



Sachplan Veloverkehr / Plan sectoriel pour le trafic cycliste

RRB Nr. 1436/2014 vom 03. Dezember 2014 /
ACE n° 1436/2014 du 03 décembre 2014

Kanton Bern / Canton de Berne
**BAU-, VERKEHRS- UND ENERGIEDIREKTION /
DIRECTION DES TRAVAUX PUBLICS, DES
TRANSPORTS ET DE L'ÉNERGIE**

Impressum / Impressum

Herausgeberin / Editeur

Kanton Bern / Canton de Berne
BAU-, VERKEHRS- UND ENERGIEDIREKTION /
DIRECTION DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DE L'ÉNERGIE

Bearbeitung / Elaboration

Tiefbauamt des Kantons Bern / Office des ponts et chaussées du canton de Berne
Dienstleistungszentrum, Bereich Planung + Verkehr / Centre de prestations, section Planification et circulation
Reiterstrasse 11, 3011 Bern
#459463

Vollzug / Exécution

Tiefbauamt des Kantons Bern / Office des ponts et chaussées du canton de Berne
Vertreten durch die Oberingenieurkreise I - IV in Thun, Bern, Biel und Burgdorf sowie den Service pour le Jura bernois in Sonceboz /
Représenté par les arrondissements d'ingénieur en chef I à IV à Thoun, Berne, Bienne et Berthoud ainsi que le Service pour le Jura bernois à Sonceboz

Fachunterstützung / Concours technique

KONTEXTPLAN AG, Genfergasse 10, 3011 Bern
Stiftung SchweizMobil / Fondation SuisseMobile, Spitalgasse 34, 3011 Bern

Foto Frontseite / Photo page de garde : Alfred Stettler

Inhaltsverzeichnis / Sommaire

Ausgangslage und Überblick	6
Avant-propos	8
1 Einleitung	10
1.1 Aufbau des Sachplans	10
1.2 Gesetzlicher Auftrag	10
1.3 Einbettung in die kantonale Richtplanung	11
1.4 Strategie und Ziele	11
1.5 Zweck, Inhalt und Form	13
1.6 Verbindlichkeit und Adressaten	14
1.7 Mitwirkung, Änderungen und Ausblick	14
2 Grundsätze	15
2.1 Zweck	15
2.2 Inhalt	15
2.3 Abgrenzung zu anderen Wegen und Anlagen	15
2.4 Ausarbeitungsverfahren	15
2.5 Festlegungen und Abstimmungskategorien	16
2.6 Änderungen des Sachplans	16
2.6.1 Nachführung	16
2.6.2 Anpassung	17
2.6.3 Mitwirkung	17
2.6.4 Monitoring und Berichterstattung	17
2.7 Zusammenarbeit	17
3 Planung von Velorouten mit kantonaler Netzfunktion	18
3.1 Leitsätze	18
3.2 Alltagsverkehr	18
3.2.1 Velopotenzial und Prioritätensetzung	18
3.2.2 Hauptverbindungen, Basisnetz und weitere Kantonstrassen	19
3.2.3 Netzlücken	19
3.3 Freizeitverkehr	20
4 Zuständigkeiten und Finanzierung	21
4.1 Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt	21
4.2 Signalisation	22
4.3 Federführende kantonale Stellen	22
1 Introduction	23
1.1 Structure du plan sectoriel	23
1.2 Mandat légal	23
1.3 Lien avec le plan directeur cantonal	24
1.4 Stratégie et objectifs	24
1.5 But, contenu et forme	26
1.6 Caractère contraignant et destinataires	27
1.7 Participation, modifications et perspectives	27
2 Principes	28
2.1 But	28
2.2 Contenu	28
2.3 Délimitation par rapport à d'autres catégories de chemins et installations	28
2.4 Procédure d'élaboration	28
2.5 Typologie et catégories de coordination	29

2.6	Modifications du plan sectoriel	29
2.6.1	Mise à jour	29
2.6.2	Adaptation	30
2.6.3	Participation	30
2.6.4	Monitoring et reporting	30
2.7	Collaboration	30
3	Planification d'itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal ..31	
3.1	Principes directeurs	31
3.2	Trafic quotidien	31
3.2.1	Potentiel de trafic cycliste et définition de priorités	31
3.2.2	Liaisons principales, réseau de base et autres routes cantonales	32
3.2.3	Lacunes du réseau	33
3.3	Trafic de loisirs	33
4	Compétences et financement34	
4.1	Planification, construction, exploitation et entretien	34
4.2	Signalisation	35
4.3	Organes cantonaux en charge	35
5	Kartenteil / Partie cartographique37	
5.1	Legende / Légende	37
5.2	Lesebeispiel / Exemple	38
5.3	Blatteinteilung / Répartition des feuilles	39
5.4	Atlas / Atlas	40
	Blatt / Feuille 1 Bellelay	40
	Blatt / Feuille 2 Moutier	42
	Blatt / Feuille 3 Schelten	44
	Blatt / Feuille 4 Wynau	46
	Blatt / Feuille 5 La Ferrière	48
	Blatt / Feuille 6 Le Chasseral	50
	Blatt / Feuille 7 Büren a.A.	52
	Blatt / Feuille 8 Koppigen	54
	Blatt / Feuille 9 Huttwil	56
	Blatt / Feuille 10 Ins	58
	Blatt / Feuille 11 Lyss	60
	Blatt / Feuille 11.1 Bern / Berne	62
	Blatt / Feuille 12 Burgdorf / Berthoud	64
	Blatt / Feuille 13 Sumiswald	66
	Blatt / Feuille 14 Münchenwiler / Villars-les-Moines	68
	Blatt / Feuille 15 Köniz	70
	Blatt / Feuille 16 Worb	72
	Blatt / Feuille 17 Langnau i.E.	74
	Blatt / Feuille 18 Schwarzenburg / Schwarzenbourg	76
	Blatt / Feuille 19 Thun / Thoune	78
	Blatt / Feuille 20 Oberlangenegg	80
	Blatt / Feuille 21 Brienz	82
	Blatt / Feuille 22 Gadmén	84
	Blatt / Feuille 23 Boltigen	86
	Blatt / Feuille 24 Niesen	88
	Blatt / Feuille 25 Interlaken	90
	Blatt / Feuille 26 Grindelwald	92
	Blatt / Feuille 27 Guttannen	94
	Blatt / Feuille 28 Saanen / Gessenay	96
	Blatt / Feuille 29 Adelboden	98
	Blatt / Feuille 30 Mürren	100
	Blatt / Feuille 31 Eiger	102
	Blatt / Feuille 32 Sidelhorn	104

Blatt / Feuille 33 Gsteig	106
Blatt / Feuille 34/35 Steghorn/Gastere.....	108
Anhang 1: Objektlisten / Annexe 1 : Listes des objets	110
Anhang 1.1: Objektliste Netzlücken (Alltagsverkehr) /	
Annexe 1.1 : Listes des objets « Lacunes dans le réseau » (Trafic cycliste quotidien).....	110
Anhang 1.2: Objektliste Routenoptimierungen (Freizeitverkehr) /	
Annexe 1.2 : Listes des objets « Optimisation de l'itinéraire » (trafic cycliste de loisirs)	115
Anhang 2: Adressaten / Annexe 2 : Destinataires	121
Anhang 3: Glossar	125
Annexe 3 : Glossaire	127
Anhang 4: Grundlagen.....	129
Annexe 4 : Documents de bases.....	130
Anhang 5: Quellen- und Urhebernachweise / Annexe 5 : Sources et auteurs	131

Ausgangslage und Überblick

Velofahren ist leise, Ressourcen schonend, platzsparend und hält fit. Zusammen mit dem Fussverkehr weist das Velo gar einen externen Nutzen aus, weil regelmässig Velofahrende im Schnitt gesünder sind.¹ Das Velo ist zudem ein beliebtes Freizeit- und Sportgerät, das zunehmend Ausflügler und Touristen in die Natur und auf geeignete Velorouten führt. Mit fünf nationalen und 16 regionalen Routen ist der Kanton Bern ausgezeichnet in das Veloland von SchweizMobil integriert. Dies eröffnet der Bevölkerung und auch einer zunehmenden Zahl von Gästen aus dem In- und Ausland gesunde Freizeitaktivitäten und bildet vorab für die ländlichen Regionen wichtige Impulse im Sommertourismus.

Der Erfolg von Veloland Schweiz wird auch im benachbarten Ausland registriert und da und dort erfolgreich kopiert. Mit teils erheblichen Investitionen werden separat geführte Velorouten in attraktiven Landschaften geschaffen und touristisch vermarktet. In diesem Umfeld gilt es, das Veloland Schweiz weiterzuentwickeln und überall dort, wo dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist, die Freizeitrouten auf verkehrsarme und landschaftlich reizvolle Wege zu legen. Damit sichert der Kanton Bern seine Stellung im Velotourismus und bietet auch der eigenen Bevölkerung Gelegenheiten für positive Veloerfahrungen. Diese können für manche der Einstieg sein, um das Velo auch im Alltag vermehrt einzusetzen.

Auf kurzen Wegen bis rund fünf Kilometer ist man mit dem Velo oft schneller als mit Auto oder Bus am Ziel. Damit ist das Velo im Alltag ein probates Mittel, um die Kapazitäten auf Strassen und in öffentlichen Verkehrsmitteln zu schonen und teure Ausbauten und Angebotssteigerungen nicht oder erst später zu tätigen. Heute werden im Kanton Bern von 20 Wegen rund zwei mit dem Velo mit einer durchschnittlichen Länge von 1.2 Kilometer zurückgelegt. Die Anstrengungen des Kantons Bern zur Förderung des Veloverkehrs sind damit vergleichsweise erfolgreich, wird doch schweizweit für nur einen von 20 Wegen das Velo benützt. Tendenziell rückläufig ist die Velonutzung durch die Schüler und die Jugendlichen, dies wohl als Folge von längeren Schulwegen und anderen Gewohnheiten der Jugendlichen und der Eltern sowie des verbesserten Angebots im öffentlichen Verkehr. Bei den älteren Bevölkerungsgruppen ist die Velonutzung stabil oder leicht steigend.

Bei der Bedeutung des Velos im Alltagsverkehr sind regionale Unterschiede festzustellen. Am häufigsten steigt die Bevölkerung im Oberland-Ost aufs Velo, gefolgt vom Oberaargau und dem Emmental. Dagegen spielt das Velo im Berner Jura erst eine sehr geringe Rolle, wobei auch hier eine Zunahme ablesbar ist. In der Region Bern-Mittelland sind aufgrund der grossen Bevölkerungszahl in absoluten Zahlen am meisten Velofahrende anzutreffen. Attraktive und sichere, auf verkehrsarmen Strassen und Wegen geführten Veloverbindungen zu Bauten und Anlagen mit Publikumsverkehr und zu Freizeiteinrichtungen bieten am besten Gewähr, um den Veloverkehr weiter zu fördern. Solche Verbindungen werden von allen Altersgruppen angenommen.

Damit sich das Velo neben dem motorisierten Individualverkehr MIV und dem öffentlichen Verkehr ÖV als eigenständiges Verkehrsmittel entwickeln kann, benötigt es wie diese etablierten Verkehrsmittel einen systematischen Netzaufbau. Hier stellt sich ein grundsätzlicher Interessenkonflikt. Während nämlich Hauptverkehrsstrassen historisch gewachsen und deshalb direkt sind und wenige Steigungen aufweisen, stellen das grosse Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Spuraufteilungen und Knotengestaltungen grosse Hürden für den Veloverkehr dar. Dem gegenüber sind schwach befahrene Nebenstrassen für den Veloverkehr grundsätzlich attraktiv, führen aber oft mit Umwegen ans Ziel.

Die Netzentwicklung für den Veloverkehr muss sich dieser Herausforderung stellen. Dort wo ein hohes oder mittleres Velopotenzial besteht, sollen Velorouten über geeignete Strassen und Wege geführt und eingerichtet werden. Falls vorhanden, sind dafür verkehrsarme Strassen und Wege zu wählen, soweit diese direkt und steigungsarm sind. Fehlen hierzu kurze Verbindungsstücke, sollen diese nach Möglichkeit neu für den Veloverkehr geschaffen werden.

¹ Vgl. Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2014), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2010 und Entwicklungen seit 2005.

In der Regel führt innerorts ein grosser Teil des Veloverkehrs über die Hauptverkehrsstrassen, da sich hier ohnehin wichtige Ziele befinden. Hier ist durch ein entsprechendes Betriebs- und Gestaltungskonzept mit verhältnismässigem Aufwand eine Anlage zu schaffen, auf der sich in Koexistenz alle Verkehrsarten den Platz verträglich teilen.

Der vorliegende Sachplan Veloverkehr (kurz Sachplan) trägt diesen Herausforderungen Rechnung. Die Alltagsverbindungen sollen auf Kantonsstrassen und vermehrt auch auf kommunalen Strassen geführt werden. An zweckmässigere und kostengünstigere Lösungen auf Gemeinde- und Privatstrassen kann der Kanton, unter Vorbehalt der verfügbaren Mittel gemäss dem vom Grossen Rat genehmigten Budget und der Finanzkompetenzen der Organe, Investitionsbeiträge leisten. Hingegen löst der Sachplan direkt keine Investitionen des Kantons aus. Diese werden vorab mit dem Strassennetzplan, dem Investitionsrahmenkredit Strasse und den Agglomerationsprogrammen gesteuert. Der Sachplan bietet jedoch mit den aufgezeigten Netzlücken und dem gemäss vorhandenem Velopotenzial in Hauptverbindungen und Basisnetz differenzierten Alltagsnetz Hilfestellung für die Priorisierung von Massnahmen.

Der Sachplan ist das Instrument, um die kantonalen Gesetzes- und Richtplanvorgaben bezüglich des Veloverkehrs umzusetzen und mit anderen raumwirksamen Vorhaben im Kanton Bern, den Nachbarkantonen und des Bundes zu koordinieren. Er stellt zudem sicher, dass das durch die Stiftung SchweizMobil und mit Hilfe der öffentlichen Hand in den vergangenen 20 Jahren geschaffene, über 1'400 Kilometer lange Netz der nationalen und regionalen Velolandrouten erhalten und zweckmässig weiterentwickelt wird. Alltags- und Freizeitverkehr stehen dabei nicht in Konkurrenz zueinander sondern ergänzen sich gegenseitig. Die Koordination beider Aspekte ist Teil des Sachplans.

Der vorliegende Sachplan Veloverkehr stellt eine gesamthafte Überarbeitung des Plans vom 22. Dezember 2004 (in alter Terminologie „Kantonaler Richtplan Veloverkehr“) dar. Thematisch geht er über diesen hinaus, indem nebst dem Alltags- auch der Freizeitverkehr behandelt wird. Er verfolgt im Alltagsverkehr eine klare Fokussierung auf das kantonale Hauptverbindungs- und Basisnetz und klärt damit die Zuständigkeit des Kantons. Grundlage hierzu ist eine Potenzialanalyse. Nötig für eine Veloroute mit kantonaler Netzfunktion ist ein mittleres (Basisnetz) bis hohes (Hauptverbindung) Velopotenzial. Es ist Sache der Regionen und Gemeinden, das Velonetz in ihren Planungen auf den vorliegenden Sachplan abzustimmen und in eigener Zuständigkeit weiter zu verdichten.

Der neue Sachplan fokussiert auf die Bedeutung der einzelnen Netzteile für den Veloverkehr. Er setzt damit die Priorität auf jene Routen, die für den Veloverkehr wichtig sind. Ob und gegebenenfalls welche Massnahmen auf den jeweiligen Strecken nötig sind, lässt er bewusst offen. Denn die Beurteilung, welche Massnahme zweckmässig und verhältnismässig ist, erfordert eine detaillierte Projektierung, die auf Sachplanebene nicht stufengerecht ist. Es ist Sache der jeweiligen Planungsträger und Strasseneigentümer, die konkreten Massnahmen im Einzelnen aufgrund einer Gesamtbeurteilung der Situation vor Ort und in Zusammenarbeit mit den weiteren beteiligten Stellen zu bestimmen und im Rahmen der verfügbaren Mittel zu realisieren.

Die in den folgenden Kapiteln **grau hinterlegten Grundsätze** regeln behördenverbindlich den Vollzug des Sachplans und die Weiterentwicklung des Velonetzes für den Alltags- und Freizeitverkehr durch die zuständigen Behörden von Gemeinden, Regionen, Kanton, Nachbarkantonen und Bund. Das kantonale Tiefbauamt arbeitet dabei eng mit den Fachorganisationen zusammen, insbesondere mit der Stiftung SchweizMobil und Pro Velo Kanton Bern.

Avant-propos

Le vélo est un moyen de déplacement silencieux, respectueux de l'environnement, peu encombrant et qui maintient en forme. Se déplacer à vélo (et à pied) génère même des bénéfices externes, car en moyenne les personnes qui optent régulièrement pour ce mode de transport sont en meilleure santé.² Il est par ailleurs apprécié des sportifs, mais aussi des promeneurs du dimanche et des touristes qui l'utilisent de plus en plus pour des balades dans la nature et sur des pistes aménagées. Avec cinq itinéraires nationaux et 16 itinéraires régionaux, le canton de Berne est parfaitement intégré dans le réseau cycliste de SuisseMobile. Ses habitants tout comme un nombre croissant de visiteurs venus d'autres cantons ou de l'étranger peuvent ainsi s'adonner à des loisirs sains ; le tourisme estival profite aussi de ce précieux atout, notamment dans les régions rurales.

Le succès du réseau « La Suisse à vélo » n'a pas échappé aux pays voisins, qui s'en inspirent ici et là avec succès en réalisant des investissements parfois conséquents pour aménager des itinéraires cyclables indépendants dans des paysages pittoresques, afin d'y promouvoir le tourisme. Il est par conséquent essentiel de poursuivre le développement du réseau cyclable de loisirs selon ce concept dès que cela est possible avec des moyens raisonnables. Le canton renforcera ainsi son positionnement dans le cyclotourisme tout en permettant aux Bernois de redécouvrir le plaisir du vélo, ce qui, à terme, pourrait inciter certains à utiliser davantage leur bicyclette dans leurs déplacements quotidiens.

Sur les itinéraires courts ne dépassant pas cinq kilomètres, il est généralement plus rapide de prendre le vélo que la voiture ou le bus. Ce deux-roues constitue un moyen éprouvé pour préserver au quotidien les capacités sur les routes et dans les transports publics et, partant, pour éviter – ou du moins permettre de reporter à plus tard – d'onéreux travaux et aménagements destinés à étendre l'offre collective. Aujourd'hui, dans le canton de Berne, près de deux trajets sur 20 sont effectués à vélo, avec une distance moyenne de 1,2 kilomètre. Les efforts du canton pour promouvoir la circulation à vélo sont donc plutôt bien récompensés lorsque l'on sait qu'à l'échelle nationale, la petite reine n'est utilisée que dans un cas sur 20. Chez les écoliers et les adolescents, la tendance est au recul du vélo, que l'on peut vraisemblablement attribuer à l'allongement des trajets scolaires et aux nouvelles habitudes des jeunes et de leurs parents, ainsi qu'à l'amélioration de l'offre de transports en commun. Chez nos aînés, l'utilisation de la bicyclette est stable, voire en légère progression.

L'importance du vélo dans la circulation quotidienne varie d'une région à l'autre. L'Oberland oriental se classe premier selon ce critère, suivi de la Haute-Argovie et de l'Emmental. Dans le Jura bernois en revanche, le vélo est très peu utilisé – un constat à relativiser néanmoins car là aussi, une tendance à la hausse se dessine. C'est dans le Mittelland bernois, où la population est plus nombreuse, que l'on compte le plus de cyclistes en chiffres absolus. Pour favoriser encore le vélo, il faut miser sur des pistes cyclables attractives, sûres et situées sur des routes et chemins à faible circulation qui permettent d'accéder à des bâtiments et installations ouverts au public ainsi qu'à des infrastructures de loisirs. De telles pistes sont en effet empruntées par toutes les tranches d'âge.

Pour que le vélo puisse se développer en tant que moyen de transport à part entière parallèlement au trafic individuel motorisé (TIM) et aux transports publics (TP), il est nécessaire d'étendre le réseau cycliste de façon systématique, comme pour les moyens de transport établis. Mais ici, on se heurte à un conflit d'intérêts fondamental. D'un côté, le tracé des routes principales, qui résulte d'une évolution historique logique et est de ce fait direct et sans fortes pentes, serait idéal pour les vélos, mais les voies multiples et les carrefours aménagés afin de réguler la forte circulation constituent d'importants obstacles pour les cyclistes. De l'autre, les routes secondaires à faible circulation sont en principe favorables à la circulation à vélo, mais elles contraignent souvent à effectuer des détours pour parvenir à destination.

Le développement du réseau cyclable implique donc de concilier des exigences diverses. Là où il existe un potentiel de trafic cycliste élevé à moyen, il faut mettre en place des itinéraires cyclables empruntant des routes et des chemins adaptés. Dans la mesure du possible, on choisira des voies

² Cf. Office fédéral du développement territorial ARE (2014), *Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse – Transports par la route et le rail, par avion et par bateau en 2010 et évolution depuis 2005*.

à faible circulation, si celles-ci sont directes et peu pentues. Et s'il manque à cet effet de courtes jonctions, il convient d'en créer pour la circulation à vélo dès que cela est envisageable.

En agglomération, une grande partie du trafic cycliste s'effectue le plus souvent sur les routes principales, puisque ces dernières desservent des lieux de destination importants. Là, il s'agit d'imaginer des concepts d'aménagement et d'exploitation adaptés, au coût proportionnellement raisonnable, pour organiser l'espace de telle sorte que les différents modes de transport se le partagent et coexistent en harmonie.

Le présent plan sectoriel pour le trafic cycliste (ci-après « plan sectoriel ») tient compte de ces exigences. Les itinéraires quotidiens doivent emprunter les routes cantonales et de plus en plus également les routes communales. Le canton peut, sous réserve des moyens disponibles selon le budget approuvé par le Grand Conseil et des compétences financières des organes concernés, subventionner les investissements pour des solutions plus adaptées et moins onéreuses empruntant les routes communales et privées. Le présent plan sectoriel ne déclenche toutefois pas directement les investissements du canton. Ceux-ci sont prédéfinis dans le plan du réseau routier, le crédit-cadre d'investissement routier et les projets d'agglomération. En montrant certaines lacunes du réseau et en distinguant les itinéraires principaux et réseau de base selon le potentiel de circulation à vélo existant pour les trajets quotidiens, le plan sectoriel aide cependant à définir les mesures prioritaires.

Le plan sectoriel constitue pour le canton l'instrument qui permet de mettre en œuvre les prescriptions légales et du plan directeur concernant le trafic cycliste ainsi que de coordonner celles-ci avec d'autres projets ayant une incidence spatiale dans le canton de Berne, dans les cantons voisins et au niveau fédéral. Il vise également à garantir que le réseau des itinéraires nationaux et régionaux de « La Suisse à vélo », qui a été mis en place par la Fondation SuisseMobile avec l'aide des pouvoirs publics ces 20 dernières années et compte aujourd'hui plus de 1400 kilomètres, soit conservé et développé à bon escient. Le trafic quotidien et le trafic de loisirs ne s'inscrivent pas en concurrence, mais se complètent. Coordonner ces deux aspects est aussi l'un des objectifs du plan sectoriel.

Le présent document est une version entièrement remaniée du plan du 22 décembre 2004 (anciennement appelé « Plan directeur cantonal pour le trafic cycliste »). D'un point de vue thématique, celui-ci va plus loin que le précédent, puisqu'il traite non seulement du trafic quotidien, mais aussi du trafic de loisirs. En ce qui concerne la circulation quotidienne, il se focalise clairement sur le réseau cantonal des liaisons principales et de base et clarifie en même temps la compétence du canton en la matière. Il se fonde à cette fin sur une analyse de potentiel. Pour qu'un itinéraire cycliste assure une fonction de réseau cantonal, il doit présenter un potentiel de trafic cycliste moyen (réseau de base) à élevé (liaisons principales). Il appartient aux régions et aux communes de coordonner, dans leur planification, leur réseau cyclable avec le présent plan sectoriel et de le densifier de leur propre initiative.

Le nouveau plan sectoriel se focalise sur l'importance des différentes mailles du réseau pour la circulation à vélo. Il donne ainsi la priorité aux itinéraires importants pour ce mode de circulation. Il ne règle volontairement pas la question de savoir si des mesures sont nécessaires sur tel ou tel tronçon, et précise encore moins lesquelles. Car pour déterminer si une mesure est adéquate et à un coût proportionnellement raisonnable, des études détaillées sont indispensables, et celles-ci n'ont pas leur place dans un plan sectoriel. C'est aux responsables de l'aménagement et aux propriétaires des routes qu'il incombe de définir les mesures concrètes au cas par cas et de les réaliser en fonction des moyens disponibles, en se fondant sur une évaluation globale de la situation sur place et en impliquant les autres services concernés.

Les principes mis en évidence sur fond gris dans les chapitres qui suivent ont un caractère contraignant pour les autorités. Ils régissent l'application du plan sectoriel et le développement du réseau cyclable pour le trafic quotidien et de loisirs par les autorités compétentes au niveau des communes, régions, cantons, cantons voisins, ainsi que de la Confédération. Dans ce domaine, l'Office cantonal des ponts et chaussées collabore étroitement avec les organisations spécialisées, en particulier la Fondation SuisseMobile et PRO VELO Canton de Berne.

1 Einleitung

1.1 Aufbau des Sachplans

Der Sachplan besteht aus einem zweisprachig konzipierten Dokument, das Text- und Kartenteil umfasst. Er weist folgende Gliederung auf:

- Kapitel 1 gibt eine Einführung in den Sachplan Veloverkehr und die Ziele. Damit wird auch das Leitbild Velo aus dem Jahr 1999 abgelöst.
- Kapitel 2 enthält die notwendigen Grundsätze zu Zweck und Inhalt des Sachplans, definiert sachplanrelevante Vorhaben und regelt die Änderung des Sachplans sowie die Zusammenarbeit.
- Kapitel 3 enthält die Kriterien der Netzentwicklung und die Qualitätsanforderungen für die Planung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion.
- Kapitel 4 regelt die Zuständigkeiten und die Finanzierung.
- Kapitel 5 legt die Linienführung der Velorouten im Kartenteil mit Legende und Atlas fest.³

Im Anhang schliesslich finden sich die Objektlisten der Netzlücken (Alltagsverkehr) und Routenoptimierungen (Freizeitverkehr), die Adressaten des Sachplans, ein Glossar mit der Erklärung der wichtigsten Begriffe, die Grundlagen sowie die Quellen- und Urhebernachweise.

1.2 Gesetzlicher Auftrag

Der vorliegende Sachplan Veloverkehr (kurz Sachplan) setzt Art. 45 des seit dem 1. Januar 2009 geltenden Strassengesetzes um:

Art. 45 Kantonaler Sachplan Veloverkehr

¹ Der Regierungsrat erlässt den kantonalen Sachplan Veloverkehr.

² Mit dem kantonalen Sachplan Veloverkehr werden die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr festgelegt. Es sind dies

- a kantonale Velorouten auf und entlang von Kantonsstrassen und von Nationalstrassen dritter Klasse,
- b Velorouten mit kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen,
- c wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen.

Der Sachplan bildet die Grundlage für den Vollzug folgender Aufgaben gemäss Strassengesetz:

Art. 46 Kantonale Velorouten

¹ Der Kanton baut, betreibt und unterhält die für die Velorouten nach Artikel 45 Absatz 2 Buchstaben a und b nötigen Wegabschnitte.

² Für das Bewilligungsverfahren gelten die Bestimmungen über die Bewilligung von Kantonsstrassen.

Art. 47 Kommunale Velorouten

Die Gemeinden planen, bauen und unterhalten die kommunalen Velorouten.

Art. 48 Signalisation

Der Kanton signalisiert alle Velorouten nach Artikel 45 Absatz 2.

Art. 59 Beiträge an Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen

¹ Der Kanton leistet Beiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen nach Artikel 45 Absatz 2 Buchstabe c.

² Der Beitrag beträgt 40 Prozent der Kosten.

³ Zur besseren Darstellung der Linienführung kann die Sachplankarte im Geoportal (www.be.ch/geoportal) aufgerufen werden.

1.3 Einbettung in die kantonale Richtplanung

Der Sachplan Veloverkehr ergänzt den kantonalen Richtplan bezüglich des Sachbereichs Veloverkehr entsprechend der Strategie B2: Den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen, indem attraktive und sichere Wegnetze geschaffen werden. Der Sachplan konkretisiert dabei insbesondere folgende Zielsetzungen des Richtplans des Kantons Bern:

- B85: Basierend auf der neuen Strassengesetzgebung überführt der Kanton den Richtplan Veloverkehr vom 22. Dezember 2004 in den Sachplan Veloverkehr. Der neue Sachplan wird als Führungs-, Planungs- und Informationsinstrument konzipiert, mit welchem der Kanton die gesetzlichen Vorgaben von Bund und Kanton räumlich umsetzt. Die Sachpläne schaffen Transparenz und stellen die langfristige Nutzung der Velorouten planerisch sicher. Er fördert die frühzeitige Abstimmung der Planungen zwischen den raumwirksam tätigen Behörden von Bund, Kanton, Nachbarkantonen, Regionen und Gemeinden.
- B21: Der Kanton fördert den Veloverkehr schwergewichtig in den Agglomerationen und Zentren, in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten und im Zusammenhang mit der Optimierung der Mobilitätsketten sowie im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs. Der Kanton sorgt⁴ für sichere und attraktive Infrastrukturen für den Langsamverkehr, damit sich dieser als tragende Säule der Feinerschliessung im Personenverkehr etabliert.
- B83: Der Kanton sorgt für ein attraktives und sicheres Basisroutennetz für den Veloalltags- und den Velofreizeitverkehr. Er berücksichtigt die Anliegen des Langsamverkehrs bei der Planung und beim Bau der Strassen.

1.4 Strategie und Ziele

Der Sachplan konkretisiert die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern vom August 2008 für den Bereich Veloverkehr. Gemäss dem Lösungsansatz „Verlagern“ muss sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr vergrössern. Die Strategie Fuss- und Veloverkehr umfasst dazu folgende Teilstrategien:

- a) Der Fuss- und der Veloverkehr (Langsamverkehr) sind die tragenden Säulen der Feinerschliessung im Personenverkehr:
 - In dicht besiedelten Räumen steht ein direktes und attraktives Langsamverkehrsnetz zur Verfügung. Die Wegverbindungen müssen untereinander und mit allen wichtigen Zielen vernetzt sein und attraktive Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln herstellen. Schwachstellen und Netzlücken werden gezielt erhoben und beseitigt. Dank geeigneter Massnahmen wird ein zunehmender Teil aller Wege in Städten und Agglomerationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.
- b) Die Infrastrukturen für den Langsamverkehr sind sicher und attraktiv:
 - Die Wegverbindungen müssen sicher sein. Besondere Beachtung wird sicheren Schulwegen geschenkt.
- c) Der Langsamverkehr im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs wird gefördert:
 - Mit einem dichten Netz von Wander- und Velorouten im ganzen Kanton wird der Anteil der Wege des Langsamverkehrs im Bereich Tourismus und Freizeit erhöht.

Dabei stellen sich im Veloverkehr besondere Herausforderungen:

- Das Velo hat im Alltagsverkehr in den letzten zehn Jahren Verkehrsanteile sowohl an den öffentlichen Verkehr als auch den motorisierten Individualverkehr verloren. Bei der nach wie vor veloaktivsten Zielgruppe, den Kindern und Jugendlichen, sind im Kanton Bern die geradelten Verkehrsanteile dramatisch zurückgegangen, was sich beim Verkehrszweck Ausbildung am stärksten niederschlägt.
- Es gibt verstärkt Hinweise auf eine hohe Sensibilität grosser Bevölkerungskreise auf fehlende (subjektiv empfundene) Sicherheit. Unbegleitete Kinder und weniger geübte Erwachsene favorisieren Velorouten auf verkehrsarmen Strassen.
- Aus Velo- und Tourismuskreisen kommt die Forderung nach schnellen, sicheren und attraktiven Veloverbindungen, die abseits stark befahrener Strassen und vortrittsberechtigt geführt sind (Velobahnen).

⁴ Unter Vorbehalt der verfügbaren Mittel gemäss dem vom Grossen Rat genehmigten Budget und der Finanzkompetenzen der Organe.

- Die knappen finanziellen Mittel erschweren den Ausbau von Hauptverkehrsstrassen zugunsten des Veloverkehrs.
- E-Bikes erweitern den Nutzerkreis und machen Velofahren auch in hügeligem Gelände und über längere Distanzen attraktiv. Die vermehrt verkehrenden E-Bikes füllen dabei teilweise die Lücke der zahlenmässig stark zurückgegangenen Motorfahräder.⁵ Damit ändern E-Bikes wenig an den Anforderungen an die Infrastruktur, der Grundsatz der Koexistenz gilt auch zwischen den verschiedenen Velogruppen. Wo jedoch z.B. aus Gründen der Sicherheit eine Trennung der schnellen E-Bikes mit Tretunterstützung bis 45 km/h (inkl. der Motorfahräder) von konventionellen Velos (inkl. E-Bikes mit geringerer Tretunterstützung) nötig ist, kann das SSV-Signal 2.14, Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahräder zum Einsatz kommen.

Diesen Herausforderungen trägt der vorliegende Sachplan Rechnung. Planung, Bau und Unterhalt eines zweckmässigen Veloroutennetzes ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Kanton, Regionen und Gemeinden. Der kostspielige Ausbau von Kantonsstrassen kann dort keine Alternative sein, wo eine Veloroute mit kantonaler Netzfunktion zweckmässiger und kostengünstiger auf einer Gemeinde- oder Privatstrasse zu führen ist. Es gilt das Prinzip der Verhältnismässigkeit. Daher legt der Sachplan Velorouten wo sinnvoll und möglich vermehrt abseits der Kantonsstrassen auf weniger befahrene Gemeinde- und Privatstrassen. Dies entspricht dem Bedürfnis breiter Bevölkerungskreise nach verkehrsarmen und sicheren Velorouten oft besser, als der Ausbau der Kantonsstrasse. An zweckmässigeren und kostengünstigeren velobedingten Investitionen auf Gemeinde- und Privatstrassen leistet der Kanton Beiträge. Damit werden pro Kantonsfranken deutlich längere Routenabschnitte mit kantonaler Netzfunktion geschaffen und aufgewertet, als dies bei Investitionen in Kantonsstrassen der Fall ist.

Ergänzend zu den Anstrengungen für den Veloalltagsverkehr engagiert sich der Kanton für die Optimierung der Freizeitrouten. Nebst der Förderung des Velotourismus wird damit noch ein weiteres Ziel verfolgt. Sind diese Routen nämlich für alle Bevölkerungs- und Altersgruppen familientauglich ausgelegt, bieten sie auch Personen, welche das Velo im Alltag heute meiden, ein positives Erlebnis. Das kann der erste Schritt zur Velonutzung auch im Alltag sein.

Damit ist jedoch die Veloplanung nicht zu Ende. Die Routen mit kantonaler Netzfunktion sind durch die Regionen und Gemeinden weiter zu verdichten. Dabei ist der Veloverkehr nicht nur sektoriell zu planen, sondern in die Verkehrsplanung gesamthaft einzubetten. Sammel- und Erschliessungsstrassen mit hoher Bedeutung für den Veloverkehr sind für diesen attraktiv zu machen, indem sie wo möglich vom Motorfahrzeugverkehr entlastet, der verbleibende Verkehr beruhigt und der Veloverkehr vortrittsberechtigt wird. Die Vortrittsregelung entlang wichtiger Velorouten ist bei jedem Knoten zu prüfen. Kreuzen wichtige Velorouten untergeordnete Erschliessungs- und Sammelstrassen, ist wo sinnvoll der Veloroute Vorfahrt einzuräumen. Lichtsignalanlagen sind bewusst auch auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs hin zu optimieren. Mit diesen Massnahmen führen Velorouten den Veloverkehr schnell und sicher zum Ziel. Verbesserungen und Chancen für den Veloverkehr werden der Öffentlichkeit in geeigneter Weise kommuniziert. Insgesamt schafft das die Voraussetzungen, um den Veloanteil am Gesamtverkehr zu erhöhen.

⁵ Insgesamt hat sich der Bestand von Motorfahrädern (inkl. E-Bikes mit Nummernschildern) seit den 90er-Jahren in der Schweiz mehr als halbiert.

1.5 Zweck, Inhalt und Form

Der Sachplan zeigt die räumlichen und organisatorischen Anweisungen zur Abstimmung und planerischen Sicherstellung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion. Der Sachplan fördert die frühzeitige Abstimmung der überörtlichen Planungen untereinander und die Koordination mit den Behörden des Kantons, der Nachbarkantone, des Bundes sowie der Regionen und Gemeinden. Er umfasst:

- Die notwendigen Grundsätze für die Abstimmung von raumwirksamen Tätigkeiten, welche Velorouten mit kantonaler Netzfunktion betreffen.
- Die Methodik der Netzentwicklung für den Alltagsverkehr und die Weiterentwicklung des Freizeitverkehrs.
- Die Festlegung der Alltagsrouten mit kantonaler Netzfunktion:
 - Bezeichnung von Nationalstrassen dritter Klasse, Kantonsstrassen, kantonalen Radwegen, Gemeinde- und Privatstrassen als Hauptverbindungen oder Basisnetz.
 - Korridore, in denen die definitive Routenführung noch zu bestimmen ist, sowie physische und qualitative Netzlücken auf Veloalltagsrouten. Diese sind in der Karte mit Ordnungsnummer eingetragen. Die zugehörige Objektliste in Anhang 1.1 enthält weitere Informationen, und klärt das weitere Vorgehen.
- Die Festlegung der Freizeitrouten mit kantonaler Netzfunktion:
 - Der bestehende Verlauf der nationalen und regionalen Velolandrouten von SchweizMobil.
 - Geplante Netzoptimierungen und -ergänzungen, die in der Karte mit Ordnungsnummer eingetragen sind. Die zugehörige Objektliste in Anhang 1.2 enthält weitere Informationen, den Stand der Koordination und klärt die Zuständigkeiten.
- Die informative Darstellung:
 - Der Velonetze der Regionen und Nachbarkantone, soweit vorhanden.
 - Der lokalen Velolandrouten sowie der nationalen und regionalen Mountainbikerouten von SchweizMobil.

Die Festlegung der Routen erfolgt in der Sachplankarte, die in Form eines Atlas im Massstab 1 : 50'000 im vorliegenden Sachplan integriert ist.⁶ Mit der Sachplanung auf Grundlage der groben Landeskarte können naturgemäss nicht alle örtlichen Gegebenheiten bereits berücksichtigt werden. Vielmehr fokussiert der neue Sachplan auf die Bedeutung der einzelnen Netzteile für den Veloverkehr. Er setzt damit Prioritäten bei jenen Routen, wo eine grosse Wirkung für den Veloverkehr zu erwarten ist. Ob und falls ja welche Massnahmen auf den jeweiligen Strecken nötig sind, lässt er bewusst ebenso offen wie die Festlegung eines bestimmten Trasses. Damit wird vermieden, dass Massnahmen vorgesehen werden, wo bei genauer Betrachtung keine nötig sind, respektive keine Massnahmen vorgesehen werden, wo tatsächlich ein Bedarf besteht. Auch die Beurteilung, ob eine Massnahme noch innerhalb des bestehenden Strassenraums mittels Markierung oder nur mit einer Strassenverbreiterung möglich ist, erfordert eine detaillierte Projektierung, die auf Sachplanebene nicht stufengerecht ist.

Es ist Sache der jeweiligen Planungsträger und Strasseneigentümer, die konkreten Massnahmen und die Wahl des konkreten Trasses im Einzelnen aufgrund einer Gesamtbeurteilung der Situation vor Ort und in Zusammenarbeit mit den weiteren beteiligten Stellen zu bestimmen und im Rahmen der verfügbaren Mittel zu realisieren. Dabei können Velorouten mit kantonaler Netzfunktion mit den entsprechenden Verfahren gemäss Kap. 2.6.1 auf zweckmässigere Strassen und Wege verlegt werden.

⁶ Der Verlauf der Velorouten kann überdies im Geoportal des Kantons Bern in beliebigem Massstab dargestellt und mit weiteren Themen verknüpft werden (<http://www.be.ch/geoportal>).

Übersicht über die Inhalte sowie Änderungen und Neuerungen zwischen altem Richtplan und neuem Sachplan:

Tabelle 1: Änderungsübersicht	Richtplan Veloverkehr 2004	Sachplan Veloverkehr 2014
Leitbild Velo	separat	integriert
Grundsätze für die Abstimmung von raumwirksamen Tätigkeiten, welche die Velorouten betreffen	summarisch	erweitert
Festlegung der Freizeitrouten	auf KS	ganzes Netz
Festlegung der Alltagsrouten	ja	geändert (Art. 45 SV)
Potenzialanalyse und Priorisierung der Alltagsrouten	nein	ja
Massnahmenbedarf	ja	fokussiert auf ausgewiesene Netzlücken
Massnahmen	Stossrichtung schematisch vorgegeben	im Rahmen der Projektierung festzulegen
Vorgehen bei Nachführung und Anpassung des Sachplans	nein	ja
Regelung von Eingriffen in das Routennetz	nein	ja

1.6 Verbindlichkeit und Adressaten

Der Sachplan Veloverkehr umfasst sowohl behördenverbindliche Teile als auch informative Teile. Die für kantonale, regionale und kommunale Behörden im Kanton Bern verbindlichen Teile sind grau hervorgehoben. Behördenverbindlich sind zudem die Festlegungen im Kartenteil gemäss Legende (Kap. 5.1).

Der Sachplan Veloverkehr und seine Änderungen richten sich an folgende Hauptadressaten (soweit betroffen):

- Oberingenieurkreise des kantonalen Tiefbauamtes (TBA-OIK)
- weitere kantonale Behörden und Fachstellen
- Regionalkonferenzen (RK) / Planungsregionen (PR)
- Gemeinden (G)
- Bundesamt für Strassen (ASTRA)
- Nachbarkantone

Eine detaillierte Liste der Adressaten findet sich im Anhang 2. Soweit sie betroffen sind, werden der Sachplan und seine Änderungen den dort aufgeführten Stellen von Amtes wegen zugestellt.

1.7 Mitwirkung, Änderungen und Ausblick

Die öffentliche Mitwirkung zum Sachplan Veloverkehr fand vom 18. Februar bis 19. März 2014 statt, die Anhörung der Behörden von Kanton, Regionen, Gemeinden, Bund, Nachbarkantonen, Parteien und Verbänden (Adressaten des Sachplans) dauerte bis zum 18. April 2014.

Da nur Pläne mit gültigen und aktuellen Festlegungen die Funktion als Führungs-, Planungs- und Informationsinstrument zu erfüllen vermögen, wird der Sachplan bei Bedarf nachgeführt oder angepasst. Er ist jedenfalls dann zu überprüfen und nötigenfalls gesamthaft zu überarbeiten oder anzupassen, wenn sich die Verhältnisse wesentlich geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

2 Grundsätze

2.1 Zweck

Der vorliegende Sachplan Veloverkehr ist das Führungs-, Planungs- und Informationsinstrument des Kantons. Der Sachplan:

- stimmt überörtliche Planungen untereinander ab und koordiniert diese mit den Behörden von Bund, Kanton, Nachbarkantonen, Regionen und Gemeinden.
- dient als Grundlage für die kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen sowie die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK).
- trägt zur qualitativen Optimierung und nachhaltigen Entwicklung des Routennetzes bei.
- dient als Grundlage für die Beurteilung von Eingriffen in das Routennetz.
- bildet die Grundlage zur Ausrichtung von Kantonsbeiträgen gemäss Art. 59 SG.⁷
- regelt das Verfahren für Nachführungen und Anpassungen.

2.2 Inhalt

Der vorliegende Sachplan Veloverkehr:

- legt die nötigen Grundsätze für die Planung und das Verfahren fest.
- legt die Veloalltags- und -freizeitrouten mit kantonaler Netzfunktion in der Sachplankarte (vgl. Kap. 5) geographisch fest.
- präzisiert das Sachplanverfahren.

Die Sachplankarte in Kap. 5 zeigt ferner informativ die weiteren Kantonsstrassen mit Veloverkehr aber geringem Velopotenzial, die Velonetze der Regionen und Nachbarkantone sowie die Velolandrouten (lokal) und Mountainbikerouten (nat./reg.) von SchweizMobil, soweit diese die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion ergänzen.

2.3 Abgrenzung zu anderen Wegen und Anlagen

Nicht Gegenstände des vorliegenden Sachplans sind insbesondere:

- Kommunale Velonetze.
- Die übrigen Freizeitverkehrsnetze von SchweizMobil, insbesondere Skating und Kanu.
- MTB-Downhill- und Trainingsstrecken etc.
- Abstellplätze für Fahrräder (vgl. Art. 54a BauV) und Bike-and-ride-Anlagen und Velostationen, (Inhalt Strassennetzplan, soweit von regionaler Bedeutung).
- Wanderwege (Inhalt Sachplan Wanderrouennetz).

2.4 Ausarbeitungsverfahren

In Analogie zu Art. 26 SV und zum Sachplan Wanderrouennetz arbeitet das Tiefbauamt den Sachplan Veloverkehr aus und führt die Mitwirkung durch. Das Verfahren und die Wirkung richten sich nach der Baugesetzgebung. Nach der Einarbeitung der Mitwirkungsergebnisse wird der Sachplan Veloverkehr mit dem Erlass durch den Regierungsrat rechtskräftig (Art. 45 SG).

Er ersetzt den Plan vom 22. Dezember 2004 (in alter Terminologie „Kantonaler Richtplan Veloverkehr“) und das Leitbild Velo vom September 1999.

⁷ In Verbindung mit der Richtlinie Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen (TBA, 2012).

2.5 Festlegungen und Abstimmungskategorien⁸

Der Sachplan umfasst **Festsetzungen**, **Zwischenergebnisse** und **Vororientierungen** sowie **Grundsätze**. Diese Festlegungen bilden Gegenstand des Beschlussteils des Sachplans und sind behördenverbindlich:

Festsetzungen: Die im Sachplan festgesetzten Velorouten sind raumplanerisch abschliessend abgestimmt. Insbesondere die Freizeitrouten sind im Gelände signalisiert (resp. zu signalisieren).

Zwischenergebnisse: Velorouten, die erst teilweise abgestimmt sind, werden im Sachplan als Zwischenergebnis festgelegt. Die Strasseneigentümer resp. die Gemeinden sorgen für die noch nötige Abstimmung. Bei geplanten Verlegungen von Freizeitrouten mit Koordinationsstand Zwischenergebnis wird der bestehende Routenverlauf in der Sachplankarte als aufzuhebend dargestellt.

Vororientierungen: Ideen für neue oder zu verlegende Velorouten, über welche die Abstimmung noch nicht erfolgt ist, werden als Vororientierung festgelegt. Sie sind auch bezüglich ihrer Linienführung noch nicht abschliessend definiert. Die Strasseneigentümer resp. die Gemeinden konkretisieren das Vorhaben unter Einbezug der Betroffenen. Optimierungen von Freizeitrouten mit Koordinationsstand Vororientierung gelten als mögliche Variante zum bestehenden Routenverlauf, welcher in der Sachplankarte daher festgesetzt wird.

Grundsätze: Grundsätze bedürfen keiner Zuordnung zu einer Abstimmungskategorie. Sie sind einer Festsetzung gleichgesetzt.

2.6 Änderungen des Sachplans

Zur Vermeidung von Schwierigkeiten im Vollzug wird der Sachplan bei Bedarf geändert. Dabei soll das Sachplanverfahren mit einem sachgerechten Verwaltungsaufwand bewältigt werden.

Bei Bedarf wird die Linienführung im Kartenteil des Sachplans aktualisiert. Eine Aktualisierung erfolgt immer, wenn ein Wegabschnitt Gegenstand einer Sachplanänderung (Nachführung, Anpassung oder gesamthafte Überarbeitung) ist. Die Aktualisierung des Kartenteils kann sich auf einzelne Atlasblätter oder auf die elektronische Darstellung im Geoportal beschränken.

Sachplanänderungen werden in geeigneter Weise publiziert.⁹

2.6.1 Nachführung

Im Sinne von Art. 26 Abs. 2 SV und in Verbindung mit Art. 117 Abs. 1 BauV wird der Sachplan von der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion nachgeführt. Nachführungen umfassen:

- Unerhebliche Verlegungen von Freizeitrouten auf bestehende Wege, wenn die betroffenen Gemeinden, SchweizMobil und ggf. weitere direkt betroffene Stellen und Private angehört wurden.
- Geänderte Routenverläufe oder Routenaufhebungen in Folge rechtskräftig gewordener Strassenpläne, Baubewilligungen etc. oder genehmigter Pläne der Regionen.
- Die Überführung der Abstimmungskategorie einer Vororientierung in ein Zwischenergebnis respektive eines Zwischenergebnisses in eine Festsetzung, soweit das Vorhaben Gegenstand einer früheren Mitwirkung war und die räumlichen Konflikte mit anderen Nutzungen bereinigt werden konnten.
- Das Bereinigen der informativen Karteninhalte.
- Das Bereinigen von Planungenauigkeiten.
- Bereinigungen anderer Sachplaninhalte aufgrund von Regierungsratsbeschlüssen.

⁸ Die Abstimmungskategorien richten sich nach Art. 5 Abs. 2 Raumplanungsverordnung, RPV [SR 700.1].

⁹ Eine aktuelle Version der Sachplankarte ist dem Geoportal (www.be.ch/geoportal) zu entnehmen.

2.6.2 Anpassung

Das ordentliche Sachplanverfahren ist zwingend notwendig, falls:

- Grundsätze festgelegt bzw. geändert werden,
- das Netz mit neuen Routen ergänzt wird,
- die Zuordnung von Hauptverbindung und Basisnetz geändert wird,
- Vorhaben aus dem Sachplan entlassen werden.

2.6.3 Mitwirkung

Den Anpassungen des Sachplans geht eine Zusammenarbeit der Behörden unter Einbezug von SchweizMobil (Velofreizeitverkehr) sowie eine Mitwirkung der Bevölkerung voraus (Art. 58 BauG). Die Mindestfrist für Mitwirkungen beträgt 30 Tage.

Die im Rahmen der Mitwirkung eingegangenen Hinweise und Anregungen werden im Sachplan direkt umgesetzt, im Monitoringbericht Sachplan Veloverkehr (siehe unten) festgehalten oder zur Kenntnis genommen und im Mitwirkungsbericht aufgeführt.

2.6.4 Monitoring und Berichterstattung

Das Tiefbauamt erarbeitet periodisch einen Bericht über den Stand und die Entwicklung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion und der quantitativen Entwicklung des Veloverkehrs im Kanton Bern (Monitoringbericht Veloverkehr). In der Folge wird der Sachplan bei Bedarf angepasst (siehe oben) oder seine gesamthafte Überarbeitung über den ganzen Kanton oder einzelne Regionen veranlasst.

2.7 Zusammenarbeit

Die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten im Bereich der Velorouten findet sowohl auf kantonaler und regionaler Ebene wie auch auf Ebene der Gemeinden statt. Weitere Partner der Zusammenarbeit sind kantonale Behörden auf der einen Seite, private Organisationen wie SchweizMobil auf der anderen Seite. Mittels der gegenseitigen Information über die jeweiligen raumwirksamen Tätigkeiten werden Nutzungskonflikte frühzeitig erkannt und optimale Voraussetzungen für deren Abstimmung geschaffen.

Gemäss Artikel 1 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000, RPV [SR 700.1] befassen sich Behörden namentlich mit raumwirksamen Tätigkeiten, wenn sie:

- Richt- und Nutzungspläne, Konzepte und Sachpläne erarbeiten oder genehmigen.
- öffentliche oder im öffentlichen Interesse liegende Bauten und Anlagen planen, errichten, verändern oder nutzen.
- Konzessionen bzw. Bewilligungen erteilen oder Beiträge ausrichten.

Stellt eine Behörde fest, dass sie bei der Ausübung einer raumwirksamen Tätigkeit nach Art. 1 RPV Inhalte des Sachplans Veloverkehrs berühren könnte, nimmt sie Kontakt mit der federführenden kantonalen Stelle (vgl. Kap. 4.3) auf. Gemeinsam legen sie das weitere Vorgehen fest.

Temporäre und dauernde Eingriffe in Velorouten mit kantonaler Netzfunktion, welche die unbehinderte Befahrbarkeit für Velos in Frage stellen, sind dem Tiefbauamt, Dienstleistungszentrum zu melden. Temporäre Eingriffe können eine vorübergehende Umleitung des Veloverkehrs erforderlich machen. Diese ist mit dem Tiefbauamt vorgängig abzusprechen. Dauernde Eingriffe sind bewilligungspflichtig und machen eine dauernde Verlegung der Veloroute nötig.

Über Konflikte im Zusammenhang mit der Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten entscheidet der Regierungsrat (Art. 99 Abs. 1 BauG).

3 Planung von Velorouten mit kantonaler Netzfunktion

3.1 Leitsätze

Im Kanton Bern besteht ein zweckmässiges Veloroutennetz, welches sich an den Bedürfnissen der breiten Bevölkerung orientiert. Der Anteil der Velofahrenden im Alltag sowie der Velotourismus sollen gesteigert werden. Die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion verbinden Orte auf attraktiven, das heisst sicheren, kohärenten, direkten und komfortablen Routen. Dabei wird dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Velofahrenden Rechnung getragen. Entlang stark befahrener Strassen, insbesondere auf längeren Abschnitten ausserorts, wird vermehrt ein Angebot für den Veloverkehr auch abseits der Hauptverkehrsstrasse in Betracht gezogen. Velorouten mit kantonaler Netzfunktion auf Gemeinde- und Privatstrassen können mit Beiträgen gemäss Art. 59 SG gefördert werden.

Seine beschränkten finanziellen Mittel setzt der Kanton dort ein, wo sie die grösste Wirkung entfalten und die Massnahmen verhältnismässig sind. Die Einteilung der Alltagsrouten in Hauptverbindungen und Basisnetz erleichtert die Prioritätensetzung. Die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen auf Kantonsstrassen richtet sich nach der Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen (TBA, 2011). Steht abseits der Kantonsstrasse eine attraktive Veloroute zur Verfügung, so ist lediglich noch die verbleibende Bedeutung der Kantonsstrasse für den Veloverkehr in die Beurteilung einzubeziehen. Die Kantonstrasse muss in diesen Fällen für den Veloverkehr häufig nicht zusätzlich ausgebaut werden.

Die Planung von Velorouten erfolgt im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen, einschlägigen Normen¹⁰ und des Handbuchs Planung von Velorouten (ASTRA / SchweizMobil / FVS, 2008). Die konkrete Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen richtet sich nach der Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr (TBA, 2014) und wird auf Projektebene im Strassenplan festgelegt.

3.2 Alltagsverkehr

3.2.1 Velopotenzial und Prioritätensetzung

Die gemäss vorliegendem Sachplan festgelegten Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Alltagsverkehr basieren auf dem ermittelten Velopotenzial. Dieses sagt aus, ob viele, einige oder nur wenige Velofahrende auf den jeweiligen Abschnitten des Strassennetzes zu erwarten sind, falls die Qualität der Strecke von der Mehrheit der Bevölkerung als subjektiv sicher und attraktiv eingestuft wird. Ist ein hohes Potenzial ausgewiesen, können mit einer ansprechenden Route viele Velofahrende mobilisiert werden. Demgegenüber entfalten gleichwertige Routen an Orten mit wenig Potenzial nur eine geringe Wirkung auf das Veloverkehrsaufkommen.

Zur Bestimmung des Velopotenzials wurde ein neues GIS-basiertes Modell entwickelt und angewandt. Es ermöglicht objektive Aussagen zum möglichen Veloverkehrsaufkommen auf verschiedenen Netzabschnitten und basiert auf einem Nachfragemodell in Anlehnung an das Gravitationsgesetz, nach dem die Anziehung mit zunehmender Distanz im Quadrat abnimmt. Das Modell berücksichtigt Faktoren wie etwa durchschnittliche Velodistanzen, Leistungskilometer (Höhenmeter), Schulwege¹¹, Freizeitrouten und die Anziehung durch Bahnhöfe, zentrale Orte und Entwicklungsschwerpunkte. Neben georeferenzierten Daten zu Bevölkerungsstatistik und Arbeitsplätzen kam auch ein digitales Höhenmodell zum Einsatz. Im Gegensatz zu herkömmlichen Verkehrsmodellen mit relativ grossen Verkehrszellen und entsprechender Ungenauigkeit beim Veloverkehr wurde das Velopotenzial auf 300-m-Strassenabschnitte ermittelt, basierend auf dem Hektarraster der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen. Für jeden Strassenabschnitt wurde ein spezifisches Velopotenzial berechnet und in einem Übersichtsplan dargestellt. Dieser Plan war die Grundlage für die Festlegung der Hauptverbindungen und des Basisnetzes. Das Modell kann künftig auch bei geänderten Verhältnissen eingesetzt werden, um die Auswirkungen auf das Velopotenzial objektiv zu beurteilen und den Sachplan sachgerecht anzupassen.

¹⁰ Norm SN 640 060, Leichter Zweiradverkehr, Grundlagen (VSS, 1994).

¹¹ Basierend auf der Erhebung der Schulwege in den Gemeinden (TBA, 2013).

Die in der Sachplankarte und den Objektlisten in Anhang 1.1 ausgewiesenen Korridore, weisen auf fehlende (physische) oder stark verbesserungswürdige (qualitative) Netzlücken im Veloalltagsnetz hin.

