



Kanton Bern
Canton de Berne



Sachplan Veloverkehr:

RRB Nr. 1436/2014 vom 3. Dezember 2014,
angepasst am 27. Mai 2020,
nachgeführt am 6. März 2023

Plan sectoriel pour le trafic cycliste

ACE n° 1436/2014 du 3 décembre 2014,
adapté le 27 mai 2020,
mis à jour le 6 mars 2023

Impressum / Impressum

Herausgeberin / Editeur

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern /
Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne

Bearbeitung / Elaboration

Tiefbauamt / Office des ponts et chaussées
Dienstleistungszentrum, Bereich Planung + Verkehr / Centre de prestations, section Planification et circulation
Reiterstrasse 11, 3013 Bern

Vollzug / Exécution

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

Fachunterstützung / Concours technique

KONTEXTPLAN AG, Genfergasse 10, 3011 Bern
Stiftung SchweizMobil / Fondation SuisseMobile, Monbijoustrasse 61, 3007 Bern

Foto Frontseite / Photo page de garde : Velobrücke Wankdorf, Bern - Ittigen, Alfred Stettler, Februar 2023

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	12
1.6 Verbindlichkeit und Adressaten	13
1.7 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 (aufgehoben)	16
2.6 Änderungen des Sachplans	16
2.6.1 Nachführung	16
2.6.2 Anpassung	16
2.6.3 Mitwirkung	16
2.6.4 Monitoring und Berichterstattung	16
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 Vorrangrouten, 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 Aufgaben des kantonalen Tiefbauamtes	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	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 d'installations	28
2.4	Procédure d'élaboration	29
2.5	(abrogé)	29
2.6	Modifications du plan sectoriel	29
2.6.1	Mise à jour	29
2.6.2	Adaptation	29
2.6.3	Participation	29
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	Itinéraires prioritaires, liaisons principales, réseau de base et autres routes cantonales	32
3.2.3	Lacunes du réseau	32
3.3	Trafic de loisirs	33
4	Compétences et financement	34
4.1	Planification, construction, exploitation et entretien	34
4.2	Signalisation	35
4.3	Tâches de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne	35

5	Kartenteil / Partie cartographique	37
5.1	Legende / Légende	37
5.2	Lesebeispiel / Exemple	37
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 Gadmen	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 1.3: Unterteilung «Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten» (Alltagsverkehr) / Annexe 1.3 : Division des «Couloirs pour l'évaluation des itinéraires prioritaires» (trafic cycliste quotidien)	119
	Anhang 2: Adressaten / Annexe 2 : Destinataires	121
	Anhang 3: Glossar	125
	Annexe 3 : Glossaire	127
	Anhang 4: Grundlagen	129
	Annexe 4 : Documents de base	130
	Anhang 5: Quellen- und Urheberachweise / 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 zahlreichen 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 Sommer- und Agrotourismus.

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.

Die seit 2014 erzielten umfassenden Verbesserungen bei den nationalen und regionalen Velolandrouten sollen fortgeführt und auf die lokalen Routen von SchweizMobil ausgedehnt werden. 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 einem konventionellen Velo oft schneller als mit Auto oder Bus am Ziel. Mit den stark aufkommenden Elektrovlos (E-Bikes) erweitert sich dieser Bereich erheblich und immer grössere Bevölkerungskreise nutzen die Vorteile in ihrem Alltag. Damit ist das Velo 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. Um die in den letzten Jahren erzielten Erfolge im Veloalltagsverkehr weiter zu verstärken, werden neu Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten festgelegt. Nebst dem Basisnetz (mittleres Potenzial) und den Hauptverbindungen (grosses Potenzial) wird so eine zusätzliche Netzebene geschaffen, um das sehr grosse Potenzial für den Veloverkehr künftig mit besonders attraktiven Verbindungen abzuschöpfen. Damit wird auch der zunehmenden Zahl von E-Bikes Rechnung getragen, die schneller und weiter unterwegs sind.

Der vorliegende Sachplan Veloverkehr (kurz Sachplan) trägt diesen Herausforderungen Rechnung. Die Alltagsverbindungen sollen auf Kantonsstrassen und vermehrt auch auf kantonalen Radwegen sowie auf kommunalen Strassen geführt werden. An zweckmässigere und kostengünstigere Lösungen auf Gemeinde- und Privatstrassen kann der Kanton Investitionsbeiträge leisten. Hingegen löst der Sachplan direkt keine Investitionen des Kantons aus. Diese werden vorab mit dem Strassenetzplan, dem Investitionsrahmenkredit Strasse, dem Rahmenkredit baulicher Unterhalt sowie den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) und den Agglomerationsprogrammen gesteuert. Der Sachplan bietet jedoch mit den aufgezeigten Korridoren und Netzlücken sowie nach Massgabe des Velopotenzials in Vorrangrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz differenzierten Alltagsnetzes 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 25 Jahren geschaffene Netz der 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.

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

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 ses nombreux itinéraires, 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 et l'agritourisme profitent 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.

Les améliorations importantes apportées depuis 2014 aux itinéraires nationaux et régionaux de « La Suisse à vélo » doivent être poursuivies et étendues aux itinéraires locaux de SuisseMobile. 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 un vélo conventionnel que la voiture ou le bus. Avec l'avènement des vélos électriques, cette distance augmente considérablement et de plus en plus de catégories de la population profitent de ces avantages au quotidien. 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. Afin de consolider les succès remportés ces dernières années dans le trafic cycliste quotidien, des couloirs seront désormais définis pour les itinéraires prioritaires. Le réseau de base (potentiel moyen) et les liaisons principales (potentiel élevé) seront ainsi complétés par un niveau supplémentaire permettant d'exploiter à l'avenir le potentiel très élevé du trafic cycliste au moyen de liaisons particulièrement attrayantes. Le nombre croissant de vélos électriques, qui circulent de plus en plus vite et de plus en plus loin, sera également pris en considération.

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 pistes cyclables cantonales ainsi que les routes communales. Le canton peut 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, le crédit-cadre pour le gros entretien, les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) et les projets d'agglomération. En montrant certains couloirs et certaines lacunes du réseau et en distinguant les itinéraires prioritaires, les liaisons principales le 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 de « La Suisse à vélo », qui a été mis en place par la Fondation SuisseMobile avec l'aide des pouvoirs publics ces

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*.

25 dernières années, soit conservé et développé à bon escient. Le trafic quotidien et le trafic de loisirs ne s'inscrivent pas en concurrence, mais se complètent. La coordination de ces deux aspects est aussi l'un des objectifs du plan sectoriel.

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, des régions, du canton, des 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 seine Ziele.
- 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 Unterteilung der Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten, 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 Strassengesetz 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 mit dem Ziel, den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen, indem attraktive und sichere Wegnetze geschaffen werden. Der Sachplan konkretisiert dabei insbesondere folgende Zielsetzungen des Richtplans des Kantons Bern:

- B17: Der Kanton legt in Zusammenarbeit mit den Gemeinden attraktive Wanderrouten- und Velowanderroutennetze fest, welche die Bedürfnisse nach hartbelagsfreien Wanderwegen und verkehrssamen respektive verkehrsberuhigten Velowanderrouten berücksichtigen, optimal mit den Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verknüpft sind und, unter Berücksichtigung der historischen Verkehrswege der Schweiz, touristisch attraktive Destinationen erschliessen. Die Gemeinden legen bei Bedarf weitere Freizeitroustennetze fest, insbesondere für Mountainbiking, ggf. für Skating, Spazieren mit Kinderwagen oder Rollstühlen etc. Gemeindeübergreifende Freizeitroustennetze werden nötigenfalls durch die Regionen koordiniert.
- B21: Der Kanton fördert den Fuss- und 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. Deshalb findet der Langsamverkehr auch Eingang in die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sowie in die Agglomerationsprogramme. Damit sich der Langsamverkehr als tragende Säule der Feinerschliessung im Personenverkehr etabliert, sorgt der Kanton in seinem Zuständigkeitsbereich für sichere und attraktive Infrastrukturen und unterstützt die Gemeinden und Regionen mit Beiträgen an Investitionen im Rahmen des Strassengesetzes und der kantonalen Sachpläne Wanderroutennetz, Veloverkehr und des Strassennetzplans.
- B83: Der Kanton sorgt für ein attraktives und sicheres Netz an Velorouten für den Veloalltags- und den Velofreizeitverkehr. Er berücksichtigt die Anliegen des Langsamverkehrs bei Planung, Bau und Betrieb der Strassen.
- B85: Der Sachplan Wanderroutennetz und der Sachplan Veloverkehr sind Führungs-, Planungs- und Informationsinstrumente, mit welchen der Kanton die gesetzlichen Vorgaben von Bund und Kanton räumlich umsetzt. Die Sachpläne schaffen Transparenz und stellen die langfristige Nutzung der Velo- und der Wanderrouten planerisch sicher. Sie fördern die frühzeitige Abstimmung der Planungen zwischen den raumwirksam tätigen Behörden von Bund, Kanton, Nachbarkantonen, Regionen und Gemeinden.

1.4 Strategie und Ziele

Der Sachplan konkretisiert die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern vom Juni 2022 für den Bereich Veloverkehr. Gemäss der Teilstrategie Verlagern (V2) soll der Modalsplit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs verschoben und die Verkehrsspitzen geglättet werden. Für den Veloverkehr lassen sich folgende Stossrichtungen ableiten:

- Veloinfrastruktur ausbauen (V2.2):
 - Dem Veloverkehr wird ein durchgängiges, sicheres und direktes Netz zur Verfügung gestellt, mit nachfragegerechtem Ausbaustandard, attraktiven Alltagsvelo-, Velofreizeit- und Mountainbikerouten sowie ausreichend Veloabstellflächen an wichtigen Umsteige- und Zielorten.
 - Auf Korridoren mit grosser Nachfrage werden Velovorrangrouten geprüft und erstellt.
 - Das Zählstellennetz von Fuss- und Veloverkehr wird ausgebaut.
- Im Freizeit- und Tourismusverkehr innovative und attraktive Lösungen im ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern (V2.6):
 - Im Freizeit- und Tourismusverkehr werden der Fuss-, Velo- und öffentliche Verkehr gezielt gestärkt.
 - Zeitlich und räumlich flexible «Personal Mobility Devices» sowie Sharing- und On-Demand-Angebote wo sinnvoll als Teil der Mobilitätsketten berücksichtigen.

Dabei stellen sich im Veloverkehr besondere Herausforderungen:

- Das Velo hat im Alltagsverkehr gemäss den Mikrozensen 2005 und 2010 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. Mit einem leicht erstarkten Anteil des Veloverkehrs zeigt der Mikrozensus 2015 eine zaghafte Wende. Damit daraus ein positiver Trend wird, muss auch die Veloinfrastruktur weiterentwickelt werden.⁴

- 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 (Vorrangrouten).
- 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. In den letzten Jahren war rund jedes dritte neuverkaufte Fahrrad ein E-Bike mit Tretunterstützung bis 25 km/h oder 45 km/h.

Diesen Herausforderungen trägt der vorliegende Sachplan Rechnung. Planung, Bau und Unterhalt eines zweckmässigen Veloroutennetzes ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Kanton, Regionen und Gemeinden. Statt dem kostspieligen Ausbau von Kantonsstrassen kann eine Veloroute mit kantonaler Netzfunktion fallweise zweckmässiger und kostengünstiger auch auf Gemeinde- oder Privatstrassen oder kantonalen Radwegen geführt werden. Es gilt das Prinzip der Verhältnismässigkeit. Daher legt der Sachplan wo sinnvoll und möglich Velorouten 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 insbesondere durch die Städte 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 nach Möglichkeit 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.

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

⁴ Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Velonutzung 2000 - 2015 im Kanton Bern, TBA, 2018.

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 Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Alltagsverkehr:
 - Bezeichnung von Korridoren zur Prüfung von Vorrangrouten im Atlas und Unterteilung dieser Korridore in funktionale Planungsabschnitte im Anhang 1.3.
 - Bezeichnung von Nationalstrassen dritter Klasse, Kantonsstrassen, kantonalen Radwegen, Gemeinde- und Privatstrassen als Vorrangrouten, Hauptverbindungen oder Basisnetz.
 - Physische und qualitative Netzlücken auf Veloalltagsrouten. Diese sind in der Karte mit Ordnungsnummer eingetragen. Die zugehörige Objektliste in Anhang 1.1 enthält zusätzliche Informationen und klärt die Zuständigkeiten sowie das weitere Vorgehen.
- Die Festlegung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Velofreizeitverkehr:
 - Der bestehende Verlauf der Velolandrouten von SchweizMobil.
 - Geplante Netzoptimierungen und -ergänzungen, die in der Karte mit Ordnungsnummer eingetragen sind. Die zugehörige Objektliste in Anhang 1.2 enthält zusätzliche Informationen, klärt die Zuständigkeiten sowie das weitere Vorgehen.
- Die informative Darstellung:
 - Der Velonetze der Regionen und Nachbarkantone, soweit vorhanden.
 - Der Mountainbikerouten von SchweizMobil.

Die Festlegung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion erfolgt in der Sachplankarte, die als Atlas im Massstab 1 : 50 000 im vorliegenden Sachplan integriert ist.⁵ Mit der Sachplanung auf Grundlage der groben Landeskarte können naturgemäss nicht alle örtlichen Gegebenheiten bereits berücksichtigt werden. Vielmehr fokussiert der 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 konkret 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.

1.6 Verbindlichkeit und Adressaten

Der Sachplan Veloverkehr umfasst sowohl behördenverbindliche 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).

⁵ Der Verlauf der Velorouten kann überdies im Geoportal des Kantons Bern in beliebigem Massstab dargestellt und mit weiteren Themen verknüpft werden (www.be.ch/geoportal).

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

- Obergeringenieurkreise des kantonalen Tiefbauamtes
- weitere kantonale Behörden und Fachstellen
- Regionalkonferenzen und Planungsregionen (kurz Regionen)
- Gemeinden
- Bundesamt für Strassen
- Nachbarkantone
- SchweizMobil

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 Änderungen und Ausblick

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) inkl. den Agglomerationsprogrammen.
- 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.⁶
- regelt das Verfahren für Nachführungen und Anpassungen.

2.2 Inhalt

Der vorliegende Sachplan:

- legt die nötigen Grundsätze für die Planung von Velorouten und den Vollzug fest.
- präzisiert das Sachplanverfahren.
- legt die Veloalltags- und -freizeitrouten mit kantonaler Netzfunktion geografisch fest.
- legt Korridore geografisch fest, in denen die konkrete Führung von Velorouten mit kantonaler Netzfunktion untersucht respektive Vorrangrouten geprüft werden.
- legt physische und qualitative Netzlücken geografisch fest.
- zeigt informativ die weiteren Kantonsstrassen mit Veloverkehr aber geringem Velopotenzial.
- stellt die Velonetze der Regionen und Nachbarkantone informativ dar.
- zeigt informativ die Mountainbikerouten von SchweizMobil.
- unterteilt die Velovorrangrouten-Korridore in funktionale Planungsabschnitte und listet diese informativ im Anhang 1.3 als Grundlage für Priorisierungen und Etappierungen von Korridorstudien.

2.3 Abgrenzung zu anderen Wegen und Anlagen

Nicht Gegenstände des vorliegenden Sachplans sind insbesondere:

- Kommunale Velonetze.
- Die übrigen Freizeitverkehrsnetze von SchweizMobil, insbesondere Mountainbike-Routen, Skating und Kanu.
- Mountainbike-Pisten und -Anlagen.
- Abstellplätze für Fahrräder (vgl. Art. 54a BauV) sowie Bike-and-ride-Anlagen und Velostationen (Inhalt Strassennetzplan, soweit von regionaler Bedeutung).
- Wanderwege (Inhalt Sachplan Wanderroutennetz).

2.4 Ausarbeitungsverfahren

In Analogie zu Art. 26 SV und zum Sachplan Wanderroutennetz arbeitet das Tiefbauamt den Sachplan Veloverkehr aus und führt die Mitwirkung durch. Das Verfahren und die Wirkung richten sich

⁶ In Verbindung mit "Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen", Richtlinie TBA, 2018.

nach der Baugesetzgebung. Nach der Einarbeitung der Mitwirkungsergebnisse wird der Sachplan Veloverkehr mit dem Erlass durch den Regierungsrat rechtskräftig (Art. 45 SG).

2.5 (aufgehoben)

2.6 Änderungen des Sachplans

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

Bei Bedarf werden der Kartenteil und die Objektlisten im Anhang 1 des Sachplans aktualisiert. Eine Aktualisierung erfolgt immer, wenn ein Element 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.⁷

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- und Verkehrsdirektion nachgeführt. Nachführungen umfassen:

- Verlegungen von Freizeitrouten auf bestehende, dem Veloverkehr gewidmete 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 Korridorstudien und Plänen der Regionen nach erfolgter Mitwirkung.
- Das Bereinigen der informativen Karteninhalte.
- Das Bereinigen von Planungenauigkeiten.
- Bereinigungen anderer Sachplaninhalte aufgrund von Regierungsratsbeschlüssen.

2.6.2 Anpassung

Das ordentliche Sachplanverfahren ist zwingend notwendig, wenn Grundsätze geändert oder grundsätzlich neue Netzelemente hinzugefügt oder 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 Mitwirkungsbericht beurteilt und ggf. direkt im Sachplan umgesetzt.

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. Das Monitoring umfasst eine Analyse der Radverkehrsunfälle, was zugleich ein wichtiges Kriterium für die Priorisierung von Massnahmen zu Gunsten des Veloverkehrs bildet.

⁷ Eine aktuelle Version der Sachplankarte ist dem Geoportal (www.be.ch/geoportal) zu entnehmen.

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 dauerhafte 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

Kantonale Netzfunktion von Velorouten bedeutet, dass es sich um überkommunale, regionale Routen handelt, die sich zu einem Netz ergänzen. Im Kanton Bern soll ein zweckmässiges Veloroutennetz entstehen, welches sich an den Bedürfnissen der breiten Bevölkerung orientiert. Der Anteil der Velofahrenden im Alltag soll gesteigert und der Velotourismus gefördert werden. Die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion verbinden Quellen und Ziele auf attraktiven, das heisst sicheren, kohärenten, direkten und komfortablen Routen. Kohärent sind Routen, welche den Veloverkehr ohne Unterbrüche und unerwartete Führungswechsel aufnehmen und leiten. Dabei wird dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Velofahrenden Rechnung getragen. Entlang stark befahrener Strassen, insbesondere auf längeren Abschnitten ausserorts, wird fallweise ein Angebot für den Veloverkehr auch abseits der Hauptverkehrsstrasse in Betracht gezogen.

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 Vorrangrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz erleichtert die Prioritätensetzung. Die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen auf Kantonsstrassen richtet sich nach der Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen (TBA, 2017). Verläuft eine Veloroute abseits der Kantonsstrasse, so werden auf der Kantonsstrasse die Bedürfnisse des verbleibenden Veloverkehrs berücksichtigt, insbesondere des Quell- und Zielverkehrs.

Die Planung von Velorouten erfolgt im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen, einschlägigen Normen⁸ und des Handbuchs Planung von Velorouten.⁹ Die konkrete Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen richtet sich nach der Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr¹⁰ und wird auf Projektebene im Strassenplan oder Bauprojekt 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 GIS-basiertes Verfahren entwickelt und angewandt. Es ermöglicht objektive Aussagen zum möglichen Veloverkehrsaufkommen auf verschiedenen Netzabschnitten. Die Potenzialanalyse bildet die Grundlage für die Festlegung der Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten, der Hauptverbindungen und des Basisnetzes. Das Verfahren kann künftig auch bei geänderten Verhältnissen eingesetzt werden, um die Auswirkungen auf das Velopotenzial objektiv zu beurteilen und den Sachplan sachgerecht anzupassen.

Strassenneu- und -ausbauten sowie -umgestaltungen sind auf den Sachplan Veloverkehr abzustimmen. Beim baulichen und betrieblichen Strassenunterhalt sind Verbesserungen für den Veloverkehr systematisch zu prüfen und soweit verhältnismässig umzusetzen. Prioritär werden Massnahmen in den Korridoren zur Prüfung von Vorrangrouten und auf den in Anhang 1.1 ausgewiesenen Netzlücken angestrebt, in zweiter und dritter Priorität auf den Hauptverbindungen und auf dem Basisnetz.

⁸ Norm SN 640 060, Leichter Zweiradverkehr, Grundlagen, VSS, 1994.

⁹ ASTRA, SchweizMobil, Fussverkehr Schweiz, 2008.

¹⁰ TBA, 2018.

3.2.2 Vorrangrouten, 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 Vorrangrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz differenziert.

- Die Vorrangrouten bilden die höchste Ebene des Veloroutennetzes, sie liegen weitgehend in den Agglomerationen und schöpfen mit hochwertiger Ausgestaltung das gesamte Velopotenzial aus. Sie verknüpfen wichtige Ziele im Alltagsverkehr mit attraktiven, sicheren und schnellen Verbindungen. Sie sollen dort entstehen, wo eine grosse Anzahl von Personen die täglichen Wege auf ihnen zurücklegen kann.
- Die Hauptverbindungen weisen ein grosses Potenzial für den Veloalltagsverkehr auf. Grundsätzlich ist der Referenzstandard längs sowie quer gemäss der Arbeitshilfe Standards Kantonstrassen sowie die in der Arbeitshilfe Anlagen für Veloverkehr festgehaltenen Standards 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 sowie die in der Arbeitshilfe Anlagen für Veloverkehr festgehaltenen Standards 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 ergänzende Massnahmen für den Veloverkehr zu ergreifen. Werden Velorouten abseits der Kantonstrasse geführt, soll dies wo sinnvoll und möglich vortrittsberechtigt, direkt und ohne Überwindung zusätzlicher Höhenmeter erfolgen. Geeignet sind namentlich Führungen entlang von Gewässern, 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 vier Arten von Netzlücken:

- Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten, in welchen die Linienführung von Vorrangrouten und die im Fall ihrer Realisierung erforderlichen Massnahmen zu definieren sind. Mit Studien wird insbesondere die Machbarkeit und Verhältnismässigkeit der notwendigen Massnahmen geklärt. Sind die Massnahmen soweit umgesetzt, dass die in der Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr definierten Qualitätsanforderungen erfüllt werden, verleiht der Kanton das Label "Vorrangroute für den Veloverkehr" und ist für die entsprechende Signalisierung besorgt.
- Korridore mit hohem Velopotenzial aber ungenügenden Verbindungen, wo die definitive Führung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion in einer vertieften Studie noch festzulegen ist.
- Physische Netzlücken weisen auf fehlende Verbindungen hin, wie etwa auf fehlende Brücken oder fehlende Radwegabschnitte 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.

Das Schliessen der Netzlücken gemäss Objektliste in Anhang 1.1 mit geeigneten und verhältnismässigen Massnahmen stellt eine vordringliche Aufgabe dar.

Für den Veloalltagverkehr wird die Führung auf Hartbelag angestrebt. Dies entspricht der Norm hinsichtlich Anforderungen an den Komfort und ermöglicht den Winterdienst und somit den ganzjährigen Betrieb der Anlage.

3.3 Freizeitverkehr

Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Freizeitverkehr sind die bestehenden Velolandrouten gemäss SchweizMobil. In enger Zusammenarbeit mit SchweizMobil und weiteren interessierten Kreisen entwickelt der Kanton das Netz 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. Velolandrouten werden nach touristischen Kriterien einem Thema gewidmet und 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, namentlich auf 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 bestehende, geplante und aufzuhebende Velofreizeitrouten dargestellt. Sind für Routenumlegungen oder Verbesserungen bauliche Massnahmen nötig, so ist die Umsetzung Sache des Strasseneigentümers resp. bei Privatstrassen 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.¹¹

Geplante Routenverläufe werden in der Sachplankarte mit einer Ordnungsnummer gekennzeichnet und in der dazugehörigen Objektliste in Anhang 1.2 beschrieben.

Interessierte (Regionen, Tourismusorganisationen, Gemeinden etc.) können die Aufnahme weiterer Freizeitrouten in das kantonale Netz beantragen. Dazu muss der Nachweis erbracht werden, dass den Routen eine kantonale Netzfunktion zukommt, sie in einem regionalen Richtplan festgelegt wurden, dem Veloverkehr gewidmet sind und die Signalisation gemäss Art. 45 Abs. 2 SV vom zuständigen Oberingenieurkreis des Tiefbauamts bewilligt wurde.

¹¹ Vgl. "Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen", Richtlinie, TBA, 2018.

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).
- prüft in den festgelegten Korridoren die Machbarkeit von Vorrangrouten in Zusammenarbeit mit den betroffenen Regionen und Gemeinden.
- baut, betreibt und unterhält die Velorouten auf und entlang von Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen und Nationalstrassen 3. Klasse (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.
- leistet Beiträge von 40 % an Investitionen in Velorouten von kantonaler Netzfunktion für den Alltags- oder Freizeitverkehr auf Gemeinde- und Privatstrassen, soweit diese im Sachplan enthalten sind.¹²

Die Regionen:

- entwickeln im Rahmen der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK), der Agglomerationsprogramme (AP) oder regionaler Konzepte die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion weiter und legen die Routenführung und allfällige Massnahmen in den bezeichneten Korridoren gemäss Objektliste in Anhang 1.1 fest. Vom Kanton genehmigte Festlegungen werden im Rahmen einer Nachführung in den Sachplan übernommen.
- leiten in Zusammenarbeit mit den Oberingenieurkreisen und Gemeinden nötige Massnahmen ab und übernehmen sie in ihre RGSK und AP.

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

Die Gemeinden:

- verdichten das übergeordnete Netz wo nötig mit kommunalen Velorouten inklusive den Schulwegen.
- bauen, betreiben und unterhalten die Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen inkl. Waldstrassen und sorgen für die freie Befahrbarkeit.¹³

Für Massnahmen auf Privatstrassen inkl. Waldstrassen sind betroffene Stellen und Eigentümer anzuhören. Bei Widmungen und Bauvorhaben zu Gunsten des Veloverkehrs im Wald sind insbesondere das Amt für Wald anzuhören und, wenn besondere Naturwerte betroffen sind, das Amt für Landwirtschaft und Natur. Auf Waldstrassen hat der Veloverkehr temporäre Durchfahrtsbeschränkungen und Wegbeeinträchtigungen z. B. infolge Holzschlag oder Windwurf hinzunehmen.

Für Massnahmen an Velorouten auf historischen Verkehrswegen¹⁴ - welche die Erhaltung der baulich-historischen Substanz betreffen - kann der Bund nach Artikel 13 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz NHG Finanzhilfen ausrichten.

¹² Gemäss Art. 59 SG und "Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen", Richtlinie, TBA, 2018.

¹³ Fahrverbote für Fahrräder sind auf Velorouten in aller Regel sinnwidrig, bestehende Fahrverbote für Fahrräder auf Velorouten sind daher aufzuheben. 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.

¹⁴ Inventar der historischen Verkehrswege IVS, siehe Geoportal des Kantons Bern (www.be.ch/geoportal).

4.2 Signalisation

Der Kanton signalisiert die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion (Art. 48 SG):

- Vorrangrouten werden signalisiert und mit dem entsprechenden Label ausgezeichnet.
- Die übrigen Alltagsrouten werden bedarfsweise signalisiert, insbesondere um den Veloverkehr auf empfohlene Routen hinzuweisen und zu lenken.
- Freizeitrouten werden durchgehend signalisiert. Dabei arbeitet der Kanton mit den Fachorganisationen, namentlich mit SchweizMobil und Pro Velo Kanton Bern zusammen.

Die Signalisation ist Eigentum des Kantons und darf ohne Zustimmung weder entfernt noch umgestellt werden. Umleitungen von Velorouten mit kantonaler Netzfunktion sind mit dem Kanton abzusprechen. Die Checkliste Velosignalisation bei Baustellen¹⁵ ist zu beachten.

Die Regionen:

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

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

Im Übrigen ist das Verwenden von offiziellen oder mit diesen verwechselbaren Signalen 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 Aufgaben des kantonalen Tiefbauamtes

Das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) ist die federführende kantonale Stelle bei der Erstellung und dem Vollzug des vorliegenden Sachplans. Es nimmt die folgenden Aufgaben wahr:

Das Dienstleistungszentrum des TBA:

- nimmt Stellung zu Planungen des Bundes und der Nachbarkantone.
- leitet die Erarbeitung des Sachplans Veloverkehr.
- stellt die nötige Abstimmung und Zusammenarbeit mit SchweizMobil sicher.
- signalisiert die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion.

Die Oberingenieurkreise:

- verfassen Fach- und Amtsberichte zu Richtplänen von Gemeinden und Regionen sowie zu Nutzungsplänen inkl. Überbauungsordnungen.
- verfassen Fach- und Amtsberichte im Baubewilligungsverfahren.
- prüfen Beitragsgesuche an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen, die im vorliegenden Sachplan als Routen mit kantonaler Netzfunktion festgelegt sind, und stellen entsprechende Kreditanträge.
- projektieren und bauen kantonale Projekte nach Art. 46 SG.
- bewilligen Signalisationsgesuche nach Art. 45 Abs. 2 SV und prüfen Gesuche für Verkehrsmassnahmen wie Fahrverbote.

¹⁵ TBA, 2013.

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 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 subdivision des couloirs pour l'évaluation d'itinéraires prioritaires, 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 :

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, avec pour objectif 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 :

- B17 : Le canton conçoit, en collaboration avec les communes, un réseau d'itinéraires de randonnée pédestre et cycliste attrayant, qui privilégie les chemins sans revêtement en dur pour les randonneurs et les routes peu fréquentées ou à trafic ralenti pour les cyclotouristes, soit aisément accessible depuis les gares et les autres stations des transports publics, et permette de rallier des destinations touristiques prisées, notamment au moyen des voies de communication historiques de la Suisse. En cas de besoin, les communes aménagent d'autres tracés destinés en particulier à la pratique du VTT, mais aussi des rollers, ou encore des itinéraires aisément praticables avec une poussette ou en fauteuil roulant, par exemple. Les régions coordonnent au besoin les réseaux supracommunaux.
- 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. En conséquence, la mobilité douce doit être traitée dans les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation. Afin que la mobilité douce devienne un pilier essentiel de la desserte capillaire en matière de transport de personnes, le canton veille, dans son domaine de compétence, à ce que les infrastructures en la matière soient sûres et attrayantes. Il soutient les communes et les régions au moyen de subventions d'investissement en application de la loi sur les routes, du plan du réseau routier ainsi que du plan sectoriel cantonal du réseau des itinéraires de randonnée pédestre et du plan sectoriel pour le trafic cycliste.
- B83 : Le canton fait en sorte de mettre un réseau d'itinéraires cyclables 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, de la construction et de l'exploitation de routes.
- B85 : Le plan sectoriel du réseau des itinéraires de randonnée pédestre et le plan sectoriel pour le trafic cycliste sont conçus comme des instruments de conduite, de planification et d'information au moyen desquels le canton met en œuvre, sur le plan spatial, ses propres consignes et celles de la Confédération. Ils créent la transparence et garantissent, au sens de l'aménagement du territoire, l'utilisation à long terme des itinéraires cyclables et de randonnée pédestre. De plus, ils permettent 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.

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 juin 2022 par le canton de Berne. Conformément à la stratégie partielle 2 « Transférer », la répartition modale doit être transférée vers le trafic cycliste et piéton et les transports publics. La stratégie partielle prévoit également d'aplanir les pics de circulation. Pour le trafic cycliste, les axes directeurs suivants en découlent :

- Étendre l'infrastructure cyclable (2.2) :
 - Mettre à disposition du trafic cycliste un réseau continu, sûr et direct, respectant les demandes d'amélioration, doté d'itinéraires quotidiens, de loisirs et de VTT attractifs et d'un nombre suffisant de zones de stationnement pour vélos aux lieux de destination et de correspondance importants.
 - Dans les couloirs à forte demande, étudier la possibilité de mettre en place des itinéraires prioritaires pour cyclistes et les réaliser.
 - Étendre le réseau de postes de comptage du trafic cycliste et piéton.
- Promouvoir de manière ciblée dans le trafic touristique et de loisirs les solutions innovantes et intéressantes pour les TP et le trafic cycliste et piéton (2.6) :
 - Renforcer de manière ciblée le trafic cycliste et piéton et les transports publics dans le trafic touristique et de loisirs.

- Utiliser des « engins de déplacement personnel » flexibles en termes de temps et d'espace et des offres à la demande dans les chaînes de mobilité si cela s'avère judicieux.

Des défis particuliers se posent néanmoins pour le trafic cycliste :

- Selon les microrecensements de 2005 et 2010, le vélo a cédé du terrain aux transports publics, mais aussi au trafic individuel motorisé, pour ce qui est des trajets quotidiens. 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 ». Le microrecensement de 2015 montre qu'un revirement s'amorce avec une légère augmentation de la part du trafic cycliste. Pour en faire une tendance positive, l'infrastructure pour les vélos doit aussi être développée.¹⁷
- 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.
- 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 (itinéraires prioritaires).
- 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 de plus en plus le fort recul depuis les années 90 du nombre de motocycles en circulation.

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. Dans certains cas, au lieu d'aménager des routes cantonales à grands frais, il peut être plus approprié et moins onéreux de faire passer un itinéraire cyclable assurant une fonction de réseau cantonal également sur une route communale ou privée ou sur des pistes cyclables cantonales. Il convient d'appliquer le principe de proportionnalité. C'est pour cela que, dès que cela est judicieux et possible, le plan prévoit 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 en particulier par les villes et les communes. Et pour ce faire, il faut intégrer le trafic cycliste dans la planification globale de la circulation. Les routes

¹⁷ Microrecensement mobilité et transports, Pratique du vélo 2000-2015 dans le canton de Berne, OPC 2018 (en allemand).

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 si possible être donnée aux vélos. 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.

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 cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien :
 - désignation de couloirs pour l'évaluation d'itinéraires prioritaires dans l'atlas et répartition de ces couloirs en tronçons de planification fonctionnels dans l'annexe 1.3,
 - classification individuelle des routes nationales de troisième classe, des routes et pistes cyclables cantonales, des routes communales et privées en tant qu'itinéraire prioritaire, liaison principale ou maillon du réseau de base,
 - présentation des tronçons manquants ou de mauvaise qualité sur les itinéraires cyclables pour le trafic quotidien. Ceux-ci figurent sur la carte avec un numéro. La liste d'objets correspondante à l'annexe 1.1 contient des informations complémentaires, précise les compétences et indique la suite de la procédure ;
- les itinéraires cyclables qui assurent une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste de loisirs :
 - réseau de SuisseMobile, dans la mesure où il s'agit d'itinéraires supracommunaux et régionaux,
 - 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, précise les compétences et indique la suite de la procédure ;
- d'autres réseaux, à titre d'information :
 - réseaux cyclables des régions et des cantons voisins,
 - itinéraires VTT de SuisseMobile.

Les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal sont représentés sur la carte du plan sectoriel, qui est intégrée sous la forme d'un atlas à l'échelle 1:50 000.¹⁸ A une telle échelle, il n'est bien entendu pas possible de prendre en compte toutes les particularités locales. Le plan

¹⁸ Le géoportail du canton de Berne permet également de visualiser le tracé des itinéraires cyclables à l'échelle souhaitée et en association avec d'autres thèmes (www.be.ch/geoportail).

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 concrètement 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.

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 ;
- autres autorités et services spécialisés cantonaux ;
- conférences régionales et régions d'aménagement (ci-après « régions ») ;
- communes ;
- Office fédéral des routes ;
- cantons voisins ;
- SuisseMobile.

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

1.7 Modifications et perspectives

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, aux conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) ainsi qu'aux projets d'agglomération.
- 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.¹⁹
- Il définit la procédure de mise à jour et de remaniement.

2.2 Contenu

Le plan sectoriel :

- fixe les principes fondamentaux de la planification d'itinéraires cyclables et de l'exécution ;
- précise la procédure qui lui est applicable ;
- fixe géographiquement les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs ;
- fixe géographiquement les couloirs dans lesquels le tracé concret des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal est étudié ou les itinéraires prioritaires sont évalués ;
- détermine les tronçons manquants ou de mauvaise qualité ;
- montre à titre informatif les autres routes cantonales dont le potentiel de trafic cycliste est faible ;
- représente à titre informatif les réseaux cyclables des régions et des cantons voisins ;
- montre à titre informatif les itinéraires VTT de SuisseMobile.
- répartit les couloirs des itinéraires prioritaires en tronçons de planification fonctionnels et liste ces derniers à titre informatif dans l'annexe 1.3 afin qu'ils servent de base pour la priorisation et la définition des étapes d'études de couloirs.

2.3 Délimitation par rapport à d'autres catégories de chemins et d'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 VTT, 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 randonnée (inscrits dans le plan sectoriel du réseau des itinéraires de randonnée pédestre)

¹⁹ En liaison avec la Directive *Subventions cantonales pour des investissements en faveur des itinéraires cyclables importants sur des routes communales ou privées*, OPC, 2018.

2.4 Procédure d'élaboration

Par analogie avec l'article 26 OR et avec le plan sectoriel du réseau des itinéraires de randonnée pédestre, 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).

2.5 (abrogé)

2.6 Modifications du plan sectoriel

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

Si nécessaire, la partie cartographique et les listes d'objets à l'annexe 1 du plan sectoriel sont mis à jour. Une actualisation systématique est effectuée lorsqu'un élément 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.²⁰

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 et des transports. Sont considérés comme des mises à jour :

- les déplacements d'itinéraires de loisirs sur des chemins existants dédiés au trafic cycliste 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 d'une étude de couloirs et de plans de régions après la procédure de participation ;
- 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'arrêtés du Conseil-exécutif.

2.6.2 Adaptation

La procédure ordinaire est impérative si les principes sont modifiés ou si des éléments du réseau sont ajoutés ou abandonnés.

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 sont évaluées dans le rapport de participation et, le cas échéant, intégrées directement dans le plan sectoriel.

²⁰ Une version à jour de la carte du plan sectoriel est proposée sur le géoportail (www.be.ch/geoportail).

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 une procédure de remaniement complet est lancée à l'échelle du canton ou d'une région. Le suivi comprend une analyse des accidents de vélo, ce qui est également un critère important pour hiérarchiser les mesures en faveur du trafic cycliste.

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 sur le territoire 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 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

Les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal sont les itinéraires supra-communaux et régionaux qui se complètent pour former un réseau. Le canton de Berne entend créer un réseau d'itinéraires qui répond aux besoins d'une grande partie de la population. Il convient 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 points de départ aux destinations de manière attrayante en empruntant des parcours sûrs, cohérents, directs et agréables. Sont qualifiés de « cohérents » les itinéraires qui absorbent et guident le trafic cycliste sans interruption et sans changement de direction inattendu. 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.

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 itinéraires prioritaires, liaisons principales et réseau de base permet de fixer plus facilement des priorités. Le guide *Standards pour les routes cantonales* (OPC, 2017) sert de base pour évaluer si des aménagements pour le trafic cycliste sont nécessaires sur les routes cantonales. Si un itinéraire cyclable passe à l'écart de la route cantonale, les besoins des cyclistes qui continuent d'emprunter cette route cantonale, en particulier pour la rejoindre ou la quitter, sont pris en compte.

La planification d'itinéraires cyclables s'effectue selon la législation et les normes en vigueur,²¹ ainsi que selon le manuel prévu à cet effet.²² Les aménagements concrets seront quant à eux réalisés sur la base du guide Aménagements pour le trafic cycliste²³ et figureront dans le plan de route des projets ou le projet de construction.

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.

Pour définir le potentiel, une méthode basée sur un système d'information géographique a été développée et appliquée. Elle permet de formuler des énoncés objectifs sur le volume possible de trafic sur différents tronçons du réseau. L'analyse de potentiel sert de base à la définition des couloirs pour l'évaluation d'itinéraires prioritaires, des liaisons principales et du réseau de base. Cette méthode pourra à l'avenir également être utilisée 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.

La construction de nouvelles routes ainsi que l'extension ou le réaménagement de routes existantes doivent être coordonnés avec le plan sectoriel. Lors des travaux d'entretien courant ou de gros entretien des routes, il convient d'examiner systématiquement les améliorations pour le trafic cycliste et de les mettre en œuvre en respectant le principe de proportionnalité. Les mesures

²¹ Norme SN 640 060, Trafic des deux-roues légers ; bases, VSS, 1995.

²² OFROU, SuisseMobile, Mobilité piétonne Suisse, 2008.

²³ OPC, 2018.

concernent en premier lieu les couloirs pour l'évaluation des itinéraires prioritaires et les tronçons sur lesquels des lacunes ont été identifiées et qui sont énumérés à l'annexe 1.1, puis en deuxième et troisième lieu les autres liaisons principales et le réseau de base.

3.2.2 *Itinéraires prioritaires, 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 itinéraires prioritaires, liaisons principales et réseau de base.

- Constituant le niveau le plus élevé du réseau d'itinéraires cyclables, les itinéraires prioritaires sont situés dans les agglomérations et utilisent tout le potentiel de trafic cycliste grâce à la qualité de leur aménagement. Ils relient des destinations importantes du trafic quotidien par des liaisons attrayantes, sûres et rapides. Ils doivent être créés là où un grand nombre de personnes peuvent couvrir les distances quotidiennes en les empruntant.
- Les liaisons principales présentent un potentiel élevé pour le trafic cycliste quotidien. Elles doivent respecter le standard de référence du guide *Standards pour les routes cantonales*, que ce soit lorsque l'itinéraire cyclable longe la route ou la traverse, ainsi que les normes fixées dans le guide *Aménagements cyclables*.
- 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*, que ce soit lorsque l'itinéraire cyclable longe la route ou la traverse, ainsi que les normes fixées dans le guide *Aménagements cyclables*.

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 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 eaux, les lignes de chemin de fer et, dans une mesure limitée, 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.

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 ces itinéraires en ce qui concerne le trafic cycliste. Seules les lacunes les plus importantes sont fixées dans le plan sectoriel. Il en existe quatre types :

- Les couloirs pour l'évaluation des itinéraires prioritaires, dans lesquels sont définis le tracé des itinéraires prioritaires et les mesures nécessaires en cas de réalisation. Des études clarifient en particulier la faisabilité et la proportionnalité des mesures nécessaires. Une fois les mesures mises en œuvre de manière à satisfaire aux exigences de qualité fixées dans le guide *Aménagements cyclables*, le canton attribue le label « Itinéraire prioritaire pour le trafic cycliste » et se charge de la signalisation.
- Les couloirs présentant un potentiel de trafic élevé, mais des liaisons insuffisantes et dans lesquels le tracé définitif des itinéraires assurant une fonction de réseau cantonal doit encore être établi 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 tronçons de piste cyclable 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.

Il est urgent de combler les lacunes énumérées dans la liste d'objets de l'annexe 1.1 au moyen de mesures adaptées et proportionnelles.

Pour le trafic cycliste quotidien, l'objectif est un tracé sur un revêtement en dur. Cela correspond à la norme en matière de confort et permet l'entretien hivernal de l'installation, et donc son utilisation tout au long de l'année.

3.3 Trafic de loisirs

Les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic de loisirs sont les itinéraires de « La Suisse à vélo » qui existent déjà selon SuisseMobile. Le canton poursuit le développement du réseau en étroite collaboration avec SuisseMobile et d'autres milieux intéressés, avec pour objectif d'en améliorer en permanence la qualité ainsi que de conserver et développer sa place de leader du cyclotourisme. Les itinéraires de « La Suisse à vélo » sont consacrés à un thème 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, notamment par 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 représentés sur la carte du plan sectoriel les itinéraires pour le trafic de loisirs existants, prévus et à supprimer. 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 aux communes pour les routes privées. Conformément à l'article 59 LR, le canton accorde des subventions pour les investissements nécessités par le trafic cycliste sur les itinéraires assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic de loisirs sur les routes communales ou privées.²⁴

Les itinéraires prévus sont signalés sur la carte du plan sectoriel par un numéro et décrits dans la liste d'objets de l'annexe 1.2.

Les milieux intéressés (régions, organisations touristiques, communes, etc.) peuvent demander l'intégration d'itinéraires de loisirs supplémentaires dans le réseau cantonal. Pour cela, ils doivent prouver que les itinéraires assurent une fonction de réseau cantonal, qu'ils ont été fixés dans un plan directeur régional, qu'ils sont dédiés au trafic cycliste et que la signalisation a été approuvée par l'arrondissement d'ingénieur en chef compétent de l'Office des ponts et chaussées selon l'article 45, alinéa 2 OR.

²⁴ Cf. Directive *Subventions cantonales pour des investissements en faveur des itinéraires cyclables importants sur des routes communales ou privées*, OPC 2018.

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) ;
- évalue la faisabilité d'itinéraires prioritaires dans les couloirs fixés en collaboration avec les régions et communes concernées ;
- construit, exploite et entretient les itinéraires cyclables sur et le long des routes et des pistes cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales et des routes nationales de 3^e classe (cf. art. 46 LR). Par l'entrée en force de plans conformément au chapitre 2.6.1, des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal peuvent être déplacés sur des routes et chemins mieux adaptés ;
- subventionne à hauteur de 40 pour cent les investissements en faveur d'itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic quotidien ou de loisirs empruntant des routes communales ou privées, pour autant qu'ils figurent dans le plan sectoriel.²⁵

Les régions :

- développent les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal dans le cadre des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU), des projets d'agglomération (PA) ou des conceptions régionales, fixent les tracés des itinéraires et déterminent les éventuelles mesures dans les couloirs désignés dans la liste d'objets de l'annexe 1.1. Les éléments approuvés par le canton seront repris dans le plan sectoriel lors d'une mise à jour ;
 - déterminent les mesures nécessaires en collaboration avec les arrondissements d'ingénieur en chef et les reprennent dans leurs CRTU et PA ;
- peuvent reprendre et, si nécessaire, développer les autres réseaux pour le trafic de loisirs de SuisseMobile, notamment les itinéraires de VTT, de rollers et de canoë.

Les communes :

- densifient au besoin le réseau de rang supérieur par des itinéraires cyclables incluant les trajets scolaires ;
- construisent, exploitent et entretiennent les itinéraires cyclables empruntant des routes communales ou privées, routes forestières comprises, et en garantissent le libre accès.²⁶

Pour les mesures prises sur les routes privées, routes forestières comprises, il est nécessaire de consulter les services et propriétaires concernés. En cas d'affectations et de projets de construction en faveur du trafic cycliste en forêt, il convient de consulter l'Office des forêts et, si des valeurs naturelles particulières sont concernées, l'Office de l'agriculture et de la nature. Sur les routes forestières, le trafic cycliste doit s'adapter aux restrictions et dégradations temporaires pouvant résulter d'une coupe de bois ou de la présence de chablis.

Les mesures prises sur des itinéraires cyclables empruntant des voies de communication historiques²⁷ visant la sauvegarde de la substance peuvent bénéficier d'aides financières de la

²⁵ Selon l'art. 59 LR et la Directive *Subventions cantonales pour des investissements en faveur des itinéraires cyclables importants sur des routes communales ou privées*, OPC, 2018.

²⁶ Comme il est absurde d'interdire aux vélos de circuler sur les itinéraires cyclables, de telles interdictions sur les itinéraires cyclables doivent être levées. 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.

²⁷ Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS), cf. géoportail du canton de Berne (www.be.ch/geoportail).

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 se charge de la signalisation des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal (art. 48 LR).

- Les itinéraires prioritaires font l'objet d'une signalisation et sont distingués par un label.
- Les autres 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.

La signalisation est la propriété du canton et ne peut être ni enlevée ni modifiée sans autorisation. Les déviations d'itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal doivent être con-venues avec le canton. Il convient de respecter la liste de contrôle *Signalisation pour vélo lors de chantiers*.²⁸

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 itinéraires de rollers et de canoë de SuisseMobile.

La signalisation 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'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 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 Tâches de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne

L'Office des ponts et chaussées du canton de Berne (OPC) est l'organe cantonal en charge de l'élaboration et de l'exécution du présent plan sectoriel. Ses tâches sont décrites ci-après.

Le centre de prestations de l'OPC :

- prend position sur des planifications de la Confédération et des cantons voisins ;
- dirige l'élaboration du plan sectoriel pour le trafic cycliste ;
- assure la coordination et la collaboration avec SuisseMobile ;
- se charge de la signalisation des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal.

Les arrondissements d'ingénieur en chef :

- publient des rapports spécialisés et officiels sur les plans directeurs des communes et des régions ainsi que sur les plans d'affectation, y compris les plans de quartier ;
- publient des rapports spécialisés et officiels dans le cadre de la procédure d'octroi du permis de construire ;
- examinent les demandes de subvention pour des investissements dans des itinéraires cyclables importants empruntant des routes communales ou privées, qui sont définis dans le présent plan sectoriel comme des itinéraires assurant une fonction de réseau cantonal, et présentent les demandes de crédit correspondantes ;

²⁸ OPC, 2013.

- conçoivent et réalisent des projets cantonaux conformément à l'article 46 LR ;
- approuvent les demandes de signalisation conformément à l'article 45, alinéa 2 OR et examinent les demandes de mesures telles que les interdictions de circuler.

