A3 ist noch zu prüfen.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Überwiegend LaWi Zone
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)			x		Verlauf bis auf Hofdurchfahrt in A3 auf bestehenden Wegen.
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		In A8 in Emmenmatt kurzer Abschnitt auf Hauptstrasse, evtl Lenkungsmaßnahmen nötig
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Start beim Bahnhof Langnau, diverse PP vorhanden, aber nicht direkt beim Start, evtl Signalisation nötig.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)			x		Ja, bei A8 und A9, aber auf bestehender Strasse.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzoneplan)				x	<i>Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet</i>
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen			x		Ja auf A3 bis A7 davon A6 und A7 auf reinem WW
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Bis A3 auf gleicher Route wie offizielle Bikeroute
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		A2 (nationale Bedeutung ohne Substanz) Am Anfang A6 kurz betroffen, aber auf bestehendem Weg (lokale Bedeutung mit Substanz)
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Ja bei A3
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Ja in A6 und am Anfang von A7
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Route führt entlang von Trockenstandort auf A3, tangiert diesen aber nicht.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzoneplan)				x	<i>Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet</i>
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Ja auf A3, A5 und auf A8 auf bestehendem WW an gleicher Stelle wie Gefahrengebiet gelb und blau betroffen, eventuell Thema falls Ausbau nötig ist.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)			x		Evtl. auf A3 entlang Niedermattgraben, aber auf bestehender Bikeroute, von daher eher unkompliziert.
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		In A8 kurzer Abschnitt
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x	x	Auf A8 kurzer Abschnitt und auf A9 aber auf bestehender, asphaltierter Strasse

Howacht - Rämischgummen		Route 17				
		Auswirk.			Kommentar	
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						BLN-Gebiet auf A6 bis A8 betroffen, aber auf bestehenden Wegen. Es sind somit keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Routenwahl bei A10, sowie Hofdurchfahrten zwischen A7 und A8 genauer prüfen, Alternativen sind aber möglich.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Verschiedene Zonen
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein, nicht relevant,
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)				x	Hof- und Alpeigentümer:innen
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen		x			Zwischen Aeschau und Schüpbach verläuft Route auf viel befahrener Kantonsstrasse Eggwilstrasse (A10)
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Evtl. in Eggwil beim Schulhaus und der Gemeindeverwaltung.
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Start und Ziel bei Bahnhof Langnau. Parkplätze bei Ilfishalle oder anderen Stellen vorhanden, evtl. Beschilderung nötig.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Ja auf A6 und A8 bei bestehender Strasse und A7 bei reinem WW, unproblematisch, solange kein Ausbau nötig.
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Ja auf A2 auf bestehender Strasse; auf A3 kurzer Abschnitt bei reinem WW und ivs (lokal mit Substanz) (eher kein Ausbau nötig, von daher unproblematisch); auf A4 und A5 erneut auf bestehender Strasse.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzoneplan)				x	<i>Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet</i>
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen				x	Bei allen Abschnitten, aber meistens auf bestehenden befestigten Strassen, ausser A5 und A7 (dort reiner WW), A8 nur teilweise betroffen, dann A9 wieder.
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	In A10 auf Kantonsstrasse
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	Am Ende von A2 und auf A3 (lokale Bedeutung mit Substanz) Am Anfang von A5 bei reinem WW sogar regionale Bedeutung mit viel Substanz und anschliessend wieder lokale Bedeutung mit Substanz. Auf A7 bei reinem WW und BLN Gebiet sowie auf A8 bei Brücke und auf A10 regionale Bedeutung mit Substanz.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Ja, zwischen A7 und A8
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Eher Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Gerade im BLN Gebiet in A6 und 7 gut möglich, dass man sich in Weiden befindet.
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Richtplan Windenergie überlagert kurzer Abschnitt in A6
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzoneplan)				x	<i>Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet</i>
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen auf A3 entlang S3
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Nein
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	In der Nähe der Emme, aber auf bestehenden Strassen
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	In der Nähe der Emme, aber auf bestehenden Strassen