Verbesserungen für den Veloverkehr erfolgen prioritär bei den in Anhang 1.1 ausgewiesenen Netzlücken, in zweiter und dritter Priorität auf den übrigen Hauptverbindungen und auf dem Basisnetz.

3.2.2 Hauptverbindungen, Basisnetz und weitere Kantonstrassen

Velorouten mit kantonaler Netzfunktion können auf und entlang von Kantonstrassen, von Nationalstrassen dritter Klasse, kantonalen Radwegen abseits von Kantonstrassen sowie auf Gemeinde- und Privatstrassen liegen, die zweckmässig in das Netz integriert sind. Je nach Velopotenzial werden diese Velorouten in Hauptverbindungen und Basisnetz differenziert.

- Die Hauptverbindungen weisen das grösste Potenzial für den Veloalltagsverkehr auf. Auf Hauptverbindungen ist der Referenzstandard längs sowie quer gemäss der Arbeitshilfe Standards Kantonstrassen (TBA, 2011) grundsätzlich zu erfüllen.
- Das Basisnetz weist ein mittleres Potenzial für den Veloalltagsverkehr auf. Auf dem Basisnetz ist der Referenzstandard längs sowie quer gemäss der Arbeitshilfe Standards Kantonstrassen (TBA, 2011) weitgehend zu erfüllen.

Wo der Referenzstandard auf Kantonstrassen mit verhältnismässigem Aufwand über längere Abschnitte nicht erreicht werden kann, ist eine alternative Führung des Veloverkehrs abseits der Kantonstrasse zu prüfen. Das kann auf kantonalen Radwegen, Gemeinde- oder Privatstrassen erfolgen. Je nach verbleibender Bedeutung der Kantonstrasse für den Veloverkehr sind dort ergänzend punktuelle Massnahmen für den Veloverkehr zu ergreifen. Werden Velorouten abseits der Kantonstrasse geführt, soll dies wo sinnvoll und möglich vortrittsberechtigt und ohne Überwindung zusätzlicher Höhenmeter erfolgen. Geeignet sind namentlich Führungen entlang von Bahnlinien und in eingeschränktem Mass auch Autobahnen, soweit die Immissionen nicht übermässig sind.

Kantonstrassen mit kleinem Velopotenzial oder solche, wo das Velopotenzial weitgehend durch eine alternative Führung der Veloroute aufgenommen wird, sind in der Sachplankarte informativ als „weitere Kantonstrassen mit Veloverkehr“ dargestellt. Kantonstrassen mit ausgeschilderten Velofahrverboten werden in der Sachplankarte nicht dargestellt.

3.2.3 Netzlücken

Die Festlegungen der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion im Sachplan berücksichtigen den derzeit bestehenden Standard für den Veloverkehr auf diesen Velorouten nicht. Im Sachplan werden lediglich die wichtigsten Lücken im kantonalen Velonetz festgelegt. Es gibt drei Arten von Netzlücken:

- Korridore mit hohem Velopotenzial aber ungenügenden Verbindungen, wo die definitive Führung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion in einer vertieften Studie durch die Region in Zusammenarbeit mit dem TBA noch festzulegen ist.
- Physische Netzlücken weisen auf fehlende Verbindungen hin, wie etwa auf fehlende Brücken oder fehlende Radwege auf Wunschlinien abseits der bestehenden Strassen.
- Qualitative Netzlücken weisen auf Verbindungen hin, welche heute so beschaffen sind, dass eine grosse Zahl der Velofahrenden von ihrer Benützung abgehalten wird.

Die Behebung der Netzlücken (vgl. Objektliste in Anhang 1.1) mit geeigneten und verhältnismässigen Massnahmen stellt eine vordringliche Aufgabe dar.

3.3 Freizeitverkehr

Bei den Freizeitrouten mit kantonaler Netzfunktion handelt es sich weitgehend um die bestehenden nationalen und regionalen Velolandrouten. Diese ein- und zweistellig weiss-blau nummerierten Velolandrouten von SchweizMobil werden durch den Kanton signalisiert. Sie erschliessen das landschaftliche Potenzial des Kantons Bern für den Velotourismus.

In enger Zusammenarbeit mit SchweizMobil entwickelt der Kanton das Freizeitnetz weiter. Das Ziel ist, die Qualität der Freizeitrouten laufend zu verbessern und damit die führende Stellung des Kantons Bern im Velotourismus zu halten und auszubauen. Dazu werden die Routen nach touristischen Kriterien durch attraktive Landschaften geführt. Dem Routenthema wird Rechnung getragen, indem z.B. die Aareroute wo möglich direkt am Ufer oder mit Blick auf die Aare geführt wird. Im Hinblick auf die breite Nutzerschaft, inkl. Familien mit Kindern, vermeiden die Routen zudem gefährliche oder mit Motorfahrzeugverkehr stark belastete Abschnitte. Für Routenoptimierungen werden in der Regel bestehende Strassen und Wege gewählt, Neu- und Ausbauten bilden die Ausnahme.

In der Sachplankarte werden vorab bestehende und geplante Führungen der nationalen und regionalen Velolandrouten, sowie nach Routenumlegungen aus dem Netz zu entlassende Abschnitte dargestellt. Sind für Routenumlegungen oder Verbesserungen bauliche Massnahmen nötig, so ist die Umsetzung Sache des Strasseneigentümers resp. gemäss Art. 47 SG bei kommunalen Velorouten Sache der Gemeinden. Der Kanton leistet gemäss Art. 59 SG Beiträge für velobedingte Investitionen auf Freizeitrouten mit kantonaler Netzfunktion auf Gemeinde- und Privatstrassen für den Standard Freizeitverkehr.¹²

Geplante Routenverläufe werden in der Sachplankarte mit einer Ordnungsnummer gekennzeichnet. In der dazugehörenden Objektliste in Anhang 1.2 sind die einzelnen Routenoptimierungen im Sinne der Raumplanung ihrem Koordinationsstand Vororientierung, Zwischenergebnis oder Festsetzung zugeordnet.

Unerhebliche Verlegungen von Freizeitrouten auf bestehende Wege werden nachgeführt (vgl. Kap. 2.6.1).

¹² Vgl. Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen, Richtlinie (TBA, 2012).

4 Zuständigkeiten und Finanzierung

4.1 Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt

Der Kanton:

- legt die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Alltags- und Freizeitverkehr mit vorliegendem Sachplan fest (vgl. Kartenteil in Kap. 5).
- baut, betreibt und unterhält die Velorouten auf und entlang von Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen (vgl. Art. 46 SG). Mittels rechtskräftig gewordener Pläne gemäss Kap. 2.6.1 können Velorouten mit kantonaler Netzfunktion auf zweckmässigere Strassen und Wege verlegt werden.

Die Regionen:

- planen das regionale Velonetz für den Alltagsverkehr in Abstimmung auf den vorliegenden Sachplan, entwickeln den Handlungsbedarf und bestimmen daraus die nötigen Massnahmen auf kommunalen Strassen auf Routen mit kantonaler und regionaler Netzfunktion.
- legen mittels regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK oder regionalem Richtplan die Routenführung und allfällige Massnahmen in den bezeichneten Korridoren gemäss Objektliste in Anhang 1.1 fest. Diese Festlegungen werden im Rahmen einer Nachführung in den Sachplan übernommen.
- überprüfen die Optimierungsvorschläge der nationalen und regionalen Velolandrouten gemäss Objektliste in Anhang 1.2 mit Koordinationstand Zwischenergebnis oder Vororientierung in Absprache mit dem TBA.

- können die übrigen Freizeitnetze von SchweizMobil, namentlich die lokalen Velolandrouten und die Themen Mountainbike, Skating und Kanu übernehmen und wo nötig weiterentwickeln.

Die Gemeinden:

- sind grundsätzlich in der Pflicht, ihre Velorouten in einem Plan festzuhalten (Art. 47 SG). Dabei berücksichtigen sie Velorouten mit kantonaler und regionaler Netzfunktion und verdichten das übergeordnete Netz wo nötig mit kommunalen Alltagsrouten inklusive den Schulwegen.
- bauen, betreiben und unterhalten die Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen. Der Kanton leistet Beiträge von 40% an Investitionen in Velorouten von kantonaler Netzfunktion auf Gemeinde- und Privatstrassen, soweit diese Kosten dem Veloalltags- oder Velofreizeitverkehr dienen.¹³
- sorgen für die freie Befahrbarkeit der Velorouten für den Veloverkehr auf kommunalen Strassen (vgl. auch Art. 44 Abs. 1 SV). Fahrverbote für Fahrräder sind auf Velorouten in aller Regel sinnwidrig, bestehende Fahrverbote für Fahrräder auf Velorouten sind daher aufzuheben.¹⁴

Für Massnahmen auf Privatstrassen sind betroffene Stellen und Eigentümer anzuhören.

Für Massnahmen an Velorouten auf historischen Verkehrswegen¹⁵, welche die Erhaltung der baulich-historischen Substanz betreffen, kann der Bund nach Artikel 13 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz NHG Finanzhilfen ausrichten.

¹³ Gemäss Art. 59 SG und der Richtlinie Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen (TBA, 2012).

¹⁴ Anstelle allgemeiner Fahrverbote ist in Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse das SSV-Signal 2.13, Verbot für Motorwagen und Motorräder, oder 2.14, Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder mit allenfalls nötiger Zusatztafel zu wählen.

¹⁵ Inventar der historischen Verkehrswege IVS, siehe Geoportal des Kantons Bern (www.be.ch/geoportal).

4.2 Signalisation

Der Kanton:

- signalisiert Velorouten mit kantonaler Netzfunktion (Art. 48 SG). Diese Aufgabe wird vom Tiefbauamt, Dienstleistungszentrum übernommen.
- Alltagsrouten werden bedarfsweise signalisiert, insbesondere um den Veloverkehr auf empfohlene Routen hinzuweisen und zu lenken.
- Die Freizeitrouten werden durchgehend signalisiert. Dabei arbeitet der Kanton mit den Fachorganisationen, namentlich mit SchweizMobil und Pro Velo Kanton Bern zusammen.

Die Regionen:

- sind zuständig für die Signalisation der Mountainbikerouten.
- können die Signalisierung der übrigen Freizeitrouten, insbesondere die lokalen Velolandrouten, sowie die Routen für Skating und Kanu von SchweizMobil übernehmen.

Die Signalisation von Velorouten erfolgt einheitlich unter Berücksichtigung der Norm SN 640 829a und bedarf gemäss Art. 45 Abs. 2 SV einer Bewilligung des zuständigen Oberingenieurkreises des Tiefbauamtes.

Im Übrigen ist das Verwenden von offiziellen oder mit diesen verwechselbaren Signalen für Velorouten durch vom Kanton nicht autorisierte Dritte unzulässig. Ebenso unzulässig ist das Signalisieren von Wegen mit inoffiziellen Signalen, die in der eidg. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979, SSV [SR 741.21] respektive der Norm SN 640 829a nicht vorgesehen sind.

4.3 Federführende kantonale Stellen

Federführende kantonale Stelle für den Vollzug des vorliegenden Sachplans sind die Oberingenieurkreise des Tiefbauamtes des Kantons Bern. Sie prüfen Bau- und Beitragsgesuche und verfassen die Amts- und Fachberichte insbesondere in folgenden Verfahren:

- Baubewilligungsverfahren von Vorhaben Dritter.
- kommunalen Verfahren zu Richt- und Nutzungsplanungen sowie zu Überbauungsordnungen.
- Prüfung von Fahrverboten (vgl. Art. 44 Abs. 2 SV).

Federführende kantonale Stelle für die regionale und kantonale Planung des Veloverkehrs ist das Dienstleistungszentrum des Tiefbauamtes des Kantons Bern (TBA-DLZ). Als private Organisationen wirkt SchweizMobil bei der fachlichen Abstützung und der Koordination beim Velofreizeitverkehr mit. Die Zusammenarbeit mit dem TBA-DLZ ist namentlich nötig bei:

- kantonalen oder regionalen Sach- und Richtplanungen.
- übergeordneten Planungen von Bund und Nachbarkantonen.

Zuständig für die Signalisation der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion im Alltags- und Freizeitverkehr ist das Tiefbauamt des Kantons Bern, Dienstleistungszentrum. Diese Abteilung ist bei vorübergehenden Umleitungen von Velorouten mit kantonaler Netzfunktion zu kontaktieren. Die Signalisation ist Eigentum des Kantons und darf ohne Zustimmung weder entfernt noch umgestellt werden. Die Checkliste Velosignalisation bei Baustellen (TBA, 2013) ist zu beachten.

1 Introduction

1.1 Structure du plan sectoriel

Le plan sectoriel est un document bilingue constitué d'un exposé et d'une partie cartographique. Il se compose comme suit :

- Le présent chapitre 1 donne un aperçu du plan sectoriel pour le trafic cycliste – qui remplace la conception directrice « Option vélo » de 1999 – et de ses objectifs.
- Le chapitre 2 énonce les principes concernant le but et le contenu du plan sectoriel, définit les projets qui y sont liés et règle la procédure de modification ainsi que la collaboration en la matière.
- Le chapitre 3 précise les critères à prendre en compte dans le développement du réseau et les exigences de qualité de la planification des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal.
- Le chapitre 4 régit les compétences et le financement et définit la procédure en cas d'intervention sur le réseau des itinéraires.
- Le chapitre 5 représente les itinéraires sous forme cartographique, avec un atlas et les légendes correspondantes.¹⁶

Enfin, l'annexe réunit la liste des lacunes du réseau (trafic cycliste quotidien) et des optimisations d'itinéraires (trafic de loisirs), la liste des destinataires du plan sectoriel, un glossaire expliquant les principales notions, les documents de base ainsi que les sources et auteurs.

1.2 Mandat légal

Le présent plan sectoriel pour le trafic cycliste (ci-après « plan sectoriel ») met en œuvre l'article 45 de la loi sur la circulation, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2009 :

Art. 45 Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste

¹ Le Conseil-exécutif établit le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste.

² Le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste fixe les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs. Ce sont

- a les itinéraires cyclables cantonaux sur et le long des routes cantonales et des routes nationales de 3^e classe,
- b les itinéraires cyclables avec pistes cyclables à l'écart des routes cantonales,
- c les itinéraires cyclables importants sur les routes communales ou privées.

Le plan sectoriel sert de base à la réalisation des missions suivantes selon la loi sur les routes :

Art. 46 Itinéraires cyclables cantonaux

¹ Le canton construit, exploite et entretient les tronçons de bandes cyclables nécessaires aux itinéraires selon l'article 45, alinéa 2, lettres a et b.

² La procédure d'autorisation observe les dispositions relatives à l'autorisation de routes cantonales.

Art. 47 Itinéraires cyclables communaux

Les communes planifient, construisent et entretiennent les itinéraires cyclables communaux.

Art. 48 Signalisation

Le canton pourvoit à la signalisation de tous les itinéraires cyclables selon l'article 45, alinéa 2.

Art. 59 Subventions aux itinéraires cyclables sur routes communales et privées

¹ Le canton subventionne des investissements pour des itinéraires cyclables importants sur des routes communales ou privées selon l'article 45, alinéa 2, lettre c.

² La subvention s'élève à 40 pour cent des coûts.

¹⁶ Pour une meilleure visualisation du réseau, on pourra si nécessaire consulter la carte du plan sectoriel sur le géoportail (www.be.ch/geoportail).

1.3 Lien avec le plan directeur cantonal

Le présent plan sectoriel complète le plan directeur cantonal en ce qui concerne le trafic cycliste conformément à la stratégie B2, selon laquelle il convient d'augmenter la part de la circulation piétonne et cycliste en créant des réseaux plus attractifs et plus sûrs. Le plan sectoriel concrétise en particulier les objectifs suivants du plan directeur du canton de Berne :

- B85 : Se fondant sur la nouvelle législation sur les routes, le canton transpose le plan directeur cantonal pour le trafic cycliste du 22 décembre 2004 dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste. Le nouveau plan sectoriel est conçu comme un instrument de conduite, de planification et d'information au moyen duquel le canton met en œuvre, sur le plan spatial, ses propres consignes et celles de la Confédération. Il crée la transparence et garantit, au sens de l'aménagement du territoire, l'utilisation à long terme des itinéraires cyclables. De plus, il permet la coordination des plans à un stade précoce s'agissant des activités ayant des répercussions spatiales des autorités de la Confédération, du canton, des cantons voisins, des régions et des communes.
- B21 : Le canton encourage les déplacements à pied et à vélo surtout à l'intérieur des agglomérations, des centres et des pôles de développement cantonaux, de même que dans la perspective d'une optimisation des chaînes de mobilité et en ce qui concerne le trafic lié aux loisirs et au tourisme. Il veille¹⁷ à ce que les infrastructures destinées à la mobilité douce soient sûres et attrayantes, afin que celle-ci devienne un pilier essentiel de la desserte capillaire en matière de transport de personnes.
- B83 : Le canton fait en sorte de mettre un réseau d'itinéraires de base attrayants et sûrs à la disposition du trafic cycliste quotidien et de loisirs. Il tient compte des besoins de la mobilité douce lors de la planification et de la construction de routes.

1.4 Stratégie et objectifs

Le plan sectoriel concrétise en outre, pour le domaine du trafic cycliste, la stratégie globale de la mobilité définie en août 2008 par le canton de Berne. Conformément à la solution partielle consistant à « transférer » le trafic, il faut accroître la part des transports publics et de la mobilité douce dans la circulation globale. La stratégie relative au trafic piétonnier et cycliste comprend à cet effet les sous-stratégies suivantes :

- a) Le trafic piétonnier et cycliste (mobilité douce) constitue le pilier de la desserte fine du transport des personnes :
- Dans les espaces densément peuplés, un réseau de mobilité douce direct et attractif est à disposition. Les liaisons doivent être reliées entre elles et à toutes les destinations importantes. Les interfaces aux autres moyens de transport doivent être attractives. Les points faibles et les lacunes du réseau sont recensés et éliminés systématiquement. Des mesures adéquates permettent de couvrir à pied ou à vélo une part croissante de l'ensemble des trajets dans les villes et les agglomérations.
- b) Les infrastructures de la mobilité douce sont sûres et attractives :
- Les liaisons doivent être sûres. On voue une attention particulière aux itinéraires des écoliers.
- c) La mobilité douce est encouragée dans le domaine du trafic des loisirs et du tourisme :
- Un dense réseau de chemins de randonnées et de voies cyclables sur l'ensemble du territoire cantonal permet d'accroître la part des itinéraires touristiques et de loisirs à disposition de la mobilité douce.

Des défis particuliers se posent néanmoins pour le trafic cycliste :

- Ces dix dernières années, en ce qui concerne les trajets quotidiens, le vélo a cédé du terrain aux transports publics, mais aussi au trafic individuel motorisé. Pour le groupe cible continuant d'effectuer le plus de déplacements à bicyclette, à savoir les enfants et les adolescents, cette part a dramatiquement reculé, ce qui se reflète avant tout dans les statistiques de l'objectif de transport « Formation ».
- De plus en plus d'éléments indiquent que de larges catégories de population sont très sensibles au manque de sécurité (sentiment subjectif). Les enfants non accompagnés et les adultes peu habitués au vélo préfèrent les itinéraires sur des routes à faible circulation.

¹⁷ Sous réserve des moyens disponibles selon le budget approuvé par le Grand Conseil et des compétences financières des organes concernés.

- Les milieux du vélo et les professionnels du tourisme demandent des liaisons cyclables plus rapides, plus sûres et plus attractives, aménagées à l'écart des axes à forte circulation et bénéficiant de la priorité aux intersections (pistes cyclables).
- Les moyens financiers limités rendent difficile l'aménagement des routes principales pour le trafic cycliste.

Les vélos électriques élargissent le cercle des utilisateurs et rendent ce mode de transport également attrayant sur des trajets en côte ou sur de plus longues distances. Leur augmentation compense en partie le fort recul du nombre de motocycles en circulation.¹⁸ Les exigences au niveau des infrastructures n'en sont que peu modifiées et le principe de la coexistence s'applique également entre les utilisateurs des différents types de vélos. Cependant, aux endroits où, pour des raisons de sécurité, une séparation entre les vélos conventionnels et les vélos rapides dotés d'une assistance électrique leur permettant d'atteindre 45 km/h (motocycles inclus) s'impose, il est possible de recourir au signal 2.14 *Circulation interdite aux voitures automobiles, aux motocycles et cyclomoteurs* de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21).

Le présent plan sectoriel tient compte de ces exigences. La planification, l'aménagement et l'entretien d'un réseau d'itinéraires sont des tâches que le canton, les régions et les communes doivent accomplir ensemble. Aménager des routes cantonales à grands frais n'entre pas en considération si un itinéraire cyclable assurant une fonction de réseau cantonal et empruntant une route communale ou privée se révèle plus adapté et moins onéreux. Il convient d'appliquer le principe de proportionnalité. C'est pour cela que, dès que cela est judicieux et possible, le plan s'efforce de prévoir une implantation à l'écart des routes cantonales, c'est-à-dire sur des routes communales et privées moins fréquentées. Ce type de solution répond souvent mieux à la demande en matière de sécurité que ne le ferait l'aménagement des routes cantonales. S'il est plus efficace et plus avantageux financièrement d'effectuer les aménagements sur des routes communales et privées, le canton octroie une subvention. A investissement égal, les tronçons d'itinéraires assurant une fonction de réseau cantonal alors créés ou améliorés grâce aux fonds cantonaux sont nettement plus longs que s'il s'était agi d'aménager des routes cantonales.

En plus de ses efforts en faveur du trafic cycliste quotidien, le canton s'engage pour optimiser les itinéraires de loisirs. Son objectif ici n'est pas uniquement de promouvoir le cyclotourisme. En effet, lorsque ces voies cyclables sont prévues pour les familles – c'est-à-dire pour toutes les catégories de population et toutes les classes d'âge –, elles permettent aux personnes qui n'envisageaient pas jusque-là d'utiliser leur vélo pour les trajets quotidiens de renouer avec la petite reine dans des conditions agréables. Et cela peut par la suite déclencher chez celles-ci l'envie de réenfourcher leur vélo pour les déplacements quotidiens.

La planification des voies cyclables ne s'arrête cependant pas là. Les itinéraires assurant une fonction de réseau cantonal doivent être densifiés par les régions et les communes. Et pour ce faire, il faut intégrer le trafic cycliste dans la planification globale de la circulation. Les routes collectrices et de desserte d'importance majeure pour le trafic cycliste doivent être rendues attractives pour ce dernier, par des mesures réduisant et modérant la circulation des véhicules, et donnant la priorité aux vélos lorsque cela est possible. Les règles de priorité sur les itinéraires cyclables principaux doivent être réexaminées à chaque intersection. Lorsque des itinéraires cyclables majeurs croisent des routes de desserte et collectrices de moindre importance, la priorité doit être donnée aux vélos dès lors que cela est pertinent. Les signaux lumineux doivent être optimisés pour répondre également au mieux aux besoins de la circulation à vélo. Grâce à ces mesures, les itinéraires cyclables permettront à ceux qui les empruntent d'arriver à destination rapidement et en toute sécurité. Le public est informé de manière appropriée des améliorations qui en découlent et des possibilités qui existent pour le trafic cycliste. Les conditions seront ainsi créées pour accroître la part du vélo dans la circulation globale.

¹⁸ En Suisse, le nombre de motocycles en circulation (vélos électriques immatriculés compris) a diminué de plus de moitié depuis les années 1990.

1.5 But, contenu et forme

Le plan sectoriel indique les dispositions à prendre, en matière d'aménagement du territoire et d'organisation, pour coordonner les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal et les ancrer dans l'aménagement du territoire. Il favorise suffisamment tôt une harmonisation entre les planifications supra-locales ainsi que la coordination avec les autorités du canton, des cantons voisins, de la Confédération, des régions et des communes. Il présente ainsi :

- les principes à suivre pour faire concorder les différentes activités ayant une incidence sur l'organisation du territoire qui concernent les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal ;
- la méthode de développement du réseau pour le trafic quotidien et pour la poursuite de la croissance des trajets liés aux loisirs ;
- les itinéraires destinés aux trajets quotidiens qui assurent une fonction de réseau cantonal :
 - classification individuelle des routes nationales de troisième classe, des routes et pistes cyclables cantonales, des routes communales et privées en tant que liaison principale ou maillon du réseau de base.
 - présentation des couloirs dont le tracé définitif doit encore être fixé, ainsi que des tronçons manquants ou de mauvaise qualité sur les itinéraires cyclables pour le trafic quotidien. Ces couloirs figurent sur la carte avec un numéro. La liste d'objets correspondante dans l'annexe 1.1 fournit des informations complémentaires et des indications sur la suite de la procédure.
- les itinéraires de loisirs qui assurent une fonction de réseau cantonal :
 - réseau national et régional de SuisseMobile.
 - optimisations et compléments prévus, indiqués sur la carte avec un numéro. La liste d'objets correspondante à l'annexe 1.2 contient des informations complémentaires, indique l'état de la coordination et précise les compétences.
- d'autres réseaux, à titre d'information :
 - réseaux cyclables des régions et des cantons voisins.
 - itinéraires locaux de « La Suisse à vélo » ainsi qu'itinéraires VTT nationaux et régionaux de SuisseMobile.

Les itinéraires sont représentés sur la carte du plan sectoriel, qui est intégrée sous la forme d'un atlas à l'échelle 1:50 000¹⁹. A une telle échelle, il n'est bien entendu pas possible de prendre en compte toutes les particularités locales.

Le nouveau plan sectoriel se concentre davantage sur l'importance des différentes mailles du réseau pour le trafic cycliste. Il donne ainsi la priorité aux itinéraires sur lesquels on peut s'attendre à des effets significatifs sur ce mode de circulation. Il ne règle volontairement pas la question de savoir si des mesures sont nécessaires sur tel ou tel tronçon, et précise encore moins lesquelles ou selon quel tracé. Ainsi, on évite le risque de prévoir des mesures là où aucune n'était en réalité nécessaire, et inversement. Le simple fait, par exemple, de déterminer si une mesure peut être mise en œuvre par un marquage dans l'espace existant ou s'il faut impérativement élargir la chaussée demande en effet des études détaillées qui n'ont pas leur place dans un plan sectoriel.

C'est aux responsables de l'aménagement et aux propriétaires des routes qu'il incombe de définir les mesures concrètes et de choisir le tracé au cas par cas, puis de les réaliser en fonction des moyens disponibles, en se fondant sur une évaluation globale de la situation sur place et en impliquant les autres services concernés. Les itinéraires assurant une fonction de réseau cantonal peuvent ainsi être déplacés selon les procédures correspondantes sur des routes et des chemins plus adaptés conformément au chapitre 2.6.1.

¹⁹ Le géoportail du canton de Berne permet également de visualiser le tracé des itinéraires cyclables à l'échelle de son choix et en association avec d'autres thèmes (www.be.ch/geoportail).

Le tableau ci-dessous récapitule les contenus ainsi que les modifications et les nouveautés entre l'ancien plan directeur et le nouveau plan sectoriel :

Tableau 1: Vue d'ensemble des différences	Plan directeur cantonal pour le trafic cycliste 2004	Plan sectoriel pour le trafic cycliste 2014
Conception directrice « Option vélo »	séparée	intégrée
Principes à suivre pour faire concorder les différentes activités ayant une incidence sur l'organisation du territoire et qui concernent les itinéraires cyclables	succincts	détaillés
Fixation des itinéraires de loisirs	sur les routes cantonales	sur l'ensemble du réseau
Fixation des itinéraires quotidiens	oui	modifiée (art. 45 LR)
Analyse du potentiel et définition des itinéraires quotidiens prioritaires	non	oui
Besoin de mesures	oui	focalisation sur des lacunes avérées du réseau
Mesures elles-mêmes	grandes orientations	non (car à définir dans le cadre de projets)
Procédure pour l'actualisation et l'adaptation du plan sectoriel	non	oui
Dispositions relatives aux interventions sur le réseau d'itinéraires	non	oui

1.6 Caractère contraignant et destinataires

Le plan sectoriel pour le trafic cycliste comprend des éléments contraignants pour les autorités et des éléments informatifs. Les éléments ayant un caractère obligatoire pour les autorités cantonales, régionales et communales sont présentés sur fond gris. Est également contraignante pour les autorités la typologie utilisée dans les légendes des cartes (chapitre 5.1).

Le plan sectoriel pour le trafic cycliste et les modifications apportées s'adressent aux principaux destinataires suivants (dans la mesure où ils sont concernés) :

- arrondissements d'ingénieur en chef de l'Office cantonal des ponts et chaussées (OPC/AIC)
- autres autorités et services spécialisés cantonaux ;
- conférences régionales (CR) / régions d'aménagement (RA) ;
- communes (C) ;
- Office fédéral des routes (OFROU) ;
- cantons voisins ;

Vous trouverez une liste détaillée des destinataires à l'annexe 2. Le plan sectoriel et ses modifications leur est communiqué d'office, dans la mesure où les adaptations les concernent.

1.7 Participation, modifications et perspectives

La procédure de participation publique concernant le plan sectoriel pour le trafic cycliste a eu lieu du 18 février au 19 mars 2014. La consultation des autorités cantonales, régionales, communales, fédérales ainsi que des cantons voisins et des partis politiques et associations (les destinataires du plan sectoriel) a pris fin le 18 avril 2014.

Etant donné que les plans ne peuvent remplir leur fonction d'instruments de conduite, de planification et d'information que s'ils sont valides et à jour, le présent plan sectoriel sera actualisé ou adapté au besoin. Le plan doit dans tous les cas être réexaminé et, le cas échéant, entièrement adapté ou remanié si les circonstances changent de manière importante, si de nouvelles tâches se présentent ou s'il est possible de trouver une meilleure solution d'ensemble aux problèmes d'aménagement.

2 Principes

2.1 But

Le plan sectoriel pour le trafic cycliste est l'instrument de conduite, de planification et d'information du canton. Il remplit les fonctions suivantes :

- Il assure la concordance entre les planifications supra-locales et leur coordination avec les autorités de la Confédération, du canton, des cantons voisins, des régions et des communes.
- Il sert de base aux plans directeurs et plans d'affectation des communes ainsi qu'aux conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU).
- Il contribue à l'optimisation de la qualité et au développement durable du réseau.
- Il fournit des éléments pour apprécier les interventions sur le réseau d'itinéraires.
- Il sert de base à l'octroi de subventions cantonales au sens de l'article 59 LR.²⁰
- Il définit la procédure de mise à jour et de remaniement.

2.2 Contenu

Le plan sectoriel pour le trafic cycliste :

- fixe les principes fondamentaux de la planification et de la procédure.
- fixe géographiquement les itinéraires cyclables quotidiens et de loisirs faisant partie du réseau cantonal sur la carte du plan sectoriel (voir chap. 5).
- précise la procédure qui lui est applicable.

En outre, la partie cartographique qui figure au chapitre 5 montre à titre informatif les autres routes cantonales dont le potentiel de trafic cycliste est faible, les réseaux cyclables des régions et des cantons voisins ainsi que les itinéraires cyclables (locaux) et les itinéraires VTT (nationaux / régionaux) de SuisseMobile, dans la mesure où ces derniers viennent compléter les itinéraires cyclables faisant partie du réseau cantonal.

2.3 Délimitation par rapport à d'autres catégories de chemins et installations

Les catégories de chemins ci-après ne font pas l'objet du présent plan sectoriel :

- Réseaux cyclables communaux
- Autres réseaux du trafic de loisirs de SuisseMobile, notamment pour rollers et canoës
- Pistes de descente et d'entraînement VTT, etc.
- Places de stationnement pour vélos (cf. art. 54a de l'ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions [OC]), installations de type bike-and-ride et locaux à vélos sécurisés (inscrits dans le plan du réseau routier, dans la mesure où ils sont d'importance régionale)
- Chemins de randonnées (inscrits dans le plan sectoriel du réseau des itinéraires de randonnées pédestres)

2.4 Procédure d'élaboration

Par analogie avec l'article 26 OR et avec le plan sectoriel du réseau des itinéraires de randonnées pédestres, l'Office des ponts et chaussées élabore le plan sectoriel pour le trafic cycliste et mène la procédure de participation. Les procédures d'élaboration et de participation sont régies par la législation sur les constructions. Après l'intégration des résultats de la consultation, le plan sectoriel pour le trafic cycliste entre en vigueur lorsque le Conseil-exécutif l'établit (art. 45 LR).

²⁰ En relation avec la directive sur les subventions cantonales pour les investissements en faveur des itinéraires cyclables importants sur les routes communales ou privées (OPC, 2012).

Il remplace le plan du 22 décembre 2004 (alors appelé Plan directeur cantonal pour le trafic cycliste) et la conception directrice « Option vélo » de septembre 1999.

2.5 Typologie et catégories de coordination²¹

Le plan sectoriel comprend le **statut de coordination** (**coordination réglée**, **coordination en cours** et **information préalable**) et énonce des **principes**. **Ces éléments font partie du dispositif de décision du plan sectoriel et sont donc contraignants pour les autorités :**

Coordination réglée : La coordination des itinéraires cyclables fixés dans le plan sectoriel est définitive du point de vue de l'aménagement du territoire. Les itinéraires de loisirs notamment sont signalisés sur le terrain (ou doivent l'être).

Coordination en cours : Les itinéraires cyclables dont la coordination est en cours sont indiqués comme tels dans le plan sectoriel. Les propriétaires de la route ou les communes se chargent d'affiner la coordination. S'il est prévu de déplacer des itinéraires de loisirs dont la coordination est en cours, le tracé actuel de l'itinéraire doit être indiqué comme à supprimer sur la carte du plan sectoriel.

Information préalable : Les idées de création ou de déplacement d'itinéraires qui n'ont pas encore donné lieu à une concertation ont le statut d'information préalable. Leur tracé n'est pas non plus défini de manière définitive. Les propriétaires de la route ou les communes se chargent de sa réalisation en impliquant les personnes concernées par celui-ci. Les optimisations d'itinéraires de loisirs au stade de l'information préalable sont à considérer comme des variantes possibles par rapport au tracé actuel de l'itinéraire dont la coordination est marquée comme réglée sur la carte du plan sectoriel.

Principes : Les principes n'ont pas de statut de coordination. Ils sont équivalents à une coordination réglée et sont donc considérés comme établis.

2.6 Modifications du plan sectoriel

Pour éviter les difficultés d'exécution, le plan sectoriel est modifié si cela est nécessaire. Une charge administrative raisonnable doit suffire à mener à bien la procédure.

Les tracés représentés dans la partie cartographique sont mis à jour au besoin. Une actualisation systématique est effectuée lorsqu'un tronçon de chemin fait l'objet d'une modification du plan sectoriel (mise à jour, adaptation ou remaniement complet). L'actualisation de la partie cartographique peut se limiter à certaines feuilles de l'atlas ou à sa version électronique sur le géoportail.

Les modifications du plan sectoriel sont publiées de manière adéquate.²²

2.6.1 Mise à jour

Conformément à l'article 26, alinéa 2 OR en relation avec l'article 117, alinéa 1 OC, le plan sectoriel est mis à jour par la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie. Sont considérés comme des mises à jour :

- les légers déplacements d'itinéraires de loisirs sur des chemins existants si les communes concernées, SuisseMobile et le cas échéant d'autres organes ou privés directement touchés ont été consultés ;
- la modification ou la suppression d'un itinéraire suite à l'entrée en force d'un plan de route, d'un permis de construire, etc. ou l'adoption de plans de régions ;
- le changement de statut, soit de l'information préalable à la coordination en cours ou de la coordination en cours à la coordination réglée, dans la mesure où le projet a fait l'objet d'une

²¹ Les catégories de coordination sont définies à l'article 5, alinéa 2 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1).

²² Une version à jour de la carte du plan sectoriel est proposée sur le géoportail (www.be.ch/geoportail).

procédure de participation et que les éventuels conflits d'ordre spatial avec d'autres affectations ont pu être réglés ;

- la correction des informations cartographiques complémentaires ;
- la correction d'inexactitudes dans le plan.
- Les corrections apportées à d'autres éléments inscrits dans le plan sectoriel sur la base d'arrêts du Conseil-exécutif.

2.6.2 Adaptation

La procédure ordinaire est impérative pour :

- fixer ou modifier des principes
- ajouter de nouveaux itinéraires au réseau ;
- modifier le classement d'un itinéraire dans les liaisons principales et le réseau de base
- abandonner des projets inscrits dans le plan sectoriel

2.6.3 Participation

Les adaptations du plan sectoriel sont précédées d'une concertation entre les autorités, avec le concours de SuisseMobile (trafic cycliste de loisirs) et d'une procédure de participation de la population (art. 58 LC). Le délai minimal pour la procédure de participation est de 30 jours.

Les observations et suggestions issues de la procédure de participation peuvent soit être directement intégrées dans le plan sectoriel ou dans le rapport de suivi (voir ci-dessous), soit il en est pris acte et elles sont mentionnées dans le rapport présentant les résultats de la participation.

2.6.4 Monitoring et reporting

L'Office des ponts et chaussées établit périodiquement un rapport sur l'état du réseau des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal et le développement quantitatif du trafic cycliste dans le canton de Berne (rapport de suivi du trafic cycliste). Par la suite, le plan sectoriel est adapté au besoin (voir ci-dessus) ou bien une procédure de remaniement complet est lancée à l'échelle du canton ou d'une région.

2.7 Collaboration

La coordination des activités dans le domaine des itinéraires cyclables ayant une incidence sur l'organisation du territoire a lieu à la fois au niveau cantonal et régional et au niveau des communes. Les autres partenaires de la concertation sont les autorités cantonales, d'une part, et les organisations privées comme SuisseMobile, d'autre part. Les échanges d'informations sur les activités des uns et des autres ayant un impact spatial créent des conditions optimales pour détecter suffisamment tôt les éventuels conflits d'affectation et coordonner ces activités.

Selon l'article 1 de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1), les autorités ont des activités ayant des effets sur l'organisation du territoire notamment lorsqu'elles :

- établissent ou approuvent des plans directeurs et des plans d'affectation, des conceptions et des plans sectoriels ;
- élaborent ou réalisent des projets de construction ou de transformation de bâtiments, d'ouvrages ou d'installations publics ou d'intérêt public ou utilisent de telles constructions ou installations ;
- accordent des concessions ou des autorisations ou allouent des subventions.

Si une autorité constate qu'une de ses activités ayant des effets sur l'organisation du territoire au sens de l'article 1 OAT est susceptible d'affecter une indication figurant dans le plan sectoriel pour

le trafic cycliste, elle en avise l'organe cantonal (cf. ch. 4.3). Ils déterminent alors ensemble la suite de la démarche.

Les interventions temporaires et les interventions de longue durée sur des itinéraires cyclables du réseau cantonal qui entravent la circulation des vélos doivent être annoncées au centre de prestations de l'Office des ponts et des chaussées. Les interventions temporaires peuvent nécessiter la mise en place d'une déviation provisoire du trafic cycliste et doivent au préalable être convenues avec l'Office des ponts et chaussées. Les interventions de longue durée sont soumises à autorisation et nécessitent un déplacement de l'itinéraire de longue durée.

Les conflits afférant à la coordination d'activités ayant des effets sur l'organisation du territoire sont tranchés par le Conseil-exécutif (art. 99, al. 1 LC).

3 Planification d'itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal

3.1 Principes directeurs

Le canton de Berne dispose d'un réseau d'itinéraires qui répond aux besoins d'une grande partie de la population. Il conviendrait cependant d'augmenter le nombre de personnes qui utilisent leur vélo au quotidien et de développer le cyclotourisme. Les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal relient les lieux de manière attrayante en empruntant des parcours sûrs, cohérents, directs et agréables. Il faut que les cyclistes puissent s'y sentir en sécurité. Le long des axes sur lesquels le trafic est dense, notamment sur les longs tronçons à l'extérieur des localités, des solutions doivent également être proposées à l'écart des routes principales. Il est possible d'encourager le recours aux routes communales ou privées dans les itinéraires du réseau par l'octroi de subventions conformément à l'article 59 LR.

Le canton affecte ses moyens financiers limités aux domaines où ils déploient le plus d'effets et où les mesures sont à un coût proportionnellement raisonnable. La répartition des itinéraires quotidiens entre liaisons principales et réseau de base permet de fixer plus facilement des priorités. Le guide *Standards pour les routes cantonales* (OPC, 2011) sert de base pour évaluer si des aménagements pour le trafic cycliste sont nécessaires sur les routes cantonales. Lorsqu'un autre itinéraire cycliste attrayant existe à l'écart de la route cantonale, il ne reste plus qu'à prendre en compte dans l'évaluation la signification que revêt encore cette dernière pour le trafic cycliste. Dans pareil cas, la route ne doit souvent pas faire l'objet d'aménagements spécifiques supplémentaires.

La planification d'itinéraires cyclables s'effectue selon la législation et les normes en vigueur²³, ainsi que selon le manuel prévu à cet effet (OFROU / SuisseMobile / FSR, 2008). Les aménagements concrets seront quant à eux réalisés sur la base du guide sur les aménagements pour le trafic cycliste (OPC, 2014) et figureront dans le plan de route des projets.

3.2 Trafic quotidien

3.2.1 Potentiel de trafic cycliste et définition de priorités

Les itinéraires quotidiens assurant une fonction de réseau cantonal ont été déterminés selon leur potentiel de trafic cycliste, à savoir s'il faut s'attendre à ce que les tronçons concernés soient fréquentés par beaucoup de cyclistes, quelques-uns ou seulement une poignée d'entre eux si le tronçon est subjectivement considéré par la majorité de la population comme sûr et attrayant. Si le potentiel est élevé et l'itinéraire agréable, il est possible de mobiliser bien des amateurs de la petite reine. En revanche, aux endroits où le potentiel est faible, un itinéraire de qualité équivalente n'aura qu'un effet limité sur le volume du trafic cycliste.

²³ Norme SN 640 060, Trafic des deux-roues légers ; bases (VSS, 1995).

Pour définir le potentiel, un modèle basé sur un système d'information géographique a été spécialement développé. Il permet de formuler des énoncés objectifs sur le volume possible de trafic sur différents tronçons du réseau sur la base d'un modèle de demande associé à la loi de la gravitation universelle selon laquelle l'attraction diminue de manière inversement proportionnelle au carré de la distance. Différents paramètres sont pris en compte : distances moyennes à vélo, différences d'altitude (kilomètres-efforts), utilisation pour les trajets scolaires²⁴, importance pour les loisirs et attraction exercée par les gares, les centres et les pôles de développement. Outre les données géoréférencées sur les statistiques démographiques et le nombre de places de travail, un modèle numérique de terrain a également été utilisé. Contrairement aux modèles des transports traditionnels qui portent sur des zones de trafic relativement grandes avec les imprécisions qui en découlent, dans le cadre du modèle utilisé pour le trafic cycliste, le potentiel a été évalué par tronçons de 300 mètres en fonction d'une grille hectométrique de la population et du nombre de places de travail. Il a été calculé pour chaque tronçon et représenté sur un plan d'ensemble. Ce dernier a servi de base à la définition des liaisons principales et du réseau de base. Le modèle pourra à l'avenir également être utilisé en cas d'évolution de la situation afin d'évaluer objectivement les effets sur le potentiel cycliste et d'adapter le plan sectoriel en conséquence.

Les couloirs qui figurent sur la carte du plan sectoriel et dans les listes d'objets de l'annexe 1.1 indiquent les tronçons qui manquent au niveau quantitatif ou qui nécessitent d'importantes améliorations au niveau qualitatif.

Des améliorations sont réalisées en premier lieu sur les tronçons sur lesquels des lacunes ont été identifiées et qui sont énumérés à l'annexe 1.1, puis en deuxième et en troisième lieu sur les autres liaisons principales et sur le réseau de base.

3.2.2 Liaisons principales, réseau de base et autres routes cantonales

Les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal peuvent emprunter ou longer des routes cantonales, des routes nationales de troisième classe, des pistes cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales, ainsi que des routes communales ou privées qui s'intègrent judicieusement dans le réseau. Selon leur potentiel en matière de trafic cycliste, ces itinéraires sont répartis entre liaisons principales et réseau de base.

- Les liaisons principales présentent le potentiel le plus élevé pour le trafic cycliste quotidien. Elles doivent respecter le standard de référence du guide *Standards pour les routes cantonales* (OPC, 2011), que ce soit lorsque l'itinéraire cyclable longe la route ou la traverse.
- Le réseau de base présente un potentiel moyen pour le trafic cycliste quotidien. Il doit dans une large mesure respecter le standard de référence du guide *Standards pour les routes cantonales* (OPC, 2011), que ce soit lorsque l'itinéraire cyclable longe la route ou la traverse.

Lorsque le standard de référence pour les routes cantonales ne peut pas être atteint à un coût proportionnellement raisonnable sur des tronçons relativement longs, il faut examiner la possibilité de diriger le trafic cycliste à l'écart de la route cantonale sur des pistes cyclables cantonales, des routes communales ou des routes privées. Selon l'importance que revêt encore la route cantonale pour le trafic cycliste, il faut prendre des mesures ponctuelles complémentaires. Si des itinéraires passent à l'écart des routes cantonales, les cyclistes doivent si possible et là où cela s'avère opportun être prioritaires et ne pas avoir à réaliser de kilomètres-efforts supplémentaires. Sont notamment adaptés à cet effet les itinéraires qui longent les lignes de chemin de fer et dans une mesure limitée ceux qui longent les autoroutes pour autant que les immissions ne soient pas excessives.

Les routes cantonales dont le potentiel de trafic cycliste est faible ou compensé dans une large mesure par un itinéraire alternatif sont mentionnées à titre informatif en tant qu'autres routes cantonales avec trafic cycliste sur la carte du plan sectoriel. Les routes cantonales signalées comme voies interdites aux vélos n'y sont quant à elles pas indiquées.

²⁴ Sur la base du relevé des trajets scolaires dans les communes (OPC, 2013).

3.2.3 Lacunes du réseau

La définition des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal dans le plan sectoriel ne considère pas le standard actuel de ses itinéraires en ce qui concerne le trafic cycliste. Seules les lacunes les plus importantes sont fixées dans le plan sectoriel. Il en existe trois types :

- Les couloirs présentant un potentiel de trafic élevé, mais des liaisons insuffisantes et dans lesquels le tracé définitif des itinéraires du réseau cantonal doit encore être établi par la région en collaboration avec l'OPC dans le cadre d'une étude approfondie.
- Les lacunes physiques indiquant une absence de liaison comme par exemple lorsqu'il n'y a pas de ponts ou de pistes cyclables sur les itinéraires souhaités à l'écart des routes existantes.
- Les lacunes qualitatives indiquant les liaisons qui sont conçues de telle manière qu'elles dissuadent un bon nombre de cyclistes de les utiliser.

Comblen les lacunes (cf. liste d'objets de l'annexe 1.1) au moyen de mesures adaptées et proportionnelles est une priorité.

3.3 Trafic de loisirs

Lorsque l'on parle d'itinéraires de loisirs assurant une fonction de réseau cantonal, il s'agit la plupart du temps des routes nationales et régionales de « La Suisse à vélo » qui existent déjà. La signalisation de ces routes, dotées d'un numéro à un ou deux chiffres blanc sur fond bleu, est effectuée par le canton. Elles exploitent le potentiel en matière de paysage du canton de Berne pour le cyclotourisme.

Le canton poursuit le développement du réseau d'itinéraires de loisirs en étroite collaboration avec SuisseMobile et a pour objectif d'en améliorer en permanence la qualité ainsi que de conserver et développer sa place de leader du cyclotourisme. Les itinéraires sont fixés selon des critères touristiques et traversent des paysages attrayants. Il est également tenu compte des éventuels thèmes sur lesquels portent les itinéraires, à l'instar de l'itinéraire de l'Aar qui passe si possible aux abords immédiats des rives ou offre une vue sur la rivière. Afin de pouvoir être utilisés par un large public incluant également les familles avec enfants, ces itinéraires évitent en outre les tronçons dangereux ou ceux où le trafic motorisé est dense. Ce sont principalement des routes ou des chemins existants qui sont choisis lorsqu'il s'agit de procéder à des améliorations et l'on n'opte qu'exceptionnellement pour de nouvelles constructions ou de nouveaux aménagements.

Sont en premier lieu représentés sur la carte du plan sectoriel les tracés des routes nationales et régionales de « La Suisse à vélo » qui existent déjà ou qui sont prévus et les tronçons qui devront être libérés en cas de changement des itinéraires. Si des mesures de construction sont nécessaires afin de remanier les itinéraires ou de procéder à des améliorations, leur réalisation incombe au propriétaire de la route ou conformément à l'article 47 LR aux communes en ce qui concerne les itinéraires communaux. Conformément à l'article 59 LR, le canton accorde des subventions pour les investissements nécessités par le trafic cycliste sur les itinéraires de loisirs assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic de loisirs sur les routes communales ou privées.²⁵

Les itinéraires prévus indiqués sur la carte du plan sectoriel seront dotés d'un numéro. Afin de planifier l'aménagement, il est indiqué pour chaque amélioration de l'itinéraire dans la liste d'objets de l'annexe 1.2, son état de coordination, à savoir s'il s'agit d'une *information préalable*, si la *coordination est en cours* ou si elle est *réglée*.

Les légers déplacements d'itinéraires de loisirs sur des chemins existants sont mis à jour dans le plan sectoriel (voir chap. 2.6.1.)

²⁵ Cf. Directive *Subventions cantonales pour des investissements en faveur des itinéraires cyclables importants sur des routes communales ou privées* (OPC 2012).

4 Compétences et financement

4.1 Planification, construction, exploitation et entretien

Le canton :

- fixe les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien et le trafic de loisirs au moyen du présent plan sectoriel (cf. partie cartographique du chapitre 5).
- construit, exploite et entretient les itinéraires cyclables sur et le long des routes et des pistes cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales (cf. art. 46 LR). Si, par l'entrée en force de plans conformément au chap. 2.6.1, des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal sont déplacés sur des routes communales ou privées et permettent ainsi d'éviter d'avoir à prendre des mesures disproportionnées sur les routes cantonales, les mesures d'aménagement peuvent être réalisées à titre de pistes cyclables cantonales.

Les régions :

- planifient le réseau cyclable régional pour le trafic cycliste quotidien conformément au présent plan sectoriel, déterminent le besoin d'intervention et les mesures nécessaires sur les routes communales pour les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal et régional.
- fixent au moyen d'une conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) ou d'un plan directeur régional les tracés des itinéraires et les éventuelles mesures dans les couloirs désignés conformément à la liste d'objets de l'annexe 1.1. Ils seront repris dans le plan sectoriel dans le cadre d'une mise à jour.
- examinent, d'entente avec l'OPC, les propositions d'optimisation des routes nationales et régionales de « La Suisse à vélo » selon la liste d'objets de l'annexe 1.2 pour lesquelles la *coordination* est en cours ou qui en sont au stade de l'*information préalable*.

- peuvent reprendre les autres réseaux pour le trafic de loisirs de SuisseMobile, notamment les itinéraires locaux de « La Suisse à vélo » et les itinéraires de VTT, de rollers et de canoë, et continuer à les développer si nécessaire.

Les communes :

- ont en principe l'obligation de fixer leurs itinéraires cyclables dans un plan (art. 47 LR). Pour ce faire, elles tiennent compte des itinéraires cyclables du réseau cantonal et régional et densifient au besoin le réseau de rang supérieur par des itinéraires destinés au trafic quotidien communal incluant les trajets scolaires.
- construisent, exploitent et entretiennent les itinéraires cyclables empruntant des routes communales ou privées. Le canton subventionne les investissements en faveur des principaux itinéraires cyclables du réseau cantonal empruntant les routes cantonales et privées à hauteur de 40 pour cent dans la mesure où les coûts occasionnés servent au trafic cycliste quotidien et au trafic cycliste de loisirs.²⁶
- veillent à garantir le libre accès aux itinéraires cyclables sur les routes communales pour les vélos (voir aussi art. 44, al 1 OR). Interdire aux vélos de circuler sur les itinéraires cyclables est absurde, de telles interdictions sur les itinéraires cyclables doivent donc être levées.²⁷

Pour les mesures prises sur les routes privées, il est nécessaire de consulter les services et propriétaires concernés.

²⁶ Conformément à l'article 59 LR et à la Directive *Subventions cantonales pour des investissements en faveur des itinéraires cyclables importants sur des routes communales ou privées* (OPC, 2012).

²⁷ Au lieu d'interdictions générales de circuler, il faut choisir en tenant compte des particularités locales entre le signal OSR 2.13 *Circulation interdite aux voitures automobiles, aux motocycles et cyclomoteurs* et le signal 2.14 *Circulation interdite aux voitures automobiles, aux motocycles et cyclomoteurs* avec le cas échéant une plaque complémentaire.

Les mesures prises sur des itinéraires cyclables empruntant des voies de communication historiques²⁸ visant la sauvegarde de la substance peuvent bénéficier d'aides financières de la Confédération en vertu de l'article 13 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN).

4.2 Signalisation

Le canton :

- pourvoit à la signalisation des itinéraires cyclables du réseau cantonal (art. 48 LR). Il délègue cette tâche à l'Office des ponts et chaussées et à son centre de prestations.
- Les itinéraires destinés au trafic quotidien font l'objet d'une signalisation lorsque cela est nécessaire, notamment pour guider le trafic cycliste vers les itinéraires recommandés.
- Les itinéraires de loisirs font l'objet d'une signalisation continue. Pour ce faire, le canton s'ad-joint la collaboration d'organisations spécialisées, notamment de SuisseMobile et de PRO VELO Canton de Berne.

Les régions :

- sont compétentes en ce qui concerne la signalisation des itinéraires VTT.
- peuvent se charger de la signalisation des autres itinéraires de loisirs, notamment des tronçons de routes locaux de la « La Suisse à vélo », ainsi que des itinéraires de rollers et de canoë de SuisseMobile.

La signalisation des itinéraires cyclables s'effectue de manière uniforme, conformément à la norme SN 640 829a et nécessite, en vertu de l'article 45, alinéa 2 OR, une autorisation de l'arrondissement d'ingénieur en chef compétent de l'Office des ponts et chaussées.

Par ailleurs, l'utilisation par des tiers ne bénéficiant pas d'une autorisation du canton de panneaux officiels ou de nature à être confondus avec ceux-ci pour des itinéraires cyclables est interdite. Il est également interdit de signaler des chemins au moyen de panneaux non officiels, qui ne sont prévus ni par l'OSR (RS 741.21) ni par la norme SN 640 829a.

4.3 Organes cantonaux en charge

Les arrondissements d'ingénieur en chef (AIC) de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne sont les organes cantonaux en charge de l'exécution du présent plan sectoriel. Ils examinent les demandes de permis de construire et de contribution et rédigent les rapports officiels et spécialisés, notamment dans les procédures suivantes :

- procédure d'octroi du permis de construire pour des projets de tiers
- procédure communale des plans directeurs et des plans d'affectation ainsi que des plans de quartier
- examen des interdictions de circuler (cf. art. 44, al.2 OR)

Le centre de prestations de l'Office des ponts et chaussées (CEP-OPC) est l'organe cantonal en charge de la planification régionale et cantonale du trafic cycliste. L'organisation privée Suisse-Mobile apporte son concours technique et participe à la coordination du trafic cycliste de loisirs. La collaboration avec le Centre de prestations de l'OPC est nécessaire notamment dans les domaines suivants :

- planifications sectorielles et plans directeurs des cantons et des régions ;
- planifications d'ordre supérieur de la Confédération et des cantons voisins.

Le centre de prestations de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne est responsable de la signalisation des itinéraires cyclables faisant partie du réseau cantonal dans le trafic cycliste quotidien et de loisirs. Il doit être contacté en cas de déviation provisoire d'itinéraires cyclables faisant

²⁸ Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS), cf. géoportail du canton de Berne (www.be.ch/geoportail).

partie du réseau cantonal. La signalisation est la propriété du canton et ne peut être ni enlevée ni modifiée sans autorisation. Il convient de respecter la liste de contrôle Signalisation pour vélos lors de chantier (OPC, 2013).

5 Kartenteil / Partie cartographique

5.1 Legende / Légende

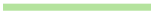
Die in der Sachplankarte eingetragenen Velorouten mit kantonomer Netzfunktion bezeichnen die als erforderlich erachteten Veloverbindungen. Soweit nötig werden sie im Rahmen einer detaillierten Projektierung konkretisiert. /

Les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal figurant sur la carte du plan sectoriel désignent les liaisons cyclables considérées comme indispensables. Elles seront, si nécessaire, concrétisées dans le cadre d'une étude de projet détaillée.