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 detaillierter Studien und Projektierungen konkretisiert.²⁹
Les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal représentés sur la carte du plan sectoriel désignent les liaisons cyclables considérées comme indispensables. Si nécessaire, ils seront concrétisés dans le cadre d'études de projet détaillées.³⁰

Festlegungen / Typologie

(gemäss Art. 45 Abs. 2 SG / conformément art. 45 par. 2 LR)

Alltagsverkehr / Trafic quotidien

	Vorrangroute / Itinéraire prioritaire	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 zur Klärung der Linienführung / Couloir pour la détermination du tracé				
Korridor zur Prüfung von Vorrangrouten / Couloir pour l'évaluation d'itinéraires prioritaires				

Freizeitverkehr / Trafic de loisirs

	bestehend / existant	geplant / prévue	aufzuheben / à supprimer
Velolandroute / Route Suisse à vélo			

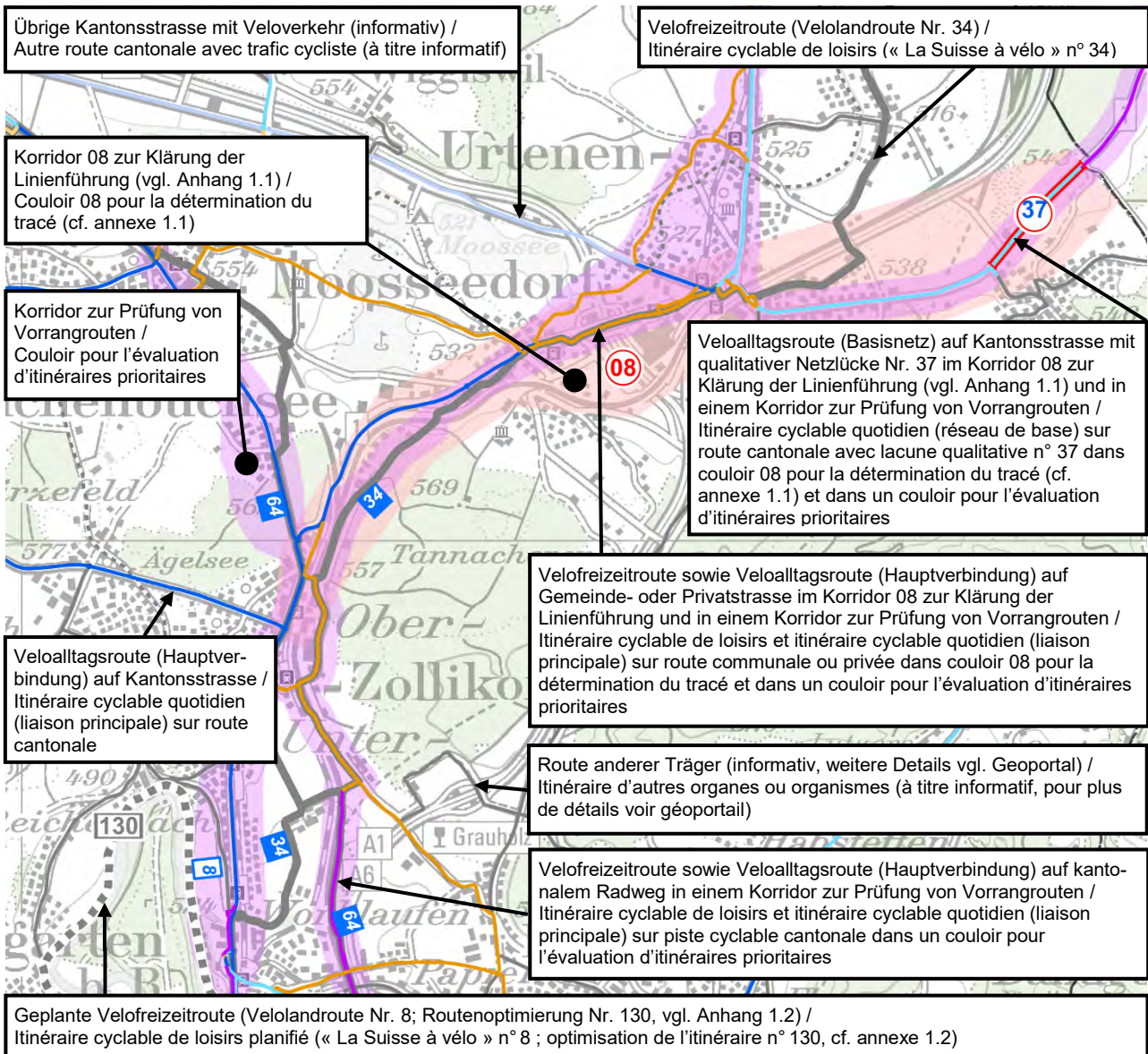
Informative Inhalte / Informations complémentaires

	bestehend / existant	geplant / prévue
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		

²⁹ Zur besseren Darstellung der Linienführung kann die Sachplankarte im Geoportal (www.be.ch/geoportal) aufgerufen werden.

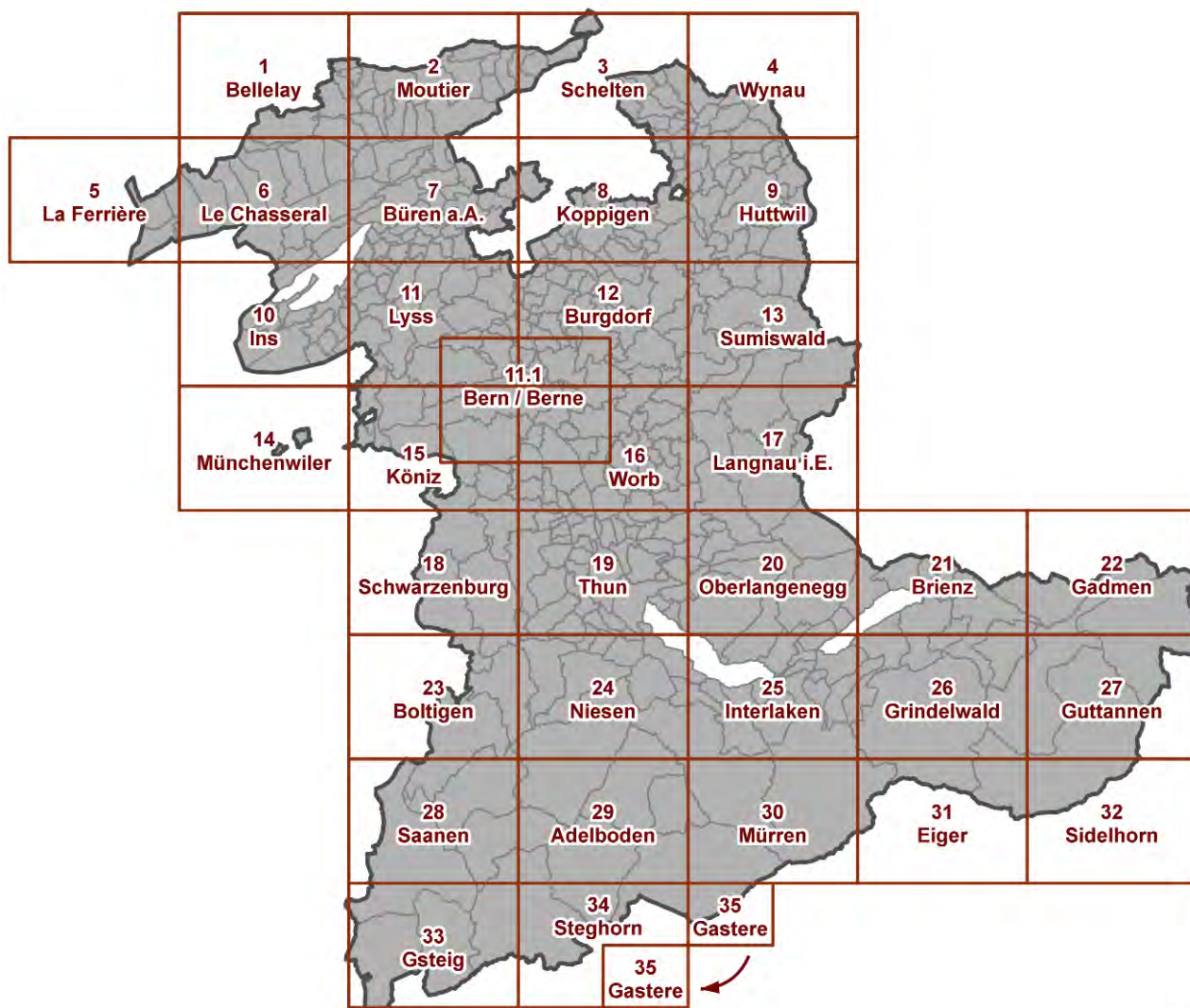
³⁰ Pour une meilleure visualisation du réseau, on pourra si nécessaire consulter la carte du plan sectoriel sur le géoportail (www.be.ch/geoportal).

5.2 Lesebeispiel / Exemple

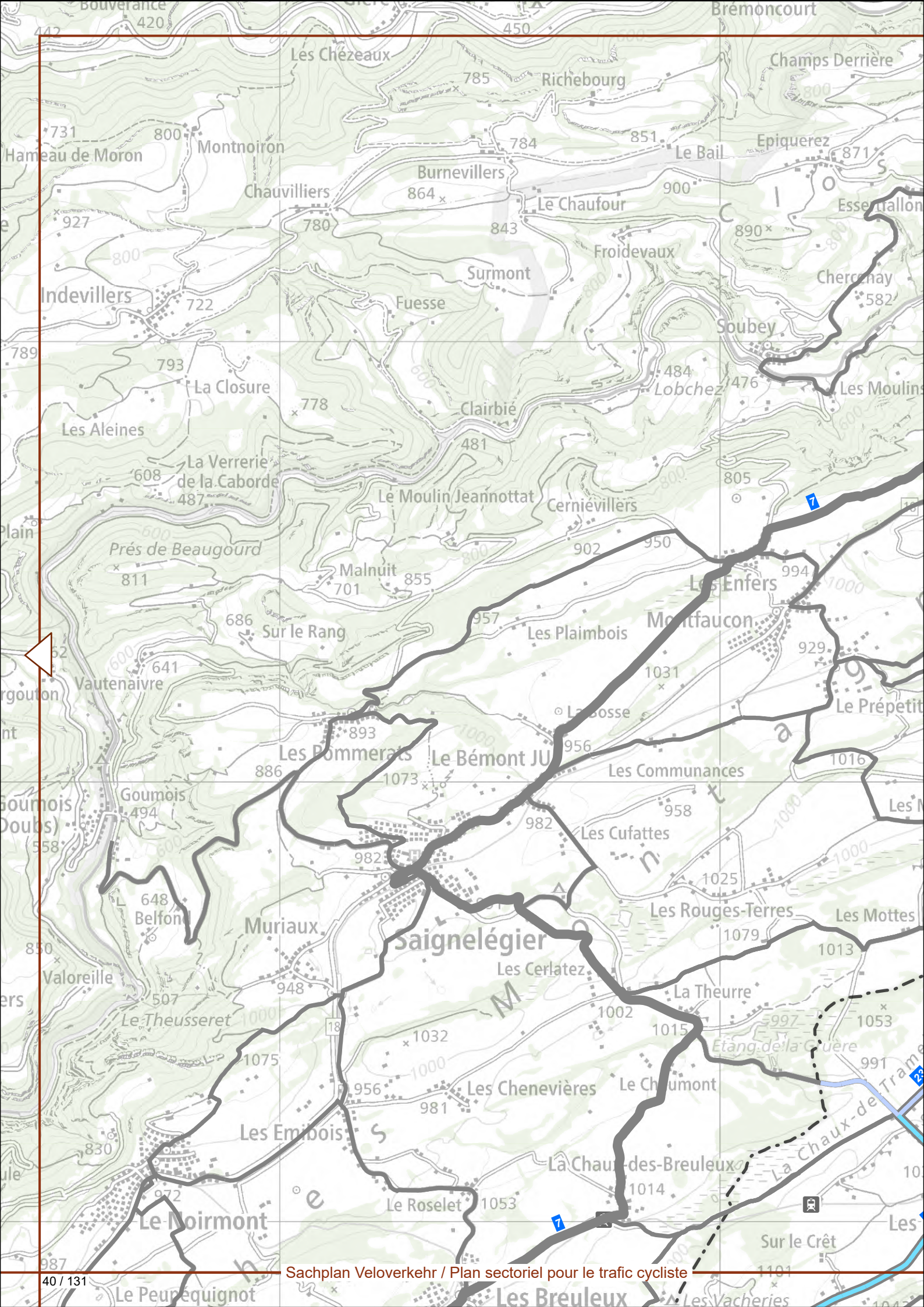


5.3 Blatteinteilung / Répartition des feuilles

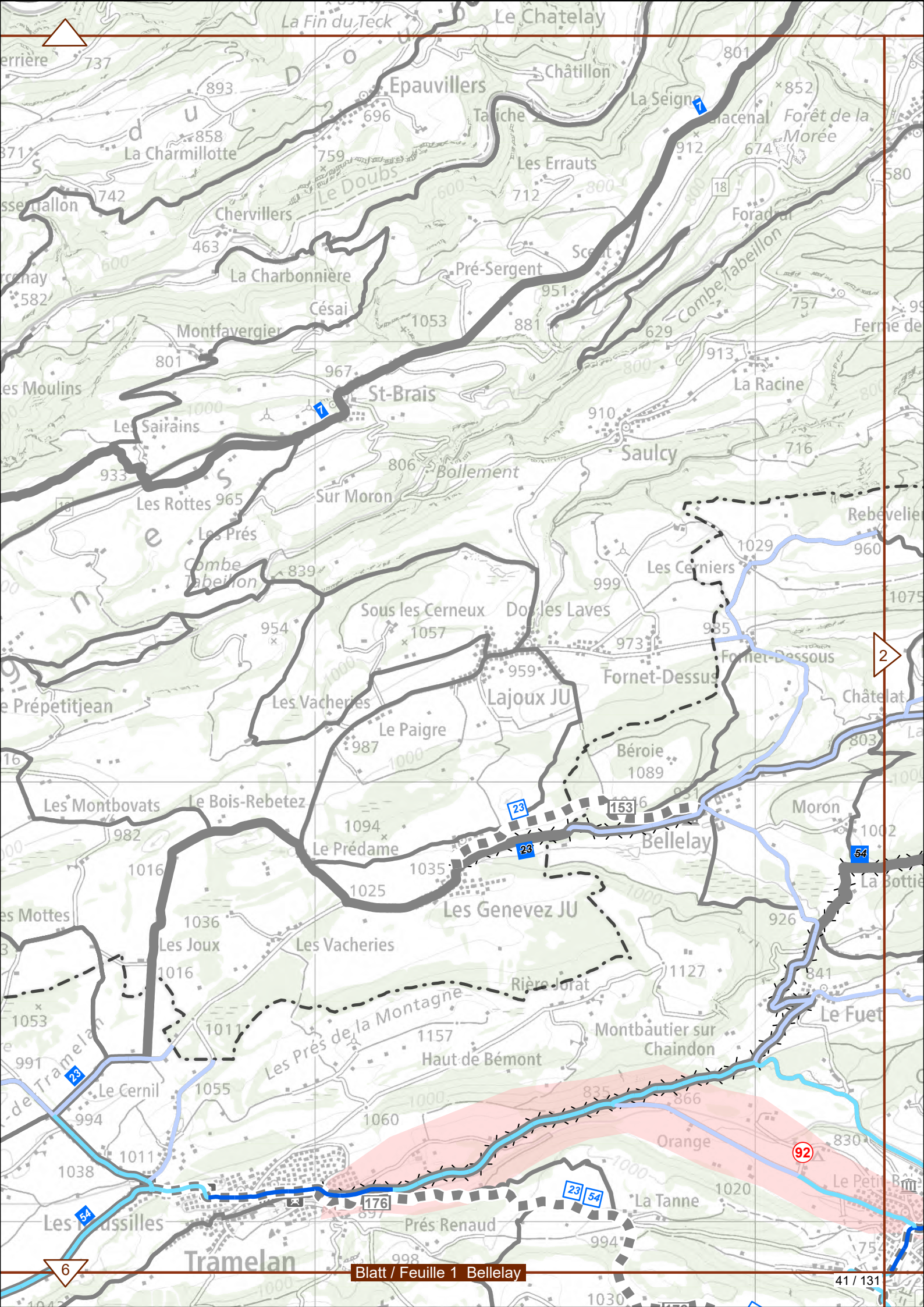
Einzelblätter im Massstab 1 : 50 000 / Feuilles individuelles à l'échelle 1 : 50 000

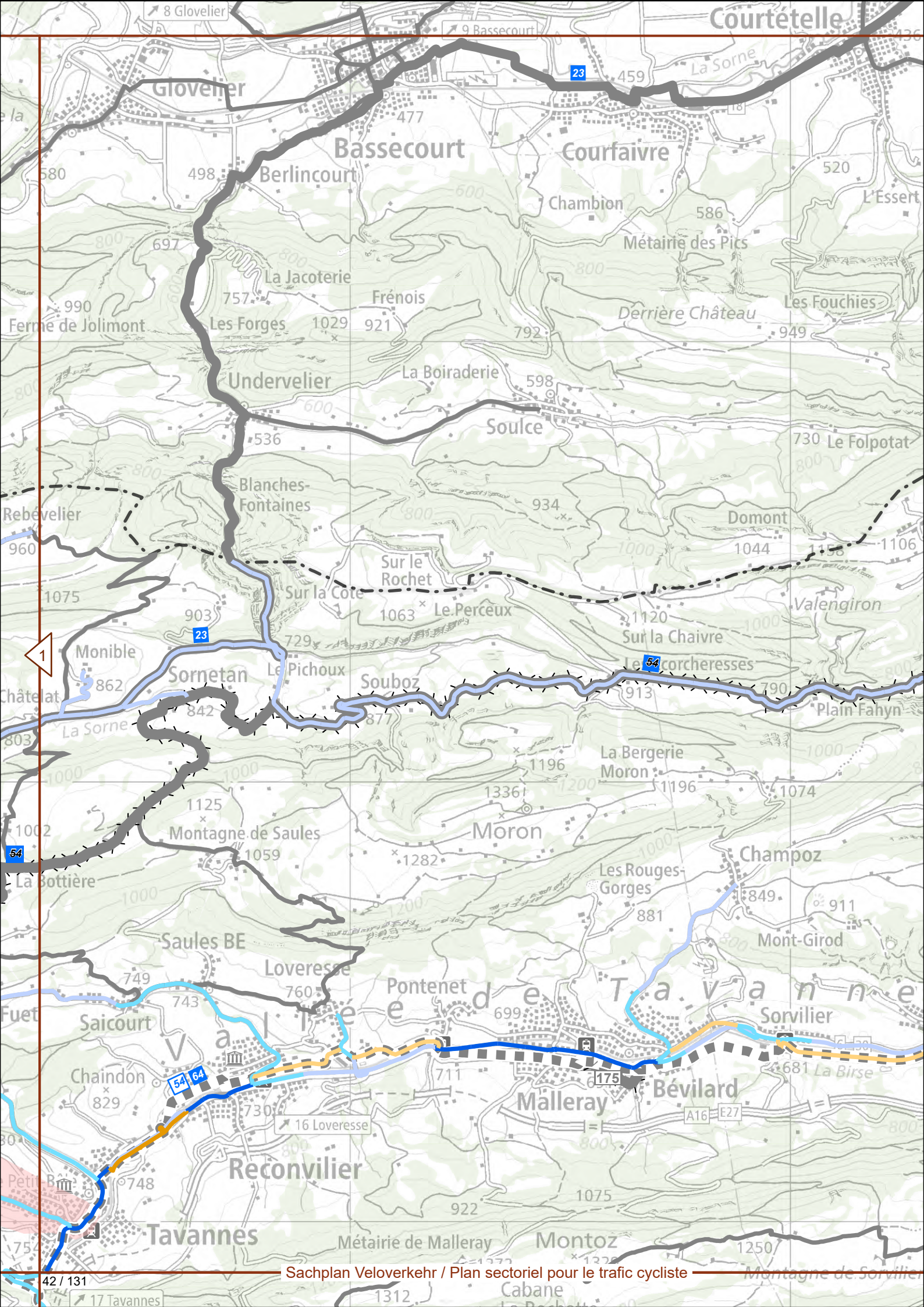


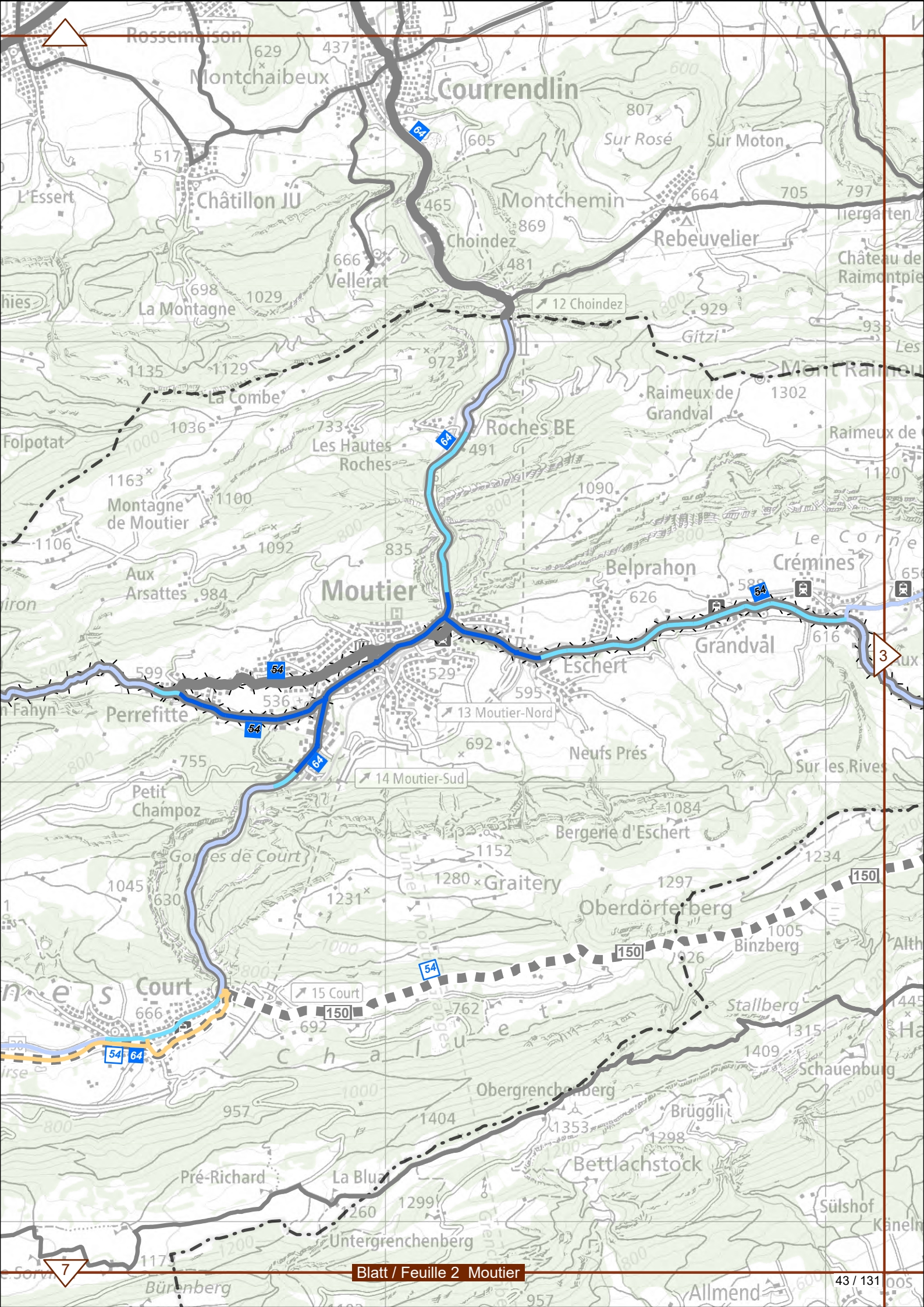
Tiefbauamt des Kantons Bern
Office de ponts et chaussées du canton de Berne



