



Regionaler Richtplan Mountainbike Emmental

Informationsveranstaltung zum öffentlichen Mitwirkungsverfahren

Restaurant Sternen Neumühle, Zollbrück, 5. April 2023

Emmental

Inhalt

- Begrüssung und Ziele (Thomas Frei, Regionalkonferenz Emmental)
- Projektübersicht (Thomas Frei, Regionalkonferenz Emmental)
 - Projektanlass: Warum eine regionale Mountainbike-Planung?
 - Vorgehen: Projektphasen
 - Produkte: Masterplan und Richtplan
- Inhalte Regionaler Richtplan Mountainbike (Mathias Julen, Bikeplan)
 - 1. Schritt: Masterplan
 - 2. Schritt: Entwurf Richtplan
- Weiteres Vorgehen (Carmen Metzler, Regionalkonferenz Emmental)
- Fragen und Diskussion

Ziele öffentliches Mitwirkungsverfahren

- Einbindung der Gemeinden und Interessensgruppen
- Kritische Prüfung der bestehenden Entwürfe durch Gemeinden und Interessensgruppen
- Routenkonzept anhand von Rückmeldungen konkretisieren und bereinigen
- Kritischer Umgang mit Routen innerhalb des Verfahrens

Warum eine regionale Mountainbike-Planung?

Ausgangslage:

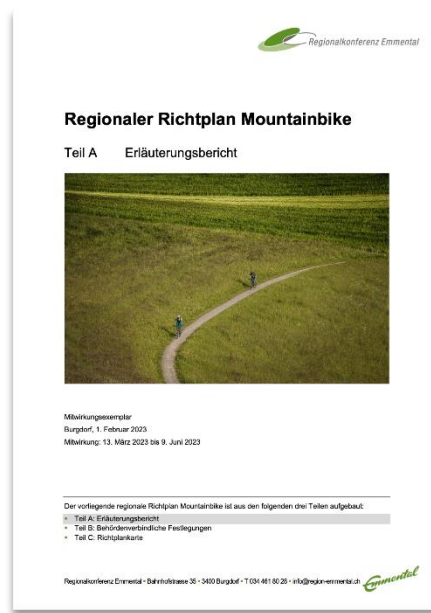
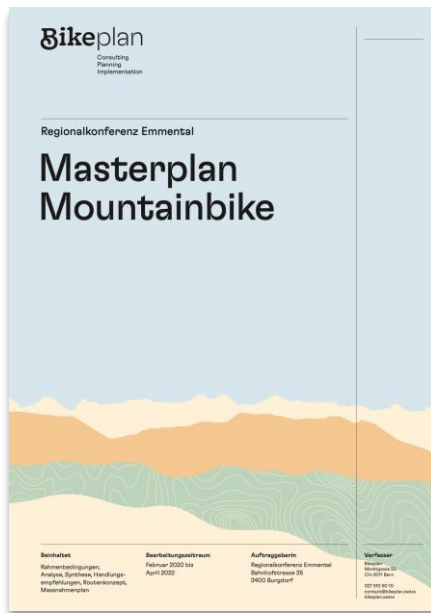
- Veränderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen
 - Bundesgesetz über Velowege («Veloweggesetz») per 1. Januar 2023 in Kraft
 - Änderung kantonales Strassengesetz per 1. Januar 2024

- Veränderung der Nachfrage: Mountainbiken entwickelt sich vom Trendsport zum Breitensport
 - Gemäss Sport Studie Schweiz 2020 betreiben 7.9% der Schweizer Bevölkerung regelmässig Mountainbike, per 2022 geht das Bundesamt für Sport BASPO von 11% aus
 - Konfliktpotential zwischen den Interessensgruppen

- Stossrichtung und regionale Aufgabe: Entwicklung von Mountainbike-Angeboten in der Region steuern und koordinieren
 - Bestehende Angebote optimieren, Angebotslücken schliessen
 - Konflikte reduzieren, Nutzungsdruck lenken und schmälern
 - Angebote koordinieren und aufeinander abstimmen, Wildwuchs vermeiden

Übersicht: Regionale Mountainbike-Planung

Drei zentrale Projektphasen



- Umsetzung Teilprojekte (Signalisations- und Baugesuche)
- Umsetzung Massnahmen Richtplan:
 - Regionale Trägerschaft
 - Finanzierungsmodell
 - Koordinationsstelle
 - etc.