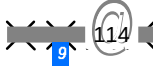
Festlegungen / Typologie

(gemäss Art. 45 Abs. 2 SG / conformément à l'art. 45, al. 2 LR)

Alltagsverkehr / Trafic quotidien

	Hauptverbindung / Liaison principale	Basisnetz / Réseau de base	Netzlücke / Lacune du réseau (qualitativ / physisch) (qualitative / physique)
Nationalstrasse dritter Klasse / Route nationale de 3e classe			
Kantonsstrasse / Route cantonale			
Kantonomer Radweg / Piste cyclable cantonale			
Gemeinde- oder Privatstrasse / Route communale ou privée			
Korridor / Couloir (Festlegung Linienführung durch Region) / (Définition de lignes par région)			

Freizeitverkehr / Trafic de loisirs

	bestehend / existant	geplant / prévu	aufzuheben / à supprimer
Velolandroute national/regional / Itinéraire Suisse à vélo national/régional			

Informative Inhalte / Informations complémentaires

	bestehend / existant	geplant / prévu
Bahnhaltestelle / Station de chemin de fer		
Oberstufenschulhaus / Ecole de cycle secondaire		
Veloroute anderer Träger / Autres itinéraires cyclables (Regionen, Nachbarkantone, SchweizMobil / Régions, cantons voisins, SuisseMobile)		
Weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr / Autre route cantonale avec trafic cycliste		
Kantons- und Regionsgrenze / Limite régionale et cantonale		

5.2 Lesebeispiel / Exemple

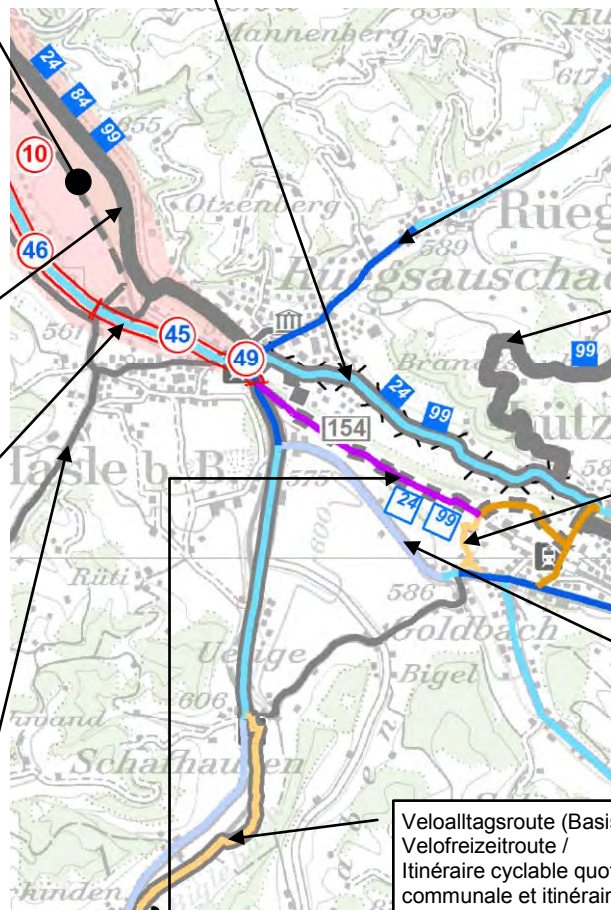
Veloalltagsroute (Basisnetz) auf Kantonsstrasse und aufzuhebende Velofreizeitroute (Velolandrouten Nrn. 24, 99; Routen-optimierung 154, vgl. Anhang 1.2) /
Itinéraire cyclable quotidien (réseau de base) sur route cantonale et itinéraire cyclable de loisirs à supprimer (« La Suisse à vélo » n° 24 et 99 ; optimisation de l'itinéraire 154, cf. annexe 1.2)

Korridor Nr. 10 (vgl. Anhang 1.1) /
Couloir n° 10 (cf. annexe 1.1)

Velofreizeitroute (Velolandrouten Nrn. 24, 84, 99) in einem Korridor (Nr. 10) /
Itinéraire cyclable de loisirs (« La Suisse à vélo » n° 24, 84, 99) dans un couloir (n° 10)

Veloalltagsroute (Basisnetz) auf Kantonsstrasse mit qualitativer Netzlücke (Nr. 45, vgl. Anhang 1.1) /
Itinéraire cyclable quotidien (réseau de base) sur route cantonale avec lacune qualitative (n° 45, cf. annexe 1.1)

Route anderer Träger (informativ, weitere Details vgl. Geoportal) /
Route d'autres organes ou organismes (à titre informatif, pour plus de détails voir géoportail)



Veloalltagsroute (Hauptverbindung) auf Kantonsstrasse /
Itinéraire cyclable quotidien (liaison principale) sur route cantonale

Velofreizeitroute (Velolandroute Nr. 99) /
Itinéraire cyclable de loisirs (« La Suisse à vélo » n° 99)

Veloalltagsroute (Basisnetz) auf Gemeindestrasse /
Itinéraire cyclable quotidien (réseau de base) sur route communale

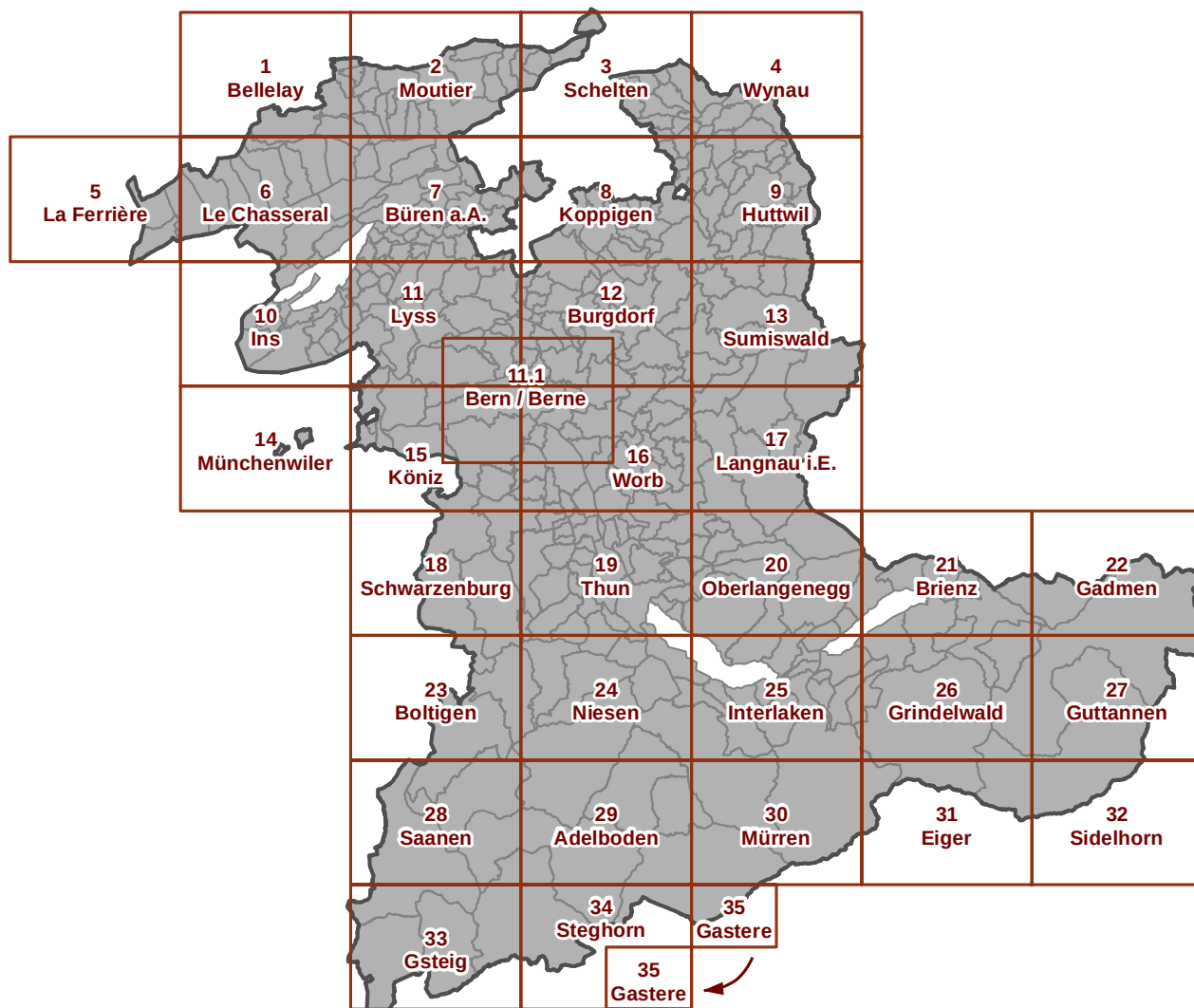
Übrige Kantonsstrasse mit Veloverkehr (informativ) /
Autre route cantonale avec trafic cycliste (à titre informatif)

Veloalltagsroute (Basisnetz) auf Gemeindestrasse und Velofreizeitroute /
Itinéraire cyclable quotidien (réseau de base) sur route communale et itinéraire cyclable de loisirs

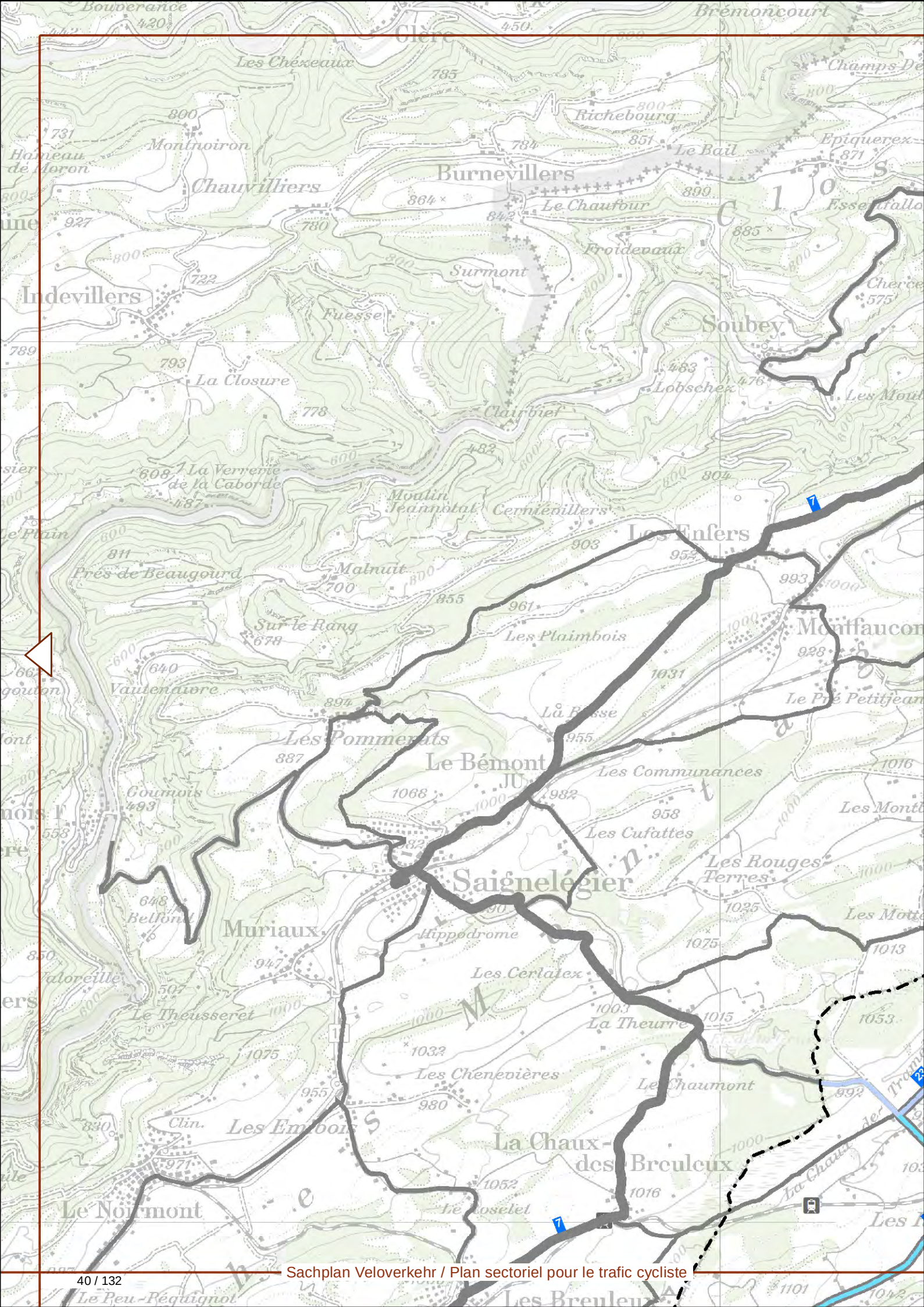
Veloalltagsroute (Hauptverbindung) auf kantonalem Radweg und geplante Velofreizeitroute (Velolandrouten Nrn. 24, 99; Routen-optimierung 154, vgl. Anhang 1.2) /
Itinéraire cyclable quotidien (liaison principale) sur piste cyclable cantonale et itinéraire cyclable de loisirs planifié (« La Suisse à vélo » n° 24 et 99 ; optimisation de l'itinéraire 154, cf. annexe 1.2)

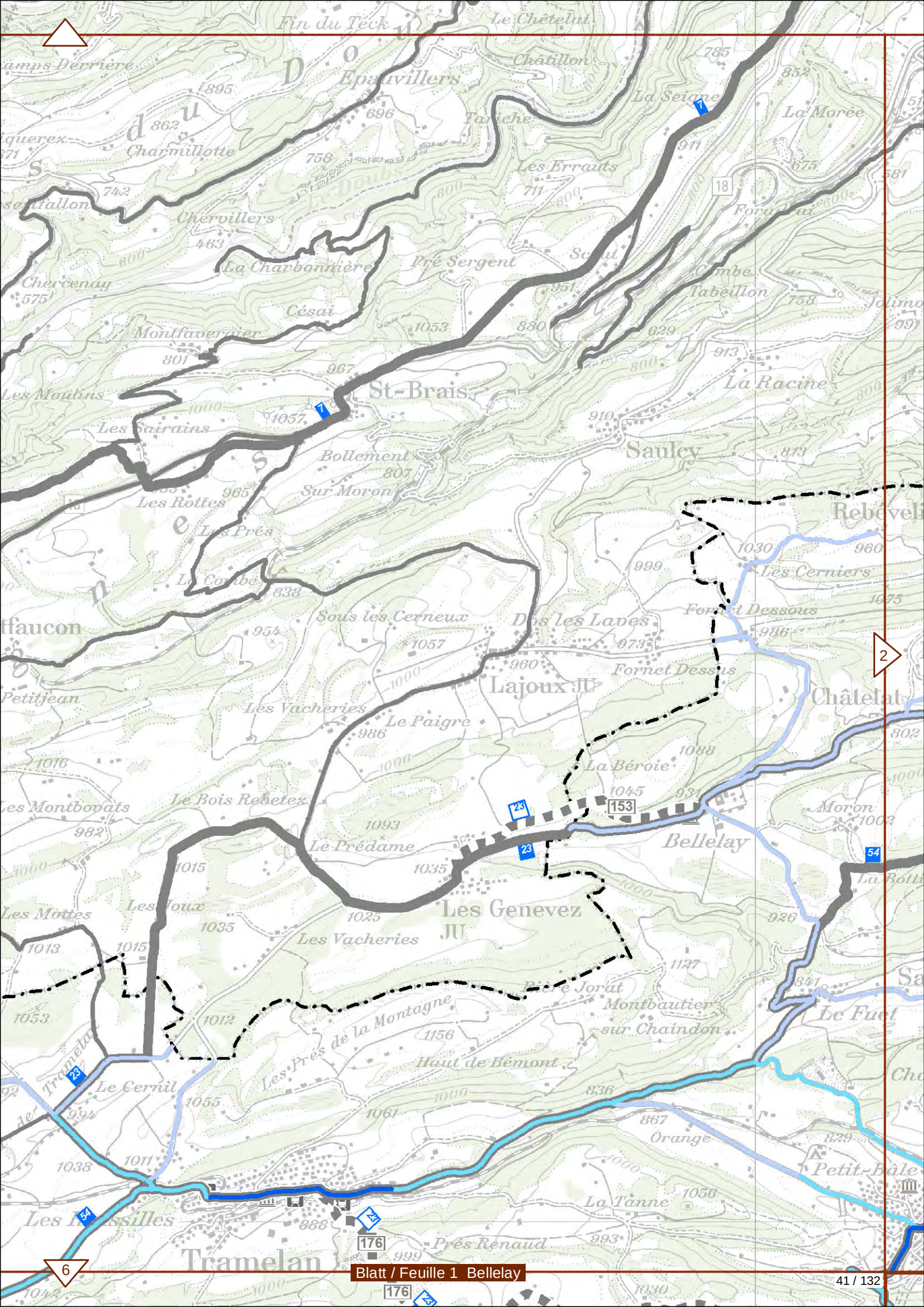
5.3 Blatteinteilung / Répartition des feuilles

Einzelblätter im Massstab 1 : 50'000 / Feuilles individuelles à l'échelle 1 : 50 000

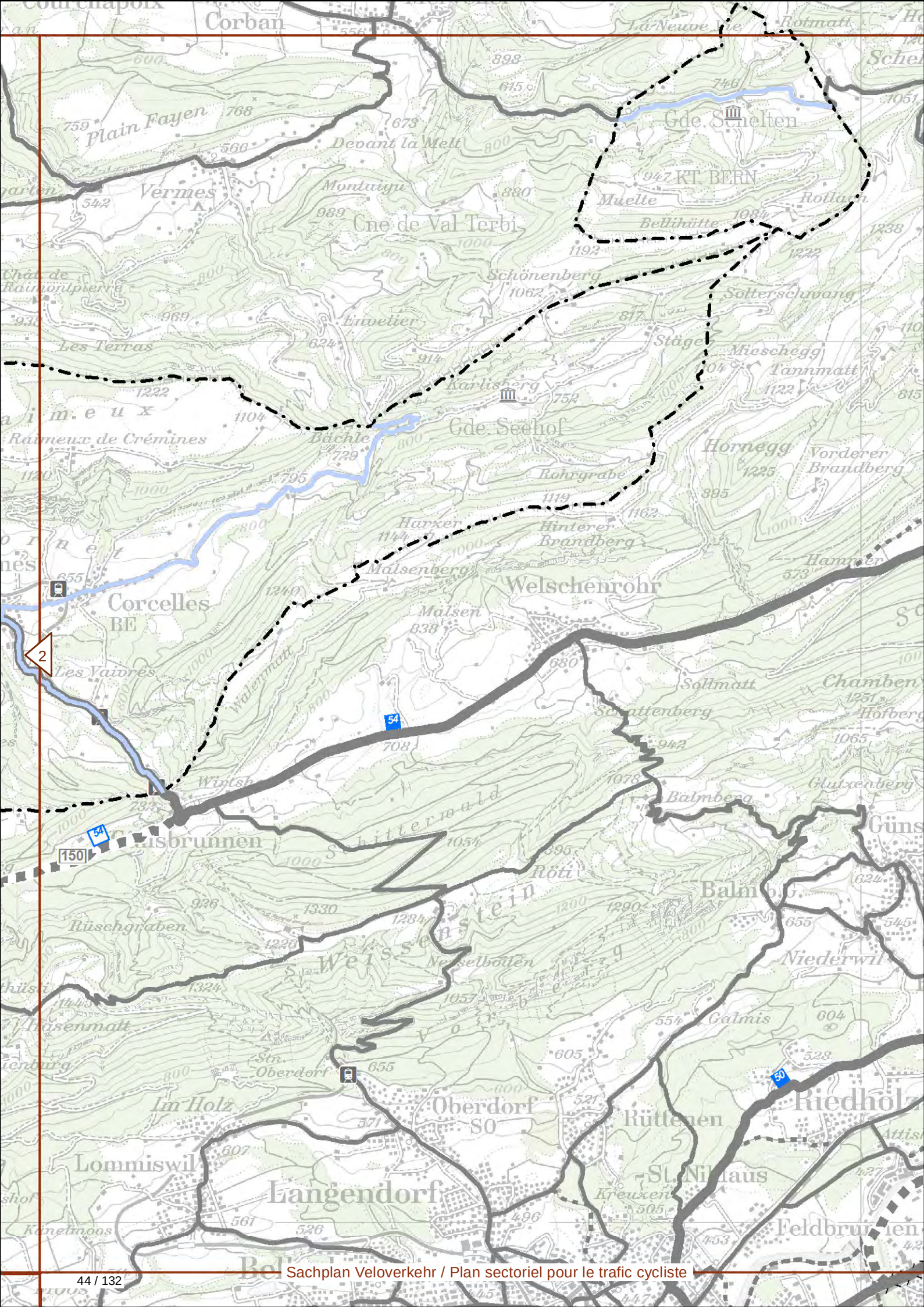


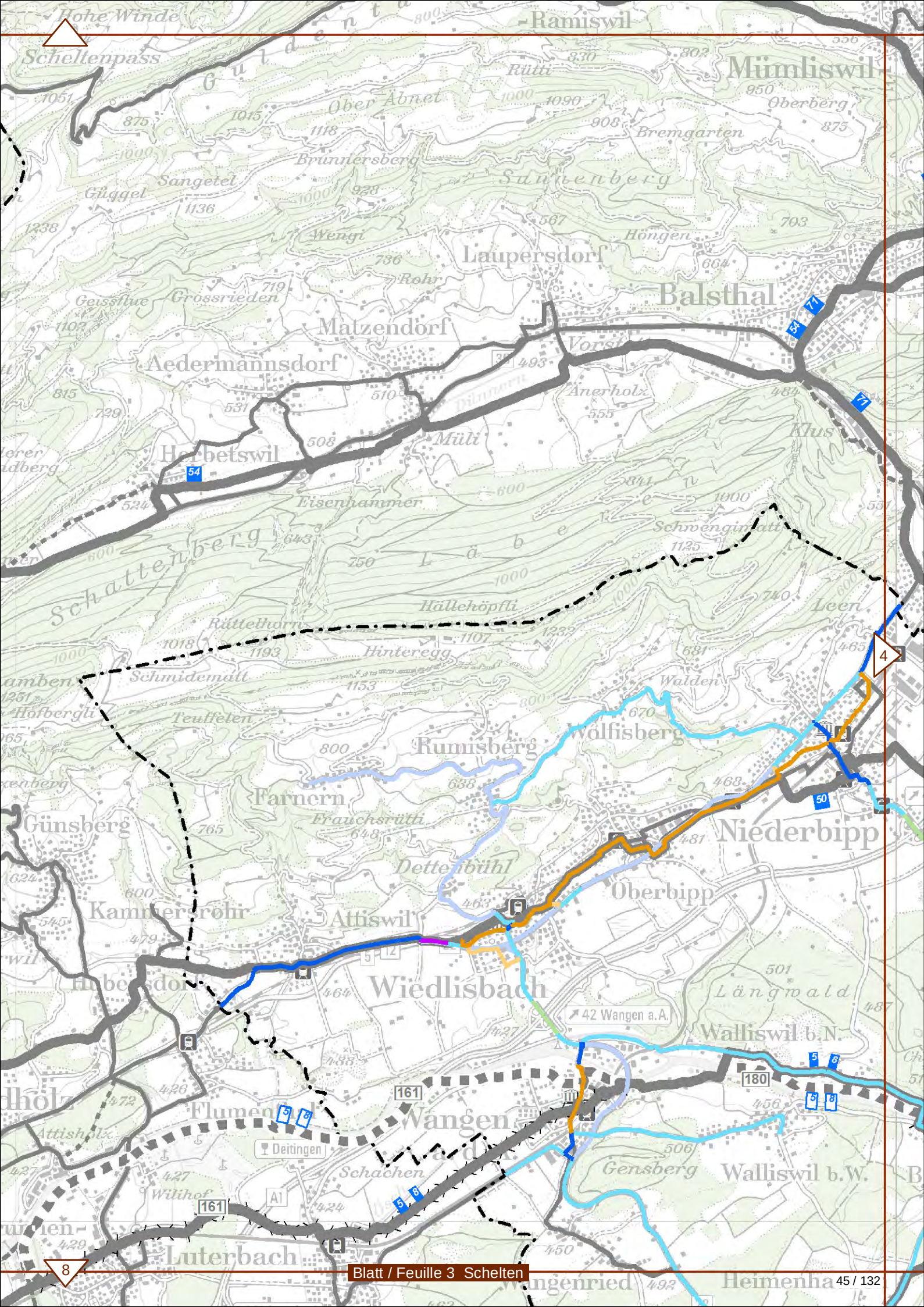
Tiefbauamt des Kantons Bern
Office de ponts et chaussées du canton de Berne