Sachplan Veloverkehr / Plan sectoriel pour le trafic cycliste







Rossemaison

Montchaibeux

Courrendlin

Châtillon JU

Montchemin

Rebeuvelier

Moutier

Roche BE

Crémines

Perrefitte

Eschert

Grandvâl

Petit Champoz

Bergerie d'Eschert

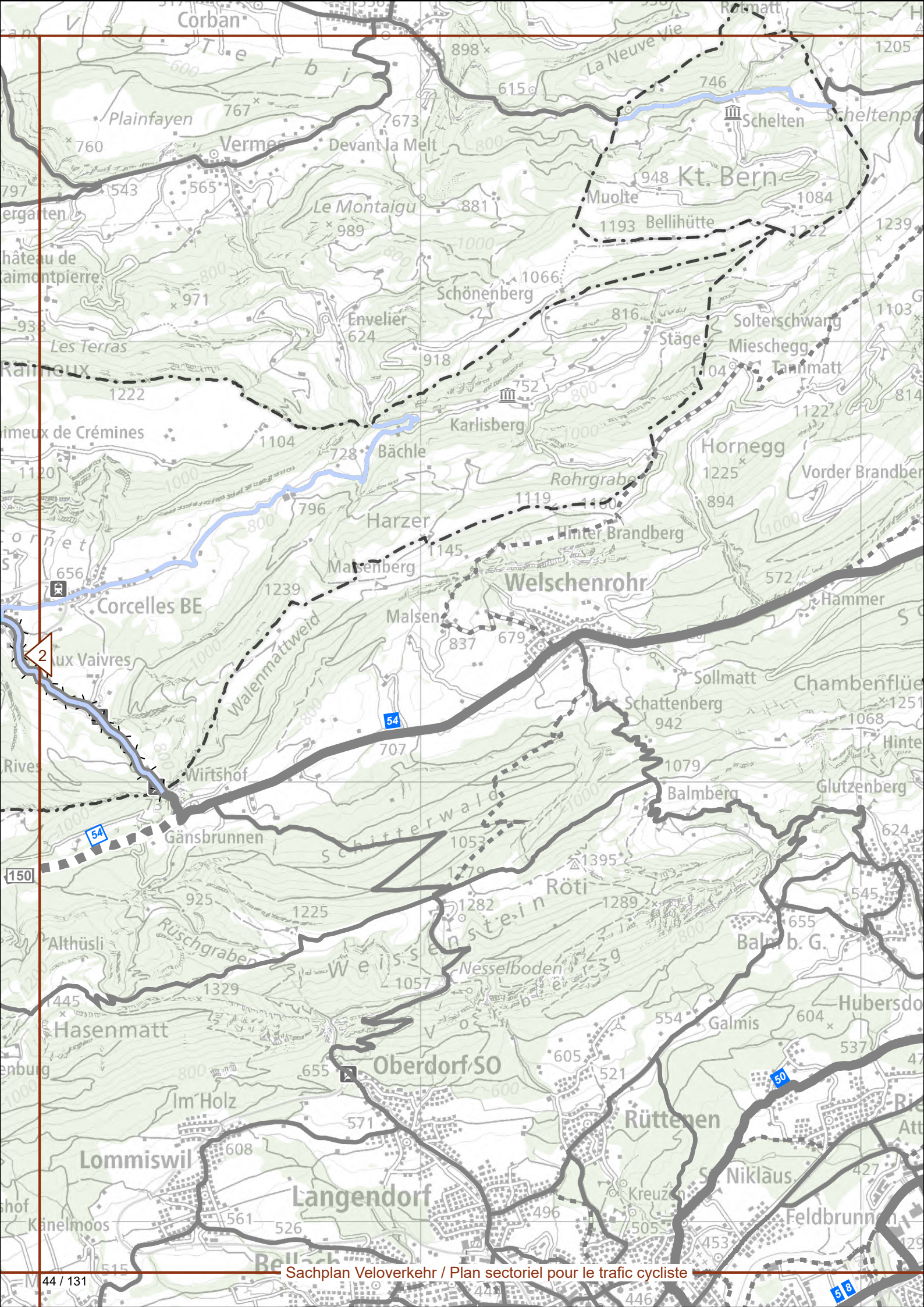
Court

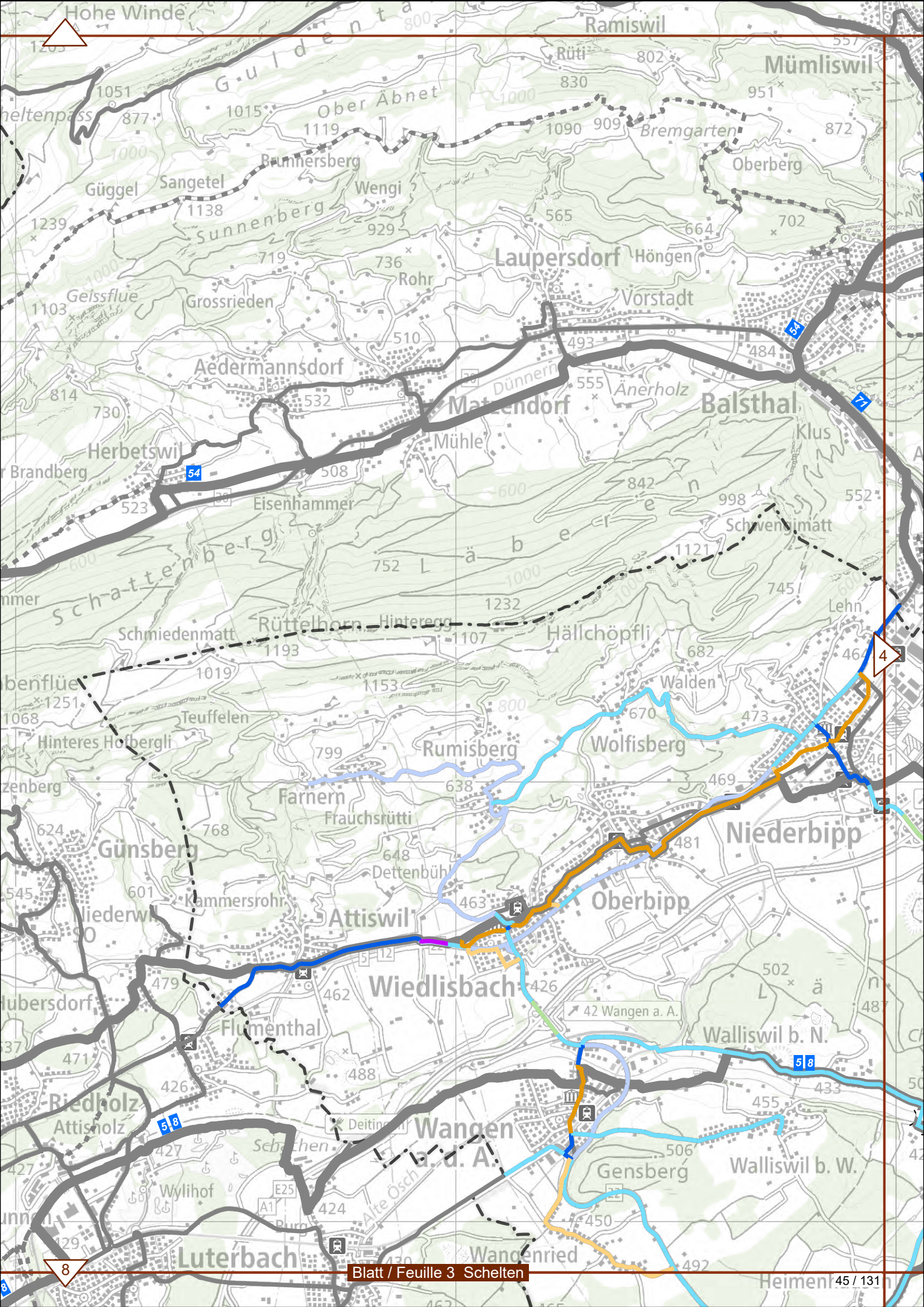
Oberdörferberg

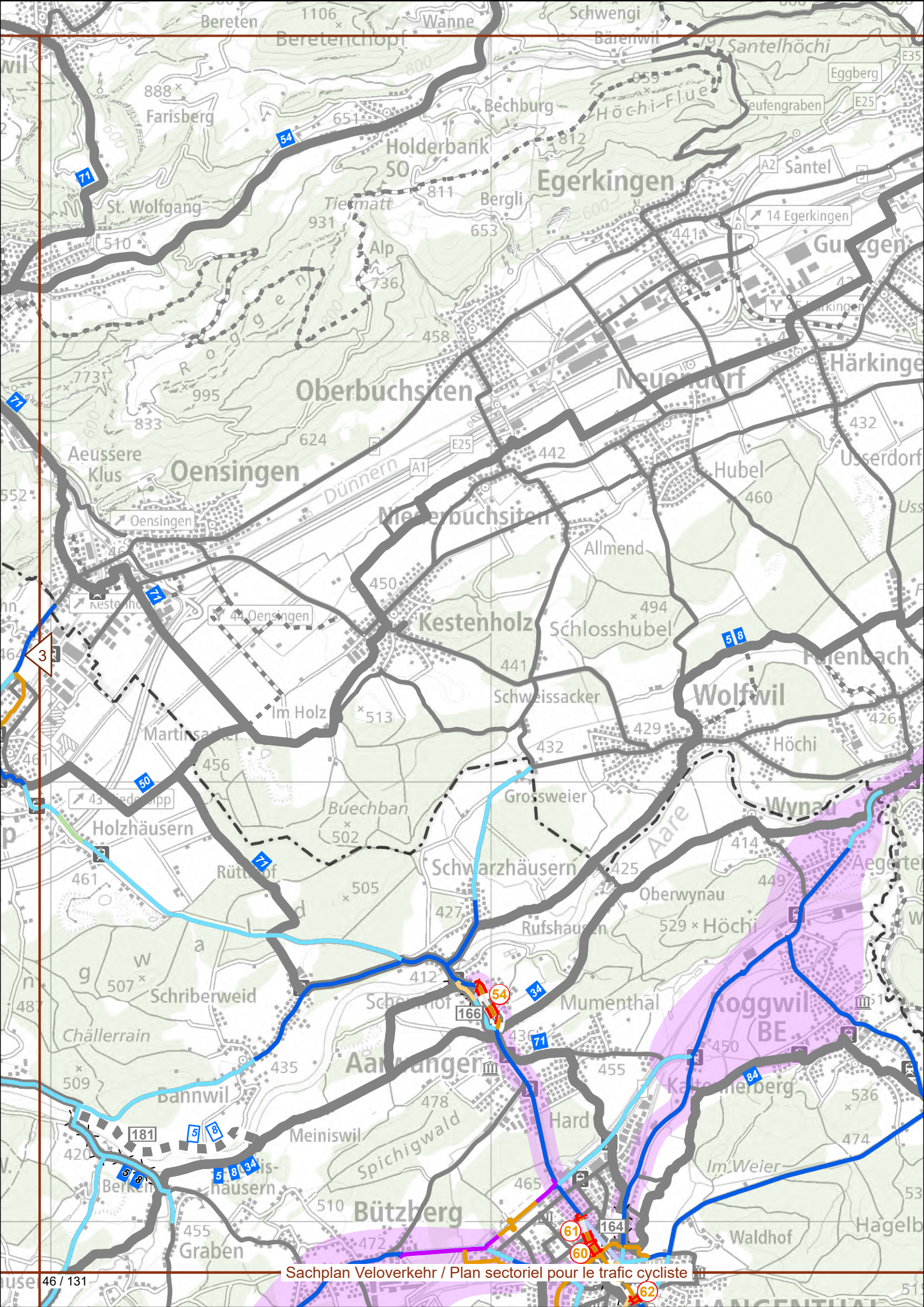
Pré-Richard

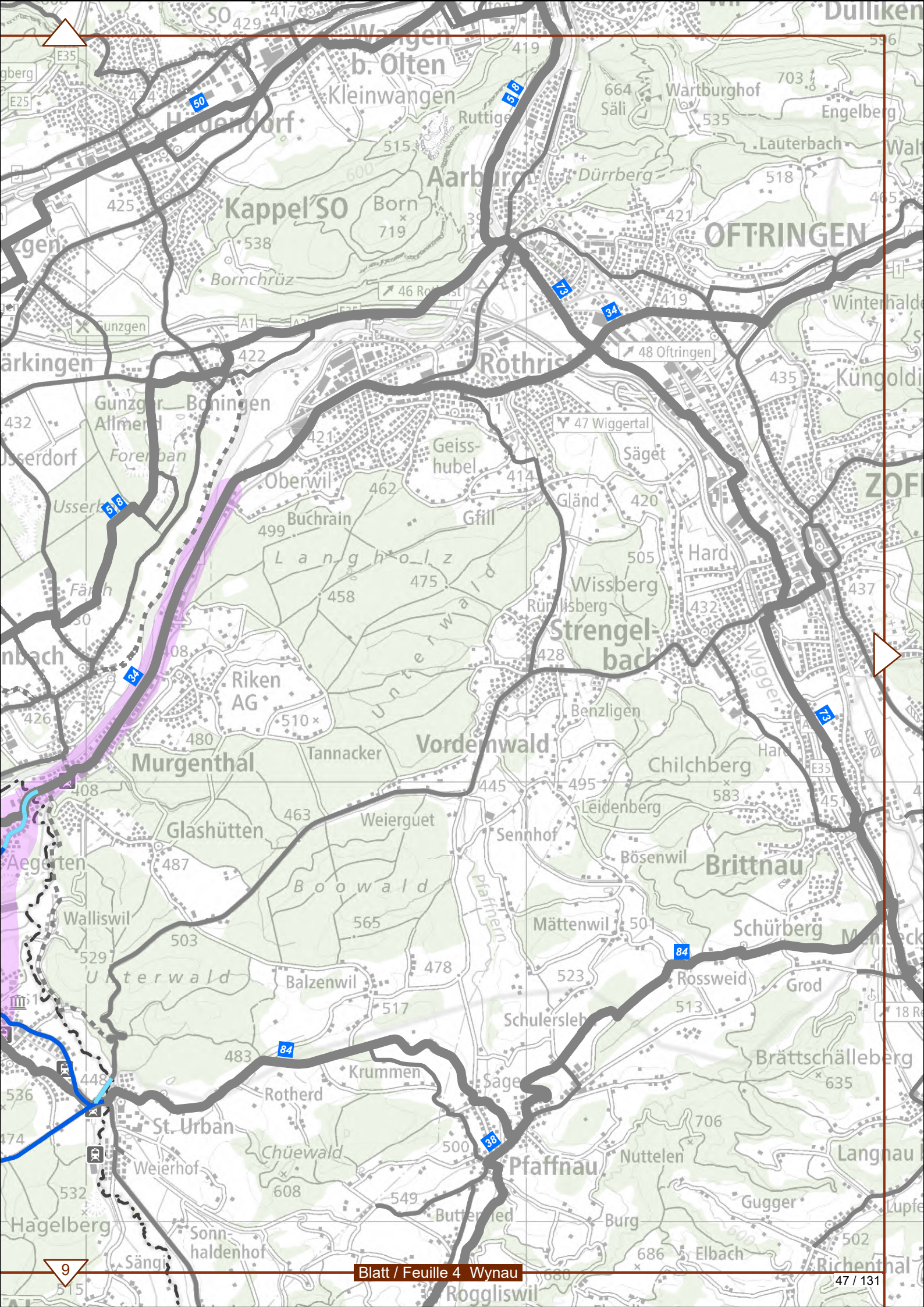
La Bluche

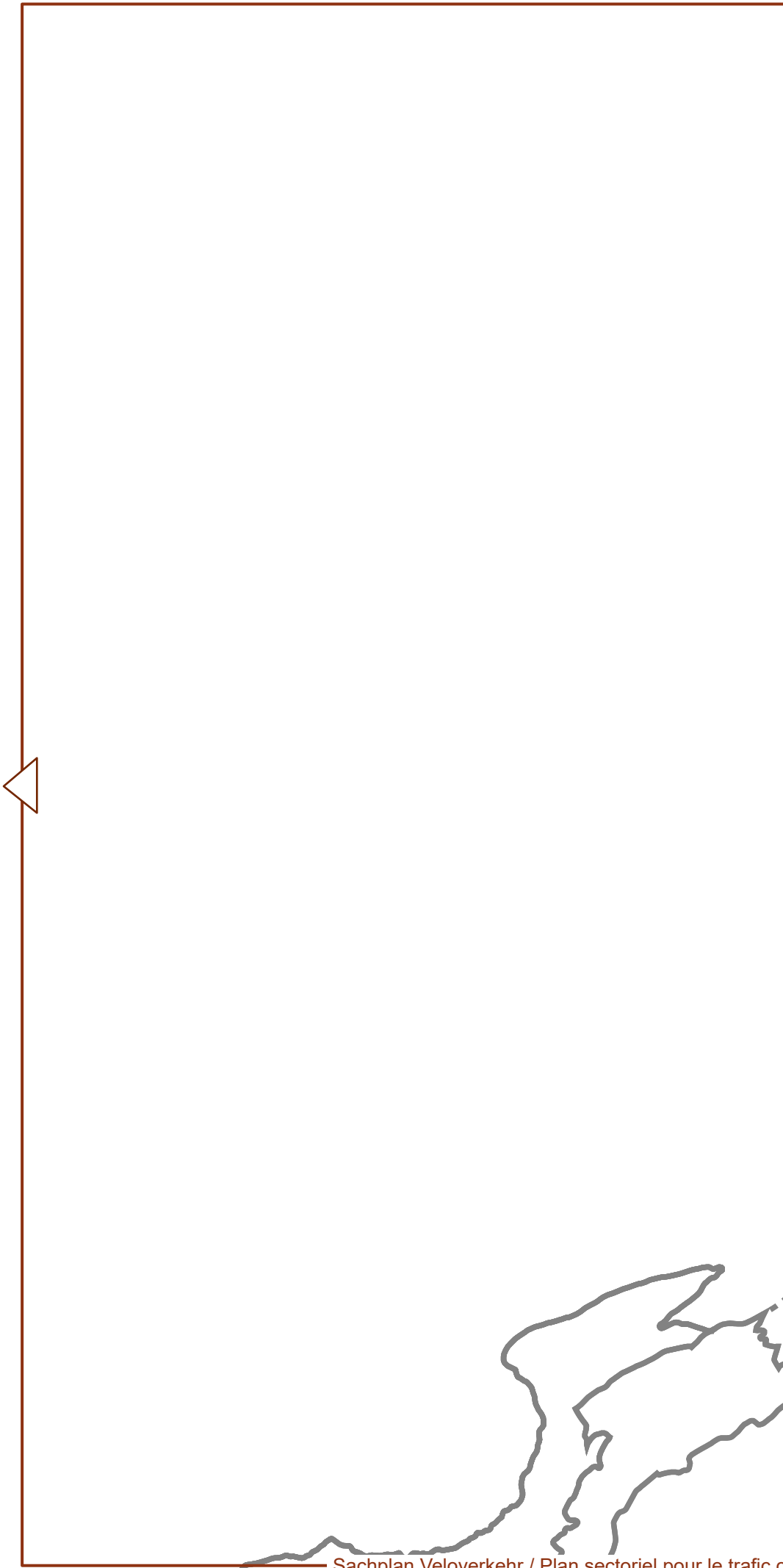
Bettlachstock

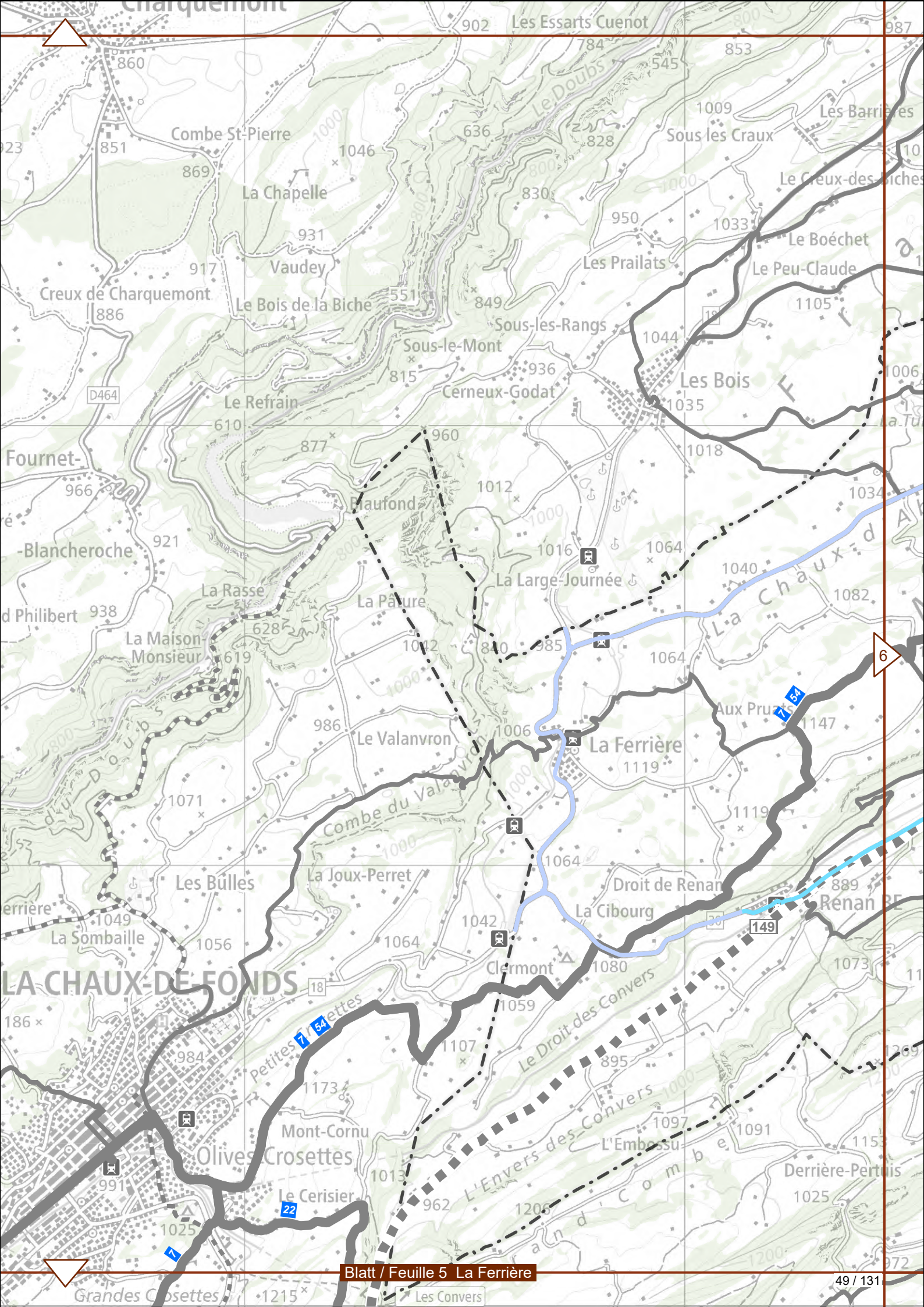




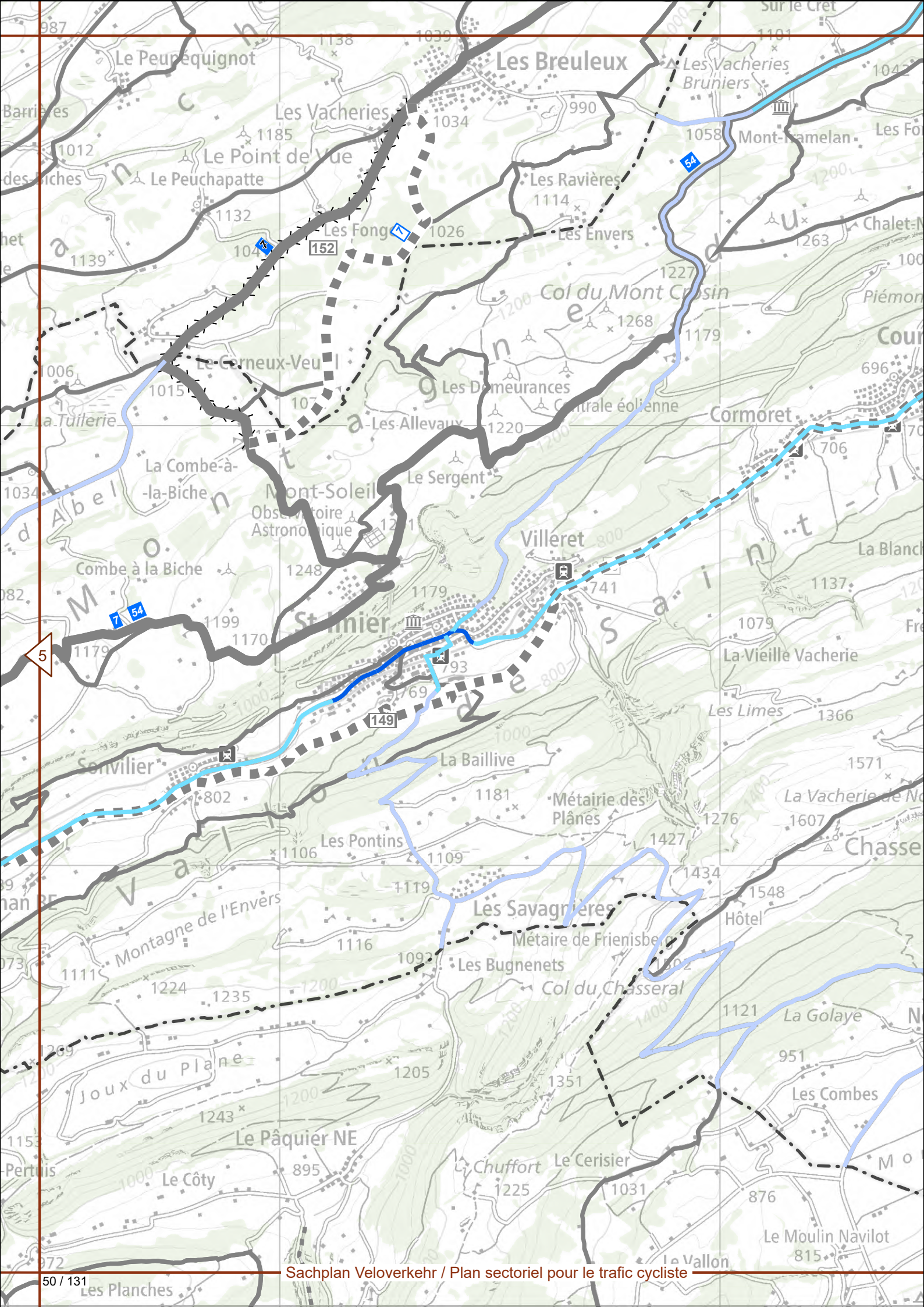


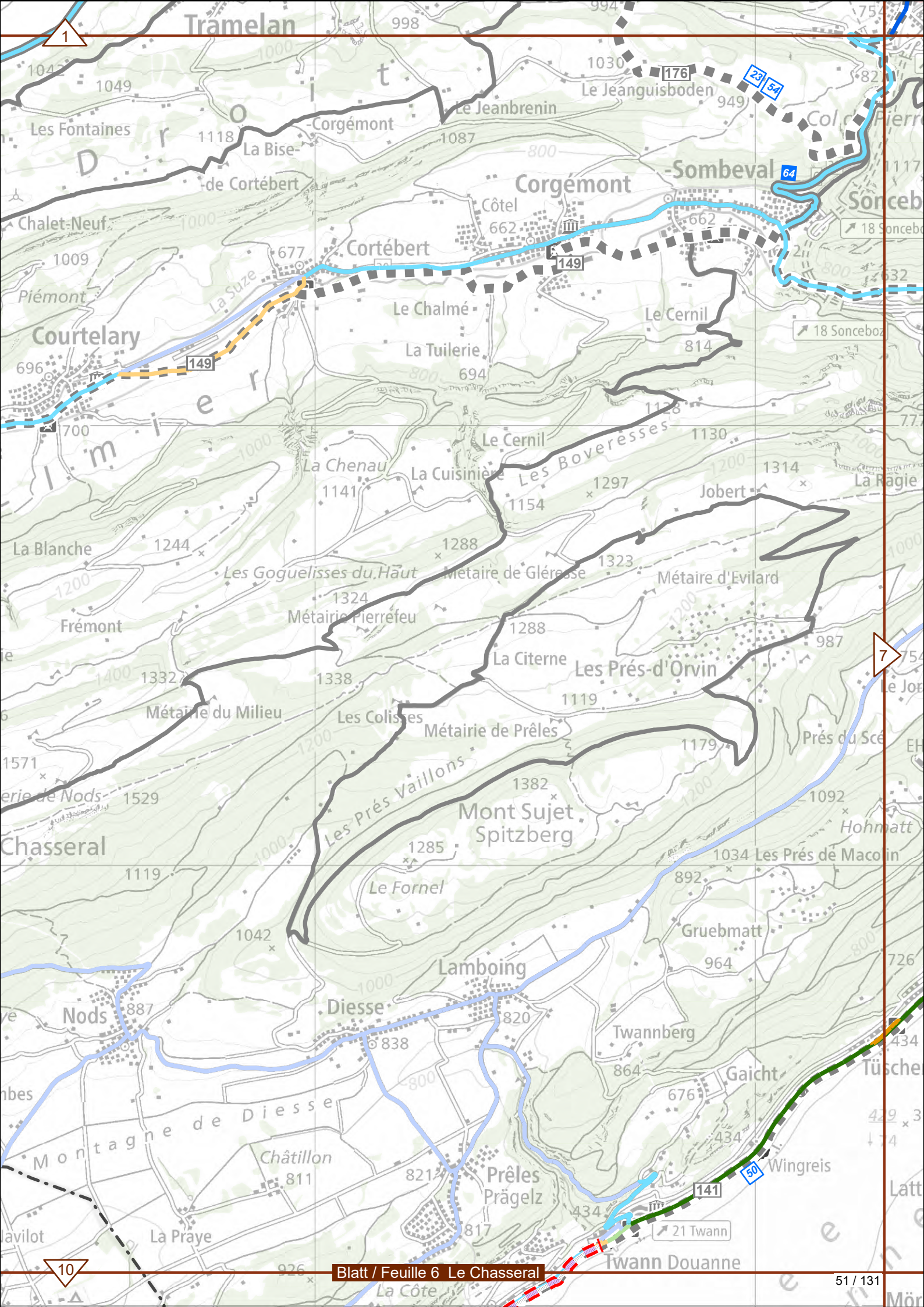






LA CHAUX-DE-FONDS





Tramelan

998

1030
Le Jeanguisboden
176
23 54
949

1042
1049
Les Fontaines

1118
La Bise

Corgémont

Le Jeanbrenin

754
82

de Cortébert

Corgémont

Sombeval
64

1117
Sonceb

Chalet-Neuf

1009
Piémont

Cortébert

Côtel
662

662

18 Sonceboz

Courtelary

696

677
La Suze

149

Le Chalmé

Le Cernil
814

18 Sonceboz

La Blanche

1244

La Chenau
1141

La Tuilerie
694

Le Cernil

1128

Les Boveresses
1130

Jobert

1314

La Ragie

Frémont

Métairie Pierrefeu
1324

Métairie de Gléresse
1288

Métairie d'Evillard

987

Métairie du Milieu
1332

Les Colises
1338

La Citerne
1288

Les Prés-d'Orvin

Prés du Scé

