Entwicklungsraum Thun
Fliederweg 11
3600 Thun

Telefon 033 225 61 61
www.entwicklungsraum-thun.ch
info@erthun.ch

Regionaler Teilrichtplan Mountainbike

Teil I Erläuterungsbericht

Mitwirkungsexemplar

Thun, 2. März 2022

Impressum

Auftraggeber:	Entwicklungsraum Thun
Projektteam:	Manuela Gebert, Entwicklungsraum Thun (ERT), Vorsitz Yvonne Christen Townsend, Kommission E+M ERT (bis Ende 2021) Alfons Bichsel, Kommission E+M ERT (ab 2022) Thomas Krebs, Kommission E+M ERT Martin Deiss, Kommission E+M ERT Beat Michel, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kt. Bern (AGR) Nicolas Hofer, Tiefbauamt Kt. Bern (TBA) Bendicht Urech, Waldabteilung Voralpen Kt. Bern Lars Billo, Waldabteilung Alpen Kt. Bern Fabian Meyer, Abteilung Naturförderung Kt. Bern Jürg Schindler, Jagdinspektorat Kt. Bern Bruno Maerten, Berner Wanderwege Bruno Hirschi, SchweizMobil Jerome Hunziker, Bikepark Thunersee
Auftragnehmende:	ARGE ALPGIS/Bikeplan ALPGIS Raumentwicklung GmbH, Fliederweg 11, 3600 Thun Emanuel Buchs, Simon Bürki Bike Plan AG, Marktgasse 50, 3011 Bern Mathias Julen, Felix Volpert, Myriam Braun

Inhaltsverzeichnis

A Übersicht 5
1 Ausgangslage 5
2 Ziel und Zweck des Teilrichtplans 5
2.1 Verbindlichkeit 6
2.2 Stufengerechtigkeit 6
3 Aufbau 6
3.1 Richtplanbericht 7
3.2 Massnahmenblätter 7
3.3 RegioGIS 7
4 Regionale Planung Mountainbike ERT 7
4.1 Masterplan Mountainbike 7
4.2 Projekt «Bike ERT» 8
5 Methodik 9
5.1 Vorgehen 9
5.1.1 Vertiefung Routenkonzept 10
5.1.2 Konsultation Fachstellen 10
5.1.3 Erarbeitung Teilrichtplan 10
5.1.4 Öffentliche Mitwirkung 10
5.1.5 Kantonale Vorprüfung 10
5.1.6 Beschlussfassung und Genehmigung 11
5.2 Organisation 11
6 Grundlagen 11
6.1 Begriffsdefinition 12
6.2 Gesetzliche Grundlagen 12
6.3 Übergeordnete Planungsinstrumente 12
6.4 Arbeitshilfen 13
6.4.1 Nationale Ebene 13
6.4.2 Kantonale Ebene 13

B Erläuterungen Richtplaninhalte 15
7 Routenkonzept 15
7.1 Teilkonzepte 16
7.1.1 Teilkonzept Steffisburg – Schallenberg – Eriz 16
7.1.2 Teilkonzept Goldiwil – Heiligenschwendi – Sigriswil 17
7.1.3 Teilkonzept Thun – Spiez – Westamt 18
7.1.4 Teilkonzept Diemtigtal – Unteres Simmental 19
7.2 Weitere Routen 20
8 Anforderungen an Mountainbike-Infrastruktur 20
8.1 Qualitätsziele 21
8.2 Zielgruppen 22
8.3 Schwierigkeitsgrad 23

8.4 Sicherheit ... 24
8.5 Koexistenz ... 25
9 Beurteilung räumliche Auswirkung ... 27
9.1 Verkehr und Siedlung ... 27
9.2 Landschaft und Erholung ... 28
9.3 Flora, Fauna und Lebensräume ... 29
9.4 Gewässerschutz und Naturgefahren ... 30
10 Kostenschätzung ... 31