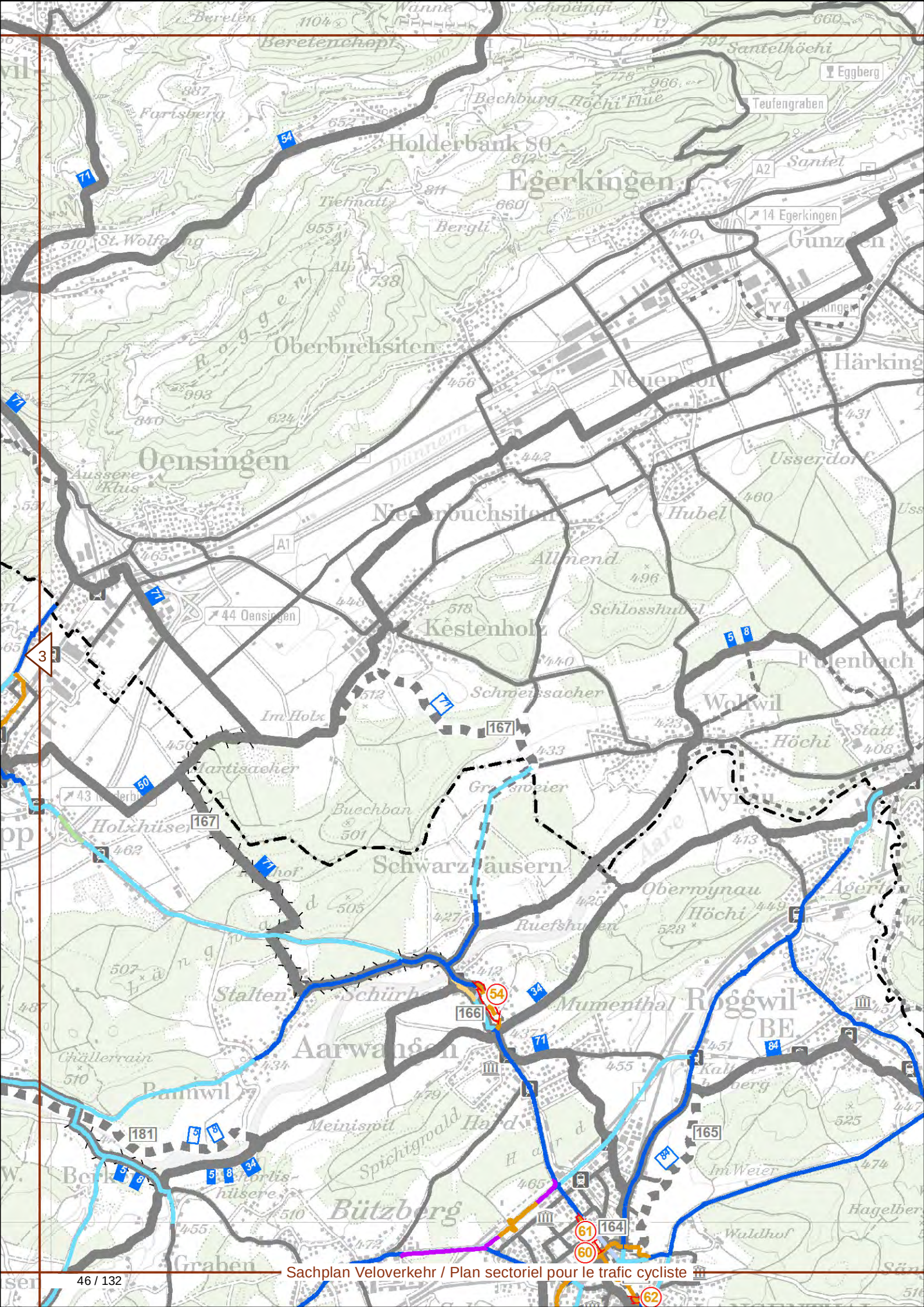


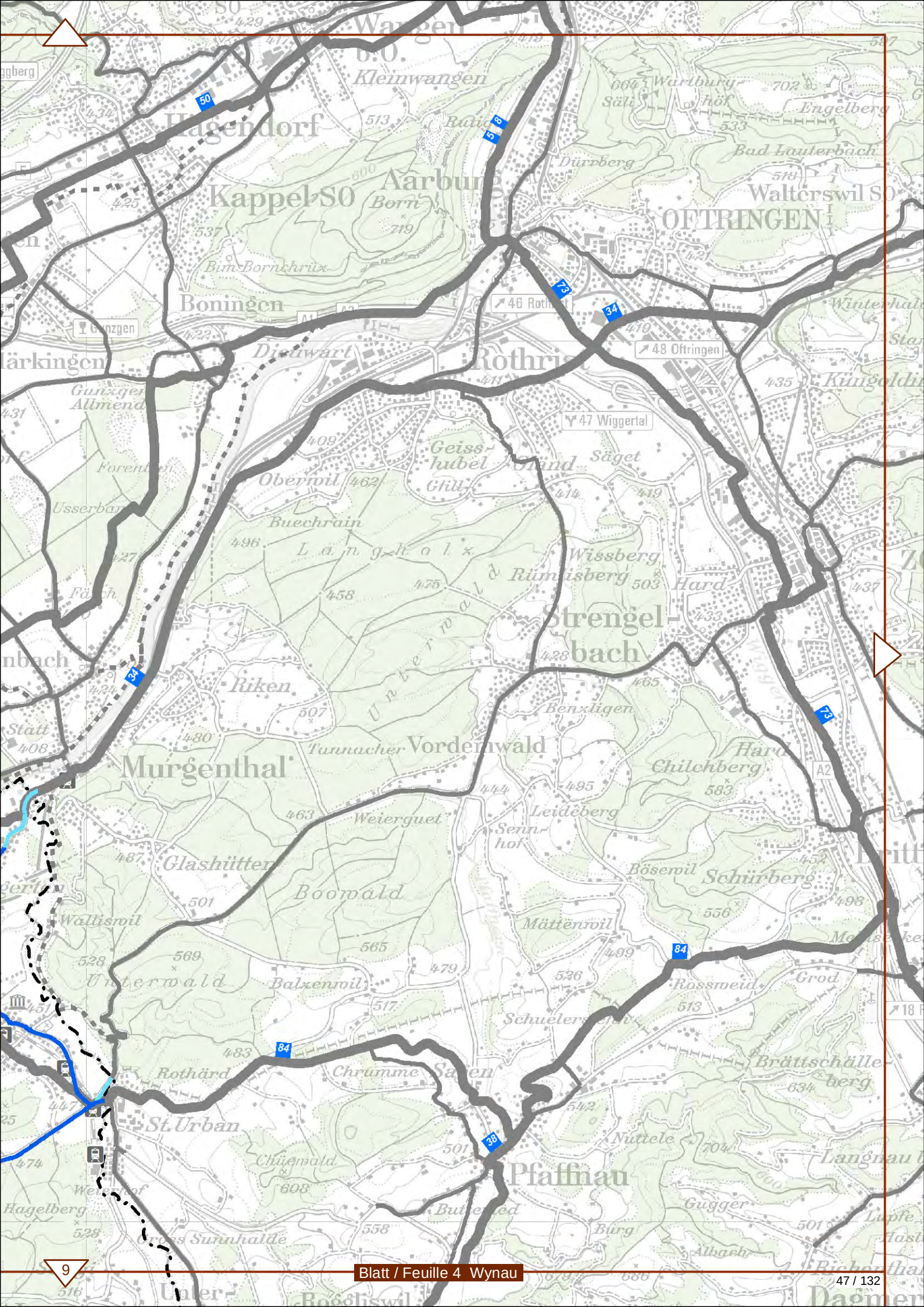




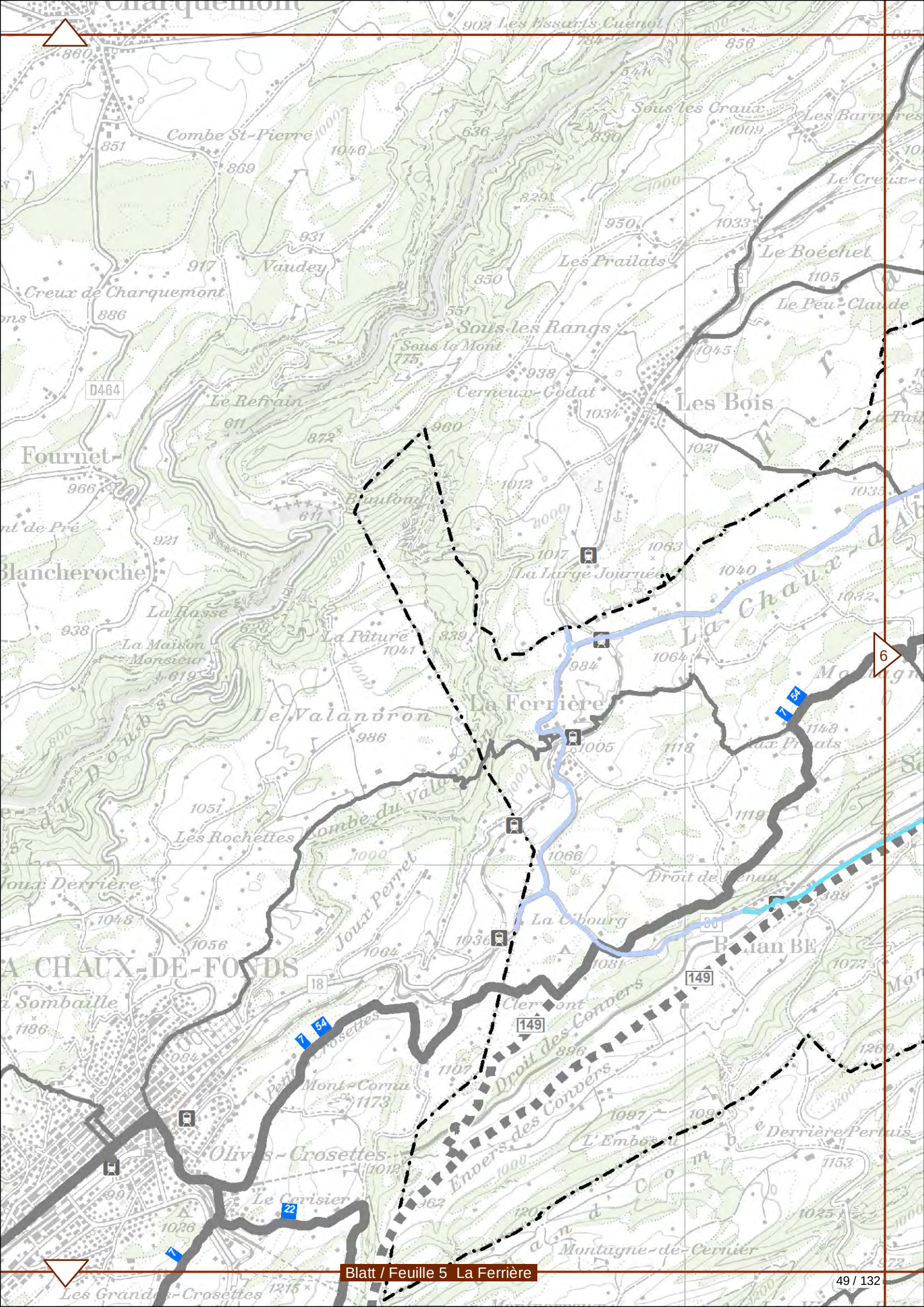


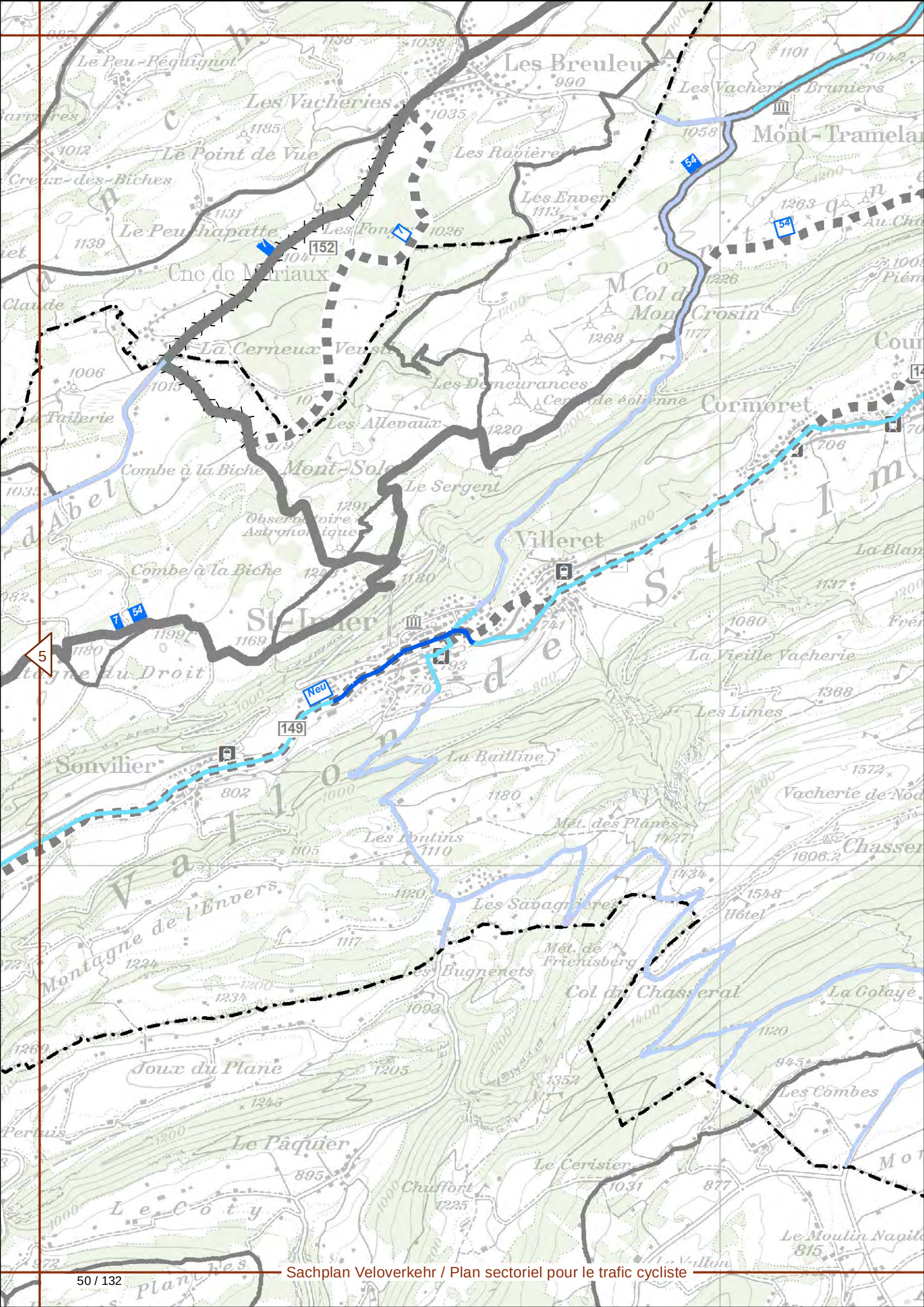


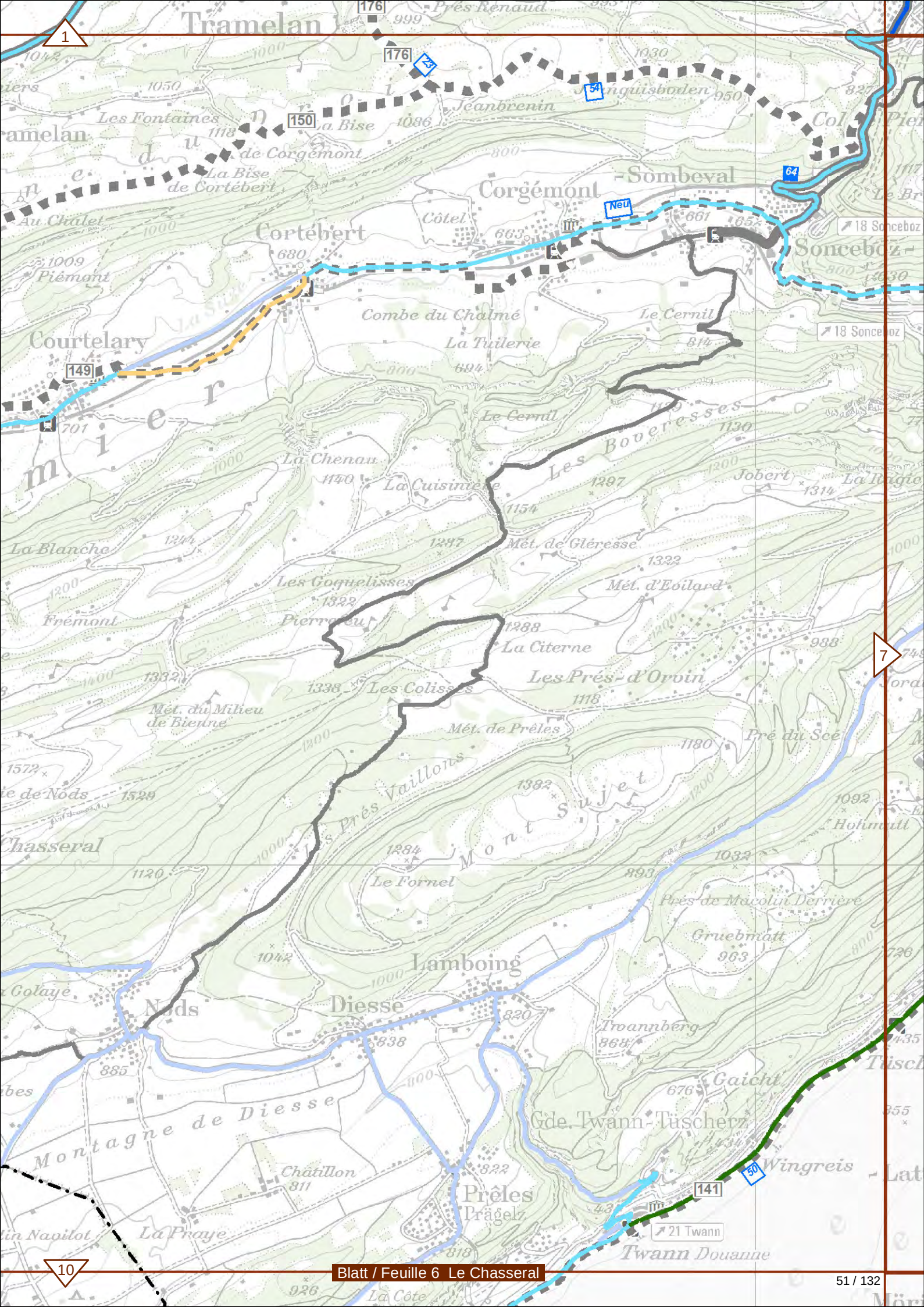


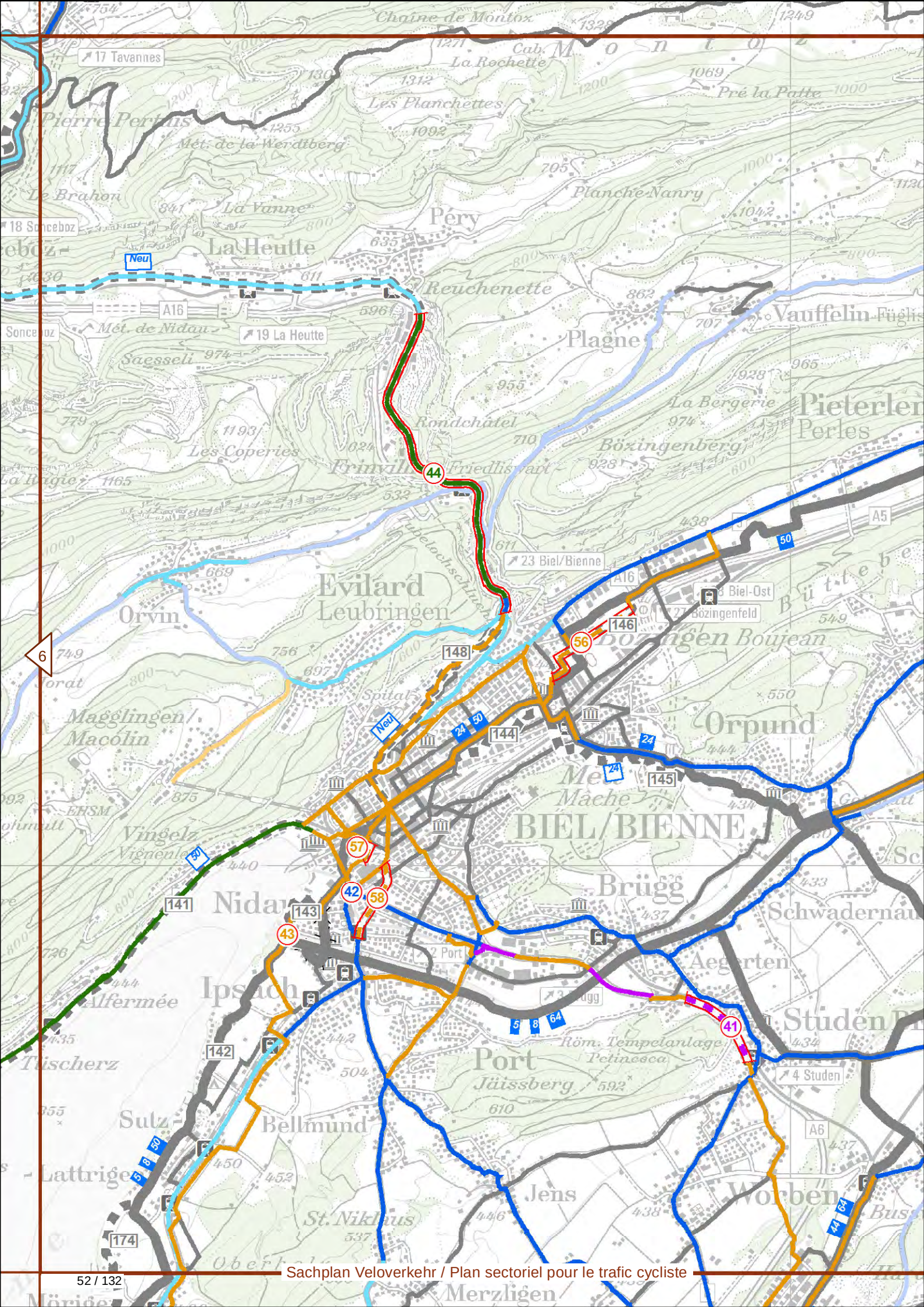


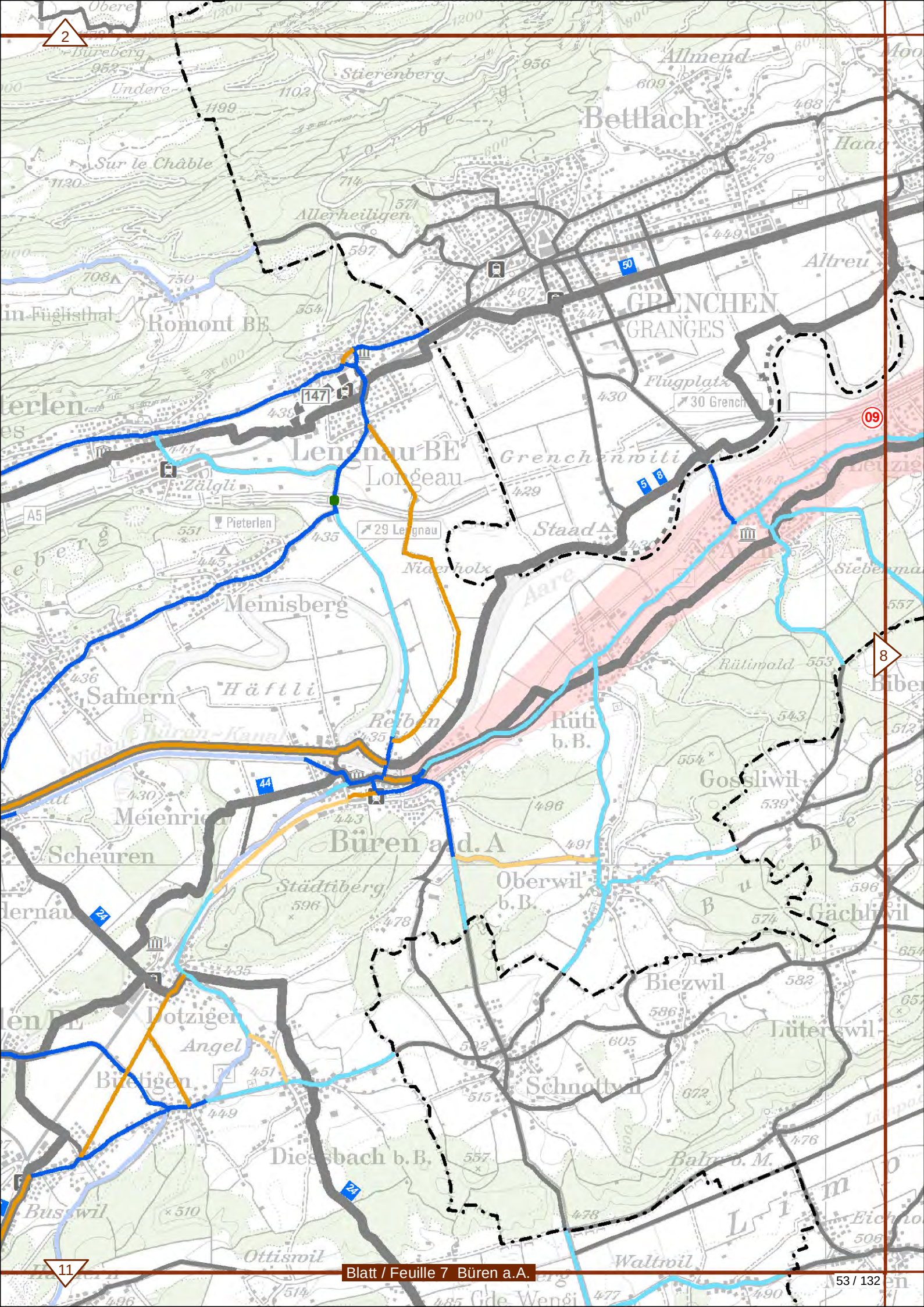


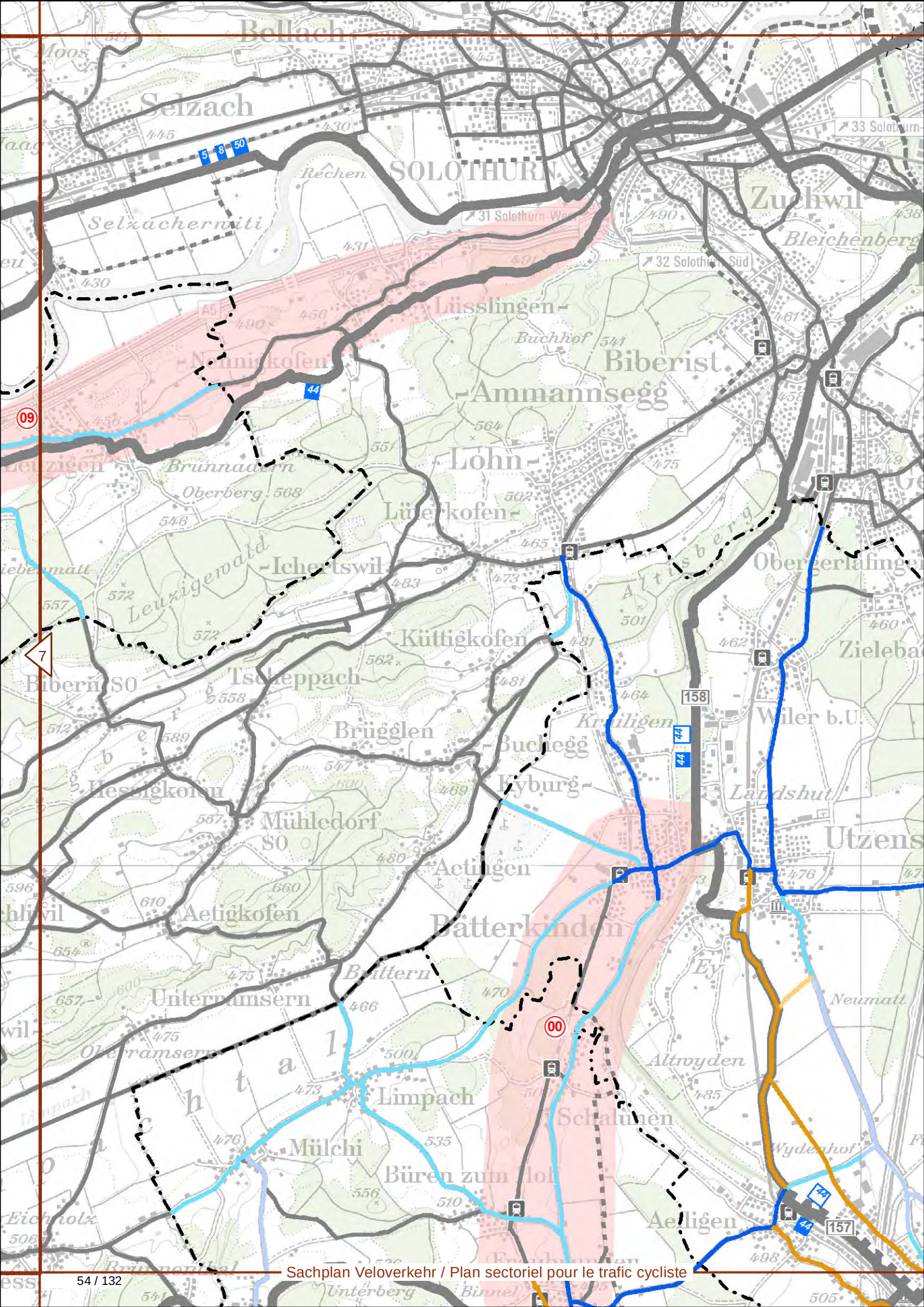


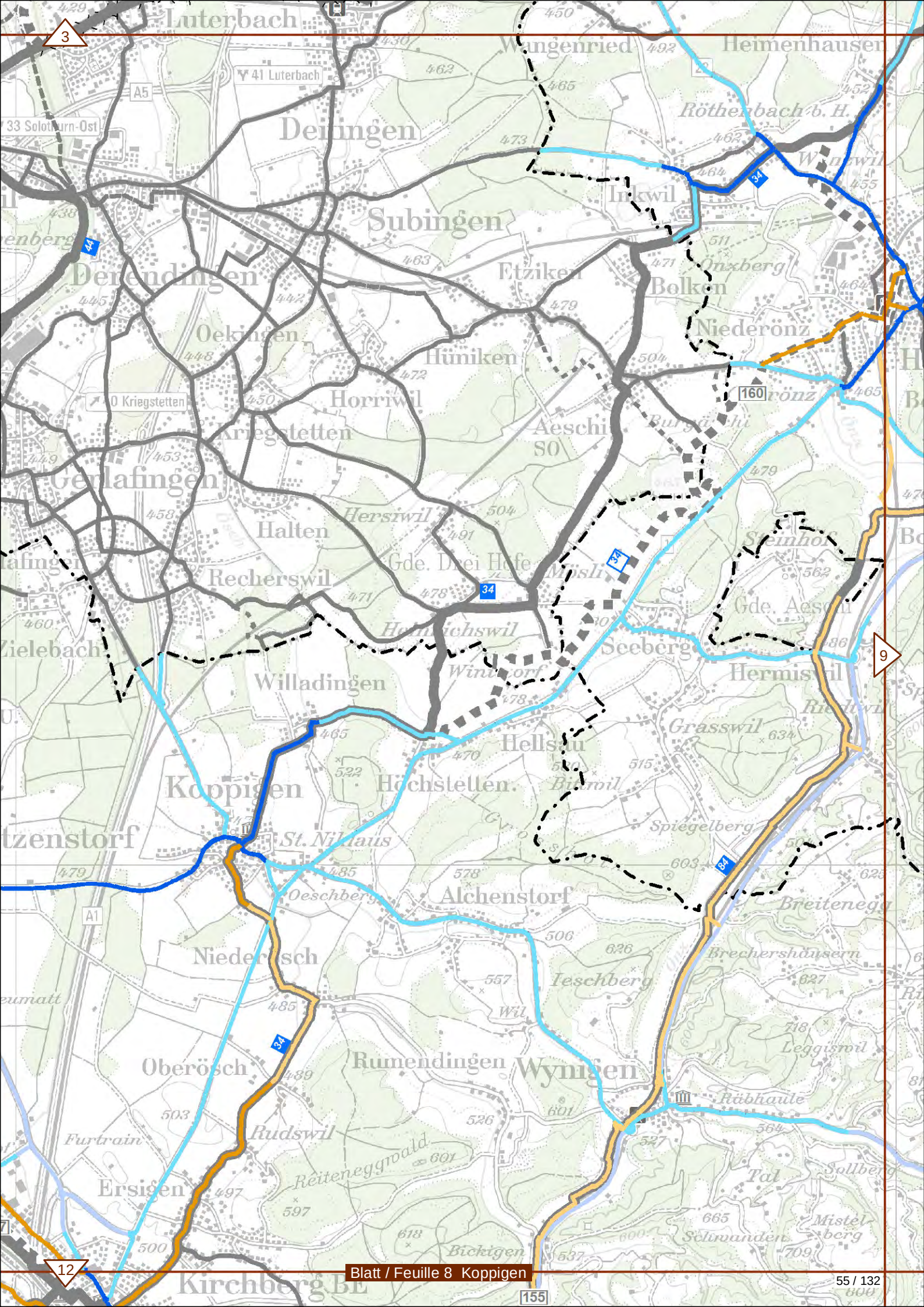


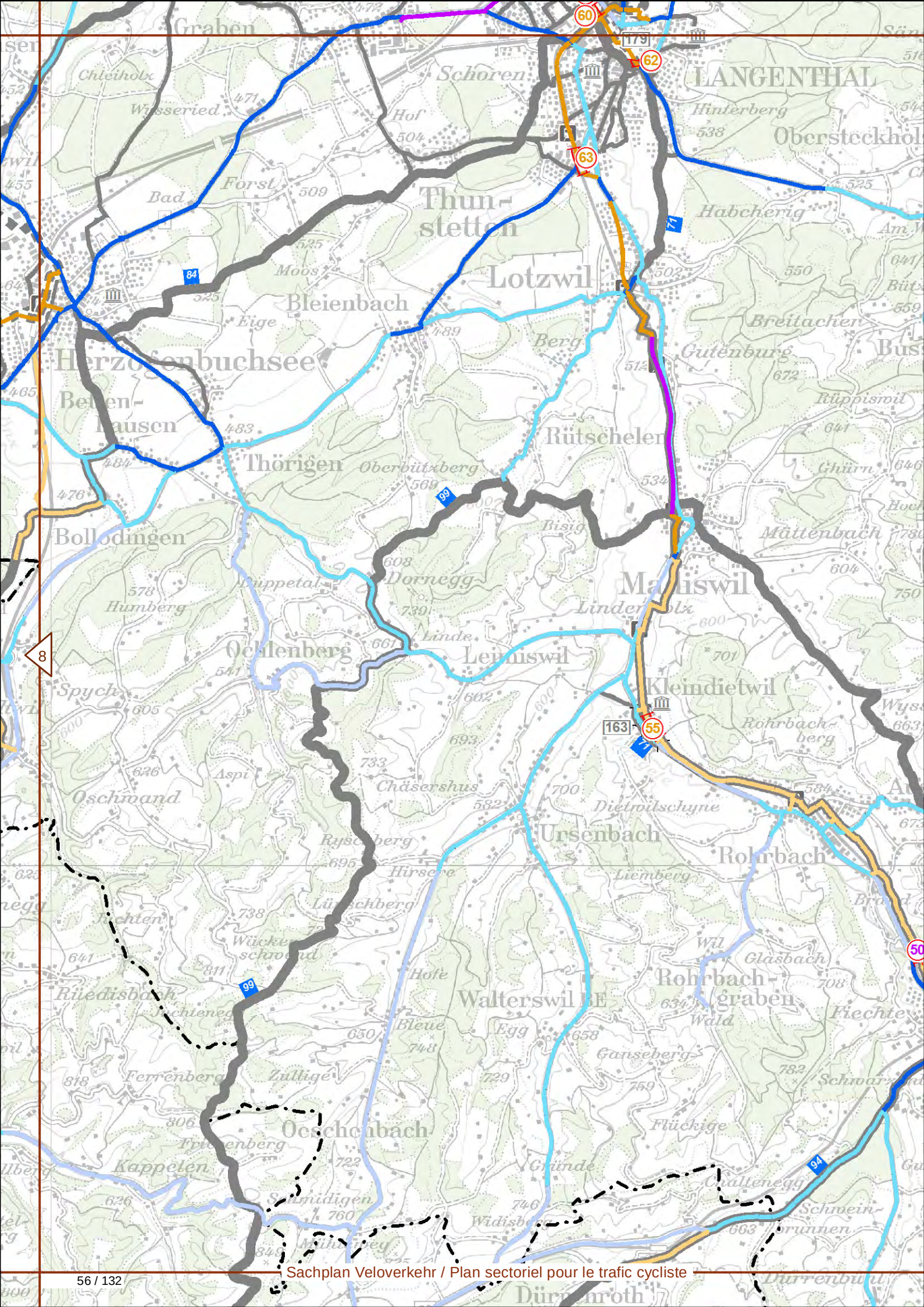


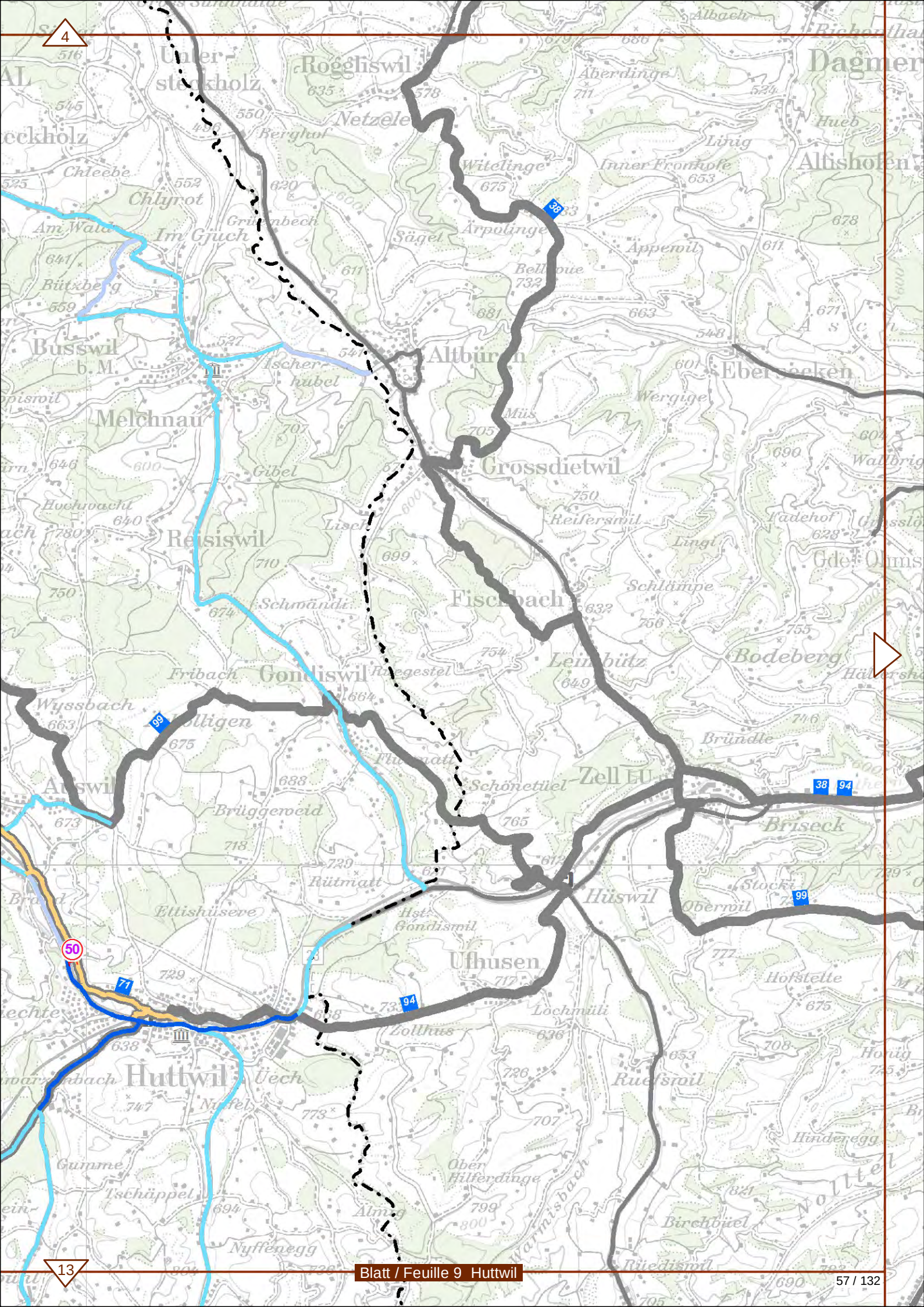


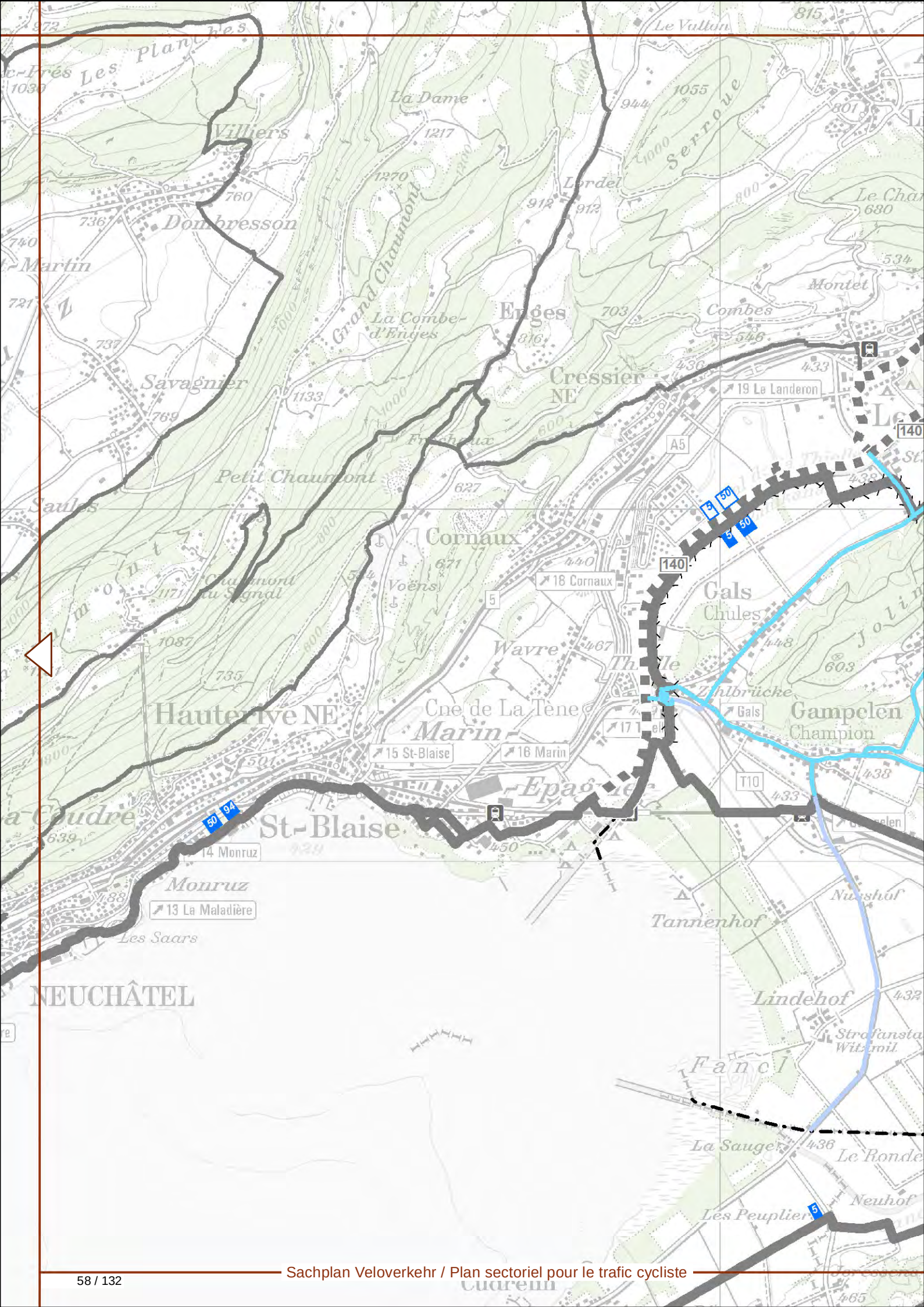


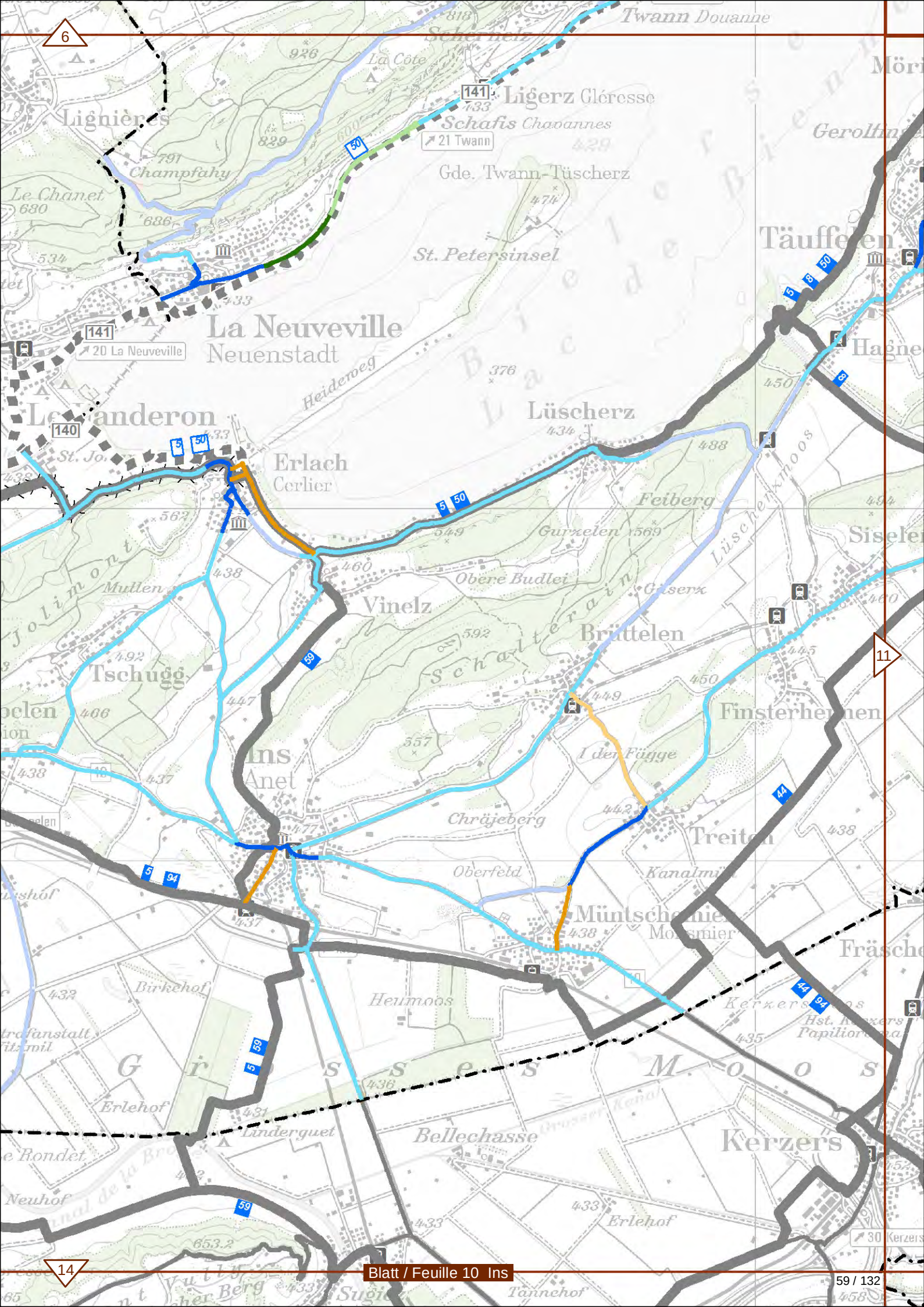


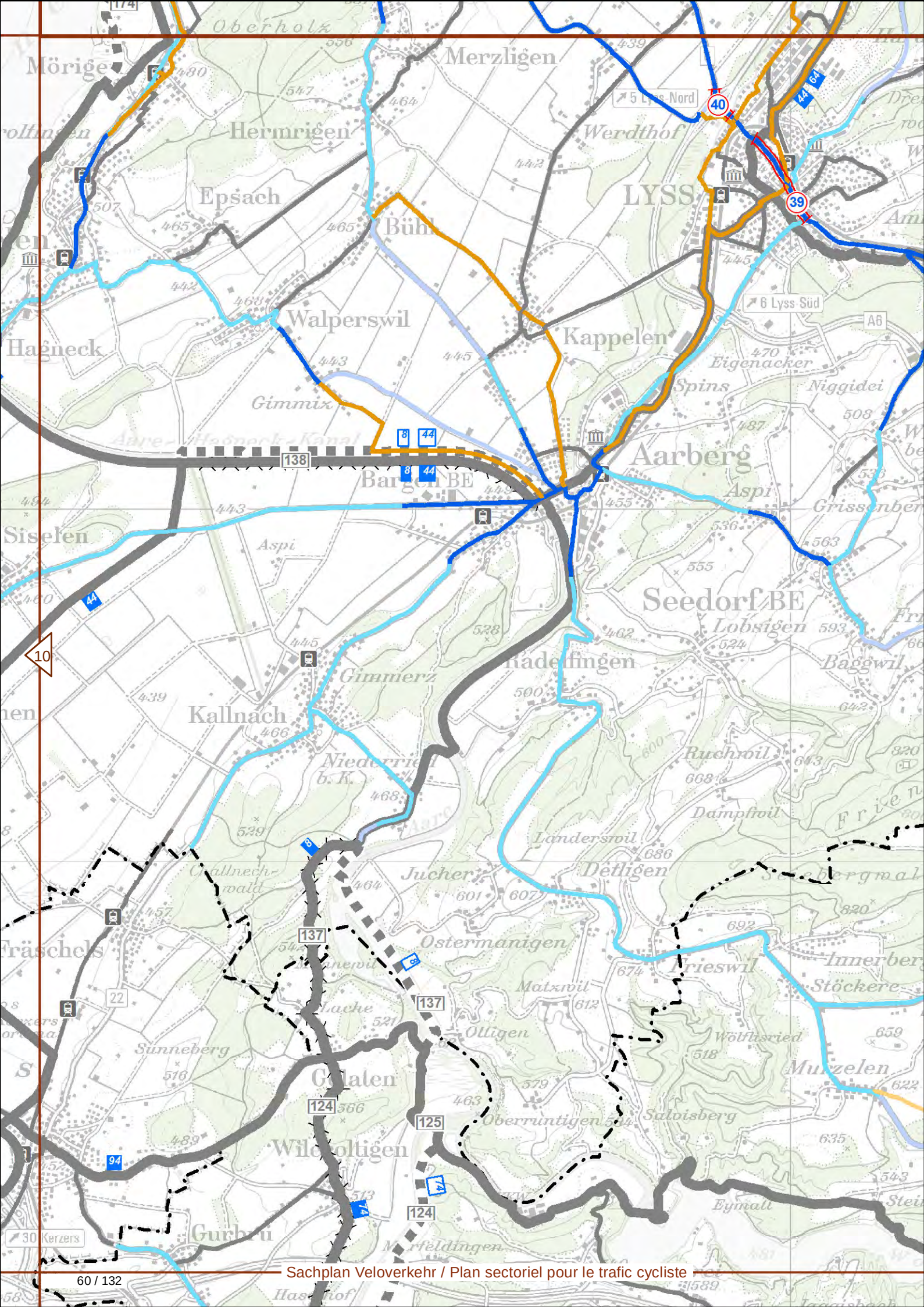


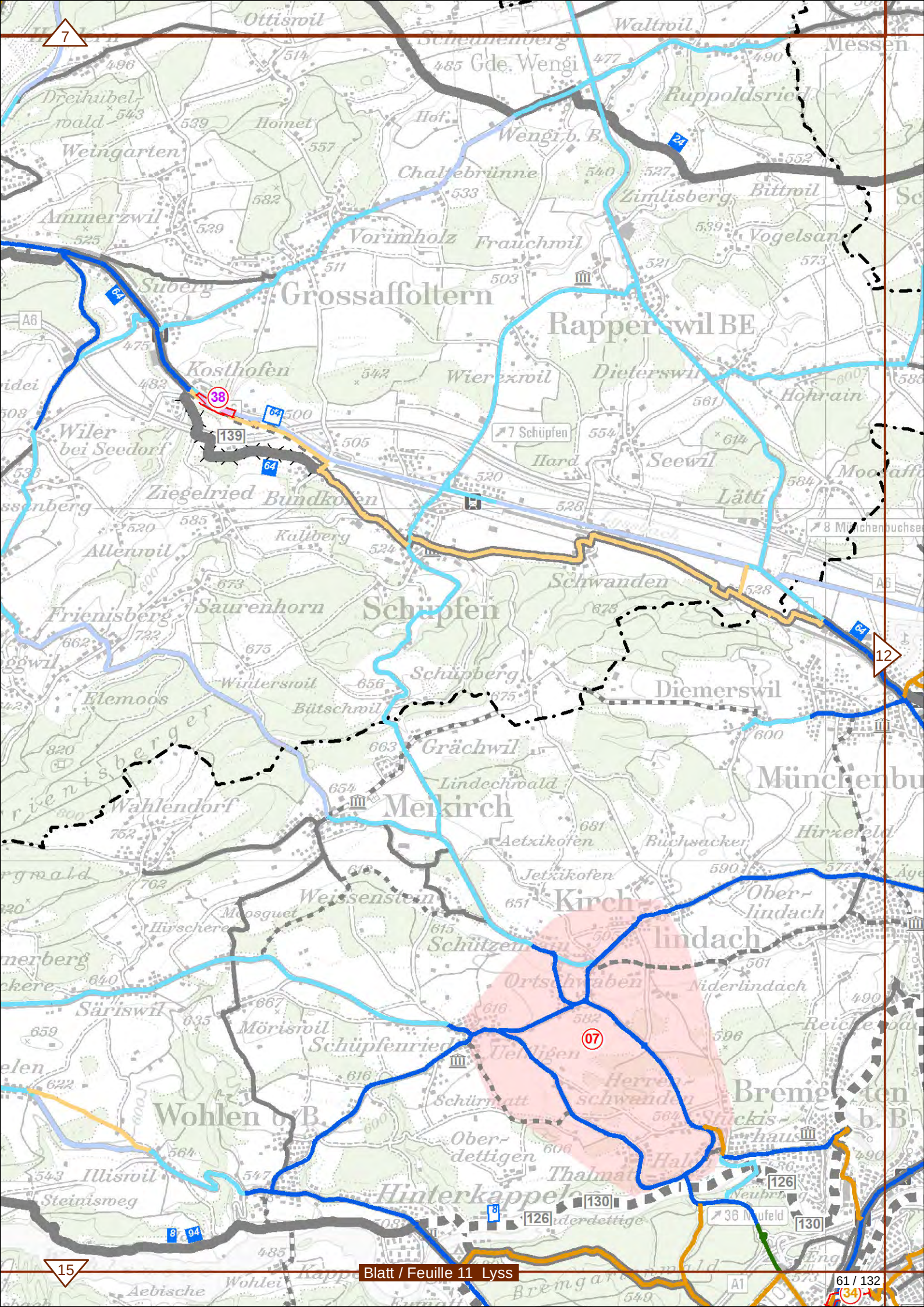


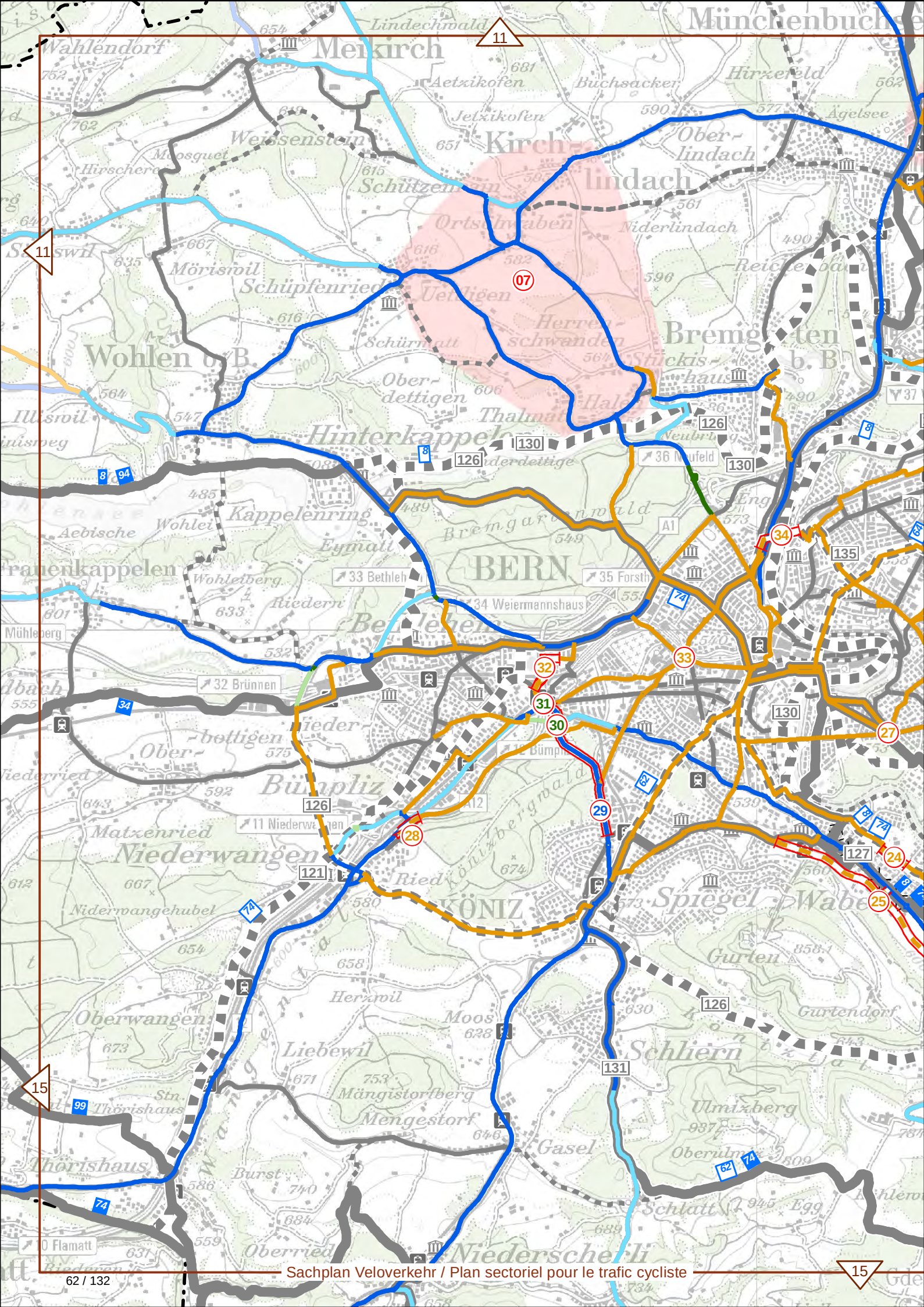


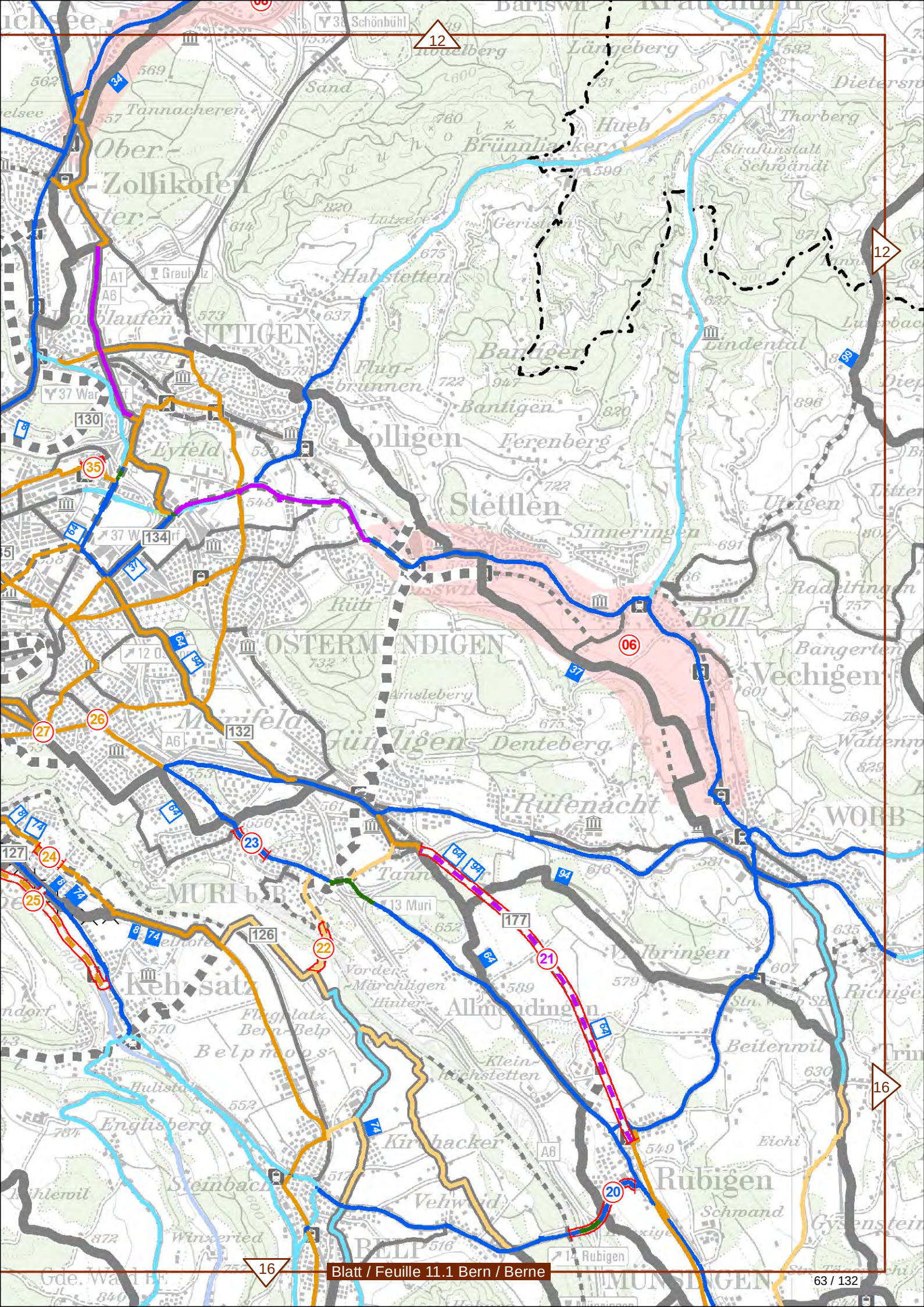


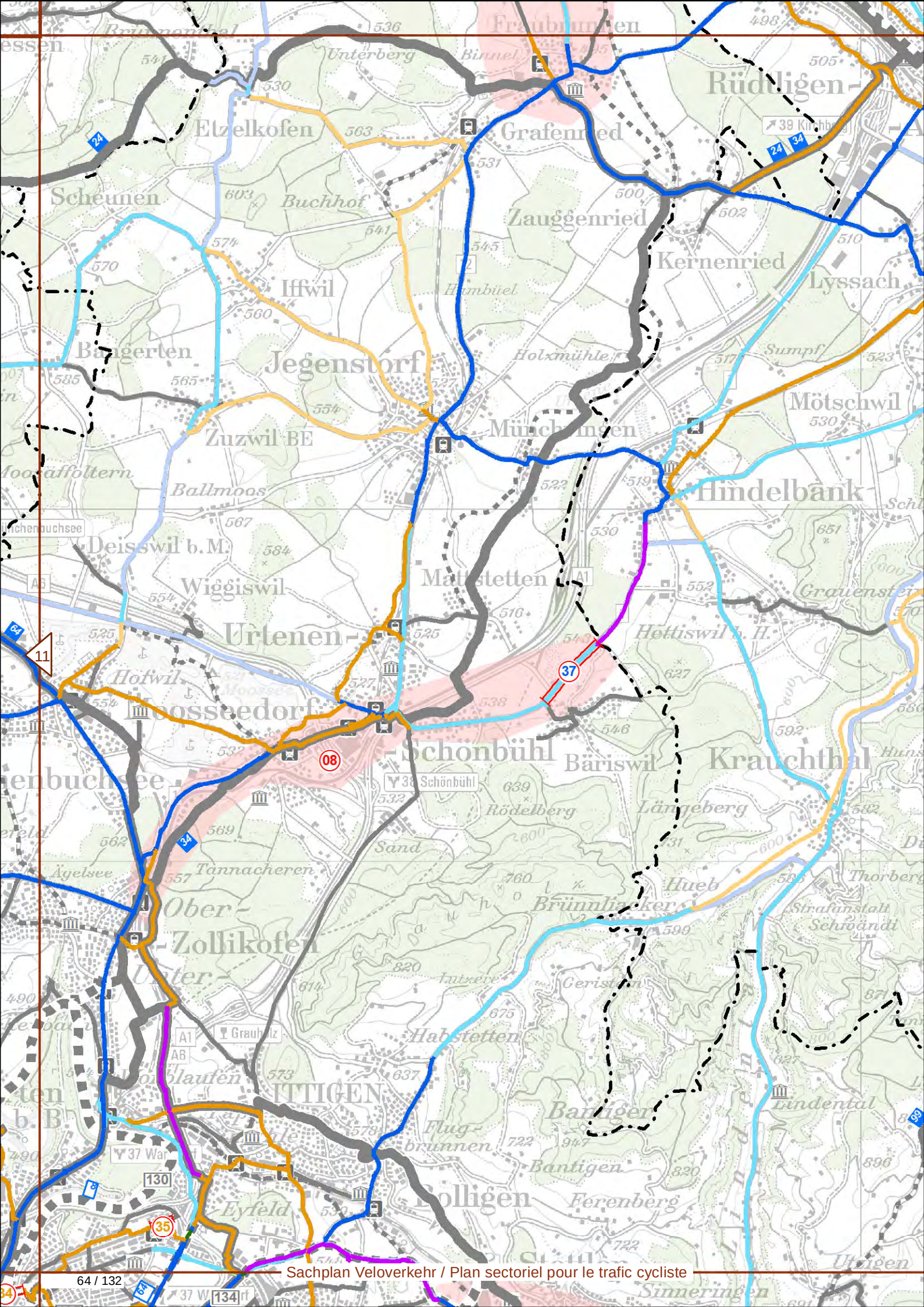


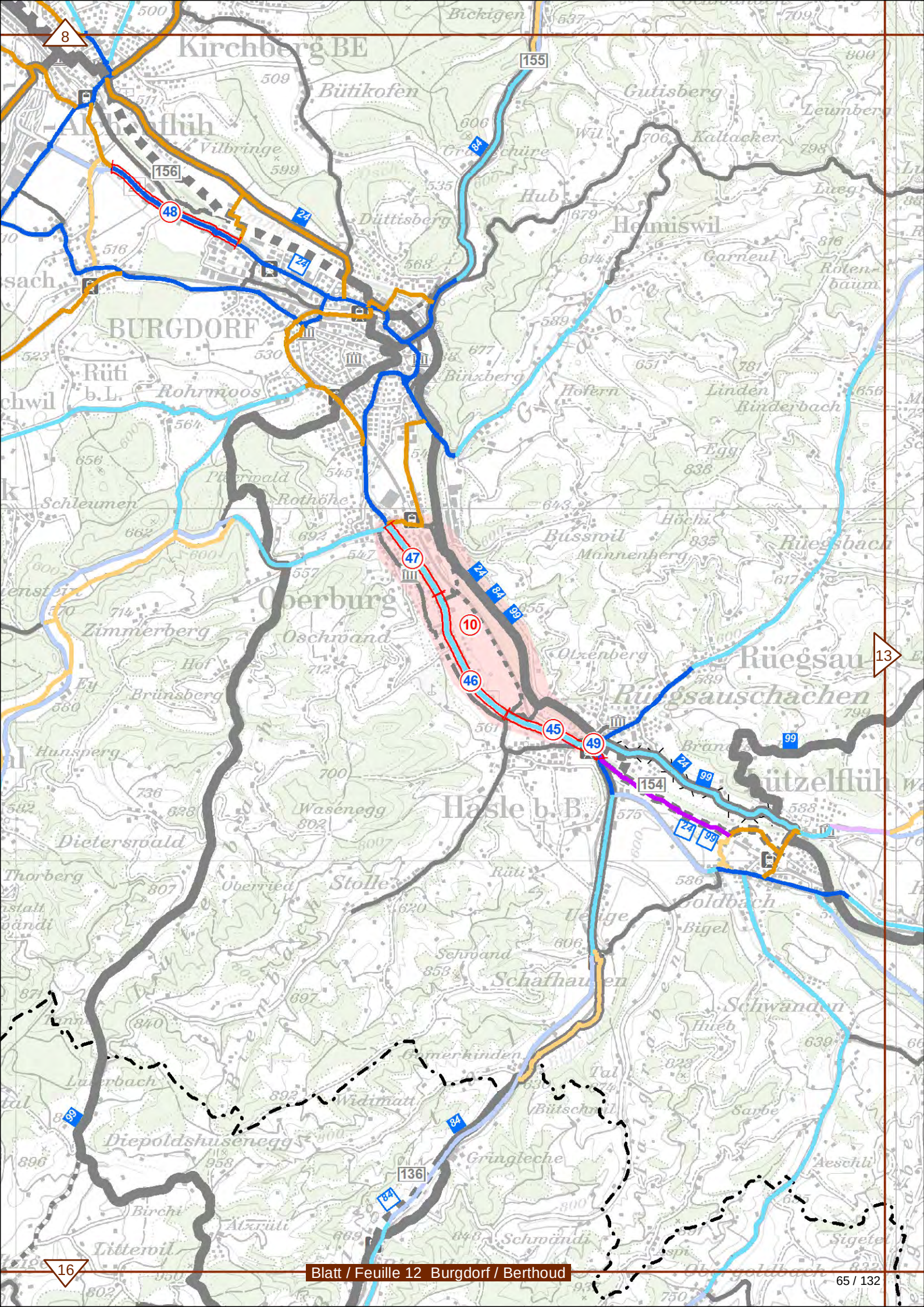


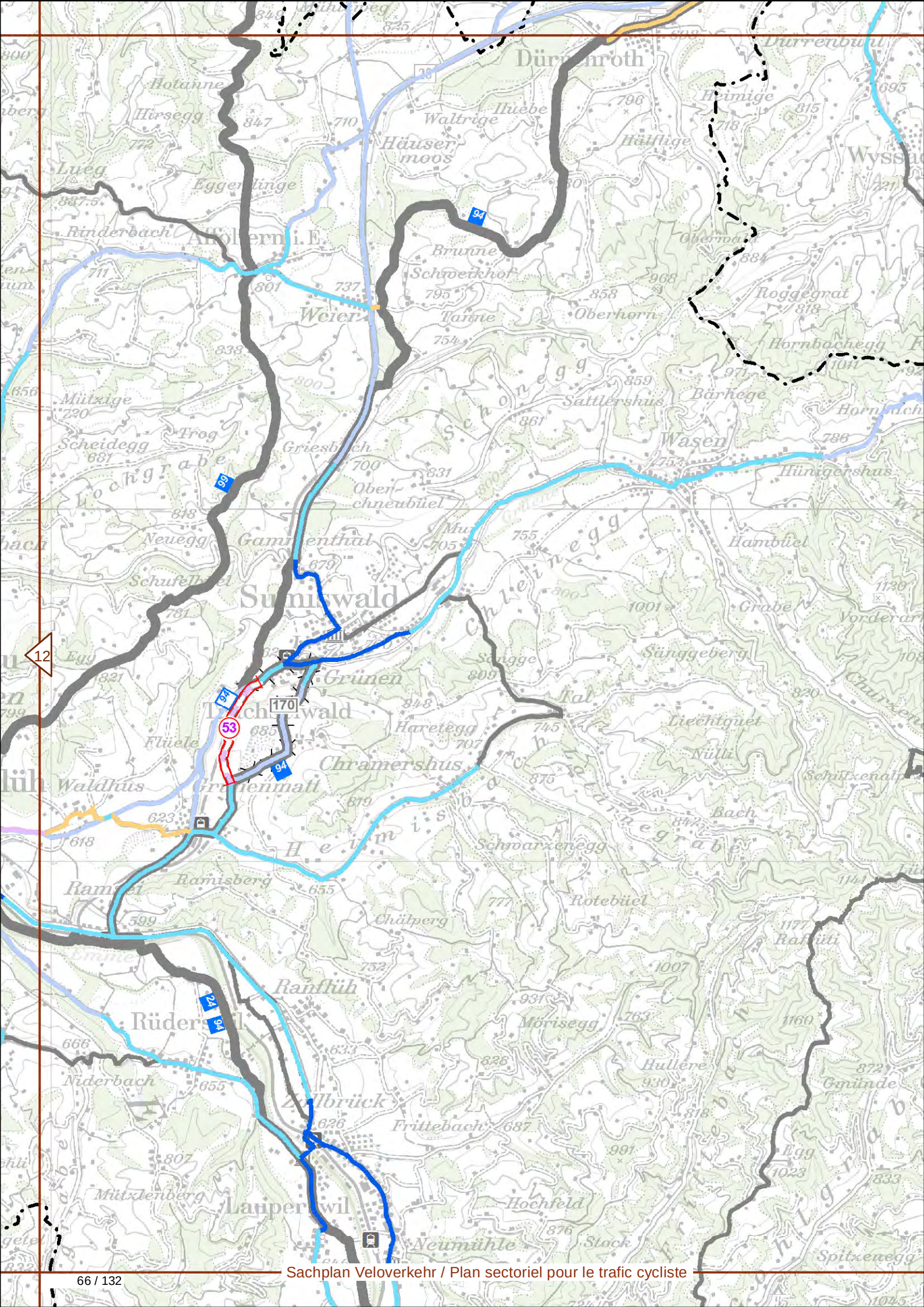












12

53

94

94

94

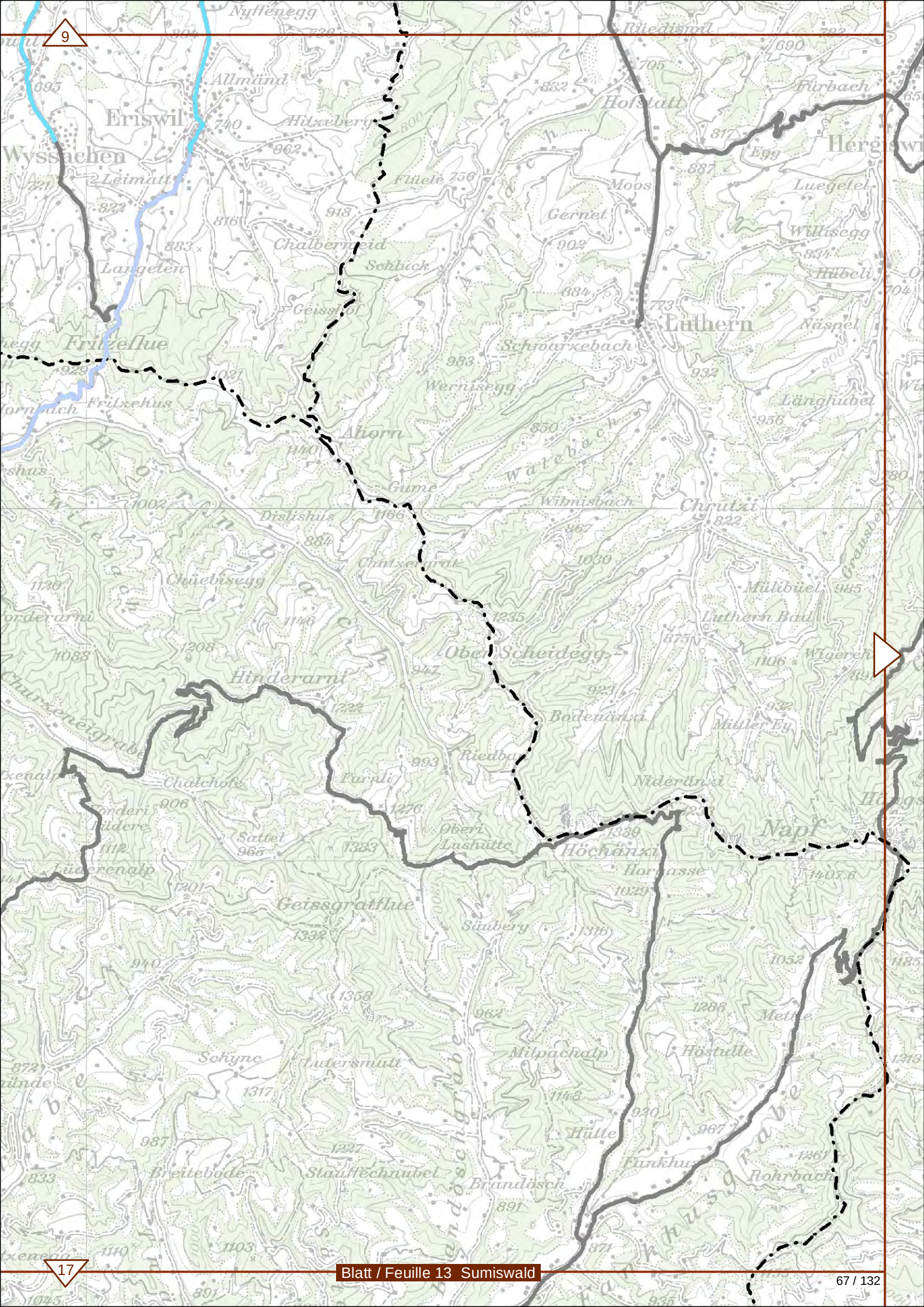
94

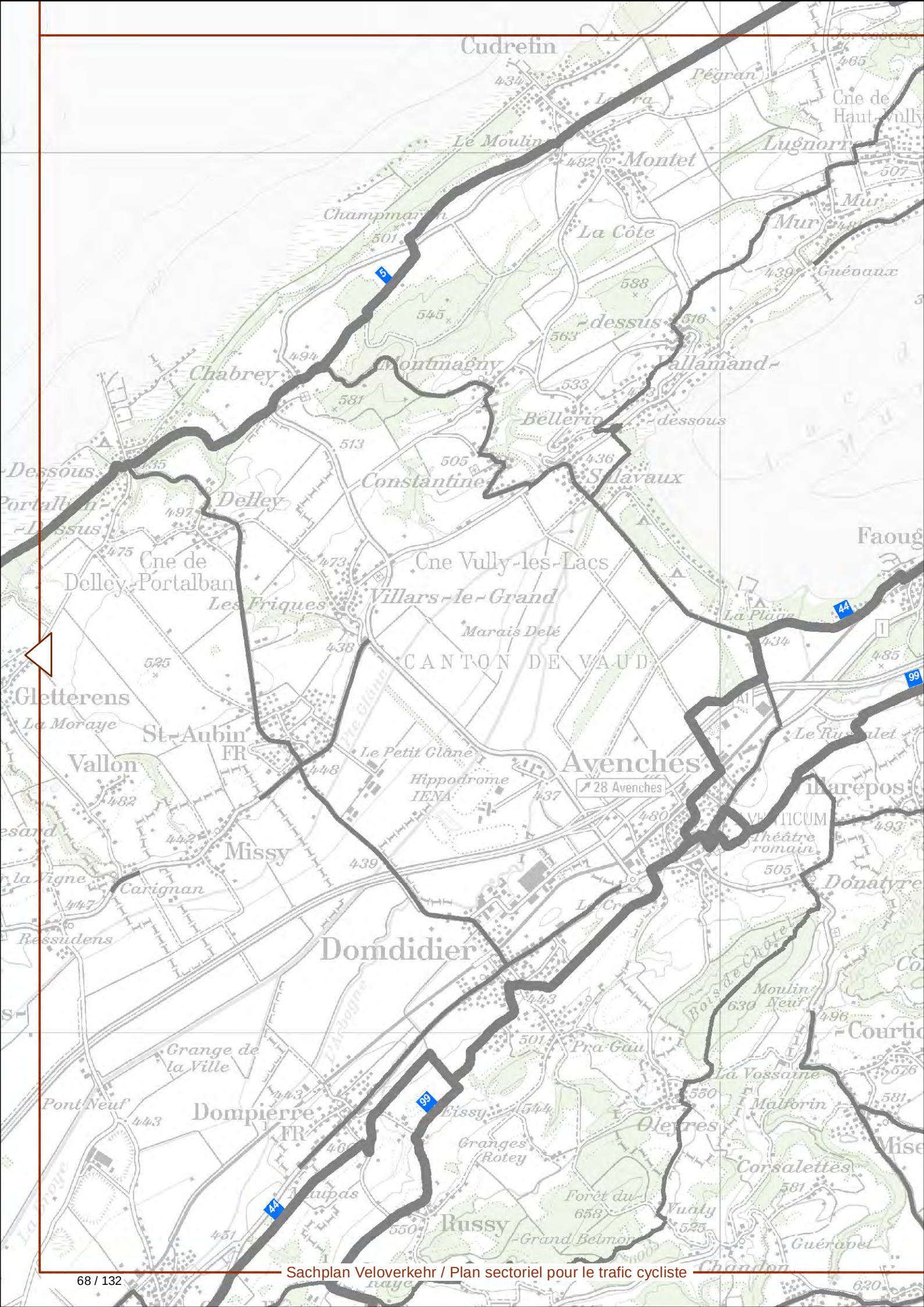
94

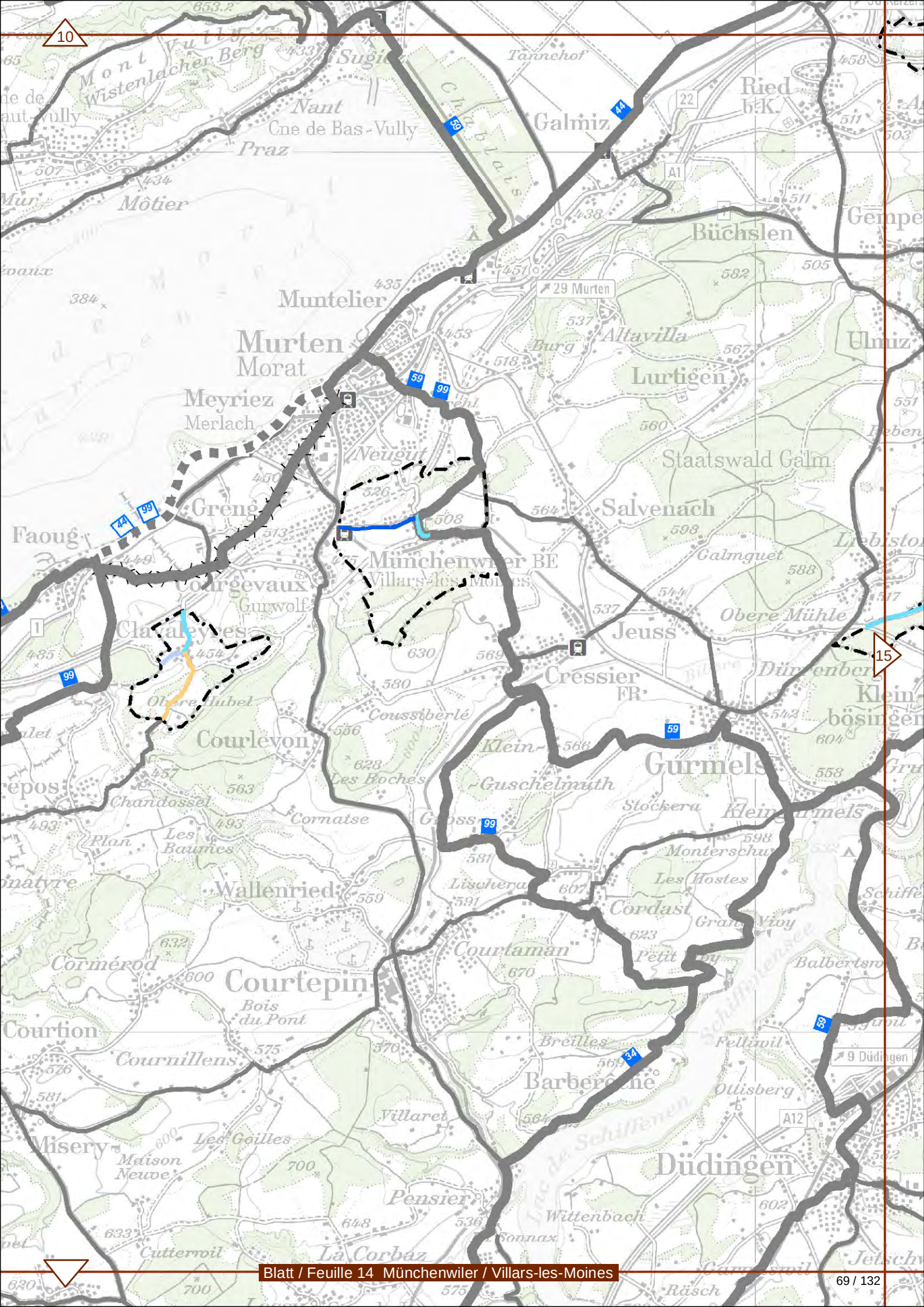
94

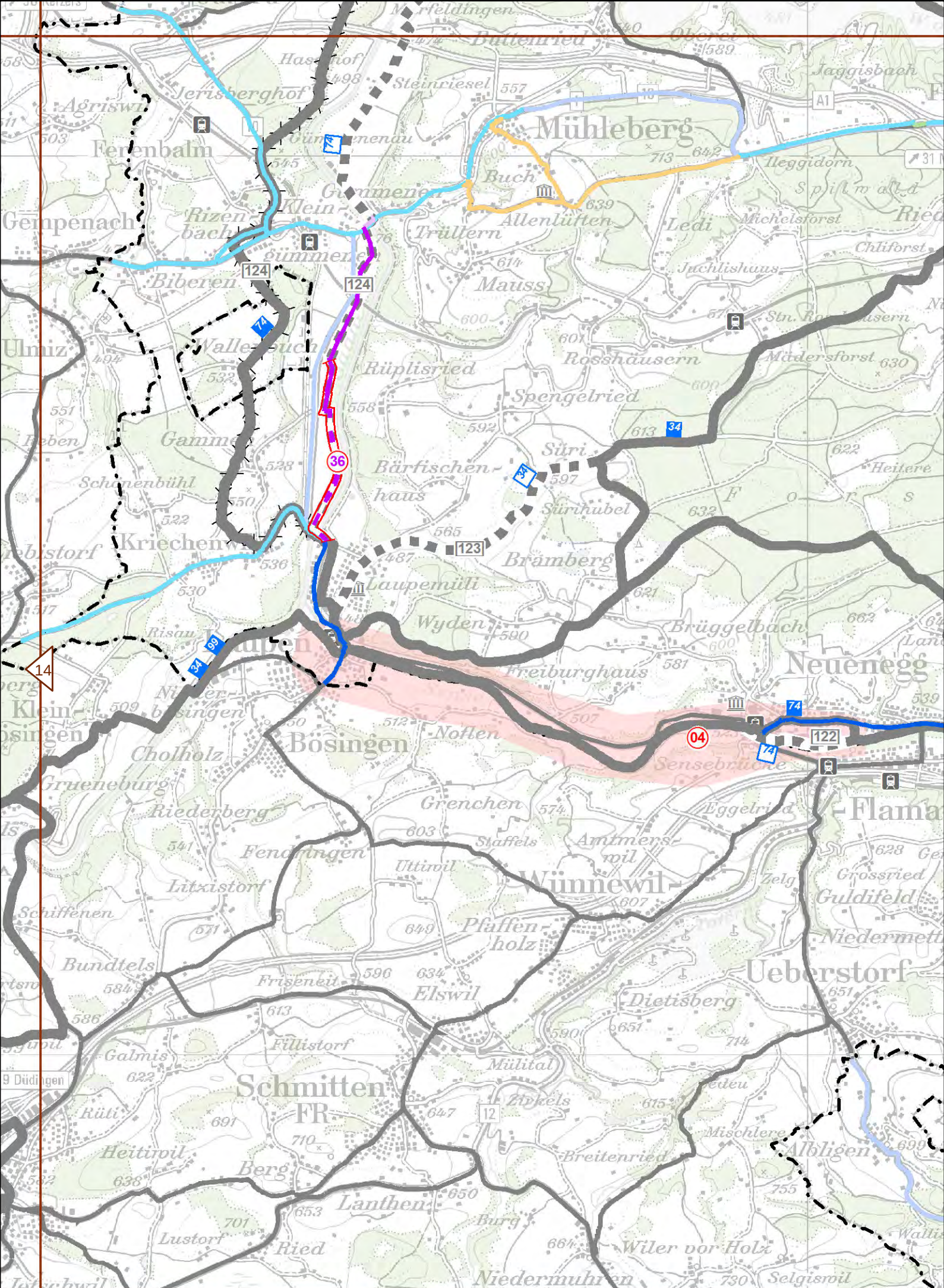
94

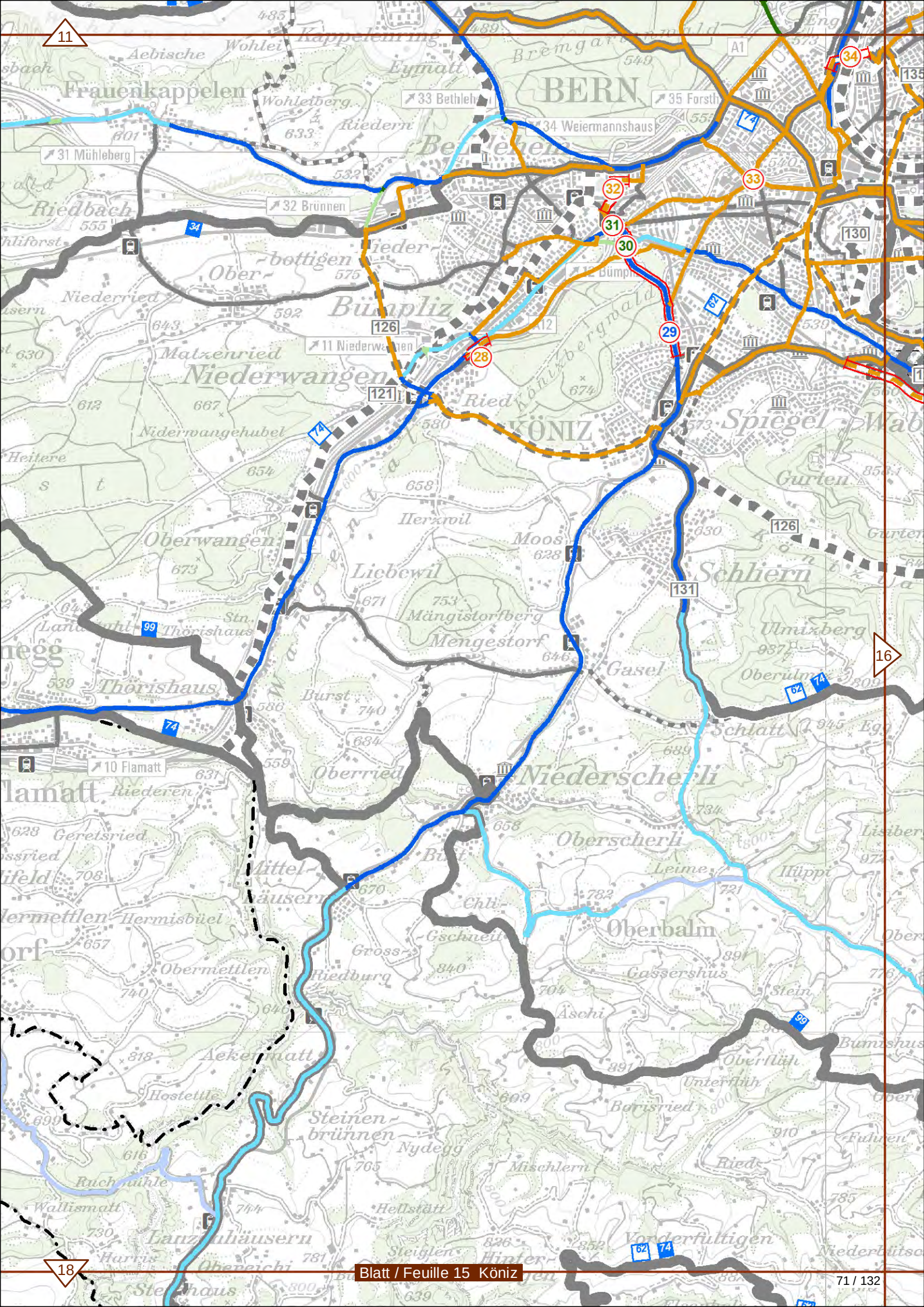
94

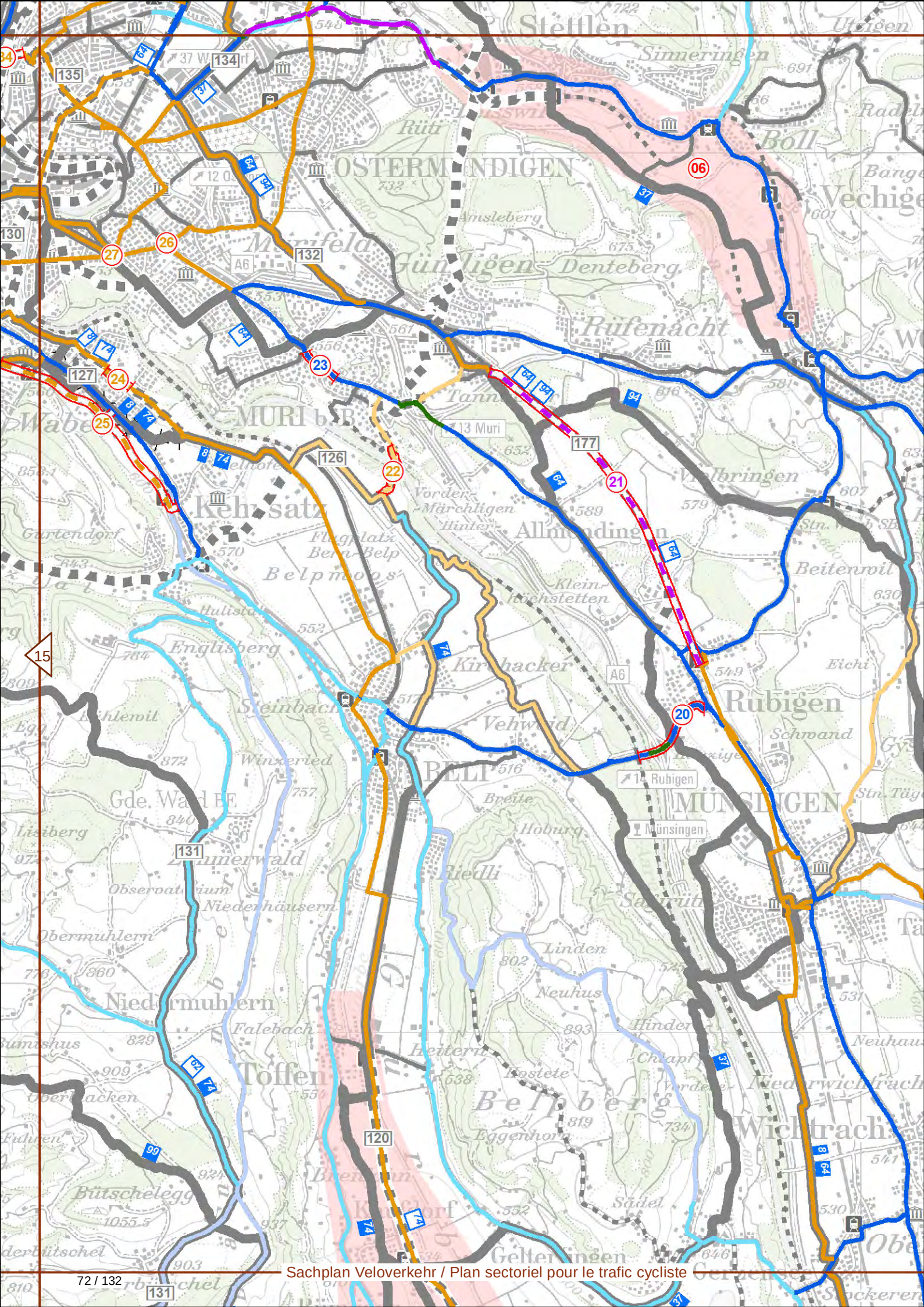


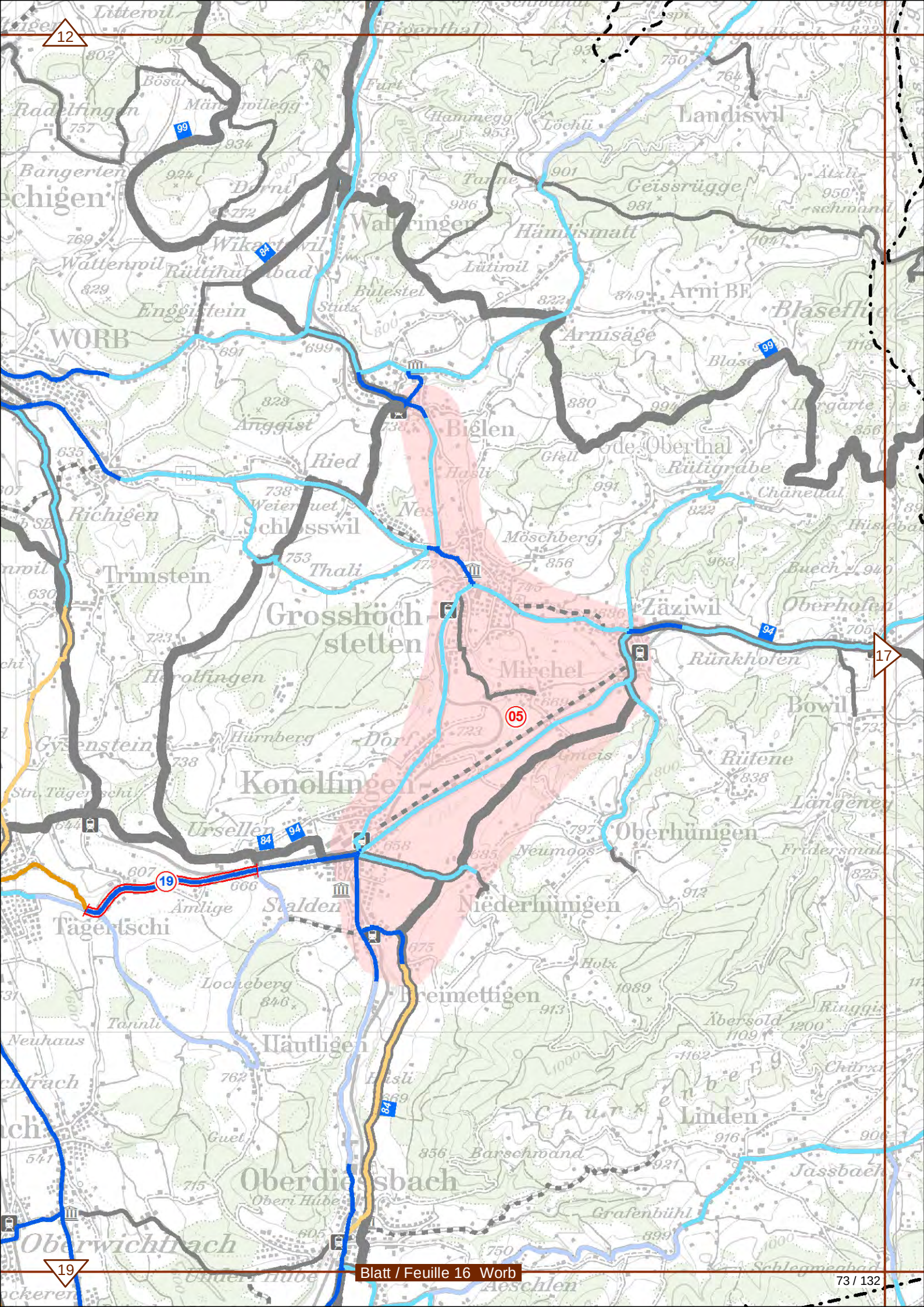


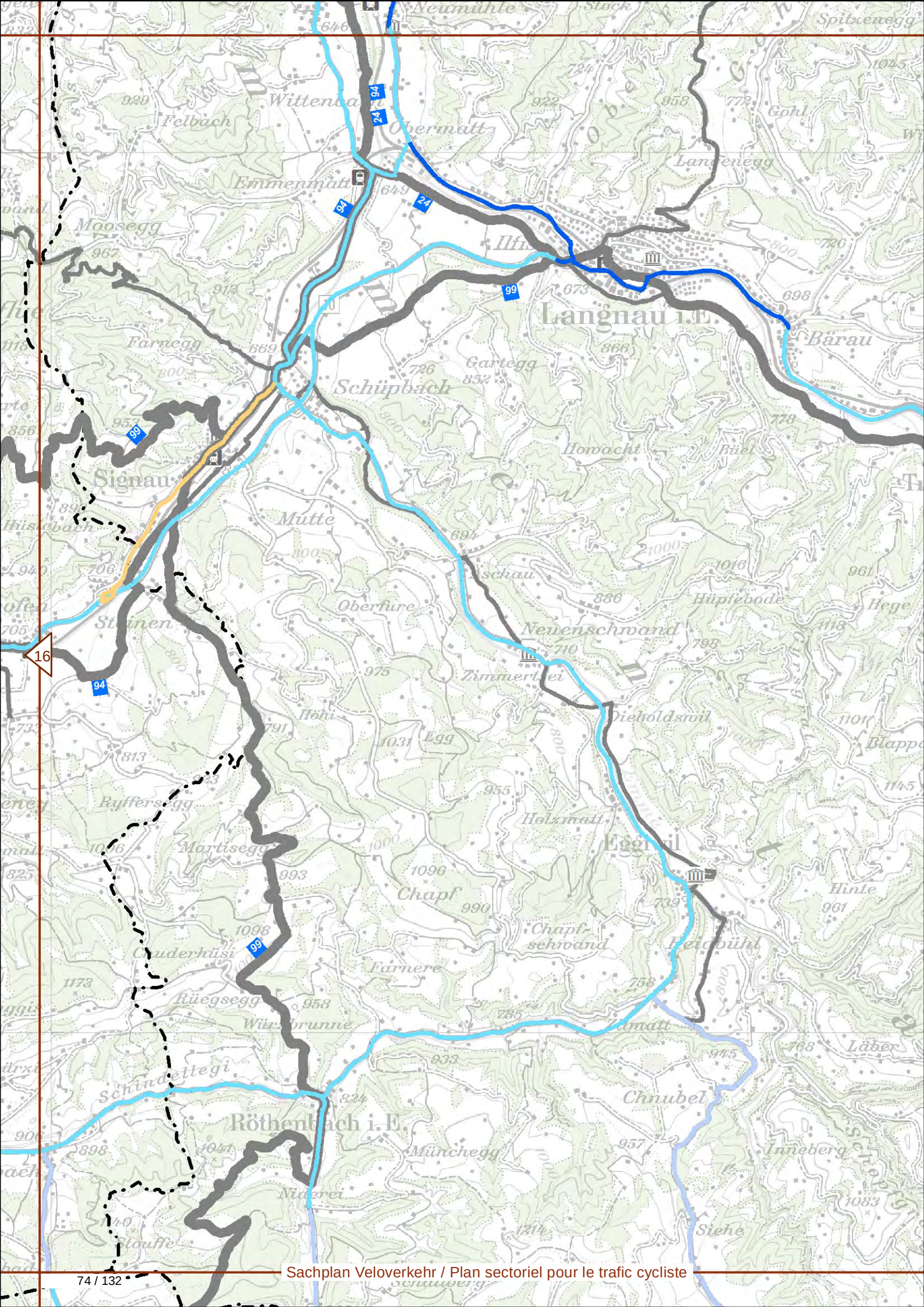


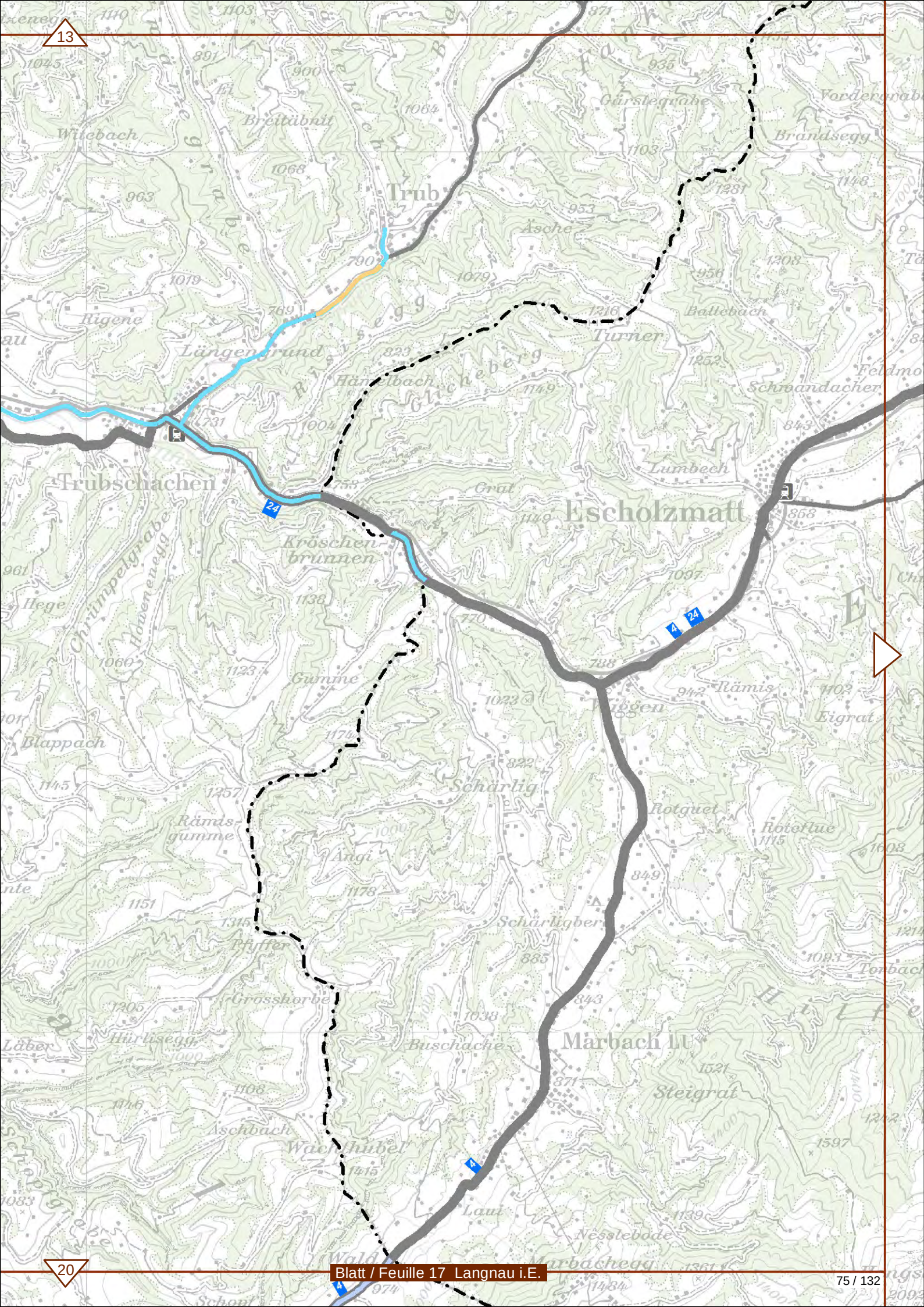






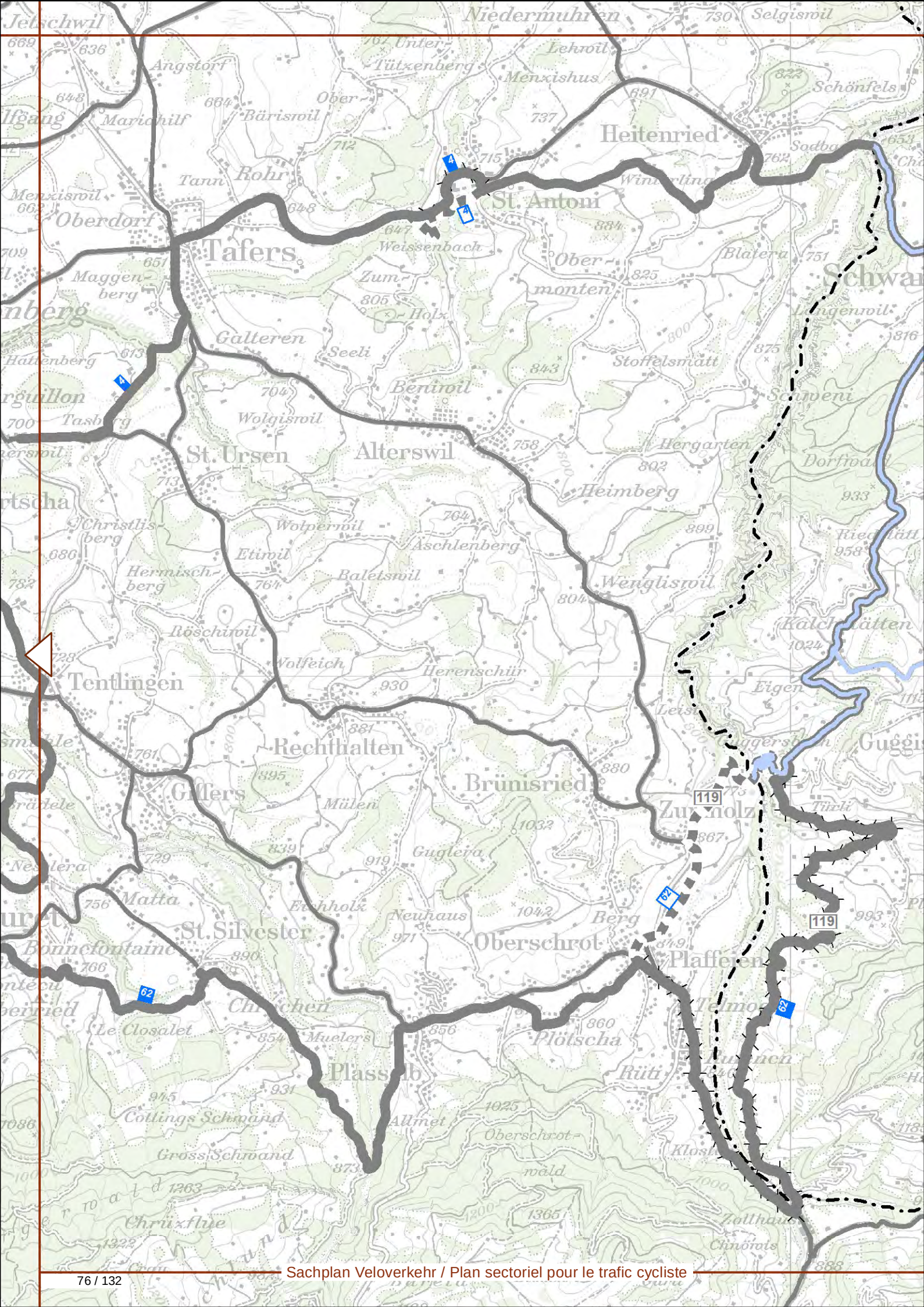


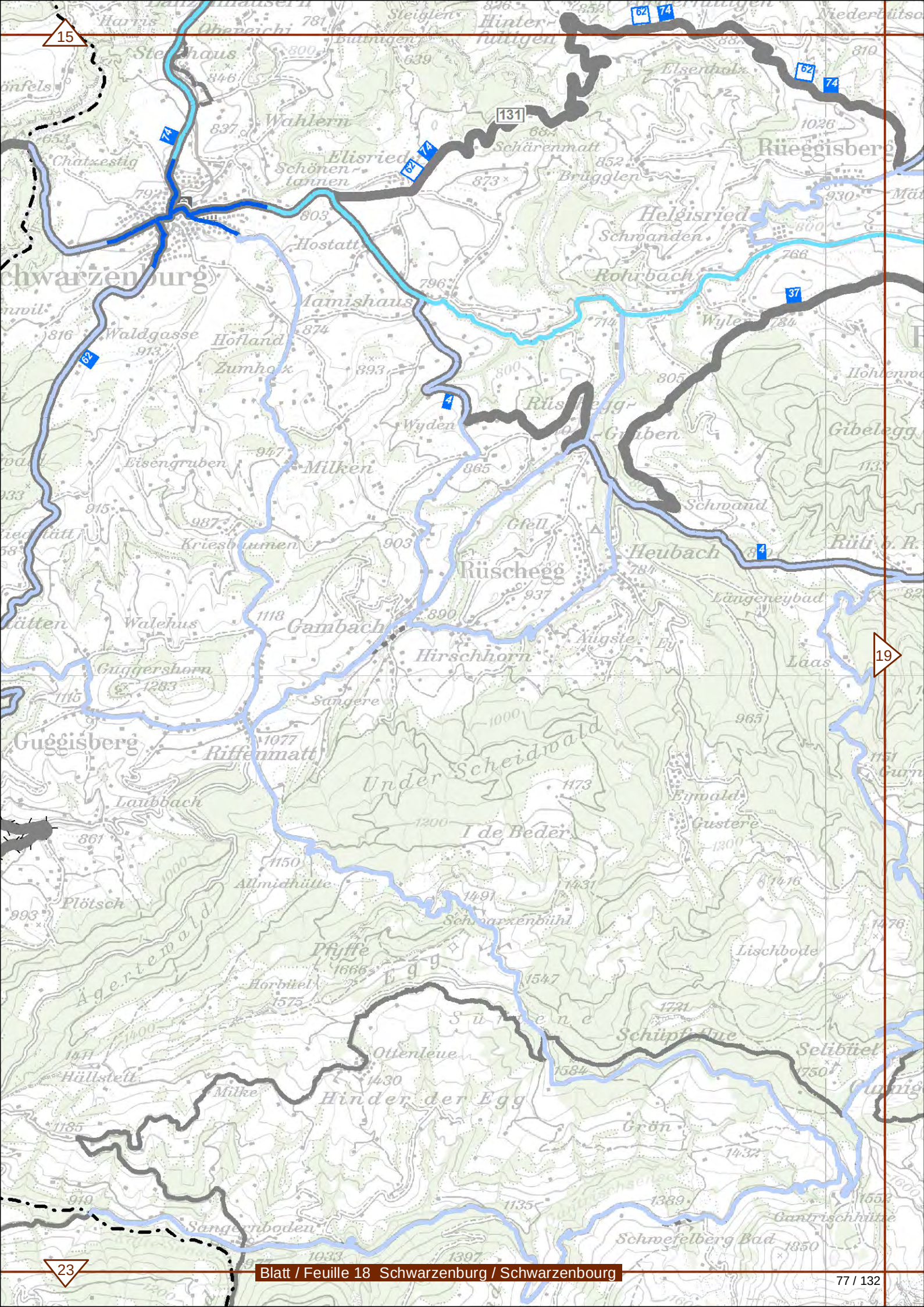


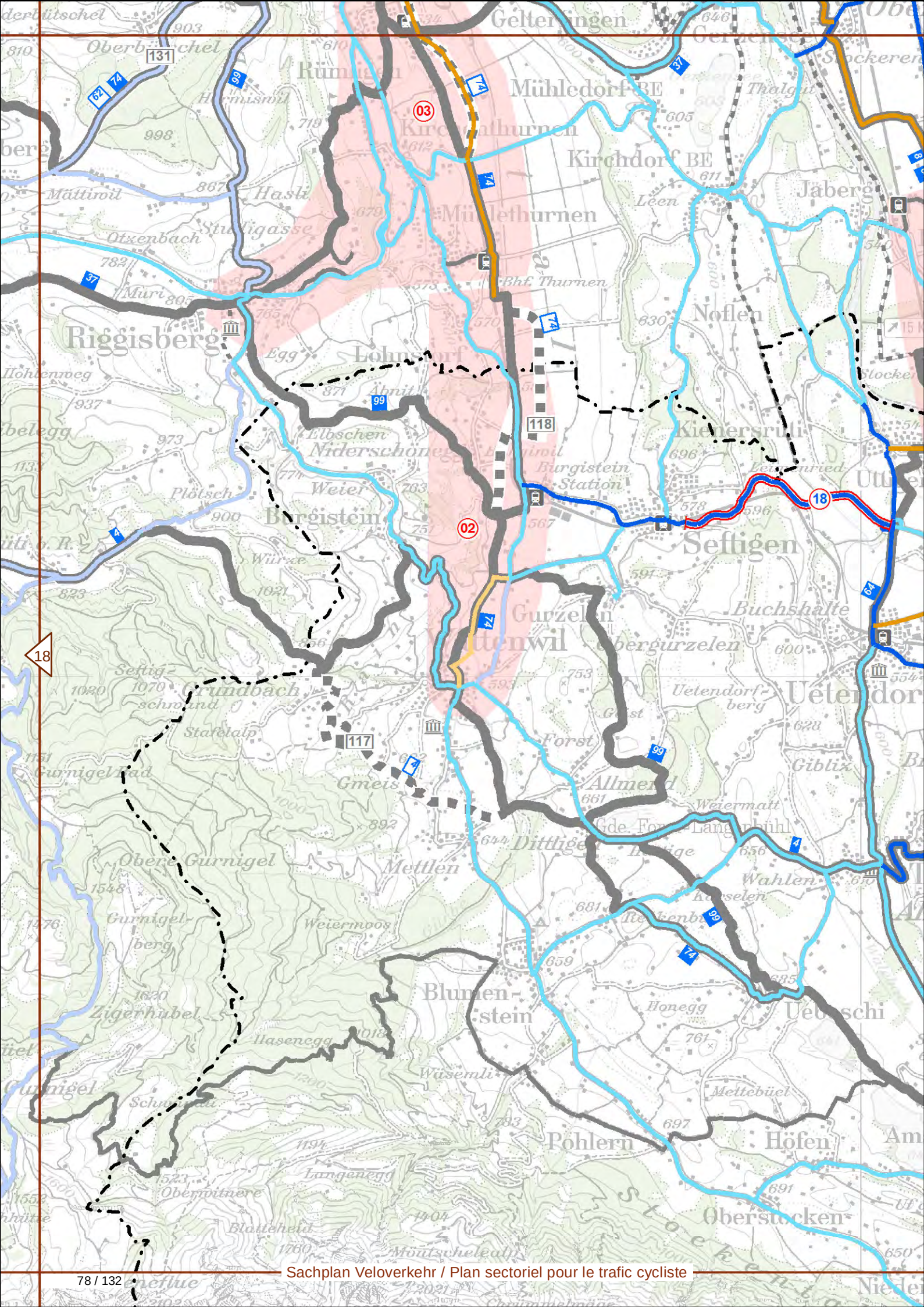


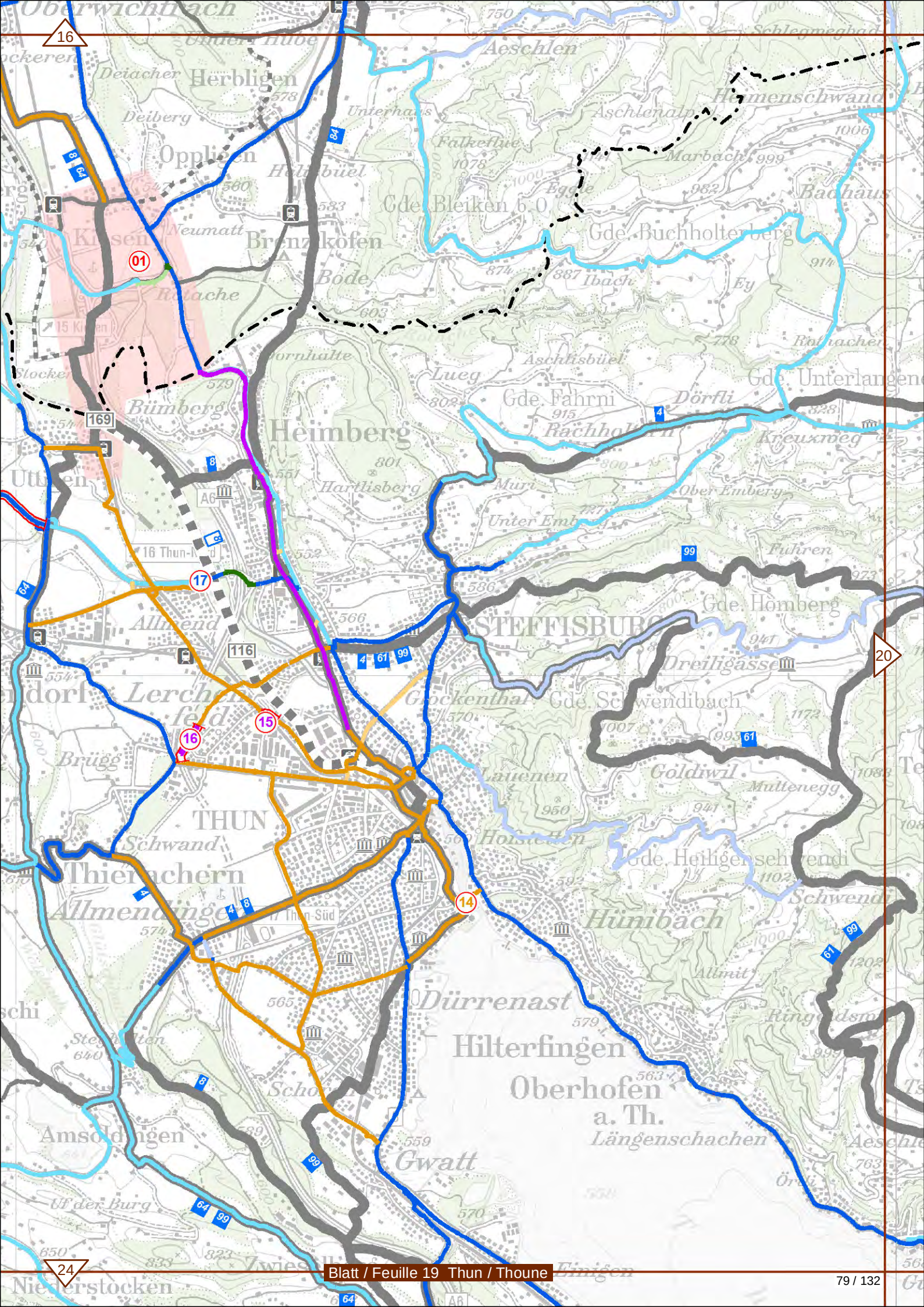
13

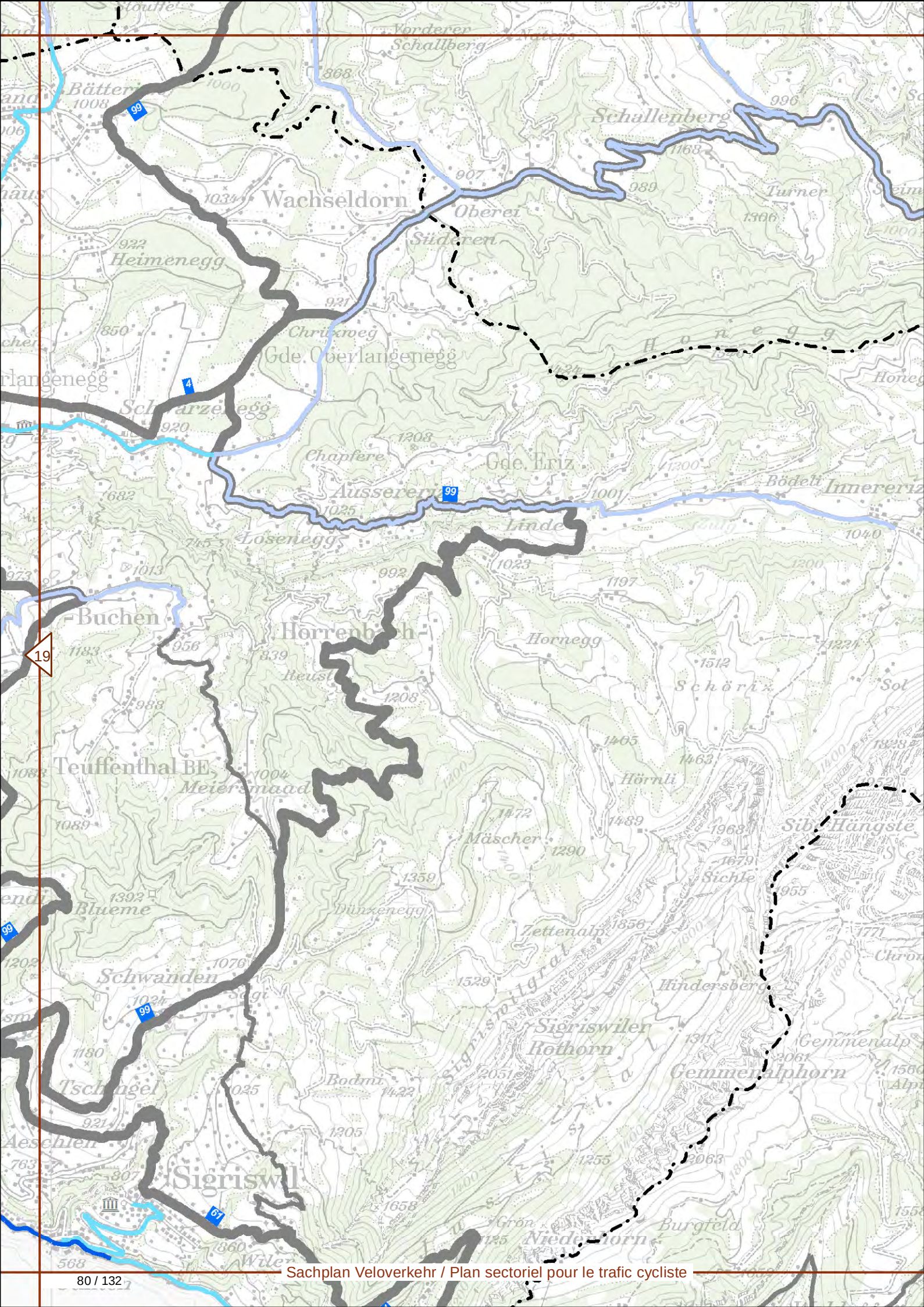
20

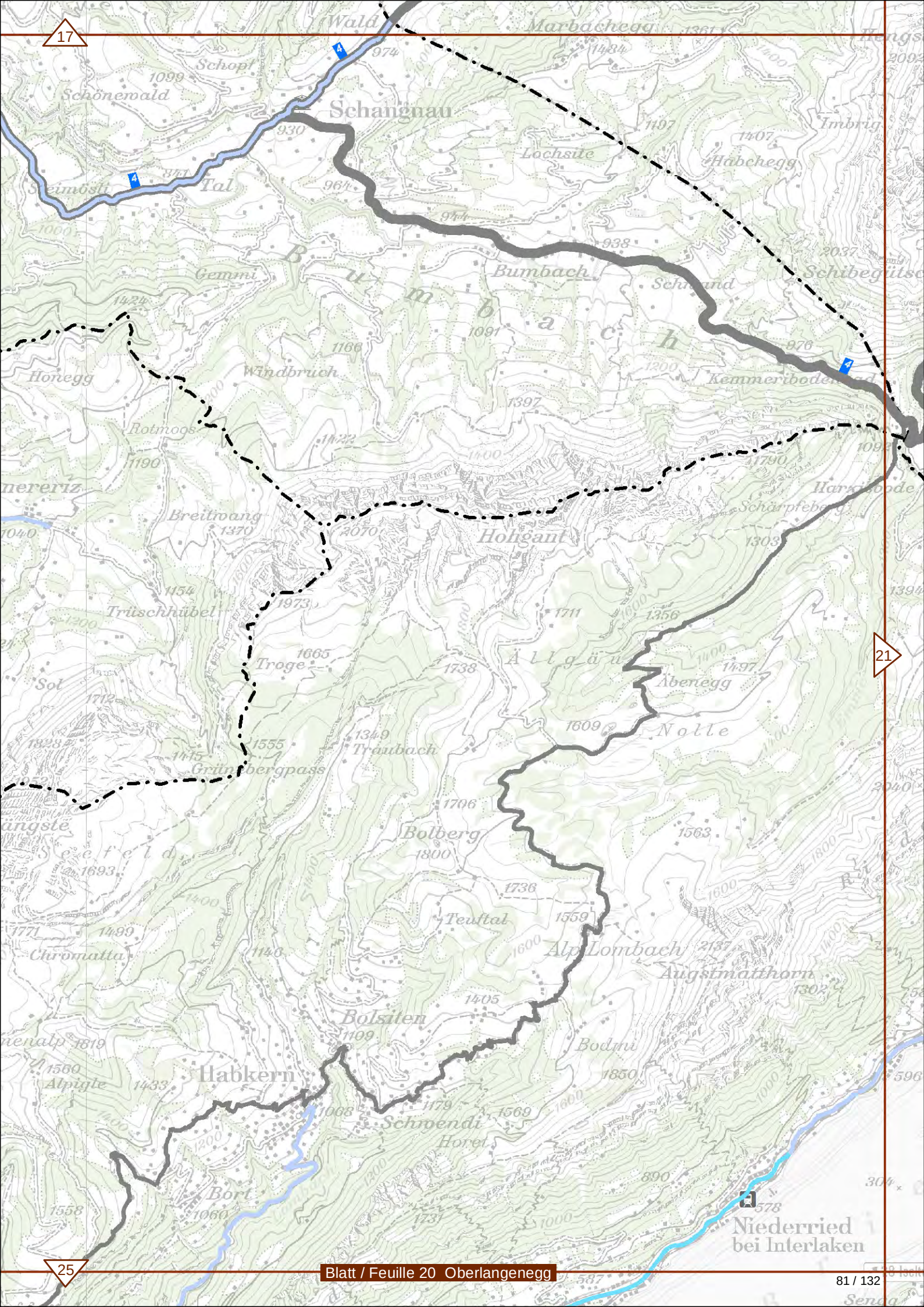








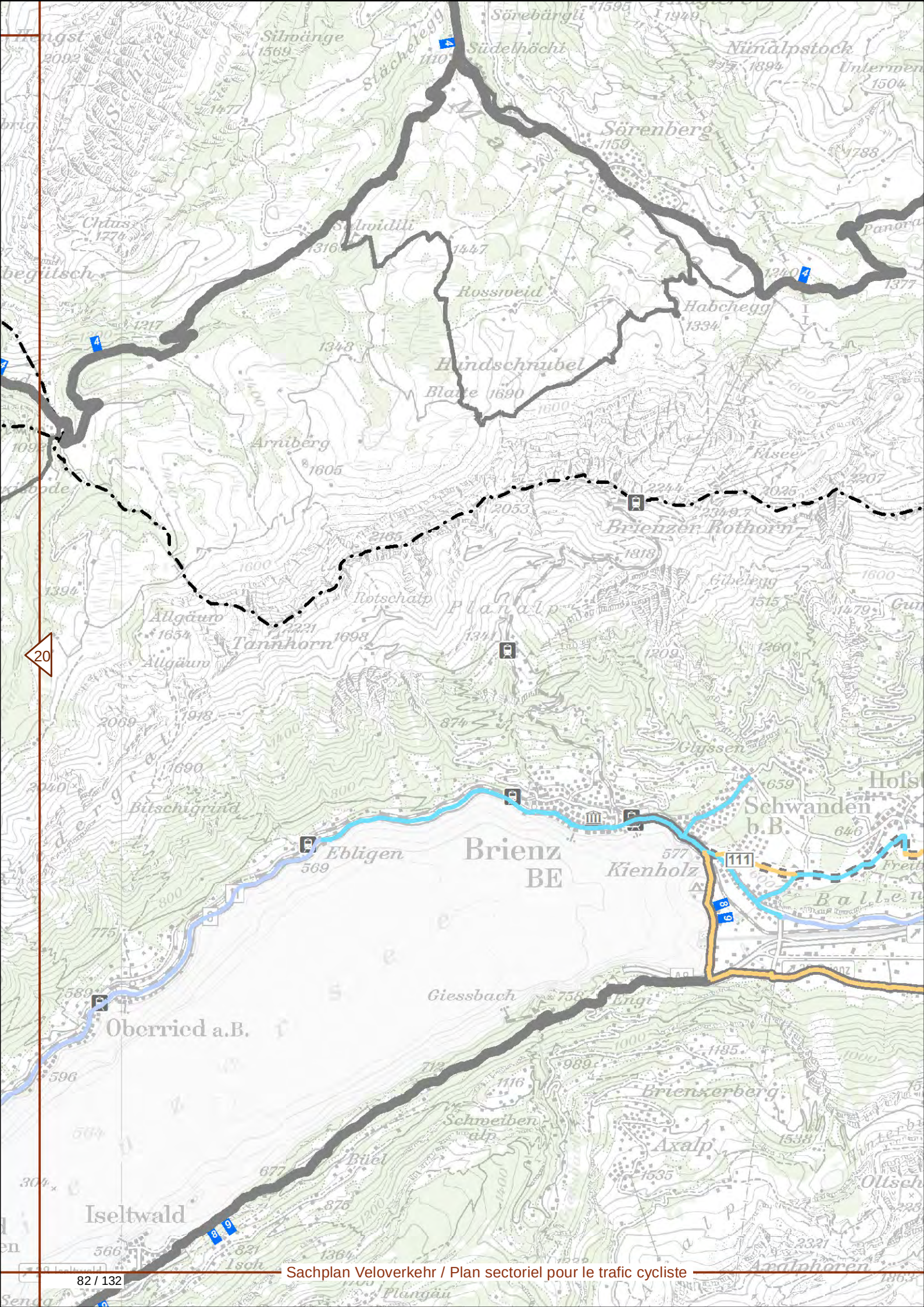




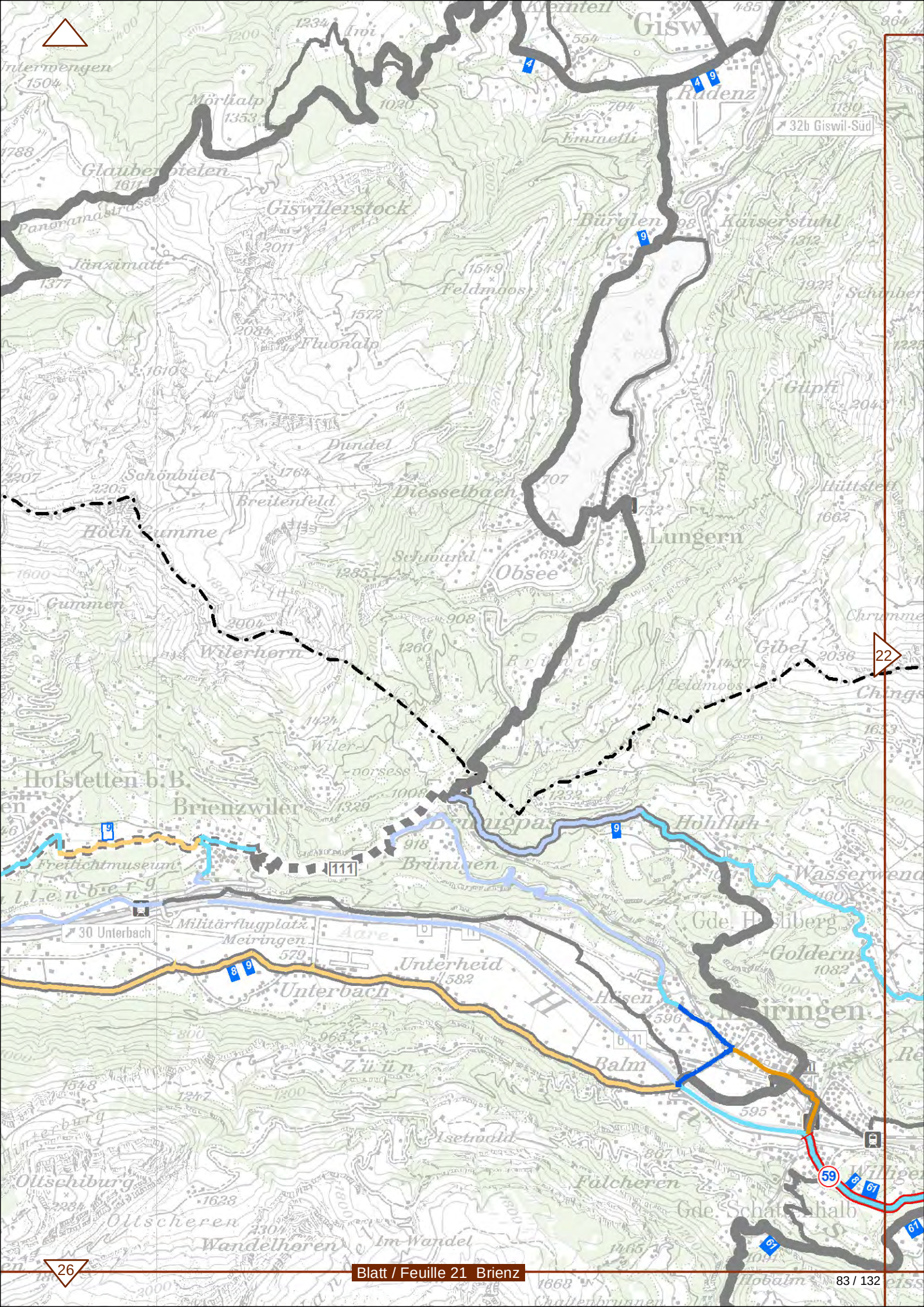
17

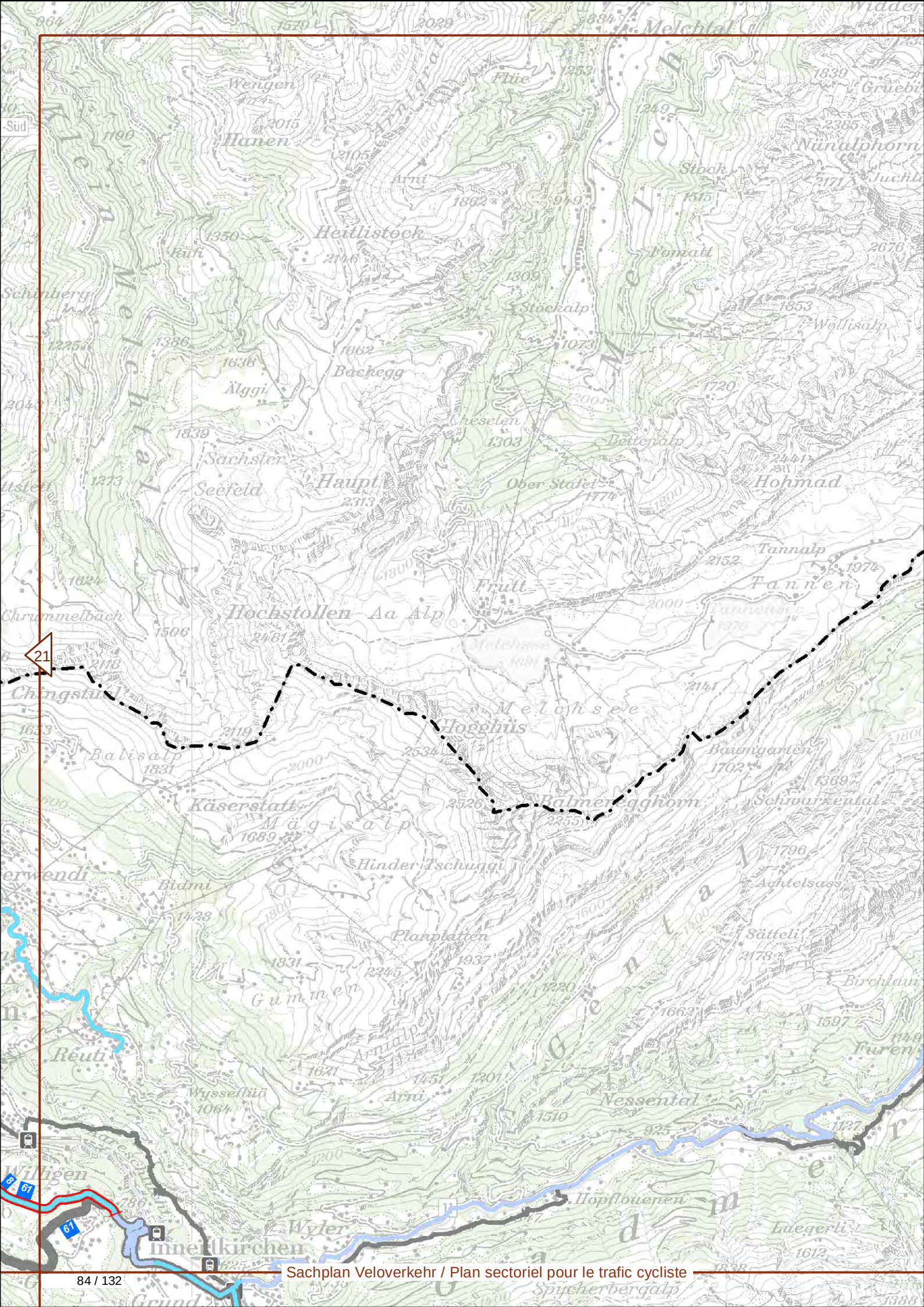
21

25

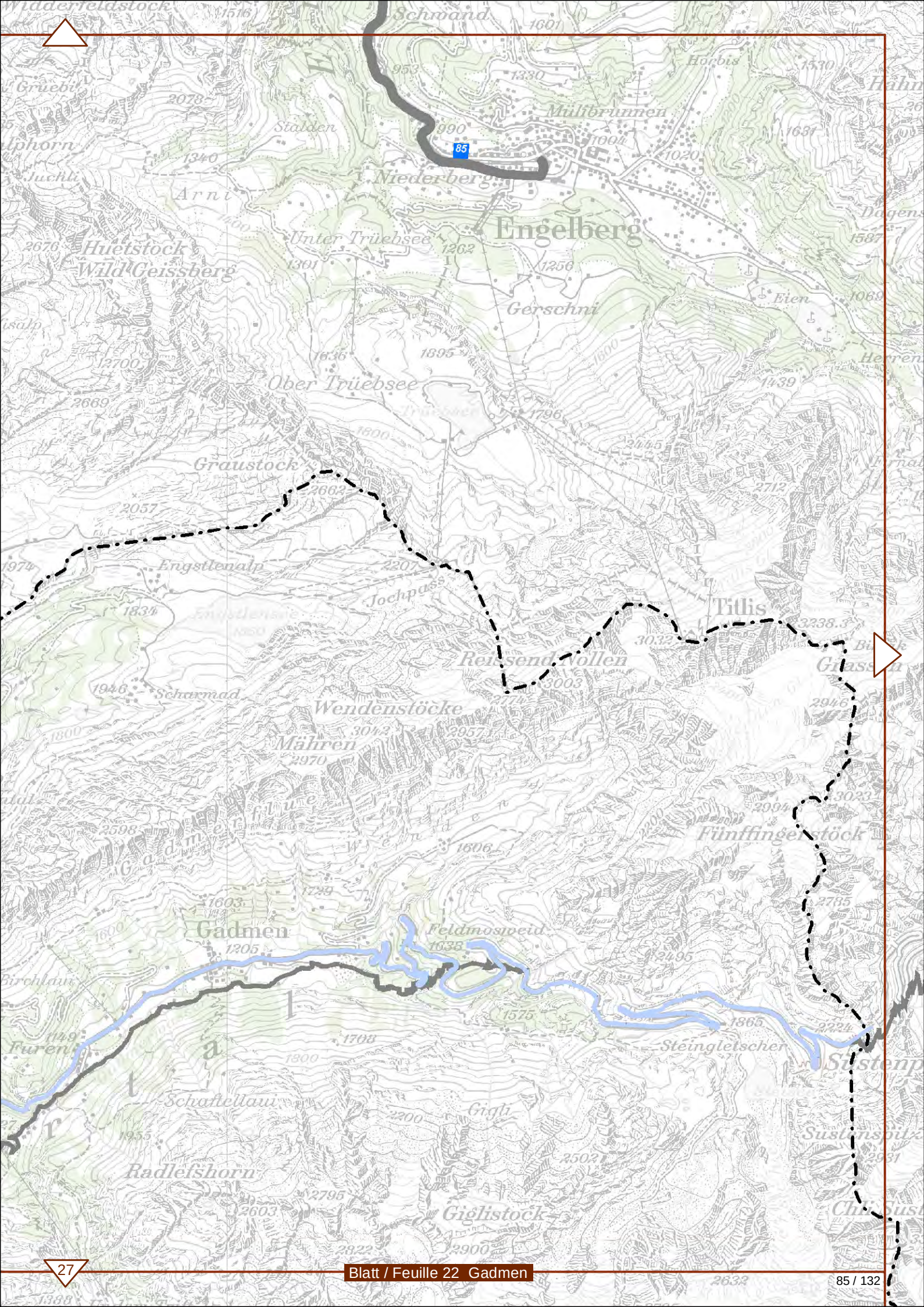


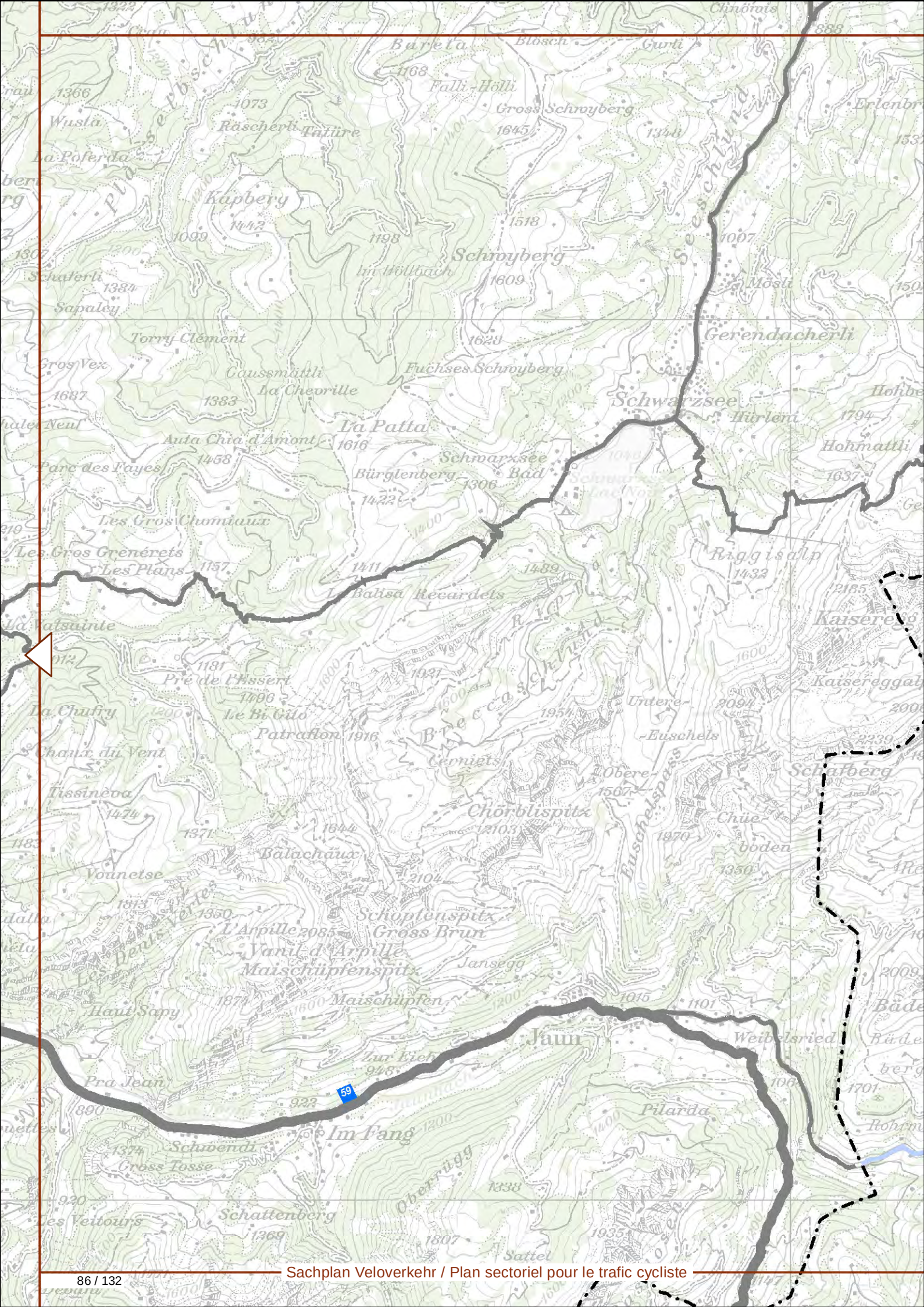
20

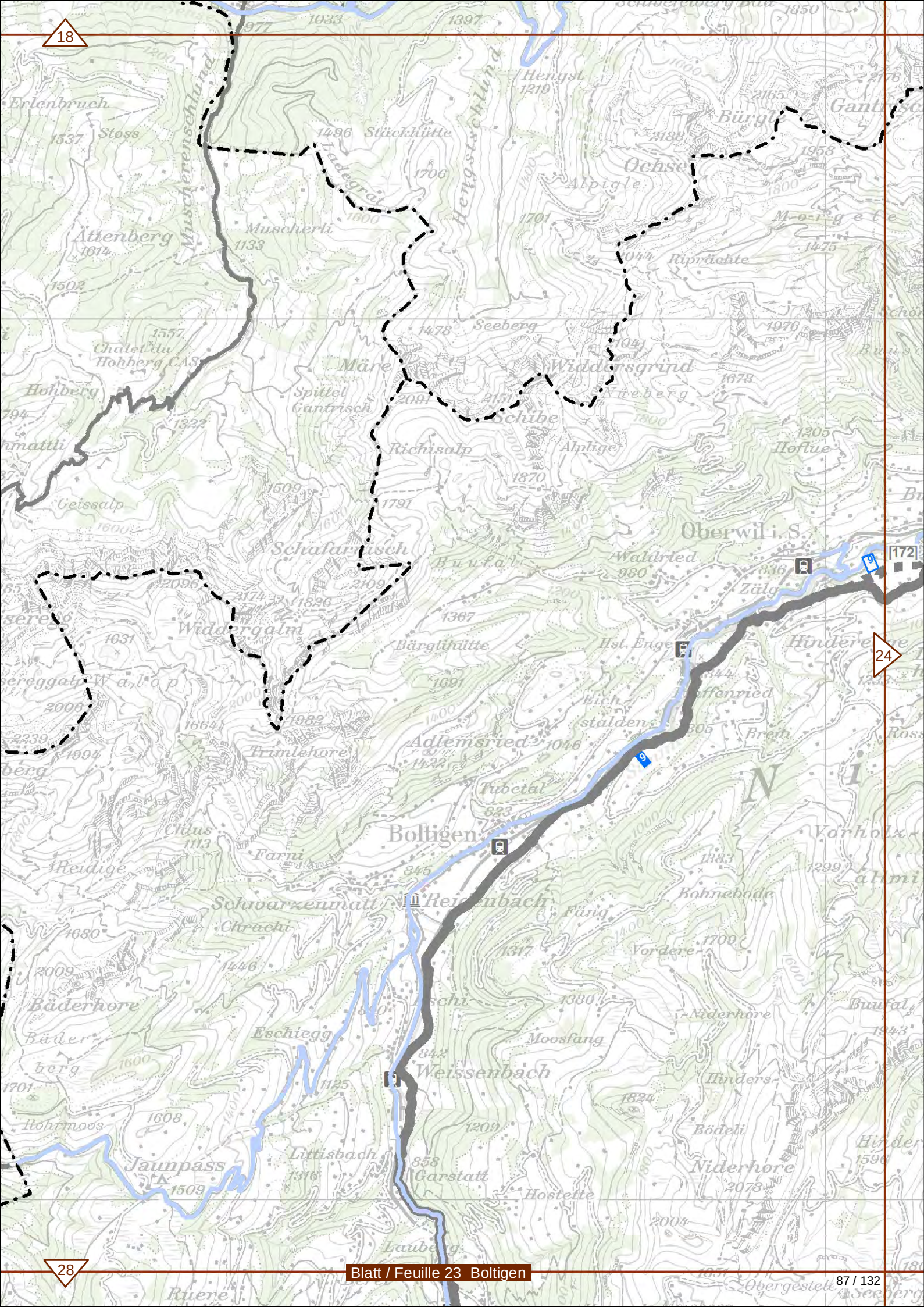




21



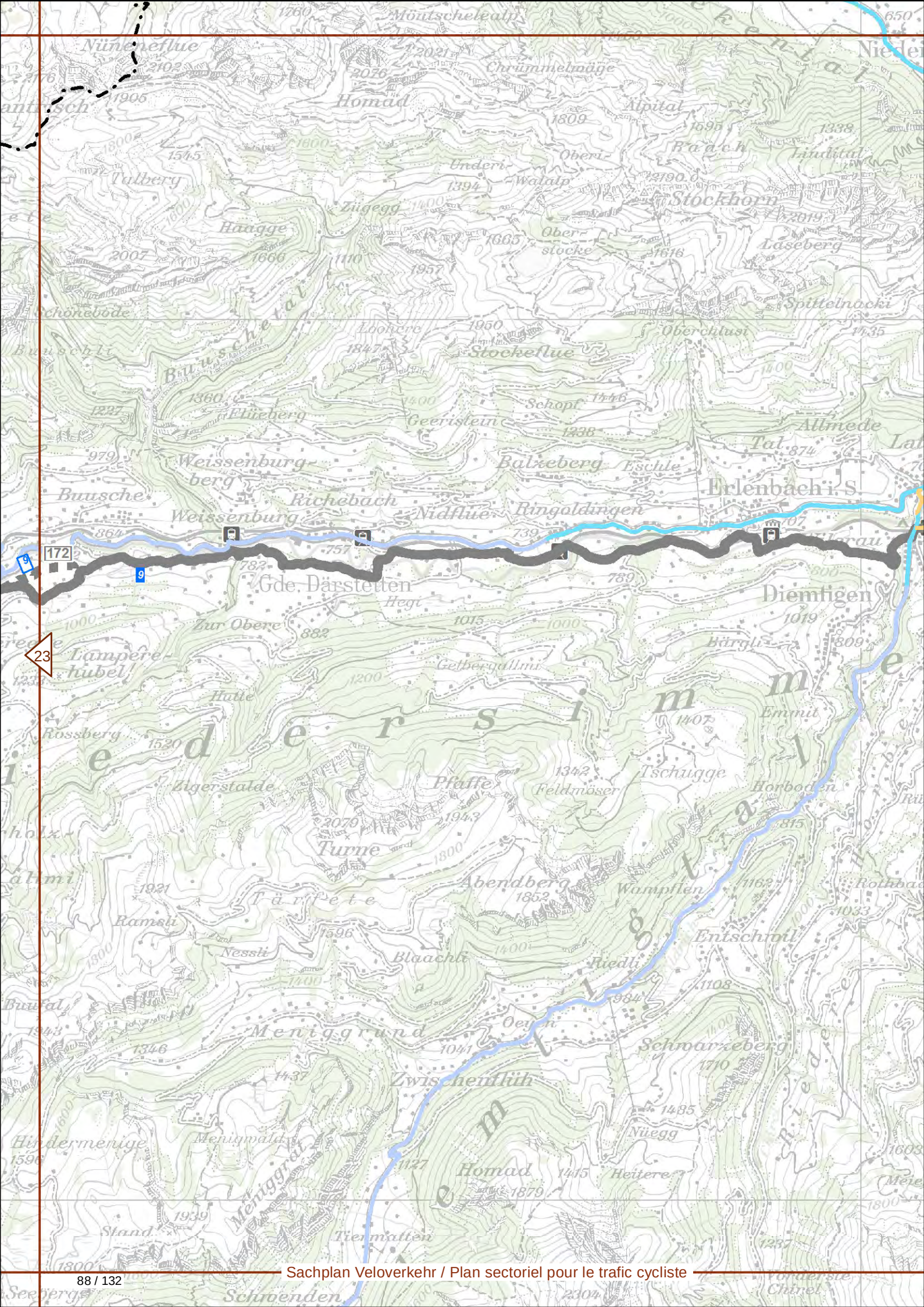


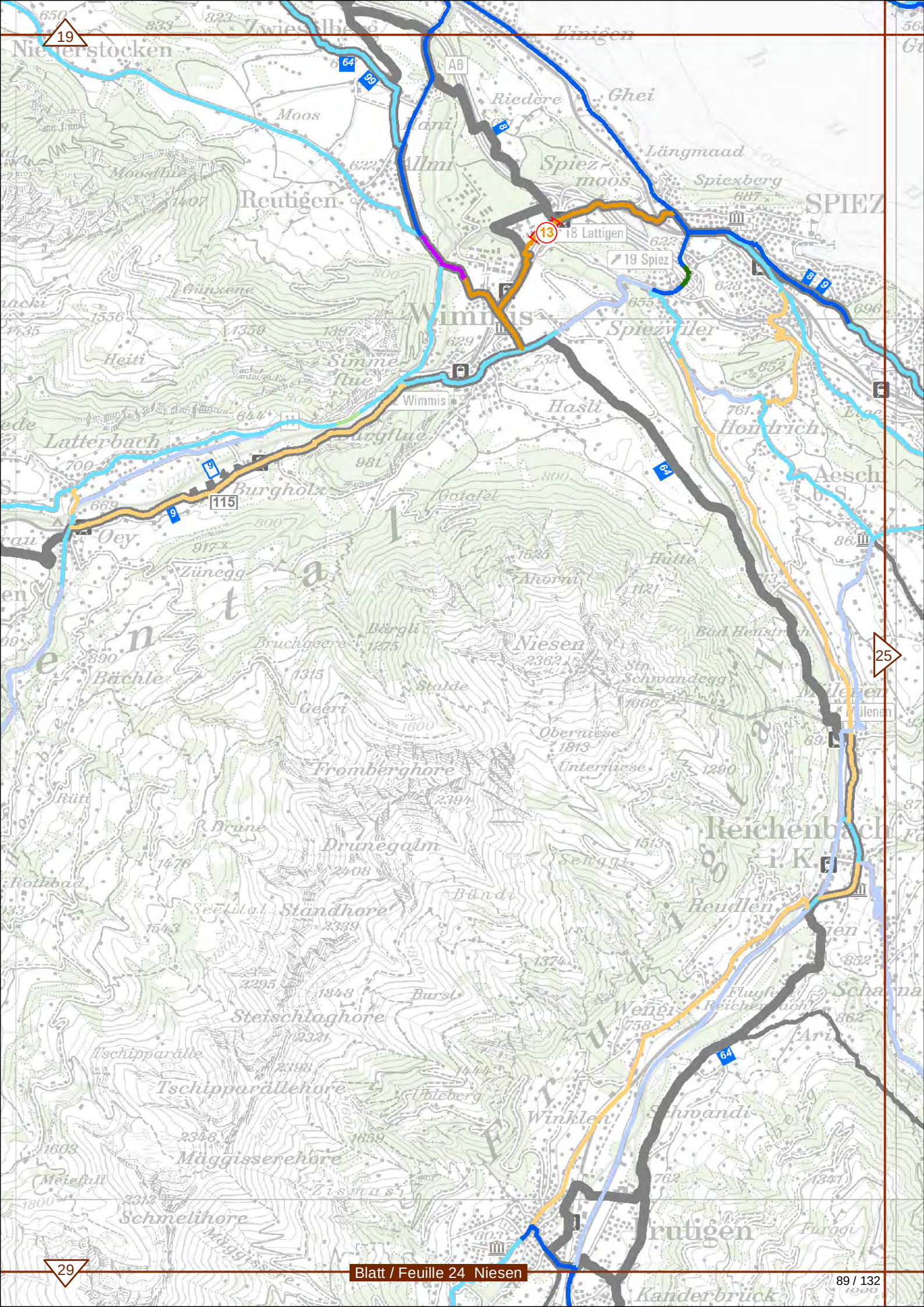


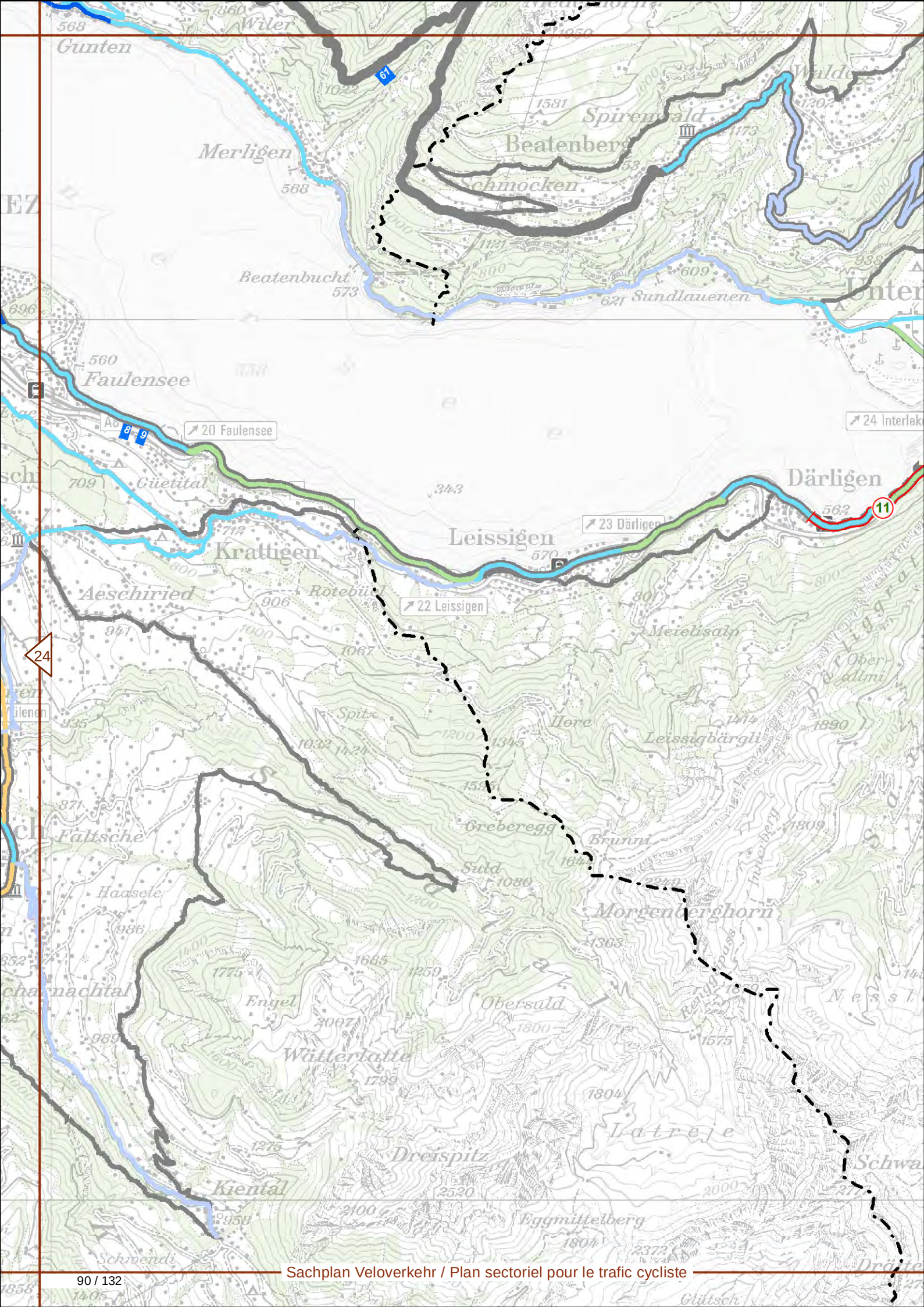
18

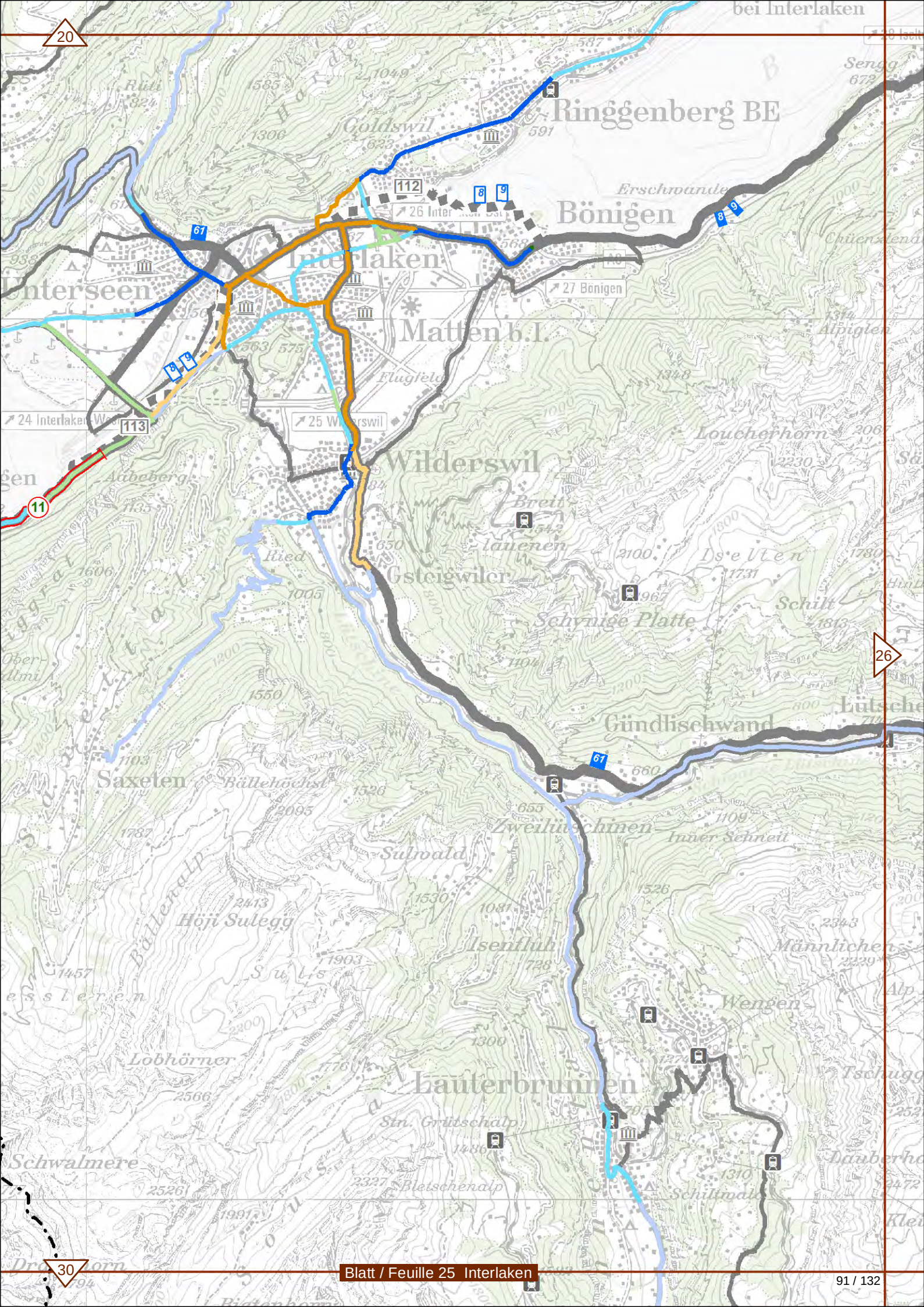
24

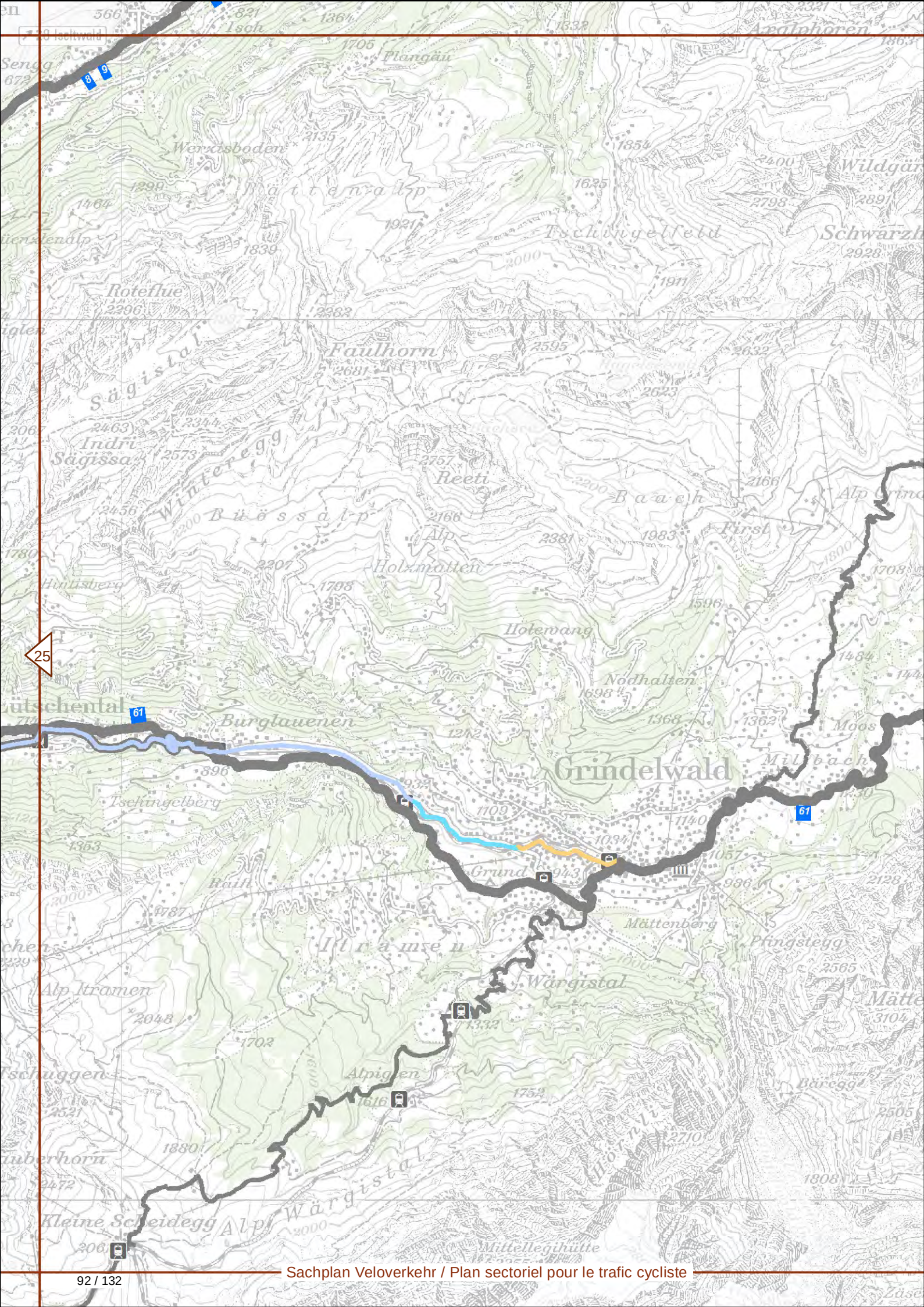
28

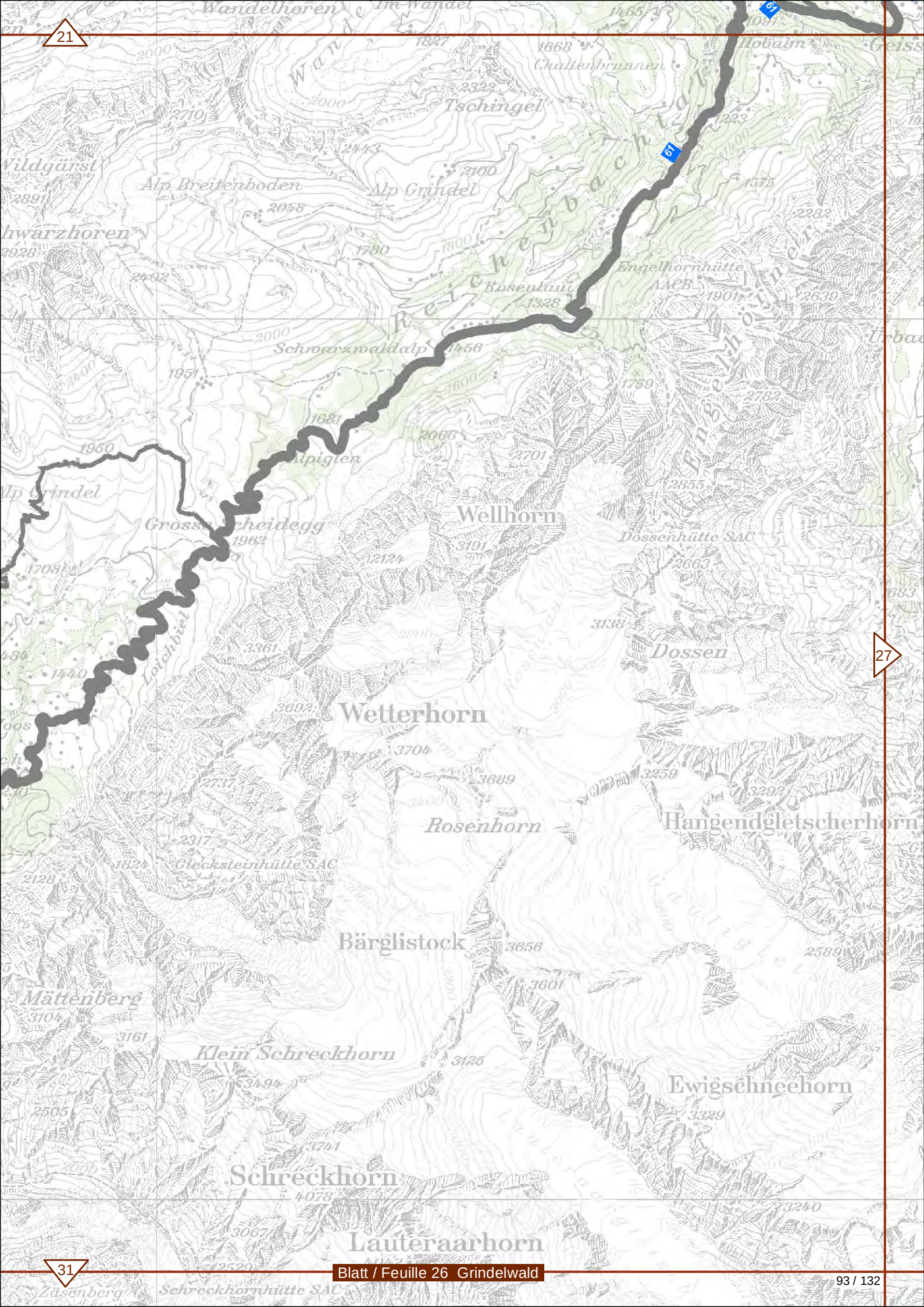


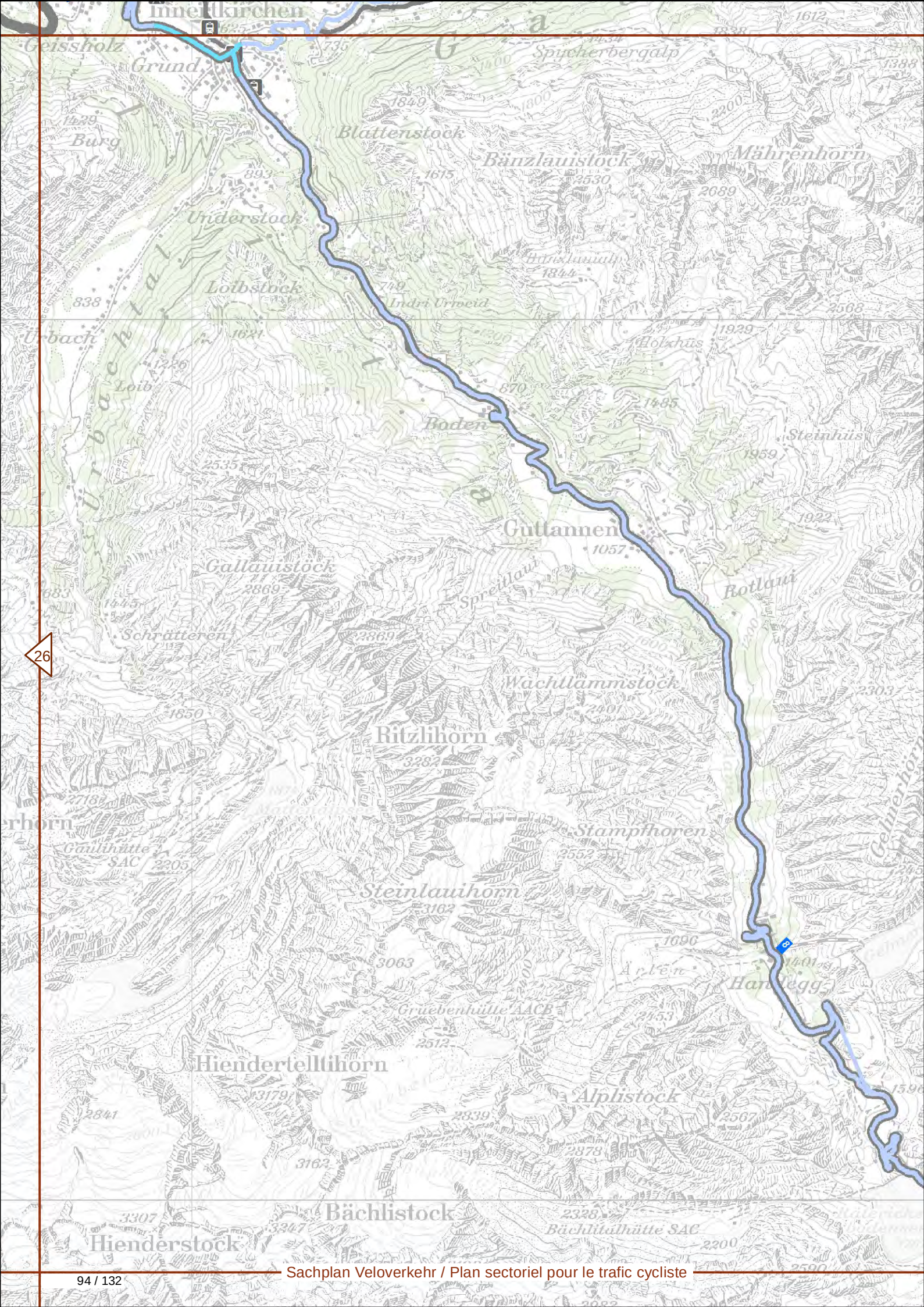




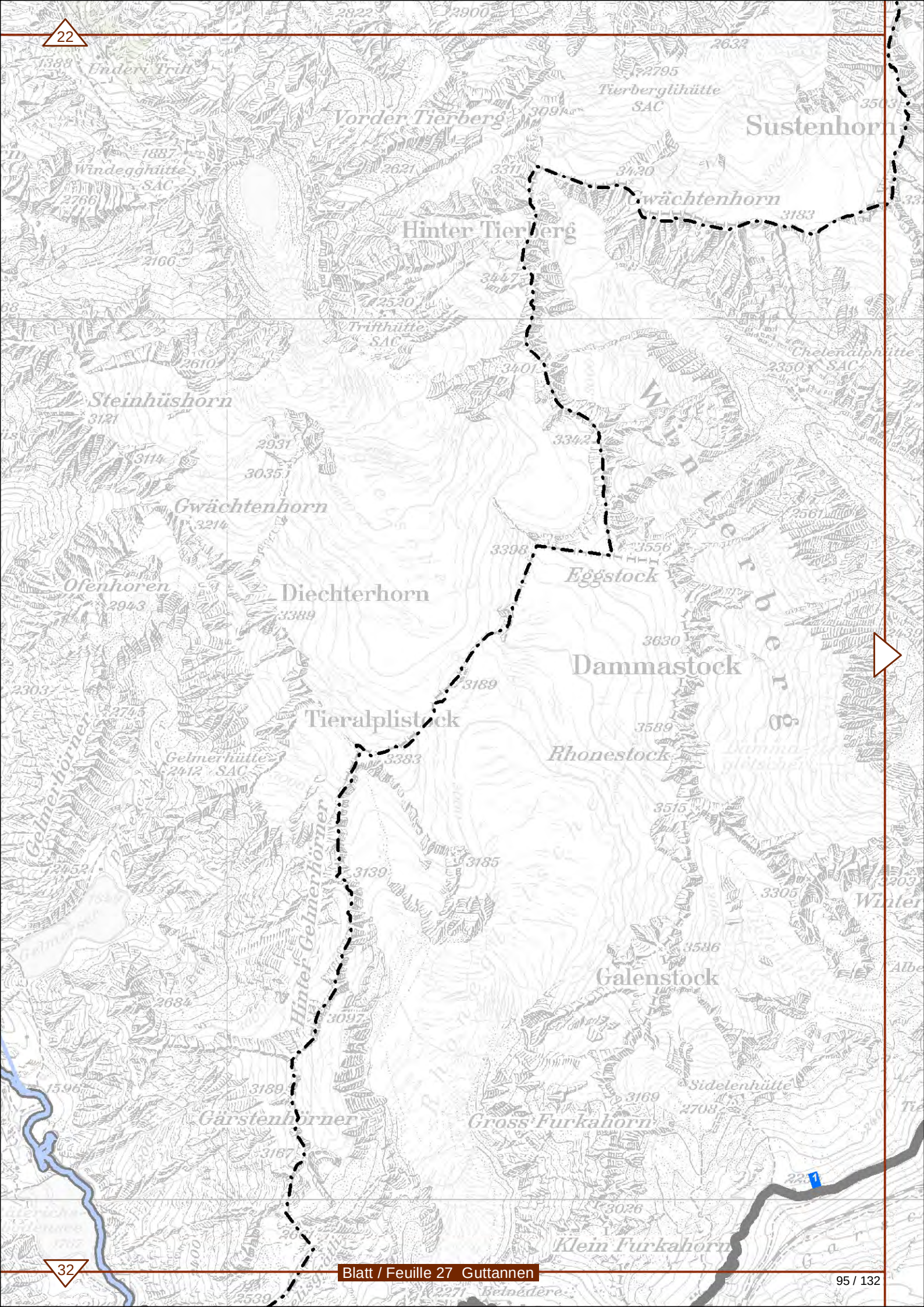






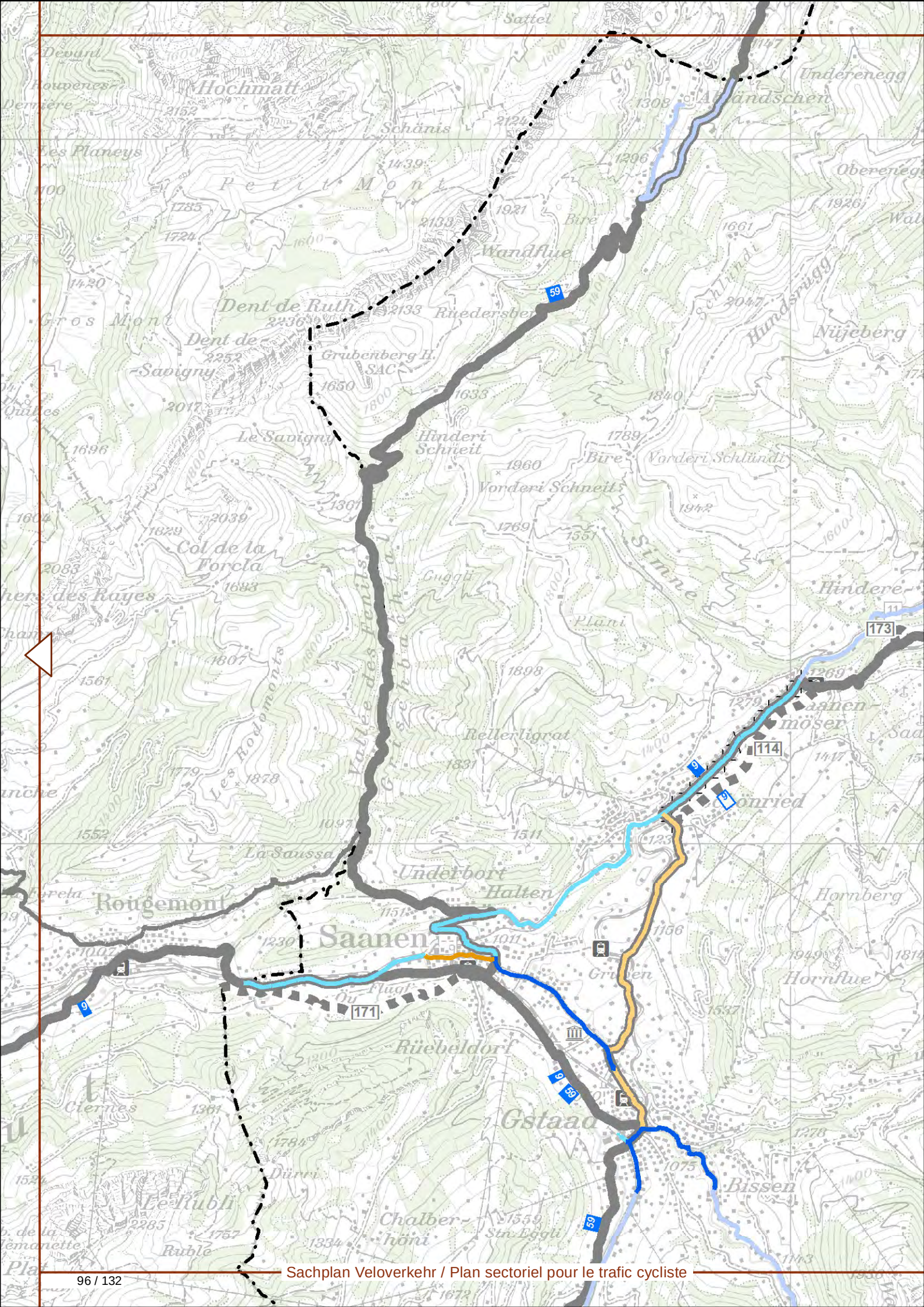


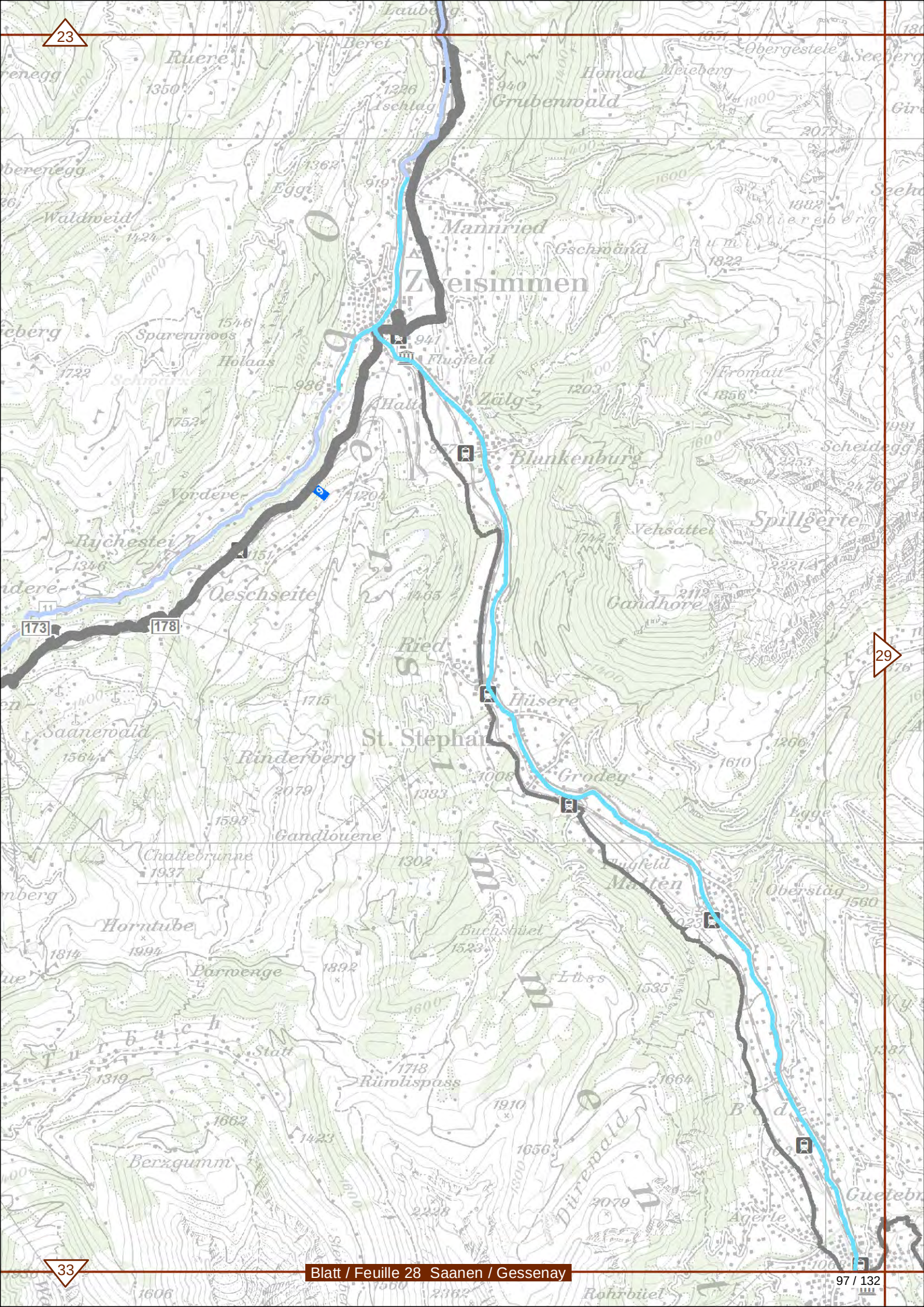
26



22

32

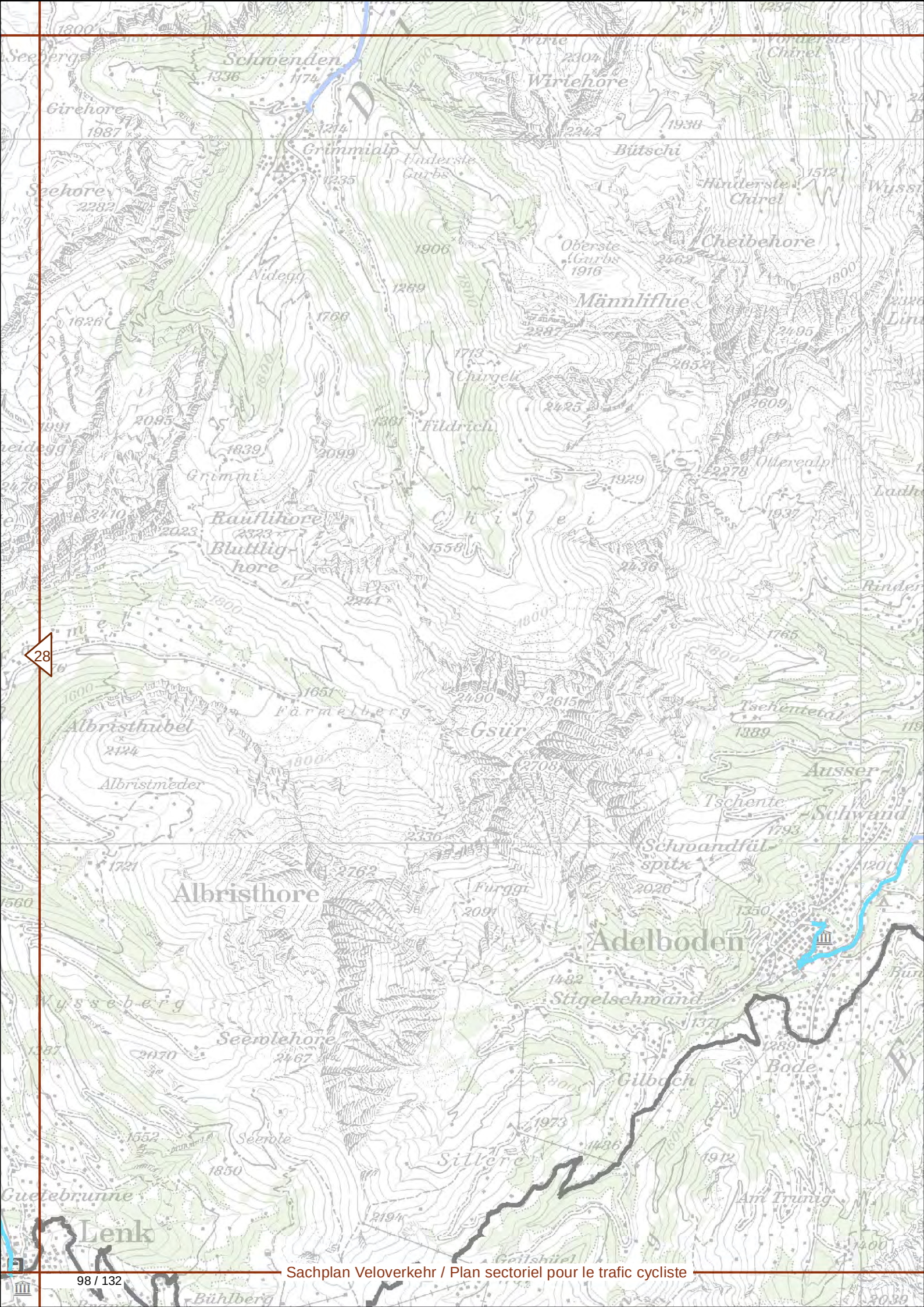




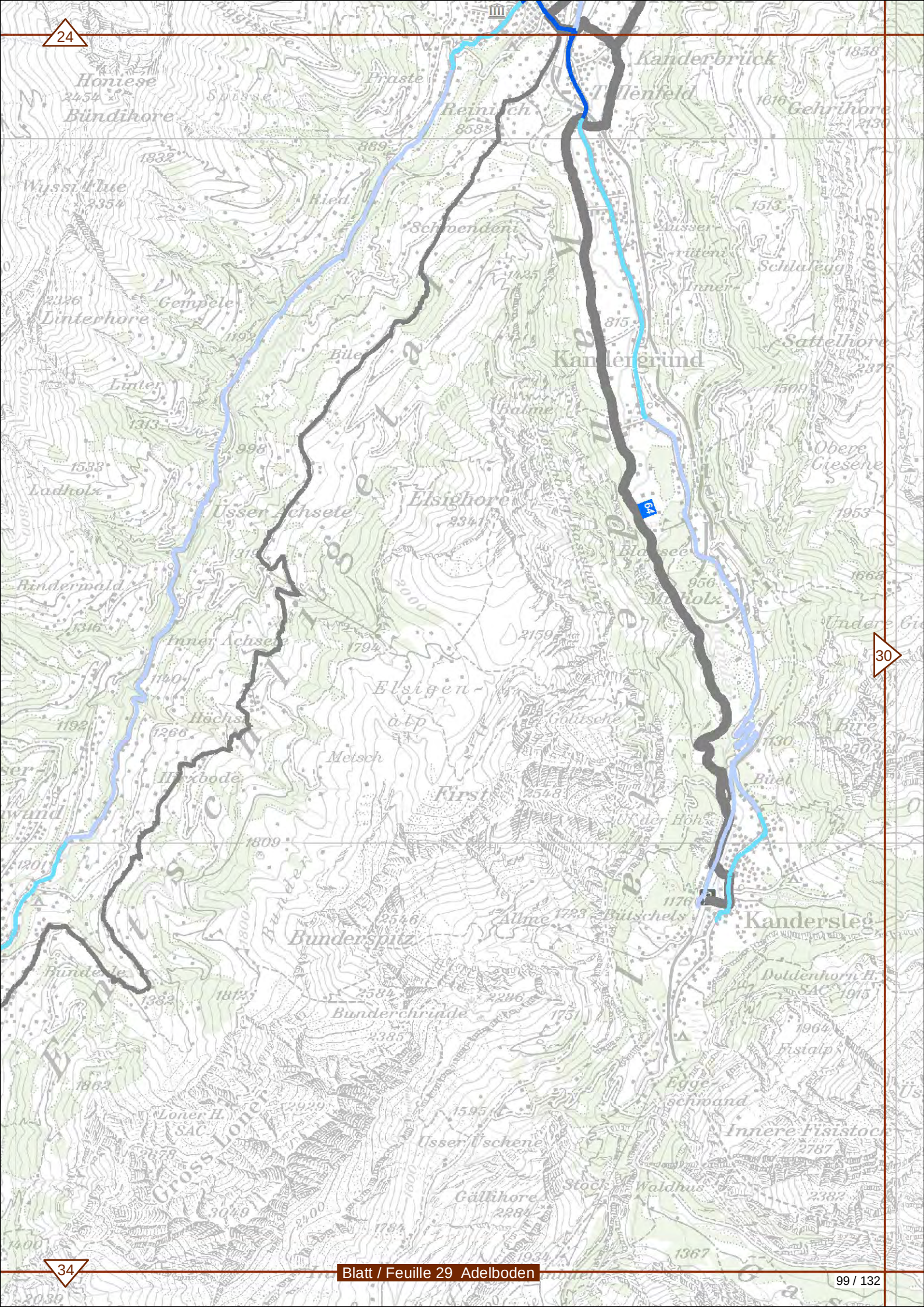
23

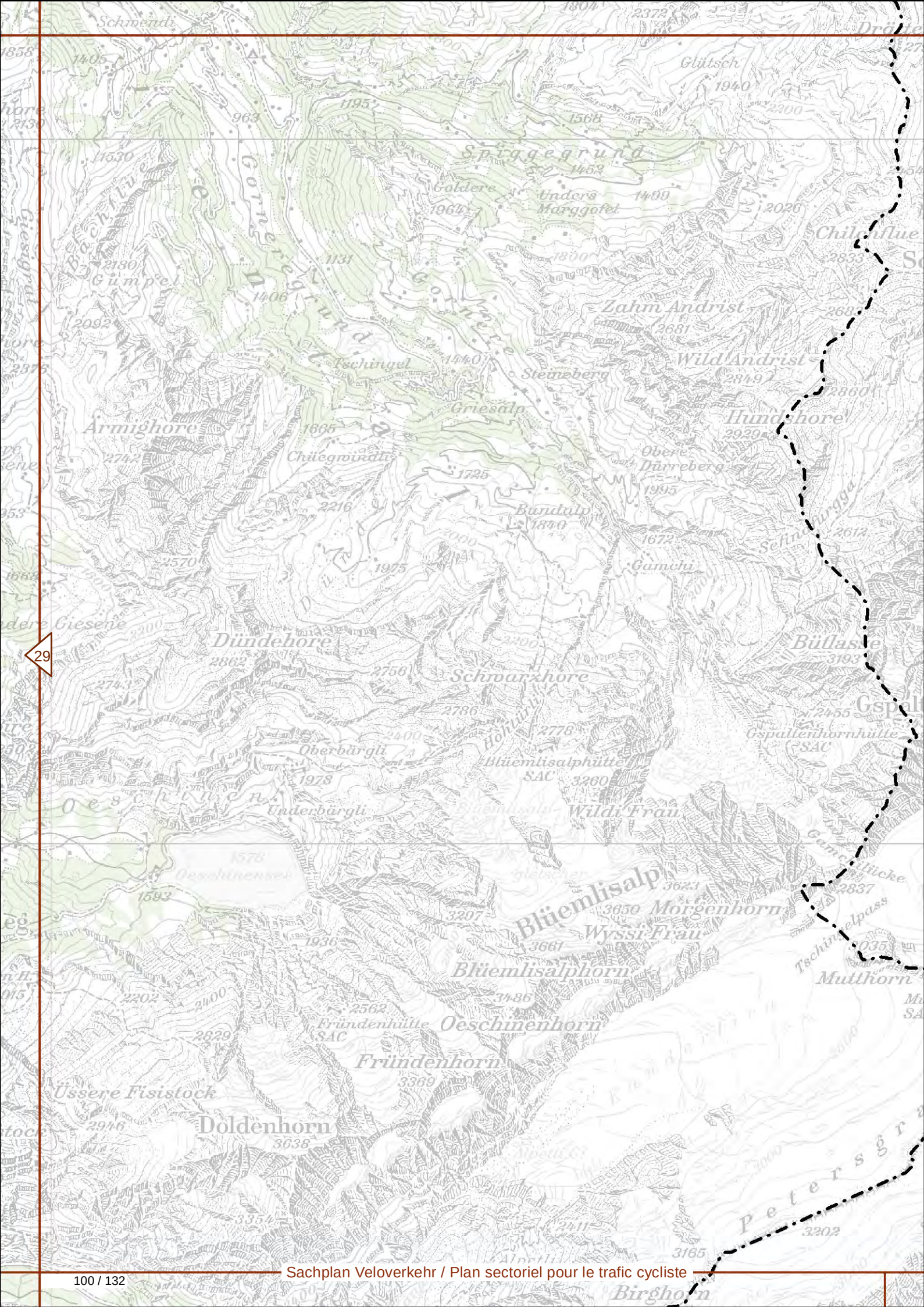
29

33

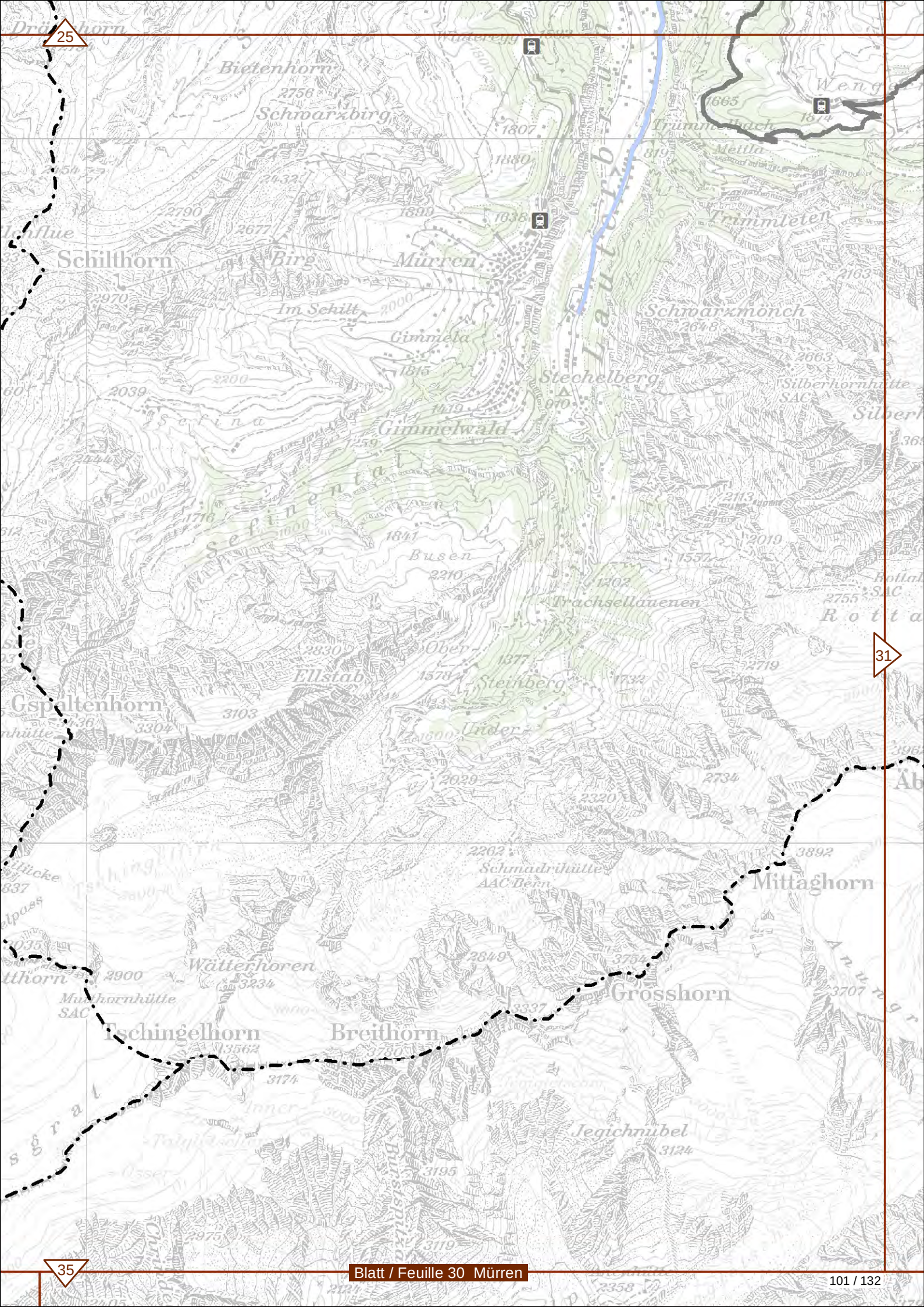


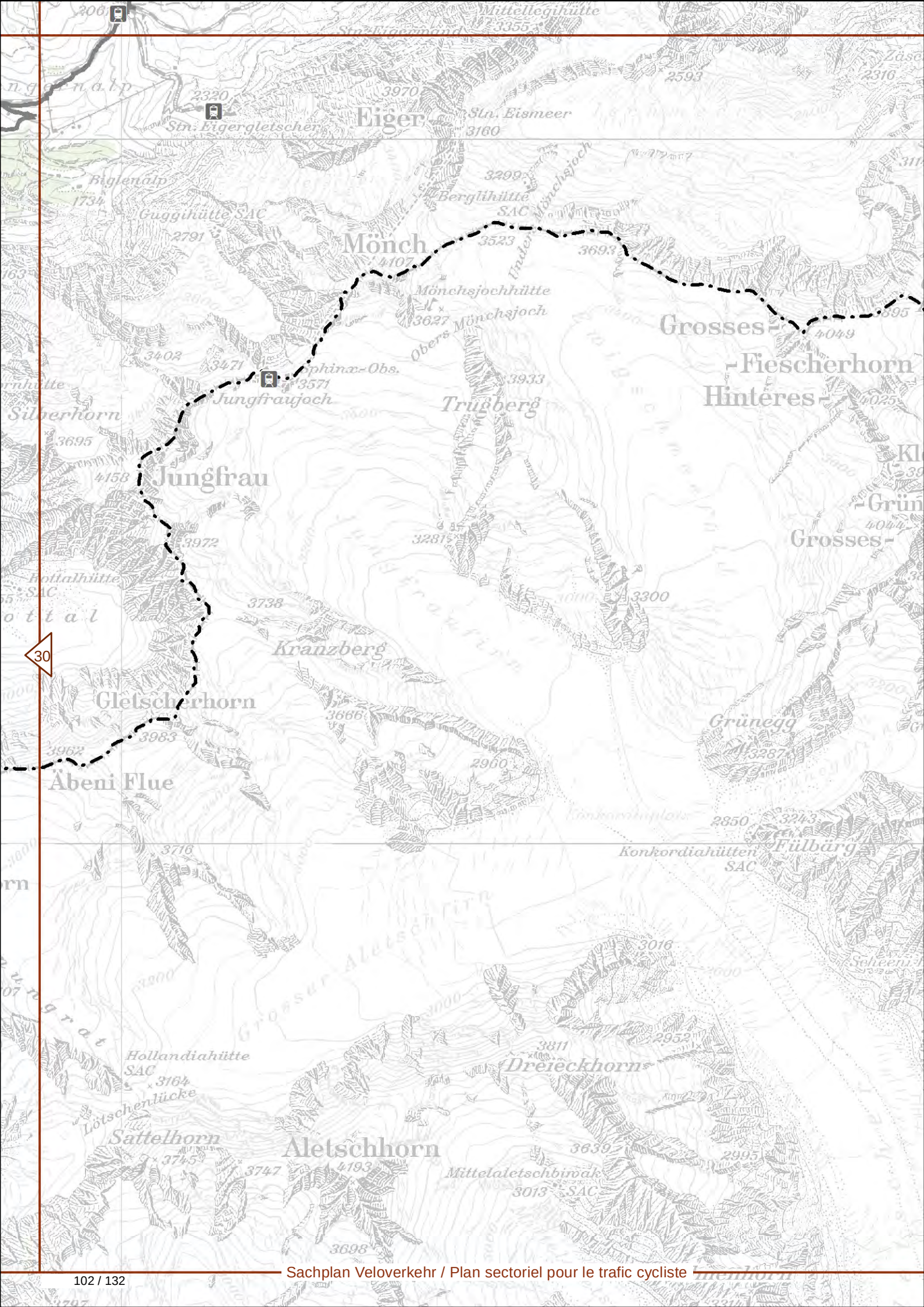
28

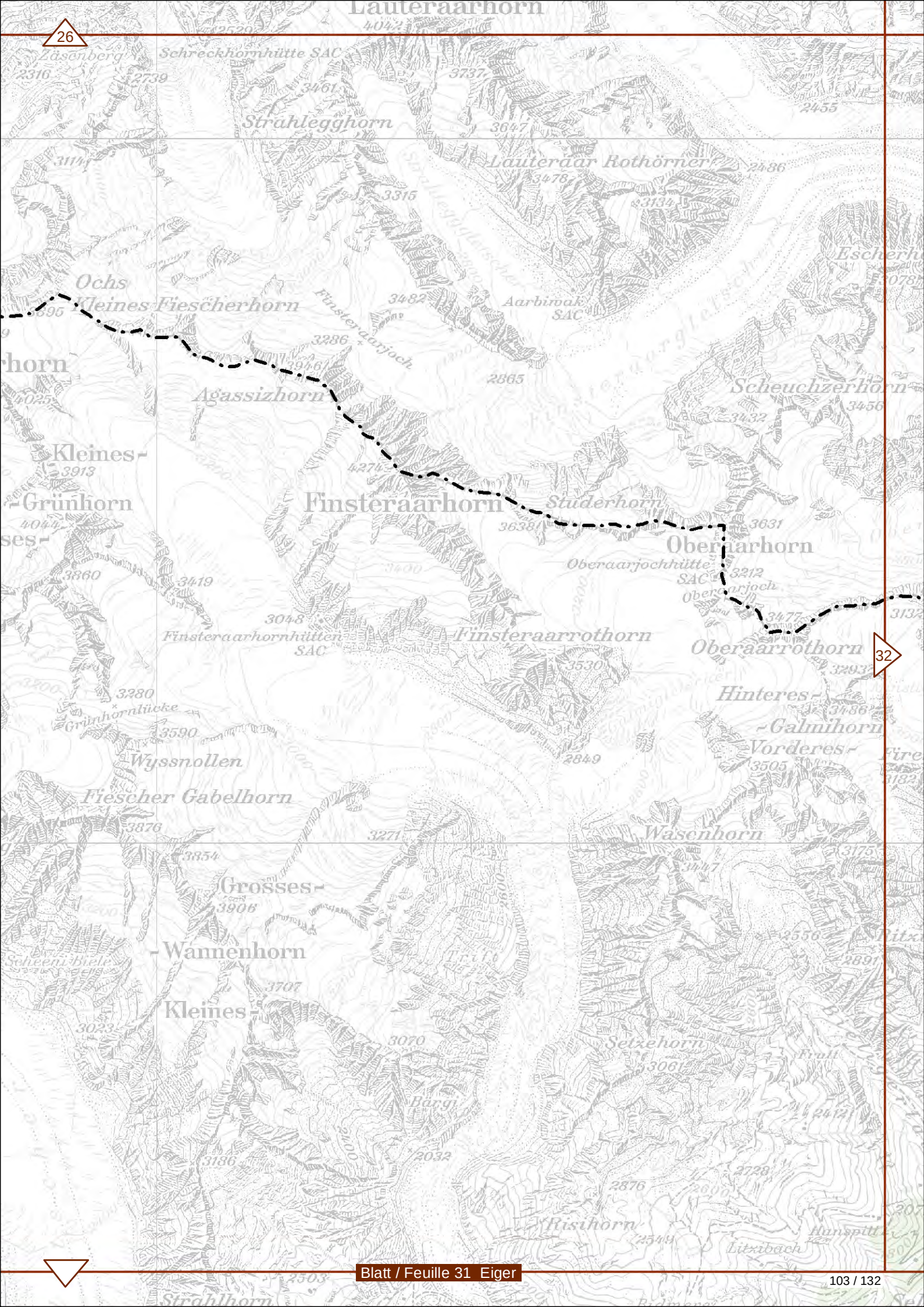




29

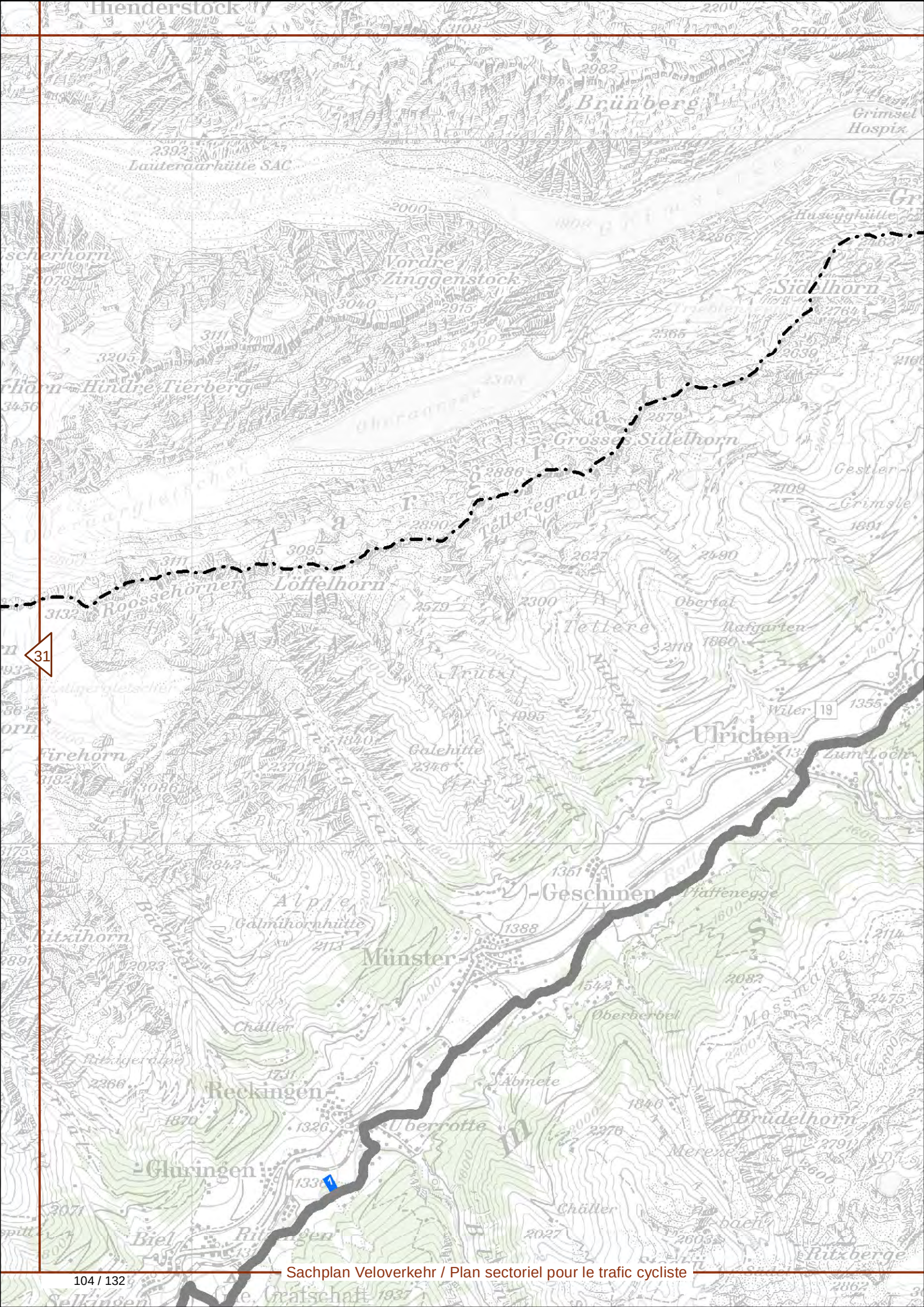


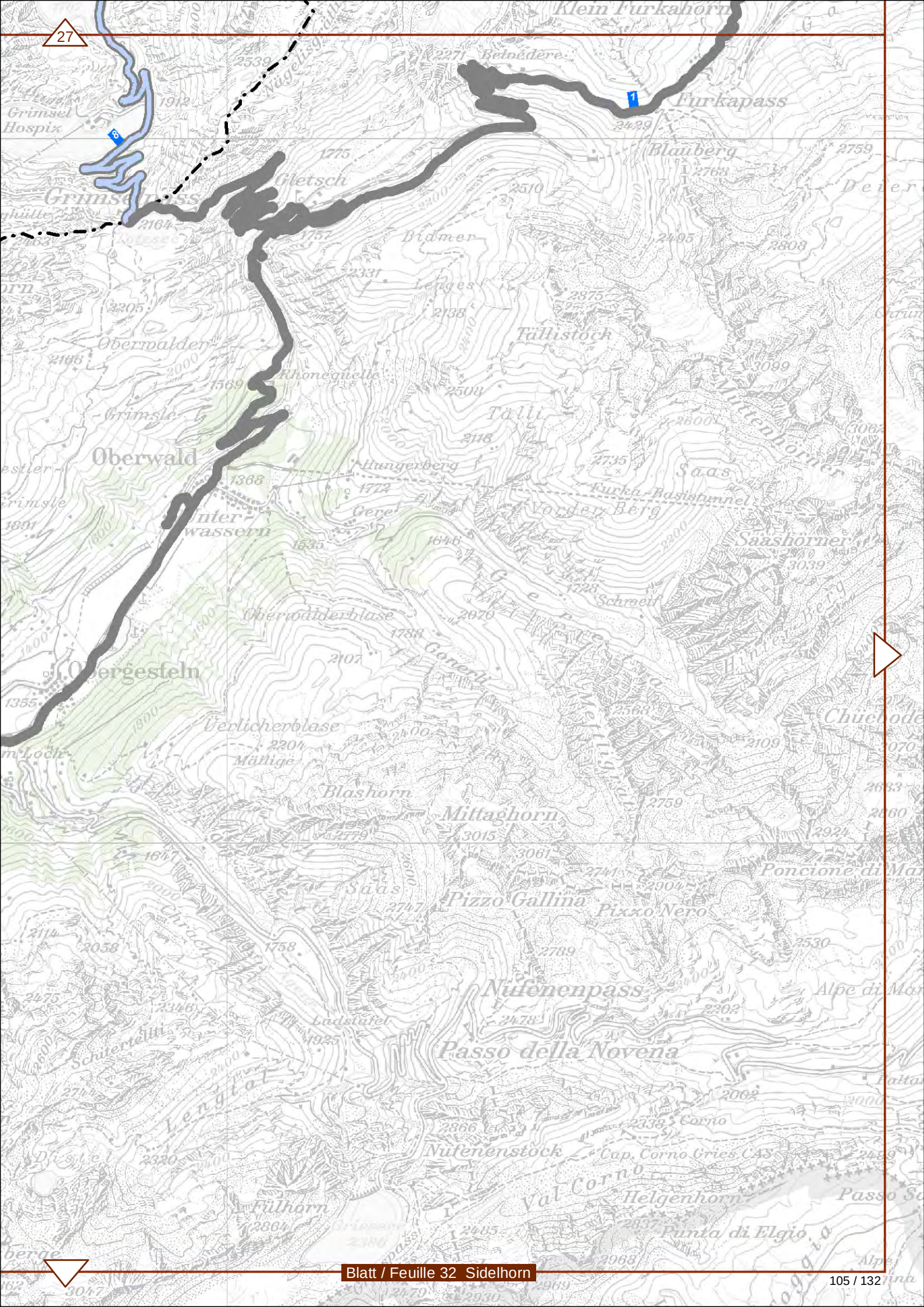


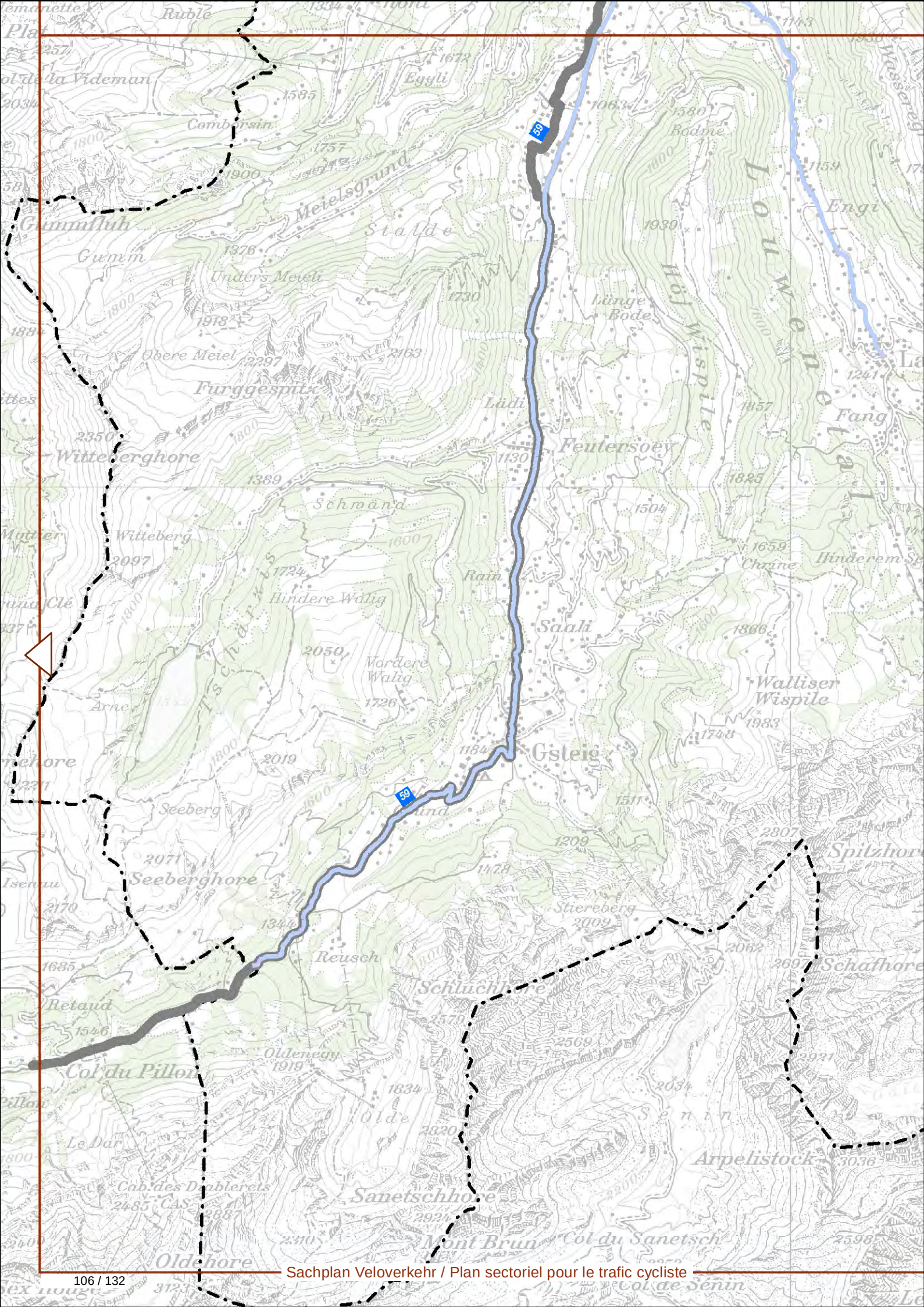


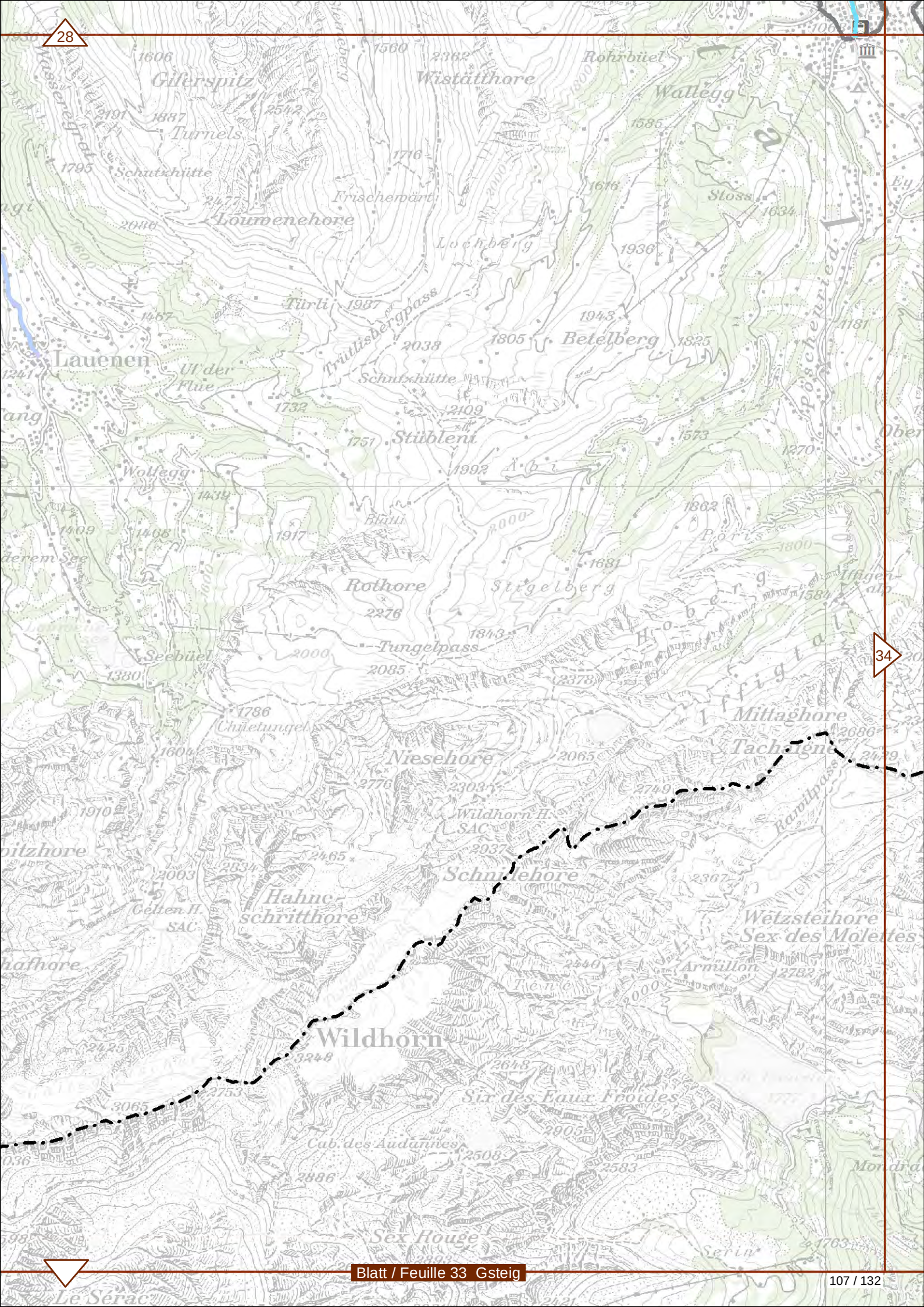
26

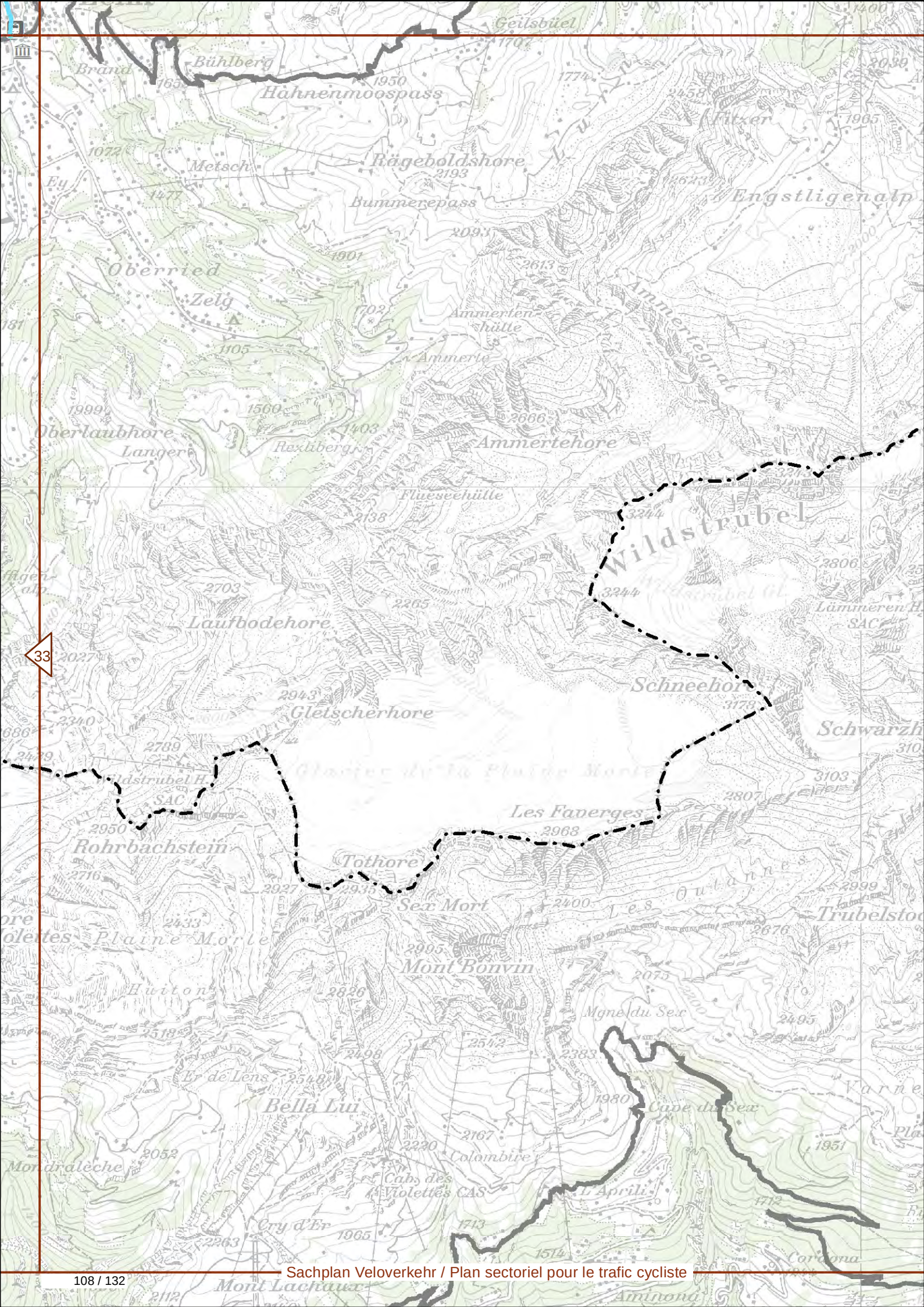
32



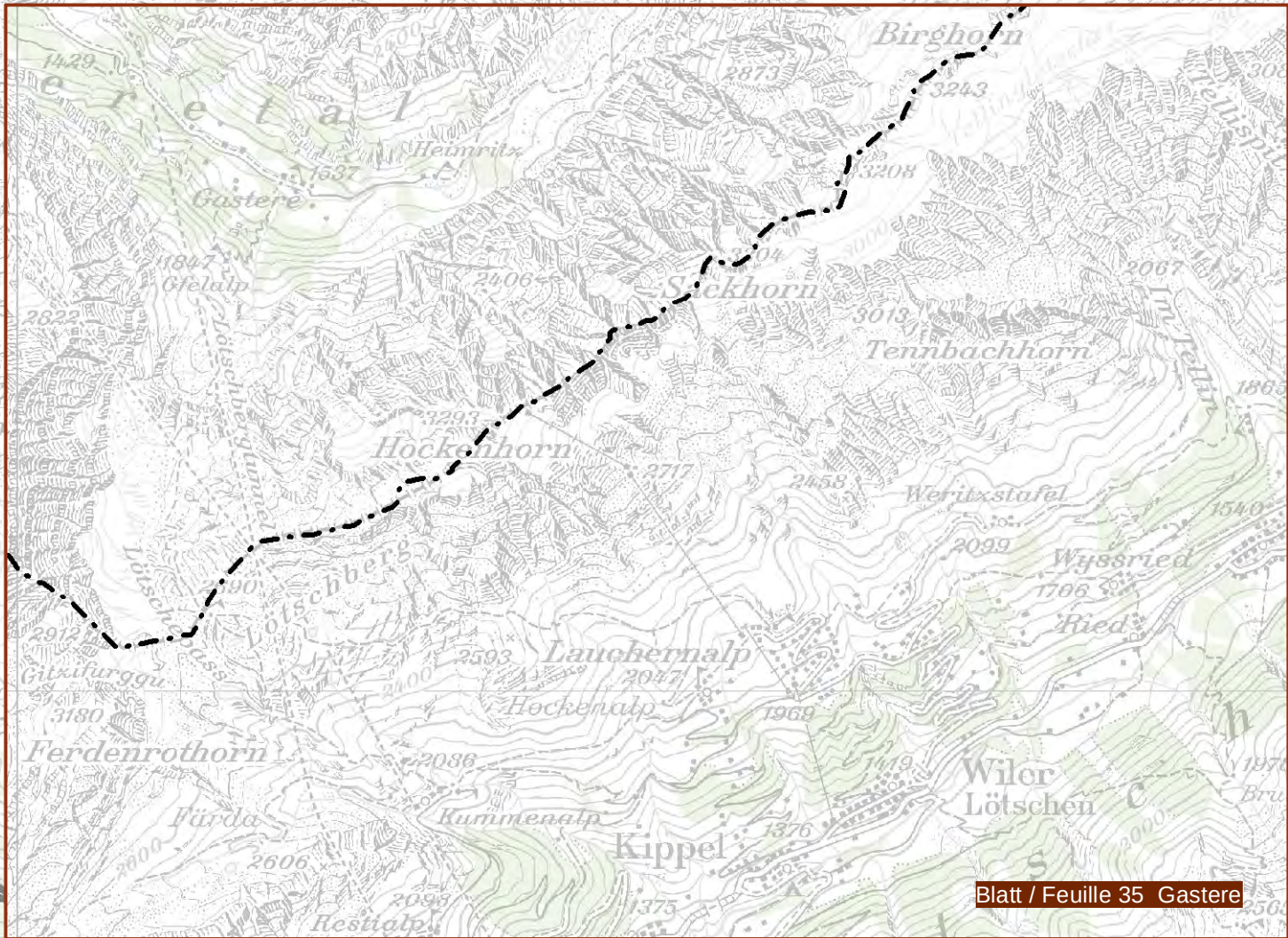
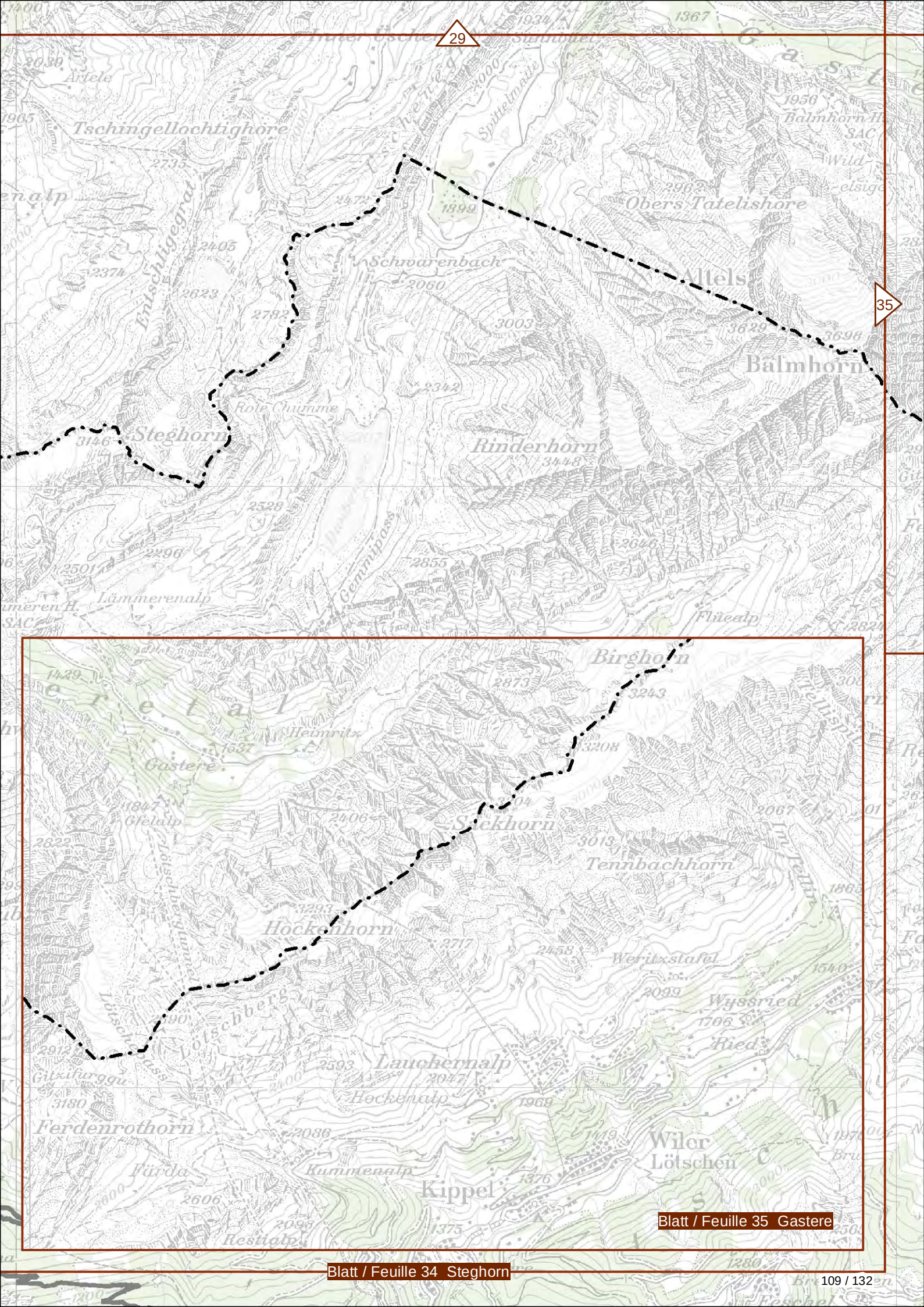








33



Anhang 1: Objektlisten / Annexe 1 : Listes des objets

Zeichenerklärung zu den Objektlisten

Regionalkonferenzen (RK) / Planungsregionen (PR)	
OO	Oberland Ost
TOW	Thun-Oberland West
BM	Bern-Mittelland
B-S-JB	Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois
EM	Emmental
OA	Oberaargau

Koordinationsstan- d	
VO	Vororientierung
ZE	Zwischenergebnis
FS	Festsetzung

Strassenkategorie / Federführung Realisierung			
NS3	Nationalstrassen dritte Klasse	ASTRA	Bundesamt für Strassen
KS	Kantonstrassen	TBA	Tiefbauamt
KRW	Kantonaler Radweg	TBA	Tiefbauamt
GS/PS	Gemeinde- und Privatstrassen	G	Gemeinde
		ASM	Aare Seeland Mobil
		Kt. JU	Kanton Jura
		Kt. NE	Kanton Neuenburg
		Kt. SO	Kanton Solothurn
		SBB	Schweizerische Bundesbahnen

Tableaux des abréviations

Conférences régionales (CR) / Régions d'aménagement (RA)	
OO	Oberland oriental
TOW	Thoune-Oberland occidental
BM	Berne-Mittelland
B-S-JB	Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois
EM	Emmental
OA	Haute-Argovie

Etat de la coordination	
IP	Information préalable
CoC	Coordination en cours
CoR	Coordination réglée

Catégorie de route / Responsabilité de la réalisation			
RN3	Route nationale de 3 ^e classe	OFROU	Office fédéral des routes
RC	Route cantonale	OPC	Office des ponts et chaussées
PCC	Piste cyclable cantonale	OPC	Office des ponts et chaussées
RCo/RP	Route communale ou privée	C	Commune
		ASM	Aare Seeland Mobil
		Ct. JU	Canton du Jura
		Ct. NE	Canton de Neuchâtel
		Ct. SO	Canton de Soleure
		CFF	Chemins de fer fédéraux

Anhang 1.1: Objektliste Netzlücken (Alltagsverkehr) / Annexe 1.1 : Listes des objets « Lacunes dans le réseau » (Trafic cycliste quotidien)

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlas- blatt	Strassen- kategorie / Feder- führung	Koordi- nations- stand	Velo- land- route	Begründung / Bemerkung
N°	Type	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route / Respon- sabilité	Etat de la coordi- nation	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque
							NS3 KS KRW GS/PS			
							RN3 RC PCC RCo/RP			
00	Korridor	Bätterkinden - Fraubrunnen	Bätterkinden, Fraubrunnen, Utzenstorf	BM (EM)	3	8, 12	BM	VO	24, 44	
01	Korridor	Uttigen - Kiesen	Uttigen, Kiesen, Oppligen, Heimberg	TOW, BM	1, 2	19	BM	VO	8, 64	