Hohwacht Trail		Route 18				
		Auswirk.			Kommentar	
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Die Zufahrt für den Trail muss noch geprüft werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Wald und LaWi Zone
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)				x	Wald- und Landeigentümer:innen
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Nein, als Zufahrt wird die Strasse auf die Hohwacht benutzt, hauptsächlich durch Anwohner befahren.
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Start befindet sich auf der Hohwacht. Ziel in Langnau. Es kann davon ausgegangen werden, dass in Langnau parkiert wird und nicht beim Start.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzonenplan)					Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen			x		Auf A2 und dann auf A4, A5 und A6 Frage der Koexistenz
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		Auf A1 IVS lokal mit Substanz betroffen
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten			x		Ja, auf A5. Mit kurzem Neubau wäre Alternative am Waldrand möglich.
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Möglich auf A4
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Ja auf A5 aber auf bestehendem WW.
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotop- und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzonenplan)					Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Ganz am Ende des Trails Au, keine Auswirkungen.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)			x		Bei Ausbau wäre in A3 ein Bächlein betroffen
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Nein

Napf		Route 19				
		Auswirk.				Kommentar
		m	erheblich	mässig	keine	
						BLN-Gebiet von A5 bis A7 betroffen, aber auf bestehenden Wegen. Es sind somit keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Punktuell ist Situation Koexistenz bei A2 genauer anschauen.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Verschiedene, hauptsächlich Wald und LaWi-Zone
	Wohnquartiere betroffen				x	Am Ende von A1 und Anfang von A2 kleineres Quartier betroffen sowie in A5.
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)				x	Wald- und Landeigentümer:innen
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Kurzer Abschnitt auf A5 dann auf A5 Trubstrasse.
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Direkt beim Start, sonst nicht
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Start beim Bahnhof Langnau. Parkplätze bei Ilfishalle oder anderen Stellen vorhanden, evtl. Beschilderung nötig. Ziel ausserhalb Kt. Bern, deshalb hier Anreise mit ÖV von Vorteil.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Ab A5 bis A7, jedoch auf bestehendem Weg.
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Ja in A3 aber auf bestehendem Weg (Offenhaltung Landschaft) und in A7 ist kurz Trockenwiese und Trockenstandort auf bestehendem Weg betroffen.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzplan)					Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen				x	Bei A2 kein offizieller WW betroffen aber dennoch ist es ein relativ schmaler Weg mit vielen Spaziergängern, Koexistenz sollte hier geprüft werden. Auf A4 offizieller WW und auch relativ schmal. Bei A6 ist WW auch betroffen. Ab A8 im Kt Luzern, dort Verlauf auf WW aber ob offiziell ist nicht bekannt.
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Auf A3 Velo Freizeitrouten betroffen und A5 offizielle Alltagsroute betroffen.
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	Auf A5 Brücke über Trub (regional mit viel Substanz) kurzer Abschnitt bis A6 (lokal mit Substanz) und A7 ebenfalls, aber dort nur kurz beim Napf und im Kt Luzern. Bei A11 und A12 und A13 IVS lokal mit Substanz betroffen.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Rund um den Napf möglich, aber der Weg ist meistens im Wald oder dann genügend breit.
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Ja NSG Napf in A6 und A7, jedoch auf bestehendem Weg
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzplan)					Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	A2 Gewässerraum Ilfis, aber auf bestehendem Weg.
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	In A2 entlang Ilfis auf bestehendem Weg
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Z.T. aber nur auf befestigten Wegen
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Z.T. aber nur auf befestigten Wegen