Chasseral

1119

Les Prés Vaillons
1285

Mont Sujet
Spitzberg
1382

1179

Prés de Macoin

1042

Le Fornel

Lamboing

820

1034

1092

Hohmatt

Nods

887

Diesse

838

Twannberg

892

964

726

Montagne de Diesse

Châtillon

811

Prèles
Prägelz

821

817

864

676

434

434

avilot

La Praye

926

Blatt / Feuille 6 Le Chasseral

Twann Douanne

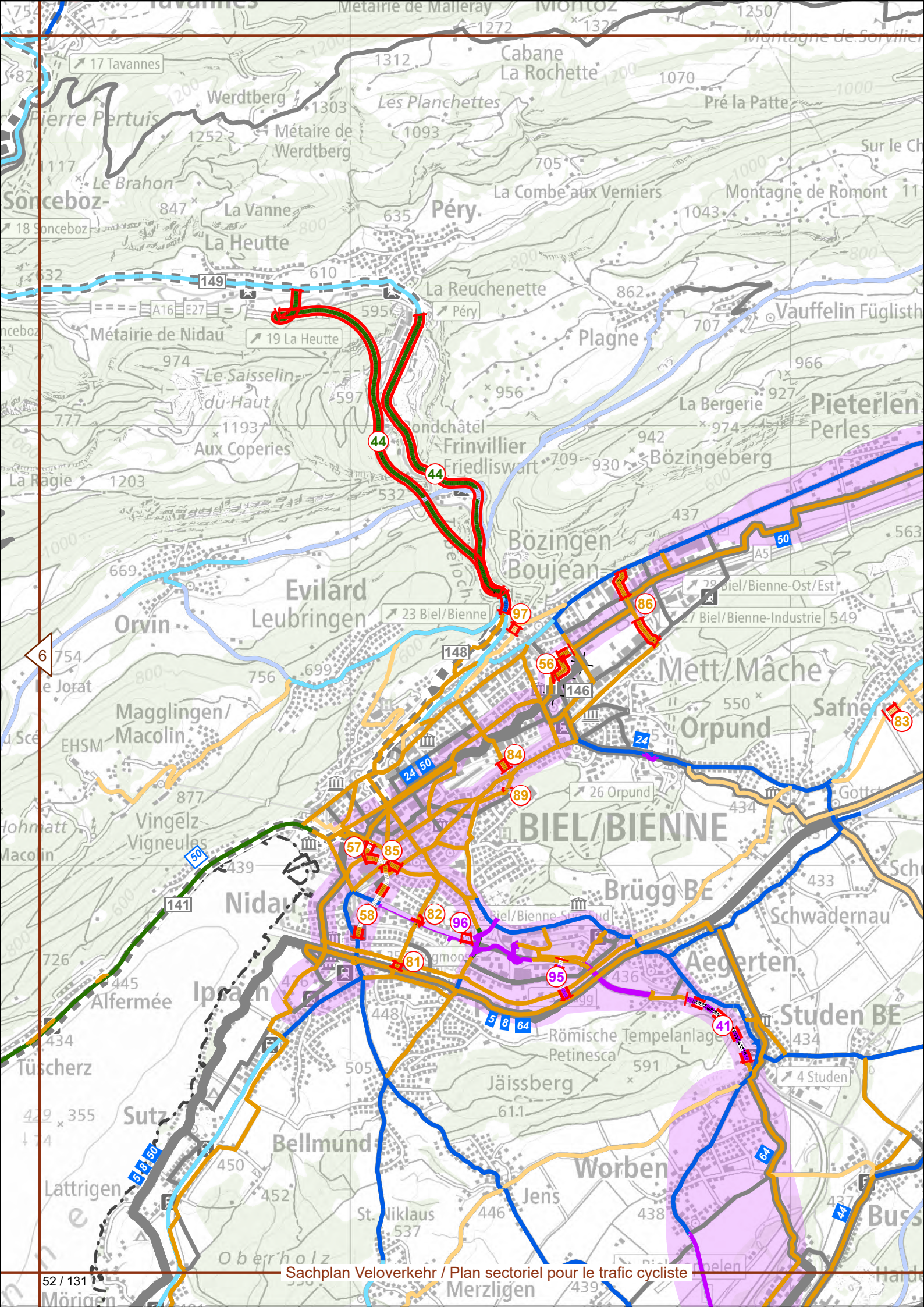
21 Twann

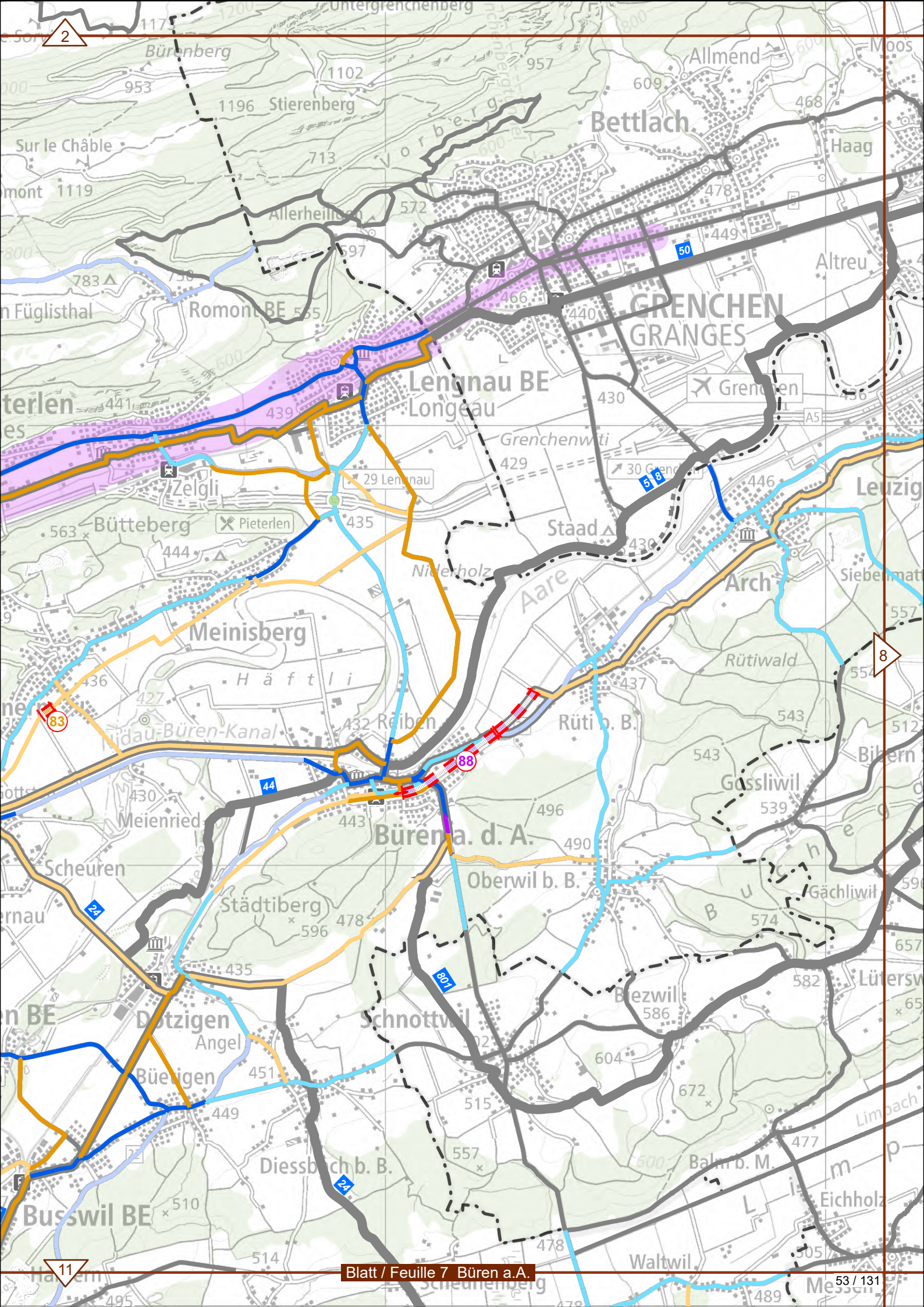
141

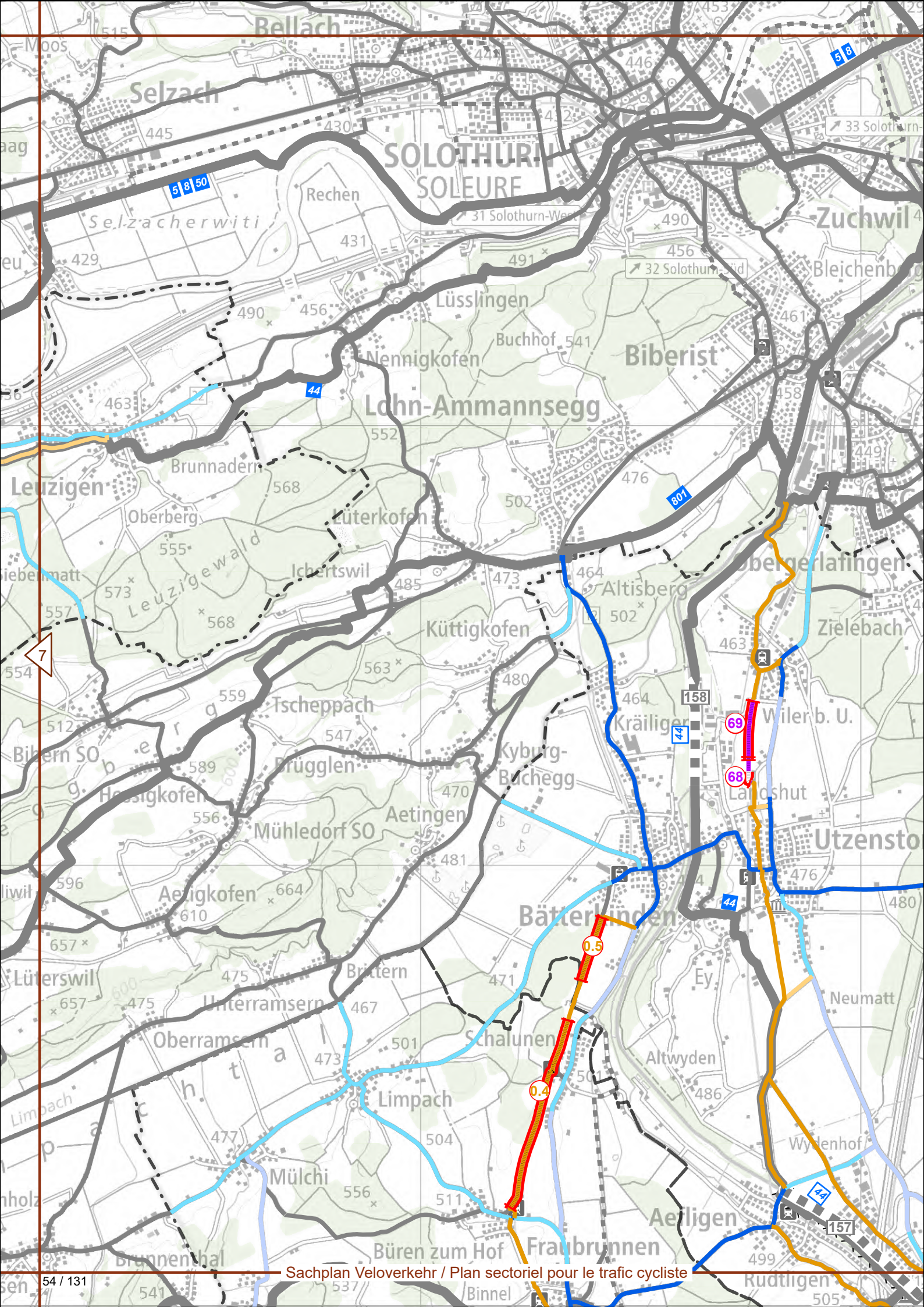
50

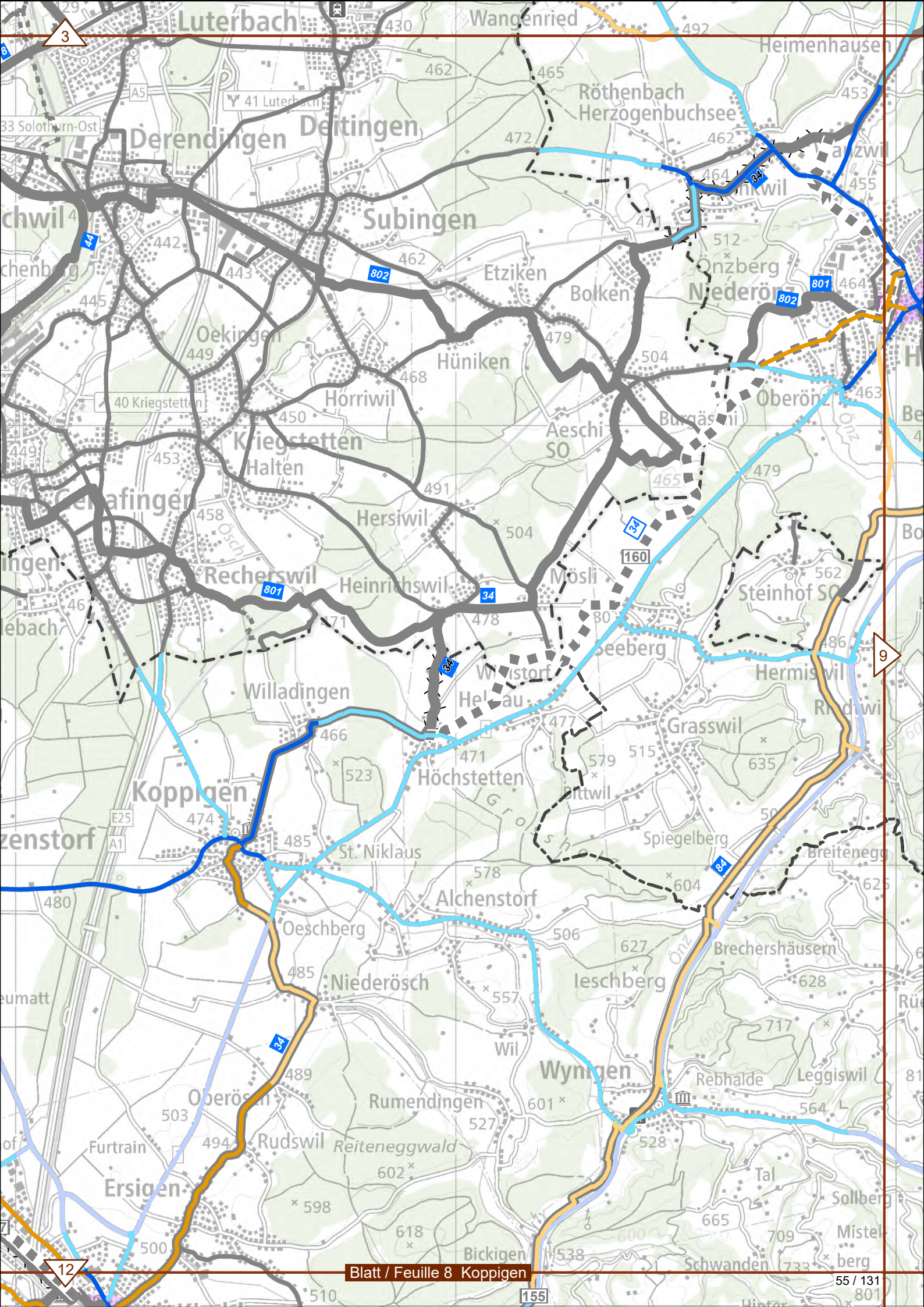
Wingreis

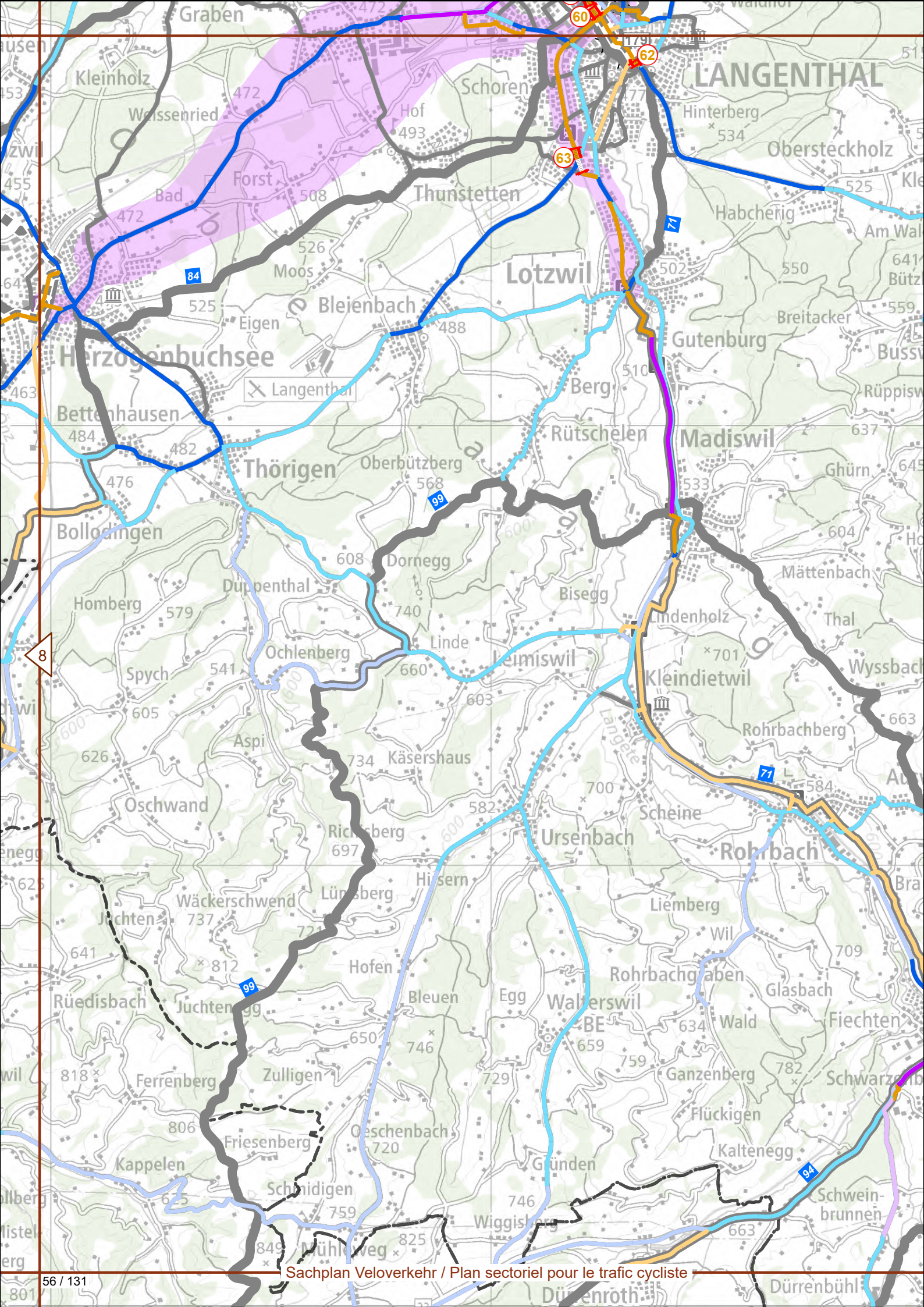
51 / 131

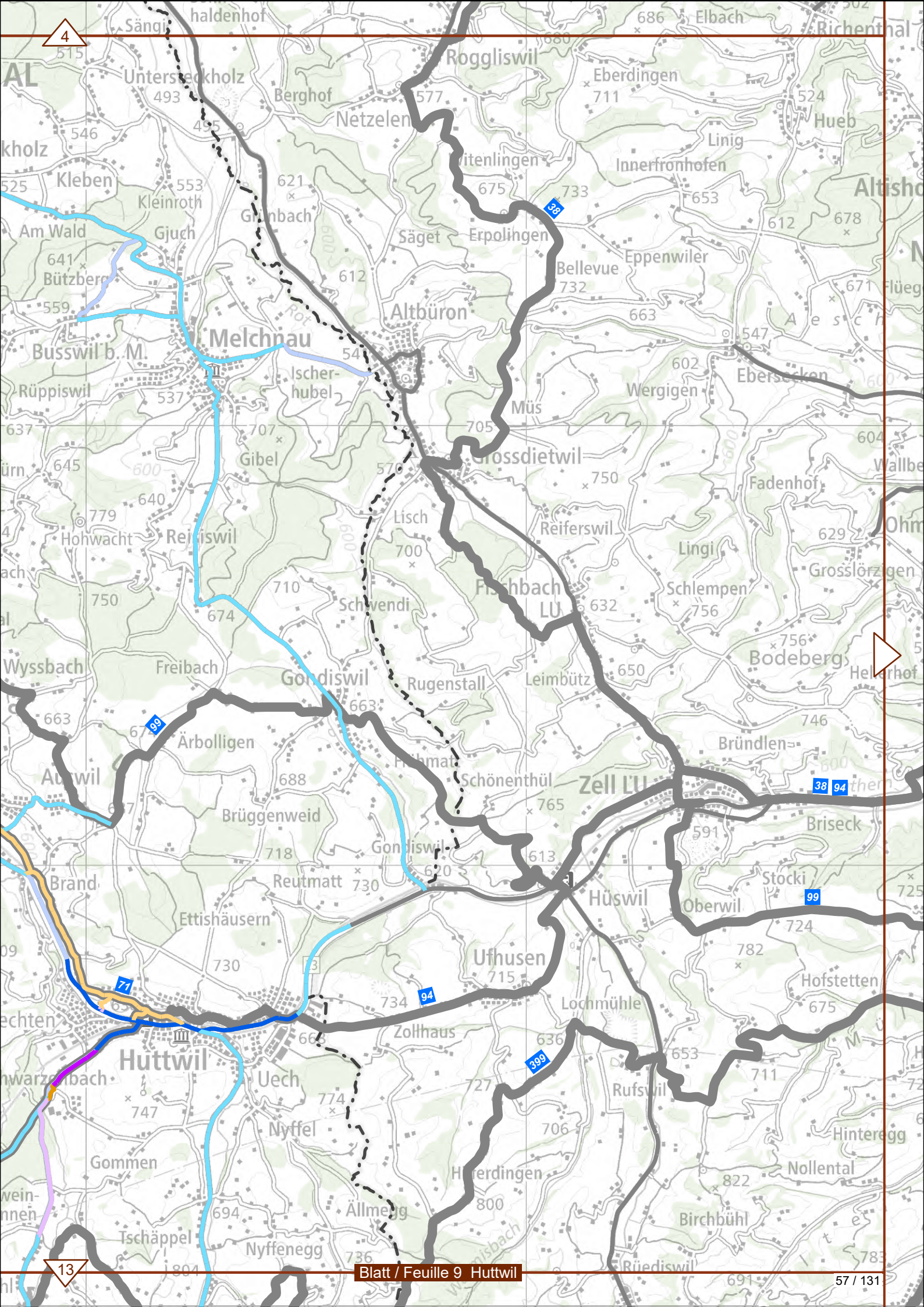


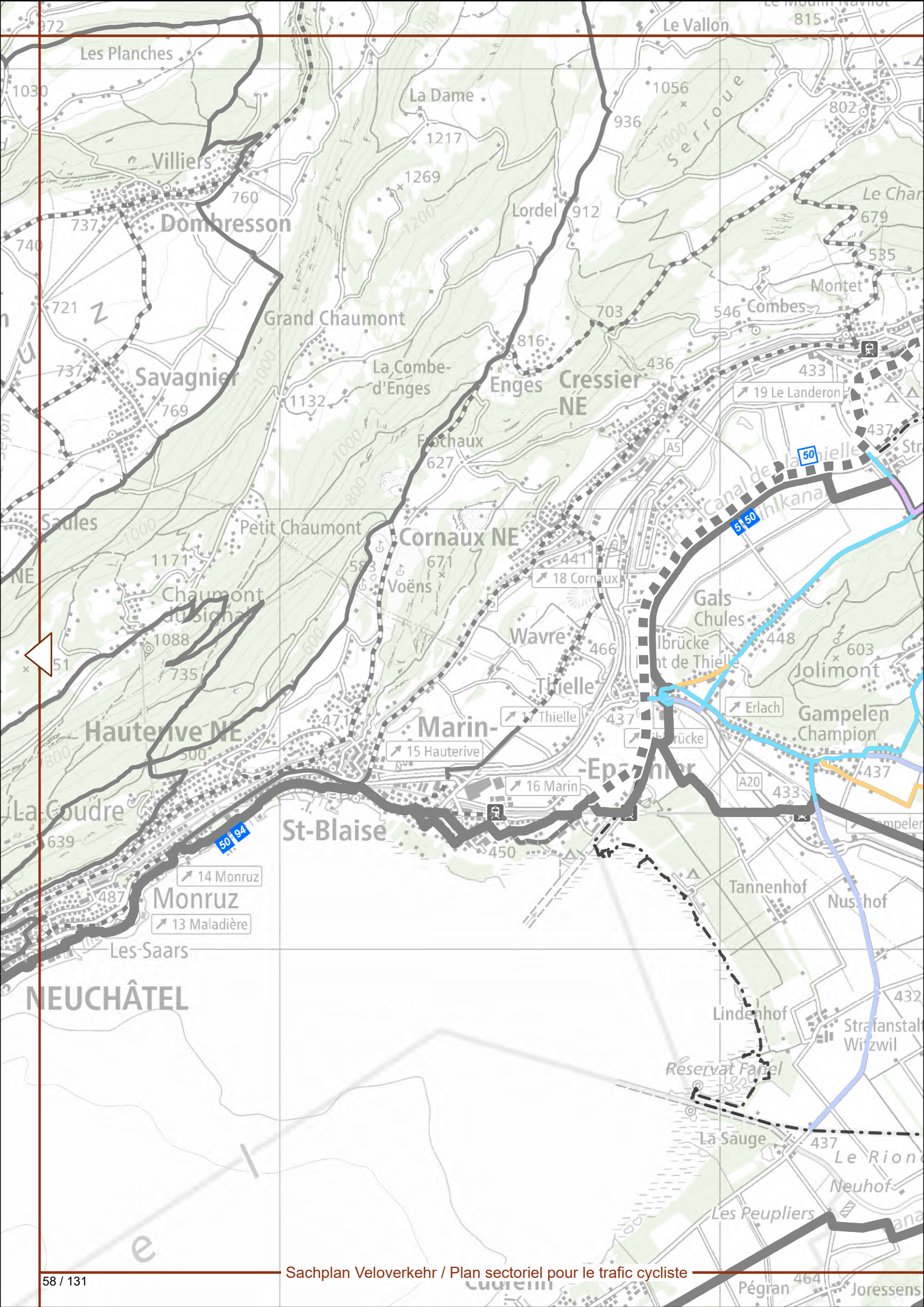


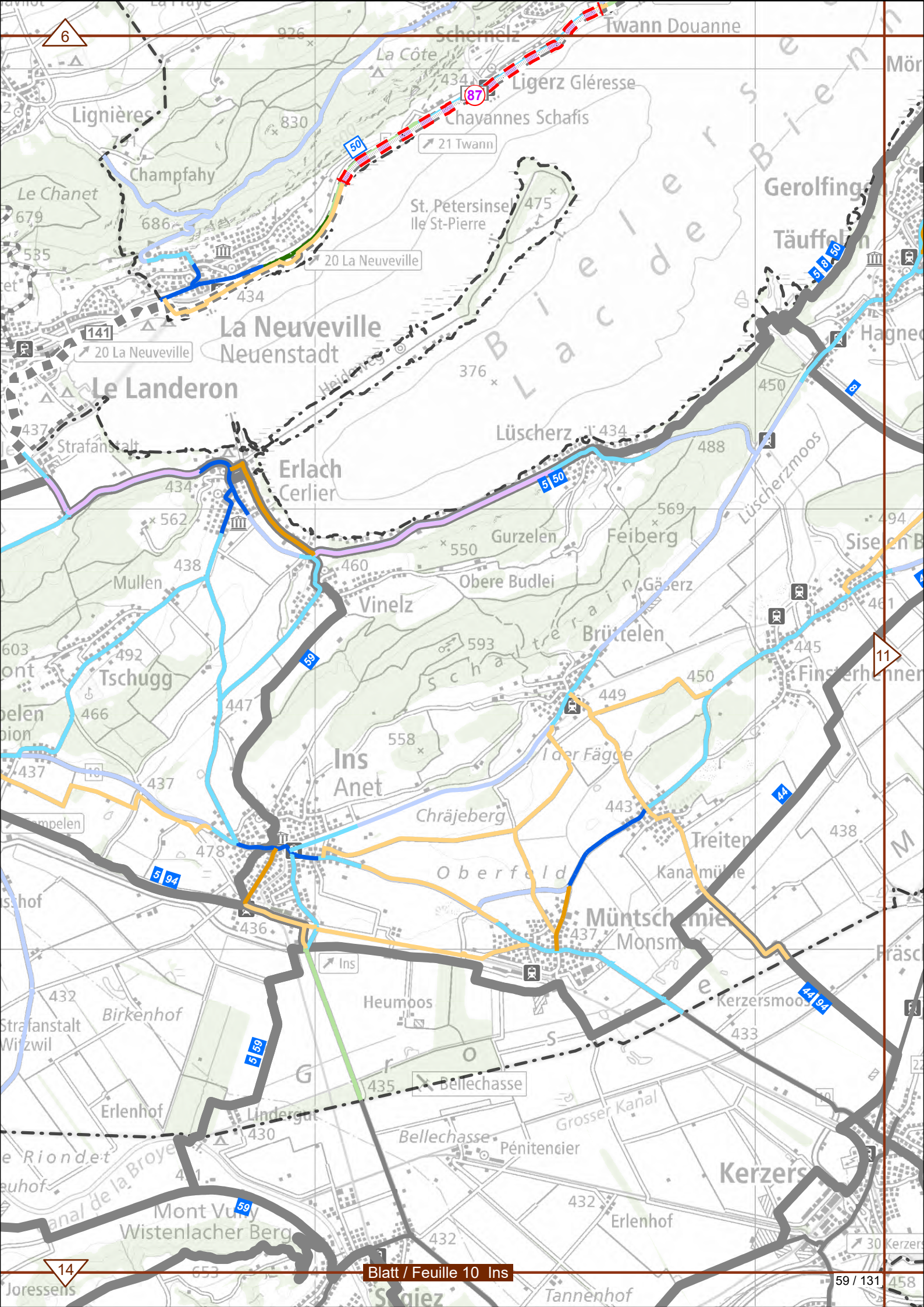








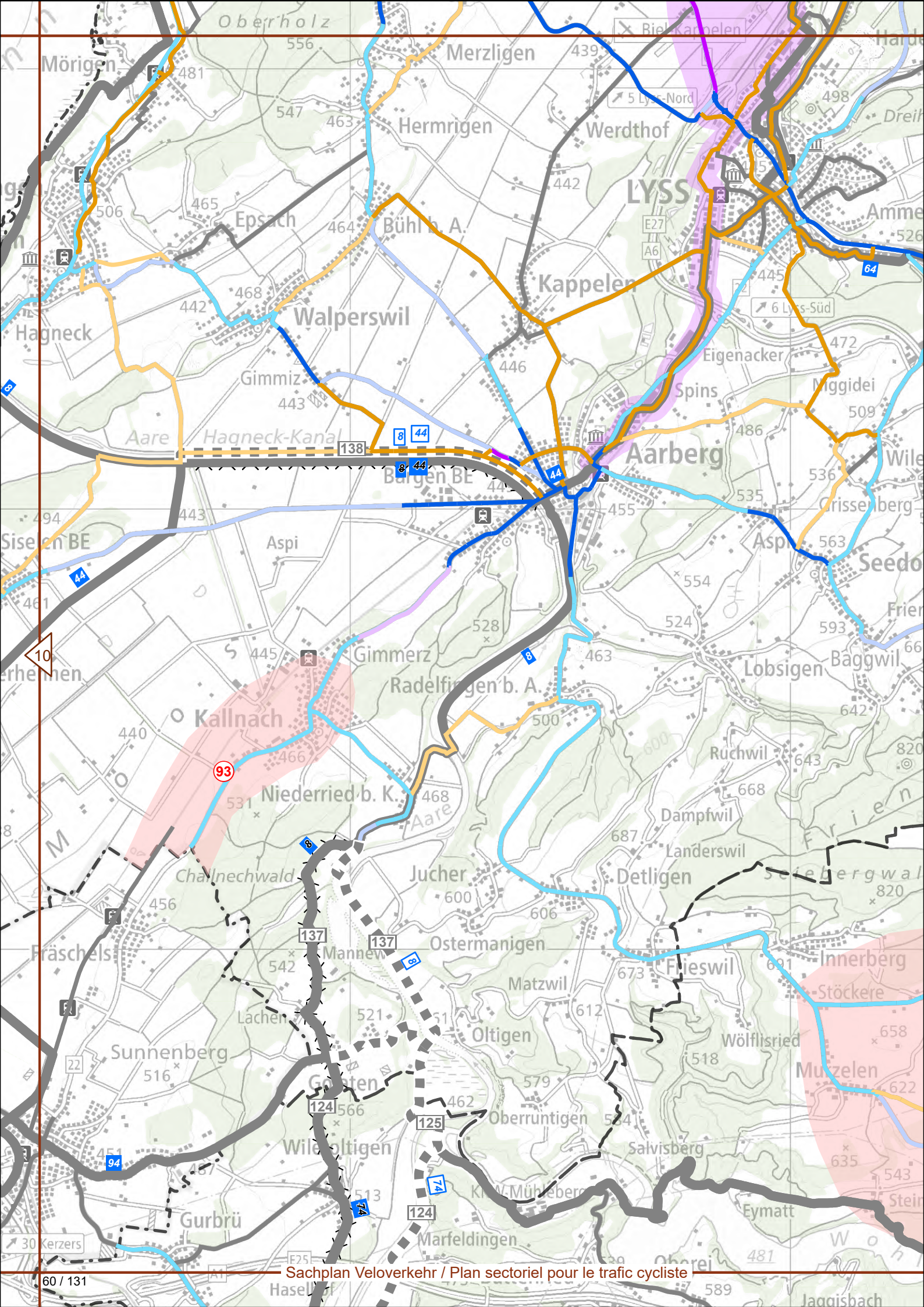




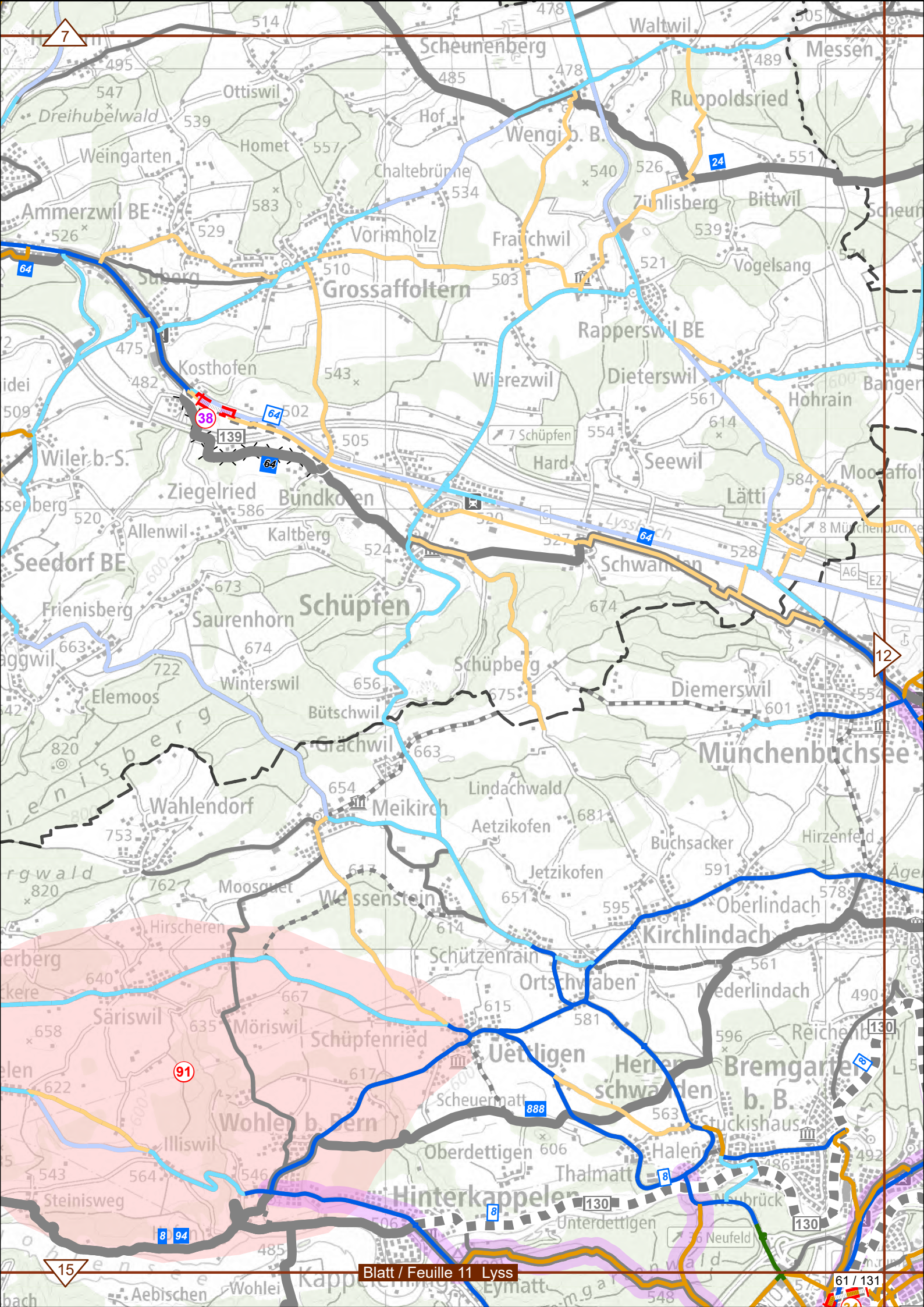
6

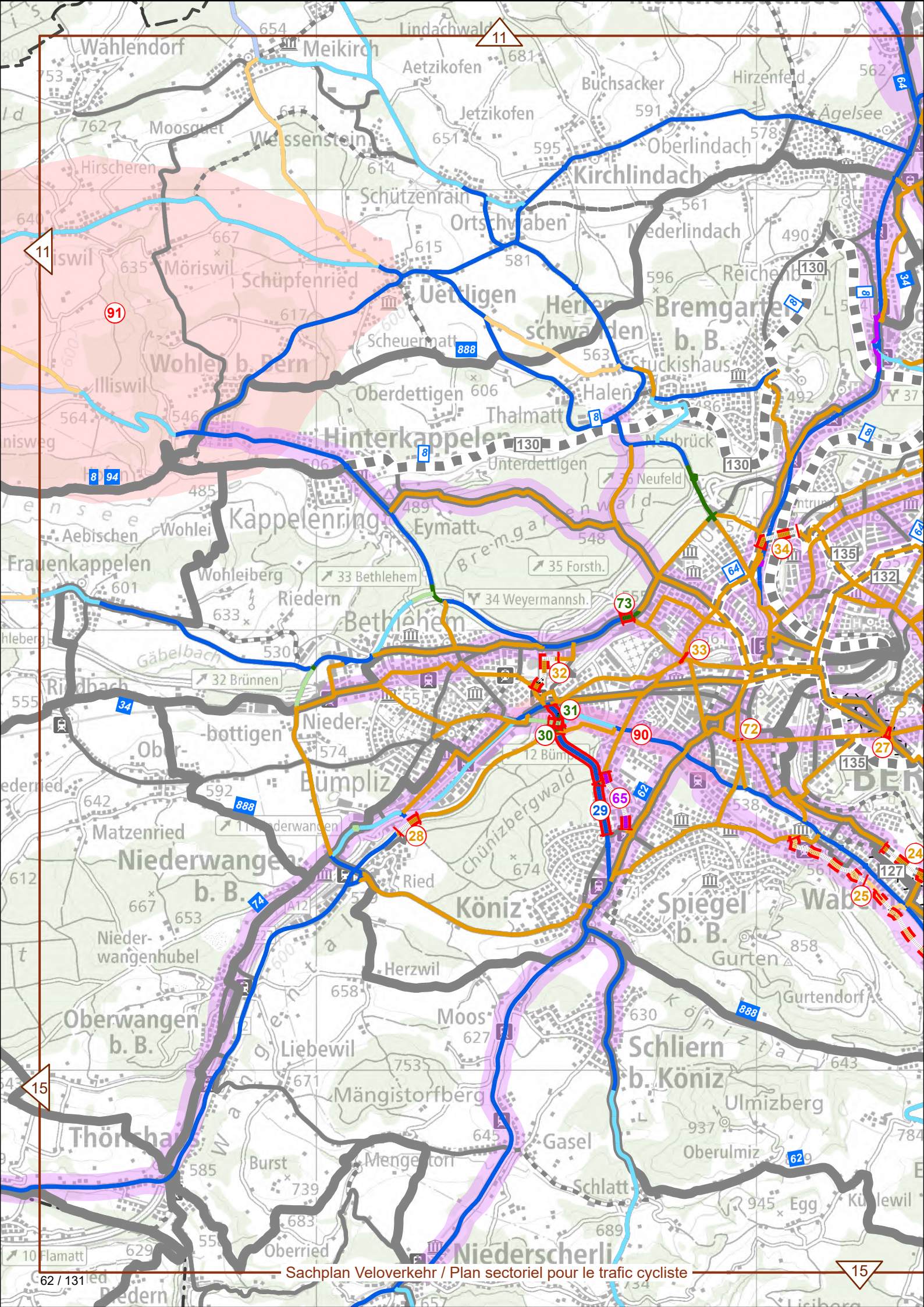
11

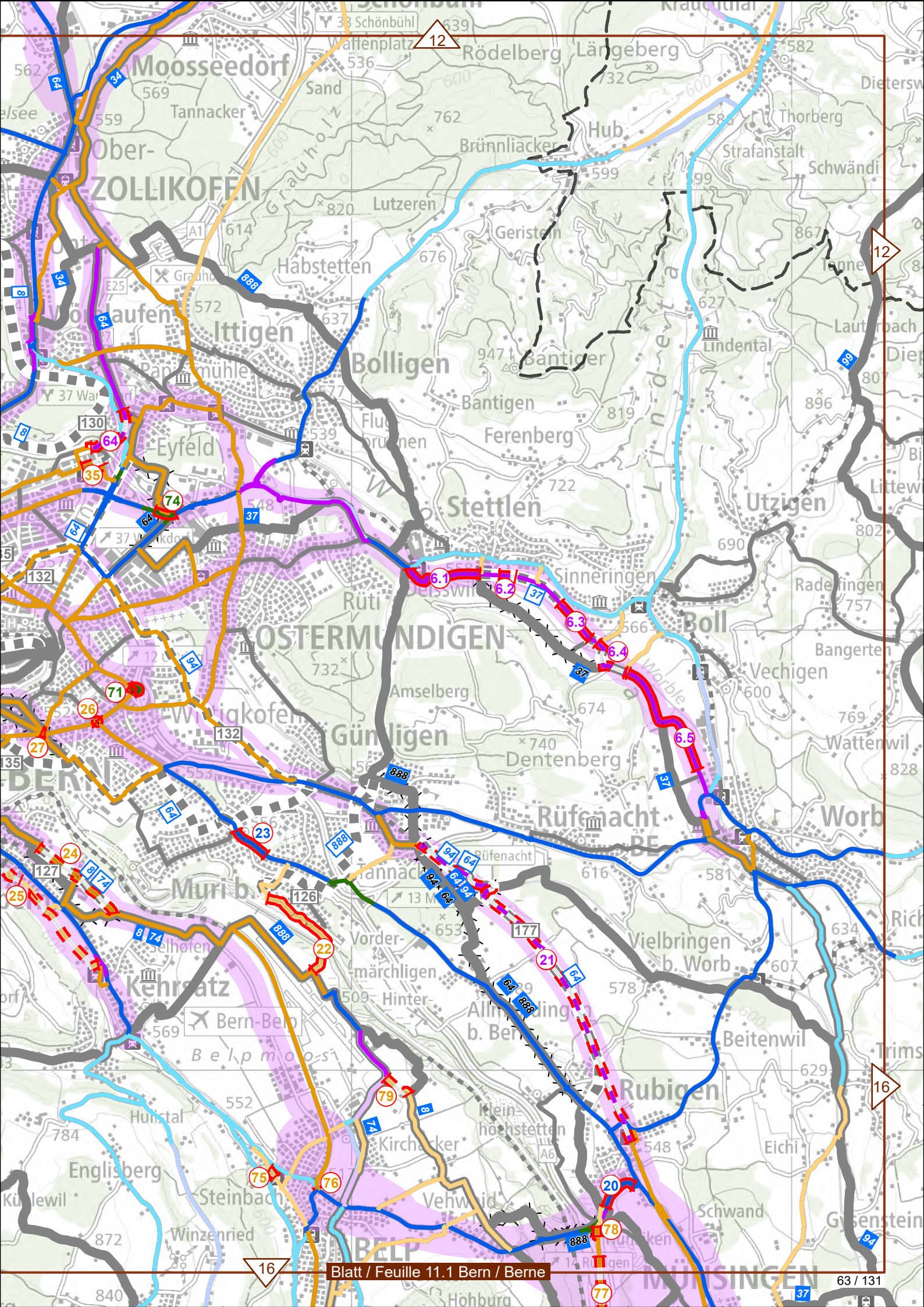
14

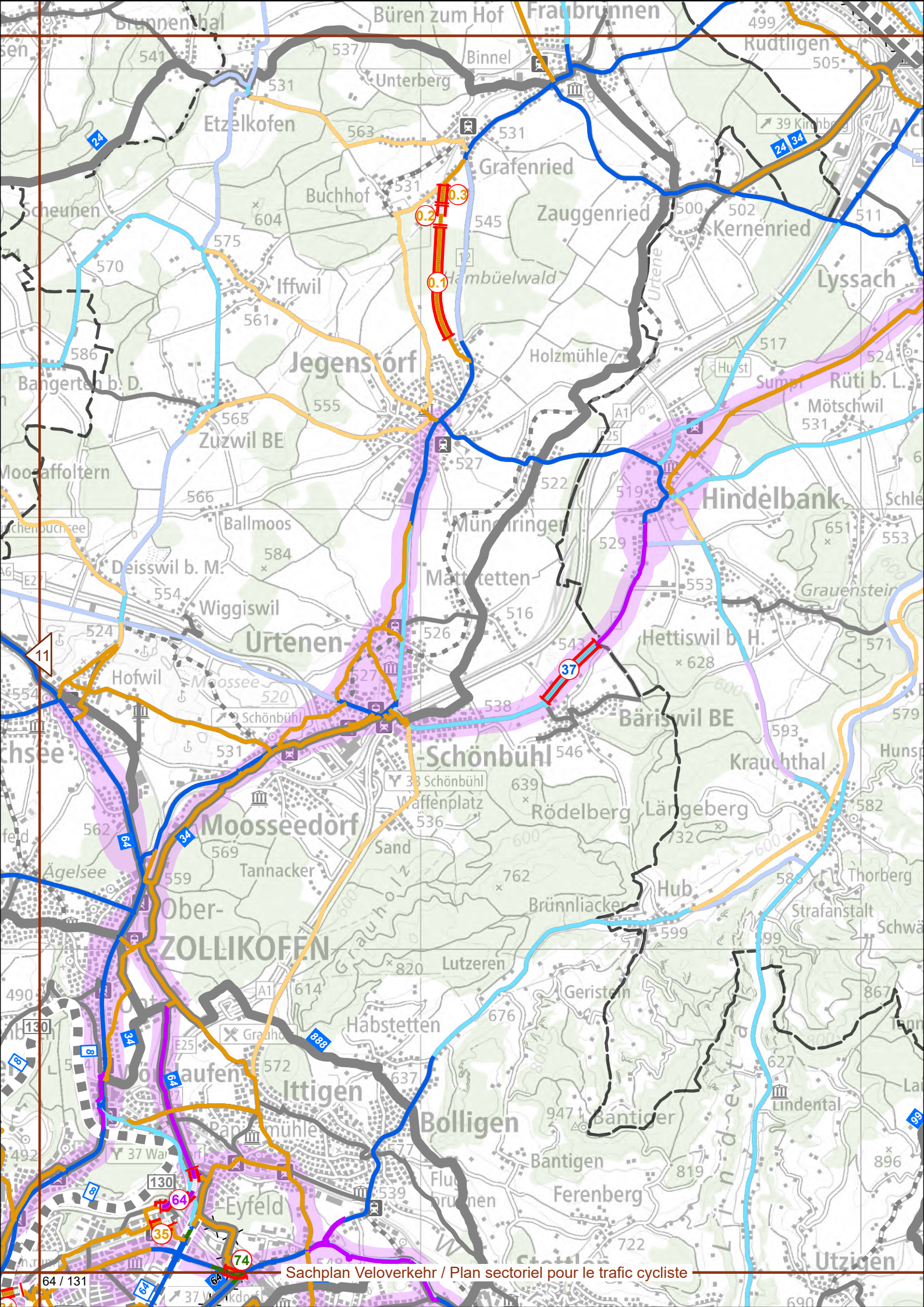


Sachplan Veloverkehr / Plan sectoriel pour le trafic cycliste

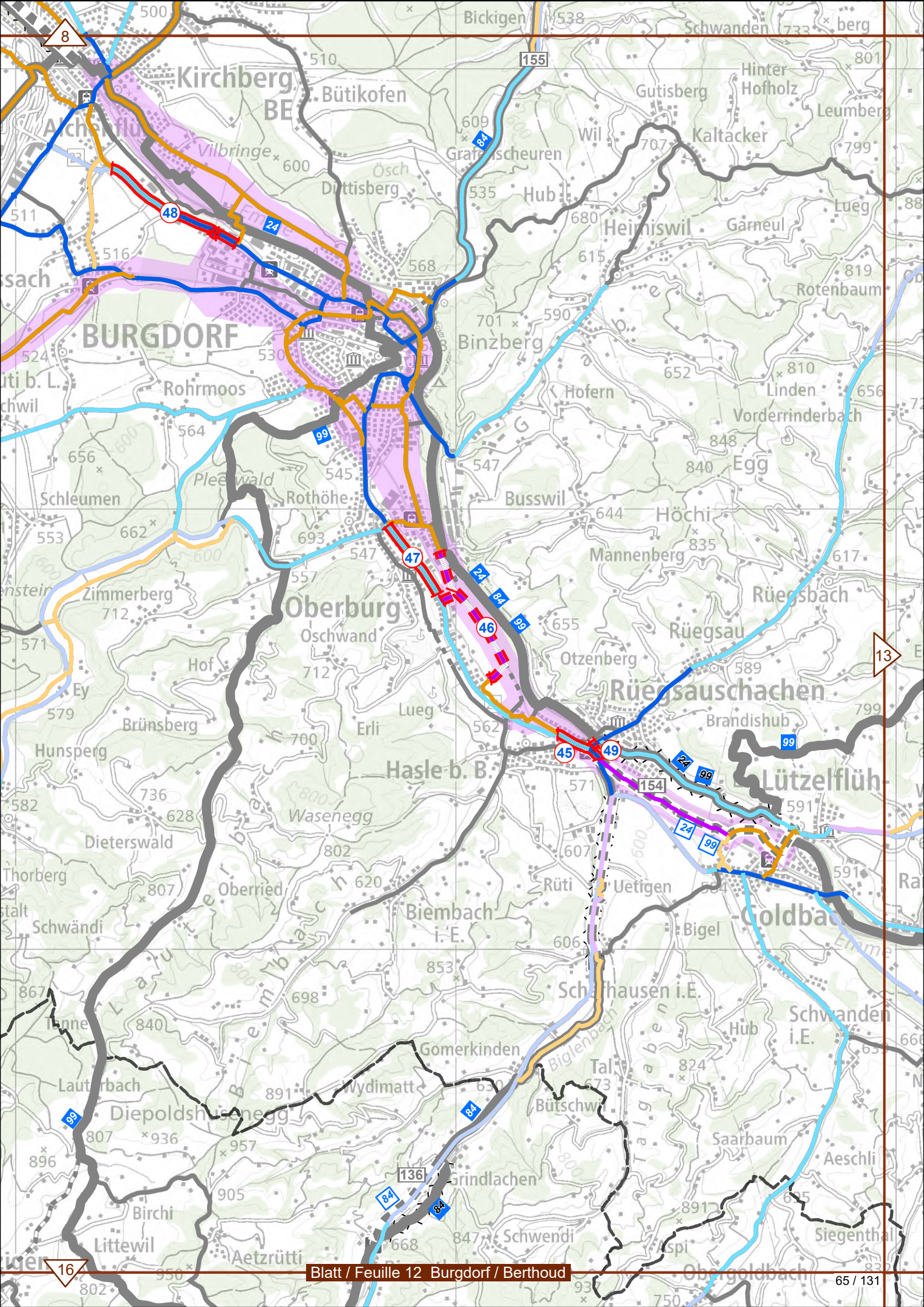


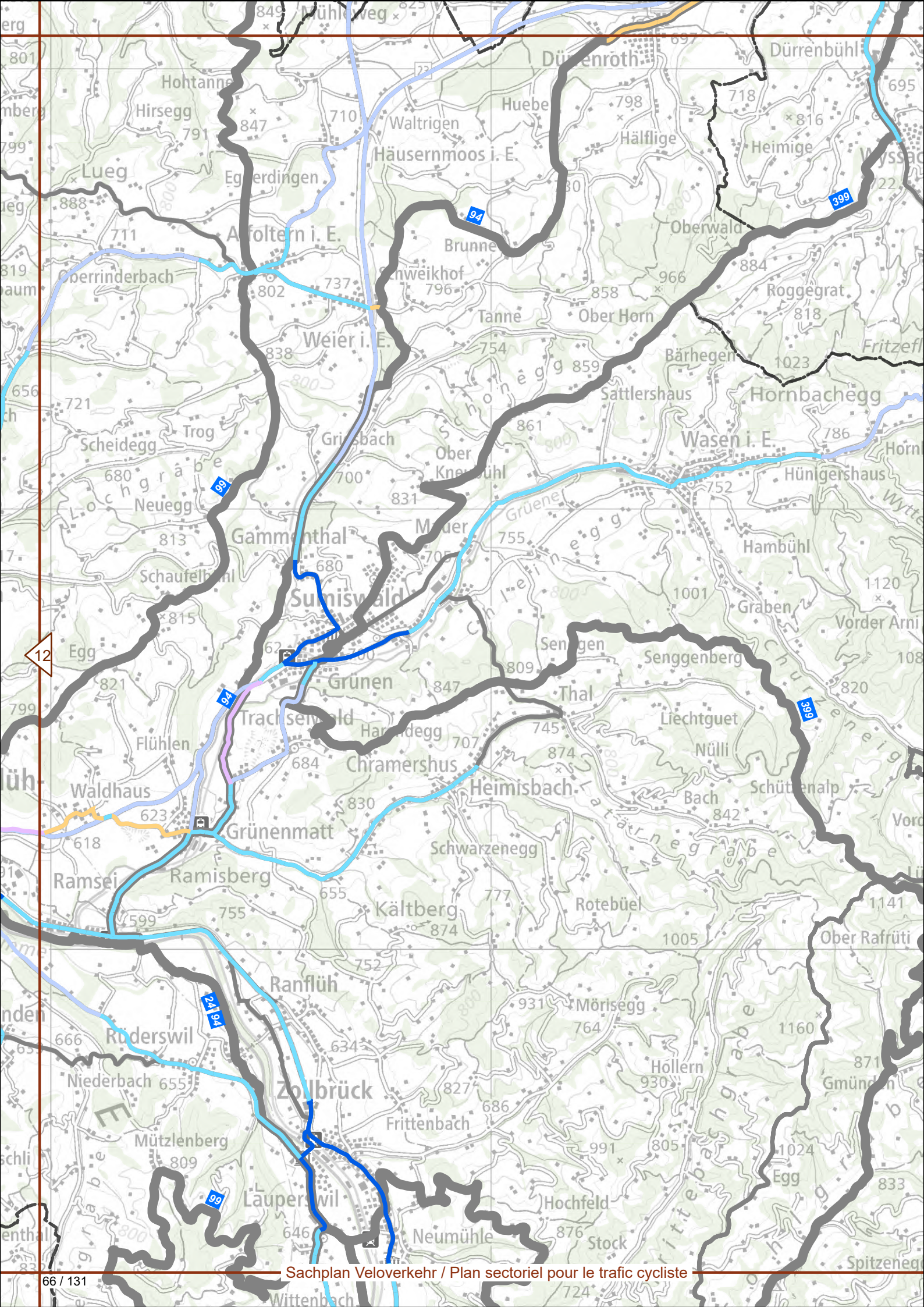


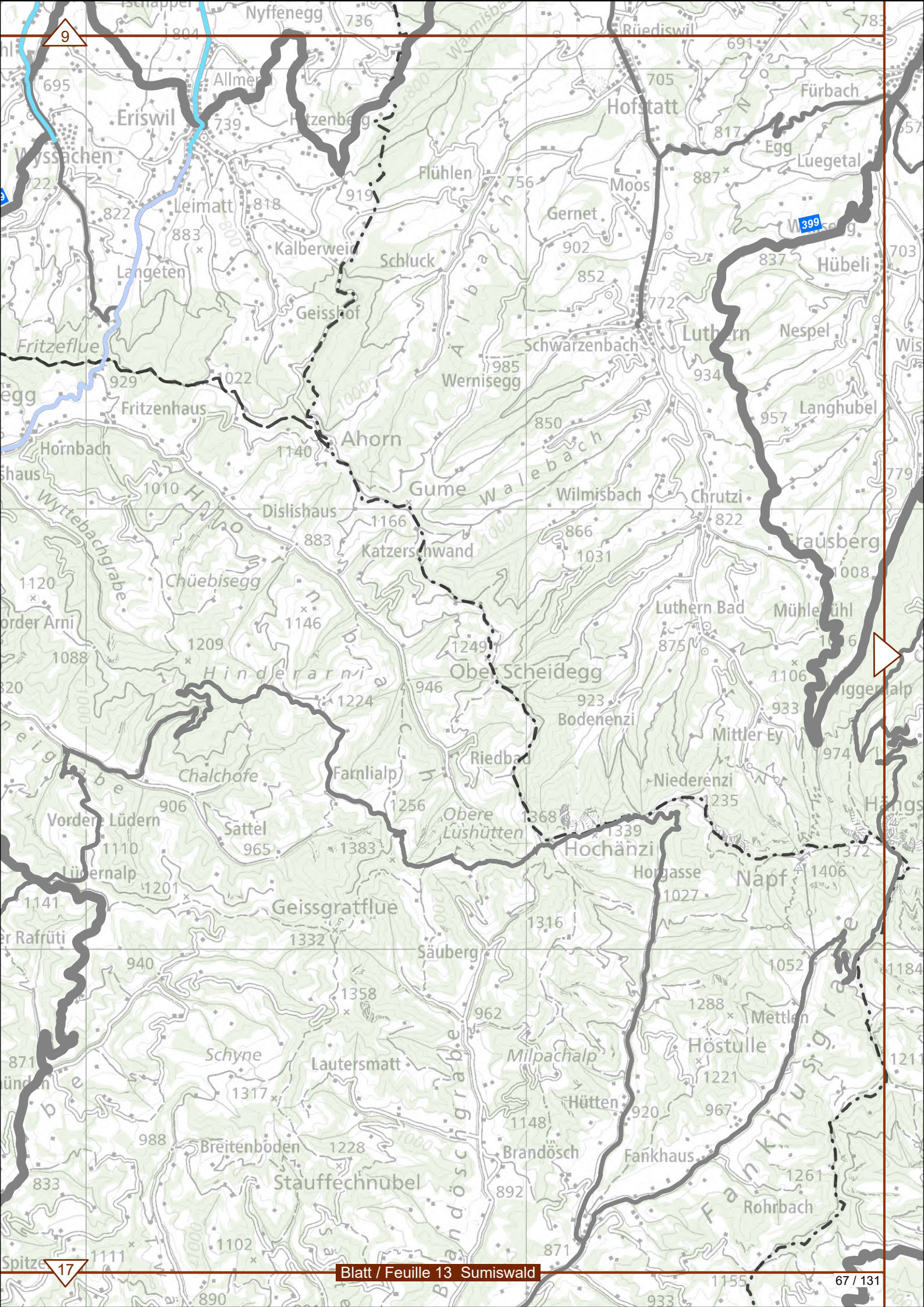


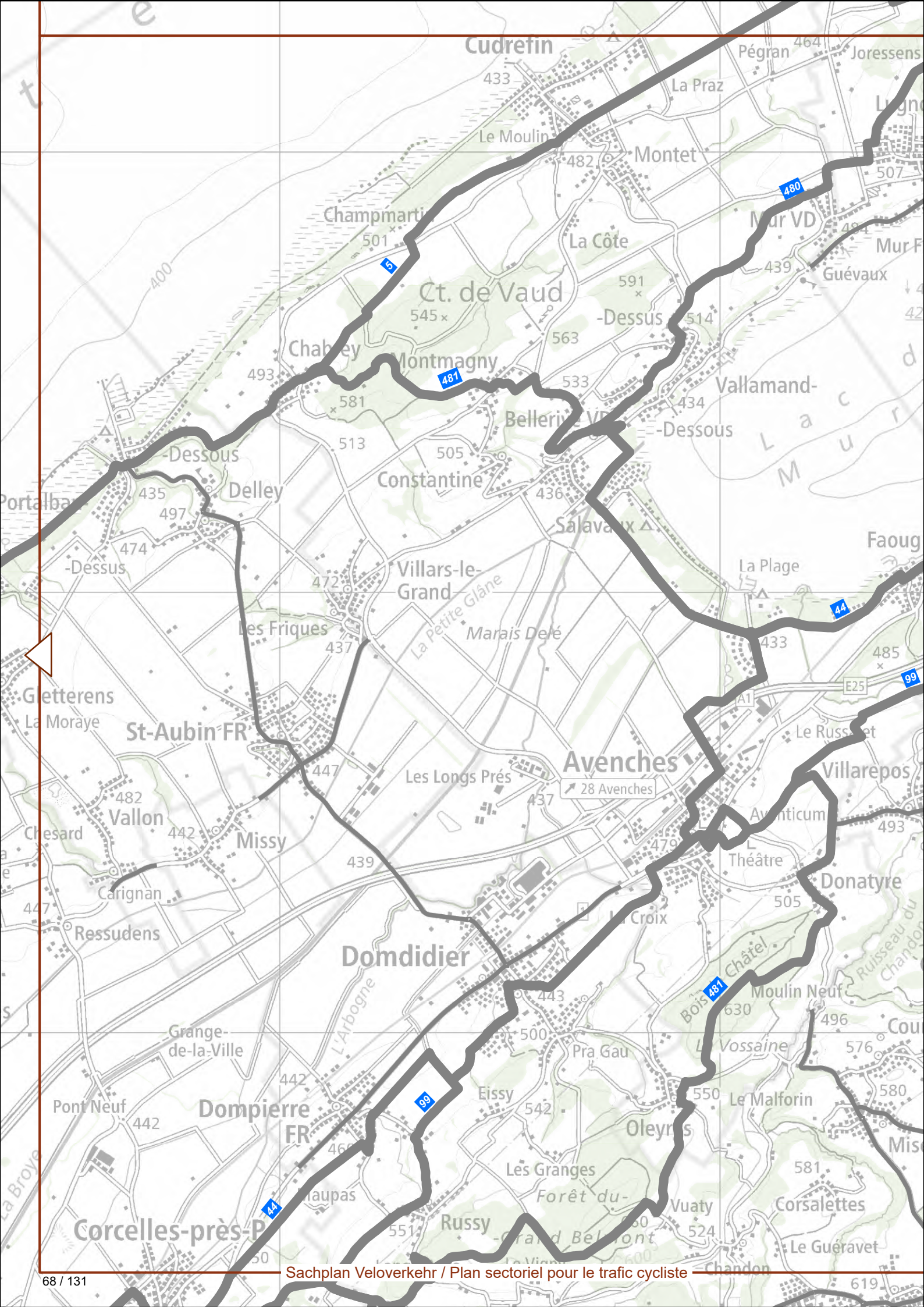


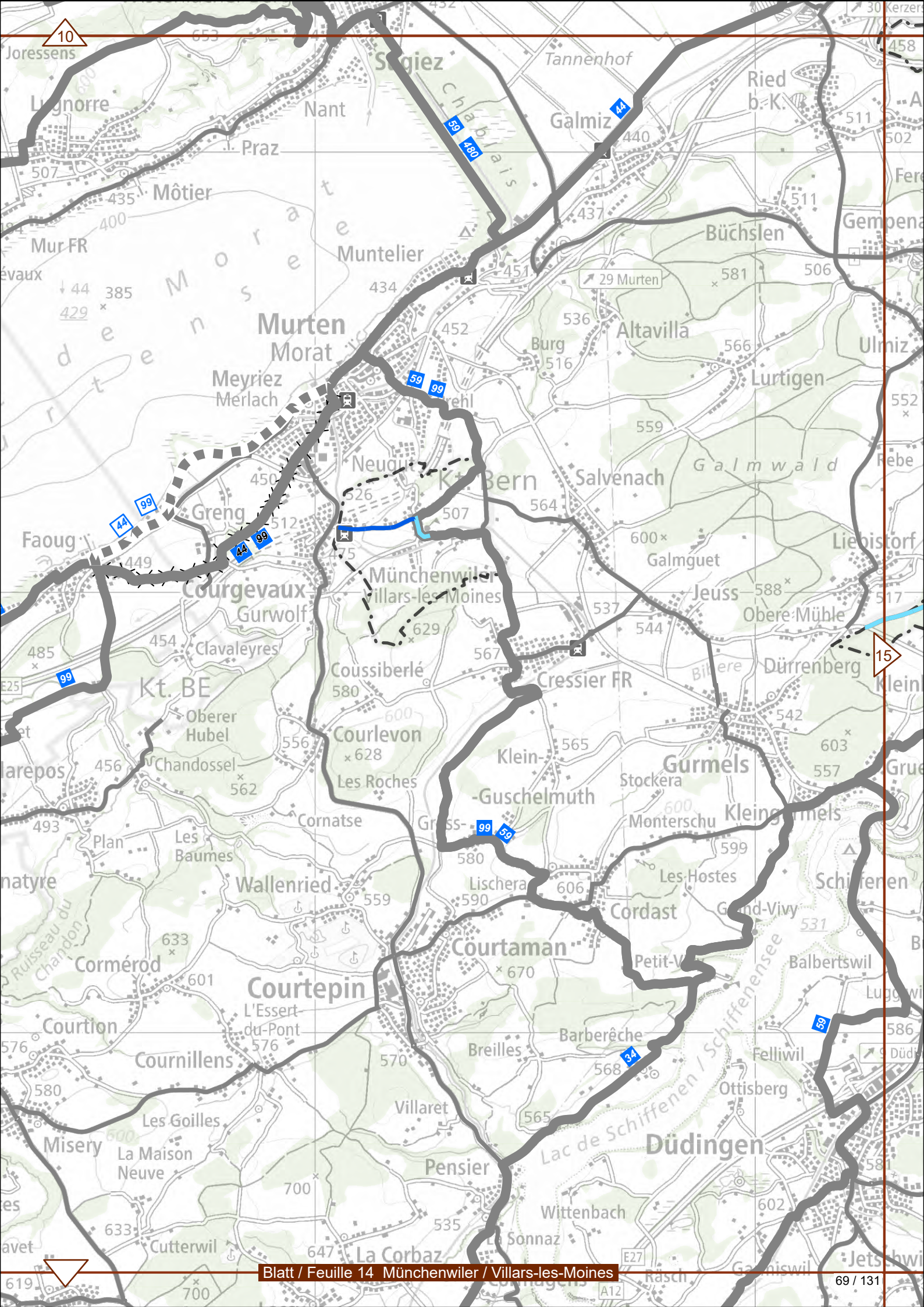
Sachplan Veloverkehr / Plan sectoriel pour le trafic cycliste