02	Korridor	Wattenwil - Lohnstorf	Wattenwil, Burgistein, Gurzelen, Seftigen, Lohnstorf	TOW, (BM)	2	19	TOW	VO	74, 99	
03	Korridor	Mühlethurnen - Riggisberg - Kaufdorf	Mühlethurnen, Kirchenthurnen, Rümligen, Kaufdorf, Riggisberg	BM	2	16, 19	BM	VO	37, 74	
04	Korridor / Couloir	Neuenegg - Laupen	Neuenegg, Laupen	BM, Kt. / Ct. FR	2	15	TBA / OPC	VO / IP	74	Federführung TBA- DLZ und Koordina- tion mit Kt. FR / Responsabilité OPC- CEP et coordination avec le Ct. FR

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlas-blatt	Strassen-kategorie / Feder-führung				Koordinations-stand	Velo-land-route	Begründung / Bemerkung	
							NS3	KS	KRW	GS/PS				
N°	Type	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route / Responsabilité				Etat de la coordination	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	
							RN3	RC	PPC	RCoRP				
05	Korridor	Konolfingen - Grosshöchstetten - Zäziwil	Konolfingen, Niederhünigen, Mirchel, Grosshöchstetten, Zäziwil	BM	2	16					BM	VO	94	Massnahmen Aggloprogramm: V-MIV 5.2h, V-MIV 5.8; Federführung: TBA-OIK II
06	Korridor	Stettlen - Worb	Stettlen, Vechigen, Worb	BM	2	11.1, 16					BM	VO	37	
07	Korridor	Bremgarten - Uettligen	Bremgarten b.B., Kirchlindach, Wohlen b.B.	BM	2	11, 11.1					BM	VO	-	
08	Korridor	Oberzollikofen - Schönbühl	Münchenbuchsee, Moosseedorf, Urtenen-Schönbühl, Mattstetten, Bäriswil, Zollikofen	BM	3, 4	11.1, 12					BM	VO	34	
09	Korridor	Büren a.A. - Solothurn	Büren a.A., Rüti b.B., Arch, Leuzigen	B-S-JB	3	7, 8					B-S-JB	VO	44	
10	Korridor	Oberburg - Hasle b.B.	Oberburg, Hasle b.B., Rüegsau, Burgdorf	EM	4	12					EM	VO	24, 84, 99	
11	Qualitativ	Därigen - Interlaken West	Därigen, Interlaken	OO	1	25	X	X				VO	8, 9	Massnahmen Aggloprogramm: V4L-4; Federführung ASTRA, Koordination mit BLS-Doppelspur-ausbau
13	Physisch	Spiez, Lattigen, Parallelführung zur BLS	Spiez	TOW	1	24					X	VO	9	Koordination mit BLS
14	Physisch	Thun, Scherzligen, Querung Aare	Thun	TOW	1	19					X	ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: LV1.1, Koordination mit BLS
15	Physisch	Thun Lerchenfeld, Uttigenstrasse Querung SBB	Thun	TOW	1	19					TBA/SBB	ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: LV1.6, Koordination mit armasuisse und SBB
16	Physisch	Thun Lerchenfeld, Anschluss Allmendstrasse	Thun, Uetendorf	TOW	1	19					X	ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: LV9.3, Koordination mit BLS
17	Qualitativ	Thun Nord Autobahnzubringer Gürbetal, Abzweiger ARA	Uetendorf	TOW	1	19			X			ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm LV 1.2
18	Qualitativ	Seftigen, Thunstrasse	Seftigen, Uetendorf	TOW	1, 2	19			X			ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm LV 1.2; Federführung TBA-OIK I / II
19	Qualitativ	Tägertschi - Konolfingen	Tägertschi, Konolfingen, Münsingen	BM	2	16			X			VO	-	
20	Qualitativ	Rubigen, Aarebrücke - Knoten Thunstrasse	Rubigen	BM	2	11.1, 16	X	X				VO	-	Massnahmen Aggloprogramm V-MIV-4.6
21	Physisch	Gümligen - Rubigen	Muri b.B., Allmendingen, Rubigen	BM	2	11.1, 16					TBA/SBB	VO	64, 94	Veloroute entlang Bahn in Koordination mit SBB-Ausbau 3. Geleise
22	Qualitativ	Aarequerung Belp Flugplatz - Muri b.B., Auguetbrücke mit Zufahrten	Belp, Muri b.B.	BM	2	11.1, 16					X	ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: V-LV 1.1
23	Qualitativ	Muri b.B. Thunstrasse Höhe Kirche	Muri b.B.	BM	2	11.1, 16			X			VO	-	Massnahmen Aggloprogramm: V-MIV 5.2e
24	Physisch	Wabern, Weierguet	Köniz	BM	2	11.1, 16					X	ZE	8, 74	Ermöglicht Führung abseits stark belasteter KS und vermeidet Umwege

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie / Federführung				Koordinationsstand	Velo-landroute	Begründung / Bemerkung
							NS3	KS	KRW	GS/PS			
							RN3	RC	PPC	RCO/RP			
N°	Type	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route / Responsabilité				Etat de la coordination	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque
25	Physisch	Wabern, Kehrsatz Nord	Köniz, Kehrsatz	BM	2	11.1, 16				X	VO		Koordination mit BLS-Doppelspurausbau Frischingweg - Wabern - Kehrsatz Nord
26	Qualitativ	Bern, Knoten Ostring / Thunstrasse / Muristrasse	Bern	BM	2	11.1, 16				X	ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: V-MIV 5.2e
27	Qualitativ	Bern, Thunplatz	Bern	BM	2	11.1, 16				X	ZE	94	Massnahme A2 Richtplan Bern
28	Physisch	Bern, Pfaffensteig Anschluss Freiburgstrasse	Bern	BM	2	11.1, 15				X	VO	-	Ermöglicht Führung abseits stark belasteter KS und vermeidet Umwege
29	Qualitativ	Köniz, Turnierstrasse	Köniz, Bern	BM	2	11.1, 15		X			ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm V-MIV 4.2
30	Qualitativ	Bümpliz Weissensteinstrasse	Bern	BM	2	11.1, 15	X				ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: V-MIV 5.6; Federführung im Knotenbereich ASTRA, sonst TBA-OIK II
31	Qualitativ	Bümpliz Turnierstrasse, Querung Weissensteinstrasse	Bern	BM	2	11.1, 15	X	X			ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: V-MIV 4.2; Federführung im Knotenbereich ASTRA, sonst TBA-OIK II
32	Physisch	Bern Weyermannshaus, Querung BLS / Autobahn	Bern	BM	2	11.1, 15				X	FS	34	Koordination mit SBB-Bahnprojekt Entflechtung Holligen