C Umsetzung und Betrieb (behördenverbindlich) ... 32
11 Organisation und Verantwortlichkeiten ... 32
11.1 Trägerschaft ... 32
11.1.1 Ausgangslage ... 32
11.1.2 Lösungsvorschlag ... 32
11.2 Finanzierung ... 33
11.2.1 Ausgangslage ... 33
11.2.2 Lösungsvorschlag ... 34
11.3 Planung, Projektierung und Bau ... 34
11.3.1 Ausgangslage ... 34
11.3.2 Lösungsvorschlag ... 35
11.4 Betrieb und Unterhalt ... 35
11.4.1 Ausgangslage ... 35
11.4.2 Lösungsvorschlag ... 35
11.5 Signalisation und Kommunikation ... 36
11.5.1 Ausgangslage ... 36
11.5.2 Lösungsvorschlag ... 37
11.6 Haftung ... 37
11.6.1 Ausgangslage ... 37
11.6.2 Lösungsvorschlag ... 38
11.7 Koordination Nachbarregionen ... 38
11.7.1 Ausgangslage ... 39
11.7.2 Lösungsvorschlag ... 39
12 Monitoring und Controlling ... 40
12.1 Zuständigkeiten bei Änderungen des Teilrichtplans ... 40

D Genehmigungsvermerke ... 41

E Verzeichnisse ... 42

F Anhang ... 44

A Übersicht

1 Ausgangslage

Der Mountainbike-Sport gewann in den letzten Jahren stark an Bedeutung, was sich in der steigenden Nachfrage nach Routen und Angeboten äussert. Das Mountainbiken hat sich als Breitensport etabliert und erfreut sich bei den Einheimischen sowie im Tages- und Aufenthaltstourismus wachsender Beliebtheit. Die starke Zunahme bringt aber auch vermehrte Nutzungskonflikte mit anderen Nutzergruppen sowie Natur- und Landschaftsschutzanliegen mit sich. Zudem entsprechen die bestehenden Mountainbike-Routen grösstenteils nicht mehr den Bedürfnissen der Biker.

Im Entwicklungsraum Thun (ERT) bilden die wenigen bestehenden Mountainbike-Routen und -Anlagen bereits heute einen wichtigen Bestandteil des Naherholungs- und Tourismusangebots. Auf den im Jahr 2020 eröffneten Bike Trails oberhalb der Stadt Thun (Rabenfluh- und Goldiwheel-Trail) wurden kurz nach der Eröffnung Spitzenwerte von weit über 300 Fahrten pro Tag verzeichnet. Dies zeigt, dass eine Kanalisierung mittels attraktiver Angebote möglich ist. Dennoch bilden offizielle Angebote in der Region immer noch die Ausnahme. Regionale Mountainbike-Routen sucht man auf der Routen-Plattform der nationale Fachorganisation SchweizMobil vergeblich. Und die beiden nationalen Routen verlaufen grösstenteils auf Asphaltstrassen und sind demzufolge für Mountainbiker unattraktiv.

Die Ausgangslage verdeutlicht, dass der Handlungsbedarf zur Schaffung eines attraktiven und den Nutzerbedürfnissen entsprechenden Routennetzes gross ist. Im Jahr 2018 hat sich der ERT dazu entschieden, die Bedürfnisse im Rahmen einer Masterplanung Mountainbike abzustimmen und die Stossrichtungen für die weitere Entwicklung festzulegen. Das darin entstandene Routenkonzept soll nun im vorliegenden Teilrichtplan verbindlich festgelegt werden.

2 Ziel und Zweck des Teilrichtplans

Der vorliegende Teilrichtplan dient der Region, den Gemeinden und den Touristikern als Führungs-, Planungs- und Koordinationsinstrument. Das Routenkonzept aus dem Masterplan Mountainbike ERT, das im Rahmen eines partizipativen Prozesses mit den Gemeinden, dem Tourismus, den Bergbahn- und Transportunternehmen sowie der lokalen Bike Szene entstand, wird im Richtplan verfeinert, konsolidiert und verbindlich festgelegt.