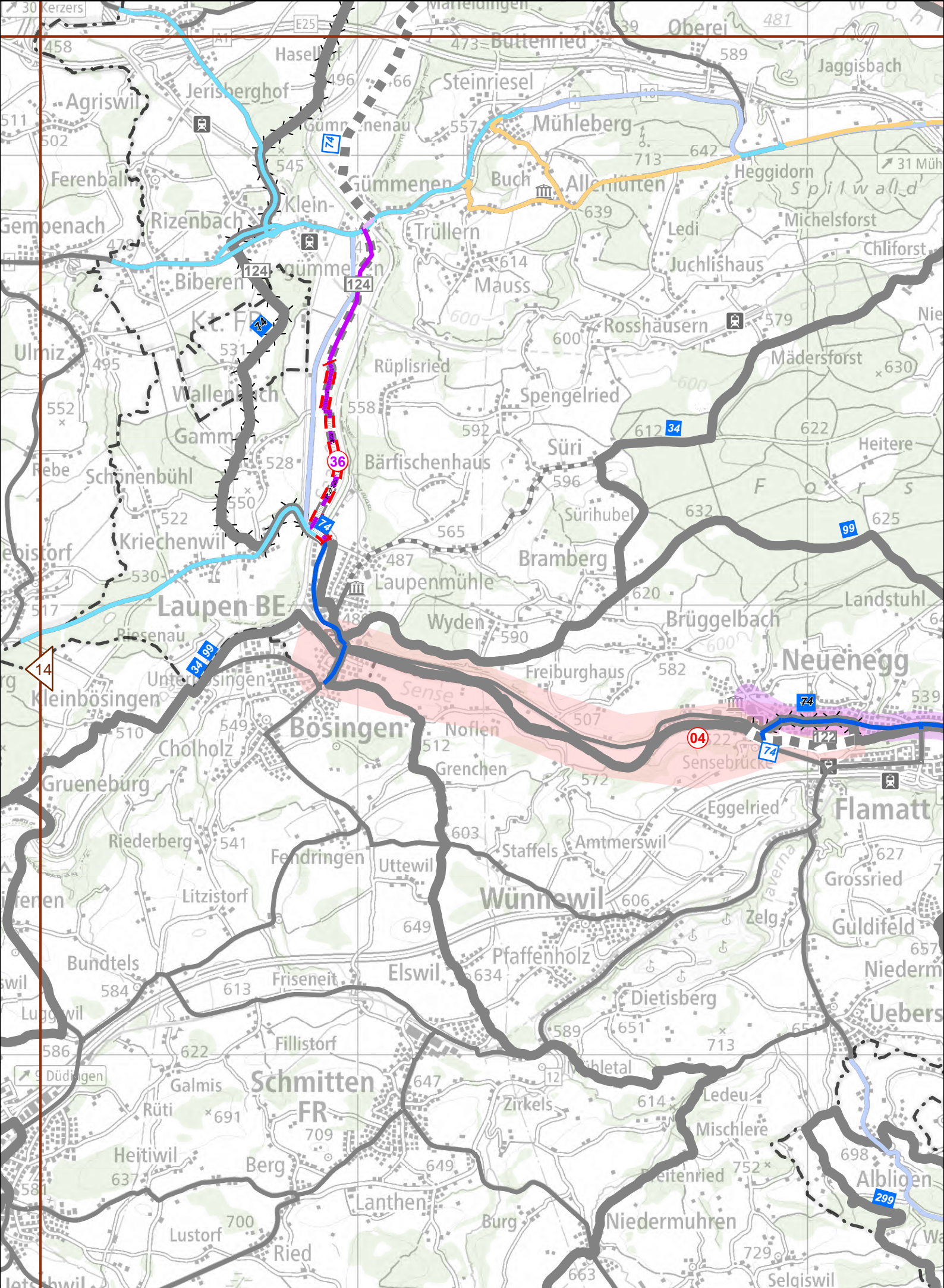


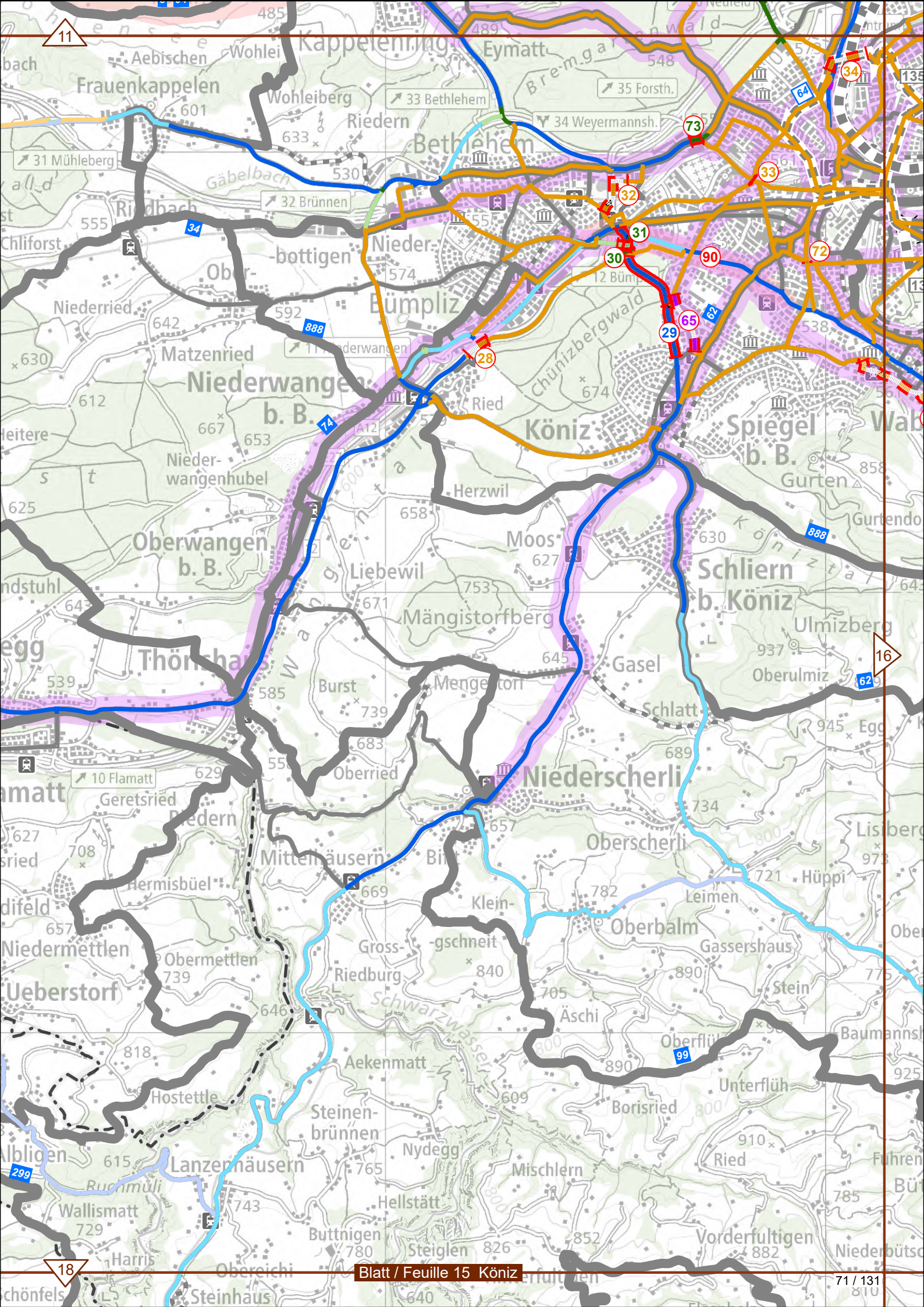


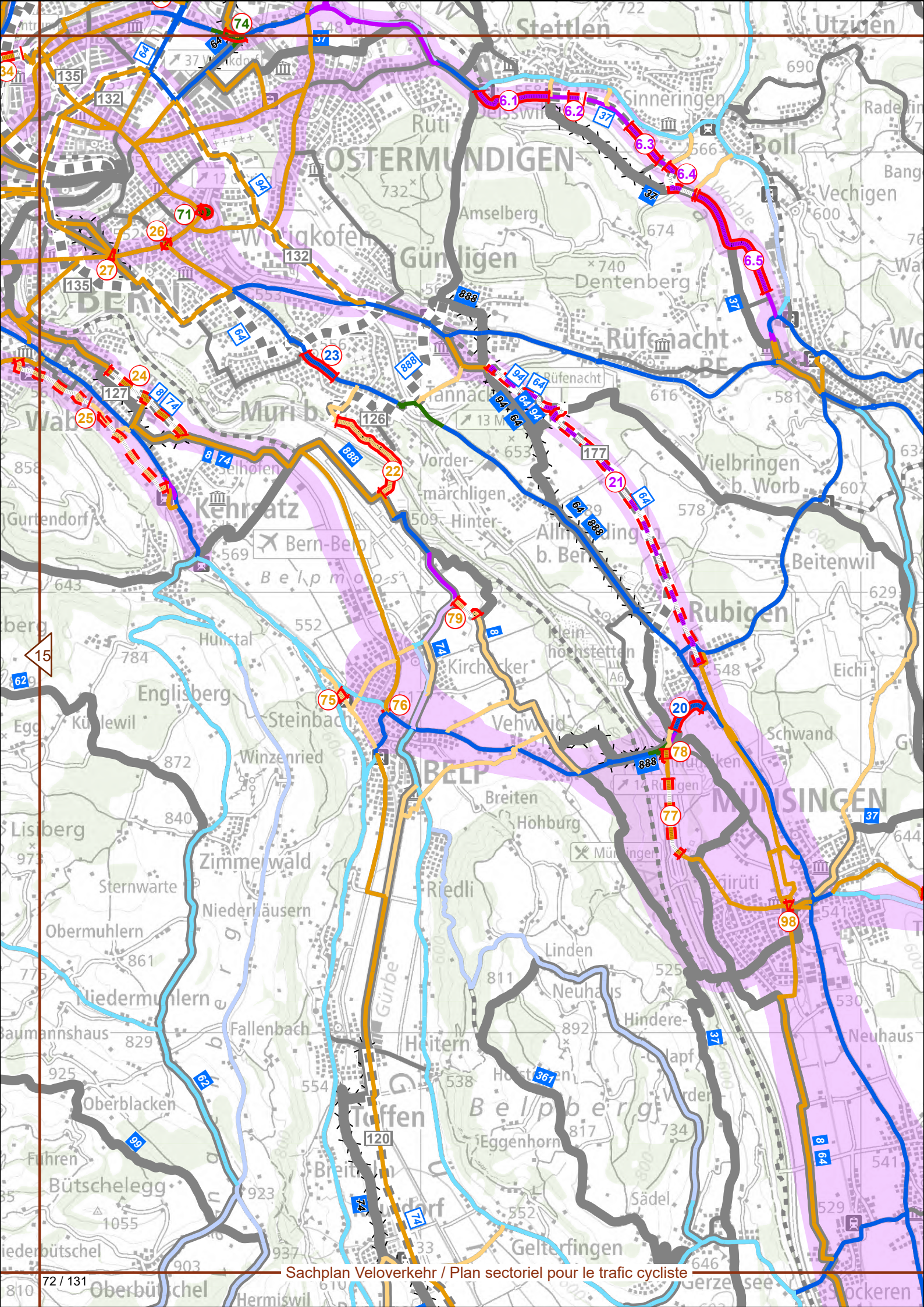




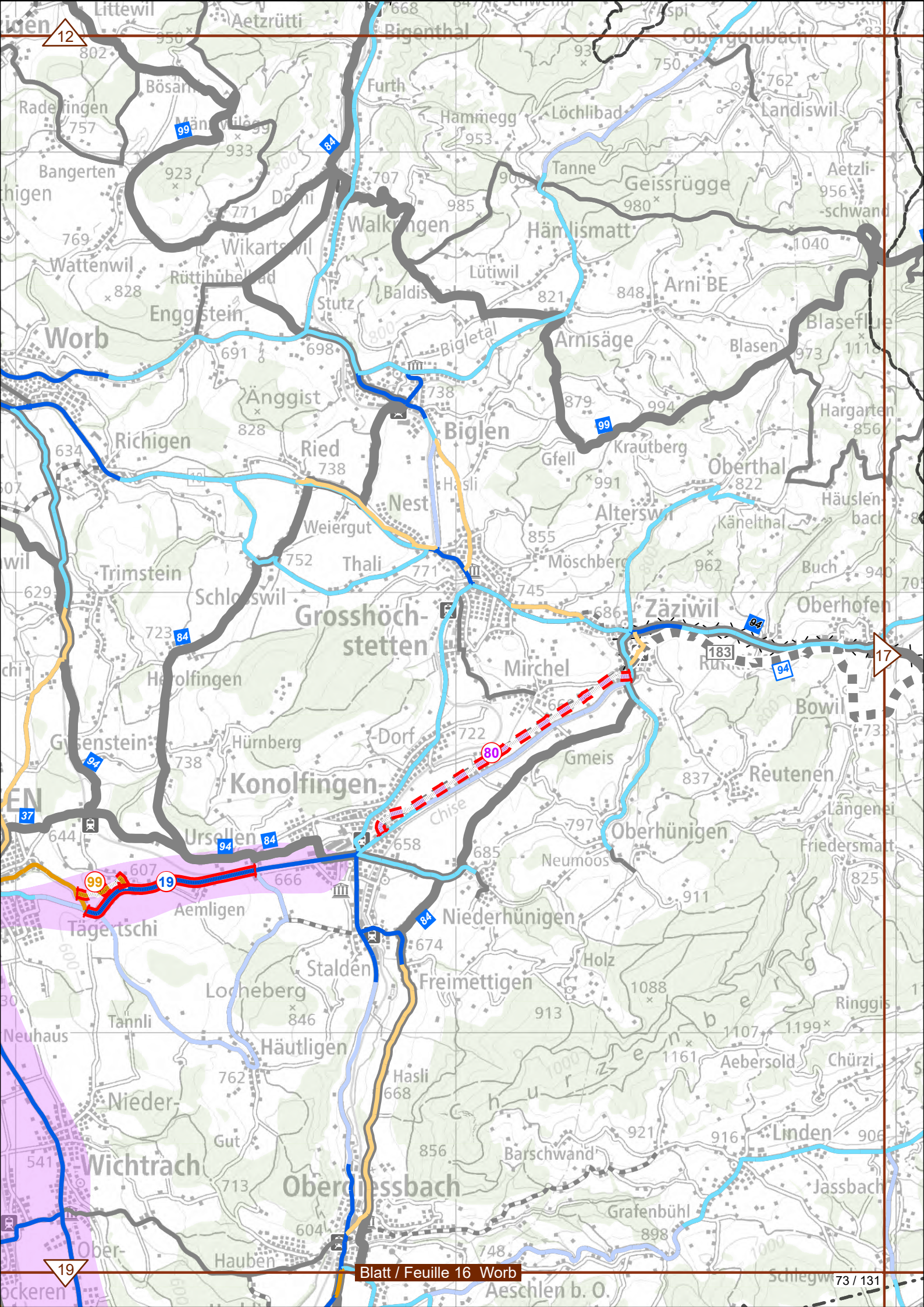








Sachplan Veloverkehr / Plan sectoriel pour le trafic cycliste



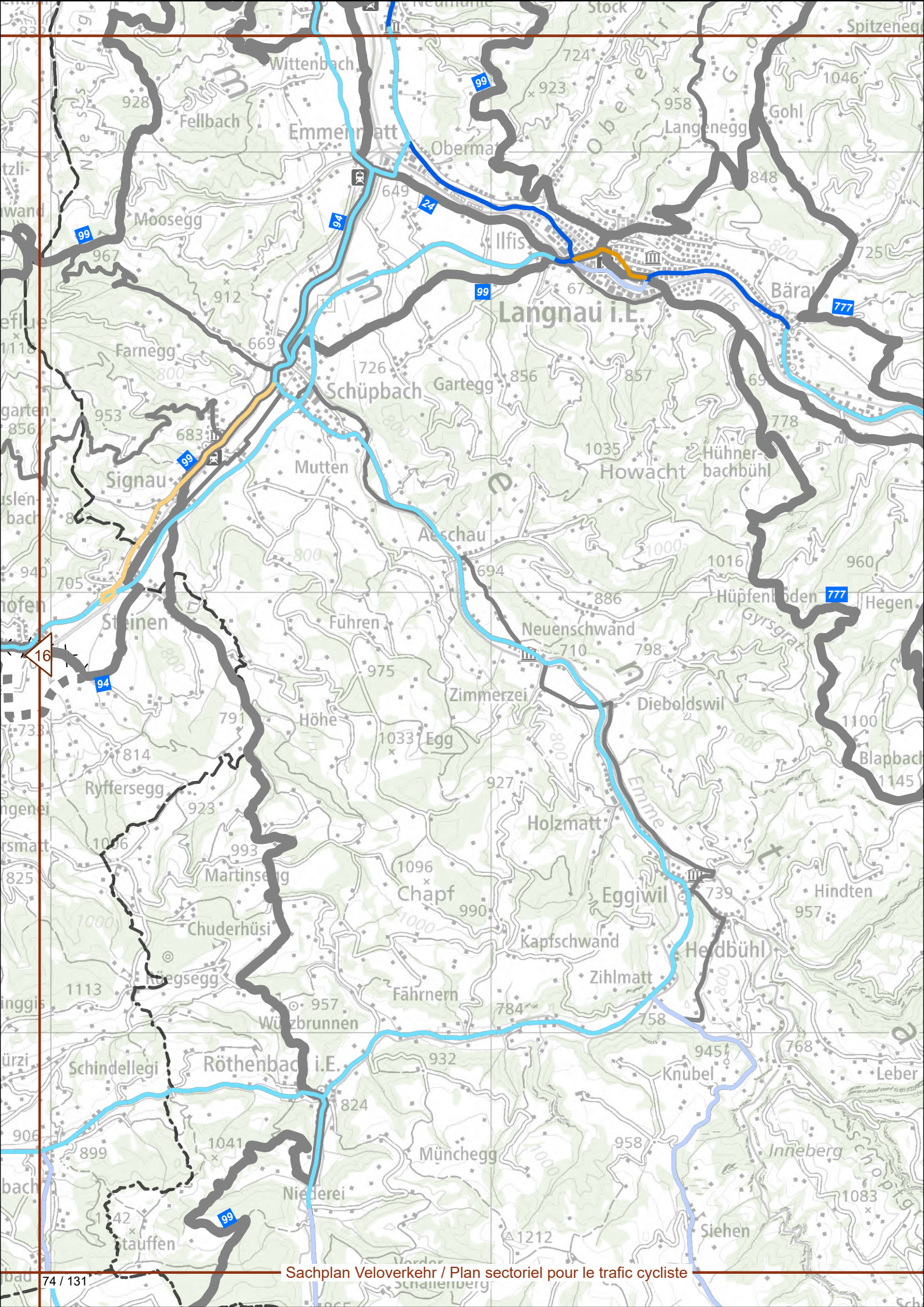
12

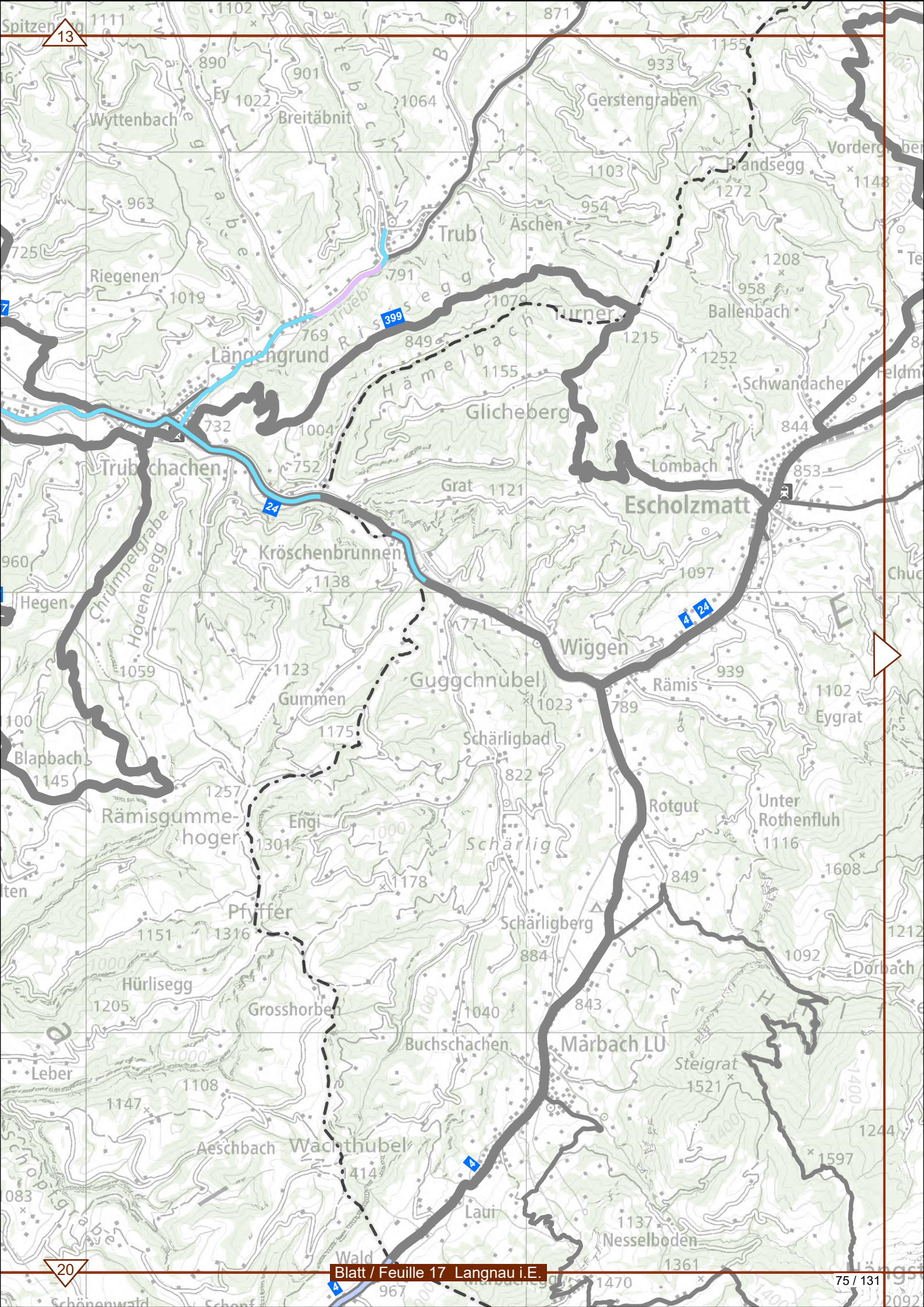
17

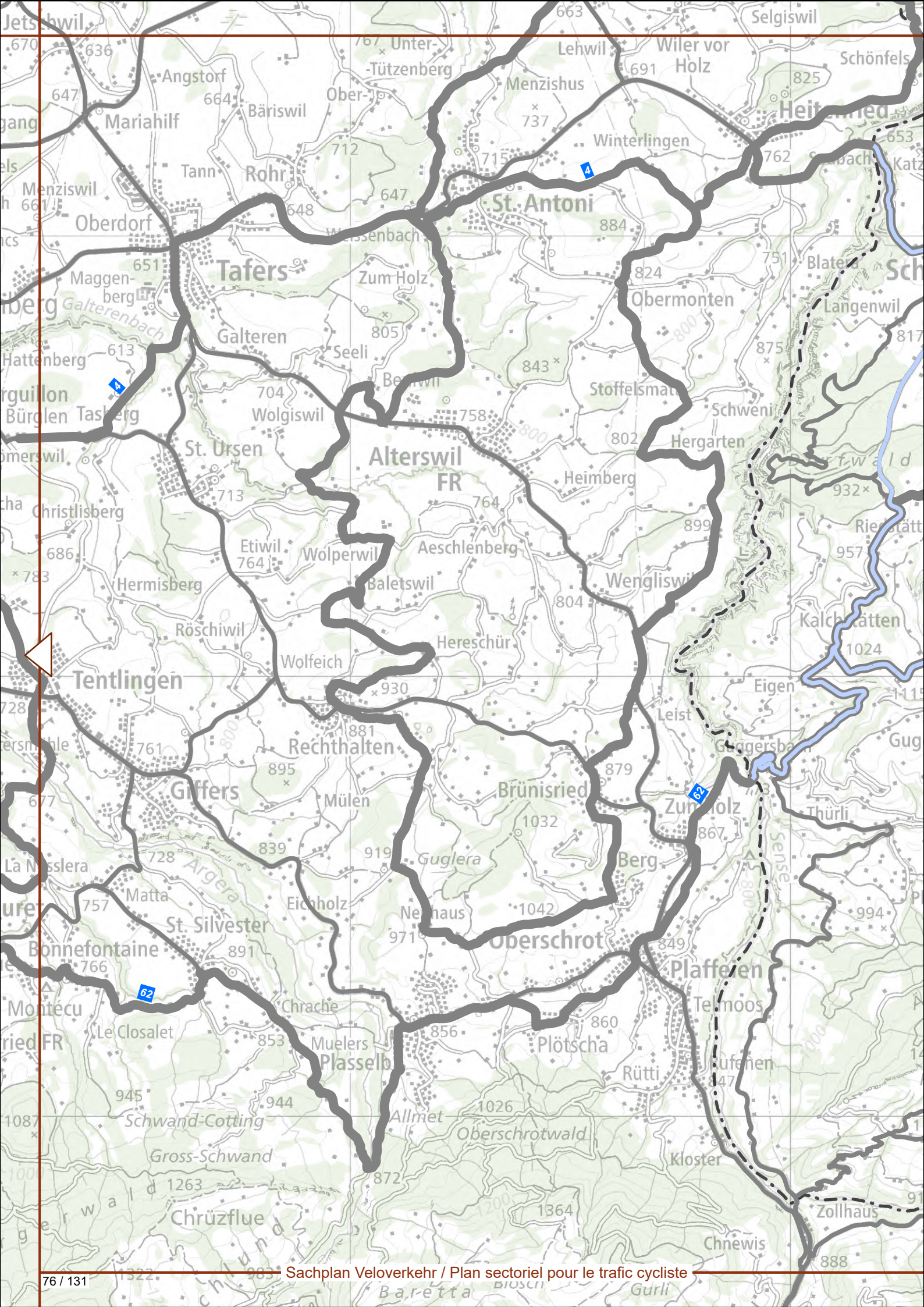
19

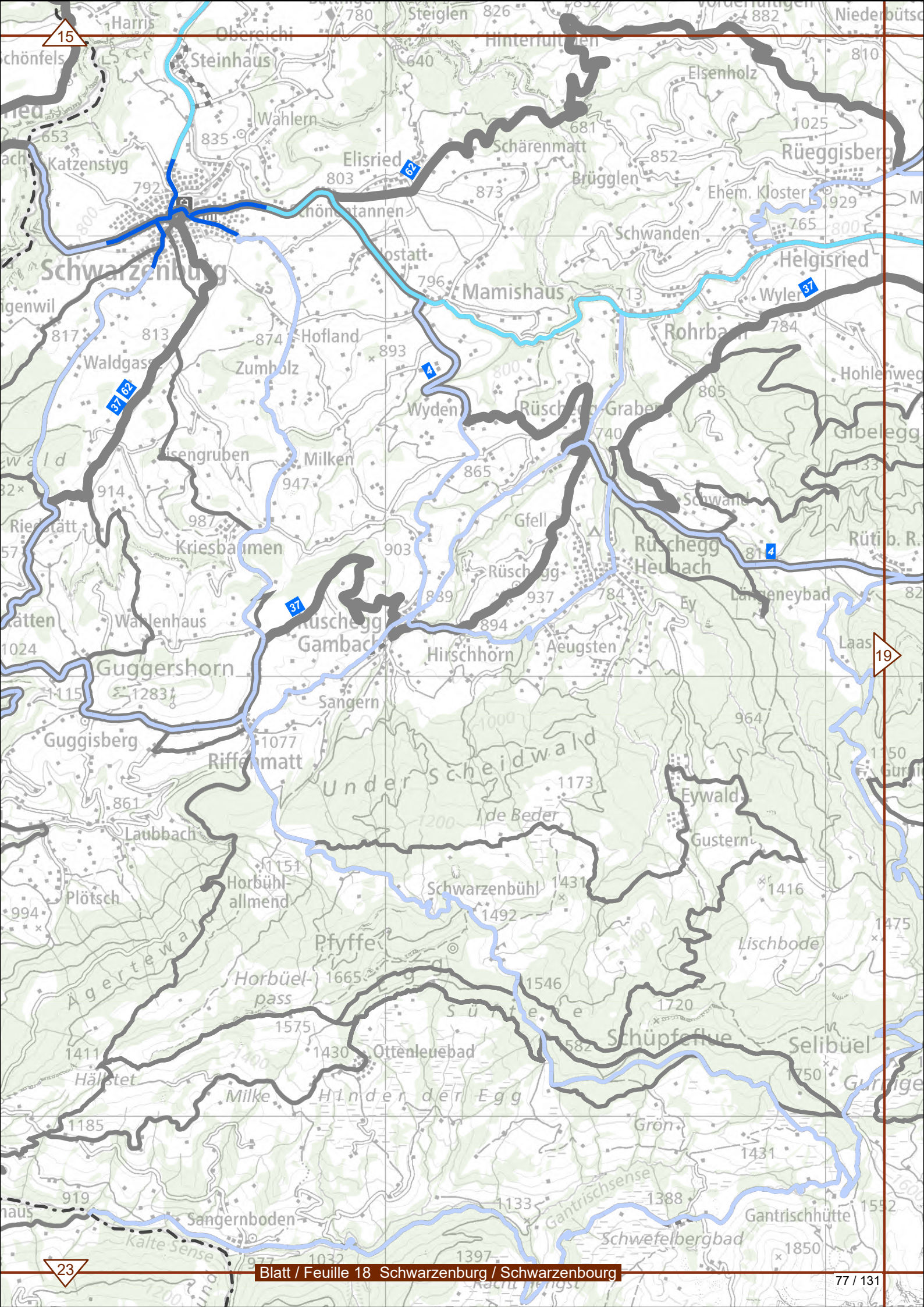
Blatt / Feuille 16 Worb

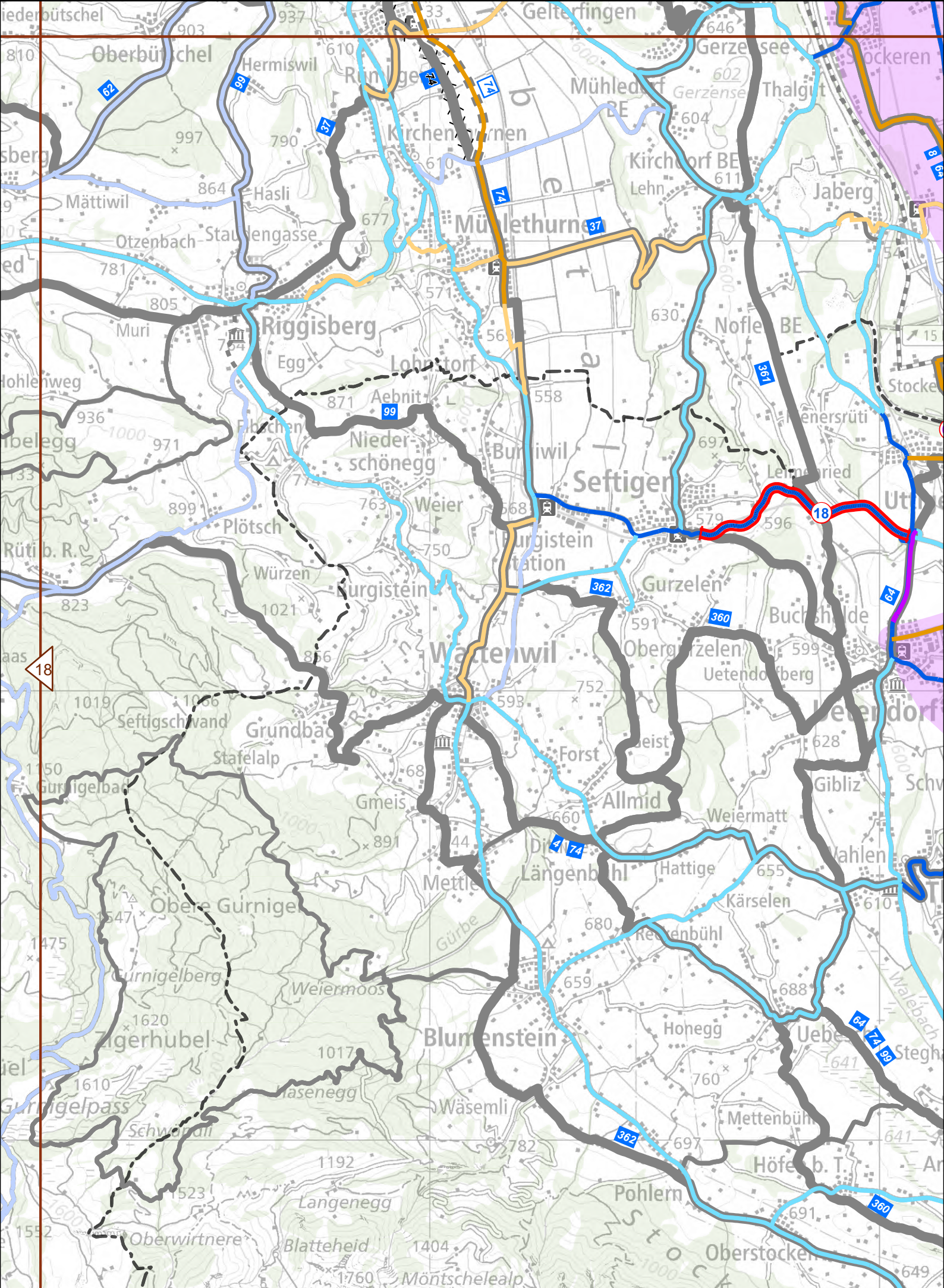
Schlegw 73 / 131

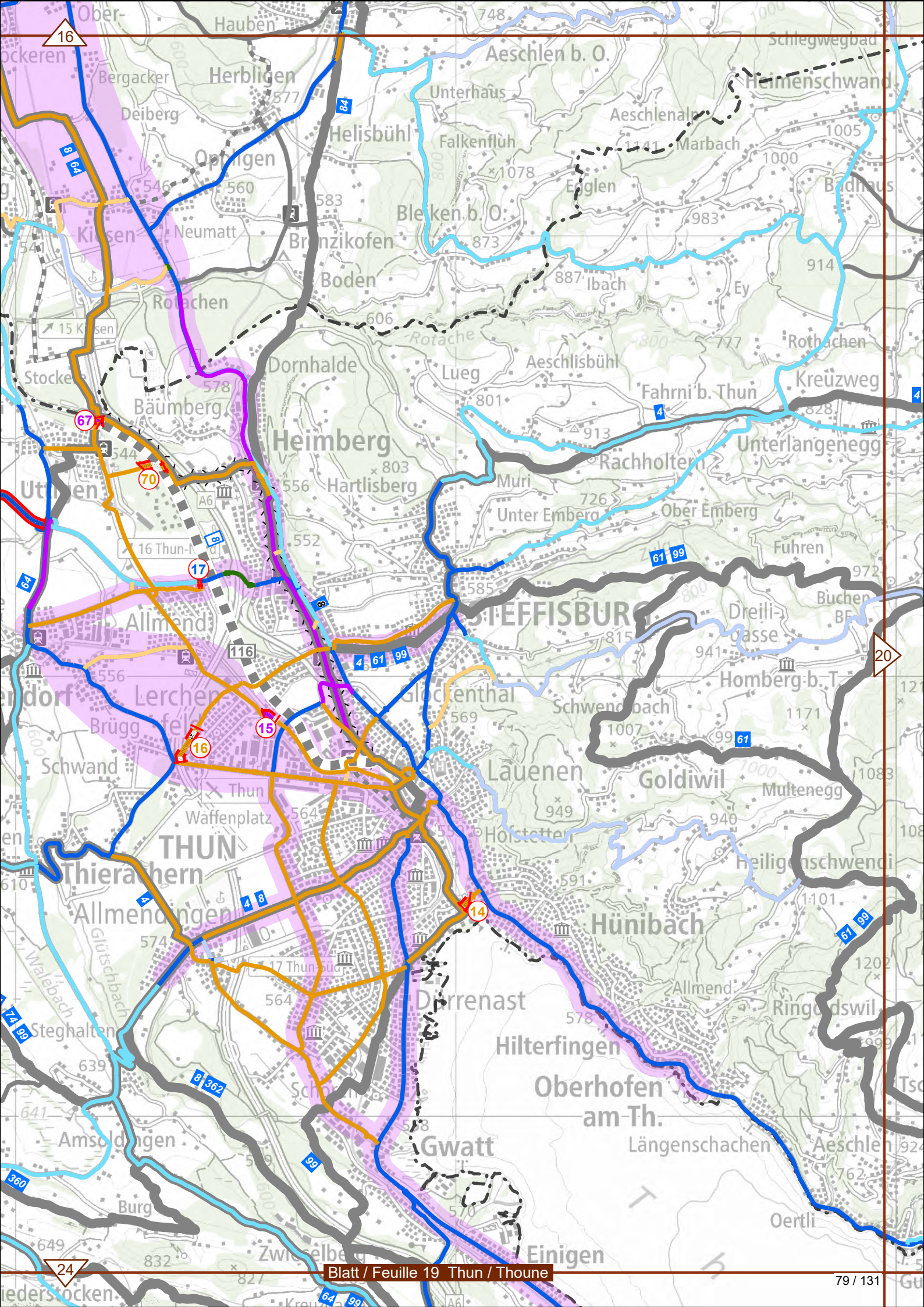


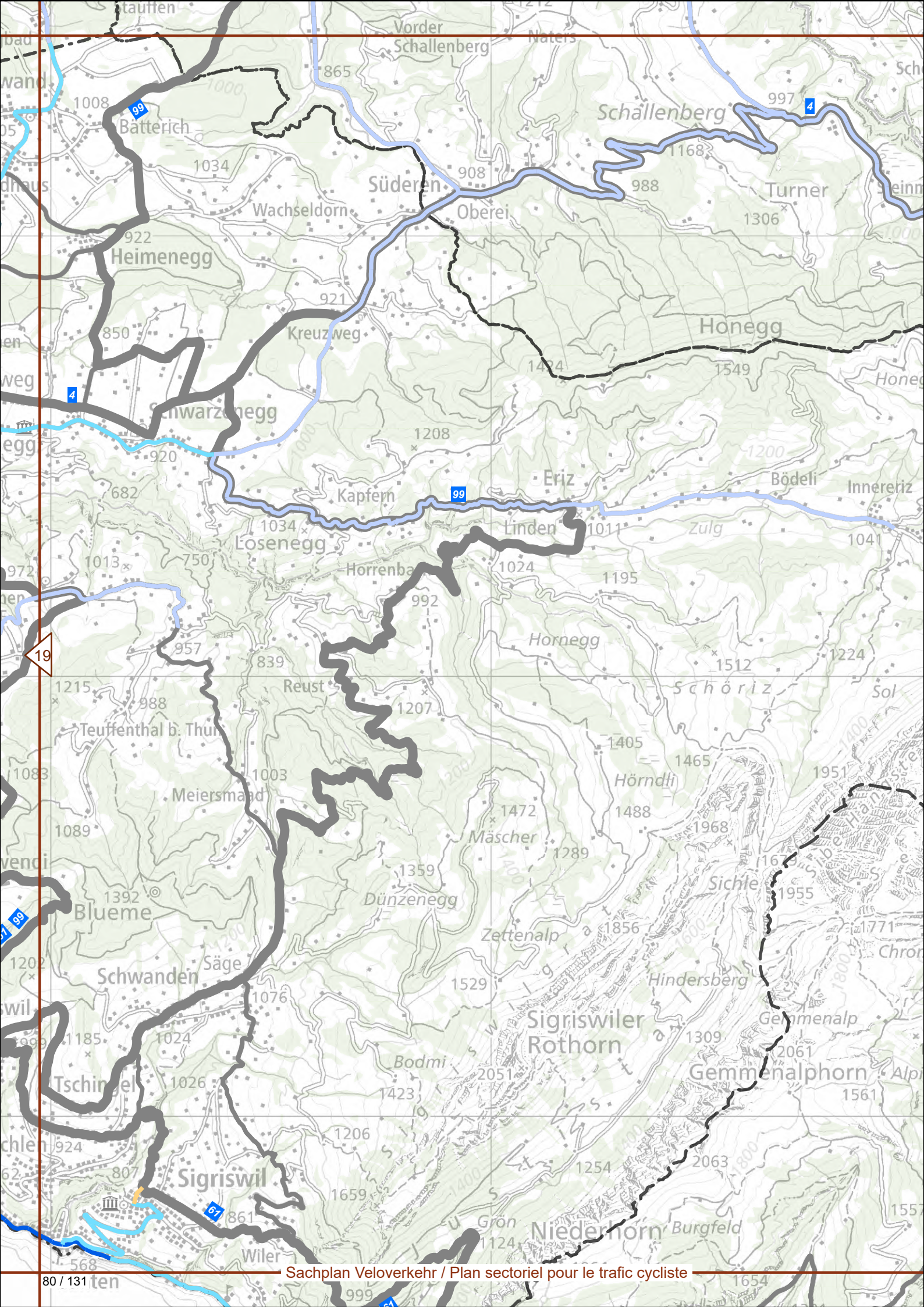


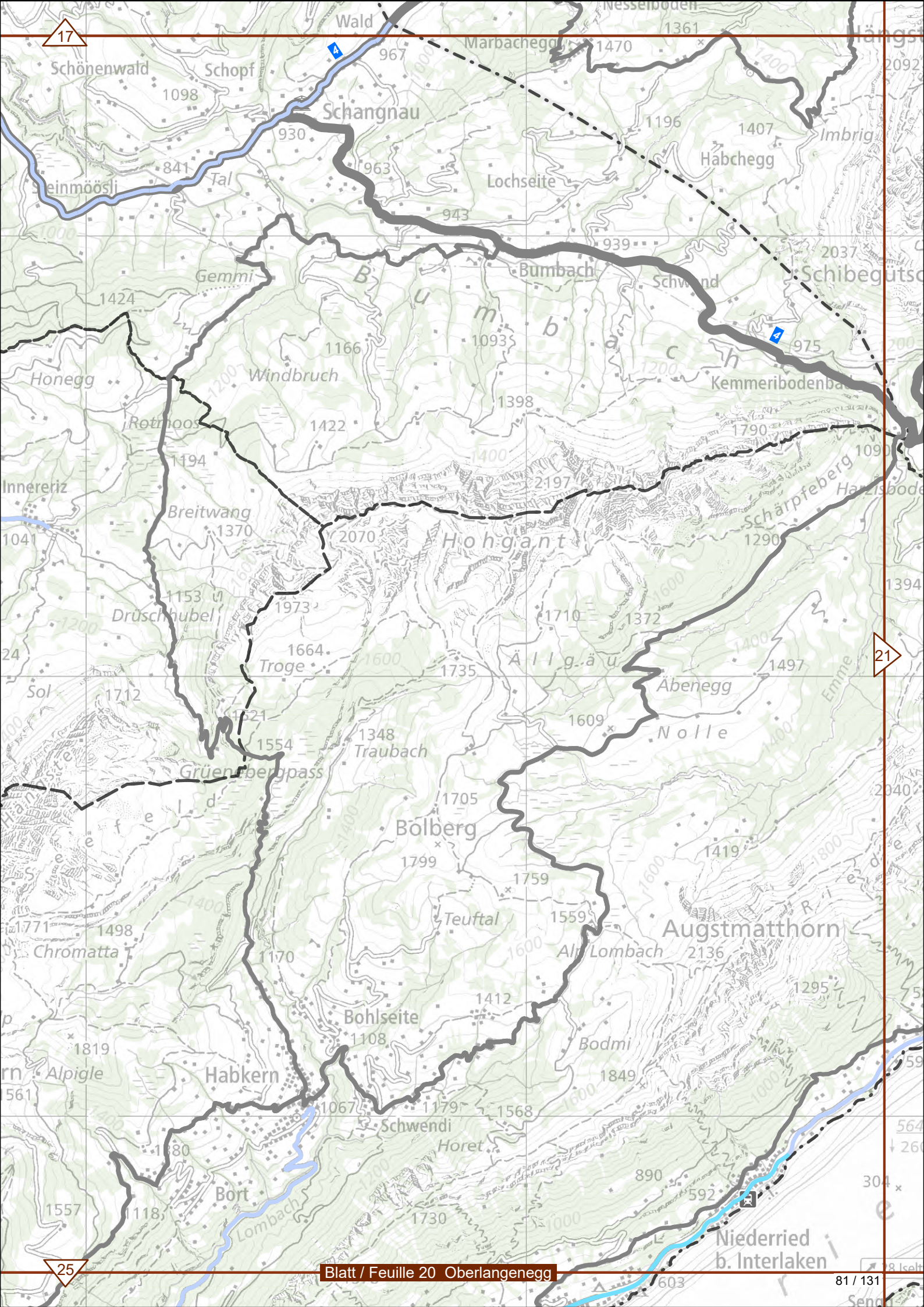








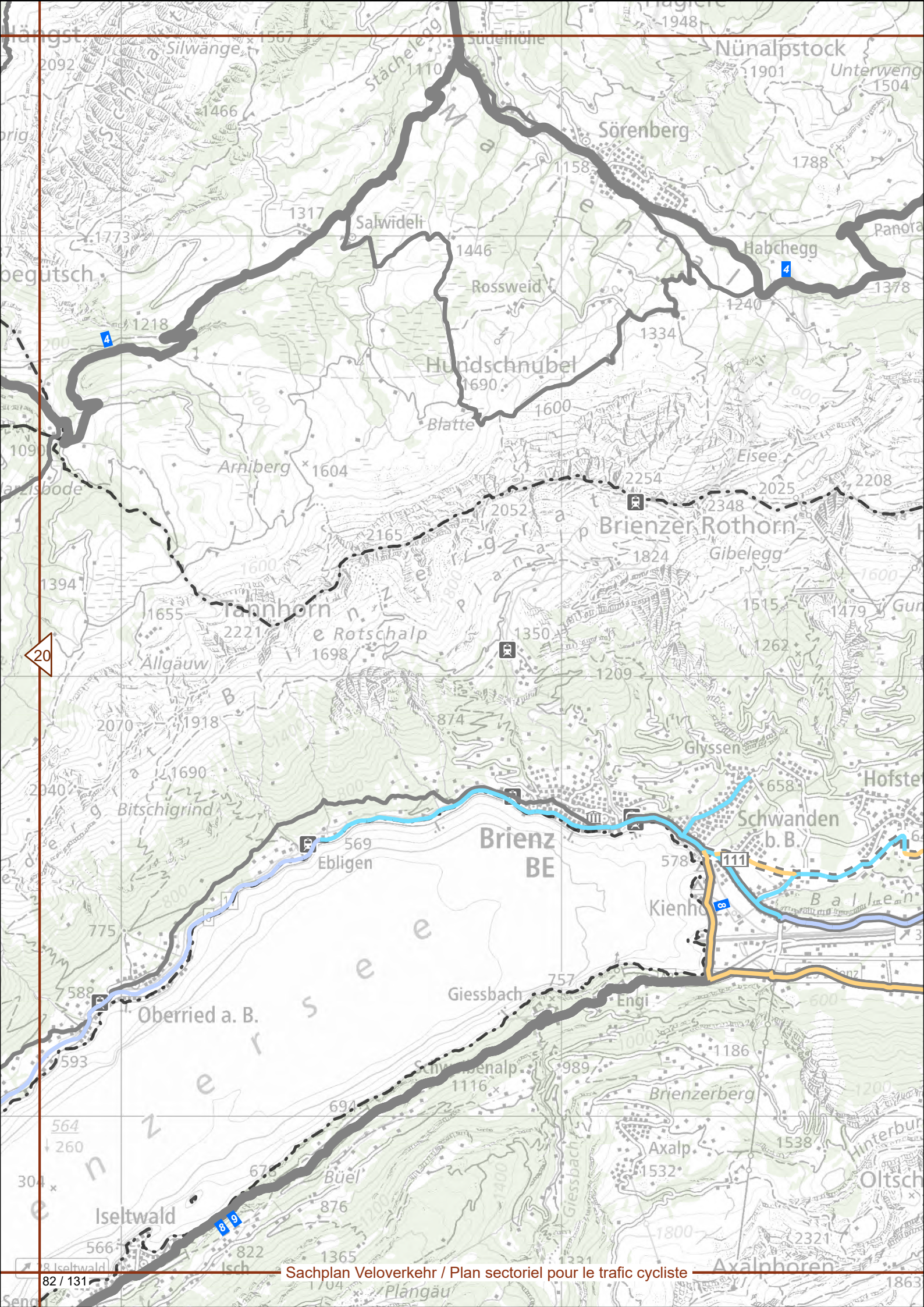


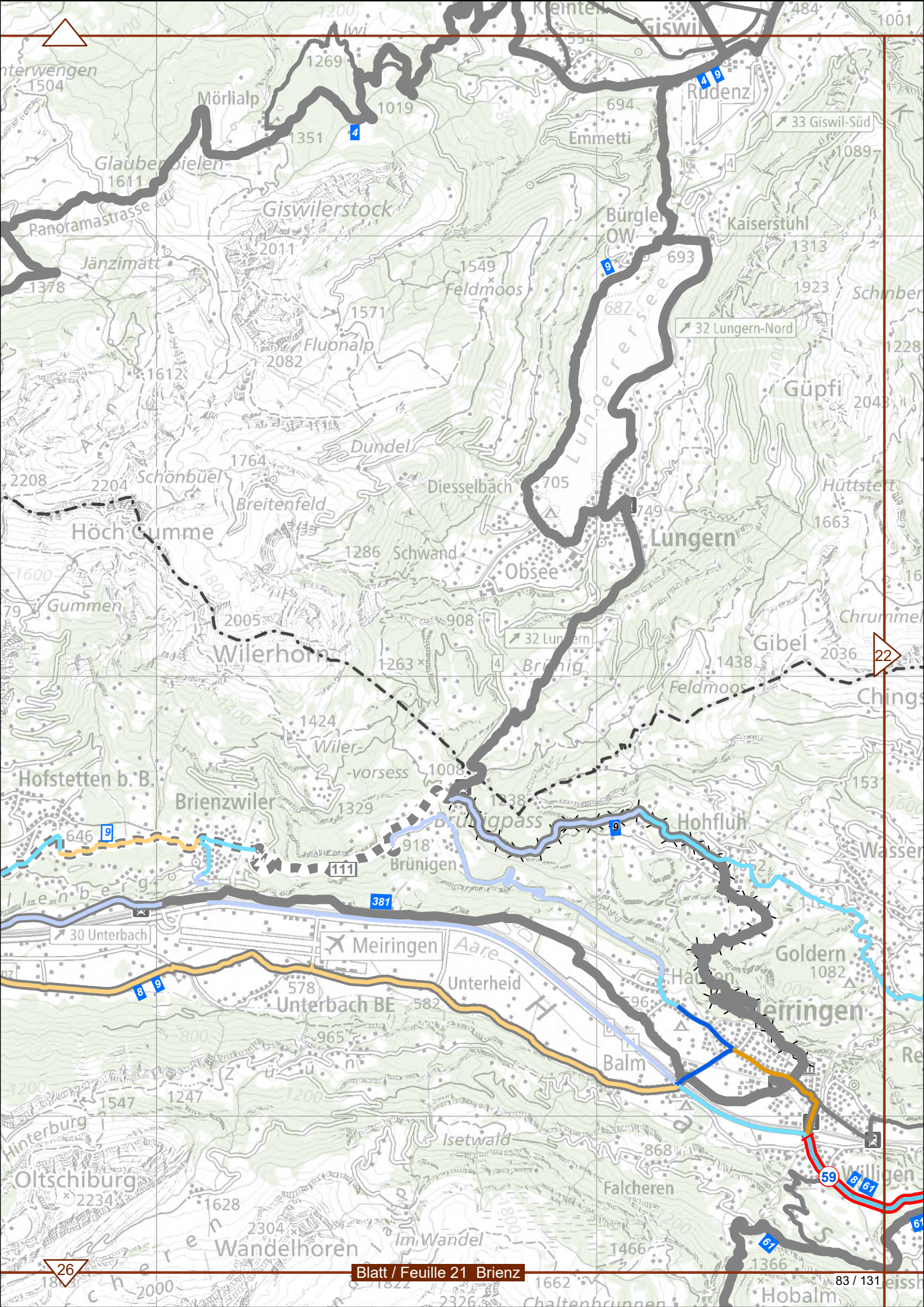


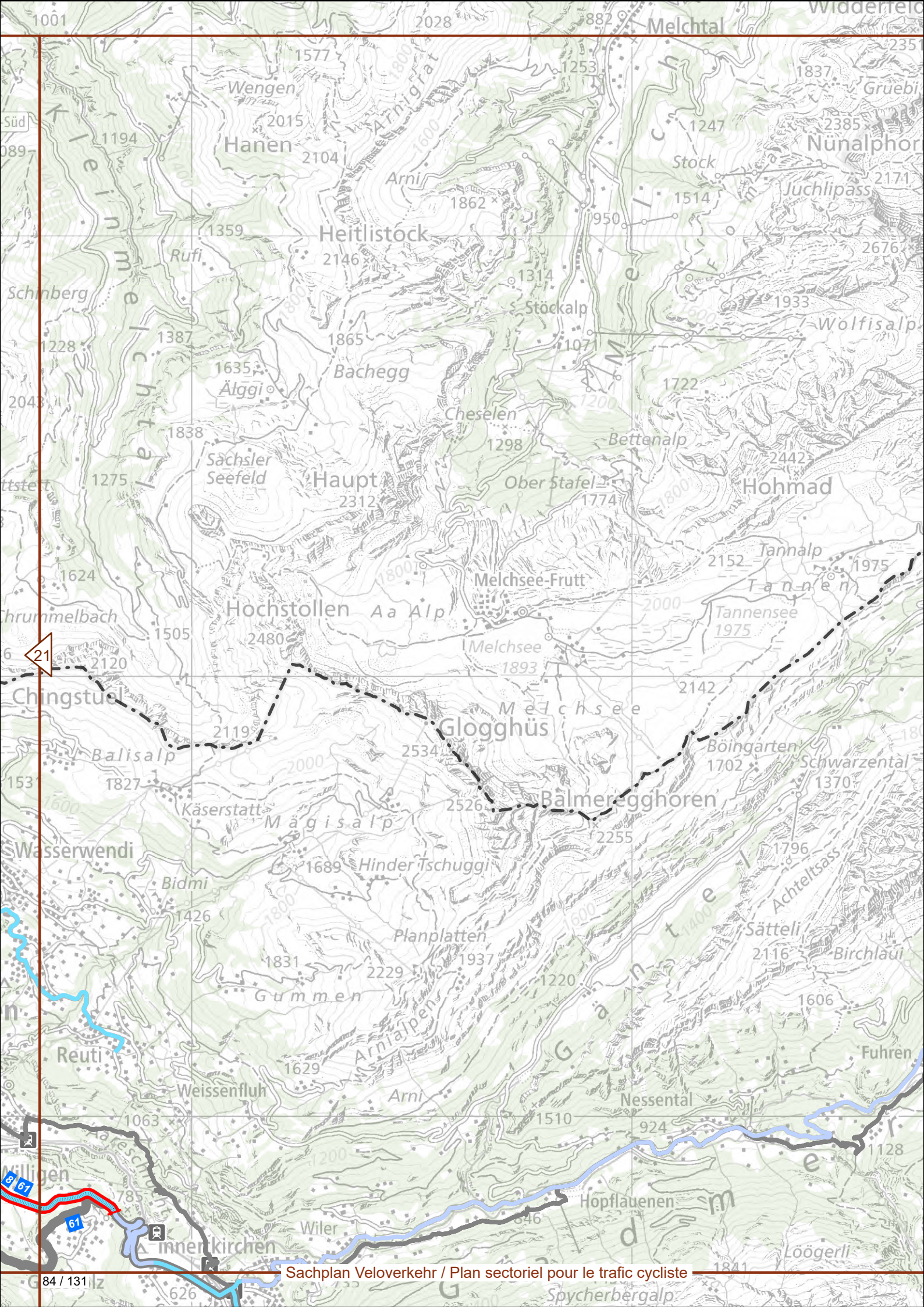
17

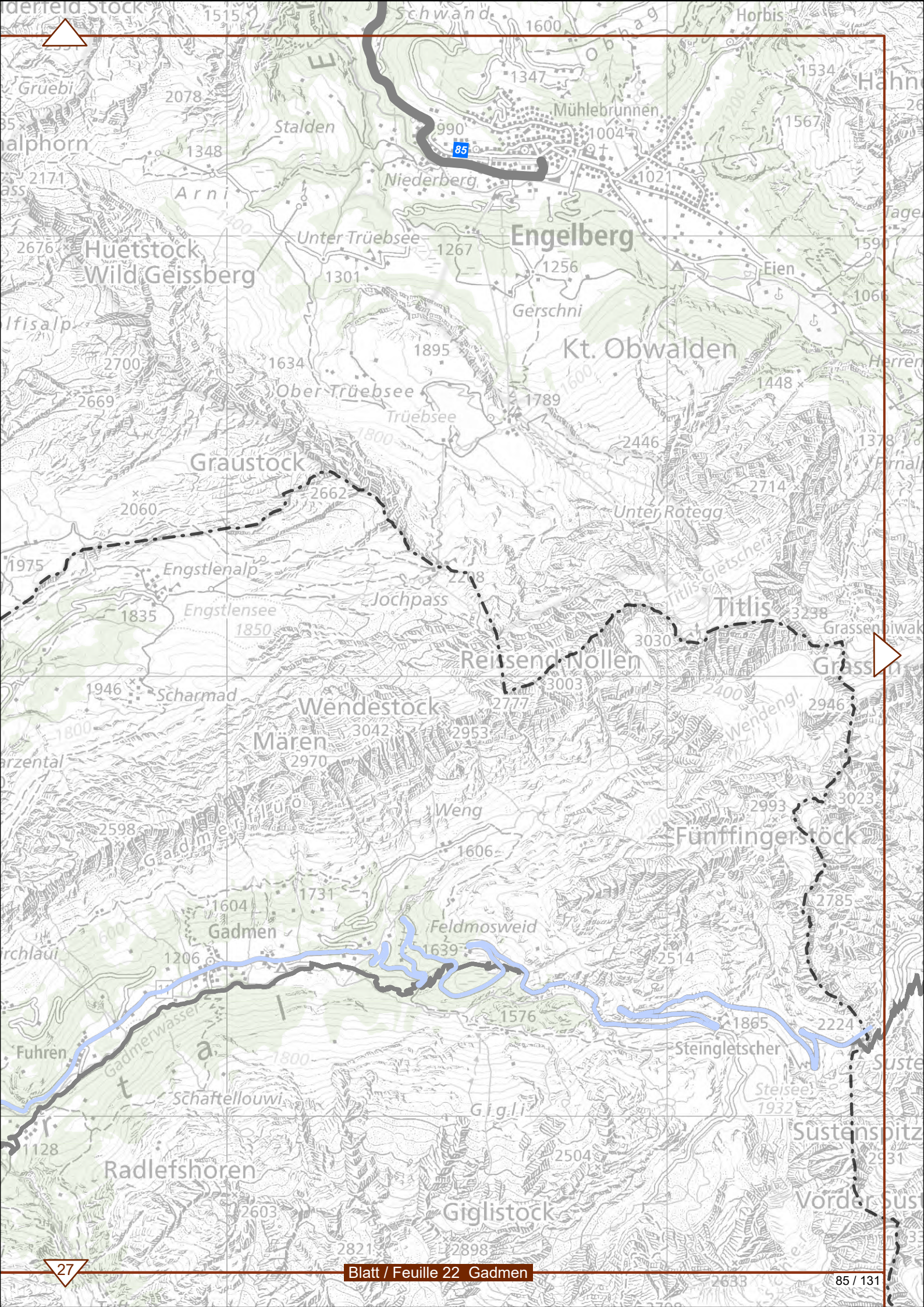
21

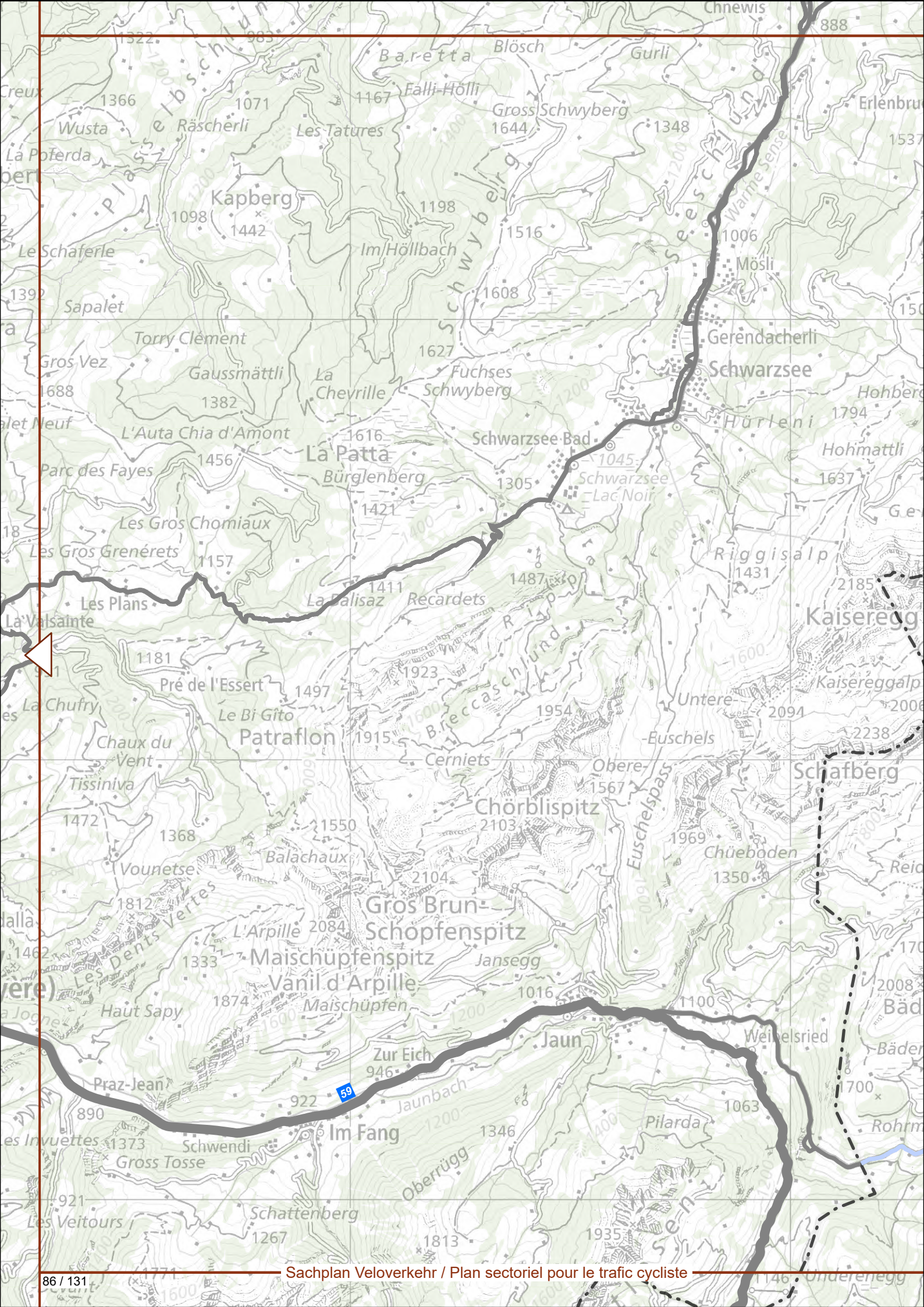
25

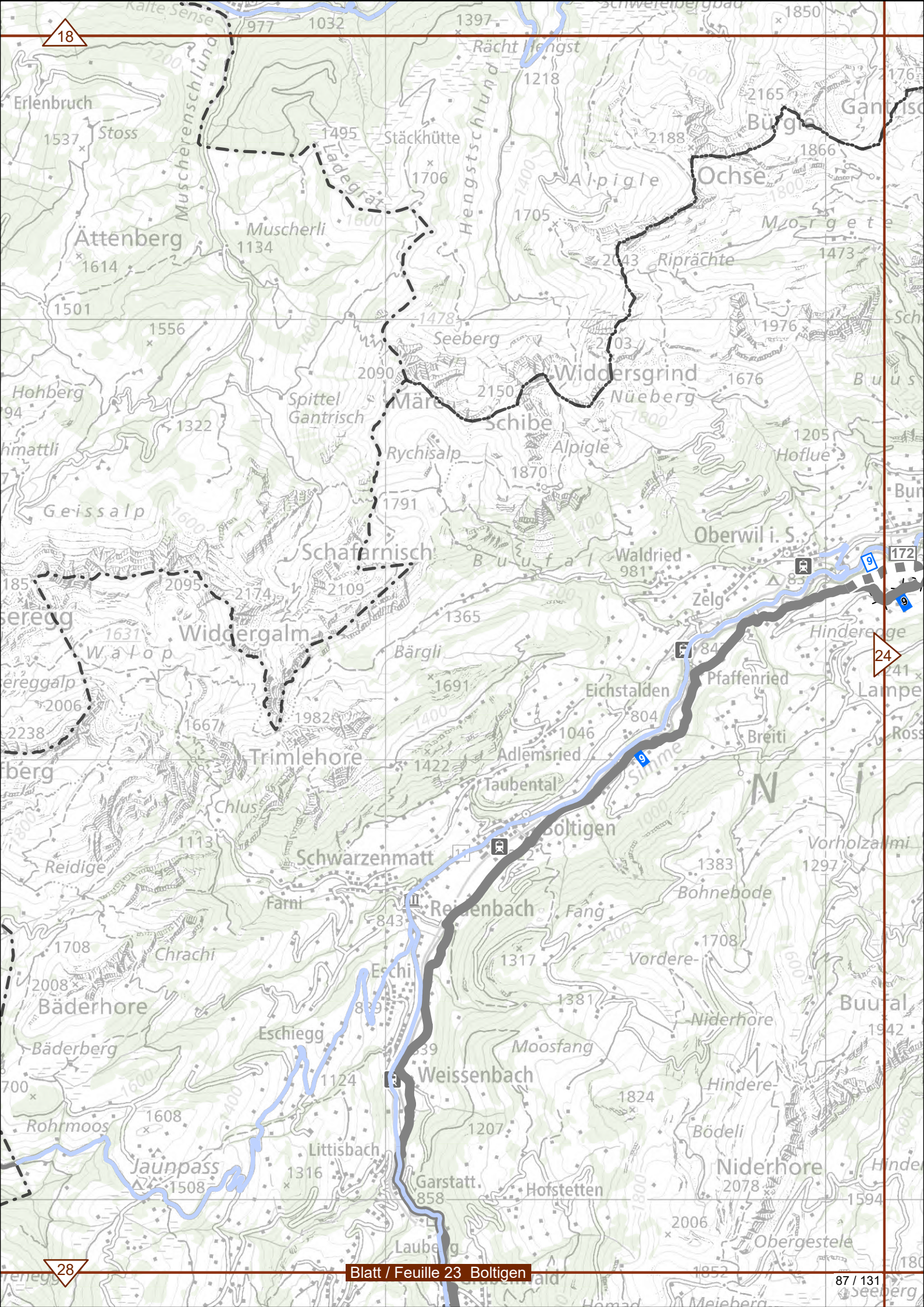








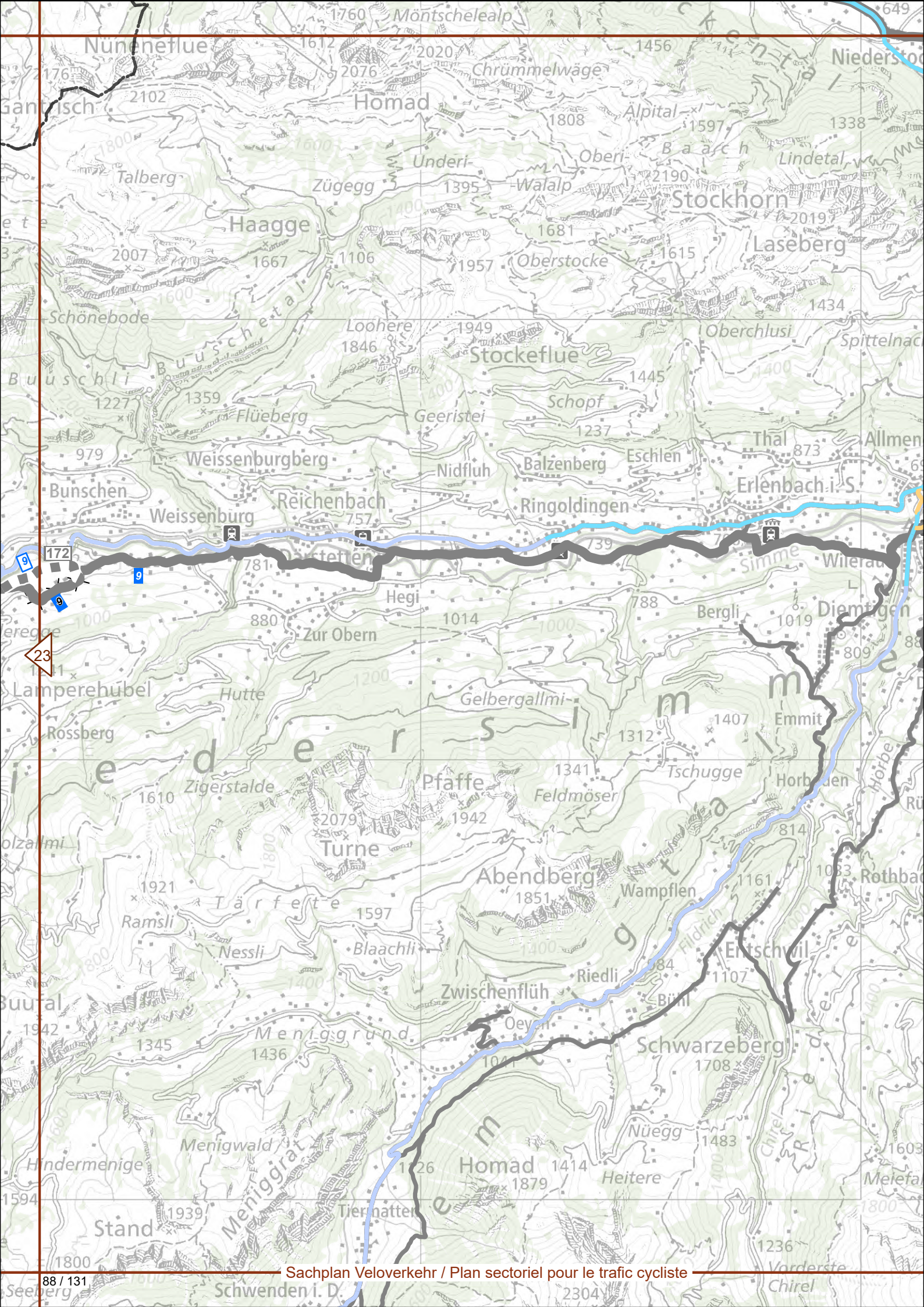


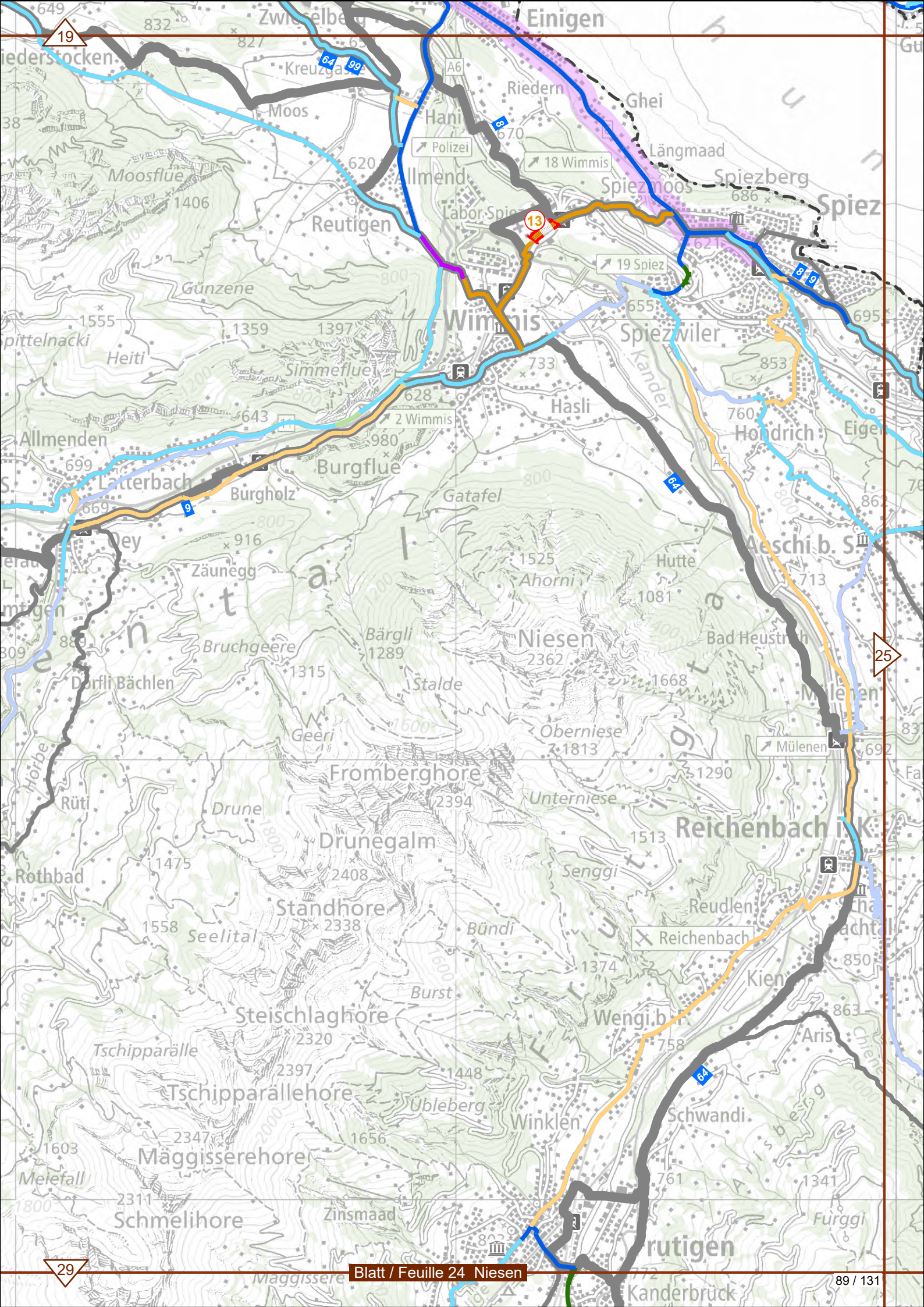


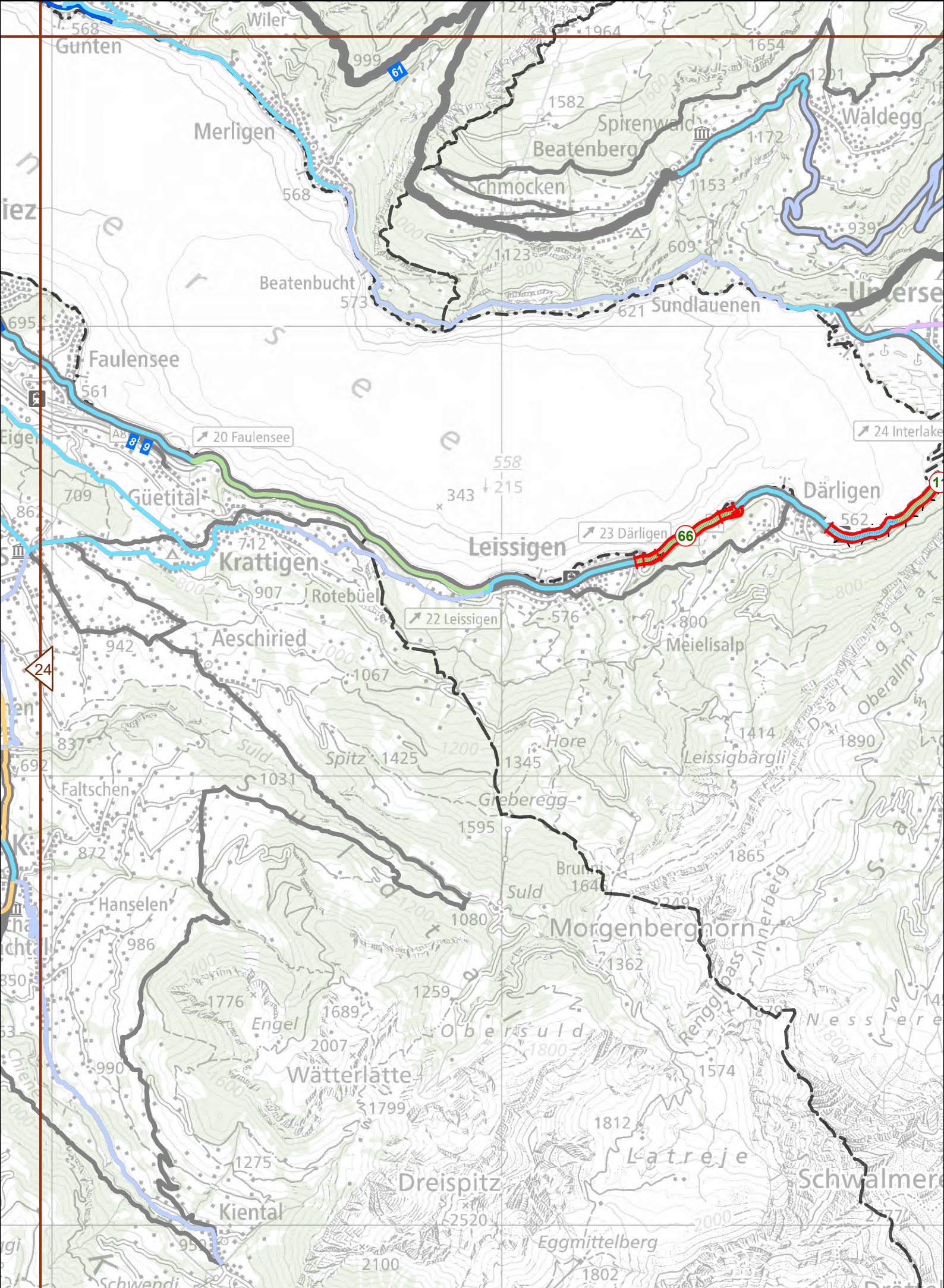
18

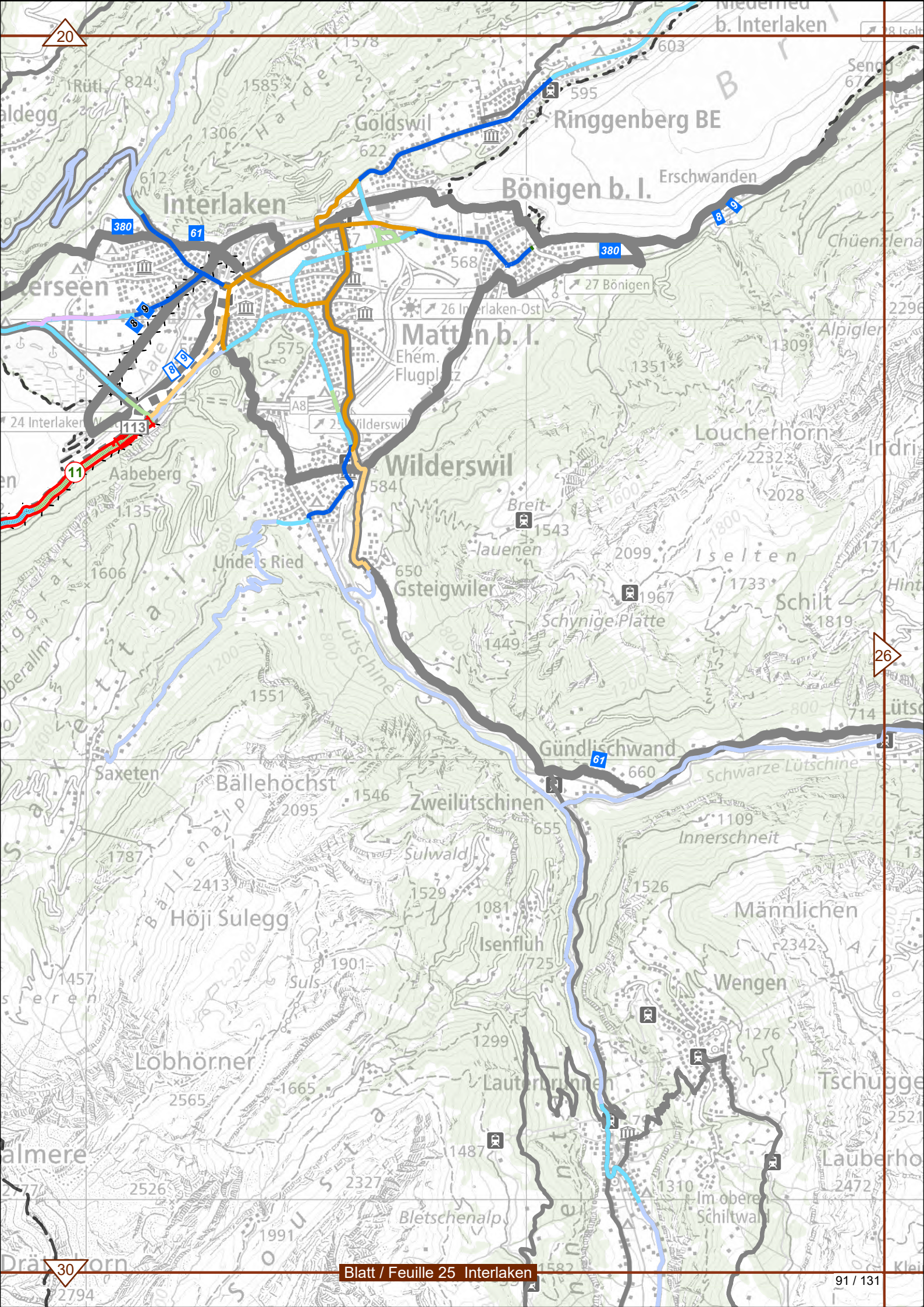
24

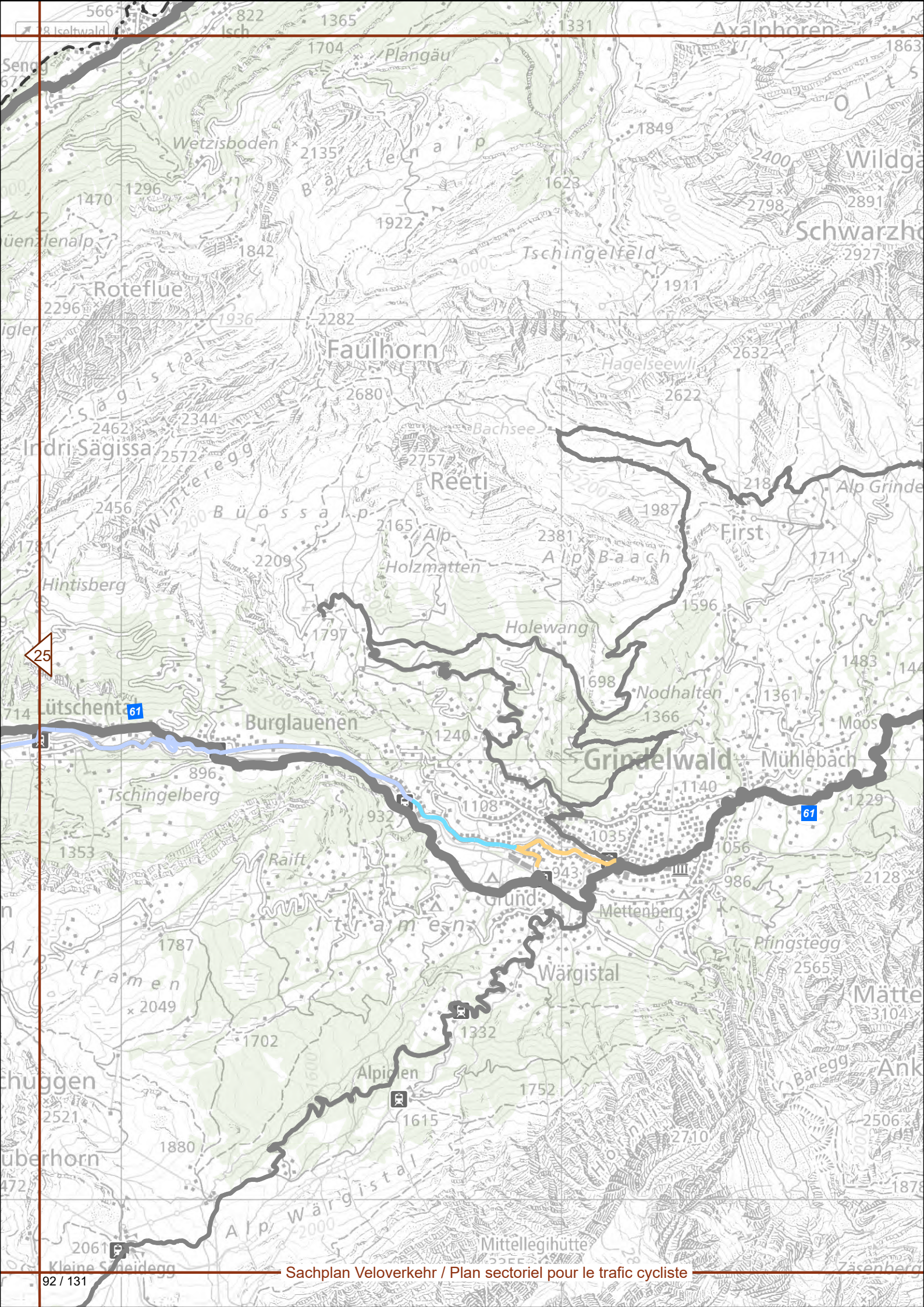
28

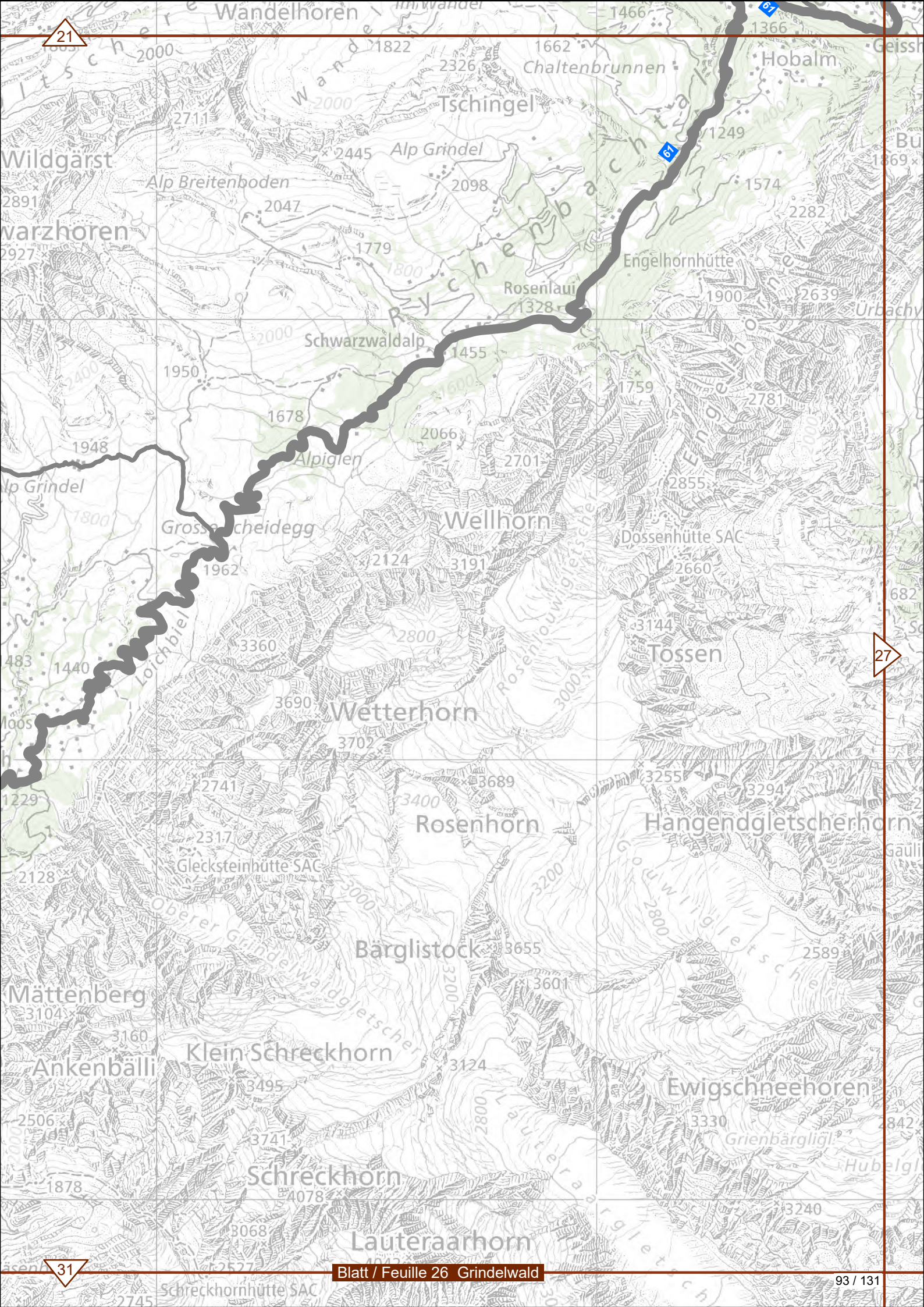








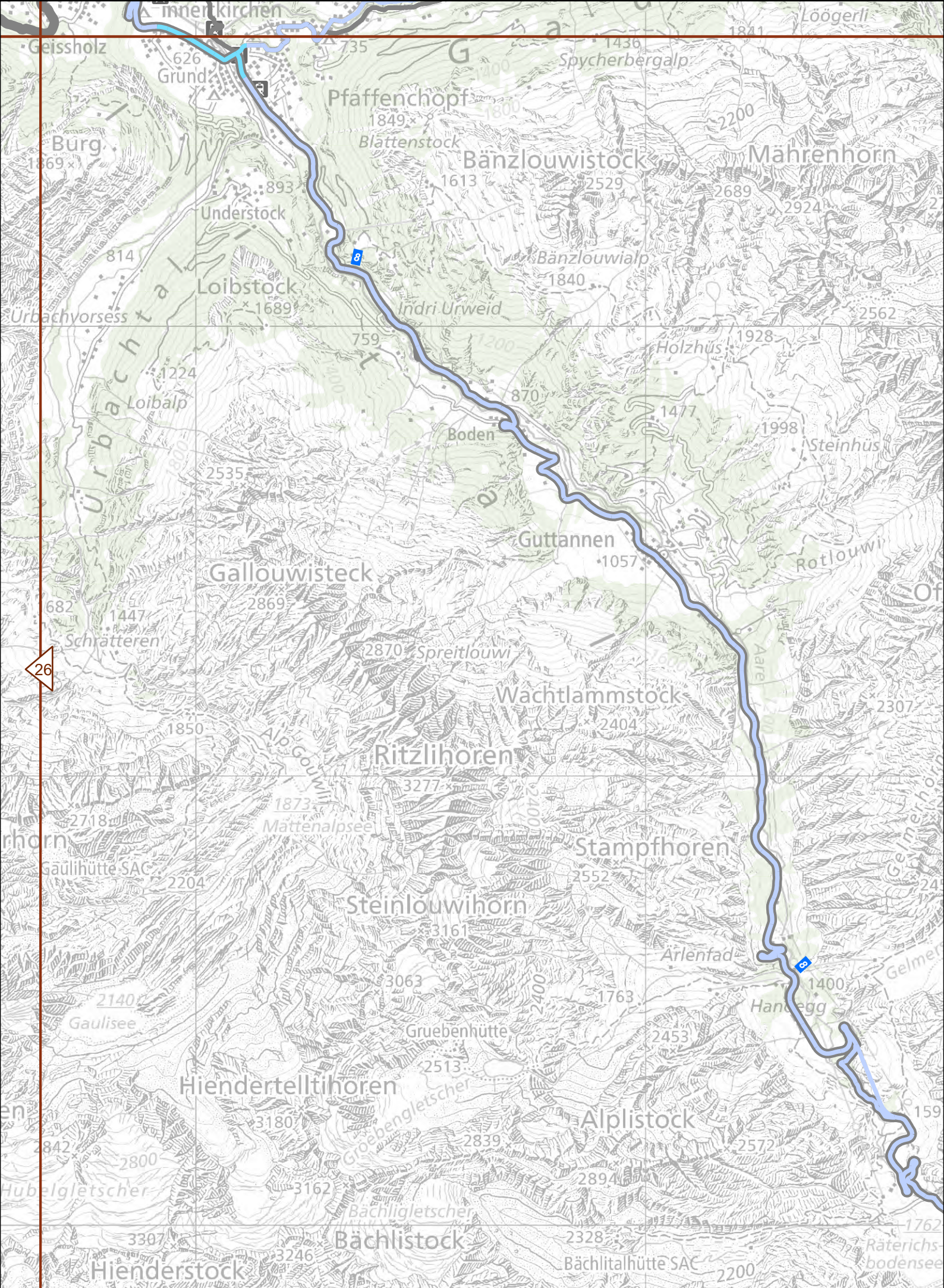


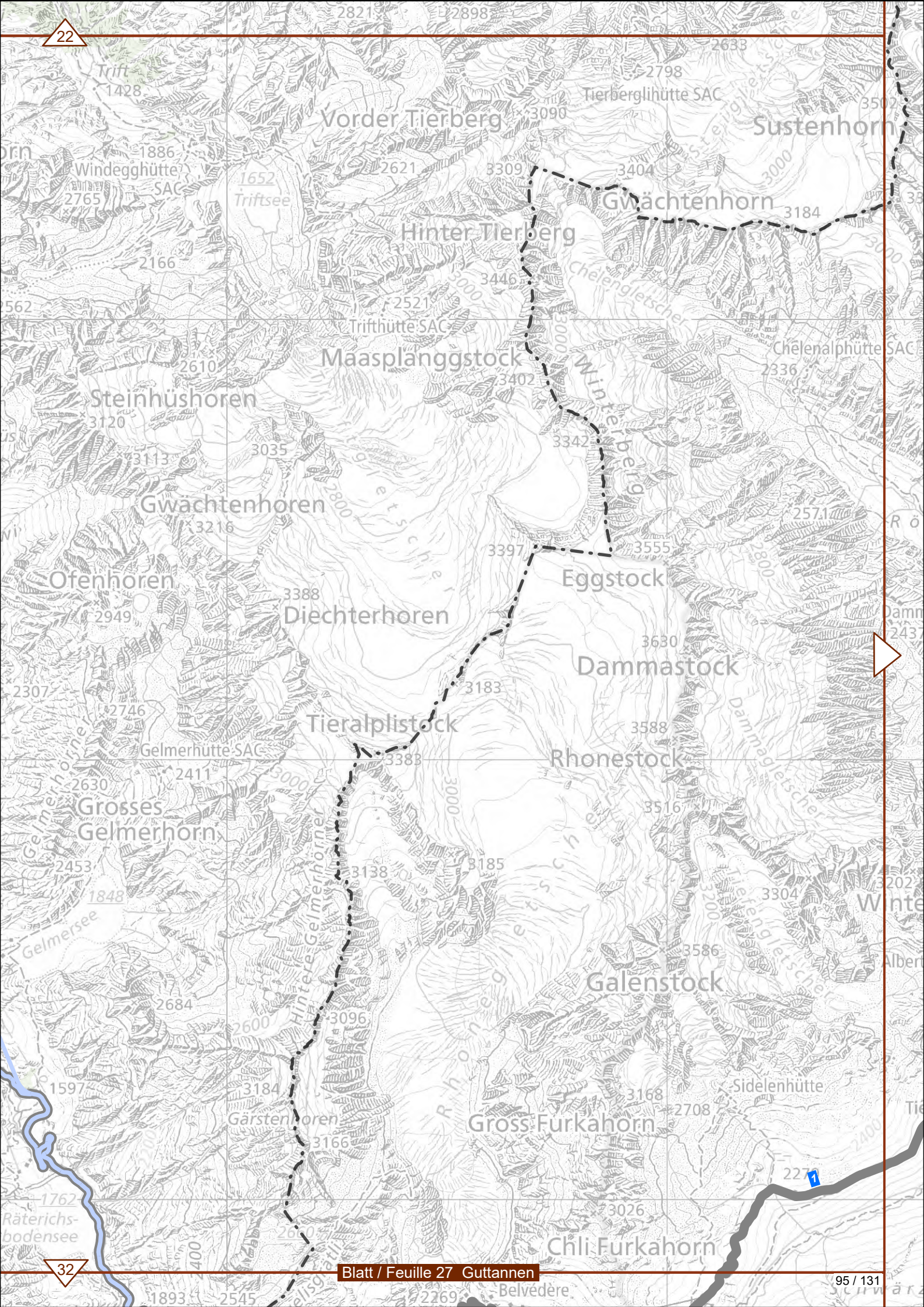


21

27

31





22

32

Trift
1428

Windegghütte
1886
SAC

Steinhühoren
3120

Ofenhoren
2949

Grosses
Gelmerhorn
2453

Räterichs-
bodensee
1762

Vorder Tierberg
3090

Hinter Tierberg
3446

Maasplanggstock
3402

Tieralplstock
3388

Gärstenhoren
3166

Tierberglhütte SAC
2798

Gwächtenhorn
3404

Eggstock
3555

Rhonestock
3516

Galenstock
3586

Gross Furkahorn
3168

Chli Furkahorn
3026

Sustenhorn
3502

Chelengletscher
3184

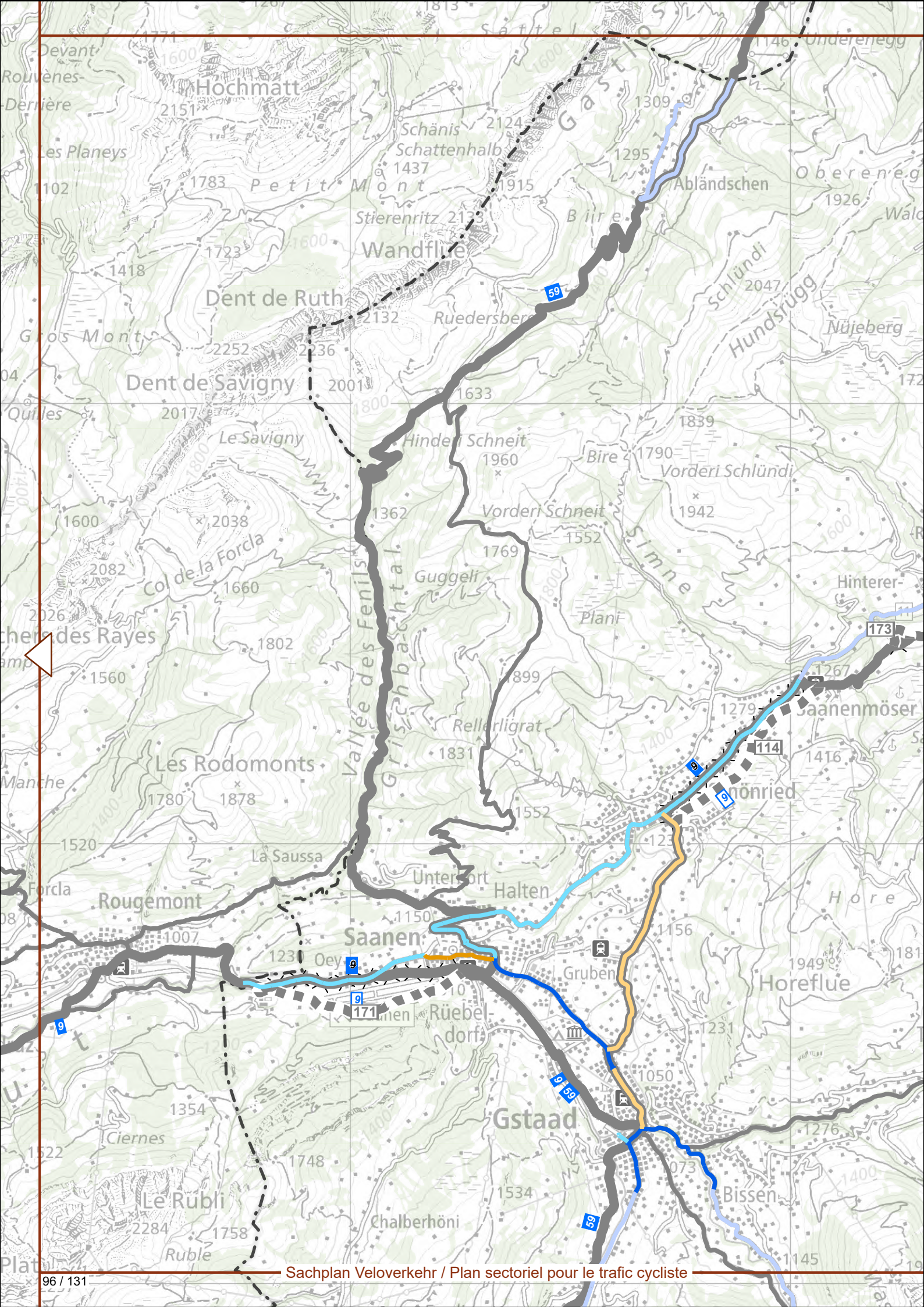
Chelentalphütte SAC
2336

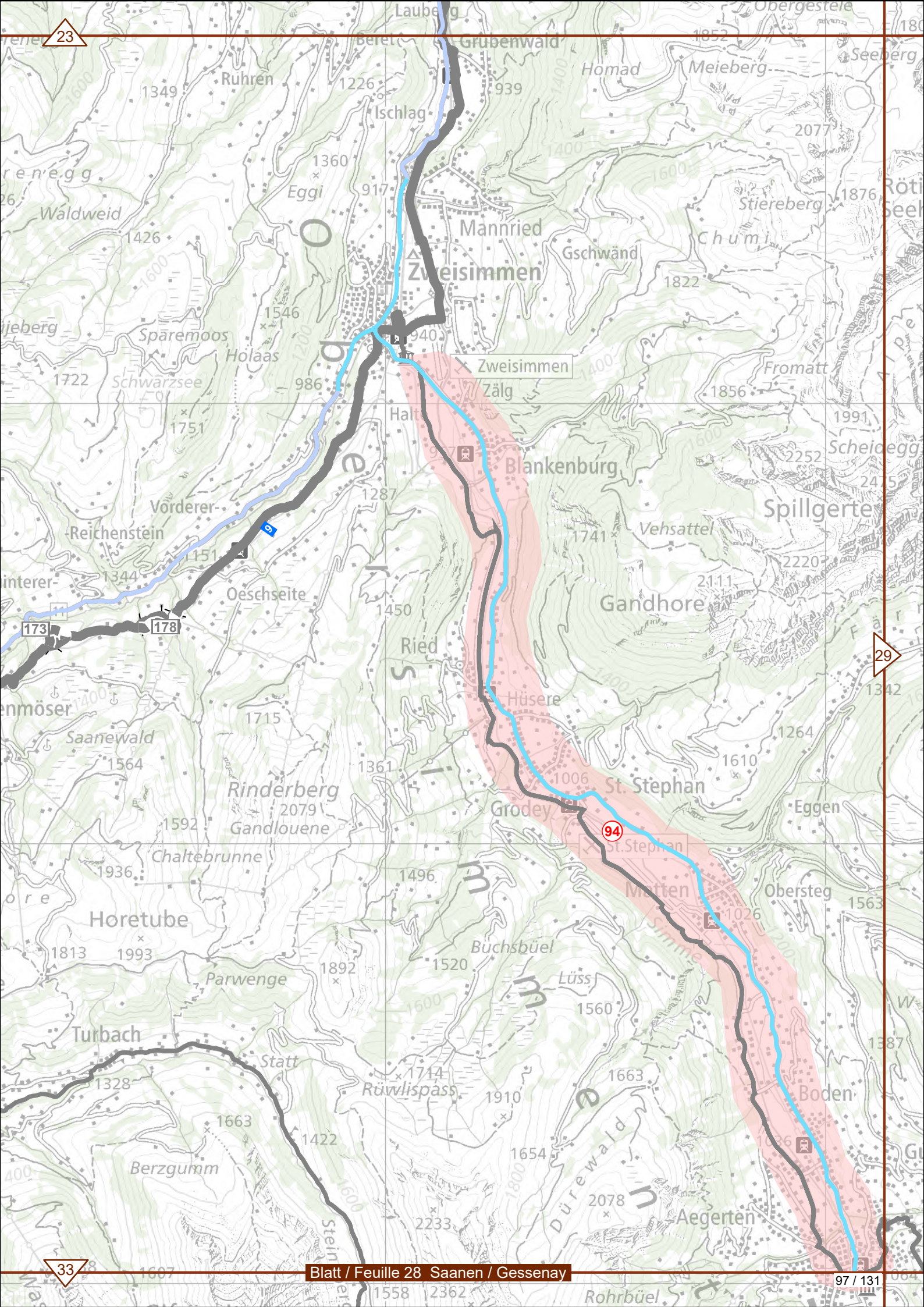
Dammastock
3630

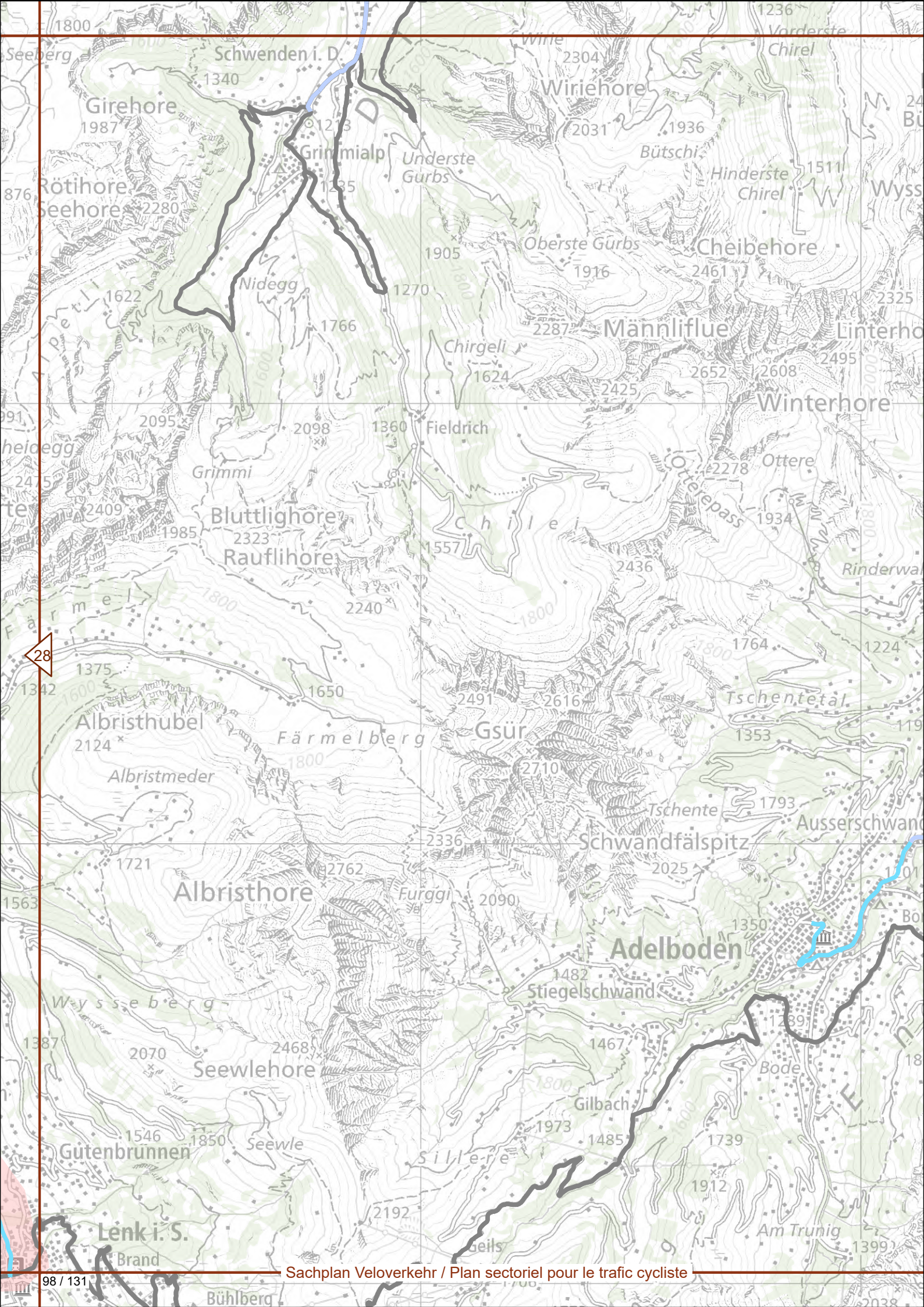
Winterhorn
3202

Sidelenhütte
2708

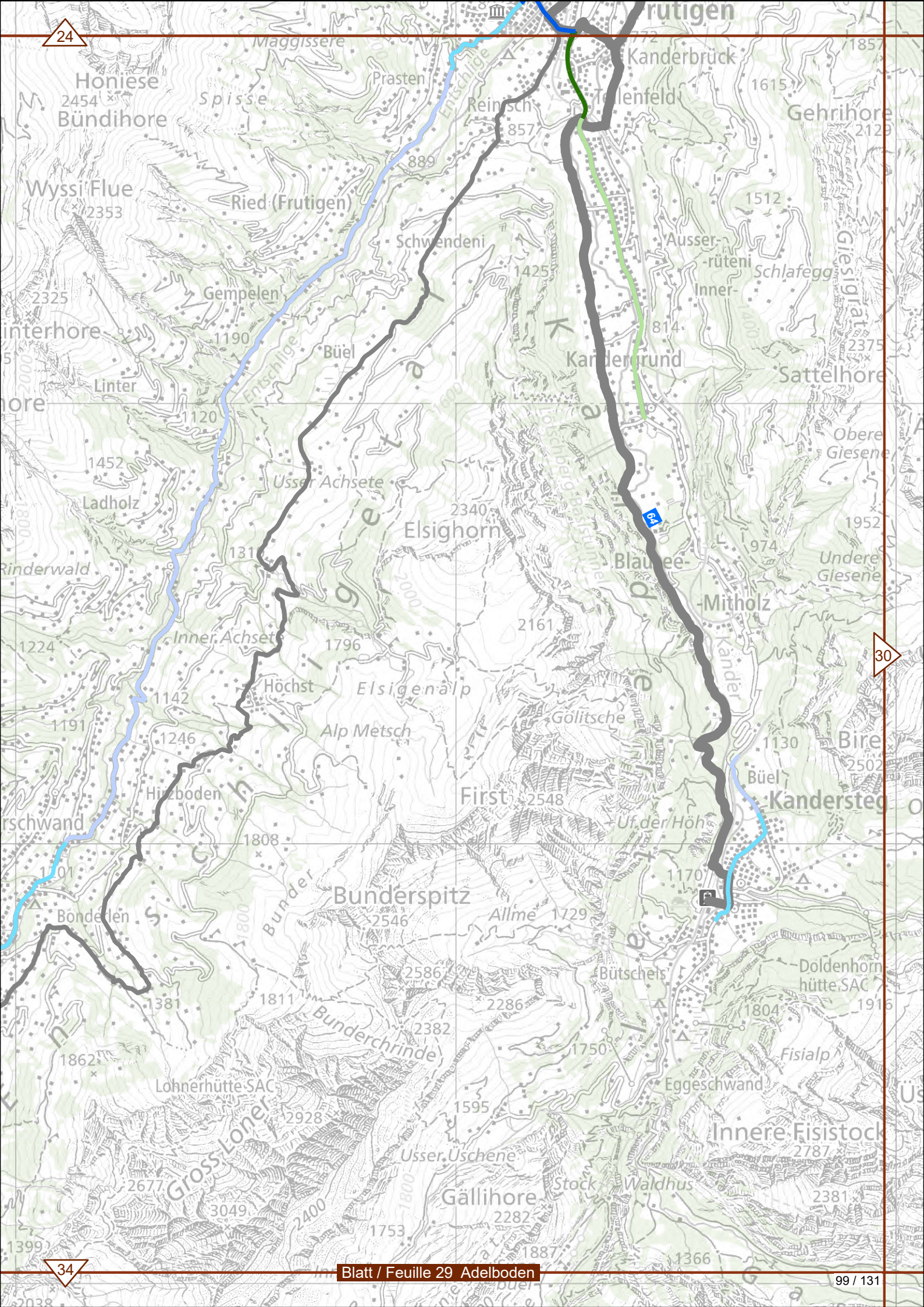
Belvédère







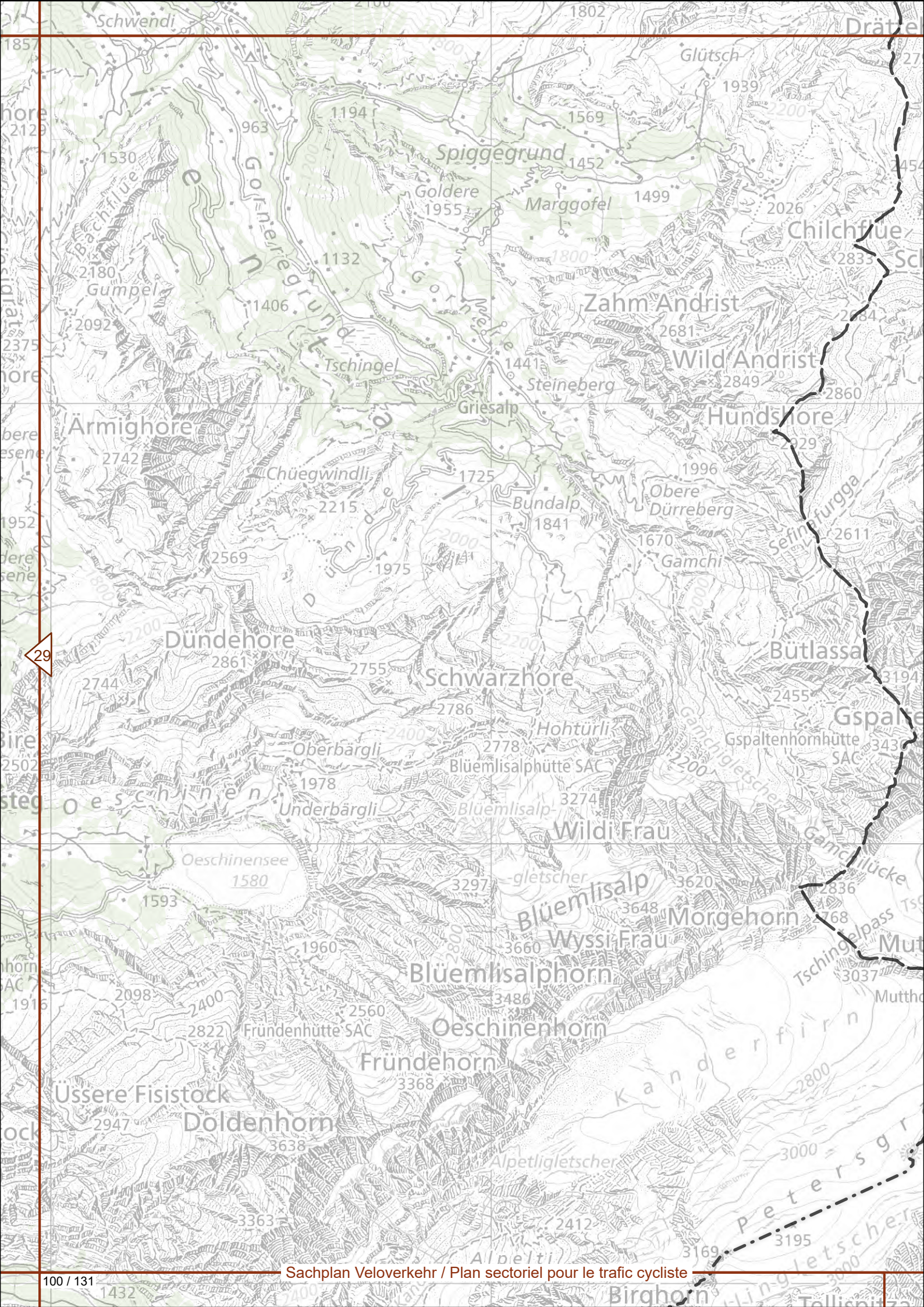
28

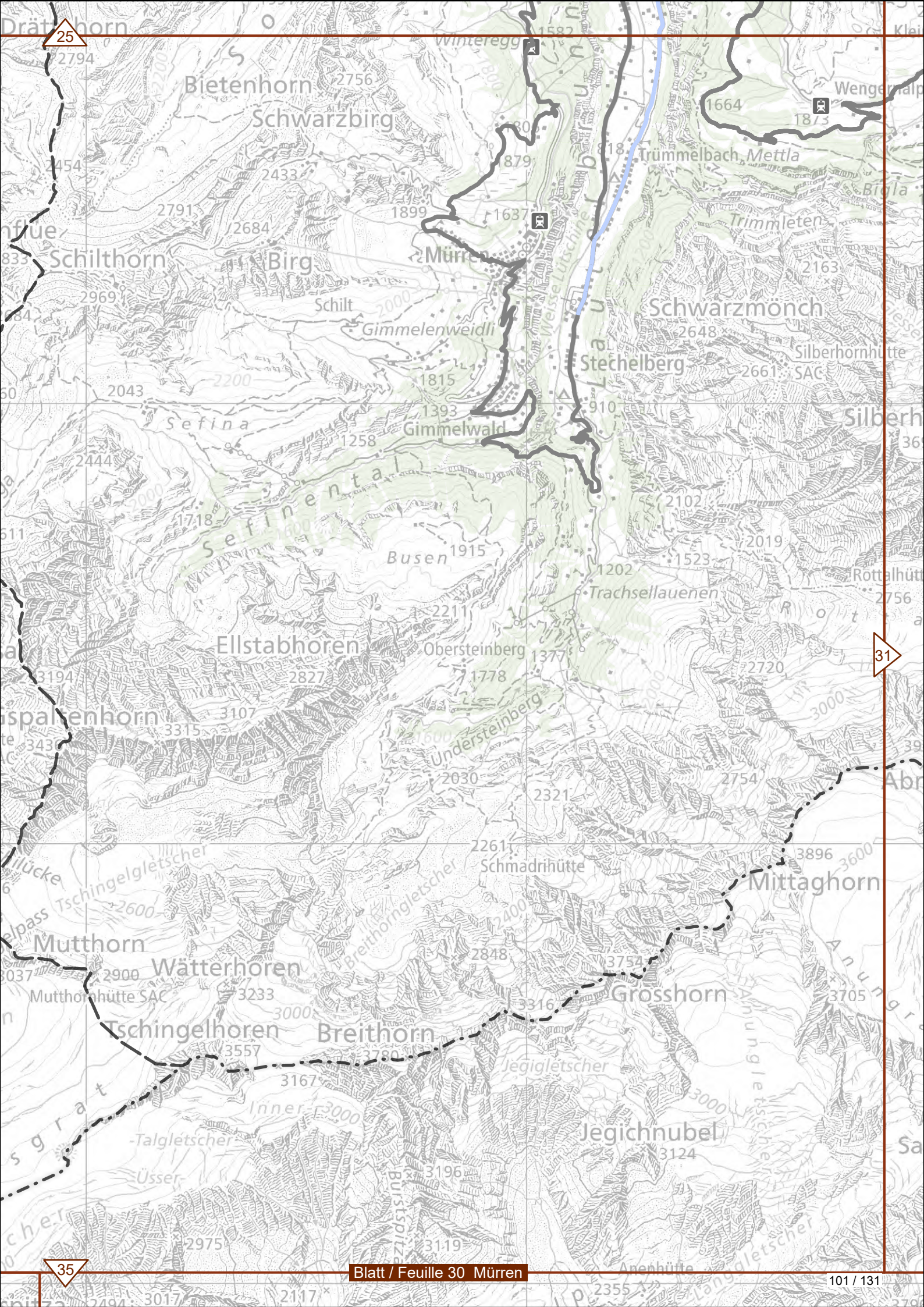


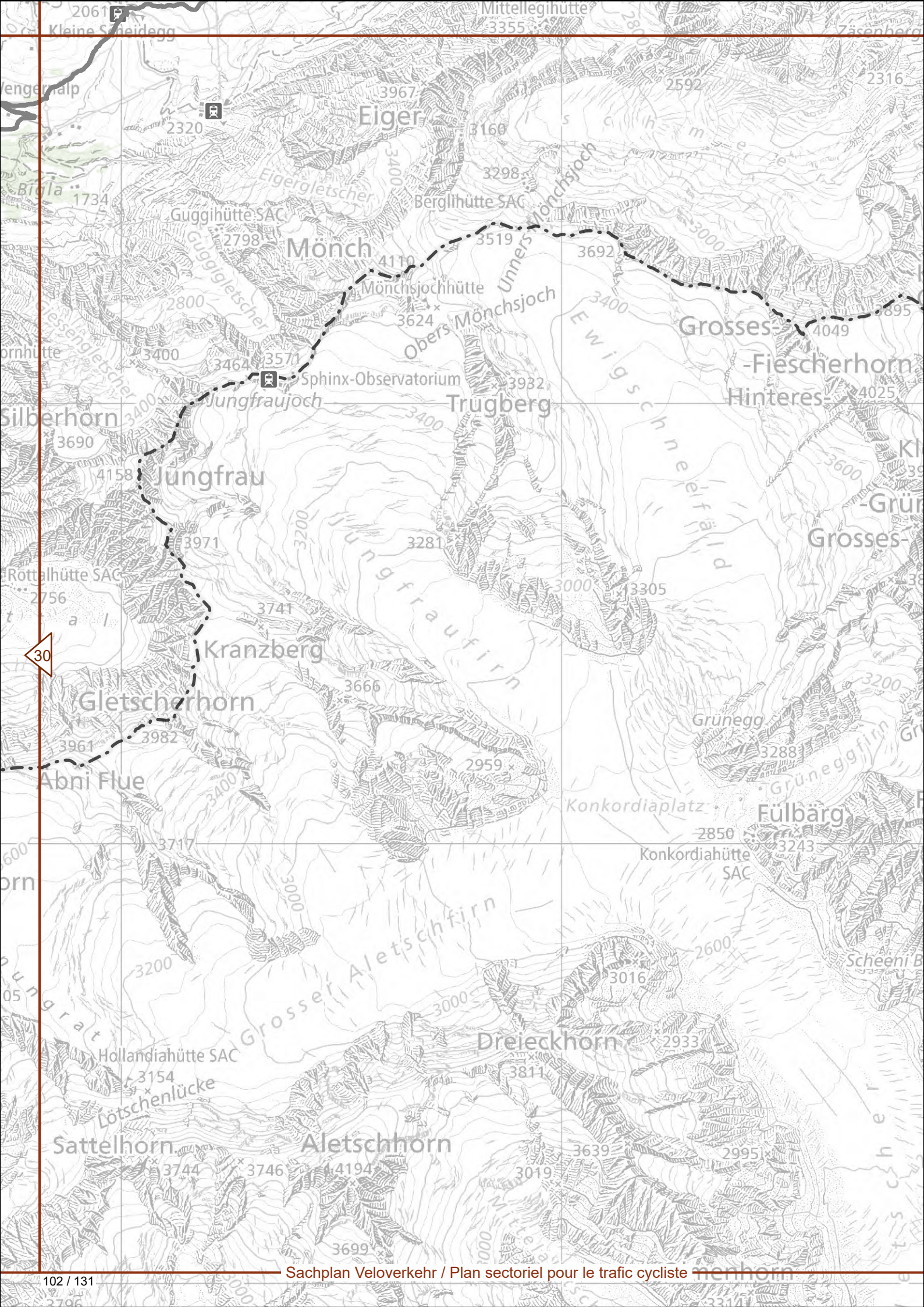
24

30

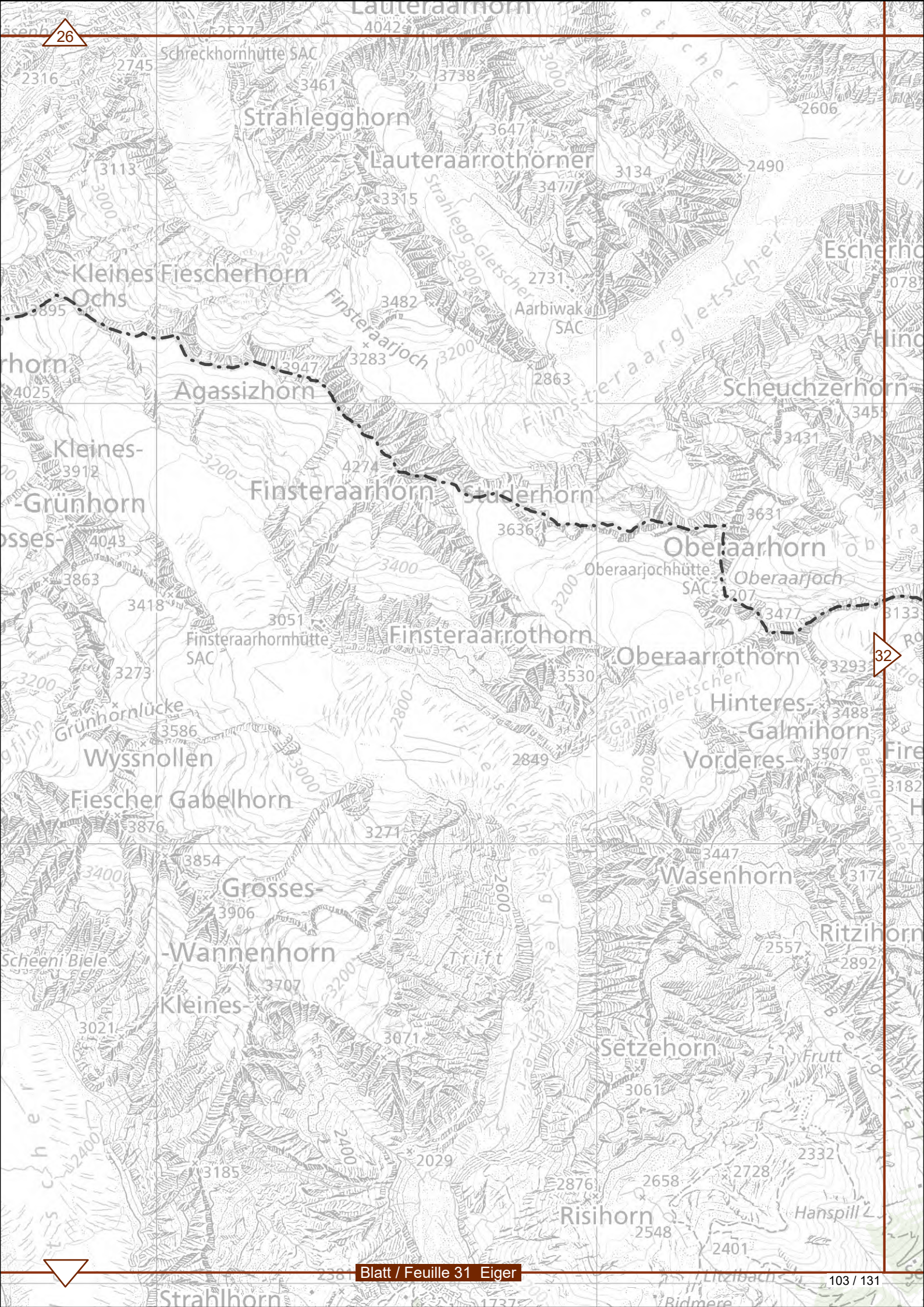
34







30



26

32

Schreckhornhütte SAC

Strahlegg

Lauteraar

Kleines Fiescherhorn

Agassizhorn

Finsteraarhorn

Studerhorn

Scheuchzerhorn

Kleines-Grünhorn

Finsteraarhornhütte

Finsteraarrothorn

Oberaarhorn

Wysnollen

Oberaarrothorn

Hinteres-Galmihorn

Fiescher Gabelhorn

Grosses-Wannenhorn

Wasenhorn

Ritzhorn

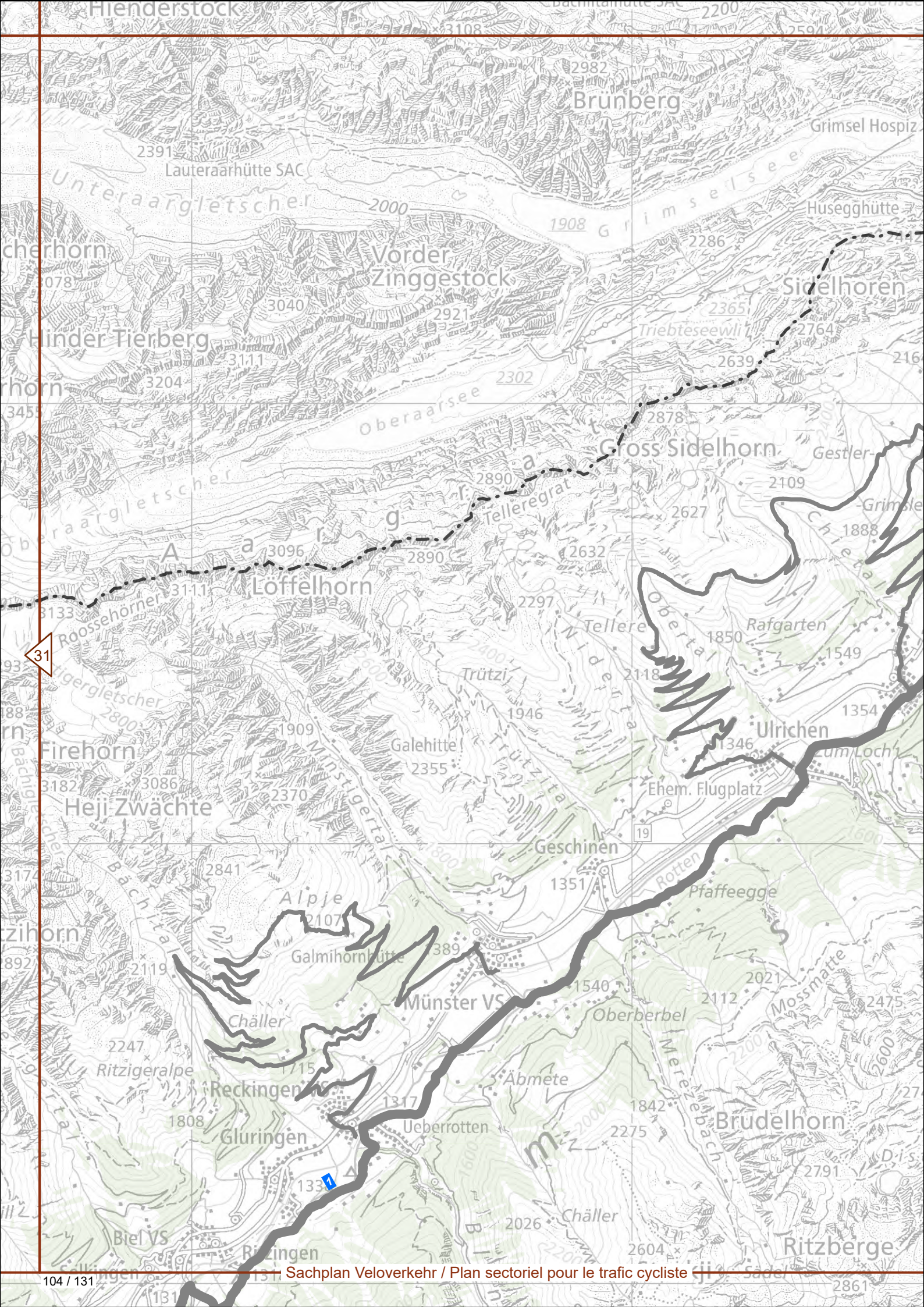
Kleines-

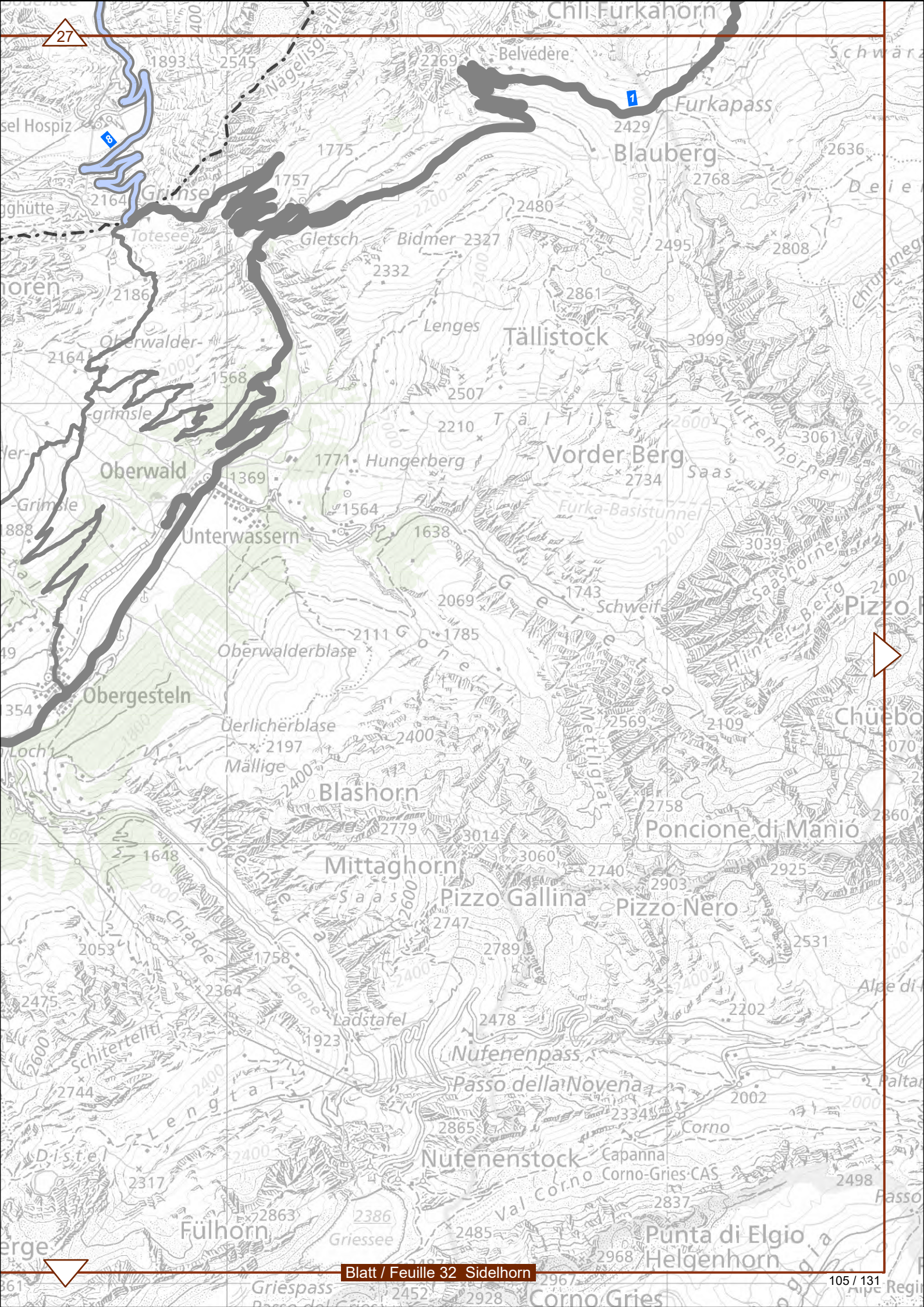
Setzhorn

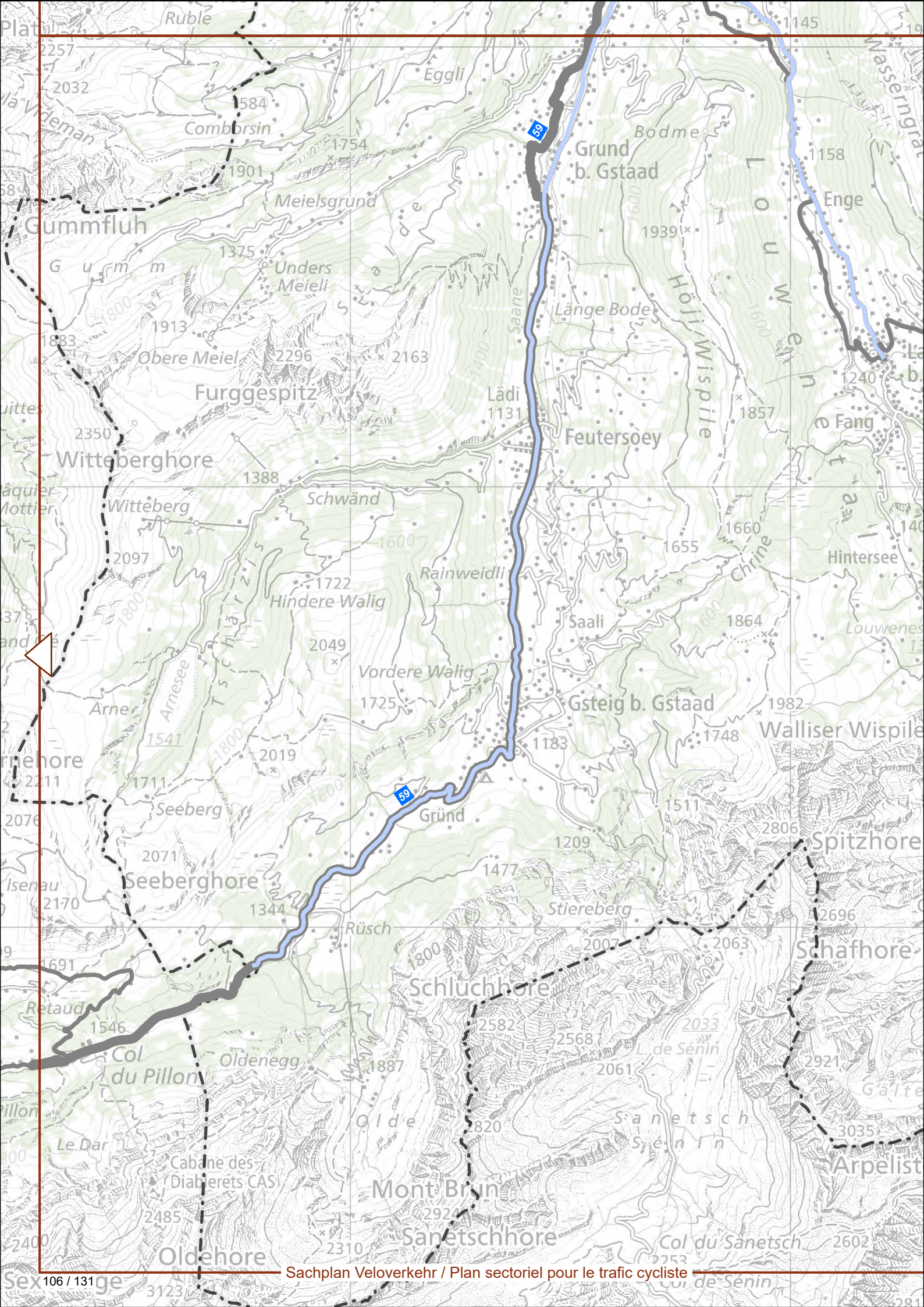
Risihorn

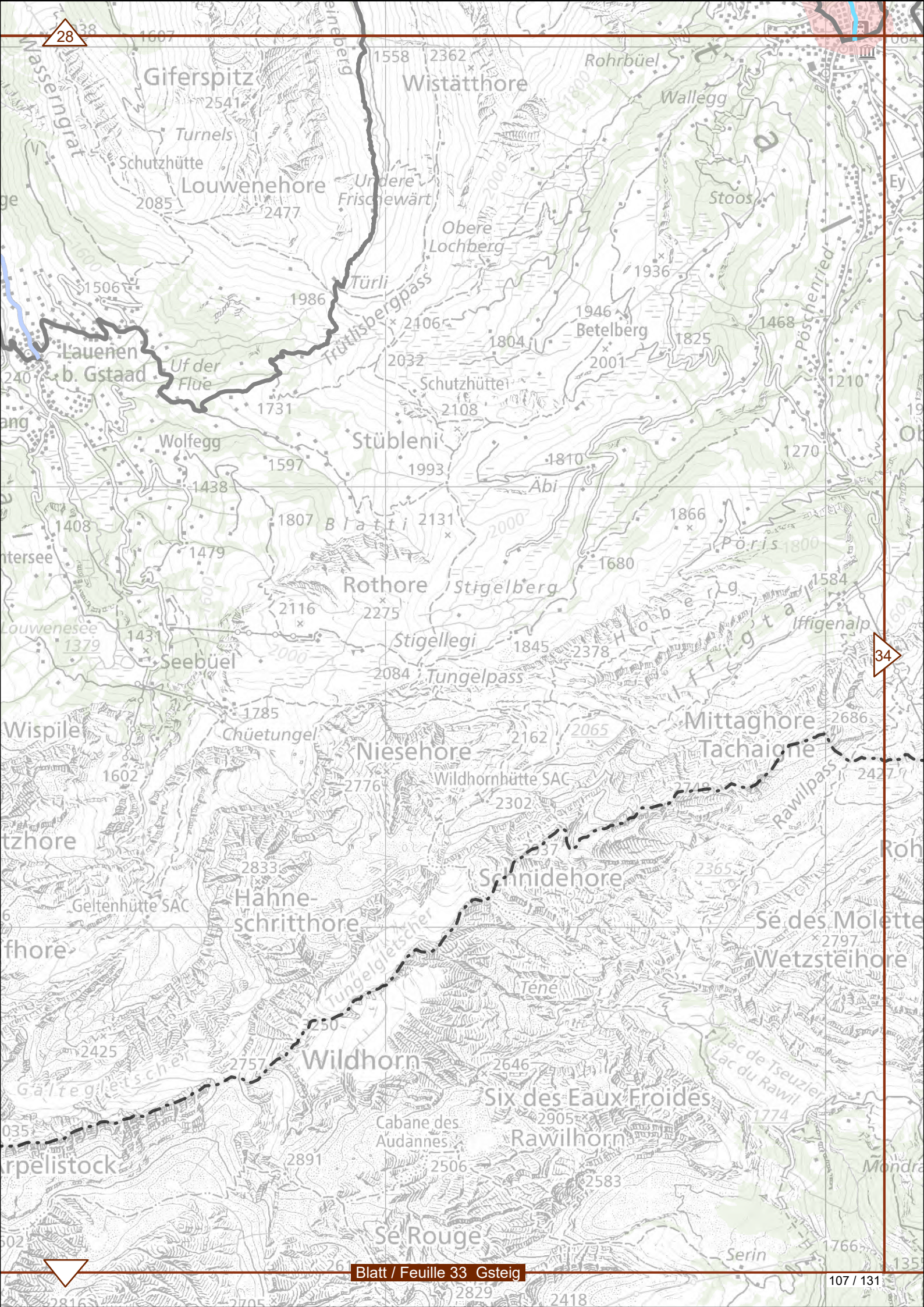
Strahlhorn

Hanspiz



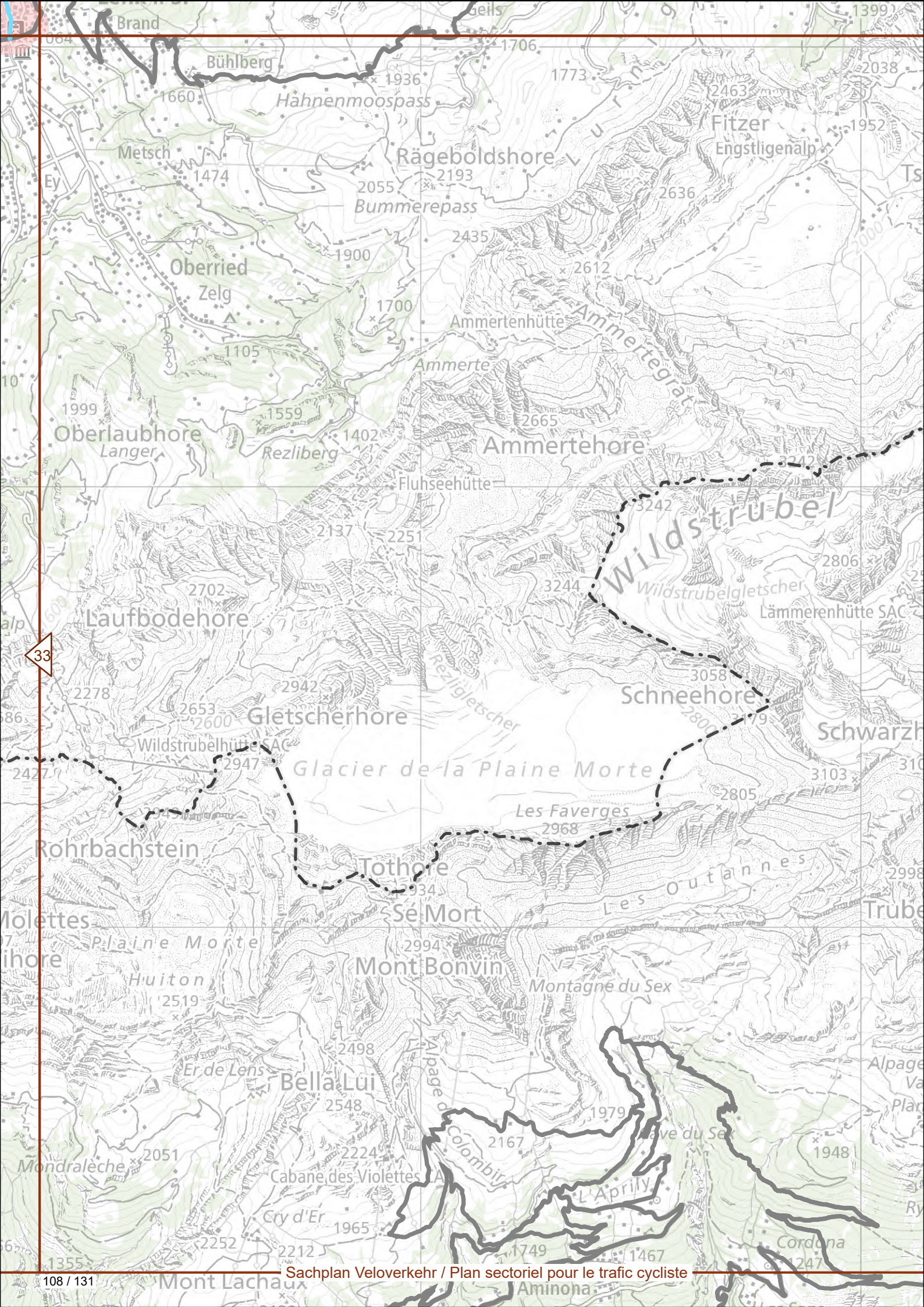




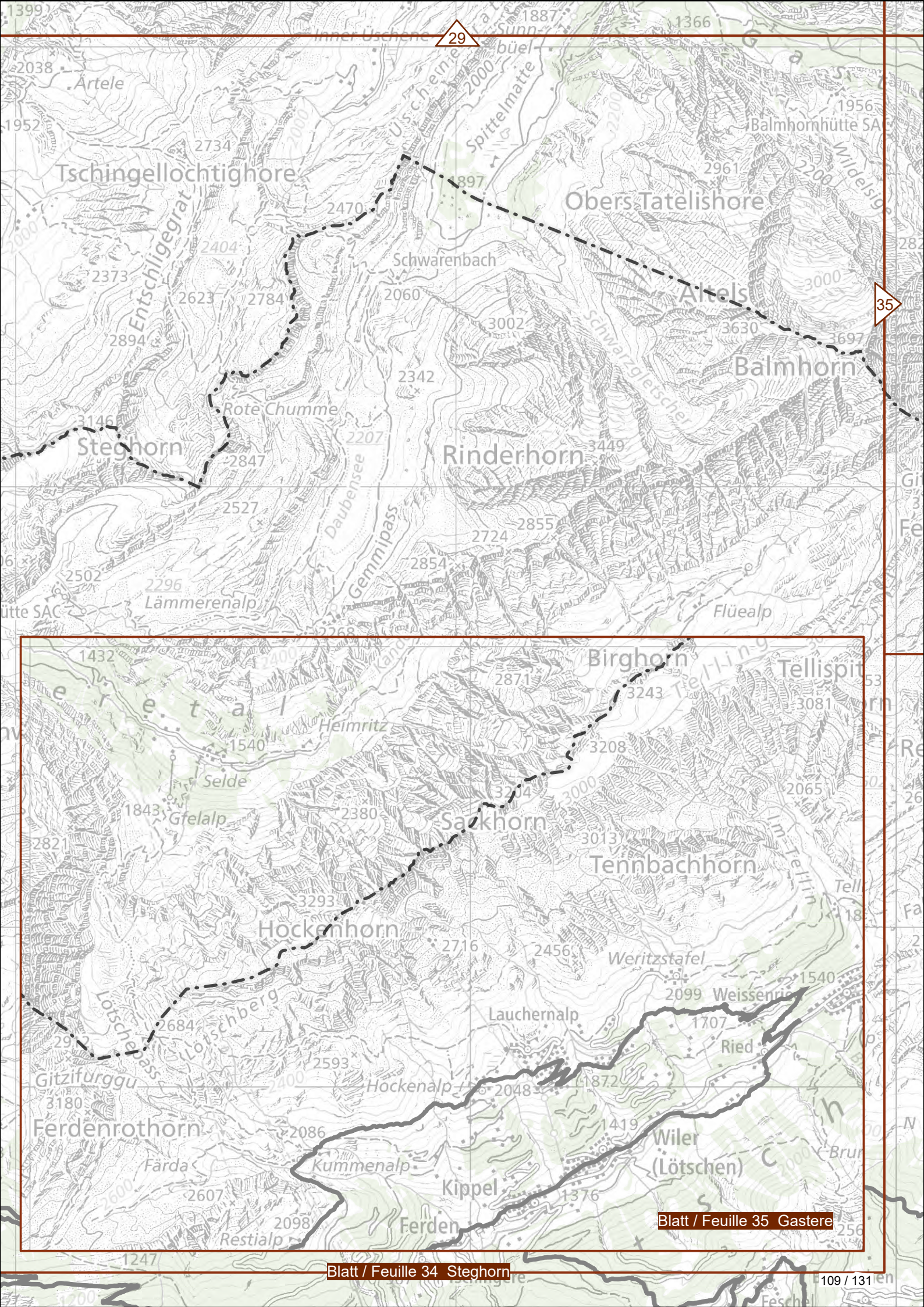


28

34



33



Anhang 1: Objektlisten / Annexe 1 : Listes des objets

Zeichenerklärung zu den Objektlisten

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

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)	
BBS	Biel/Bienne-Seeland
BM	Berne-Mittelland
EM	Emmental
JB	Jura bernois
OO	Oberland oriental
OA	Haute-Argovie
TOW	Thoune-Oberland occidental

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
		CFF	Chemins de fer fédéraux
		Ct. JU	Canton du Jura
		Ct. NE	Canton de Neuchâtel
		Ct. SO	Canton de Soleure

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				Velo- land- route	Begründung / Bemerkung	
							NS3	KS	KRW	GS/PS			
N°	Type	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route / Respon- sabilité				Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	
							RN3	RC	PCC	RCo/RP			
0.1	Qualitativ	Jegenstorf - Hambüel	Fraubrunnen, Jegenstorf	BM	3	12					X	-	Umsetzung gemäss Korridorstudie aus dem Jahr 2018: entlang der Bahnlinie abseits der Kantonsstrasse
0.2	Physisch	Hambüel - Grafenried	Fraubrunnen	BM	3	12					X	-	
0.3	Qualitativ	Grafenried	Fraubrunnen	BM	3	12					X	-	
0.4	Qualitativ	Büren zum Hof - Schalunen	Fraubrunnen	BM	3	8					X	-	
0.5	Qualitativ	Schalunen - Bätterkinden	Bätterkinden	EM	3	8					X	-	
04	Korridor / Couloir	Neuenegg - Laupen	Neuenegg, Laupen	BM, Kt. / Ct. FR	2	15			TBA / OPC		74	-	Federführung TBA-DLZ und Koordination mit Kt. FR / Responsabilité OPC-CEP et coordination avec le Ct. FR
6.1	Qualitativ	Deisswil - Stettlen	Stettlen	BM	2	11.1,					X	37	Umsetzung gemäss Korridorstudie aus dem Jahr 2019
6.2	Physisch	Bahnhof Stettlen - Moosweg	Stettlen			16					X		
6.3	Qualitativ	Schiessstand - Moosgasse	Stettlen, Vechigen								X		
6.4	Physisch	Moosgasse - Nesselbank	Vechigen								X		
6.5	Qualitativ	Asphaltierung Bodengasse	Vechigen, Worb								X		
11	Qualitativ	Därliigen - Interlaken West	Därliigen, Interlaken	OO	1	25	X	X	X			8, 9	Massnahme RGSK 2021: OO.LV-V.1.1, Koordination mit BLS-Doppelspurausbau
13	Physisch	Spiez, Lattigen, Parallelführung zur BLS	Spiez	TOW	1	24					X	9	Massnahme RGSK 2016: LV- N-2-m, Koordination mit BLS

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie / Federführung				Velo-landroute	Begründung / Bemerkung	
							NS3	KS	KRW	GS/PS			
N°	Type	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route / Responsabilité				Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	
							RN3	RC	PPC	RCO/RP			
14	Physisch	Thun, Scherzligen, Querung Aare	Thun	TOW	1	19					X	-	Massnahme AP 1: LV-N-1-a, Koordination mit BLS
16	Physisch	Thun Lerchenfeld, Anschluss Allmendstrasse	Thun, Uetendorf	TOW	1	19					X	-	Massnahme AP 3: LV-N-2-f, Koordination mit BLS