33	Qualitativ	Bern, Inselplatz	Bern	BM	2	11.1, 15				X	ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: V-MIV 5.5
34	Physisch	Bern, Langsamverkehrsverbindung Breitenrain - Länggasse	Bern	BM	2	11.1, 15				X	ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: V-LV 1.4
35	Physisch	Bern Station Wankdorf	Bern	BM	2	11.1, 12				X	VO	-	Fehlendes Verbindungselement nördlich Station Bern Wankdorf
36	Physisch	Laupen - Gümnenen	Laupen, Ferenbalm	BM	2	15			X		ZE	74	Aufwertung bestehende Flurwege und Lückenschliessung zu durchgehender Radroute gemäss Planungsstudie „Radweg Laupen-Gümnenen“
37	Qualitativ	Bäriswil, Bernstrasse	Bäriswil	BM	4	12		X			VO	-	Massnahmen RGSK: V-LV 2.13
38	Physisch	Kosthofen, Linienführung parallel zum Lyssbach	Schüpfen, Grossaffoltern	B-S-JB	3	11			X		ZE	64	Vgl. Routenoptimierung 139
39	Qualitativ	Lyss, Haupt- und Bielstrasse	Lyss	B-S-JB	3	11		X			FS	-	Massnahmen Aggloprogramm: A 63 a, b, c, B 7.09
40	Qualitativ	Lyss, Autobahnanschluss Lyss-Nord	Lyss, Kappelen	B-S-JB	3	11		X			FS	-	

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie / Federführung				Koordinationsstand	Velo-landroute	Begründung / Bemerkung
							NS3	KS	KRW	GS/PS			
N°	Type	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route / Responsabilité				Etat de la coordination	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque
							RN3	RC	PPC	RC/PP			
41	Physisch	Aegerten - Studen	Aegerten, Studen (BE)	B-S-JB	3	7			X		VO	-	Massnahmen Aggloprogramm: B 11.06
42	Qualitativ	Nidau / Biel/Bienne, G.-Müller-Platz	Nidau, Biel/Bienne	B-S-JB	3	7		X			ZE	-	Massnahmen Aggloprogramm: A1-22 a
43	Physisch	Nidau / Ipsach, Querung Nidau-Büren-Kanal	Nidau, Ipsach	B-S-JB	3	7				X	ZE	5, 8, 50	Massnahmen Aggloprogramm: A1 12 a
44	Qualitativ / Qualitatif	Taubenlochschlucht / Gorges du Taubenloch	Biel/Bienne, Vauffelin, Plagne, Péry	B-S-JB	3	7	X	X			ZE / CoC	Neu / Nouvelle	Massnahmen Aggloprogramm: B 11.05; Federführung ASTRA / Mesures du projet d'agglomération: B 11.05; responsabilité OFROU
45	Qualitativ	Hasle b.B. Kalchofenstrasse bis und mit Knoten Biembachstrasse	Hasle b.B.	EM	4	12		X			ZE	84	Massnahme Ha4 RTR-Veloverkehr
46	Qualitativ	Emmentalstrasse Hasle b.B. - Oberburg	Hasle b.B., Oberburg	EM	4	12		X			VO	-	
47	Qualitativ	Oberburg, Emmentalstrasse	Oberburg	EM	4	12		X			VO	-	Massnahme Ob1 RTR-Veloverkehr
48	Qualitativ	Burgdorf - Alchenflüh, Schachenstrasse	Burgdorf, Lyssach	EM	4	12		X			ZE	24	Massnahmen Aggloprogramm: SV03
49	Qualitativ	Brücke Rüegsauschachen - Hasle b.B.	Hasle b.B., Rüegsau	EM	4	12		X			ZE	84	Massnahme Ha6 RTR-Veloverkehr
50	Physisch	Huttwil, Langenthalstrasse, Verbindung Kantonsstrasse mit attraktiver Veloroute auf Gemeindestrasse	Huttwil	OA	4	9			X		VO	71	Koordination mit BLS
53	Physisch	Grünenmatt - Sumiswald	Sumiswald, Lützelflüh	EM	4	13			X		ZE	94	Aufhebung Bahnübergänge, Koordination mit BLS
54	Qualitativ	Aarwangen, Verbindung Jurastrasse - Riedgasse	Aarwangen	OA	4	4				X	VO	71	Nötige Wegverbreiterung für Routenoptimierung 166
55	Physisch	Kleindietwil, Verbindung Hunzenweg - Zelgweg	Madiswil	OA	4	9				X	FS	71	Vgl. Routenoptimierung 163
56	Physisch	Biel/Bienne, neue Verbindung durchs Bözingenfeld	Biel/Bienne	B-S-JB	3	7				X	VO	50	Haupt- und Komfortroute gemäss Velonetzplan Biel und Nidau 2014-2035
57	Physisch	Biel/Bienne, neue Bahnhofunterführung	Biel/Bienne	B-S-JB	3	7				X	VO / IP	-	Massnahme B13 Massnahmenliste Agglomeration RGSK
58	Physisch	Biel/Bienne - Nidau, Veloführung entlang BTI-Trasse	Biel/Bienne, Nidau	B-S-JB	3	7				X	VO	-	Haupt- und Komfortroute gemäss Velonetzplan Biel und Nidau 2014-2035
59	Qualitativ	Schattenhalb, Grimselstrasse - Lammi	Schattenhalb	OO	1	21, 22		X			VO	8, 61	Massnahme RGSK V6-2 (und V4-7)
60	Physisch	Bahnhof Langenthal, Querung SBB	Langenthal	OA	4	4				X	ZE	71	Massnahmen RGSK: V9.2
61	Physisch	Langenthal, Verbindung Bäreggstrasse - Hasenmattstrasse	Langenthal	OA	4	4				X	VO	-	Direkter Zubringer für Veloverkehr aus Norden zur neuen Bahnhofunterführung

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie / Federführung				Koordinationsstand	Velo-landroute	Begründung / Bemerkung
							NS3	KS	KRW	GS/PS			
N°	Type	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route / Responsabilité				Etat de la coordination	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque
							RN3	RC	PPC	RCo/RP			
62	Qualitativ	Langenthal, Passage Coop	Langenthal	OA	4	9				X	VO	71	Verbreiterung der Passage mit dem Ziel, die Passage für Fuss- und Veloverkehr zu öffnen
63	Physisch	Langenthal, Verbindung Bleienbachstrasse - Dennliweg	Langenthal	OA	4	9				X	VO	-	Durchgehende Veloverbindung entlang dem BLS-Trasse (siehe Massnahme V-LV 3.1 Agglomerationsprogramm Langenthal)

Anhang 1.2: Objektliste Routenoptimierungen (Freizeitverkehr) /
Annexe 1.2 : Listes des objets « Optimisation de l'itinéraire » (trafic cycliste de loisirs)

Nr.	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlas- blatt	Strassen- kategorie der Neuführung				Feder- führung Realisi- sierung	Koordi- nations- stand	Begründung / Bemerkung	Alltags- route mit kantonaler Netz- funktion	Velo- land- route
						NS3	KS	KRW	GS/PS					