Folgende Ziele werden mit der Richtplanung verfolgt:

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

2.1 Verbindlichkeit

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

- Massnahmenblätter mit Streckenkarten
- Bestimmungen zur Umsetzung in Teil C Erläuterungsbericht (grau hinterlegt)

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

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

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

2.2 Stufengerechtigkeit

Im Rahmen der Richtplanung soll die grundsätzliche Bewilligungsfähigkeit und Machbarkeit der aufgeführten Mountainbike-Routen geklärt werden. Die detaillierte Linienführung der Routen, die kleinräumige Abstimmung mit Raum und Umwelt sowie allfällige Ersatzmassnahmen sind in nachgelagerten Planungsstufen zu klären. Die im Rahmen des Planerlassverfahrens von Fachstellen geäusserten Anforderungen und Hinweise zur Umsetzung werden in den Massnahmenblättern unter den Abstimmungsanweisungen für die weitere Planung aufgeführt.

Die Richtplanung gilt als behördenverbindliches Instrument. Fragen zum Grundeigentum werden grundsätzlich in nachgelagerten Planungsstufen behandelt. Da es sich bei Mountainbike-Routen jedoch um komplexe Vorhaben mit vielen verschiedenen Beteiligten handelt, werden aufgrund der Planungssicherheit auch erste Absichtserklärungen grösserer Grundeigentümer eingeholt. Zudem bietet sich den Grundeigentümern im Rahmen der Mitwirkung die Möglichkeit, sich zur Planung zu äussern.

3 Aufbau

Der Teilrichtplan Mountainbike ERT besteht aus drei Teilen und umfasst:

- Einen Richtplanbericht mit verbindlichen Bestimmungen zur Umsetzung (Teil I)
- Die verbindlichen Massnahmenblätter (Teil II)
- Routenkonzept auf RegioGIS Berner Oberland

3.1 Richtplanbericht

Der Richtplanbericht enthält Erläuterungen zur Ausgangslage und zum Prozess, zu den Planungsgrundsätzen, zu den Konzepten und Teilkonzepten sowie zur räumlichen Beurteilung der Routen. In einem behördenverbindlichen Kapitel sind zudem Festlegungen zu den Verantwortlichkeiten und zur Organisation für Bau, Signalisation, Unterhalt und Finanzierung der Routen sowie zur Haftung und zur Koordination mit den Nachbarregionen enthalten.

3.2 Massnahmenblätter

In den verbindlichen Massnahmenblättern werden die einzelnen Mountainbike-Routen beschrieben und auf einer Situationskarte dargestellt. Weiter werden die bestehenden Konfliktpunkte entlang der Strecke abgebildet und, so weit möglich, die erforderlichen Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen pro Routenabschnitt aufgeführt. Das Massnahmenblatt enthält zudem eine Kostenschätzung sowie den Finanzierungsschlüssel für die Erstellung und Signalisation der Routen und definiert die weiteren Schritte sowie die einzubeziehenden Stellen für die weitere Planung und Umsetzung.

3.3 RegioGIS

Das gesamte Routenkonzept ist im RegioGIS Berner Oberland ersichtlich. Es ist nicht verbindlich, sondern dient in erster Linie der Information und ermöglicht Einsichten in detailliertere Kartenansichten sowie relevante Planungsgrundlagen. Ebenfalls enthalten ist der Massnahmenplan, der die verschiedenen Massnahmenkategorien gemäss Kapitel 10 abschnittsweise aufzeigt.

4 Regionale Planung Mountainbike ERT

Der ERT hat das Thema Mountainbike bereits vor einigen Jahren als regionales Thema definiert. So wurde zwischen August 2018 und November 2019 der «Masterplan Mountainbike» erarbeitet, welcher die Grundlage für die regionale Angebotsentwicklung bilden soll. Zur Umsetzung der im Masterplan definierten Infrastrukturen und Massnahmen wurde im Jahr 2020 das Folgeprojekt «Bike ERT» konzipiert, welches per Januar 2021 offiziell lanciert wurde. Dieses beinhaltet den regionalen Teilrichtplan Mountainbike ERT als eines von drei zentralen Teilprojekten. Das bisherige Vorgehen mit den erwähnten Projekten wird nachfolgend beschrieben und hergeleitet.