17	Qualitativ	Thun Nord Autobahnzubringer Gürbetal, Abzweiger ARA	Uetendorf	TOW	1	19		X				-	Massnahme AP 4: TOW.LV-Ü1.2
18	Qualitativ	Seftigen, Thunstrasse	Seftigen, Uetendorf	TOW	1, 2	19		X				-	Massnahmen AP 3 und AP 4: LV-N-2-a und TOW.LV-Ü.2.6
19	Qualitativ	Tägertschi - Konolfingen	Konolfingen, Münsingen	BM	2	16		X				-	Massnahmen AP 4: BM.LV-Ü.21.26 und BM.LV-Ü.22.19
20	Qualitativ	Rubigen, Aarebrücke - Knoten Thunstrasse	Rubigen	BM	2	11.1, 16	X	X				-	Massnahme AP 2: V-MIV 4.6
21	Physisch	Gümligen - Rubigen	Muri b.B., Allmendingen, Rubigen	BM	2	11.1, 16				TBA/SBB	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	888	Massnahme AP 2: V-LV 1.1
24	Physisch	Wabern, Weyergut	Köniz	BM	2	11.1, 16					X	8, 74	Massnahme RGSK II / RGSK 2021: LV-Ü.22.15
25	Physisch	Wabern, Kehrsatz Nord	Köniz, Kehrsatz	BM	2	11.1, 16					X	-	Massnahme AP 3: LV-N-5, Koordination mit BLS-Doppelspurausbau Frischingweg - Wabern - Kehrsatz Nord
26	Qualitativ	Bern, Knoten Ostring / Thunstrasse / Muristrasse	Bern	BM	2	11.1, 16					X	-	Massnahme AP 1
27	Qualitativ	Bern, Thunplatz	Bern	BM	2	11.1, 16					X	94	Massnahme AP 4: BM.LV-Ü.18
28	Physisch	Bern, Pfaffensteig Anschluss Freiburgstrasse	Bern	BM	2	11.1, 15					X	-	Ermöglicht Führung abseits stark belasteter KS und vermeidet Umwege
30	Qualitativ	Bümpliz Weissensteinstrasse	Bern	BM	2	11.1, 15	X					-	Massnahme AP 4: BM.LV-Ü.20: Federführung im Knotenbereich ASTRA, sonst TBA-OIK II
31	Qualitativ	Bümpliz Turnierstrasse, Querung Weissensteinstrasse	Bern	BM	2	11.1, 15	X	X				-	Massnahme AP 4: BM.LV-Ü.20: Federführung im Knotenbereich ASTRA, sonst TBA-OIK II
32	Physisch	Bern Weyermannshaus, Querung BLS / Autobahn	Bern	BM	2	11.1, 15					X	34	Massnahme AP 4: BM.LV-Ü.4, Koordination mit SBB-Bahnprojekt Entflechtung Holligen
33	Qualitativ	Bern, Inselplatz	Bern	BM	2	11.1, 15					X	-	Massnahme AP 4: BM.MIV-Auf.1
34	Physisch	Bern, Langsamverkehrsverbindung Breitenrain - Länggasse	Bern	BM	2	11.1, 15					X	-	Massnahme AP 4: BM.LV-Ü.15
35	Physisch	Bern Station Wankdorf	Bern	BM	2	11.1, 12					X	-	Massnahme AP 4: BM.LV-Ü.28, fehlendes Verbindungselement nördlich Station Bern Wankdorf
36	Physisch	Laupen - Gümnenen	Laupen, Ferenbalm	BM	2	15		X	X			74	Massnahme AP 3: LV-S-5, Aufwertung bestehende Flurwege und Lückenschliessung mit Radweg entlang KS zu durchgehender Radroute
37	Qualitativ	Bäriswil, Bernstrasse	Bäriswil	BM	4	12		X	X			-	Massnahme AP 4: BM.LV-Ü.21.24
38	Physisch	Kosthofen, Linienführung parallel zum Lyssbach	Schüpfen, Grossaffoltern	BBS	3	11			X			64	Massnahme RGSK 2021: BBS.LV-Ü.8.3 vgl. Routenoptimierung 139

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie / Federführung				Velo-landroute	Begründung / Bemerkung	
							NS3	KS	KRW	GS/PS			
							RN3	RC	PPC	RC0/RP			
N°	Type	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route / Responsabilité				Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	
41	Physisch	Aegerten - Studen	Aegerten, Studen (BE)	BBS	3	7			X			-	Massnahme RGSK 2016: LV-N-10.02
42	Qualitativ	Nidau / Biel/Bienne, G.-Müller-Platz	Nidau, Biel/Bienne	BBS	3	7		X		X		-	Massnahme AP 4: BBS.MIV-Auf.6
44	Qualitativ / Qualitatif	Taubenlochschlucht / Gorges du Taubenloch	Biel/Bienne, Vauffelin, Plagne, Péry	BBS, JB	3	7	X	X			Neu / Nouvelle		Massnahme RGSK 2021 : JB.MD-V.6; Federführung ASTRA / Mesures du CRTU 2021: JB.MD-V.6; responsabilité OFROU
45	Qualitativ	Hasle b.B. Bahnhof bis Abzweiger Kalchofenstrasse vor Unterführung Kantonsstrasse	Hasle b.B.	EM	4	12		X			84		Massnahme RGSK 2021: EM.MIV-U.1
46	Qualitativ	Radweg Oberburg - Hasle b.B.	Hasle b.B., Oberburg	EM	4	12			X			-	Massnahme AP 3: LV-N-3
47	Qualitativ	Oberburg, Emmentalerstrasse	Oberburg	EM	4	12		X				-	Massnahme AP 3: MIV-U-1
48	Qualitativ	Burgdorf - Alchenflüh, Schachenstrasse	Burgdorf, Lyssach	EM	4	12		X			24		Massnahme AP 2: MIV-S-1
49	Qualitativ	Brücke Rüegsauschachen - Hasle b.B.	Hasle b.B., Rüegsau	EM	4	12		X			84		Massnahme RGSK 2016: LV-N-2.29
54	Physisch	Aarwangen, Verbindung Jurastrasse - Riedgasse	Aarwangen	OA	4	4				X	71		Massnahme RGSK 2021: OA.LV-V.4.1 Nötige Wegverbreiterung für Routenoptimierung 166
56	Physisch	Biel/Bienne, neue Verbindung durchs Bözingenfeld	Biel/Bienne	BBS	3	7				X	50		Massnahme AP 4: BBS.LV-Ü.1.4
57	Physisch	Biel/Bienne, neue Bahnhofunterführung	Biel/Bienne	BBS	3	7				X		-	Massnahme AP 4: BBS.LV-Ü.3
58	Physisch	Biel/Bienne - Nidau, Veloführung entlang BTI-Trasse	Biel/Bienne, Nidau	BBS	3	7				X		-	Massnahme AP 3: LV-N-11 resp. BBS.LV-Ü.7.6
59	Qualitativ	Schattenhalb, Grimselstrasse - Lammi	Schattenhalb	OO	1	21, 22		X			8, 61		Massnahmen RGSK 2021: OO.LV-V.1.8 und OO.MIV-Auf.1.5
60	Physisch	Bahnhof Langenthal, Querung SBB	Langenthal	OA	4	4				X	71		Massnahme AP 3
61	Physisch	Langenthal, Verbindung Bäreggstrasse - Hasenmattstrasse	Langenthal	OA	4	4				X		-	Massnahme AP 3 Direkter Zubringer für Veloverkehr aus Norden zur neuen Bahnhofunterführung
62	Qualitativ	Langenthal, Passage Coop	Langenthal	OA	4	9				X	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		-	Massnahme AP 3: V-LV 3.1 Durchgehende Veloverbindung entlang dem BLS-Trasse
64	Physisch	Bern Wankdorf, Anschluss Radweg Richtung Zollikofen	Bern, Ittigen	BM	2	11.1			X			-	Direkte Anbindung ESP Wankdorf an den Radweg Richtung Zollikofen
65	Physisch	Könizstrasse - Liebefeld	Köniz	BM	2	11.1				X		-	Massnahme AP 4: BM.LV-Ü.26 Führung entlang BLS-Gleise
66	Qualitativ	Leissigen - Därligen	Leissigen, Därligen	OO	1	25	X					-	Massnahme RGSK 2021: OO.LV-V.1.1 Koordination mit BLS