N°	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route pour le nouveau tracé				Respon- sabilité réalisati- on	Etat de la coordi- nation	Motif / Remarque	Itinéraire quotidien assurant une fonc- tion de réseau cantonal	Itin. de « La Suisse à vélo »
						RN3	RC	PPC	RCo/RP					
111	Brienz - Brienzwiler - Brünigpass - Meiringen	Brienz, Hofstetten b.B., Brienzwiler, Meiringen, Hasliberg	OO	1	21		X		X	ASTRA	VO	Direkte, attraktive Li- nienführung zwischen Brienz und Brünigpass durch Radmass- nahmen im Rahmen des Ausbau A8	Ja	9
112	Bönigen - Interlaken	Bönigen, Interlaken	OO	1	25				X	G	VO	Sichere und attraktive Linienführung näher am Routenthema durch Verlegung auf bestehendes Wegnetz in Aare-/Seenähe	Nein	8, 9
113	Interlaken - Därligen	Interlaken, Unterseen, Därligen	OO	1	25				X	G	VO	Attraktive und ver- kehrsarmer Verbindung durch Verlegung auf bestehendes Wegnetz und ergänzende Weg/ Steg-/Brückenbauten	Ja	8, 9
114	Saanenmöser - Schönried	Saanen	TOW	1	28				X	G	ZE	Ausbau und Verle- gung der Route abseits der HVS	Ja	9
115	Oey - Burgholz	Diemtigen	TOW	1	24				X	G	VO	Verlegung der Route aufgrund der geplan- ten Aufhebung der Bahnübergänge	Ja	9
116	Thun - Uttigen	Thun, Steffisburg, Heimberg	TOW	1	19				X	G	VO	Attraktivere Linien- führung näher zum Routenthema durch Verlegung auf be- stehenden Uferweg entlang der Aare	Ja	8
117	Wattenwil - Burgistein	Wattenwil	TOW	2	19				X	G	VO	Sicherheits- und Attraktivitätssteigerung durch Verlegung der Route	Nein	4
118	Burgistein Station - Mühle- thurnen	Burgistein, Seftigen	TOW	2	19				X	G	VO	Direkte, sichere und attraktive Linien- führung durch Verlegung der Route	Nein	74
119	Zollhaus - Plaffeien	Oberschrot (FR), Zumholz (FR), Guggisberg	BM, Kt. / Ct. FR	2	18	Kt. / Ct. FR				Kt. / Ct. FR	ZE / CoC	Attraktive verkehr- sarmer Linienführung durch Verlegung der Route über Zumholz / Itinéraire attrayant peu fréquenté grâce au déplacement du tracé via Zumholz	Nein / Non	62
120	Kirchenturnen - Kaufdorf - Toffen	Kirchenturnen, Kauf- dorf, Rümligen, Toffen	BM	2	16, 19				X	G	VO	Verlegung der Route an die Gürbe	Ja	74
121	Verlegung Route 74 via Schwarzenburg - Laupen - Kehrsatz	Neuenegg, Köniz, Bern, Kehrsatz	BM	2	11.1, 15, 16				X	G	VO	Attraktive Führung abseits KS, Anschluss an Bahnhof Bern	Ja	74
122	Neuenegg	Neuenegg	BM	2	15				X	G	VO	Verlegung auf MIV- freier/arme Wege ausserhalb der Ort- schaft	Ja	74

Nr.	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlas- blatt	Strassen- kategorie der Neuführung				Feder- führung Realisi- sierung	Koordi- nations- stand	Begründung / Bemerkung	Alltags- route mit kantonaler Netz- funktion	Velo- land- route
						NS3	KS	KRW	GS/PS					
N°	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route pour le nouveau tracé				Respon- sabilité réalisati- on	Etat de la coordi- nation	Motif / Remarque	Itinéraire quotidien assurant une fonc- tion de réseau cantonal	Itin. de « La Suisse à vélo »
						RN3	RC	PPC	RC/PP					
123	Laupen - Forst	Laupen, Neuenegg	BM	2	15				X	G	VO	Attraktive alternative Routenführung durch Verlegung auf die Wegverbindung via Laupemühli - Tal - Rohrmoos Pt.597 bis Süri	Nein	34
124	Laupen - Gümnenen - Saanesteg	Laupen, Ferenbalm, Mühleberg	BM	2	11, 15				X	G	ZE	Verbesserung der Nähe zum Routen- thema, Verlegung auf MIV-freie/-arme Stre- cken und Minimierung der Steigungen durch Führung auf dem rechten Saaneuferweg	Ja	74
125	Golaten, Saanesteg	Wileroltigen, Mühleberg	BM	2	11				X	G	VO	Verbesserung des Fahrflusses durch Er- stellung eines fahr- baren Überganges und Verbesserung der Wege	Nein	8, 94
126	Aussenring Stadt Bern	Bern, Köniz, Kehrsatz, Muri b.B., Ostermun- digen, Stettlen, Boligen, Ittigen, Zollikofen	BM	2	11, 11.1, 12, 15, 16		X		X	TBA, G	VO	Tangentiale Verbin- dung der Veloland- routen als Alternative zur Zentrumsdurch- fahrt	Ja	Neu
127	Wabern, Weierguet	Köniz, Kehrsatz	BM	2	11.1, 16				X	G	ZE	Zusammenlegung mit Alltagsverkehr	Ja	8, 74
130	Kehrsatz - Bern - Hinter- kappelen	Bern, Ittigen, Zollikofen, Bremgarten b.B., Kirch- lindach, Wohlen b.B.	BM	2	11, 11.1, 12, 15, 16				X	G	ZE	Durchgehende, at- traktive Freizeit- und Tourismusroute entlang der Aare	Nein	8
131	Verlängerung Route 62 bis Bern	Schwarzenburg, Rüeggisberg, Wald, Köniz, Bern	BM	2	11.1, 15		X		X	G	VO	Verlängerung ab Schwarzenburg über heutige Route 74, ab Köniz über Liebefeld – Hirschengraben ins Zentrum von Bern	Ja	62
132	Bern, Murifeld - Breitenrain - Casinoplatz	Bern, Muri	BM	2	11.1, 16			X	X	G	VO	Neukonzeption der Freizeitrouten in Bern	Ja	94
134	Stettlen - Ostermundigen - Bern, Hirschengraben	Bern, Ostermundigen	BM	2	11.1, 12, 16		X	X		TBA	VO	Direkte, attraktive, sichere Linienführung auf durchgehendem Radweg, Sanierung der Querungen, Ver- längerung ins Zentrum von Bern	Ja	37
135	Bern Zentrum	Ittigen, Bern, Muri b. B.	BM	2	11.1, 12, 15, 16		X		X	G	VO	Verlegung Veloland- route 64 infolge Neu- konzeption der Frei- zeitrouten in Bern inkl. Führung durch Dähl- hözliwald (Vorschlag Fachstelle Velo Stadt Bern)	Ja	64
136	Bigenthal	Walkringen	BM	2	12				X	G, Koor- dination mit BLS	VO	Vermeidung der Quer- ung über die HVS und zusätzlichen Höhendifferenzen durch Erstellung einer neuen Verbindung entlang der Bahnlinie	Ja	84