Wolfis		Route 20				
		Auswirk.				Kommentar
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						BLN-Gebiet von A6 und A7 betroffen, aber auf bestehenden Wegen. Es sind somit keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Punktuelle Situationen wie Mögliche Engstellen bei Hofdurchfahrten sowie der Neubaub Abschnitt A10 oder lokale Anpassungen der Routenwahl in A12 und A17 genauer prüfen.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Verschiedene, vor allem LaWi-Zone und Wald
	Wohnquartiere betroffen				x	In A1 und A6 kleineres Quartier betroffen
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)				x	Wald und Landeigentümer:innen insbesondere in A10 bei Erstellen von neuem Weg und bei A11 bei "Hofdurchfahrt" sowie beim Camping Mettlen auf A14
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Auf A6 kurzer Abschnitt bei A17 Einfahrt auf Haldenstrasse, dort evtl. Lenkungsmaßnahmen nötig -> Routenführung hinter Bären z.B.
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Beim Start evtl. bei A17, dort ist das Spital, dann bis zur Haldenstrasse
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Start und Ziel bei Bahnhof Langnau. Parkplätze bei Ilfishalle oder anderen Stellen vorhanden, evtl. Beschilderung nötig.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Ab Ende von A6 bis am Ende von A7 aber auf bestehenden Wegen.
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Ja bei A16 auf bestehendem Wanderweg
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzplan)					Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen			x		Bei A2 kein offizieller WW betroffen, aber dennoch ist es ein relativ schmaler Weg mit vielen Spaziergängern, Koexistenz sollte hier geprüft werden. Ab A7 offizieller, reiner WW betroffen; am Ende von A8 (achtung TROSTA-Gebiet evtl. tangiert) geht WW und Bikeroute Zickzack, dort Koexistenz ebenfalls genauer überprüfen; auf A13 und A15 wieder WW betroffen. Zudem ist auf A15 ist regionaler WW betroffen und viele Kurven, dort ebenfalls Koexistenz prüfen
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Auf A3 Velo Freizeitsroute betroffen
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	Auf A6 Brücke über Trub IVS regional mit viel Substanz betroffen. Später auf A6 im BLN Gebiet IVS lokal mit Substanz betroffen, ebenso auf A7 und A9 IVS lokal mit Substanz betroffen, sowie nach Hofdurchfahrt bei A15.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Evtl. bei A9 und bei A11 da Ende der Strasse, danach fast nicht ersichtlicher Weg über Feld; evtl. bei A12 eine Temporeduktion nötig; Bei Mettlen A14 Durchfahrt bei Campingplatz ebenfalls beachten.
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Ab A7 möglich weil WW im Alpgebiet Dann bei A11 wieder, dort wo evtl. Hofdurchfahrt ist evtl bei A16
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	In A9 ganz knapp in TROSTA Gebiet, ebenfalls im regionalen Landschaftsrichtplan aufgeführt. Auf bestehendem Wanderweg.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzplan)					Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Bei Ilfis bei baulichen Massnahmen betroffen
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	In A2 entlang Ilfis
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Entlang Ilfis und Trub
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Hauptsächlich entlang Ilfis und Trub

Wolfis_v		Route 20_v				
		Auswirk.			Kommentar	
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Die Route führt in A6 bei geplantem Neubauabschnitt durch BLN GebietIn sowie Gewässerraum, muss genauer geprüft werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Vor allem Wald und LaWi-Zone
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)				x	Wald und Landeigentümer:innen
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Nein
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Start auf der Lüderenalp, PP vorhanden, aber Anreise besser mit ÖV oder Bike
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen		x			Ja in allen Abschnitten.
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzoneplan)					<i>Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet</i>
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen			x		Ja in A1 und A2 und A3 und A7 und A8
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	Nein
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten			x		Bei A4
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Evtl. in A6 evtl auch Ende A8 und Anfang A9
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotop und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen			x		NSG Napf
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzoneplan)					<i>Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet</i>
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Nein
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)		x			Bei Neubau Weg in A6 ja
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Nein

Bäreghöhe		Route 21				
		Auswirk.				Kommentar
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Es sind keine wesentlichen Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Überwiegend LaWi-Zone und Wald
	Wohnquartiere betroffen				x	Am Ende von A1 kleineres Wohnquartier betroffen und auf A7, dort sind auch Bikerouten in die andere Fahrtrichtung geplant, evtl. Temporeduktion nötig
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)				x	Waldeigentümer:innen
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Ja auf A3 vielbefahrene Kantonsstrasse betroffen, aber nur kurzer Abschnitt und auf A7 kurz.
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Beim Start und Ziel der Route
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Start und Ziel bei Bahnhof Langnau. Parkplätze bei Ilfishalle oder anderen Stellen vorhanden, evtl. Beschilderung nötig.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Ja in A3 sowie auf A7, A8 und A9, aber auf bestehendem Weg.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzplan)					Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen				x	Bei A2 kein offizieller WW betroffen aber dennoch ist es ein relativ schmaler Weg mit vielen Spaziergängern, Koexistenz sollte hier geprüft werden. Auf A4 und A5 und dann auf A6 evtl. enge Stellen "Zickzack" Koexistenz prüfen.
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	In A7 und bis am Ende der Route in Gegenrichtung andere geplante Bikerouten betroffen.
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	Auf A3 lokal mit Substanz betroffen, am Anfang von A4 ebenfalls.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotop- und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzplan)					Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Gewässerraum Ilfis betroffen und verschiedene "Gräbli" auf A6
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	In A2 wegen der Ilfis
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Entlang Ilfis
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Entlang Ilfis