4.1 Masterplan Mountainbike

Das zentrale Ziel des Masterplans war die Erarbeitung eines bikespezifischen Konzeptes für den Planungsperimeter des Entwicklungsraums Thun zur Förderung des Angebots im Bereich Naherholung und Tourismus. Im Rahmen eines partizipativen Prozesses gemeinsam mit Vertretern der Gemeinden, den touristischen Leistungsträgern sowie Mitgliedern der lokalen Szene wurden zum einen die Bedürfnisse und mögliches Entwicklungspotential definiert. Zur Erarbeitung von neuen Routen wurde zudem eine ausführliche Bestandsaufnahme im Feld durchgeführt. Basierend auf dieser gesamtheitlichen Analyse resultierte eine gemeinsame Vision sowie eine regionale Entwicklungsstrategie für die nächsten 5 – 10 Jahre.

Als zentrale Grundlage für die zukünftige Strategie beinhaltet der «Masterplan Mountainbike» ein regionales Routenkonzept mit Massnahmenplan und Kostenschätzung sowie konkrete Handlungsempfehlungen zur Angebotsentwicklung entlang der gesamten Dienstleitungskette. Das finale Konzept wurde im November 2019 im Rahmen der Delegiertenversammlung ERT verabschiedet. Ausserdem wurde der vorliegende «Masterplan Mountainbike» von der zuständigen ERT Kommission für Energie und Mobilität als übergeordnete Planungsgrundlage für das Projekt «Bike ERT» (vgl. 3.2) definiert.

Unter Berücksichtigung der formulierten Massnahmen wurde das im Masterplan erarbeitete Routenkonzept im Rahmen des regionalen Teilrichtplans detaillierter ausgearbeitet und gemäss neuen Erkenntnissen erweitert.

4.2 Projekt «Bike ERT»

Nach Verabschiedung des «Masterplan Mountainbike» wurde zugleich über die konkrete Implementierung der definierten Entwicklungsstrategie diskutiert, woraus das Folgeprojekt «Bike ERT» entstanden ist. Dessen Konzept sieht eine gesamtheitliche und nachhaltige Entwicklung des Angebotes vor, wobei die Förderung von neuer Infrastruktur sowie die regionale Koordination im Zentrum stehen. Diesbezüglich ist «Bike ERT» in drei Teilprojekte mit unterschiedlichen Kernaufgaben gegliedert:

- **Richtplan Mountainbike ERT:** Das Routenkonzept aus dem Masterplan wird in eine übergeordnete behördenverbindliche Planung implementiert und mit konkreten Massnahmen versehen, so dass eine offizielle Umsetzung der Infrastrukturen ermöglicht wird.
- **Koordinationsstelle «Bike ERT»:** Die neu geschaffene Koordinationsstelle dient zum einen als zentrales Steuerungsinstrument, welches die gesamtheitliche Abstimmung und Koordination zwischen den beteiligten Gemeinden, der Planungsregion und der lokalen Organisationen im gesamten Prozess übernimmt. Zum anderen dient die Koordinationsstelle als Prozessbeschleuniger in Bezug auf das Gesamtprojekt mit gezielten Begleitmassnahmen und der Umsetzung von Projekten im Bereich bikespezifischer Dienstleistungen.
- **Planungsfonds für bikespezifische Infrastrukturen:** Durch die gezielte Umsetzung von ausgewählten Neubauprojekten für Mountainbike-Infrastruktur wird zu Beginn ein Grundangebot geschaffen. Die Projekte werden von lokalen Trägerschaften umgesetzt und durch die Koordinationsstelle «Bike ERT» begleitet. Für die finanzielle Unterstützung der Trägerschaften bei der Detailplanung (z.B. Baugesuch) wurde ein Fonds eingerichtet, aus dem kleine Beiträge zum Anschub der Planung beigesteuert werden können.

Die drei Eckpfeiler decken im Zusammenspiel den gesamten Prozess für die geplante Umsetzung des Projektes «Bike ERT» ab, können parallel zueinander geplant, entwickelt und implementiert werden und lassen sich anhand von Teilschritten laufend kontrollieren.