Phase I
2020 – 2022
abgeschlossen

Phase II
2022 – 2024
in Erarbeitung

Phase III
anschliessend
in Planung

Phase I und II – Masterplan und Richtplan

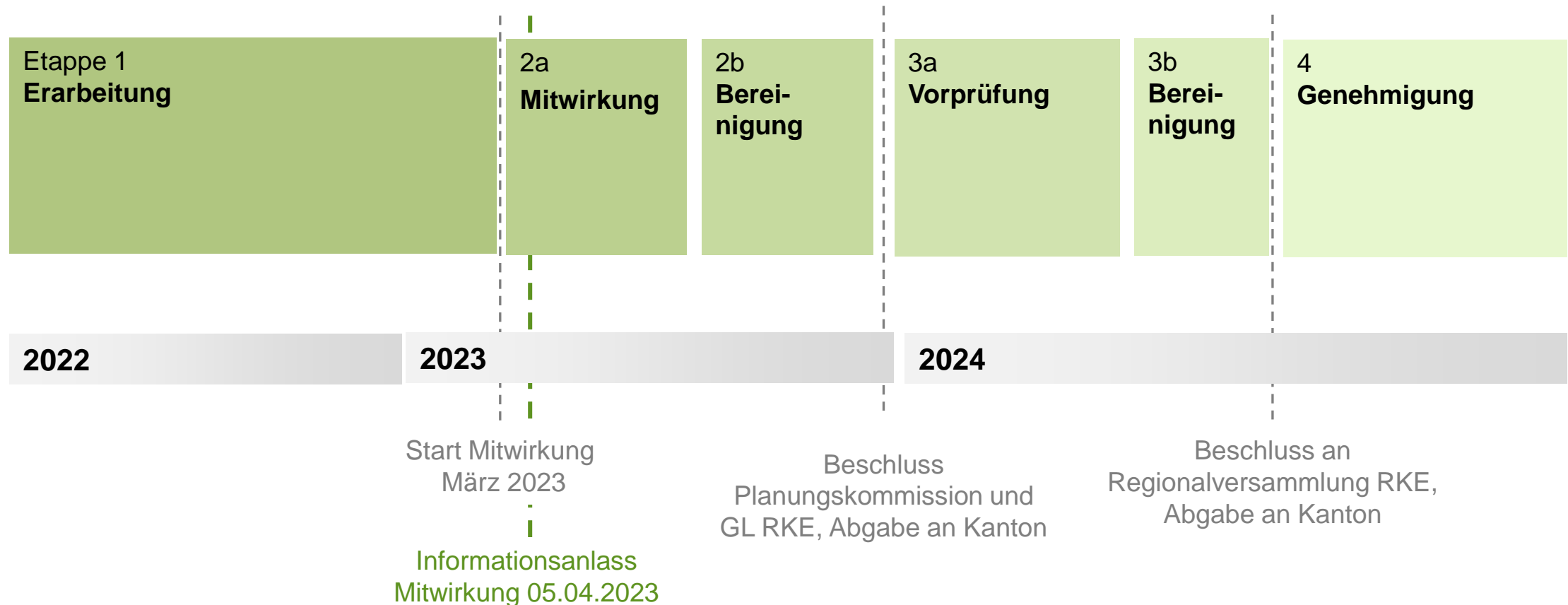
Masterplan Mountainbike Emmental (Phase I)

- Funktion als Leitbild und Handlungskonzept
- Routenkonzept
- **Nicht** rechtlich verbindlich – Orientierungshilfe

Regionaler Richtplan Mountainbike Emmental (Phase II)

- Planungsinstrument, um die räumliche Entwicklung zu steuern/koordinieren
- Die Richtplanung gilt als **behördenverbindliches** Instrument
- Einhaltung von Vorgaben des Richtplans bei nachgelagerten Planungen
- Nicht eigentümergebunden – aber Möglichkeit zur Äusserung innerhalb Mitwirkung

Phase II - Regionaler Richtplan Mountainbike



Phase III - Regionale Mountainbike Planung

Nachgelagerte Planungsstufe

- Die detaillierte, parzellenscharfe Linienführung der Routen, kleinräumige Abstimmungen mit Raum und Umwelt sowie allfällige Ersatzmassnahmen sind in nachgelagerten Planungsstufen zu klären
- Das heisst:
Fragen zum Grundeigentum werden grundsätzlich in nachgelagerten Planungsstufen behandelt



Inhalte Regionaler Richtplan Mountainbike

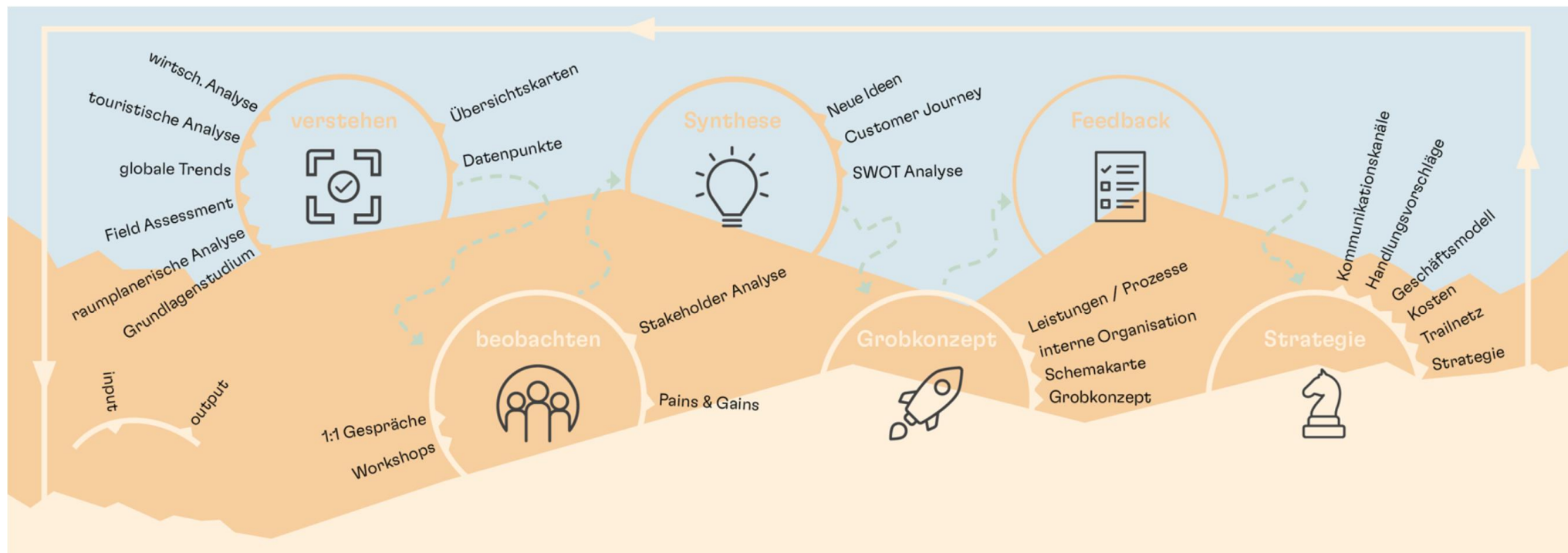
Mathias Julen, Bikeplan

Emmental

Übersicht: Regionale Mountainbike-Planung

Masterplan Mountainbike: Übersicht

- Ist-Analyse des bestehenden Angebotes
- Gesamtheitliches Konzept zur Entwicklung eines attraktiven regionalen Mountainbike-Angebotes
- Erarbeitet im Rahmen eines partizipativen Prozesses unter Einbezug der verschiedenen Interessen