Dieboldsbach Trail		Route 22				
		Auswirk.			Kommentar	
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Es sind keine wesentlichen Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Punktuell muss bei geplantem Neubauabschnitt der Gewässerraum beachtet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Überwiegend Wald
	Wohnquartiere betroffen				x	Keine
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)				x	Waldeigentümer:innen betroffen weil grosser Teil vom A1 neu zu erstellender Weg
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Nein
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Keine PP am Start, Zufahrt erfolgt mit Bike
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzoneplan)					Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen			x		Auf A1 und auf A2 auch noch kurz
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		Auf A1 kurz betroffen im Wald, lokal mit Substanz
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotop- und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzone und -objekte betroffen (Schutzzoneplan)					Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)			x		Am Ende von A1 auf noch zu erstellendem Weg ist ein "Gräbli" betroffen
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Zu Beginn von A2 kurz betroffen von Dieboldsbach
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Ja z.T. bei Dieboldsbach
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Ja z.T. bei Dieboldsbach

Chuderhüsi - Schallenberg und Variante		Route 23 und 23v				
		Auswirk.			Kommentar	
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						BLN-Gebiet von A5 bis A6 betroffen, aber auf bestehenden Wegen. Es sind somit keine wesentlichen Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Punktuelle Situationen wie die Routenführung auf A1 und die Koexistenz auf A11 prüfen.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	LaWi-Zone und Wald
	Wohnquartiere betroffen				x	Nur am Rande
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)			x		Bei Abzweigung weg von Hauptstrasse auf A1 bei Holzlagerplatz, sowie bei den Hofdurchfahrten.
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Bei A1 ja auf Kantonsstrasse, auf A7 durch Eggiwil ebenfalls auf KS, kurzer Abschnitt bei A13 (Rüegsegg auf Chuderhüsistrasse) dort evtl. Temporeduktion nötig. bei A3v am Schluss auf Hauptstrasse, auch der WW führt dort durch.
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Start Einfahrt Röthenbach, bei neu erstellter Landi befindet sich ein grosser PP.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen			x		Ab Gemeinde Grenze Eggiwil bei A4 bis und mit A6 BLN Gebiet betroffen, jedoch auf bestehenden Wegen.
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)			x		Bei A1 nach verlassen der Hauptstrasse ganz knapp und auf bestehender Strasse, zudem auf kurzem Abschnitt bei A7, aber auf bestehender Strasse.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzoneplan)					Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen			x		Auf A3 und A4, A5 und A6, sowie auf A7 (nach Durchfahrt Eggiwil), bei A8 ebenfalls betroffen, dort eher schmaler WW, Koexistenz prüfen. Bei A9 und A10 ebenfalls WW betroffen, sowie auf A11, dort gibt es sehr viele Spaziergänger, welche zum Aussichtsturm laufen, Koexistenz prüfen. Ende A13 und Anfang A14 wieder betroffen. Bei A1v und A2v und bei A3v auch betroffen.
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Auf A1 auf der Hauptstrasse von Veloalltagsroute, sowie auf A7 von anderer geplanter Bikeroute betroffen.
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		Auf A1 IVS lokal mit Substanz betroffen aber auf der Hauptstrasse, auf A3 kurzer Abschnitt bei vorder Naters ebenfalls IVS lokal mit Substanz betroffen. Dasselbe auf A15 wieder. Bei A1V kurzer Abschnitt ganz am Start IVS lokal mit Bedeutung betroffen.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten			x		Bei A5, dort sicher Temporeduktion nötig und bei A6, sowie bei A8. Bei A2v Fischbach eher übersichtliche Hofdurchfahrt, aber mindestens Temporeduktion notwendig.
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Auf A2 sind Gitterroste am Boden erkennbar, daher dort sicher Weide betroffen, bei A4 sind Tiere erkennbar auf Luftbild, dementsprechend ebenfalls Weideland betroffen.
	Fruchtfolgeflächen betroffen			x		Bei A2v bei bestehendem Wanderweg.
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzoneplan)					Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Ja bei A15, jedoch auf bestehendem Waldweg z.T. befestigt, z.T. nicht befestigt, aber genug breit.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Nein
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Bei A2v am Hang, wenn Ausbau nötig wäre, müsste dies beachtet werden.
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Z.T. betroffen aber auf bestehenden Wegen.