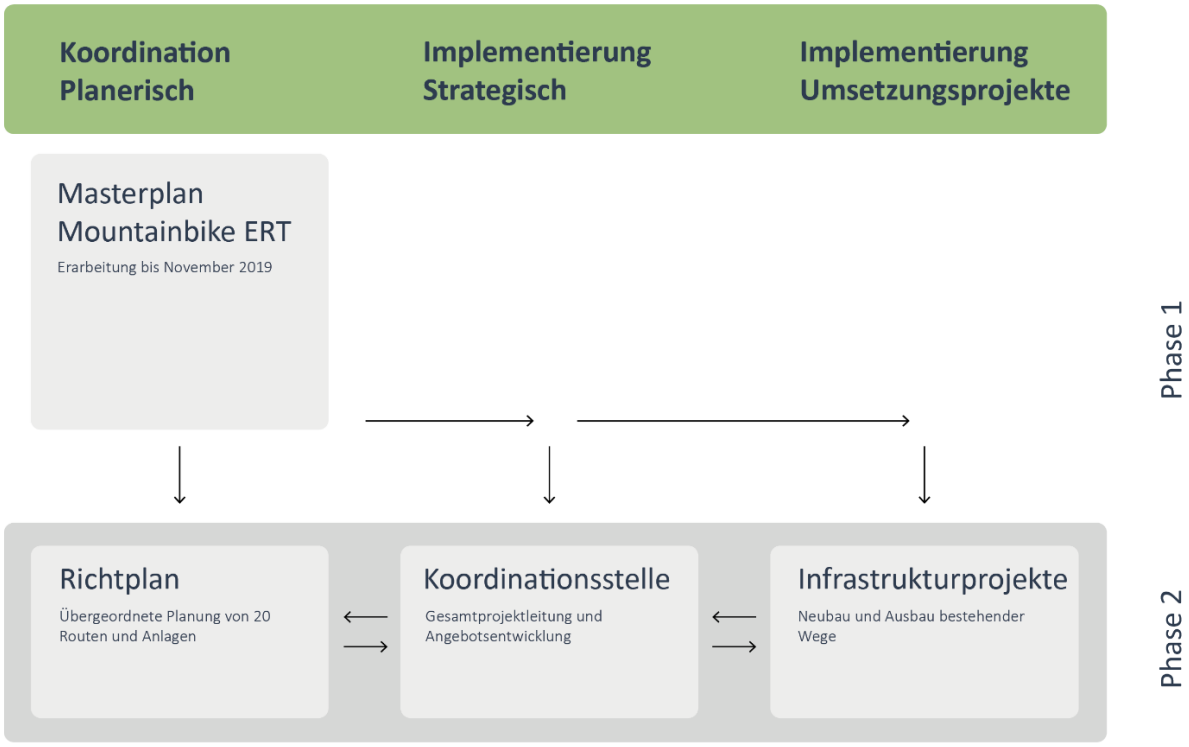

Abbildung 1 Gliederung Projekt «Bike ERT», Quelle: Eigene Abbildung

Ausserdem können im Rahmen des Projektes «Bike ERT» vermehrt Synergien unter den einzelnen Teilprojekten genutzt werden. So verfügt die Koordinationsstelle über eine Schnittstelle zur Richtplanung, womit Projektideen oder Konzepte im Austausch mit Gemeinden oder Initianten ausgearbeitet und anschliessend in die Erarbeitung des Teilrichtplans aufgenommen werden können. Damit werden parallel zur Richtplanung einzelne Projekte bereits konkret weiterentwickelt und so deren Umsetzung beschleunigt.

5 Methodik

5.1 Vorgehen

Die Erarbeitung des Teilrichtplans erfolgt in drei Arbeitsphasen, gefolgt vom Planerlassverfahren mit der öffentlichen Mitwirkung, der kantonalen Vorprüfung, dem Beschluss durch die Region und der Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR).