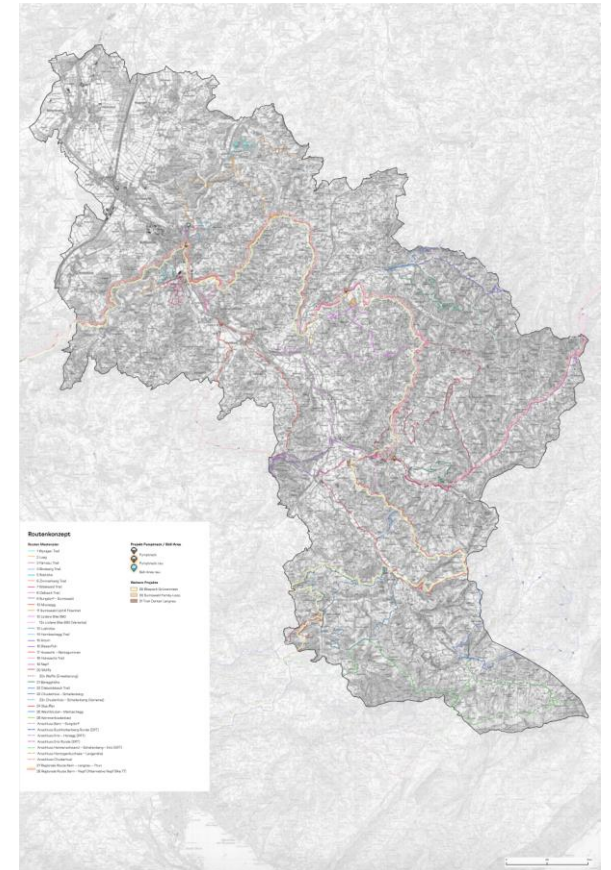


Link zum Dossier
Masterplan:
<https://www.region-emmental.ch/de/raumplanung/masterplan-mountainbike/>

Übersicht: Regionale Mountainbike-Planung

Masterplan Mountainbike: Routenkonzept

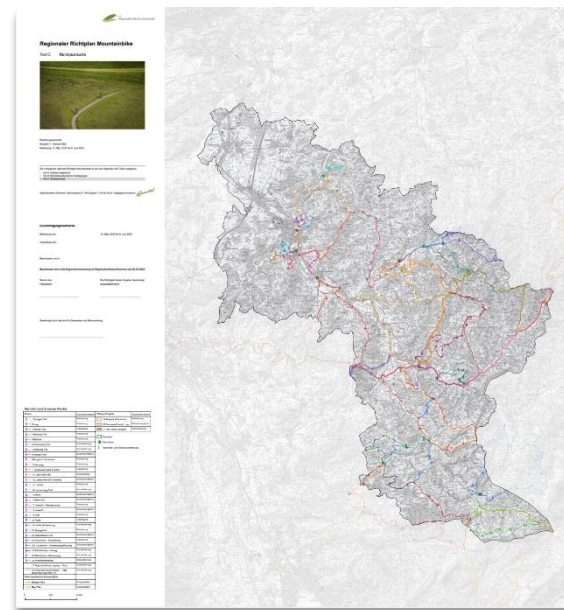
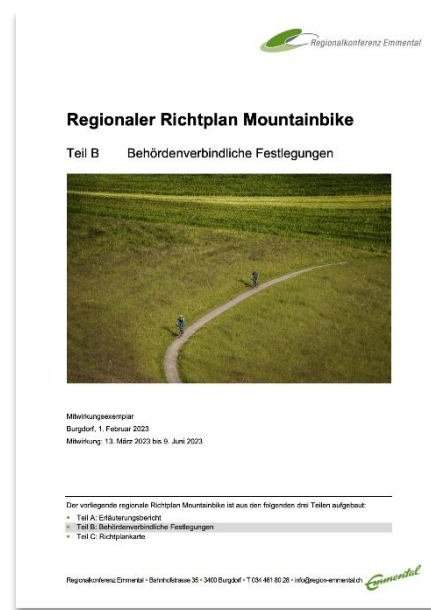
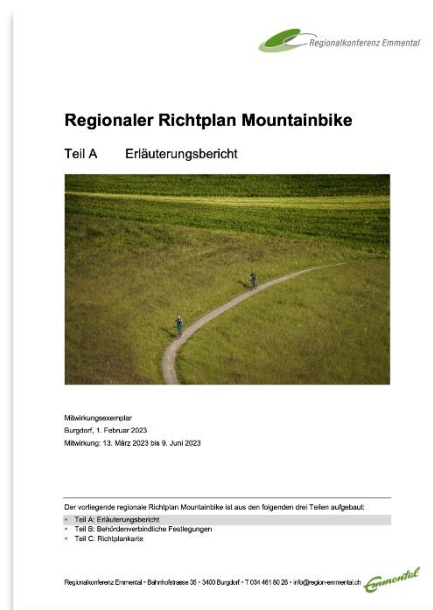
- Rund 30 Routen und Anlagen (konkrete Projekte bis grobe Ideen)
 - Kurze bis mittlere lokale Routen und Anlagen nahe grösserer Ortschaften mit Fokus auf Naherholung, längere regionale Routen als touristische Angebote
 - Konfliktstellen frühzeitig erkennen und bei der Planung berücksichtigen
 - Koordination Bike- und Veloangebote: bestehende Routen sowie Projektideen miteinbinden, falls möglich keine parallelen Routenführungen
 - Homogenität der Routen gewährleisten, Routen für unterschiedliche Zielgruppen und Schwierigkeitsgrade
- Routen wurden auf Basis Masterplan zur weiteren Prüfung in das Richtplanverfahren überführt!