Schallenberg - Honegg		Route 24				Kommentar
		Auswirk.				
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Einzelne Stellen auf ERT-Gebiet von mehreren Schutzzonen betroffen, siehe Teilrichtplan MTB-ERT.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Landwirtschaftszone, Misch-/Arbeitszone in Süderen, jedoch auf Hauptstrasse
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)					Abklärung noch offen
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Bei A1, sowie am Ende von A12 bei Heimenschwand kurze Strecke auf Kantonsstrasse, bei A1 in Röthenbach erneut, sowie bei A8 und A9 im Eriz, sowie bei A11 Kreuzung mit Hauptstrasse.
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Start und Ziel in Heimenschwand, sowie weitere Einstiegsorte mit vorhandenen PP auf der Route.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen			x		Verlauf entlang BLN Gebiet bei A4, danach bei A5 bis Mitte A6 innerhalb BLN-Gebiet, aber auf bestehendem, genug breitem Wanderweg.
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)			x		Im Bereich Büscheren - Neuhaus. (ERT), Verlauf jedoch auf best. Strasse/Weg.
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen			x		Überlagerung mit offiziellen Wanderwegen auf verschiedenen Abschnitten (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Kurzer Verlauf auf schweizmobil Route 4 (Freizeitroute) MTB: Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
Landwirtschaft	IVS betroffen			x		IVS lokal mit Substanz auf A8 entlang NSG und Feuchtgebieten
	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotop- und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen			x		Verlauf entlang Flachmoor Wacheldornmoos (ERT), jedoch auf bestehendem/befestigtem Weg. Keine Ausbauten vorgesehen.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen		x			Bei A8 Verlauf entlang NSG sowie Feuchtgebiete (ERT).
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)					Abklärung noch offen
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturnaturinventar WNI betroffen			x		WNI nach obere Beiel (ERT) ebenfalls betroffen auf offiziellem WW und später WNI Heimenegg Baan (ERT) betroffen.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen			x		Nach Scheidzaunbödeli(ERT), auf bestehenden Wegen
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Diverse. Jedoch keine Relevanz, da keine baulichen Massnahmen vorgesehen.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					Abklärung noch offen
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Stellenweise Gefährdung Gb. Oberei / Süderen, jedoch auf best. Strasse
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Stellenweise Gefährdung Gb. Oberei / Süderen, jedoch auf best. Strasse

Wachthubel Marbach		Route 25				
		Auswirk.				Kommentar
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						BLN-Gebiet von A1 und A2 betroffen, aber auf bestehenden Wegen. Es sind somit keine wesentlichen Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden. Punktuell Zaunübergänge oder Mutterkühe möglich auf A2 bis A4. Von A3 bis A6 im Kt Luzern
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Wald und LaWi-Zone
	Wohnquartiere betroffen				x	Feriendorf Marbachegg
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)				x	Bei Hofdurchfahrt auf A2 später auf A2 Grosshorben Hofdurchfahrt
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Bei A5 auf luzerner Boden Auf A7 ab Kircheegg wieder auf Hauptstrasse
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Start und Ziel in Schangnau bei PP, Zufahrt über KS von Thun her über Schallenberg, von Eggwil her über Siehen oder von Marbach her.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	In A1 und A2 der ganze Abschnitt betroffen, auf bestehenden Wegen.
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Bei A1 ab Meisenegg
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzonenplan)					<i>Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet</i>
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen				x	Auf A1 kurzer Abschnitt in Schangnau dann später auf gesamtem A1 und am Anfang von A2. dann kurz nicht mehr, ab A6 wieder Kt Bern und dort wieder offizieller WW betroffen.
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	IVS lokal mit Substanz bei A2 ab Grosshorben, sowie bei A5 ab Hilferenhüttli. Bei Alp Imbrig auf A5 ebenfalls ganz kurz IVS mit Substanz betroffen und dann später längerer Abschnitt bis Wittenfärren.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Bei Beginn A2, eher Eigentumsfrage. Auf A2 Grosshorben, evtl. Temporeduktion nötig. Weiter bei Kirchbühl auf A7, dort eher Temporeduktion nötig.
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Möglich bei A2, vom Gebiet her auch in A3 und A4 möglich
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Möglich bei A2, A3 und A4
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Auf A5 kurzer Abschnitt entlang Amphibienlaichgebiet, aber auf bestehender Strasse.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzonenplan)					<i>Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet</i>
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Nein
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Ganz wenig in A1, aber auf bestehendem Weg
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Ganz wenig in A1, aber auf bestehendem Weg