67	Qualitativ	Uttigenbrücke	Uttigen, Kiesen	BM	2	19			X		-	64	Neu dient die Brücke auch dem Veloalltagsverkehr
68	Physisch	Utzenstorf - Wilerfeld	Utzenstorf, Wiler bei Utzenstorf	EM	4	8			X				Massnahme RGSK 2021: EM.LV-Ü.4.13
69	Qualitativ	Wilerfeld - Wiler bei Utzenstorf	Utzenstorf, Wiler bei Utzenstorf	EM	4	8			X				Massnahme RGSK 2021: EM.LV-Ü.4.13

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie / Federführung				Velo-landroute	Begründung / Bemerkung	
							NS3	KS	KRW	GS/PS			
N°	Type	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route / Responsabilité				Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	
							RN3	RC	PPC	RCO/RP			
70	Physisch	Uttigen - Heimberg, Aaresteg	Heimberg, Uttigen	TOW	1	19					X	64	Massnahme AP 4: TOW.LV-Ü.1.7 CIS-Steg, LV-Brücke über Aare
71	Qualitativ	Bern, Freudenbergerplatz	Bern	BM	2	11.1, 16	X						
72	Qualitativ	Bern, Knoten Monbijoustrasse-Eigerstrasse	Bern	BM	2	11.1, 15				X			Massnahme AP 4: BM.LV-Ü.22.6
73	Qualitativ	Bern, Anschluss Forsthaus - Knoten Bremgartenstrasse-Murtenstrasse	Bern	BM	2	11.1, 15	X					34	Massnahme AP 4: BM.LV-Ü.3
74	Qualitativ	Bern, Anschluss Wankdorf - Knoten Schermenweg-Bolligenstrasse	Bern	BM	2	11.1, 12, 16	X						Massnahme AP 2: LV-N-3
75	Physisch	Belp, Lindenhofweg – Rubigenstrasse - Moosblickweg	Belp	BM	2	11.1, 16					X		Massnahme Planungsstudie Linienführung Veloverkehr, Korridor 1: 1.N.1; Zu koordinieren mit Massnahme RGSK 2016: LV-Ü.22.26
76	Physisch	Schlössliweg / Rubigenstrasse	Belp	BM	2	11.1, 16					X		Massnahme Planungsstudie Linienführung Veloverkehr, Korridor 1: 1.N.2;
77	Physisch	ARA-Strasse – Weg entlang Autobahn A6	Münsingen, Rubigen	BM	2	16					X		Massnahme Planungsstudie Linienführung Veloverkehr, Korridor 2: 2.N.1;
78	Physisch	Rampe Anschluss Rubigen	Rubigen	BM	2	11.1, 16					X		Massnahme Planungsstudie Linienführung Veloverkehr, Korridor 2: 2.N.2;
79	Physisch	Giessmatt	Belp	BM	2	11.1, 16					X		Massnahme RGSK 2021: LV-Ü.22.26; Massnahme Planungsstudie Linienführung Veloverkehr, Korridor 2: 2.N.3; Linienführung mit Grundeigentümer*in abzustimmen.
80	Physisch	Konolfingen – Zäziwil	Konolfingen, Mirchel, Zäziwil	BM	2	16				X			Federführung TBA-OIK II; Ersatzpflicht für Wanderwegabschnitte; Massnahme Planungsstudie Linienführung Veloverkehr, Korridor 3: 3.N.1;
81	Physisch	Nidau – Port, Fuss- und Velobrücke	Nidau, Port	BBS	3	7					X		Massnahme RGSK 2021: LV-Ü.2.5
82	Qualitativ	Nidau, Neue Querungsmöglichkeit (Über- oder Unterführung) der Bernstrasse	Nidau	BBS	3	7					X		Massnahme RGSK 2021: LV-Ü.2.8
83	Physisch	Safnern – Orpund	Safnern	BBS	3	7					X		Massnahme RGSK 2021: LV-Ü.2.11
84	Physisch	Biel/Bienne, Querung Güterbahnhof (Passerelle Gottstattstrasse-Mettstrasse)	Biel/Bienne	BBS	3	7					X		Massnahme RGSK 2021: LV-Ü.4
85	Physisch	Biel/Bienne, Verbindung Mühlefeldweg – Bahnhof Süd (Passerelle über Alfred-Aebi- und Murtenstrasse)	Biel/Bienne	BBS	3	7					X		Massnahme RGSK 2021: LV-Ü.5
86	Qualitativ	Biel/Bienne, Veloverbindung Längfeldweg – Solothurnstrasse	Biel/Bienne	BBS	3	7					X		Massnahme RGSK 2021: LV-Ü.7.21

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie / Federführung				Velo-landroute	Begründung / Bemerkung
							NS3	KS	KRW	GS/PS		
N°	Type	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route / Responsabilité				Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque
							RN3	RC	PPC	RCO/RP		
87	Physisch	Ligerz – La Neuveville	Ligerz, La Neuveville	BBS	3	6, 10			X			Attraktiver, durchgehender Radweg entlang dem Nordufer des Bielersees durch Verbesserung der Radinfrastruktur
88	Physisch	Büren a.A., Büren-Leuzigen	Büren a.A.	BBS	3	7			X		44	Federführung TBA-OIK III; Massnahme RGSK 2021: LV-Ü.8.12
89	Physisch	Biel/Bienne, Chemin des Cordiers / chemin Marie-Louise-Blösch	Biel/Bienne	BBS	3	7				X		Massnahme Sachplan Velo 2035 Stadt Biel: 71
90	Korridor	Weissenbühl - Bern West	Bern	BM	2	11.1			BM		74	Massnahmen RGSK 2021: BM.LV-Ü.19 BM.LV-Ü.20
91	Korridor	Innerberg - Wohlen - Uetligen	Wohlen	BM	2	11			BM		8, 94	Massnahme AP 4: BM.LV-Ü.22.20
92	Korridor / Couloir	Tavannes - Tramelan	Tavannes, Tramelan	JB	3	1, 2			JB		54	Massnahme RGSK 2021: JB.MD-V.1 / Mesures du CRTU 2021: JB.MD-V.1
93	Korridor / Couloir	Kallnach - Fräschels (Kantonsgrenze)	Kallnach	BBS	3	11			TBA / OPC			Federführung TBA-DLZ und Koordination mit Kt. FR / Responsabilité OPC-CEP et coordination avec le Ct. FR
94	Korridor	Zweisimmen - St. Stephan - Lenk	Lenk, St. Stephan, Zweisimmen	TOW	1	28			TOW			Führung Veloalltagsverkehr auf MTB-Route prüfen
95	Physisch	Verbindung Bernstrasse mit Querung der Autobahn A6 bis ans rechte Ufer des Nidau-Büren-Kanals	Brügg, Aegerten	BBS	3	7			X			Massnahme AP 4: BBS.LV-Ü.9 Anbindung geplantes Spitalzentrum
96	Physisch	Verbindung Radweg Nordseite T6 bis Portstrasse	Biel/Bienne, Brügg	BBS	3	7			X			Massnahme AP 4: BBS.LV-Ü.1.12 Wiederinbetriebnahme Radweg entlang Nordseite T6
97	Physisch	Biel/Bienne, Chemin de la Chénaie – Fuchsenried – Rue de l'Octroi (Passerelle Fuchsenried)	Biel/Bienne	BBS	3	7				X		Massnahme Sachplan Velo 2035 Stadt Biel: 66
98	Physisch	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Zugang und Querung Fuss- und Veloverkehr Bahnhof Nord	Münsingen	BM	2	16				X		Massnahme RGSK 2021: BM.LV-Ü.21.42
99	Physisch	Tägertschi, Veloweg Thal matt	Münsingen	BM	2	16				X		Ursprünglich aus dem Vorprojekt Veloweg Thal matt der Gemeinde Tägertschi; abgestimmt und integriert in der Planungsstudie Linienführung Veloverkehr, Korridor 3.