Übersicht: Regionaler Richtplan Mountainbike

Produkte Regionaler Richtplan Mountainbike

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



Übersicht: Regionaler Richtplan Mountainbike

Ziele

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

Teil A: Erläuterungsbericht (hinweisend)

Grundlagen der Planung: Anforderungen der MTB-Infrastruktur

- Qualitätsziele SchweizMobil
- Zielgruppen und Segmente
- Schwierigkeitsgrad
- Sicherheit
- Koexistenz

Teil A: Erläuterungsbericht (hinweisend)

Anforderungen an Mountainbike-Infrastruktur

■ Qualitätsziele SchweizMobil

- | | | | |
|---|---|---|---|
| F | Die nationalen, regionalen und lokalen Routen von Mountainbikeland sind attraktiv und damit auf dem nationalen und internationalen Markt erfolgreich. | N | Technische und konditionelle Anforderungen der Routen sind gemäss dem Manual «Schwierigkeitsgrade Langsamverkehr» in leicht, mittel und schwer klassiert (siehe Seite 47). |
| G | Die Routen entsprechen jeweils einer oder mehreren klar definierten Zielgruppen. | O | Tagestouren dauern ca. zwei bis vier Stunden, Etappen von Mehrtagestouren ca. vier bis sechs Stunden (reine Fahrzeit). |
| H | Die Routen erschliessen attraktive Landschaften, Routenziele und Sehenswürdigkeiten. | P | Mountainbike-Routen und -Anlagen (z. B. Bikeparks, Pumptracks) stehen auch in Agglomerationen zur Verfügung. |
| I | Der Anteil Naturbelag an den Routen ist hoch, der Anteil Hartbelag tief. | Q | Die Routen sind gemäss der Schweizer Norm SN 640 829, Strassensignale, Signalisation Langsamverkehr und gemäss dem Handbuch «Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte» signalisiert. Die Norm gilt als Weisung des UVEK und ist für alle Beteiligten verbindlich (siehe Seite 47). |
| J | Routen sind homogen, verständlich und durchgehend geführt und weisen keine nicht rechtzeitig erkennbaren Gefahrenstellen (Fallen) auf. | R | Der Unterhalt der Routen ist geregelt (Wege/Signalisation). Sie werden mindestens einmal pro Jahr kontrolliert und unterhalten. |
| K | Gemeinsame Führungen von Mountainbike-Routen und Wanderland-Routen/Wanderwegen sind auf der Basis des Dokuments «Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike» festgelegt (siehe Seite 47). | | |
| L | Die Routen sind mit einem möglichst dichten Angebot des öffentlichen Verkehrs erreichbar (inklusive Velotransport). | | |
| M | Die Routen können leistungsfähige Aufstiegshilfen miteinbeziehen (Bergbahnen, öffentlicher Verkehr). | | |

Quelle: SchweizMobil, Mountainbikeland – Manual Routen, 2016

Teil A: Erläuterungsbericht (hinweisend)

Anforderungen an Mountainbike-Infrastruktur

- Zielgruppen und Segmente: Fokus auf Tour / Allmountain mit und ohne Antrieb, spezifische Infrastrukturen für weitere Segmente




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

Quelle: SchweizMobil, Mountainbikeland – Manual Routen, 2016

Teil A: Erläuterungsbericht (hinweisend)

Anforderungen an Mountainbike-Infrastruktur

- Schwierigkeitsgrad: Unterschiedliche Skalen für Routen (ASTRA / SchweizMobil) und Anlagen (bfu)

			
Technik	Leicht	Mittel	Schwer
Anforderungen:	<ul style="list-style-type: none"> Für Einsteiger, Familien und Kinder mit Grundkenntnissen im Mountainbiken 	<ul style="list-style-type: none"> Für fortgeschrittene Mountainbiker mit Erfahrung 	<ul style="list-style-type: none"> Für Mountainbike-Köner mit viel Erfahrung und guter Fahrtechnik
Wegqualität:	<ul style="list-style-type: none"> Gut befestigte, nicht rutschige, wenig steile Wege und Strassen ohne Stufen (wenn möglich nicht asphaltiert) 	<ul style="list-style-type: none"> Möglichst nicht asphaltierte Wege und flüssig fahrbare Trails Anspruchsvolle Abschnitte (loser Untergrund, steile Rampen, rollbare Stufen und enge Kurven sind jedoch möglich) Schiebepassagen sind selten und kurz 	<ul style="list-style-type: none"> Technisch anspruchsvolle Wege und Trails (steile Rampen, loser Untergrund, grössere Stufen, teilweise verblockt, enge Kurven oder Spitzkehren) Hindernisse, längere Schiebepassagen und Tragstrecken sind möglich
Gefahrenstellen:	<ul style="list-style-type: none"> Kaum Gefahrenstellen, exponierte Abschnitte sind gegen Absturz gesichert 	<ul style="list-style-type: none"> Gefahrenstellen, exponierte Abschnitte und alpine Gefahren sind möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Gefahrenstellen, exponierte Abschnitte und alpine Gefahren sind häufig
Kondition*	Leicht	Mittel	Schwer
Länge:	≤ 40 km	≤ 50 km	> 50 km
Höhenmeter:	≤ 800 hm	≤ 1200 hm	> 1200 hm
Fahrzeit:	≤ 4 h	≤ 5 h	> 5 h