Kemmeribodenbad		Route 26				
		Auswirk.				Kommentar
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	
						Die Route führt durch diverse Schutzgebiete (BLN, NSG, WNI, Moorlandschaft und Wildschutzgebiet) und in A8 an drei Stellen durch ein Gefahrengbiet rot. Falls aufgrund Koexistenzprüfung Ausbau der betroffenen Wegen nötig ist, muss Machbarkeit geklärt werden. Punktuell Zaunübergänge oder Herdenschutz möglich auf A2 bis A8. Wenn kein Ausbau nötig ist, können die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Wald und LaWi-Zone
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein
	Einverständnis Grundeigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)				x	Alpeigentümer:innen
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Auf A9 ist Hauptstrasse zum Kemmeribodenbad betroffen
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Start und Ziel in Schangnau bei PP, Zufahrt über KS von Thun her über Schallenberg, von Eggwil her über Siehen oder von Marbach her.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Bei A4 und A5 auf bestehendem Wanderweg.
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzoneplan)					Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen			x		In A1, A2, A3, sowie von A4, A5, A6, A7 und fast der ganze A8 ist reiner WW betroffen, dann ab A10 wieder kurz reiner WW betroffen. Auf A11 ebenfalls abschnittsweise betroffen, aber auf bestehendem Weg.
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		Bei A2 IVS lokal mit Substanz betroffen
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen			x		Evtl. Herdenschutz auf A3 bis A8
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Gut möglich bei A2 und A3 und auch auf den folgenden Abschnitten bis und mit der Hälfte von A8 möglich
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen		x			Bei A2 in Gemeinde Eriz am Ende von A2 noch am Rande ein Hochmoor betroffen. A3, A4, A5, A6 und A7 sind ganz betroffen und A8 noch zur Hälfte betroffen. Auf allen Abschnitten führt die Route mindestens über bestehende Wanderwege.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen		x			Regionales und kantonales Naturschutzgebiet betroffen bei A2 und A3 und A4 bei A5 kurz durch Trosta Gebiet, dann A7 wieder betroffen bei A7 noch ganz kurz Feuchtgebiet betroffen
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen		x			Smaragd, in A4 und A7, auf bestehenden Wanderwegen
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzoneplan)					Zonenplan nur bei Bauzonen ausgearbeitet
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Ja bei A1 bei der Überquerung der Emme und bei A2, dann bei A4 wieder und bei A10 ebenfalls betroffen, aber auf bestehenden Wegen.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen			x		Ja bei A2 gerade so am Rand bei A3, A4, A5, A6, A7 und A8 ganz, dann A10 wieder teilweise und A11 fast ganz, bei A3,4,5,6 und 7 teilweise in Revision
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen, bei A6 durch S2, auf bestehendem Wanderweg
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)			x		Von einigen "Gräbli" betroffen
Naturgefahren	Gefahrengbiet rot betroffen			x		In A8 gerade 3 Mal. Könnte wegen Hangrutsch oder wegen den Bachläufen sein dann bei A10 nochmals, wegen der Emme und Zuläufe
	Gefahrengbiet blau betroffen			x		Ja entlang der Emme
	Gefahrengbiet gelb betroffen			x		Ja entlang der Emme