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	Atlasblatt	Strassenkategorie der Neuführung				Federführung Realisierung	Begründung / Bemerkung	Alltagsroute mit kantonaler Netzfunktion	Velolandroute
						NS3	KS	KRW	GS/PS				
N°	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route pour le nouveau tracé				Responsabilité réalisation	Motif / Remarque	Itinéraire quotidien assurant une fonction de réseau cantonal	Itin. de « La Suisse à vélo »
						RNB	RC	PPC	RCo/RP				
111	Brienz - Brienzwiler - Brünigpass - Meiringen	Brienz, Hofstetten b.B., Brienzwiler, Meiringen, Hasliberg	OO	1	21	X	X		X	ASTRA	Direkte, attraktive Linienführung zwischen Brienz und Brünigpass durch Velomassnahmen im Rahmen des Ausbau A8	Ja	9
113	Interlaken - Därliken	Interlaken, Unterseen, Därliken	OO	1	25		X	X	X	TBA, G	Attraktive und verkehrsarme Verbindung durch Verlegung auf bestehendes Wegnetz und ergänzende Weg-, Steg- und Brückenbauten	Ja	8, 9
114	Saanenmöser - Schönried	Saanen	TOW	1	28				X	G	Ausbau und Verlegung der Route abseits der HVS	Ja	9
116	Thun - Uttigen	Thun, Steffisburg, Heimberg	TOW	1	19				X	G	Attraktivere Linienführung näher zum Routenthema durch Verlegung auf bestehenden Uferweg entlang der Aare	Ja	8
120	Kirchenturnen - Kaufdorf - Toffen	Kaufdorf, Rümliken, Turnen, Toffen	BM	2	16, 19				X	G	Verlegung der Route an die Gürbe	Ja	74
122	Neuenegg	Neuenegg	BM	2	15				X	G	Verlegung auf MIV-freie/arme Wege ausserhalb der Ortschaft	Ja	74
124	Laupen - Gummenen - Saanesteg	Laupen, Ferenbalm, Mühleberg	BM	2	11, 15				X	G	Verbesserung der Nähe zum Routenthema, Verlegung auf MIV-freie/arme Strecken und Minimierung der Steigungen durch Führung auf dem rechten Saaneuferweg	Ja	74
125	Golaten, Saanesteg	Wilteroltingen, Mühleberg	BM	2	11				X	G	Verbesserung des Fahrflusses durch Erstellung eines fahrbaren Überganges und Verbesserung der Wege	Nein	8, 94
126	Belp - Muri	Belp, Muri	BM	2	11.1,				X	TBA, G	Öffnung der Auguetbrücke für den Veloverkehr	Ja	888
127	Wabern, Weyerquet	Köniz, Kehrsatz	BM	2	11.1, 16				X	G	Zusammenlegung mit Alltagsverkehr	Ja	8, 74
130	Kehrsatz - Bern - Hinterkappelen	Bern, Ittigen, Zollikofen, Bremgarten b.B., Kirchlindach, Wohlen b.B.	BM	2	11, 11.1, 12, 15, 16				X	G	Durchgehende, attraktive Freizeit- und Tourismusroute entlang der Aare	Nein	8
132	Bern, Murfeld - Breitenrain - Casinoplatz	Bern, Muri	BM	2	11.1, 16			X	X	G	Neukonzeption der Freizeitrouten in Bern	Ja	94
135	Bern Zentrum	Ittigen, Bern, Muri b. B.	BM	2	11.1, 12, 15, 16		X		X	G	Verlegung Velolandroute 64 infolge Neukonzeption der Freizeitrouten in Bern inkl. Führung durch Dählhölzliwald (Vorschlag Fachstelle Velo Stadt Bern)	Ja	64
136	Bigenenthal	Walkringen	BM	2	12				X	G, Koordination mit BLS	Vermeidung der Querung über die HVS und von 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 Realisi- erung	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	Motif / Remarque	Itinéraire quotidien assurant une fonction de réseau cantonal	Itin. de « La Suisse à vélo »
						RN3	RC	PPC	RCO/RP				
137	Golaten - Oltigen	Kallnach, Radelfingen, Golaten	BM, BBS	2, 3	11				X	G	Verbesserung der Nähe zum Routenthema und Minimie- rung der Steigungen durch Verlegung auf den Aare- uferweg bei Oltigen mittels Querung der Aare	Nein	8
138	Aarberg - Aare-Hagneck- Kanal-Brücke	Aarberg, Barga, Wal- perswil	BBS	3	11				X	G	Optimierung der Sicherheit durch Verlegung der Routen auf nördlichen Kanaldamm	Ja	8, 44
139	Schüpfen - Suberg	Schüpfen, Gross- affoltern	BBS	3	11			X	X	G, TBA im Be- reich Netz- lücke 38	Minimierung der Steigung, Verlegung der Route in den Talboden entlang der Bahnlinie	Ja	64
141	Biel/Bienne - Le Landeron	Biel/Bienne, Twann- Tüscherz / Douanne- Daucher, Ligerz / Gléresse, La Neuve- ville, Le Landeron (NE)	BBS, JB, Kt. / Ct. NE	3	6, 7, 10	X	X	X	X	TBA / OPC	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 Biemme grâce à l'amélioration de l'infra- structure, déplacement de l'itinéraire 50 de « La Suisse à vélo »	Ja / Oui	50
146	Biel/Bienne, Bözingen	Biel/Bienne	BBS	3	7				X	G	Neue Linienführung durch ESP Bözingenfeld	Ja	50
148	Taubenlochschlucht / Gorges du Taubenloch	Biel/Bienne, Vauffelin, Plagne, Péry	BBS, JB	3	7	X				ASTRA / OFROU	Sichere Verbindung zwischen Biel und Sonceboz durch Radverkehrsmassnahmen, laufendes Projekt ASTRA / Jonction sûre entre Biemme et Sonceboz grâce aux mesures prises pour le trafic cycliste, projet de l'OFROU en cours	Ja / Oui	Neu / Nouvelle
149	Vallon de St. Imier	Péry, La Heutte, Sonceboz-Sombeval, Corgémont, Cortébert, Courtelary, Cormoret, Villeret, Saint-Imier, Sonvilier, Renan, La Chaux-de-Fonds (NE)	JB	3	5, 6, 7		X		X	TBA, G / OPC, C	Neue Route gemäss überwiesenem Vorstoss des Grossen Rates / Nouvel itinéraire conformé- ment à la motion adoptée par le Grand Conseil	Ja / Oui	Neu / Nouvelle
150	Court - Gänsbrunnen	Court, Gänsbrunnen (SO)	JB	3	1, 2, 3, 6				X	G / C	Neue Route	Nein / Non	
152	Les Breuleux - Mont Soléil	Les Breuleux (JU), Muriaux (JU), Saint Imier	JB, Kt. / Ct. JU	3	6				X	G / C	Erhöhung der Sicherheit und Reduktion der negativen Auswirkungen des MIV durch Verlegung auf bestehendes Wegnetz abseits der HVS / Amélioration de la sécurité et réduction des effets négatifs du TIM par un déplacement sur un réseau existant à l'écart des routes principales	Nein / Non	7
153	Bellelay - Les Genevez	Saicourt, Les Genevez (JU)	JB	3	1				X	G / C	Attraktive, verkehrsarme Linienführung durch Ver- legung, Linienführung durch Kt. JU festzulegen / Itinéraire attrayant à faible circulation suite à un déplacement, tracé à déterminer par le ct. JU	Ja / Oui	23

Nr.	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Strassenkategorie der Neuführung				Federführung Realisierung	Begründung / Bemerkung	Alltagsroute mit kantonalen Netzfunktion	Velo-landroute
						NS3	KS	KRW	GS/PS				
N°	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Catégorie de route pour le nouveau tracé				Responsabilité réalisation	Motif / Remarque	Itinéraire quotidien assurant une fonction de réseau cantonal	Itin. de « La Suisse à vélo »
						RN3	RC	PPC	RCoRP				
154	Lützelflüh - Rüegsauschachen	Lützelflüh, Hasle b.B., Rüegsau	EM	4	12		X		X	TBA, G, Koordination mit BLS	Routenführung in attraktiver Umgebung in Emmenähe durch Verlegung auf bestehende Wege	Ja	24, 99
155	Burgdorf - Bikingen	Wynigen	EM	4	12		X			TBA	Erhöhung der Sicherheit bei Anschluss auf Gemeindestrasse	Ja	84
157	Aeffligen - Utzenstorf	Kirchberg, Utzenstorf	EM	4	8, 12				X	G	Routenführung mit Emmebezug durch Verlegung der Route auf den rechten Ufenweg	Nein	44
158	Utzenstorf - Biberist	Utzenstorf	EM	4	8				X	G	Erhöhung der Sicherheit durch Fahrbahnverbreiterung	Nein	44
160	Burgäschisee - Önzal	Höchstetten, Drei Höfe (SO), Seeberg, Aeschi (SO), Niederörn, Herzogenbuchsee, Heimenhausen	EM, OA, Kt. SO	4	8				X	G	Verbesserung der Nähe zur landschaftlichen Besonderheit und Führung auf MIV-freien resp. -armen Strecken; Linienführung durch Kt. SO festzulegen	Ja	34
164	Langenthal, Bahnhof - Karbidweg - Grubenstrasse - Querung asm-Trasse - Belchenstrasse - Zeieweg	Langenthal	OA	4	4				X	G, Koordination mit asm	Direkte und sichere Linienführung durch Verlegung als Folge Realisierung Netzlücke 51 und Massnahme V-LV 3.2 Agglomerationsprogramm Langenthal	Ja	71
166	Aarwangen Ortsdurchfahrt	Aarwangen	OA	4	4		X		X	TBA, G, Koordination mit asm	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Radverkehrsanlagen längs und Abbiege-/Querungshilfen im Bereich der Ortsdurchfahrt	Ja	71
171	Saanen - Rougemont	Saanen	TOW, Kt. / Ct. VD	1	28				X	G / C	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
172	Oberwil, Abnet	Oberwil i. S.	TOW	1	23, 24				X	G	Beseitigen von Höhenunterschieden durch hangparallele Verbindung	Nein	9
173	Saanen, Abeni Weid	Saanen, Zweisimmen	TOW	1	28				X	G	Verminderung starke Steigung	Nein	9
174	Mörigen - Sutz-Latringen, neue Wegführung näher am Seeufer	Mörigen - Sutz-Latringen	BBS	3	7, 11				X	G	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	Valbirse	JB	3	2				X	G / C	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-Tavannes	Corgémont, Tavannes, Tramelan	JB	3	1, 6				X	G / C	Verlängerung Velolandroute 23 bis Tavannes / Prolongement de l'itinéraire « La Suisse à vélo » n° 23 jusqu'à Tavannes	Nein / Non	23
177	Gümligen - Rubigen	Muri b.B., Allmendingen, Rubigen	BM	2	11.1, 16				X	TBA, SBB	Verlegung Velolandroute 64 und 94 auf neue Verbindung	Ja	64, 94
178	Zweisimmen, Egg - Hinderi Matte	Zweisimmen	TOW	1	28				X	G	Verminderung starke Steigung	Nein	9
179	Langenthal, Jurastrasse	Langenthal	OA	4	9			X		G	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verlegung	Ja	71
181	Wangen a.A. - Walliswil b.N.	Walliswil bei Niederbipp, Bannwil	OA	4	4				X	G	Verlegung der Route an die Aare	Nein	5, 8

Nr.	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlas- blatt	Strassen- kategorie der Neuführung				Feder- führung Real- sierung	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	Motif / Remarque	Itinéraire quotidien assurant une fonction de réseau cantonal	Itin. de « La Suisse à vélo »
						RN3	RC	PPC	RCo/RP				
183	Zaziwil - Bowil	Bowil, Zaziwil	EM	4	16				X	G	Verlegung der Route abseits der Kantonsstrasse	Nein	94

**Anhang 1.3: Unterteilung «Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten»
(Alltagsverkehr) /**

**Annexe 1.3 : Division des «Couloirs pour l'évaluation des itinéraires prioritaires»
(trafic cycliste quotidien)**

Nr.	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Bemerkung
N°	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Remarque
V1	Spiez – Thun, Bhf	Spiez, Thun	TOW	1	19, 24	
V2	Thun, Gwatt – Thun, Allmend	Thun	TOW	1	19	BGK Bürgerstrasse und General-Wille-Strasse (Thun)
V3	Thun, Allmendingen – Thun, Bhf	Thun	TOW	1	19	
V4	Uetendorf – Thun, Bhf	Uetendorf, Thierarchern, Thun	TOW	1	19	
V5	Uetendorf – Steffisburg Bhf – Thun, Bhf	Uetendorf, Heimberg, Steffisburg, Thun	TOW	1	19	
V6	Münsingen – Thun, Bhf	Münsingen, Wichtrach, Kiesen, Oppligen, Uttigen, Heimberg, Steffisburg, Thun	BM, TOW	1, 2	16, 19	Planungsstudie Velohauptroute Münsingen – Thun (RKBM + ERT)
V7	Steffisburg – Thun, Bhf	Steffisburg, Heimberg, Thun	TOW	1	19	
V8	Oberhofen – Thun, Bhf	Oberhofen, Hilterfingen, Thun	TOW	1	19	
V9	Konolfingen – Münsingen	Konolfingen, Münsingen	BM	2	16	
V10	Münsingen – Belp – Bern, Bhf	Münsingen, Rubigen, Belp, Kehrsatz, Köniz, Bern	BM	2	15, 16	
V11	Münsingen – Muri – Bern/Ostermundigen/Ittigen	Münsingen, Rubigen, Allmendingen, Muri b. B., Bern, Ostermundigen	BM	2	12, 16	
V12	Kehrsatz – Wabern – Bern, Bümpliz	Kehrsatz, Köniz, Bern	BM	2	15, 16	
V13	Niederschertli/Schliern – Köniz – Bern	Köniz, Bern	BM	2	11.1, 15	Velohauptroute Köniz – Bern bestehend (Köniz, Bern)
V14	Neuenegg – Bern	Neuenegg, Köniz, Bern	BM	2	15	VVR-Studie in Bearbeitung
V15	Bern, Brunnen – Bern, Bhf	Bern	BM	2	11.1, 15	
V16	Wohlen b. B./Halenbrücke – Bern, Bhf	Wohlen b. B., Kirchlindach, Bern	BM	2	11.1	
V17	Worb – Deisswil – Bern, Bhf/Bern, Wankdorf	Worb, Vechigen, Stettlen, Ostermundigen, Bern	BM	2	11.1	
V18	Oberzollkofen – Worblaufen – Bern, Bhf	Münchenbuchsee, Zollikofen, Ittigen, Bern	BM	2, 3	11.1	
V19	Oberzollkofen – Bern, Wankdorf – Bern, Bhf	Münchenbuchsee, Zollikofen, Ittigen, Bern	BM	2, 3	11.1	
V20	Münchenbuchsee – Oberzollkofen (-Bern)	Münchenbuchsee, Zollikofen, (Ittigen, Bern)	BM	2, 3	12	
V21	Jegenstorf – Oberzollkofen	Jegenstorf, Urtenen-Schönbühl, Mooseedorf, Münchenbuchsee, Zollikofen	BM	2, 3	12	
V22	Oberzollkofen – Hindelbank – Lyssach – Burgdorf	Münchenbuchsee, Urtenen-Schönbühl, Mattstetten, Bärswil, Hindelbank, Rüti b. Lyssach, Lyssach, Burgdorf	BM, EM	2, 3, 4	12	VVR-Studie in Bearbeitung
V23	Lützelflüh – Halse b. B. – Oberburg – Burgdorf	Lützelflüh, Hasle b. B., Burgdorf	EM	4	12	
V24	Kirchberg – Burgdorf	Kirchberg, Burgdorf	EM	4	12	
V25	Herzogenbuchsee – Langenthal	Herzogenbuchsee, Thunstetten, Langenthal	OA	4	9	
V26	Aarwangen – Langenthal	Aarwangen, Langenthal	OA	4	4	
V27	Obermurgenthal – Langenthal	Wynau, Roggwil, Langenthal	OA	4	4	
V28	Lotzwil – Langenthal	Lotzwil, Langenthal	OA	4	9	

Nr.	Bezeichnung	Gemeinde(n)	RK / PR	OIK	Atlasblatt	Bemerkung
N°	Désignation	Commune (s)	CR / RA	AIC	Feuille	Remarque
V29	Aarberg – Lyss – Biel	Aarberg, Lyss, Kappelen, Worben, Studen, Aegerten, Brügge, Biel/Bienne	BBS	3	7, 11	VVR-Studie Lyss – Biel vorhanden
V30	Ipsach – Nidau – (Ost)	Ipsach, Nidau, Biel/Bienne	BBS	3	7	BGK Dr. Schneiderstrasse (Nidau)
V31	Ipsach – Nidau – (West)	Ipsach, Nidau, Biel/Bienne	BBS	3	7	
V32	Grenchen SO – Lengnau – Pieterlen – Biel/Bienne	Grenchen SO, Lengnau, Pieterlen, Biel/Bienne	BBS	3	7	
V33	VVR auf Velohaupttroutennetz Stadt Bern	Bern	BM	2	11.1	

Anhang 2: Adressaten / Annexe 2 : Destinataires

Bundesstellen / Services fédéraux

ASTRA, Fachstelle Langsamverkehr / OFROU, domaine Mobilité douce, 3003 Bern, info@astra.admin.ch

Schweiz. Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale, Bundeshaus West, 3003 Bern, info@bk.admin.ch

Zuständige Fachstellen der Nachbarkantone / Services responsable pour le trafic cycliste des cantons voisins

Amt für Raumentwicklung, Rathausplatz 5, 6460 Altdorf, raumplanung@ur.ch

Amt für Raumentwicklung, Breitenhaus, Buochserstrasse 1, Postfach 1241, 6371 Stans, raumentwicklung@nw.ch

Amt für Raumentwicklung und Verkehr, Flüelistrasse 3, Postfach 1163, 6061 Sarnen, raumentwicklung.verkehr@ow.ch

Amt für Raumplanung, Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn, arp@bd.so.ch

Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Raumentwicklung, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau, raumentwicklung@ag.ch

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt, Dienststelle für Raumentwicklung / Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement, Service du développement territorial, Avenue du Midi 18, 1951 Sion, sdt-dre@admin.vs.ch

Raum und Wirtschaft (rawi), Murbacherstrasse 21, Postfach, 6002 Luzern, rawi@lu.ch

République et Canton du Jura, Service du développement territorial, Section de l'aménagement du territoire, Moulins 2, 2800 Delémont, secr.sdt@jura.ch

Service des constructions et de l'aménagement (SeCA) / Bau- und Raumplanungsamt (BRPA), Rue des Chanoines 17, Case postale, 1701 Fribourg, SeCA@fr.ch

Service de l'aménagement du territoire (SDT), Av. de l'Université 3, 1014 Lausanne, info.sdt@vd.ch

Service des ponts et chaussées, Rue J.-L. Pourtalès 13, 2000 Neuchâtel, Service.PontsChaussees@ne.ch

Kantonale Stellen / Services cantonaux

Amt für Bevölkerungsschutz, Sport und Militär (BSM), Papiermühlestrasse 17v, Postfach, 3000 Bern 22, info.bsm@be.ch

Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Nydegasse 11/13, 3011 Bern, agr.info@be.ch

Amt für Landwirtschaft und Natur (LANAT), Abteilungen Naturförderung, Strukturverbesserung und Produktion, Jagdinspektorat, Schwand 17, 3110 Münsingen, info.lanat@be.ch

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Reiterstrasse 11, 3011 Bern, info.aoev@be.ch

Amt für Umwelt und Energie (AUE), Reiterstrasse 11, 3011 Bern, info.aue@be.ch

Amt für Wald (KAWA), Laupenstrasse 22, 3011 Bern, wald@be.ch

Amt für Wald (KAWA), Abt. Naturgefahren, Schloss 2, 3800 Interlaken, naturgefahren@be.ch

Amt für Wirtschaft (AWI), Münsterplatz 3a, Postfach, 3000 Bern 8, info.awi@be.ch

Archäologischen Dienst des Kantons Bern, Brünnenstrasse 66, Postfach, 3001 Bern, adb@erz.be.ch

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Rechtsamt, Reiterstrasse 11, 3011 Bern, info.ra.bvd@be.ch

Conseil des affaires francophones de l'arrondissement de Biel/Bienne, Faubourg-du-Lac 45, Case postale 299, 2501 Bienne, info.caf@sta.be.ch

Conseil du Jura bernois, Rue des Fossés 1, Case postale 524, 2520 La Neuveville, info.cjb@sta.be.ch

Denkmalpflege des Kantons Bern, Schwarztorstrasse 31, Postfach, 3001 Bern, denkmalpflege@be.ch

Geschäftsstelle der **Regierungsstatthalterämter** / Secrétariat général des **Préfectures**, Scheibenstrasse 3, 3600 Thun, rsta@be.ch

Préfecture du Jura bernois, Rue de la Préfecture 2, 2608 Courtelary, pref.jurabernois@be.ch

Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland, Poststrasse 25, 3071 Ostermundigen, rsta.bern-mittelland@be.ch

Préfecture de Biel/Bienne / Regierungsstatthalteramt Biel/Bienne, Hauptstrasse 6, Case postale 304, 2560 Nidau, rsta.biel-bienne@be.ch

Regierungsstatthalteramt Emmental, Amthaus, Dorfstrasse 21, 3550 Langnau i.E., rsta.emmental@be.ch

Regierungsstatthalteramt Frutigen-Niedersimmental, Amthaus, Postfach 61, 3714 Frutigen, rsta.frutigen-niedersimmental@be.ch

Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli, Schloss 1, 3800 Interlaken, rsta.interlaken-oberhasli@be.ch

Regierungsstatthalteramt Oberraargau, Schloss, Städtli 26, 3380 Wangen a.A., rsta.oberraargau@be.ch

Regierungsstatthalteramt Obersimmental-Saanen, Amthaus, Schönriedstrasse 9, 3792 Saanen, rsta.obersimmental-saanen@be.ch

Regierungsstatthalteramt Seeland, Amthaus, Stadtplatz 33, 3270 Aarberg, rsta.seeland@be.ch

Regierungsstatthalteramt Thun, Scheibenstrasse 3, 3600 Thun, rsta.thun@be.ch

Tiefbauamt des Kantons Bern / Office des ponts et chaussées, Reiterstrasse 11, 3011 Bern, info.tba@be.ch

Dienstleistungszentrum, Reiterstrasse 11, 3011 Bern, info.tba@be.ch

Oberingenieurkreis I, Schlossberg 20, Postfach, 3601 Thun, info.tbaoik1@be.ch

Oberingenieurkreis II, Schermenweg 11, Postfach, 3001 Bern, info.tbaoik2@be.ch

Arrondissement d'ingénieur en chef III / Oberingenieurkreis III, Rue du Contrôle 20, Case postale 701, 2501 Bienne, info.tbaoik3@be.ch

IIle arrondissement d'ingénieur en chef, Service pour le Jura bernois, Grand Nods 1, 2732 Loveresse, info.tbaoik5@be.ch

Oberingenieurkreis IV, Dunantstrasse 13, 3400 Burgdorf, info.tbaoik4@be.ch

Regionalkonferenzen und Regionen /
Conférences régionales et Régions

Association Jura bernois.Bienne (Jb.B), Route de Sorvilier 21,
2735 Bévillard, info@jb-b.ch

Association seeland.biel/bienne / Verein seeland biel/bienne, c/o
BHP Raumplan AG, Fliederweg 10 Postfach 575, 3000 Bern 14,
info@seeland-biel-bienne.ch

Region Oberaargau, Jurastrasse 29, Postfach 1164, 4901
Langenthal, region@oberaargau.ch

Region Thun-Oberland West (c/o Bergregion Obersimmental-
Saanenland), Honegg, 3777 Saanenmöser, info@kasisa.ch

Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Holzikofenweg 22, Postfach,
3001 Bern, info@bernmittelland.ch

Regionalkonferenz Emmental, Geschäftsstelle, Bernstrasse 21,
3400 Burgdorf, info@region-emmental.ch

Regionalkonferenz Oberland-Ost, Jungfraustrasse 38, Postfach
312, 3800 Interlaken, region@oberland-ost.ch

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, Association.Centre-Jura@ne.ch

Entwicklungsraum Thun, Fliederweg 11, 3600 Thun,
info@erthun.ch

Regionalplanung im Raume Grenchen-Büren, Dammstrasse 14,
2540 Grenchen, office@regiongjb.ch

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

Tourismusorganisationen / Organisations touristiques

Bern Welcome, Amtshausgasse 4, 3001 Bern, info@bern.com

BE! Tourismus AG, Thunstrasse 8, 3005 Bern,
info@madeinbern.com

FRIBOURG REGION, Union fribourgeoise du Tourisme, Route
de la Glâne 107, Case postale 1560, 1701 Fribourg,
information@fribourgregion.ch

Gstaad Saanenland Tourismus, Haus des Gastes, Promenade
41, 3780 Gstaad, info@gstaad.ch

Haslital Tourismus, Twing, 6084 Hasliberg Wasserwendi,
info@haslital.swiss

Interlaken Tourismus, Marktgasse 1, 3800 Interlaken,
mail@interlakentourism.ch

Jungfrau Region Tourismus AG, Kammistrasse 13, 3800
Interlaken, info@jungfrauregion.swiss

Jura Bernois Tourisme, Avenue de la Gare 9, 2740 Moutier,
info@jurabernois.ch

Jura & Trois-Lacs, Rue d'Aarberg 107 A, 2502 Bienne,
info@j3l.ch

Lenk-Simmental Tourismus AG, Rawilstrasse 3, 3775 Lenk im
Simmental, info@lenk-simmental.ch

Naturpark Diemtigtal, Bahnhofstrasse 20, 3753 Oey,
info@diemtigtal.ch

Naturpark Gantrisch, Förderverein Region Gantrisch,
Schlossgasse 13, 3150 Schwarzenburg, info@gantrisch.ch

Parc régional Chasseral, Place de la Gare 2, Case postale 219,
2610 Saint-Imier, info@parcchasseral.ch

Schweiz Tourismus, Morgartenstrasse 5a, 8004 Zürich,
stnet@switzerland.ch

Schweizer Tourismus-Verband, Finkenhübelweg 11, Postfach,
3001 Bern, info@stv-fst.ch

TALK (Tourismus Adelboden-Lenk-Kandersteg) AG, Tourist
Center Adelboden, Dorfstrasse 23, 3715 Adelboden,
info@adelboden.ch

TALK (Tourismus Adelboden-Lenk-Kandersteg) AG, Tourist
Center Frutigen, Untere Bahnhofstrasse 14, 3714 Frutigen,
info@frutigen-tourismus.ch

TALK (Tourismus Adelboden-Lenk-Kandersteg) AG, Tourist
Center Kandersteg, Äussere Dorfstrasse 26, 3718 Kandersteg,
info@kandersteg.ch

TALK (Tourismus Adelboden-Lenk-Kandersteg) AG, Tourist
Center Kiental, Griesalpstrasse 46, 3723 Kiental, info@kiental-
reichenbach.ch

Thun-Thunersee Tourismus, Seestrasse 2, 3600 Thun,
thun@thunersee.ch

Tourist Office Burgdorf, Tourismus Emmental, Bahnhofstrasse
14, 3400 Burgdorf, info@emmental.ch

UNESCO-Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch,
Bahnhofstrasse 9a, 3904 Naters, info@jungfrau-aletsch.ch

Verein frienisberg tourismus, Postfach 131, 3045 Meikirch,
info@frienisberg-tourismus.ch

Verein Tourismus Erlach, Postfach 547, 3235 Erlach,
office@tourismus-erlach.ch

Transportunternehmungen / Entreprises de transport

Aare Seeland Mobil (ASM), Grubenstrasse 12, 4900 Langenthal,
info@asmobil.ch

Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG Twing, 6084 Hasliberg
Wasserwendi, info@meiringen-hasliberg.ch

Bernmobil, Eigerplatz 3, Postfach, 3000 Bern 14,
info@bernmobil.ch

BLS AG, Genfergasse 11, 3001 Bern, kundendienst@bls.ch

BLS AG, Schifffahrt Berner Oberland, Lachenweg 19, 3601 Thun,
schiff@bls.ch

BOB/ BLM / WAB, c/o Jungfraubahnen, Harderstrasse 14, 3800
Interlaken, info@jungfrau.ch

BSG Bielersee Schifffahrtsgesellschaft AG, Badhausstrasse 1a,
2501 Biel-Bienne, info@bielersee.ch

Bus Alpin, c/o Samuel Bernhard, Strassburgerallee 64, 4055
Basel, busalpin@busalpin.ch

Busland AG, Bucherstrasse 3, 3400 Burgdorf, info@busland.ch

CarPostal Suisse SA, Région Ouest, Avenue de la Gare 6, Case
postale 906, 1401 Yverdon-les-Bains, ouest@carpostal.ch

Chemin de fer du Jura (CJ), Rue Général Voirol 1, 2710
Tavannes, information@les-cj.ch

Chemin de fer Montreux-Oberland bernois (MOB), Rue de la
Gare 22, Case postale 1426, 1820 Montreux 1, info@mob.ch

Freiburgische Verkehrsbetriebe, Case postale 1536, 1701
Fribourg, communication@tpf.ch

FUNIC, Postfach 15, 2533 Leubringen, service@vb-tpb.ch

Funiculaire Saint-Imier-Mont-Soleil, Rue des Roches 31, Case
postale, 2610 Saint-Imier, info@funisolaire.ch

Meiringen-Innertkirchen-Bahn (MIB) c/o Kraftwerke Oberhasli AG,
3862 Innertkirchen, welcome@grimselwelt.ch

PostAuto Schweiz AG, Region Bern, Geschäftsstelle Interlaken,
Aareckstrasse 6 Postfach 437, 3800 Interlaken,
interlaken@postauto.ch

PostAuto Schweiz AG, Region Bern, Tscharnerstrasse 37,
Postfach, 3001 Bern, bern@postauto.ch

RBS / BSU, c/o Regionalverkehr Bern-Solothurn, Tiefenastrasse
2, Postfach, 3048 Worblaufen, info@rbs.ch

SBB Personenverkehr, Wylersstrasse 123/125, 3000 Bern 65,
contactcenter@sbb.ch

Schilthornbahn AG, Höhweg 2, 3800 Interlaken,
info@schilthorn.ch

Seilbahnen Schweiz, Dählhölzliweg 12, Postfach, 3000 Bern 6,
info@seilbahnen.org

STI / BBB, c/o Verkehrsbetriebe STI AG, Grabenstrasse 36, 3600
Thun, info@stibus.ch

Verband öffentlicher Verkehr VöV, Dählhölzliweg 12, Postfach,
3000 Bern 6, info@voev.ch

Verkehrsbetriebe Biel (VB), Bözigenstrasse 78 Postfach, 2501
Biel, service@vb-tpb.ch

Zentralbahn AG (zb), Bahnhofstrasse 23, 6362 Stansstad,
info@zentralbahn.ch

Weitere Organisationen und Verbände / **Autres organisations et associations**

Association des secrétaires communales et secrétaires
communaux du Jura bernois, c/o Commune de Malleray, Grand-
rue 47, Case postale 360, 2735 Malleray, scjb@malleray.ch

BDP Kanton Bern, Sekretariat, Postfach 336, 3000 Bern 6,
mail@bdp-be.info

Berner Bauernverband, Milchstrasse 9, Postfach, 3072
Ostermündingen, info@bernerbauern.ch

Berner Heimatschutz, Kramgasse 12, 3011 Bern,
info@bernerheimatschutz.ch

Berner Jägerverband BEJV, Daniela Jost, Bernfeldweg 64, 3303
Jegenstorf, gsbejv@gmx.ch

Berner Waldbesitzer BWB, Halenstrasse 10, 3012 Bern,
admin@bernerwald.ch

Berner Wanderwege (BWW) / Chemins pédestres bernois (Berne
Rando), Nordring 8, 3013 Bern, info@bernerwanderwege.ch

Chambre d'agriculture du Jura bernois CAJB, Beau Site 9, 2732
Loveresse BE, info@cajb.ch

CVP des Kantons Bern, Klaraweg 6, Postfach 5835, 3001 Bern,
cvpbern@cvp-be.ch

Eidgenössische-Demokratische Union (EDU) Kanton Bern,
Erlenauweg 17, 3110 Münsingen, info@be.edu-schweiz.ch

EspaceSuisse, Verband für Raumplanung, Sulgenrain 20, 3007
Bern, info@espacesuisse.ch

Evangelische Volkspartei des Kantons Bern (EVP), Nägeligasse
9, Postfach 2319, 3001 Bern, info@evp-be.ch

FDP. Die Liberalen Kanton Bern, Neuengasse 20, 3011 Bern,
info@fdp-be.ch

Fondation Rurale Interjurassienne, FRI Courtemelon, Case
postale 65, 2852 Courtételle, info@frij.ch

FSU Mittelland, 3000 Bern, info.mittelland@f-s-u.ch

Fussverkehr Kanton Bern, Fachverband der Fussgängerinnen
und Fussgänger, 3000 Bern, bern@fussverkehr.ch

Grüne Kanton Bern (Grüne), Monbijoustrasse 61, 3007 Bern,
sekretariat@gruenebern.ch

HEV Kanton Bern, Münzgraben 6, Postfach, 3001 Bern,
info@hev-be.ch

Interessengemeinschaft (IG) Ländlicher Raum, EOS BeO GmbH,
Schulhausstrasse 25b, 3800 Unterseen, brigitta.wyss@eos-
beo.ch

Junge Grüne Kanton Bern, Monbijoustrasse 61, 3007 Bern,
info@jungegrueenebern.ch

Jungfreisinnige Kanton Bern, Neuengasse 20, Postfach, 3011
Bern, alexander.martinolli@jfb.ch

KARCH, Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz
in der Schweiz, Bellevaux 51, 2000 Neuchâtel,
info.fauna@unine.ch

mountain wilderness Schweiz, Sandrainstrasse 3, 3007 Bern,
info@mountainwilderness.ch

Möri und Partner AG, ViaStoria Beratungen, Mühlenplatz 3,
Postfach 64, 3000 Bern 13,
viastoria.beratungen@moeripartner.ch

Mutterkuh Schweiz, Stapferstrasse 2, Postfach, 5201 Brugg,
info@mutterkuh.ch

Naturfreunde Kantonalverband Bern, c/o Karin Ryter,
Industrieweg 12, 3612 Steffisburg, presi@naturfreunde-kvbe.ch

Naturfreunde Schweiz, Pavillonweg 3, 3012 Bern,
info@naturfreunde.ch

Netzwerk Schweizer Pärke, Monbijoustrasse 61, 3007 Bern,
info@parks.swiss

Parti socialiste autonome du sud du Jura (PSA), Président central
du PSA, Valentin Zuber, Chemin de Graiteray 6, 2740 Moutier,
zuber.v@gmail.com

Pro Natura Bern, Schwarzenburgstrasse 11, 3007 Bern,
pronatura-be@pronatura.ch

Pro Velo Schweiz, Birkenweg 61, 3013 Bern, info@pro-velo.ch

Pro Velo Kanton Bern, Birkenweg 61, 3013 Bern, info@pro-
velo-be.ch

Pro Velo Bern (Stadt und Region Bern), Birkenweg 61, 3013
Bern, info@provelobern.ch

Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois, Alexander-
Schöni-Strasse 29, 2502 Biel/Bienne, sekretariat@pro-velo-
biel.ch

Pro Velo Bodeli, Postfach 175, 3800 Interlaken, velo@pro-
velo-boedeli.ch

Pro Velo Emmental, Postfach 1229, 3401 Burgdorf,
info@provelo-emmental.ch

Pro Velo Oberaargau, 4901 Langenthal, oberoargau@pro-
velo.ch

Pro Velo Region Thun, 3600 Thun, thun@pro-velo.ch

Schweizer Alpen-Club SAC / Club Alpin Suisse CAS,
Monbijoustrasse 61, Postfach, 3000 Bern 14, info@sac-cas.ch

Schweizer Heimatschutz / Patrimoine suisse, Villa Patumbah,
Zollikerstrasse 128, 8008 Zürich, info@heimatschutz.ch

Schweizerische Volkspartei des Kantons Bern (SVP),
Optingenstrasse 1, 3013 Bern, sekretariat@svp-bern.ch

Schweizer Wanderwege / Suisse Rando, Monbijoustrasse 61,
3007 Bern, info@wandern.ch

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB),
Seilerstrasse 4, 3011 Bern, info@sab.ch

Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern (SP),
Monbijoustrasse 61, Postfach 2947, 3001 Bern,
sekretariat@spbe.ch

Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL-FP),
Schwarzenburgstrasse 11, 3007 Bern, info@sl-fp.ch

Stiftung SchweizMobil / Fondation SuisseMobile, Monbijoustrasse
61, 3007 Bern, info@schweizmobil.ch

Touring-Club Schweiz (TCS), Sektion Bern, Thunstrasse 61,
3000 Bern 6, sektionbe@tcs.ch

Verband bernischer Burgergemeinden und burgerlicher
Korporationen, Bahnhofplatz 2, Postfach, 3001 Bern,
vgeb@bgbern.ch

Verband Bernischer Gemeinden, Kramgasse 70, Postfach, 3000
Bern 8, info@begem.ch

Verein Panorama-Rundweg Thunersee, Sandra Zimmerli,
Höheweg 22, 3626 Hünibach, info@brueckenweg.ch

VCS Sektion Bern, Bollwerk 35, 3011 Bern, info@vcs-be.ch

WWF Bern, Bollwerk 35, 3011 Bern, info@wwf-be.ch

Anhang 3: Glossar

Allgemeine Begriffe und Abkürzungen	
ASTRA	Bundesamt für Strassen
Baubewilligungsverfahren	Verfahren für künstlich geschaffene und auf Dauer angelegte Bauten, Anlagen und Einrichtungen sowie Nutzungsänderung und Abbruch (Art. 1a BauG)
BVD	Bau- und Verkehrsdirektion
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
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
Velobahn	Synonym zu Vorrangroute, 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
Vorrangroute	Synonym zu Velobahn, auf separaten Wegen und verkehrsarmen Strassen geführte attraktive Veloroute
VSS	Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute
Raumplanung	
Agglomerationsprogramm (AP)	In die RGSK integrierte Umsetzungsprogramme
Festlegung	Behördenverbindliche Sachplaninhalte (Grundsätze und Velorouten mit kantonaler Netzfunktion gemäss der Sachplankarte)
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
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 Wanderrounennetz	Instrument zur Umsetzung von eidg. und kantonalen Gesetzen bezüglich Wanderwegen und Koordination mit anderen Nutzungsinteressen
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 Handen der Direktion BVD periodisch Bericht über den Stand und Entwicklung des Veloroutennetzes und 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	Wurde 2014 in vorliegenden Sachplan Veloverkehr überführt
MTB-Downhillstrecken	Mountainbike-Abfahrtspisten die zumeist mit Bergbahnen erschlossen werden
Nachführungen des Sachplans	Erfolgen im Zuge geänderter Routenverläufe durch regionale Planungen oder Strassenbauten etc. durch die BVD
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 / Planungsregion	Gebietseinheit und Trägerin der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK
Richtplan Veloverkehr 2004	Wurde 2014 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 et abréviations	
AIC	Arrondissement d'ingénieur en chef de l'Office des ponts et chaussées
CEP	Centre de prestations de l'Office des ponts et chaussées
Coexistence	Principe de gestion supportable du TIM et de la mobilité douce
DTT	Direction des travaux publics et des transports
Géoportail	Portail mettant à disposition des informations géographiques (www.be.ch/geoportail)
Itinéraire prioritaire	Synonyme de piste cyclable, itinéraire cyclable attrayant séparé de la chaussée et à faible circulation
Mobilité douce	Trafic cycliste et piétonnier, incluant parfois l'utilisation de VTT, de rollers et de canoës
Norme SN	Norme suisse, éditeur dans le cas présent : Union des professionnels suisses de la route (VSS)
OFROU	Office fédéral des routes
OPC	Office des ponts et chaussées du canton de Berne
Ouvrages d'art	Tunnels et ponts
Piste cyclable	Synonyme d'itinéraire prioritaire, itinéraire cyclable attrayant séparé de la chaussée et à faible circulation
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)
PRO VELO	Association de représentation des intérêts des cyclistes
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
Routes à grand débit (RGD)	Généralement, routes à sens de circulation séparés et sans intersection pour le TIM
Routes collectrices	Routes qui collectent le trafic des routes de desserte et le dirigent vers les routes de liaison principales
Route de desserte	Dessert les quartiers pour le TIM et la mobilité douce
Routes de liaison principales	Routes généralement à forte circulation qui relient les localités entre elles et aux routes à grand débit (RGD)
Service de la mobilité douce	Service rattaché au centre de prestations de l'Office des ponts et chaussées
SVI	Association suisse des ingénieurs et experts en transports
TIM	Trafic individuel motorisé
TP	Transports publics
Voies de communication historiques	Voies inscrites à l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS)
VSS	Union des professionnels suisses de la route
Aménagement du territoire	
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 communal	Plan qui se compose du plan directeur et du plan d'affectation et prend en compte la mobilité douce
Projet d'agglomération	Programme de mise en œuvre intégré dans les CRTU
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
Typologie	Indications contraignantes pour les autorités figurant dans le plan sectoriel (principes et itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal selon la carte du plan sectoriel)
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
Lois et ordonnances	
LAT	Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (RS 700)
LC	Loi du 9 juin 1985 sur les constructions (RSB 721.0)
LR	Loi du 4 juin 2008 sur les routes (RSB 732.11)
OAT	Ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (RS 700.1)
OC	Ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions (RSB 721.1)
OR	Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (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
Adaptations du plan sectoriel	En cas de nouveaux itinéraires cyclables, effectuées par le Conseil-exécutif
Carte du plan sectoriel	Partie cartographique du plan sectoriel représentant le réseau des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal
Conception directrice « Option vélo » 1999	Conception reprise en 2014 dans le présent plan sectoriel pour le trafic cycliste
Couloir	Région où le tracé des itinéraires cyclables doit être fixé dans le cadre des CRTU
Détérioration d'itinéraires cyclables	Dégradation rendant la circulation difficile ou impossible
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.
Lacunes dans le réseau	Lacunes physiques ou qualitatives dans le réseau des itinéraires cyclables
La Suisse à vélo	Réseau d'itinéraires de loisirs de SuisseMobile pour la randonnée cycliste
Liaison principale	Itinéraire quotidien dont le potentiel de trafic cycliste est élevé
Mises à jour du plan sectoriel	La mise à jour est du ressort de la DTT et est opérée lorsque les tracés des itinéraires sont remis en question par les planifications régionales ou la construction de routes, etc.
Modification du plan sectoriel	Mises à jour et remaniements
Pistes de descente VTT	Parcours pour vélos tout terrain, généralement desservis par les remontées mécaniques
Plan directeur cantonal pour le trafic cycliste 2004	Plan repris en 2014 dans le présent plan sectoriel pour le trafic cycliste
Rapport relatif au plan sectoriel pour le trafic cycliste	Rapport périodique établi par l'OPC à l'intention de la DTT décrivant l'état et le développement du réseau des itinéraires cyclables et comportant des recommandations sur la suite des opérations
Région / conférence régionale / région d'aménagement	Unité territoriale / organisme responsable de la Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU)
Réseau de base	Itinéraire quotidien dont le potentiel de trafic cycliste est moyen
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
Trafic cycliste de loisirs / itinéraire de loisirs	Pratique du vélo comme un but en soi, sur des itinéraires de « La Suisse à vélo » nationaux / régionaux
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.

Anhang 4: Grundlagen

Weiterführende Literatur, Vollzugshilfen und Materialien dieses Sachplans sind:

- Analyse Veloverkehr in der Stadt Bern, Kontextplan AG, 2013.
- Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kanton Zürich, Kanton Zürich, 2012.
- Anlagen für den Veloverkehr, Arbeitshilfe, TBA, 2018.
- Erhebung der Schulwege in den Gemeinden, TBA, 2013 und 2017.
- Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2010 und Entwicklungen seit 2005, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2014.
- Fahrradverkehr: bfu-Sicherheitsdossier Nr. 8, bfu, 2012.
- Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen, Pro Velo Schweiz, Fussverkehr Schweiz, 2007.
- Geschüttelt oder gerührt? Dokumentation Fachtagung Luzern, Velokonferenz Schweiz, 2012.
- Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten ("Velobahnen") in Städten und Agglomerationen, Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI, 2017.
- Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten (Velobahnen), Merkblatt 2018/02, Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI, 2018.
- Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen, Richtlinie, TBA, 2018.
- Masterplan Velo: Zürich lädt zum Velofahren ein, Stadt Zürich, 2012.
- Mobilität von Kindern und Jugendlichen, Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005, Materialien Langsamverkehr Nr. 115, ASTRA, 2008.
- Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Velonutzung 2000 - 2015 im Kanton Bern, TBA 2018.
- Mountainbike-Routen, Planung, Projektierung und Realisierung, Arbeitshilfe, TBA/KAWA, 2017.
- Norm SN 640 060, Leichter Zweiradverkehr, Grundlagen, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), 1994.
- Norm SN 640 829a, Signalisation Langsamverkehr, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), 2006.
- Ökonomische Grundlagen der Wanderwege in der Schweiz, Materialien Langsamverkehr Nr. 124, ASTRA/Schweizer Wanderwege, 2011.
- Planung von Velorouten Handbuch, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5, ASTRA, Stiftung SchweizMobil, Fonds für Verkehrssicherheit, 2008.
- Signalisation von MTB-Routen und lokalen Velorouten, Anforderungen an die Gesuchsunterlagen, Arbeitshilfe, TBA, 2015.
- Sport Schweiz 2014: Sportaktivität und Sportinteresse der Schweizer Bevölkerung, Bundesamt für Sport BASPO, 2014.
- Standards Kantonsstrassen, Arbeitshilfe, TBA, 2017.
- Untersuchungen von Richard Mann, Oxford GB über die Akzeptanz verschiedener in Europa gebräuchlicher Veloführungen, Referat Velo-city 2013 in Wien.
- Velopotenzialanalyse für den Kanton Bern, Kontextplan AG, 2013 und 2019.
- Velosignalisation bei Baustellen, Checkliste, TBA, 2013.
- Veloverkehr im Einflussbereich von Hochleistungsstrassen (HLS), Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Velokonferenz Schweiz, 2011.
- Velofahren in der Schweiz, Sekundäranalyse von "Sport Schweiz 2014", Materialien Langsamverkehr Nr. 132, ASTRA / SchweizMobil, 2015.

Annexe 4 : Documents de base

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

- Aménagements cyclables, guide, OPC, 2018.
- Analyse du potentiel cycliste pour le canton de Berne, Kontextplan AG, 2013 et 2019.
- Analyse Veloverkehr in der Stadt Bern, Kontextplan AG, 2013.
- Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kanton Zürich, canton de Zurich, 2012.
- Conception d'itinéraires cyclables, Guides de recommandations de la mobilité douce n° 5, OFROU, Fondation SuisseMobile, Fonds de sécurité routière, 2008.
- 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.
- Fondements économiques des chemins de randonnée pédestre. Documentation sur la mobilité douce n° 124, OFROU/Suisse Rando, 2011.
- Geschüttelt oder gerührt? Dokumentation Fachtagung Luzern, Conférence Vélo Suisse, 2012.
- 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.
- Indications pour la conception d'itinéraires cyclables rapides (« véloroutes ») dans les villes et les agglomérations, Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI), 2017 (en allemand avec résumé en français).
- Itinéraires de randonnée à VTT : Planification, conception et réalisation, guide, OPC/OFOR, 2017.
- 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 mobilité et transports, Pratique du vélo 2000-2015 dans le canton de Berne, OPC, 2018 (en allemand).
- Masterplan Velo: Zürich lädt zum Velofahren ein, ville de Zurich, 2012.
- 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.
- Recensement des trajets scolaires dans les communes, OPC, 2013 et 2017.
- Recommandations pour la conception d'itinéraires cyclables rapides, aide-mémoire 2018/02, Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI), 2018.
- Standards pour les routes cantonales, guide, OPC, 2017.
- Signalisation d'itinéraires VTT et cyclables locaux - Exigences relatives au dossier de demande, aide de travail, OPC, 2015.
- Signalisation pour vélos lors de chantier, liste de contrôle, OPC, 2013.
- Sport Suisse 2014 Activités et consommation sportives de la population suisse, Office fédéral du sport OFSPO, 2014.
- Subventions cantonales pour des investissements en faveur des itinéraires cyclables importants sur des routes communales ou privées, directive, OPC, 2018.
- Surfaces partagées entre piétons et cyclistes, PRO VELO Suisse et Mobilité piétonne, 2007.
- Trafic cycliste : dossier de sécurité bpa n° 8, bpa, 2012 (en allemand avec résumé en français).
- Untersuchungen von Richard Mann, Oxford GB über die Akzeptanz verschiedener in Europa gebräuchlicher Veloführungen, Conférence Velo-city 2013 à Vienne.
- Velofahren in der Schweiz, Sekundäranalyse von "Sport Schweiz 2014", documentation sur la mobilité douce n° 132, OFROU / SuisseMobile, 2015 (en allemand avec résumé en français).

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 à la valeur juridique de ces données.

Kanton Aargau / Canton d'Argovie	Kantonales Radroutennetz © 2011 Daten des Kantons Aargau
Staat Freiburg / Etat de Fribourg	Sachplan Velo © 2018 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	Données cartographiques du SITN © [2018] / Service de la Géomatique et du Registre Foncier, Canton de Neuchâtel
Kanton Solothurn / Canton de Soleure	Netzplan Velo + Routen SchweizMobil © 2019 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 Entwicklungsraum Thun (ERT)	Regionale Velonetzplanung ERT © 2019 Entwicklungsraum Thun (ERT)
Verein seeland.biel/bienne	Velohauptroute © 2012 RGSK Seeland.biel/bienne
Region Oberaargau	Netzplan Velo © 2010 Region Oberaargau
Nationale, regionale und lokale Velolandrouten © 2019 SchweizMobil / Itinéraires nationaux et régionaux © 2019 SuisseMobile	
Nationale und regionale Mountainbikelandrouten © 2019 SchweizMobil / Itinéraires VTT nationaux et régionaux © 2019 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)	