Generelle Einteilung	Blau	Rot	Schwarz
Schwierigkeitsgrad	Einfach	Mittel	Schwer
Pistencharakter	nicht steil, rollbar mit einfachen Sprüngen, mit Flowtrail-Charakter	teilweise steil, rollbar mit einfachen Sprüngen, mit Flowtrail-Charakter	steil, grösstenteils rollbar, mit hohen Sprüngen und schwierigen Northshore-Elementen
Nutzerprofil	geeignet für Pisteneinsteiger mit MTB-Erfahrung, kann Teil einer MTB-Route gemäss SN 640 829a sein	für erfahrene Pistenbiker	für sehr erfahrene Pistenbiker
Nutzungspotenzial	hoch	mittel	klein

Teil A: Erläuterungsbericht (hinweisend)

Anforderungen an Mountainbike-Infrastruktur

- Sicherheit: Massnahmen zur Minimierung des Gefahrenpotentials auf offiziellen Routen

ID	Beschreibung	Räumliche Eigenschaft
A1	Gefahren-Hinweissignal: «Mountainbiker: Achtung Absturzgefahr». Optional mit Zusatztafel: 5.33 «Fahrrad/ Mountainbike schieben für ... m»	punktuell
A2	Absturzsicherung bergseitig: Stahlseil installieren (Voraussetzung: A1)	punktuell / linear
A3	Absturzsicherung talseitig: Holz- oder Metallgeländer (mind. 1.20 m hoch) installieren	punktuell / linear
A4	Gefahrenhinweis Signal 1.13: «Steinschlag». Optional mit Zusatztafel «Nicht anhalten für ... m».	punktuell
A5	Weidezaun ersetzen mit Bike tauglichem, selbstschliessendem Durchgang	punktuell
A6	Vorschriftssignal 2.05 «Verbot für Fahrräder und Motorfahräder» aufstellen	punktuell
A7	Hangsicherung oberhalb des Wegs: Steinschlagschutz installieren	punktuell / linear



Teil A: Erläuterungsbericht (hinweisend)

Anforderungen an Mountainbike-Infrastruktur

- Koexistenz auf bestehenden Wegen soll gefördert werden!
- Checkliste zur Beurteilung von Konfliktpunkten, Abschnittsweise Prüfung von Routen auf bestehenden Wegen gemäss Checkliste

Mögliche Konfliktpunkte	Beurteilung (Zuhelfenendes ankreuzen)	Konfliktpotenzial klein	Konfliktpotenzial mittel	Konfliktpotenzial gross
Wegbreite (Lichttraumprofil) • Abschnitt • punktuell	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	> 3 Meter	2 bis 3 Meter	< 2 Meter
Weglänge mit gemeinsamer Nutzung <small>Im Wald ist die gemeinsam genutzte Weglänge kein Kriterium, da dort die Nebennutzen bei getrennten Wegen ebenfalls mit der Weglänge zunehmen.</small>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	< 1 Kilometer	1 bis 2 Kilometer	> 2 Kilometer
Verkehrsaufkommen • Zufussgehende • Mountainbiker	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Es sind einzelne Mountainbiker oder Zufussgehende zu erwarten.	Es sind regelmässig Mountainbiker oder Zufussgehende zu erwarten.	Es sind regelmässig verhältnismässig viele Biker oder Wanderer zu erwarten.
Sichtverhältnisse und Anhaltmöglichkeiten • Abschnitt • punktuell	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Weiträumige Übersicht, rechtzeitiges Anhalten problemlos möglich.	Eingeschränkte Übersicht, rechtzeitiges Anhalten nur knapp möglich.	Stark eingeschränkte Übersicht, rechtzeitiges Anhalten nicht möglich.
Ausweichmöglichkeiten • Abschnitt • punktuell	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	gut	erschwert (z.B. bei Böschungen)	ungenügend, unmöglich oder gefährlich
Geschwindigkeit	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	< 15 km/h	um 15 km/h	> 15 km/h
Gefälle • Abschnitt • punktuell	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Geringe Neigung (< 5%); keine besondere körperliche oder psychische Beanspruchung.	Mittlere Neigung (5 bis 15%); erhöhte körperliche oder psychische Beanspruchung.	Grosse Neigung (>15%); erhebliche körperliche und psychische Beanspruchung.
Wegbeschaffenheit • Abschnitt • punktuell	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Befahrung mit Mountainbikes erfordert keinen zusätzlichen Unterhalt.	Befahrung mit Mountainbikes erfordert erhöhten Unterhaltsaufwand.	Befahrung mit Mountainbikes erfordert stark erhöhten Unterhaltsaufwand.
Spezielle Bedeutung • als Wanderroute? • als Mountainbike-Route?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	nein, keine	teilweise	ja, hohe

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wanderroute	Frequenzierung Bikende	Sichtverhältnisse/Anhaltmöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gefälle	Wegbeschaffenheit (Unterhalt)	Spezielle Bedeutung als Wanderroute	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Sachplan Wanderroutennetz	Neubau
20_001													
20_002													
20_003													
20_004													
20_005													
20_006													
20_007													
20_008													
20_009													
20_010													
20_011													
20_012													
20_013													
20_014													
20_015													
20_016													
20_017													

Konfliktpotenzial klein	<input type="checkbox"/>
Konfliktpotenzial mittel	<input type="checkbox"/>
Konfliktpotenzial gross	<input type="checkbox"/>