Nr.	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlas- blatt	Strassen- kategorie der Neuführung				Feder- führung Real- isierung	Koordi- nations- stand	Begründung / Bemerkung	Alltags- route mit kantonalen Netz- funktion	Velo- land- route
						NS3	KS	KRW	GS/PS					
N°	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route pour le nouveau tracé				Respon- sabilité réalisati- on	Etat de la coor- dination	Motif / Remarque	Itinéraire quotidien assurant une fonc- tion de réseau cantonal	Itin. de « La Suisse à vélo »
						RN3	RC	PPC	RC/PP					
137	Golaten - Oltigen	Kallnach, Radelfingen, Golaten	BM, B-S-JB	2, 3	11				X	G	ZE	Verbesserung der Nähe zum Routenthema und Minimierung der Steigungen durch Verlegung auf den Aareuferweg bei Oltigen mittels Querung der Aare	Nein	8
138	Aarberg - Aare-Hagneck-Kanal-Brücke	Aarberg, Bagen, Walperswil	B-S-JB	3	11				X	G	ZE	Optimierung der Sicherheit durch Verlegung der Routen auf nördlichen Kanaldamm	Ja	8, 44
139	Schüpfen - Suberg	Schüpfen, Grossaffoltern	B-S-JB	3	11			X	X	G, TBA im Bereich Netz-lücke 38	ZE	Minimierung der Steigung, Verlegung der Route in den Talboden entlang der Bahnlinie	Ja	64
140	Erlach / Cerlier - Epagnier	Erlach / Cerlier, Gals, Le Landeron (NE), Cressier (NE), Cornaux (NE), La Tène (NE)	B-S-JB, Kt. / Ct. NE	3	10				X	G / C	ZE / CoC	Ziel: Verlegung der Route an den See, inkl. Neubau Fussgänger- und Velo-brücke über Zihlkanal / But: déplacement de la route au bord du lac, y compris construction d'une passerelle enjambant le canal de la Thielle pour les piétons et les cyclistes	Nein / Non	5, 50
141	Biel/Bienne - Le Landeron	Biel/Bienne, Twann-Tüscherz / Douanne-Daucher, Ligerz / Gléresse, La Neuveville, Le Landeron (NE)	B-S-JB, Kt. / Ct. NE	3	6, 7, 10		X			TBA / OPC	ZE / CoC	Attraktiver, durchgehender Radweg entlang dem Nordufer des Bielersees durch Verbesserung der Radinfrastruktur, Verlegung der Velolandroute 50 / Piste cyclable attrayante et continue le long de la rive nord du lac de Bielle grâce à l'amélioration de l'infrastructure, déplacement de la route 50 de « La Suisse à vélo »	Ja / Oui	50
142	Sutz-Lattrigen	Sutz-Lattrigen	B-S-JB	3	7				X	G	VO	Parallelführung Veloland und Skatingland: Asphaltierung der Velolandroute und Verlegung der Skatingroute auf die Velolandroute	Nein	5, 8, 50
143	Nidau - Ipsach	Nidau	B-S-JB	3	7				X	G	ZE	Attraktive LV-Verbindung mit neuer Fussgänger- und Velobrücke über Nidau-Büren-Kanal	Ja	5, 8, 50, 64
144	Biel/Bienne, Gurzele	Biel/Bienne	B-S-JB	3	7				X	G	VO	Attraktivitätssteigerung	Ja	24, 50, 64
145	Biel/Bienne - Orpund	Biel/Bienne, Orpund	B-S-JB	3	7				X	G	VO	Attraktivitätssteigerung	Nein	24
146	Biel/Bienne, Bözingen	Biel/Bienne	B-S-JB	3	7				X	G	VO	Neue Linienführung durch ESP Bözingenfeld	Ja	50

Nr.	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlas- blatt	Strassen- kategorie der Neuführung				Feder- führung Realisi- sierung	Koordi- nations- stand	Begründung / Bemerkung	Alltags- route mit kantonaler Netz- funktion	Velo- land- route
						NS3	KS	KRW	GS/PS					
N°	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route pour le nouveau tracé				Respon- sabilité réalisati- on	Etat de la coordi- nation	Motif / Remarque	Itinéraire quotidien assurant une fonc- tion de réseau cantonal	Itin. de « La Suisse à vélo »
						RN3	RC	PPC	RC/IRP					
147	Lengnau	Lengnau	B-S-JB	3	7				X	G	VO	Geeignete Weg- führung.	Nein	50
148	Taubenlochschlucht / Gorges du Taubenloch	Biel/Bienne, Vauffelin, Plagne, Péry	B-S-JB	3	7				X	ASTRA / OFROU	ZE / CoC	Sichere Verbindung zwischen Biel und Sonceboz durch Rad- verkehrsmassnahmen, laufendes Projekt ASTRA / Jonction sûre entre Bienne et Sonceboz grâce aux mesures prises pour le trafic cycliste, projet de l'OFROU en cours	Ja / Oui	Neu / Nou- velle
149	Vallon de St. Imier	Péry, La Heutte, Sonceboz-Sombeval, Corgémont, Cortébert, Courtelary, Cormoret, Villeret, Saint-Imier, Sonvilier, Renan, La Chaux-de-Fonds (NE)	B-S-JB	3	5, 6, 7		X		X	TBA, G / OPC, C	VO / IP	Neue Route gemäss überwiesenem Vor- stoss des Grossen Rates / Nouveau itinéraire conformément à la Motion adoptée par le Grand Conseil	Ja / Oui	Neu / Nou- velle
150	Col du Mont Crosin - Gänsbrunnen	Courtelary, Cortébert, Corgémont, Tramelan, Tavannes, Sonceboz- Sombeval, Court, Gänsbrunnen (SO)	B-S-JB	3	1, 2, 3, 6				X	G / C	VO / IP	Neukonzeption Route 54 / Nouvelle conception de l'itinéraire 54	Nein / Non	54
152	Les Breuleux - Mont Soleil	Les Breuleux (JU), Muriaux (JU), Saint Imier	B-S-JB, Kt. / Ct. JU	3	6				X	G / C	ZE / CoC	Erhöhung der Sicher- heit und Reduktion der negativen Auswirkun- gen des MIV durch Verlegung auf be- stehendes Wegnetz abseits der HVS / Amélioration de la sécurité et réduction des effets négatifs du TIM par un déplace- ment sur un réseau existant en dehors des routes principales	Nein / Non	7
153	Bellelay - Les Genevez	Saicourt, Les Genevez (JU)	B-S-JB	3	1				X	G / C	VO / IP	Attraktive, verkehrs- arme Linienführung durch Verlegung, Linienführung durch Kt. JU festzulegen / Itinéraire attrayant à faible circulation suite à un déplacement, tracé à déterminer par le ct. JU	Ja / Oui	23
154	Lützelflüh - Rüegsau- schachen	Lützelflüh, Hasle b.B., Rüegsau	EM	4	12		X		X	TBA, G, Koordi- nation mit BLS	FS	Routenführung in attraktiver Umgebung in Emmenähe durch Verlegung auf bestehende Wege	Ja	24, 99
155	Burgdorf - Bikingen	Wynigen	EM	4	12		X			TBA	FS	Erhöhung der Sicher- heit durch Anbringen von Radstreifen berg- wärts und geschütz- tem Linksabbieger	Ja	84
156	Burgdorf - Kirchberg	Burgdorf, Kirchberg	EM	4	12				X	G	VO	Neue Linienführung im Nahbereich der Emme durch Verlegung der Route an das rechte Ufer	Ja	24

Nr.	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlas- blatt	Strassen- kategorie der Neuführung				Feder- führung Realisi- erung	Koordi- nations- stand	Begründung / Bemerkung	Alltags- route mit kantonaler Netz- funktion	Velo- land- route
						NS3	KS	KRW	GS/PS					
N°	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route pour le nouveau tracé				Respon- sabilité réalisati- on	Etat de la coor- dination	Motif / Remarque	Itinéraire quotidien assurant une fonc- tion de réseau cantonal	Itin. de « La Suisse à vélo »
						RN3	RC	PPC	RC/PP					
157	Aefligen - Utzenstorf	Kirchberg, Utzenstorf	EM	4	8, 12				X	G	VO	Routenführung mit Emmebezug durch Verlegung der Route auf den rechten Uferweg	Nein	44
158	Utzenstorf - Biberist	Utzenstorf	EM	4	8				X	G	VO	Erhöhung der Sicherheit durch Fahrbahnverbreiterung	Nein	44
160	Burgäschisee - Önzthal	Höchstetten, Drei Höfe (SO), Seeberg, Aeschi (SO), Niederönz, Herzogenbuchsee, Heimenhausen	EM, OA, Kt. SO	4	8				X	G	VO	Verbesserung der Nähe zur landschaftlichen Besonderheit und Führung auf MIV-freien/-armen Strecken; Linienführung durch Kt. SO festzulegen	Ja	34
161	Zuchwil - Wangen a.A.	Luterbach (SO), Deitingen (SO), Flumenthal (SO), Wangen a.A.	OA, Kt. SO	4	3				X	G	ZE	Steigerung der Attraktivität der Route durch Nähe zur Aare mittels Verlegung auf den Uferweg	Nein	5, 8
163	Madiswil - Kleindietwil	Madiswil	OA	4	9				X	G, Koordination mit BLS	FS	Verlegung der Route auf MIV-freie/-arme Strecken östlich der Bahnlinie auf tlw. neu anzulegenden Wegen	Ja	71
164	Langenthal, Bahnhof - Karbidweg – Grubenstrasse - Querung asm-Trasse - Belchenstrasse - Zeieweg	Langenthal	OA	4	4				X	G, Koordination mit asm	FS	Direkte und sichere Linienführung durch Verlegung als Folge Realisierung Netzlücke 51 und Massnahme V-LV 3.2 Agglomerationsprogramm Langenthal	Ja	71
165	Roggwil - Langenthal	Langenthal, Roggwil	OA	4	4				X	G	VO	Steigerung der Attraktivität durch Verlegung an Langete mit Wegausbau	Ja	84
166	Aarwangen Ortsdurchfahrt	Aarwangen	OA	4	4		X		X	TBA, G, Koordination mit asm	VO	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Radverkehrsanlagen längs und Abbiege-/Querungshilfen im Bereich der Ortsdurchfahrt	Ja	71
167	Schwarzhäusern - Niederbipp	Schwarzhäusern, Wolfwil (SO), Kestenholz (SO), Oensingen (SO)	OA, Kt. SO	4	4				X	G	VO	Aufhebung der Bahnübergänge bewirkt Routenverlegung, Koordination mit asm	Ja	71
169	Uttigen / Kiesen, Querung Aare	Uttigen, Kiesen	BM	2	19			X		TBA, SBB	VO	Verbreiterung der LV-Brücke in Koordination mit dem Ausbau der Bahnbrücke	Ja	8, 64
170	Grünenmatt - Sumiswald	Lützelflüh, Sumiswald, Trachselwald	EM	4	13			X		BLS	ZE	Aufhebung Bahnübergänge	Ja	94
171	Saanen - Rougemont	Saanen	TOW, Kt. / Ct. VD	1	28				X	G / C	VO / IP	Attraktive Führung abseits der Kantonsstrasse, über den Veloweg Oey, entlang der Saane / Tracé attractif à l'écart de la route cantonale par la piste cyclable d'Oey le long de la Sarine	Nein / Non	9

Nr.	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlas- blatt	Strassen- kategorie der Neuführung				Feder- führung Real- sierung	Koordi- nations- stand	Begründung / Bemerkung	Alltags- route mit kantonaler Netz- funktion	Velo- land- route
						NS3	KS	KRW	GS/PS					
N°	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route pour le nouveau tracé				Respon- sabilité réalisati- on	Etat de la coor- dination	Motif / Remarque	Itinéraire quotidien assurant une fonc- tion de réseau cantonal	Itin. de « La Suisse à vélo »
						RN3	RC	PPC	RC/PP					
172	Oberwil, Äbnet	Oberwil i. S.	TOW	1	23, 24				X	G	VO	Beseitigen von Höhenunterschieden durch hangparallele Verbindung	Nein	9
173	Saanen, Äbeni Weid	Saanen, Zweisimmen	TOW	1	28				X	G	VO	Verminderung starke Steigung	Nein	9
174	Mörigen - Sutz-Lattrigen, neue Wegführung näher am Seeufer	Mörigen - Sutz- Lattrigen	B-S-JB	3	7, 11				X	G	VO	Attraktivere Führung durch Verlegung näher an Bielersee	Nein	5, 8, 50
175	Malleray - Bévillard, neue Führung entlang der Birs / Nouveau tracé le long de la Birse	Malleray, Bévillard	B-S-JB	3	2				X	G / C	VO / IP	Neue Linienführung entlang der Birs nach Umnutzung Schaublin- Areal / Nouveau tracé le long de la Birse après réaffectation de l'aire Schaublin	Nein / Non	64
176	Tramelan - Corgémont	Corgémont, Tramelan	B-S-JB	3	1, 6				X	G / C	VO / IP	Verlängerung Velo- landroute 23 bis Routenoptimierung 150 / Prolongement de l'itinéraire « La Suisse à vélo » n° 23 jusqu'à l'optimisation de l'itinéraire 150	Nein / Non	23
177	Gümligen - Rubigen	Muri b.B., Allmendingen, Rubigen	RKBM	2	11.1, 16				X	TBA, SBB	VO	Verlegung Veloland- route 64 und 94 auf neue Verbindung	Ja	64, 94
178	Zweisimmen, Egg - Hinderi Matte	Zweisimmen	TOW	1	28			X		G	VO	Verminderung starke Steigung	Nein	9
179	Langenthal, Jurastrasse	Langenthal	OA	4	9			X		G	VO	Erhöhung der Ver- kehrssicherheit durch Verlegung	Ja	71
180	Wangen a.A. - Walliswil b.N.	Wiedlisbach, Walliswil bei Niederbipp,	OA	4	3, 4				X	G	VO	Verlegung der Route an die Aare	Nein	5, 8
181	Wangen a.A. - Walliswil b.N.	Walliswil bei Niederbipp, Bannwil	OA	4	4				X	G	ZE	Verlegung der Route an die Aare	Nein	5, 8

Anhang 2: Adressaten / **Annexe 2 : Destinataires**

Bundesstellen / Services fédéraux

ASTRA, Fachstelle Langsamverkehr, 3003 Bern /
OFROU, domaine Mobilité douce, 3003 Berne

Schweiz. Bundeskanzlei, Bundeshaus West, 3003 Bern /
Chancellerie fédérale, Palais fédéral ouest, 3003 Berne

Kantonale Ämter / Services cantonaux

Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Nydegasse
11/13, 3011 Bern

Amt für Landwirtschaft und Natur (LANAT), Abteilungen
Naturförderung, Strukturverbesserung und Produktion,
Jagdinspektorat, Schwand, 3110 Münsingen

Amt für öffentlichen Verkehr, Abt. Gesamtmobilität, Reiterstrasse
11, 3011 Bern

Amt für Umweltkoordination und Energie (AUE), Reiterstrasse 11,
3011 Bern

Amt für Wald (KAWA), Laupenstrasse 22, 3011 Bern

Amt für Wald (KAWA), Abt. Naturgefahren, Schloss 2, 3800
Interlaken

Archäologischen Dienst des Kantons Bern, Brünnenstrasse 66,
3001 Bern

Bau, Verkehr- und Energiedirektion, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Berner Wirtschaft beco, Laupenstrasse 22, 3011 Bern

Denkmalpflege des Kantons Bern, Münsterstrasse 32, 3011 Bern

Erziehungsdirektion, Sulgeneckstrasse 70, 3005 Bern

Finanzdirektion, Münsterplatz 12, 3011 Bern

Finanzkontrolle des Kantons Bern, Schermenweg 5, Postfach
6115, 3001 Bern

Geschäftsstelle der Regierungsstatthalterämter, Scheibenstrasse
3, 3600 Thun

Gesundheits- und Fürsorgedirektion, Rathausgasse 1, 3011 Bern

Kant. Fachkommission für Gleichstellungsfragen, Staatskanzlei,
Postgasse 68, 3011 Bern

Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion, Münsterstrasse 2, 3011
Bern

Justizleitung, Herr Christian Cappis, Speichergasse 12, 3011
Bern

Koordinationsstelle für Gesetzgebung, Münsterstrasse 2, 3011
Bern

Lotteriefonds, Kramgasse 20, 3011 Bern

Obergericht des Kantons Bern, Hochschulstrasse 17, Postfach
7475, 3001 Bern

Polizei- und Militärdirektion, Kramgasse 20, Postfach, 3011 Bern

Rechtsamt, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Staatskanzlei des Kantons Bern, Postgasse 68, 3011 Bern

Verwaltungsgericht des Kantons Bern, Verwaltungsrechtliche
Abteilung, Speichergasse 12, 3011 Bern

Volkswirtschaftsdirektion, Münsterplatz 3a, 3011 Bern

Oberingenieurkreise / Arrondissements d'ingénieur en chef

Oberingenieurkreis I, Schlossberg 20, Postfach, 3601 Thun

Oberingenieurkreis II, Schermenweg 11, Postfach, 3001 Bern

Oberingenieurkreis III, Kontrollstrasse 20, Postfach 941, 2501
Biel / Arrondissement d'ingénieur en chef III, Kontrollstrasse 20,
case postale 941, 2501 Bienne

Oberingenieurkreis IV, Kant. Verwaltungszentrum Burgdorf /
Neumatt, Dunantstrasse 13, 3400 Burgdorf

Service pour le Jura bernois, Rue du Collège 3, case postale 18,
2605 Sonceboz

Regionen und Regionalkonferenzen / Régions et Conférences régionales

Association régionale Jura-Bienne (Région de montagne), Route
de Sorvilier 21, case postale 456, 2735 Bévillard

Regionalkonferenz Bern Mittelland, Holzikofenweg 22, 3001 Bern

Regionalkonferenz Oberland-Ost, Jungfraustrasse 38, 3800
Interlaken

Regionalkonferenz Emmental, Oberburgstrasse 12, 3400
Burgdorf

Region Oberraargau, Jurastrasse 29, Postfach 835, 4901
Langenthal

Thun-Oberland West (Bergregion Obersimmental-Saenenland),
Honegg, 3777 Saanenmöser

Verein seeland biel c/o BHP Raumplan AG, Fliederweg 10
Postfach 575, 3000 Bern 14 / Association seeland.biel/Bienne,
c/o BHP Raumplan AG, Fliederweg 10, case postale 575, 3000
Berne 14

Planungs- und Bergregionen / Régions d'aménagement et régions de montagne

Association Centre-Jura (Région de montagne), Rue de la Paix
13, 2300 La Chaux-de-Fonds

Bergregion und Planungsverein Region Kandertal, Postfach 59,
3714 Frutigen

Entwicklungsraum Thun, Fliederweg 11, Postfach, 3600 Thun

Region Kiesental, Niesenstrasse 7, 3510 Konolfingen

Regionalplanung im Raume Grenchen-Büren, Dammstrasse 14,
2540 Grenchen

Regionsverband Gantrisch, Dorfplatz 22, 3150 Schwarzenburg

Alle Gemeinden des Kantons Bern / Toutes les communes du canton de Berne

Raumplanungsfachstellen der Nachbarkantone / Services des cantons voisins en charge de l'aménagement du territoire

Abteilung Raumentwicklung, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau

Abteilung Raumentwicklung und Verkehr, Haus des Waldes,
6060 Sarnen

Amt für Raumentwicklung, Breitenhaus, Buochserstrasse 1, 6371
Stans

Amt für Raumplanung, Rathausplatz 5, 6460 Altdorf

Amt für Raumplanung, Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn

Bau- und Raumplanungsamt (BRPA), Chorherrengasse 17,
Postfach, 1701 Freiburg / Service des constructions et de
l'aménagement (SeCA), Rue des Chanoines 17, case postale,
1701 Fribourg

Dienststelle für Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und
Geoinformation (rawi), Murbacherstrasse 21, 6002 Luzern

Dienststelle für Raumplanung (DRP), Bâtiment Mutua, Rue des
Cèdres 11, 1950 Sion / Service de l'aménagement du territoire
(SAT), Bâtiment Mutua, Rue des Cèdres 11, 1950 Sion

Service de l'aménagement du territoire (SAT), Av. de l'Université
3, 1014 Lausanne

Service de l'aménagement du territoire, Rue des Moulins 2, 2800
Delémont

Service de l'aménagement du territoire, Rue de Tivoli 5, Case
postale 46, 2003 Neuchâtel

Weitere Organisationen und Verbände / Autres organisations et associations

Arbeitsgemeinschaft zum Schutz der Aare, Postfach 102, 4501
Solothurn

Berner Heimatschutz, Kramgasse 12, 3011 Bern

Berner Jägerverband BEJV, Weiherweg 10a, 4914 Roggwil

Berner Wanderwege (BWW), Moserstrasse 27, 3000 Bern 25

Chambre d'économie publique du Jura bernois, Z.I. Route de
Sorvilier 21, Case Postale 460, 2735 Bévillard

Fondation Rurale Interjurassienne, FRI Courtemelon, Case
postale 65, 2852 Courtételle

FSU Mittelland, Postfach 6215, 3001 Bern

Fussverkehr Schweiz, c/o Fussverkehr Bern, Münzrain 10, 3005
Bern

Interessengemeinschaft (IG) ländlicher Raum, Postfach 64, 3653
Oberhofen

Kantonalverband bern. Haus- und Grundeigentümervereine,
Schwarztorstrasse 56, Postfach, 3000 Bern 14

KARCH, Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz
in der Schweiz, Passage Maximilien-de-Meuron 6, 2000
Neuchâtel

Möri und Partner AG, ViaStoria, Mühlenplatz 3, Postfach 64,
3000 Bern 13

mountain wilderness Schweiz, Postfach 413, 3000 Bern 14

Mutterkuh Schweiz, Postfach, 5201 Brugg

Naturfreunde Kantonverband Bern, Postfach 1197, 4901
Langenthal

Naturfreunde Schweiz, Pavillonweg 3, 3012 Bern

Netzwerk Schweizer Pärke, Monbijoustrasse 61, 3007 Bern

Pro Natura Bern, Schwarzenburgstrasse 11, 3007 Bern

Pro Velo Schweiz, Birkenweg 61, 3013 Bern

Pro Velo Kanton Bern, Birkenweg 61, 3013 Bern

Pro Velo Bern (Stadt und Region Bern), Birkenweg 61, 3013 Bern

Pro Velo Biel/Bienne - Seeland - Jura bernois, Waldrainstrasse
61, 2503 Biel

Pro Velo Bodeli, Postfach 175, 3800 Interlaken

Pro Velo Emmental, Postfach 1229, 3401 Burgdorf

Pro Velo Gürbetal, Postfach 4, 3662 Seftigen

Pro Velo Oberaargau, Postfach 515, 4901 Langenthal

Pro Velo Region Spiez, Postfach 157, 3700 Spiez

Pro Velo Region Thun, Postfach 2257, 3601 Thun

Schweizer Alpen-Club (SAC), Monbijoustrasse 61, 3000 Bern 23

Schweizer Heimatschutz (SHS), Postfach 1122, 8032 Zürich

Schweizer Wanderwege, Monbijoustrasse 61, 3000 Bern 23

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB),
Seilerstrasse 4, 3011 Bern

Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL-FP), Schwarzenburg-
strasse 11, 3007 Bern

Stiftung SchweizMobil, Spitalgasse 34, 3011 Bern

Touring-Club Schweiz (TCS), Sektion Bern, Thunstrasse 63,
3006 Bern

Verein für Landesplanung (VLP-ASPAN), Sulgenrain 20, 3007
Bern

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) Sektion Bern, Postfach 8550,
3001 Bern

WWF Bern, Bollwerk 35, 3011 Bern

Tourismusorganisationen / Organisations touristiques

Adelboden-Frutigen Tourismus, Dorfstrasse 23, 3715 Bern

Bern Tourismus, Amtshausgasse 4, 3011 Bern

BE! Tourismus AG, Thunstrasse 8, 3005 Bern

Gstaad Saanenland Tourismus, Haus des Gastes, 3780 Gstaad

Haslital Tourismus, Twing, 6084 Hasliberg Wasserwendi

Interlaken Tourismus, Postfach 369, 3800 Interlaken

Jungfrau Region Marketing AG, Postfach 124, 3818 Grindelwald

Jura Bernois Tourismus JBT, Avenue de la Gare 9, 2740 Moutier

Jura & Trois-Lacs, Rue d'Aarberg 107 A, 2502 Bienne

Kandertal Tourismus, Hauptstrasse, 3718 Kandersteg

Lenk-Simmental Tourismus AG, Rawilstrasse 3, 3775 Lenk im
Simmental

Naturpark Diemtigtal, Bahnhofstrasse 20, 3753 Oey

Naturpark Gantrisch, Schlossgasse 13, 3150 Schwarzenburg

Parc régional Chasseral, Place de la Gare 2, Case Postale 219,
2610 Saint-Imier

Schweiz Tourismus, Tödistrasse 7, 8027 Zürich

Schweizer Tourismus-Verband, Postfach 8275, 3001 Bern

Thunersee Tourismus, Postfach 2611, 3601 Thun

Tourismus Emmental, Bahnhofstrasse 44, 3401 Burgdorf

Tourist Office Burgdorf, Bahnhofstrasse 44, 3400 Burgdorf

UNESCO-Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch,
Kehrstrasse 12, 3904 Naters

Transportunternehmen / Entreprises de transport

Aare Seeland Mobil (ASM), Grubenstrasse 12, 4900 Langenthal
Bergbahnen Meiringen-Hasliberg (BMH), Twing, 6084 Hasliberg
Wasserwendi

Bernmobil, Eigerplatz 3, Postfach, 3000 Bern 14

BLS AG, Genfergasse 11, Postfach, 3001 Bern

BLS AG, Schifffahrt Berner Oberland, Lachenweg 19, Postfach,
3601 Thun

BOB/ / BLM / WAB, c/o Jungfraubahnen, Harderstrasse 14, 3800
Interlaken

BSG Bielersee Schifffahrtsgesellschaft AG, Badhausstrasse 1a,
2501 Biel-Bienne

Bus Alpin, Quellenstrasse 27, 8005 Zürich

Busland AG, Bucherstrasse 3, 3400 Burgdorf

CarPostal Suisse SA, Région Ouest, Avenue de la Gare 6, Case
postale 906, 1401 Yverdon-les-Bains

Chemin de fer du Jura (CJ), Rue Général Voirol 1, 2710
Tavannes

Chemin de fer Montreux-Oberland bernois (MOB), Case postale
1426, 1820 Montreux 1

Freiburgische Verkehrsbetriebe, Rue Louis-d'Affry 2, Postfach
1536, 1701 Freiburg

FUNIC, Postfach 15, 2533 Leubringen

Funiculaire Saint-Imier-Mont-Soleil, Rue des Roches 31,
Postfach, 2610 Saint-Imier

Meiringen-Innertkirchen-Bahn (MIB) c/o Kraftwerke Oberhasli AG,
3862 Innertkirchen

PostAuto Schweiz AG, Region Bern Geschäftsstelle Interlaken,
Aareckstrasse 6 Postfach 437, 3800 Interlaken

PostAuto Schweiz AG, Region Bern, Tscharnersstrasse 37,
Postfach 7574, 3001 Bern

RBS / BSU, c/o Regionalverkehr Bern-Solothurn, Postfach 119,
3048 Worblaufen

SBB Personenverkehr, Wylerstrasse 123/125, 3000 Bern 65

Schilthornbahn AG (LSMS), Höhweg 2, 3800 Interlaken

Seilbahnen Schweiz (SBS), Dählhölzliweg 12, 3000 Bern 6

STI / BBB, c/o Verkehrsbetriebe STI AG, Grabenstrasse 36, 3600
Thun

Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), Dählhölzliweg 12, 3000 Bern
6

Verkehrsbetriebe Biel (VB), Bözingenstrasse 78 Postfach 4025,
2500 Biel 4

Zentralbahn AG (zb), Stanserstrasse 2, Postfach 457, 6362
Stansstad

Weitere Adressaten gemäss Vernehmlassungsliste
Staatskanzlei / Autres destinataires selon la liste de
consultation de la Chancellerie d'Etat

angestellte bern, Postgasse 60, Postfach 533, 3000 Bern 8

Association des administrateurs des finances des collectivités
publiques du Jura bernois, Thierry Gagnebin, président,
Administration communale, 2720 Tramelan

Bernisches Gemeindegremium (BGK), Monika Gerber, Präsidentin,
Dorfstrasse 1, 3634 Thierachern

Berner Konferenz für Sozialhilfe und Vormundschaft BKSJ, p.
Adr. Andrea Lüthi, Geschäftsleiterin, Maritzstrasse 48, 3400
Burgdorf

Bürgerlich-Demokratische Partei Kanton Bern, Dieter Widmer,
Bodackerweg 43, 3372 Wanzwil

Chambre d'agriculture du Jura bernois, Annemarie Hämmerli,
secrétaire, Le Plan 37, 2616 Renan

Conférence des maires du Jura bernois et du district de Bienne,
c/o Association régionale Jura-Bienne, Rte de Sorvilier 21, 2735
Bévilard

Christlichdemokratische Volkspartei des Kantons Bern (CVP),
Postfach 5817, 3001 Bern

Christkatholische Kommission des Kantons Bern, Pfarrer
Christoph Schuler, Präsident, Kramgasse 10, 3011 Bern

Eidgenössische-Demokratische Union des Kantons Bern (EDU),
Postfach, 3601 Thun

Evangelische Volkspartei des Kantons Bern (EVP), Postfach,
3000 Bern 7

FDP. Die Liberalen, Neuengasse 20, Postfach 6176, 3001 Bern

Frauenzentrale BE, Zeughausgasse 14, 3011 Bern

Gewerkschaftsbund des Kantons Bern, Postfach 1050, 3000
Bern 23

Grüne Kanton Bern (Grüne), Monbijoustrasse 61, Postfach 1066,
3000 Bern 23

Handels- und Industrieverein des Kantons Bern,
Gutenbergstrasse 1, Postfach 5464, 3001 Bern

Interessenverband Jüdischer Gemeinden des Kantons Bern,
zuhanden des Präsidenten, Kapellenstrasse 2, 3011 Bern

junge grüne bern, c/o Grüne Kanton Bern, Monbijoustrasse 61,
Postfach 1066, 3000 Bern 23

jungfreisinnige kanton bern, Patrick Minder, Schulthesserstrasse
1a, 3653 Oberhofen am Thunersee

Kantonalberner Detaillistenverband (KBDV), Franziska
Schluep, Präsidentin, Biberweg 4, 3075 Rüfenacht

Kantonal-Bernischer Baumeisterverband, Florastrasse 13,
Postfach 148, 3000 Bern 6

Kantonal-Bernischer Gewerbeverband, Technikumstrasse 14,
Postfach 539, 3401 Burgdorf

Kantonal-Bernischer Kaufmännischer Verband, Zieglerstrasse 20,
3007 Bern

Kantonalverband Bernischer Arbeitgeber-Organisationen,
Kapellenstrasse 14, Postfach 6916, 3001 Bern

Kirchgemeindevorstand des Kantons Bern, Bälliz 67, Postfach,
3601 Thun

LOBAG, Landwirtschaftliche Organisation Bern und angrenzende
Gebiete, Forelstrasse 1, Postfach, 3072 Ostermundigen 1

Parti socialiste autonome du sud du Jura (PSA), Jean-Pierre
Allen, 1e, Prés Bernard, 2710 Tavannes

Secrétaires communales et communales du Jura bernois,
Raymond Favre, Grand-Rue 26, 2608 Courtelary

Secrétariat du Conseil des affaires francophones du district
bilingue de Bienne, Seedorfstrasse 45, 2501 Biel

Secrétariat du Conseil du Jura bernois, Rue des Fossés 1, Case
postale 524, 2520 La Neuveville

Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern (SP),
Monbijoustrasse 61, Postfach 1096, 3000 Bern 23

Schweizerische Volkspartei des Kantons Bern (SVP),
Optingenstrasse 1, 3013 Bern

Synodalrat der evang.-ref. Landeskirche, Bürenstrasse 12,
Postfach, 3000 Bern 23

Synodalrat der röm.-kath. Landeskirche, Verwaltung,
Schmiedengasse 7, 2502 Biel

Travail.Suisse – Region Bern, Hopfenweg 21, Postfach, 3000
Bern 14

Union Syndicale du Jura bernois (USJB), Grand-Rue 39, 2710
Tavannes

Verband bernischer Bürgergemeinden und burgerlicher
Korporationen, Amthausgasse 5, Postfach, 3000 Bern 7

Verband Bernischer Gemeinden, Kramgasse 70, Postfach, 3000
Bern 8

Anhang 3: Glossar

Allgemeine Begriffe	
ASTRA	Bundesamt für Strassen
Baubewilligungsverfahren	Verfahren für künstlich geschaffene und auf Dauer angelegte Bauten, Anlagen und Einrichtungen sowie Nutzungsänderung und Abbruch (Art. 1a BauG)
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
DLZ	Dienstleistungszentrum des Tiefbauamtes
Erschliessungsstrasse (ES)	Erschliesst die Quartiere für den MIV und LV
Fachstelle Langsamverkehr	Fachstelle im Dienstleistungszentrum des Tiefbauamtes
FVS	Fonds für Verkehrssicherheit
Geoportal	stellt Geoinformationen zur Verfügung (www.be.ch/geoportal)
Hauptverkehrsstrassen (HVS)	meist verkehrsorientierte Strassen, welche die Orte untereinander und mit den Hochleistungsstrassen (HLS) verbinden
historischer Verkehrsweg	gemäss Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)
Hochleistungsstrassen (HLS)	in der Regel richtungsgetrennte und kreuzungsfreie Strassen für den MIV
Koexistenz	Prinzip der gemeinsam verträglichen Führung von MIV und Langsamverkehr
Kunstabauten	Tunnel und Brücken
Langsamverkehr (LV)	Fuss- und Veloverkehr inkl. Mountainbiken, Skaten etc.
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
Norm SN	Schweizer Norm, Herausgeber hier konkret die Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS)
OIK	Oberingenieurkreis des Tiefbauamtes
ÖV	öffentlicher Verkehr
Pro Velo	Interessensvertretung der Velofahrenden
Sammelstrasse	sammelt den Verkehr aus Erschliessungsstrassen (ES) und leitet ihn den Hauptverkehrsstrassen (HVS) zu
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
Velobahn	auf separaten Wegen und verkehrsarmen Strassen geführte attraktive Veloroute
verkehrsberuhigte Strasse	auf den LV ausgerichtete Strassenkonzept mit MIV
verkehrsorientierte Strasse	auf den MIV ausgerichtete Strassenkonzept mit LV
VSS	Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute
Raumplanung	
Agglomerationsprogramm	dient der Koordination bereichsübergreifender Themen innerhalb einer Agglomeration zwischen den Behörden von Bund, Kanton, Region und Gemeinden)
Abstimmungskategorie	Stand der Koordination (VO, ZE, FS)
Festlegung	behördenverbindliche Sachplaninhalte (VO, ZE, FS und Grundsätze)
Festsetzung (FS)	raumwirksames Vorhaben, das raumplanerisch abgestimmt ist (Linienführung konsolidiert)
Kantonaler Richtplan	legt mit übergeordneten Leitbildern in Grundzügen die Entwicklung von Natur-, Landwirtschaft- sowie Siedlungs- und Erholungsräume behördenverbindlich fest
kommunale Planung	besteht aus Richt- und Nutzungsplanung und berücksichtigt auch den Langsamverkehr
Koordinationsstand	Abstimmungskategorie (VO, ZE, FS)
raumwirksame Tätigkeiten resp. Vorhaben	Vorhaben, die diverse Nutzungsinteressen tangieren -> benötigen Koordination im Sinne der Raumplanung
Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK)	Abstimmung der Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung auf Stufe Region
Sachplan Wanderrouthenetz	Instrument zur Umsetzung von eidg. und kantonalen Gesetzen bezüglich Wanderwegen und Koordination mit anderen Nutzungsinteressen
Vororientierung (VO)	Idee eines raumwirksamen Vorhabens, das noch nicht abschliessend umschrieben werden kann (Linienführung noch offen)
Zwischenergebnis (ZE)	raumwirksames Vorhaben, das raumplanerisch erst teilweise abgestimmt ist (Linienführung weitgehend definiert)
Gesetze und Verordnungen	
BauG	kantonales Baugesetz [BSG 721.0]
BauV	kantonale Bauverordnung [BSG 721.1]
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung [SR 700]
RPV	eidg. Raumplanungsverordnung [SR 700.1]
SG	kantonales Strassengesetz [BSG 732.11]
SV	kantonale Strassenverordnung [BSG 732.111.1]
SSV	eidg. Signalisationsverordnung [SR 741.21]

Sachplan Veloverkehr spezifisch	
Aktualisierung des Sachplans	elektronische oder physische Aktualisierung des Kartenteils infolge einer Sachplanänderung
Alltagsverkehr / -route	Velofahren als Verkehrsmittel, der Weg zur Schule, Arbeit, Einkauf, Freizeiteinrichtung etc.
Änderung des Sachplans	Nachführungen und Anpassungen
Anpassungen des Sachplans	erfolgen bei neuen Velorouten durch den Regierungsrat
Basisnetz	Alltagsroute mit mittlerem Velopotenzial
Beeinträchtigung von Velorouten	Eingriffe, welche die Befahrbarkeit erschweren oder verunmöglichen
Bericht Sachplan Veloverkehr	das Tiefbauamt erstattet zu Händen der Direktion BVE periodisch Bericht über den Stand und Entwicklung des Veloroutennetzes, empfiehlt weiteres Vorgehen
Freizeitverkehr / -route	Velofahren als Selbstzweck, der Weg als Ziel, nationale und regionale Velolandrouten
Hauptverbindung	Alltagsroute mit hohem Velopotenzial
Korridor	Gebiet, in welchem die Linienführung der Velorouten im Rahmen der RGSK festzulegen ist
Leitbild Velo 1999	wird in vorliegenden Sachplan Veloverkehr überführt
MTB-Downhillstrecken	Mountainbike-Abfahrtsstrecken
Nachführungen des Sachplans	erfolgen im Zuge geänderter Routenverläufe durch regionale Planungen oder Strassenbauten etc. durch die Direktion BVE
Netzlücken	physische oder qualitative Lücken im Veloroutennetz
Physische Netzlücke	fehlender Strassen- oder Wegabschnitt, Unterbruch einer Veloroute
Qualitative Netzlücke	Strassenabschnitt, der infolge Verkehrsbelastung, Geschwindigkeit und Ausbaustandard viele Personen von einer Befahrung mit dem Velo abhält
Region / Regionalkonferenz	Gebietseinheit und Träger der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK
Richtplan Veloverkehr 2004	wird in vorliegenden Sachplan Veloverkehr überführt
Sachplankarte	Kartenteil des Sachplans mit der Festlegung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion
SchweizMobil	Non-profit-Fachorganisation; Vermarktung von Langsamverkehrsnetzen für den Freizeitverkehr und fachliche Beratung von Kantonen und Regionen
Veloland	Freizeitnetz zum Velowandern gemäss SchweizMobil

Annexe 3 : Glossaire

Notions générales	
OFROU	Office fédéral des routes
Procédure d'octroi du permis de construire	Procédure à laquelle sont soumis les constructions, installations et aménagements créés artificiellement et destinés à durer ainsi que les changements d'affectation et les démolitions (art. 1a LC)
TTE	Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
CEP	Centre de prestations de l'Office des ponts et chaussées
Route de desserte	Dessert les quartiers pour le TIM et la mobilité douce
Service de la mobilité douce	Service rattaché au centre de prestations de l'Office des ponts et chaussées
Géoportail	Portail mettant à disposition des informations géographiques (www.be.ch/geoportal)
Routes de liaison principales	Routes généralement à forte circulation qui relient les localités entre elles et aux routes à grand débit (RGD).
Voies de communication historiques	Voies inscrites à l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS)
Routes à grand débit (RGD)	Généralement, routes à sens de circulation séparés et sans intersection pour le TIM
Coexistence	Principe de gestion supportable du TIM et de la mobilité douce
Ouvrages d'art	Tunnels et ponts
Mobilité douce	Trafic cycliste et piétonnier, incluant parfois l'utilisation de VTT, de rollers et de canoës
TIM	Trafic individuel motorisé
Norme SN	Norme suisse, éditeur dans le cas présent : Union des professionnels suisses de la route (VSS)
AIC	Arrondissement d'ingénieur en chef de l'Office des ponts et chaussées
TP	Transports publics
PRO VELO	Association de représentation des intérêts des cyclistes
Routes collectrices	Routes qui collectent le trafic des routes de desserte et le dirigent vers les routes de liaison principales
OPC	Office des ponts et chaussées du canton de Berne
Piste cyclable	Itinéraire cyclable attrayant séparé de la chaussée et à faible circulation
Routes à circulation réduite	Concept de routes prévu pour la mobilité douce avec TIM
Routes à forte circulation	Concept de routes prévu pour le TIM avec mobilité douce
VSS	Union des professionnels suisses de la route
Aménagement du territoire	
Projet d'agglomération	Outil de coordination entre les autorités de la Confédération, du canton, des régions et des communes sur les questions intersectorielles qui se posent à l'intérieur d'une agglomération
Catégorie de coordination	Etat de la coordination (IP = information préalable ; CC = coordination en cours ; CR = coordination réglée)
Typologie	Indications contraignantes pour les autorités figurant dans le plan sectoriel (IP, CC, CR et principes)
Coordination réglée (CR)	Projet ayant des effets sur l'aménagement du territoire dont la coordination est achevée.
Plan directeur cantonal	Plan qui définit, de manière contraignante pour les autorités, des principes directeurs applicables à l'évolution des espaces naturels, agricoles, urbains et récréatifs.
Plan communal	Plan qui se compose du plan directeur et du plan d'affectation et prend en compte la mobilité douce
Etat de la coordination (EC)	Catégorie de coordination (IP, CC, CR)
Activités ou projets ayant des effets sur l'organisation du territoire	Activités ou projets touchant des intérêts associés à une ou plusieurs affectations -> nécessitent une coordination dans le cadre de l'aménagement du territoire
Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU)	Planification visant à harmoniser l'évolution des transports et l'évolution de l'urbanisation à l'échelle de la région
Plan sectoriel du réseau des itinéraires de randonnée pédestre	Instrument servant à mettre en œuvre les textes de loi fédéraux et cantonaux relatifs aux chemins pédestres et à coordonner cette mise en œuvre en tenant compte des intérêts liés à d'autres affectations
Information préalable (IP)	Esquisse de projet ayant des effets sur l'organisation du territoire qui ne peut pas encore être délimitée précisément (tracé encore ouvert)
Coordination en cours (CC)	Projet ayant des effets sur l'aménagement du territoire dont la coordination reste partielle (tracé en grande partie défini)
Lois et ordonnances	
LC	Loi du 9 juin 1985 sur les constructions (RSB 721.0)
OC	Ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions (RSB 721.1)
LAT	Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (RS 700)
OAT	Ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (RS 700.1)
LR	Loi du 4 juin 2008 sur les routes (RSB 732.11)
OR	Ordonnance sur les routes du 29 octobre 2008 (RSB 732.111.1)
OSR	Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (RS 741.21)

Plan sectoriel pour le trafic cycliste	
Actualisation du plan sectoriel	Actualisation des cartes électroniques ou imprimées suite à une modification du plan sectoriel
Trafic cycliste quotidien / itinéraire quotidien	Utilisation du vélo comme moyen de transport, pour aller à l'école, au travail, faire des courses, se rendre sur des lieux de loisirs, etc.
Modification du plan sectoriel	Mises à jour et remaniements
Adaptations du plan sectoriel	En cas de nouveaux itinéraires cyclables, effectuées par le Conseil-exécutif
Réseau de base	Itinéraire quotidien dont le potentiel de trafic cycliste est moyen
Détérioration d'itinéraires cyclables	Dégradation rendant la circulation difficile ou impossible
Rapport relatif au plan sectoriel pour le trafic cycliste	Rapport périodique établi par l'OPC à l'intention de la TTE décrivant l'état et le développement du réseau des itinéraires cyclables et comportant des recommandations sur la suite des opérations
Trafic cycliste de loisirs / itinéraire de loisirs	Pratique du vélo comme un but en soi, sur des routes de « La Suisse à vélo » nationales / régionales
Liaison principale	Itinéraire quotidien dont le potentiel de trafic cycliste est élevé
Couloir	Région où le tracé des itinéraires cyclables doit être fixé dans le cadre des CRTU
Conception directrice « Option vélo » 1999	Conception reprise dans le présent plan sectoriel
Pistes de descente VTT	Parcours pour vélos tout terrain
Mises à jour du plan sectoriel	La mise à jour est du ressort de la TTE et est opérée lorsque les tracés des itinéraires sont remis en question par les planifications régionales ou la construction de routes, etc.
Lacunes dans le réseau	Lacunes physiques ou qualitatives dans le réseau des itinéraires cyclables
Lacune physique	Tronçon de route ou de chemin manquant, interruption d'un itinéraire cyclable
Lacune qualitative	Situation qui fait renoncer à un grand nombre de personnes d'emprunter à vélo un tronçon de route en raison d'une surcharge du trafic, de la vitesse autorisée ou du degré d'aménagement.
Région / conférence régionale	Unité territoriale / organisme responsable de la Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU)
Plan directeur cantonal pour le trafic cycliste 2004	Plan repris dans le présent plan sectoriel
Carte du plan sectoriel	Partie cartographique du plan sectoriel représentant le réseau des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal
SuisseMobile	Organisation spécialisée à but non lucratif dont les objectifs sont la promotion des réseaux de mobilité douce pour le trafic de loisirs et l'offre de conseils techniques aux cantons et aux régions
La Suisse à vélo	Réseau d'itinéraires de loisirs de SuisseMobile pour la randonnée cycliste

Anhang 4: Grundlagen

Weiterführende Literatur, Vollzugshilfen und Materialien dieses Sachplans sind:

- Planung von Velorouten Handbuch, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5, ASTRA, Stiftung SchweizMobil, Fonds für Verkehrssicherheit, 2008.
- Mobilität von Kindern und Jugendlichen, Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005, Materialien Langsamverkehr Nr. 115, ASTRA, 2008.
- Mikrozensus Verkehr, interne Auswertung für den Kanton Bern, TBA 2013.
- Erhebung der Schulwege in den Gemeinden, TBA, 2013.
- Analyse Veloverkehr in der Stadt Bern, Kontextplan AG, 2013.
- Masterplan Velo: Zürich lädt zum Velofahren ein, Stadt Zürich, 2012.
- Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen, Richtlinie, TBA, 2012.
- Standards Kantonsstrassen, Arbeitshilfe, TBA, 2011.
- Anlagen für den Veloverkehr, Arbeitshilfe, TBA, 2014.
- Norm SN 640 060, Leichter Zweiradverkehr, Grundlagen, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), 1994.
- Norm SN 640 829a, Signalisation Langsamverkehr, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), 2006.
- Velosignalisation bei Baustellen, Checkliste, TBA, 2013.
- Veloverkehr im Einflussbereich von Hochleistungsstrassen (HLS), Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Velokonferenz Schweiz, 2011.
- Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kanton Zürich, Kanton Zürich, 2012.
- Geschüttelt oder gerührt? Dokumentation Fachtagung Luzern, Velokonferenz Schweiz, 2012.
- Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen, Pro Velo Schweiz, Fussverkehr Schweiz, 2007.
- Untersuchungen von Richard Mann, Oxford GB über die Akzeptanz verschiedener in Europa gebräuchlicher Veloführungen, Referat Velo-city 2013 in Wien.
- Fahrradverkehr: bfu-Sicherheitsdossier Nr. 8, bfu, 2012.
- Ökonomische Grundlagen der Wanderwege in der Schweiz, Materialien Langsamverkehr Nr. 124, ASTRA/Schweizer Wanderwege, 2011.
- Velopotenzialanalyse für den Kanton Bern, Kontextplan AG, 2013.
- Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2010 und Entwicklungen seit 2005, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2014.
- Sport Schweiz 2014: Sportaktivität und Sportinteresse der Schweizer Bevölkerung, Bundesamt für Sport BASPO, 2014.

Annexe 4 : Documents de bases

Bibliographie, guides pour l'exécution et documentation utilisés pour l'élaboration du présent plan sectoriel :

- Conception d'itinéraires cyclables, Guides de recommandations de la mobilité douce n° 5, OFROU, Fondation SuisseMobile, Fonds de sécurité routière, 2008.
- Mobilité des enfants et des adolescents : constats et tendances tirés des microrecensements de 1994, 2000 et 2005 sur le comportement de la population en matière de transports, Documentation sur la mobilité douce – n° 115, OFROU, 2008 (en allemand avec résumé en français).
- Microrecensement des transports, statistiques internes au canton de Berne, OPC 2013 (en allemand).
- Analyse Veloverkehr in der Stadt Bern, Kontextplan AG, 2013.
- Masterplan Velo: Zürich lädt zum Velofahren ein, ville de Zurich, 2012.
- Subventions cantonales pour des investissements en faveur des itinéraires cyclables importants sur des routes communales ou privées, directive, OPC, 2012.
- Standards pour les routes cantonales, guide, OPC, 2011.
- Guide sur les aménagements pour le trafic cycliste, OPC, 2014
- Norme SN 640 060, Trafic des deux-roues légers - Bases, Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), 1994.
- Norme SN 640 829a, Signalisation du trafic lent, Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), 2006.
- Signalisation pour vélos lors de chantier, liste de contrôle, OPC, 2013.
- Gestion des cycles aux abords des routes à grand débit, Guide de recommandations pour la planification, la réalisation et l'entretien cyclo-conformes des zones de transition, Conférence Vélo Suisse, 2011.
- Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kanton Zürich, canton de Zurich, 2012.
- Geschüttelt oder gerührt? Dokumentation Fachtagung Luzern, Conférence Vélo Suisse, 2012.
- Surfaces partagées entre piétons et cyclistes, PRO VELO Suisse et Mobilité piétonne, 2007.
- Untersuchungen von Richard Mann, Oxford GB über die Akzeptanz verschiedener in Europa gebräuchlicher Veloführungen, Conférence Velo-city 2013 à Vienne.
- Trafic cycliste : dossier de sécurité bpa n° 8, bpa, 2012 (en allemand avec résumé en français).
- Fondements économiques des chemins de randonnée pédestre. Documentation sur la mobilité douce n° 124, OFROU/Suisse Rando, 2011.
- Analyse du potentiel cycliste pour le canton de Berne, Kontextplan AG, 2013.
- Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse – Transports par la route et le rail, par avion et par bateau en 2010 et évolution depuis 2005, Office fédéral du développement territorial ARE, 2014.
- Sport Suisse 2014 Activités et consommation sportives de la population suisse, Office fédéral du sport OFSPO, 2014.

Anhang 5: Quellen- und Urhebernachweise / Annexe 5 : Sources et auteurs

Mit grossem Dank an die Regionen, Regionalkonferenzen und Nachbarkantone für die Möglichkeit der Darstellung der regionalen und kantonsübergreifenden Velorouten. Für die Vollständigkeit und Rechtsverbindlichkeit dieser Daten wird keine Verantwortung übernommen. /

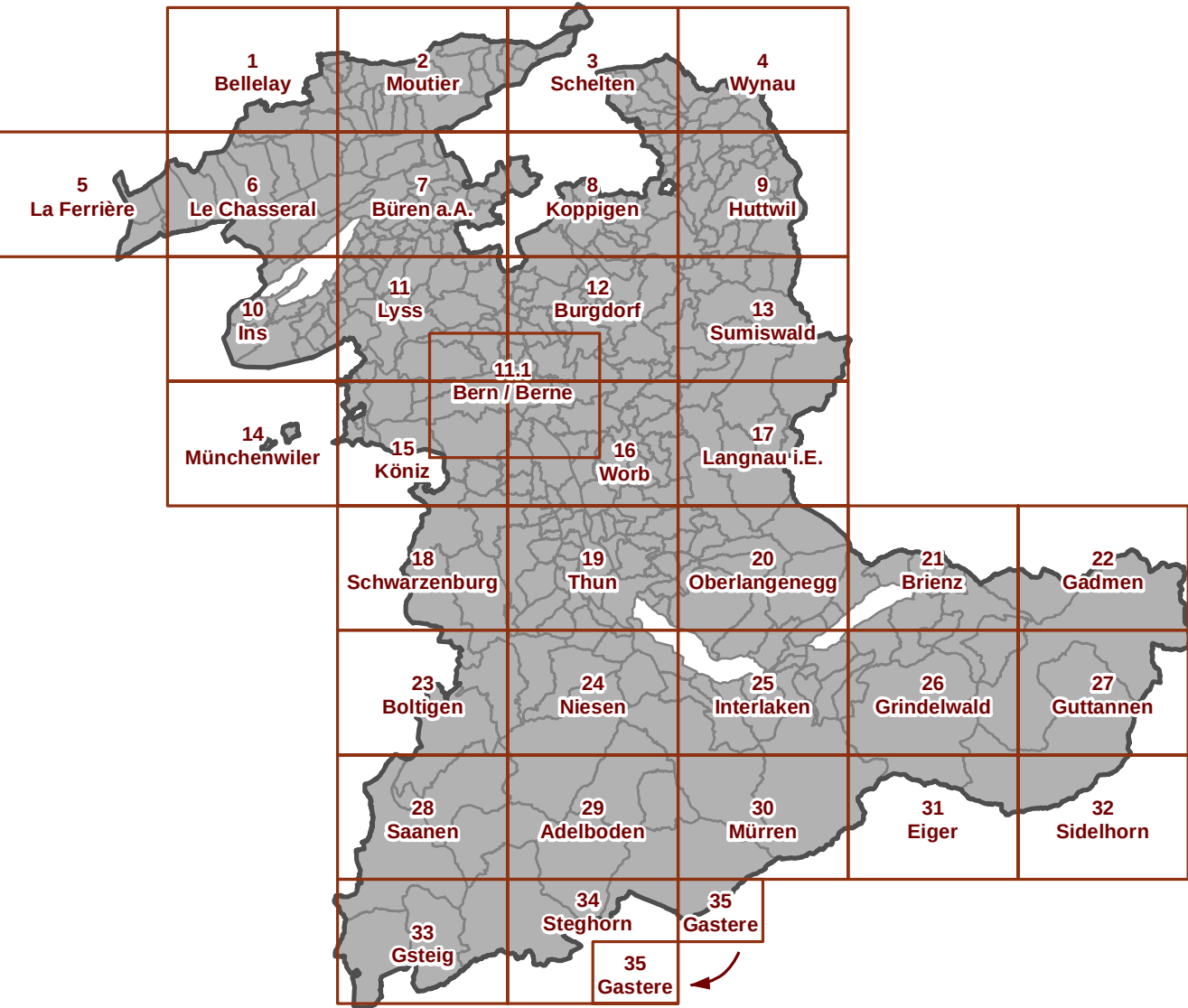
Nos remerciements vont aux régions, conférences régionales et cantons voisins qui nous ont permis de représenter le réseau des itinéraires cyclables par delà les limites du territoire bernois. Nous déclinons toute responsabilité quant à l'exhaustivité et la valeur juridique de ces données.

Kanton Aargau / Canton d'Argovie	Kantonales Radroutennetz © 2011 Daten des Kantons Aargau
Kanton Freiburg / Canton de Fribourg	Sachplan Velo, Vernehmlassungsunterlagen © 2013 Staat Freiburg
Kanton Jura / Canton de Jura	Itinéraires cyclables © 2004 géoportail Jura
Kanton Luzern / Canton de Lucerne	Radroutenkonzept Kanton Luzern © 2009 GIS Kanton Luzern
Kanton Neuenburg / Canton de Neuchâtel	Itinéraires cyclotourisme © 2013 Canton de Neuchâtel
Kanton Solothurn / Canton de Soleure	Netzplan Velo + Routen SchweizMobil © 2014 GIS Kanton Solothurn
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Schlussbericht Velonetz © 2013 Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Regionalkonferenz Oberland-Ost	Veloverbindungen © 2012 Regionalkonferenz Oberland-Ost
Regionalkonferenz Emmental	Netzplan Velo © 2011 Regionalkonferenz Emmental
Verein seeland.biel/bienne	Velohauptroute © 2012 RGSK Seeland.biel/bienne
Region Oberaargau	Netzplan Velo © 2010 Region Oberaargau
Nationale, regionale und lokale Velolandrouten © 2013 SchweizMobil / Itinéraires nationaux et régionaux © 2013 SuisseMobile	
Nationale und regionale Mountainbikelandrouten © 2013 SchweizMobil / Itinéraires VTT nationaux et régionaux © 2013 SuisseMobile	
Politische Grenzen des Kantons Bern 1 : 5'000, © Amt für Geoinformation des Kantons Bern / Limites politiques du canton de Berne 1 : 5'000, © Office de l'information géographique du canton de Berne	
Regionalkonferenzen des Kantons Bern © Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern / Conférences régionales du canton de Berne © Office des affaires communales et de l'organisation du territoire du canton de Berne	
Linien, Haltestellen und Einzugsgebiete des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern © Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern / Lignes, arrêts et zones de desserte des transports publics du canton de Berne © Office des transports publics du canton de Berne	
Oberstufenschulhäuser im Kanton Bern © Erziehungsdirektion des Kantons Bern / Ecoles du cycle secondaire du canton de Berne © Direction de l'instruction publique du canton de Berne	
PK100 © 2010 swisstopo (DV480.2) / CP100 © 2010 swisstopo (DV480.2)	

Notizen / Remarques

Blatteinteilung / Répartition des feuilles

Einzelblätter im Massstab 1 : 50'000 / Feuilles individuelles à l'échelle 1 : 50'000



Tiefbauamt des Kantons Bern
Office de ponts et chaussées du canton de Berne

Legende / Légende

Festlegungen / Typologie
(gemäss Art. 45 Abs. 2 SG / conformément à l'art. 45, al. 2 LR)

Alltagsverkehr / Trafic quotidien

	Hauptverbindung / Liaison principale	Basisnetz / Réseau de base	Netzlücke / Lacune du réseau (qualitativ / physisch) (qualitative / physique)
Nationalstrasse dritter Klasse / Route nationale de 3e classe			
Kantonsstrasse / Route cantonale			
Kantonaler Radweg / Piste cyclable cantonale			
Gemeinde- oder Privatstrasse / Route communale ou privée			
Korridor / Couloir (Festlegung Linienführung durch Region) / (Définition de lignes par région)			

Freizeitverkehr / Trafic de loisirs

	bestehend / existant	geplant / prévu	aufzuheben / à supprimer
Velolandroute national/regional / Itinéraire Suisse à vélo national/régional			

Informative Inhalte / Informations complémentaires

	bestehend / existant	geplant / prévu
Bahnhaltestelle / Station de chemin de fer		
Oberstufenschulhaus / Ecole de cycle secondaire		
Veloroute anderer Träger / Autres itinéraires cyclables (Regionen, Nachbarkantone, SchweizMobil / Régions, cantons voisin, SuisseMobile)		
Weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr / Autre route cantonale avec trafic cycliste		
Kantons- und Regionsgrenze / Limite régionale et cantonale		

Lesebeispiel / Exemple