Teil A: Erläuterungsbericht (hinweisend)

Anforderungen an Mountainbike-Infrastruktur

- **Konfliktstellen: Definition von standardisierten Massnahmen zur Reduktion von Konflikten**

ID	Beschreibung	Räumliche Eigenschaft
K1	Temporeduktion/-kontrolle: Weg punktuell verengen	punktuell
K2	Temporeduktion/-kontrolle: Schikane (Slalom) aus Steinen ergänzen	punktuell
K3	Platz zum Kreuzen schaffen (bei längeren schmalen Wegabschnitten): Z.B. Böschung abnehmen / Gehölz oder Gebüsch rückschneiden / entfernen	punktuell
K4	Org. Massnahme: Gebotsschild Trennung links / rechts	punktuell
K5	Org. Massnahme: Gebotsschild zum langsam fahren (für Länge in m)	punktuell / linear
K6	Org. Massnahme: Gebotsschild zeitliche Regelung zur Befahrung des Weges von ... bis ... (z.B. zum Schutz der Wildtiere)	punktuell / linear
K7	Org. Massnahme: Verbotsschild «Wege nicht verlassen»	punktuell / linear
K8	Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde / Bikende» oder «Trail-Toleranz / Koexistenz»	punktuell
K9	Kommunikative Massnahme: Hinweistafel Vortrittsregelung (Wanderer hat immer Vortritt)	punktuell
K10	Sensibilisierungs-Massnahme: Hinweis-/Infotafel über geschützte Fauna / Flora	punktuell
K11	Sensibilisierungs-Massnahme: Information über Verhaltensregeln bei Mischnutzungen von Wegen.	punktuell
K12	Sensibilisierungs-Massnahme: Informationstafeln zur Vermeidung einer Nutzung ab der Dämmerung	punktuell
K13	Sichtweite schaffen oder vergrössern durch Entfernung / Rückschnitt von Gehölz / Gebüsch	punktuell / linear



Teil A: Erläuterungsbericht (hinweisend)

Beurteilung Raum und Umwelt: Methodik

- Routenspezifische Beurteilung anhand verschiedener Kriterien in den Bereichen
 - Verkehr und Siedlung
 - Landschaft und Erholung
 - Flora, Fauna und Lebensräume
 - Gewässerschutz und Naturgefahren
- Analyse mittels GIS, Luftbild oder Befahrung vor Ort
- Meist qualitative Einschätzung zu den Auswirkungen anhand der zur Verfügung stehenden Grundlagen (z.B. Schutzziele)

Teil A: Erläuterungsbericht (hinweisend)

Beurteilung Raum und Umwelt: Beurteilungskriterien

Bereich	Thema	Kriterien
Siedlung und Verkehr	Siedlung	Grundeigentümer, Zonen (Zonenplan), Wohnquartiere
	Verkehr	Wichtige Kantons-/Gemeindestrasse, verkehrsberuhigte Zonen (Begegnungszone, T30), verkehrliche Auswirkungen Zufahrt Parkplätze
Landschaft und Erholung	Landschaftsschutz	BLN, Regionale/Kommunale LSG
	Erholung	Regionale Erholungsgebiete, Wanderwege/Themenwege, offizieller Mountainbike-/Velowege
	Kultur	UNESCO, ISOS, IVS
	Landwirtschaft	Hofdurchfahrten, Mutterkühe/Herdenschutz, Zaunübergänge/-durchgänge/Querung Weideland, FFF

Teil A: Erläuterungsbericht (hinweisend)

Beurteilung Raum und Umwelt: Beurteilungskriterien

Bereich	Thema	Kriterien
Flora, Fauna, Lebensräume	Naturschutz	Biotope und Moorlandschaften, Kantonale NSG, weitere inventarisierte Gebiete Kanton, kommunale Schutzzonen
	Wald	Waldreservate, WNI
	Wildtierschutz	Wildschutzgebiete
Gewässerschutz und Naturgefahren	Gewässerschutz	Gewässerschutzzonen, Gewässerraum
	Naturgefahren	Gefahrengebiete rot/blau/gelb

Teil A: Erläuterungsbericht (hinweisend)

Beurteilung Raum und Umwelt: Beispiel Beurteilung

Lueg		Route 2			Kommentar
		Auswirk.			
					Hofdurchfahrt in A5 muss genauer geprüft werden, eineitige 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 Grundigentümer:innen (nicht relevant für Richtplanung)		x		Ja bei Hochdurchfahrt Parzelle Wynigen 424
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen		x		Gemeindestrassen betroffen
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungssone, 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					
Landschaftschutz	BLN-Gebiet betroffen		x		Nein
	Regionales Landschaftschutzgebiet betroffen (Teilrichtplan Landschaft RKE)		x		Ja in A11 der Abschnitt zum Denkmal Lueg, aber auf bestehendem Weg
	Kommunales Landschaftschutzgebiet betroffen (Schutzonenplan)		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/Vieloweg 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 Bubstanz(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(192), 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 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 (Schutzonenplan)		x		So gut es geht abgeklärt, sollte alles i.o sein in Burgdorf ist eine Ensemblechutzzone betroffen, aber auf bestehender Strasse
Wald	Waldreservat WR betroffen		x		Nicht sicher, Layer WALDBIO touchiert bei A2
	Walddaturninventar WNI betroffen		x		Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen		x		Nein
Gewässerschutz und Naturfahren					
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
				x	
Naturfahren	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

Teil A: Erläuterungsbericht (hinweisend)

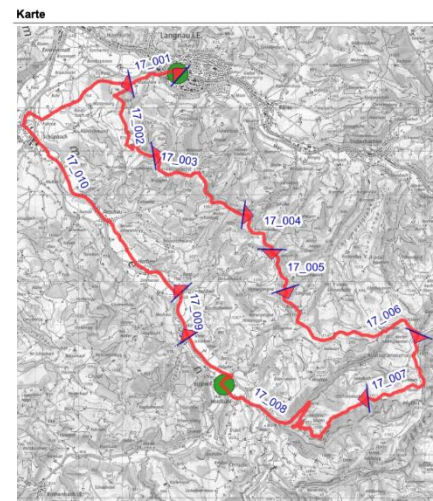
Beurteilung Raum und Umwelt: Zusammenfassung

- Vermehrt punktuelle Konflikte, z.B. Hofdurchfahrten
 - Soweit beurteilbar keine Ausschlusskriterien betroffen
 - Auswirkungen teilweise abhängig von Ausbaubedarf/-standard (z.B. Massnahmen Koexistenz, bauliche Eingriffe)
- Generell wird mit der Richtplanung eine Kanalisierung der Mountainbiker angestrebt mit dem Ziel, insgesamt eine Verbesserung der Verträglichkeit zu erreichen!

Teil B: Behördenverbindliche Festlegungen

Massnahmenblätter: Bikespezifische Infrastrukturen

Routenbezeichnung	Howacht – Rämigummen		
Routen-Nr.	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 -



0 0.5 1 km
 Start
 Abschnitts- und Richtungsmarkierung

Beschreibung Route

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

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

Gastronomieangebot
 vorhanden

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

Beurteilung Route
 Koexistenz | Massnahmen

Abschnitt	Wegbreite	Weglänge in Koexistenz	Frequenzierung Wandernde	Frequenzierung Bikeride	Sichtverhältnisse/Anhaltmöglichkeiten	Ausweichmöglichkeiten	Geschwindigkeit	Gefälle	Wegbeschaffenheit (Unterart)	Spezielle Bedeutung als Wanderzone	Spezielle Bedeutung als Bikeroute	Strafplan Wandermobilist	Neubau	Konfliktpotential
17_001														Konfliktpotential klein
17_002														Konfliktpotential mittel
17_003														Konfliktpotential gross
17_004														Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts
17_005														
17_006														
17_007														
17_008														
17_009														
17_010														

Abschnitt	Massnahmen Koexistenz	Zuständigkeit
17_007	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikeride»	
Abschnitt	Massnahmen Sicherheit	Zuständigkeit
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)	108'000	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag
Koordinationsstand		Private Initiant:innen, vgl. Kap. 3.2 Finanzierung
Festsetzung		Zeithorizont
Federführung	Verein Biken im Emmental	mittelfristig
Weileres Vorgehen		Beteiligte Stellen
		Grundigentümer:innen, Gemeinden, RKE, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil

- Weileres Vorgehen**
- Bau-/ Signalisationsgesuch
 - Routenwahl bei A10, sowie Hofdurchfahrten zwischen A7 und A8 genauer prüfen, Alternativen sind aber möglich.
 - Auswirkungen IVS auf verschiedenen Abschnitten überprüfen.
- Grundlagen | Bemerkungen**

Teil B: Behördenverbindliche Festlegungen

Koordinationsstand:

- Vororientierung: Eine Route weist noch vertieften Klärungsbedarf auf. Es handelt sich entweder um erste Ideen oder es betrifft Routen, die grössere Konflikte aufweisen, für die noch keine geeigneten Massnahmen definiert werden konnten.
- Zwischenergebnis: 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 ist noch nicht erfolgt.

Teil B: Behördenverbindliche Festlegungen

Koordinationsstand:

- Festsetzung: 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 Gemeinden und die betroffenen kantonalen Amtsstellen (nach Zustimmung) verbindlich. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe.

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	vorhanden
ÖV-Anbindung	Burgdorf, Bahnhof

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	Konfliktpotential
4_001	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green					Konfliktpotential klein
4_002	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		Konfliktpotential mittel
4_003	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green			X		Konfliktpotential gross
4_004	Yellow	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green			X		Weitere Eigenschaften des Wegabschnitts
4_005												X		

Abschnitt	Massnahmen Koexistenz	Zuständigkeit
4_002	K8: Kommunikative Massnahme: Hinweistafel «Respekt Wandernde/ Bikende»	

Abschnitt	Massnahmen Sicherheit	Zuständigkeit
	Keine Massnahmen im Bereich Sicherheit geplant	

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)	73'000	Finanzierung Antrag Kantonsbeitrag
Koordinationsstand	Festsetzung	Private Initiant:innen
Federführung	Verein Trail Protectors Emmental	Zeithorizont
Weiteres Vorgehen	Bau-/ Signalisationsgesuch	kurzfristig
Grundlagen Bemerkungen	Gesamtbauentscheid vom 3. Oktober 2022 für das nachträgliche Baugesuch für einen Mountainbike-Trail am Binzberg, bim herte Steigrübebli / Chrummi Hohle; rechtskräftige Baubewilligung	Beteiligte Stellen
		Grundeigentümer:innen, Gemeinden, RKE, AGR, OIK IV, AWN, ANF, JI, BWW, SchweizMobil
		Abstimmungsanweisungen
		Auswirkungen auf IVS genauer prüfen (A4)

Routenbezeichnung
Hornbachegg Trail

Routen-Nr.
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

Karte



0 250 500 m

● Start

▲ Abschnitts- und Richtungsmarkierung

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
vorhanden

ÖV-Anbindung
Wasen i. E., 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 Wanderroutennetz	Neubau
12_001	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	White	White	White	White
14_002	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	White	White	White	White
14_003	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	White	White	White	White
14_004	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	White	White	White	White
14_005	Orange	Yellow	Green	Green	Orange	Orange	Green	Green	Orange	White	White	White	White
14_006	Orange	Green	Green	Green	Orange	Orange	Green	Green	Orange	White	White	White	White
14_007	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	White	White	White	White

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

Abschnitt *Massnahmen Koexistenz* Zuständigkeit

Keine Massnahmen im Bereich der Koexistenz geplant

Abschnitt *Massnahmen Sicherheit* Zuständigkeit

Keine Massnahmen im Bereich Sicherheit geplant

Raum und Umwelt

Es besteht keine relevante Betroffenheit von Schutzgebieten oder Inventaren. 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
79'000 evtl. Private Initiant:innen, 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, lokale Vereine

Weiteres Vorgehen Abstimmungsanweisungen

- Detailliertes Konzept/Linienführung definieren sowie Zuständigkeit zu klären
- Festsetzung im Richtplan
- Bau-/Signalisationsgesuch
- Bedarf und Nachhaltigkeit eines offiziellen Angebotes klären, Machbarkeit mit Grundeigentümer:innen, Gemeinde und betroffenen Fachstellen abwägen, Konfliktstellen mit Anwohner:innen oder Wegnutzenden zu prüfen
- Routenführung bei A6 muss wegen heikler Hofdurchfahrt genauer geprüft werden (Alternative Führung möglich)

Grundlagen | Bemerkungen



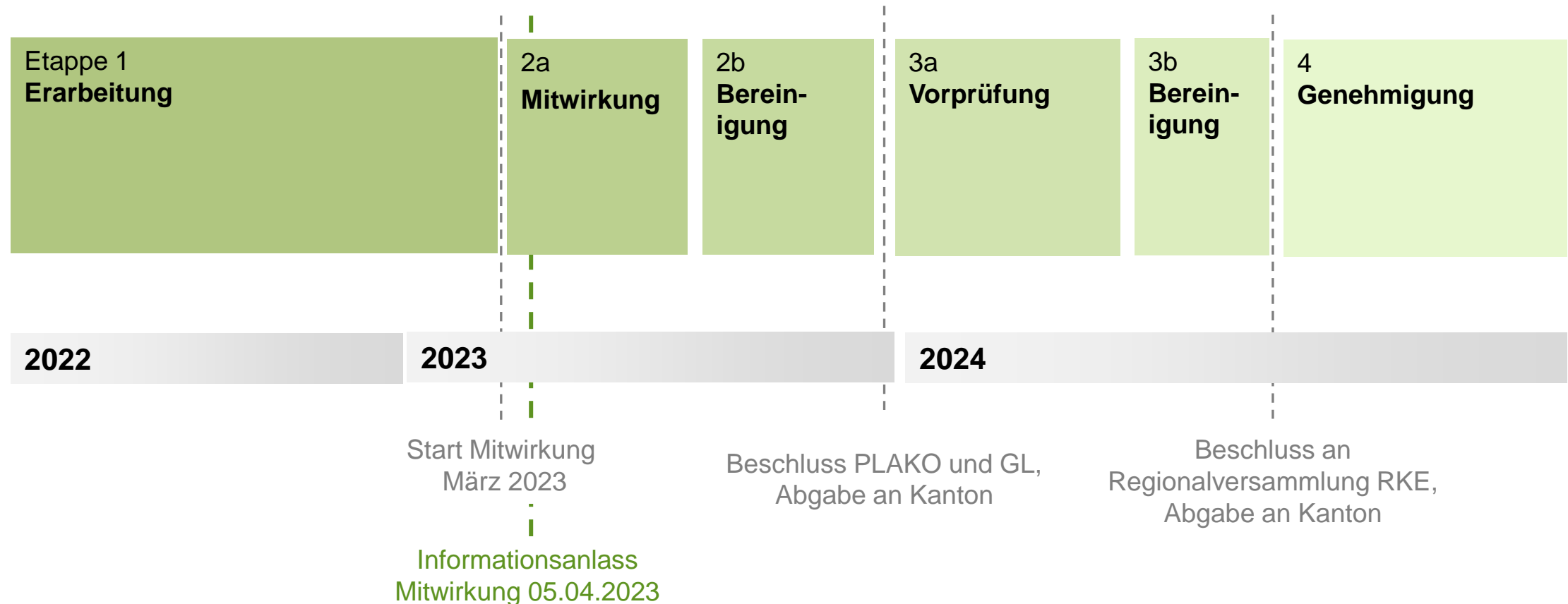
Teil B: Behördenverbindliche Festlegungen

Massnahmenblätter: Umsetzung und Betrieb (Phase III)

- Organisation Regionale Trägerschaft
- Finanzierung
- Planung, Projektierung und Bau
- Betrieb und Unterhalt
- Signalisation und Kommunikation
- Haftung
- Transport und Parkierung
- Anpassung oder Aufhebung bestehende Routen
- Koordination Nachbarregion
- Monitoring und Controlling

Weiteres Vorgehen

Phase II - Regionaler Richtplan Mountainbike



Mitwirkung

- Publikation Mitwirkung in den Anzeiger 9. März 2023
- Informationsanlass Mitwirkung 5. April 2023
- Mitwirkungsfrist bis 9. Juni 2023
- Auswertung Mitwirkungen und Mitwirkungsbericht Sommer 2023
- Bereinigung der Unterlagen gemäss Mitwirkungsbericht Herbst 2023
- Versand Mitwirkungsbericht voraussichtlich Herbst 2023

Fragen und Diskussion

- Generelle Fragen im Plenum
- Detailfragen zu Routen per Mail mit Angabe Bedarf persönliches Gespräch