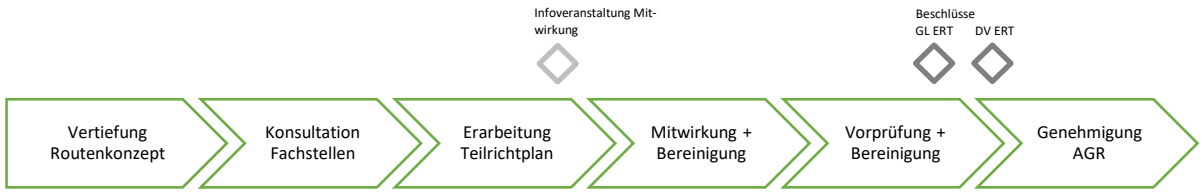

Abbildung 2 Vorgehen, Quelle: Eigene Abbildung

5.1.1 Vertiefung Routenkonzept

In einem ersten Schritt wurde das Routenkonzept aus der Masterplanung einer vertieften Prüfung bezüglich Funktion und Qualität unterzogen. Es wurde darauf geachtet, dass innerhalb der verschiedenen Teilregionen sinnvolle Teilkonzepte mit homogenen Routen entstehen, die untereinander sowie mit den Nachbarregionen verknüpft sind. Dies unter Berücksichtigung der übergeordneten Schutzinteressen aus nationalen und kantonalen Inventaren. Dafür waren teilweise weitere Bestandesaufnahmen vor Ort sowie der Austausch mit lokalen Vertretern erforderlich. Wo nötig, wurde das Routenkonzept anhand der neusten Erkenntnisse optimiert und ergänzt. Die Ergebnisse wurden im Projektteam, in dem auch die relevanten kantonalen Fachstellen sowie der Verein Berner Wanderwege vertreten waren, diskutiert.

5.1.2 Konsultation Fachstellen

Zum daraus entstandenen Entwurf des Routenkonzepts mit den vier Teilkonzepten *Steffisburg – Schallenberg – Eriz*, *Goldiwil – Heiligenschwendi – Sigriswil*, *Thun – Spiez – Westamt* und *Diemtigtal – Unteres Simmental* wurden von den kantonalen Fachstellen und dem Verein Berner Wanderwege im Rahmen einer Fachkonsultation erste Rückmeldungen zur Machbarkeit eingeholt. Diese wurden ausgewertet und wo nötig mit den Fachstellen geklärt und bereinigt.

5.1.3 Erarbeitung Teilrichtplan

Basierend auf den Erkenntnissen aus der Fachkonsultation wurden die Richtplaninhalte erarbeitet. Die Routen wurden einer vertieften raumplanerischen Beurteilung unterzogen, auf ihr Konfliktpotenzial im Zusammenhang mit der Koexistenz auf Wanderwegen überprüft und mit geeigneten Massnahmen versehen. Für die Umsetzung wurden die Kosten abgeschätzt sowie die Verantwortlichkeiten für den Bau, die Signalisation, Betrieb und Unterhalt sowie betreffend Haftung aufgezeigt. Zudem wurde ein mögliches Finanzierungsmodell zur Diskussion gestellt.

5.1.4 Öffentliche Mitwirkung

Das Teilrichtplandossier soll vom 03.03.2022 bis 03.06.2022 zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt werden. Während dieser Zeit ist jedermann befugt, sich schriftlich und begründet zur vorliegenden Planung zu äussern. Die Mitwirkungseingaben werden durch das Projektteam ausgewertet und es wird im Mitwirkungsbericht dargelegt, wie mit den Eingaben umgegangen wird. Der Mitwirkungsbericht wird durch die Kommission Energie und Mobilität und die Geschäftsleitung des ERT freigegeben und anschliessend publiziert.

5.1.5 Kantonale Vorprüfung

Nach der Bereinigung aufgrund der Mitwirkungseingaben wird das Dossier dem AGR des Kantons Bern zur Vorprüfung eingereicht. In der Vorprüfung wird die Genehmigungsfähigkeit der Planung durch die betroffenen Fachstellen des Kantons überprüft. Die Genehmigungsvorbehalte und die weiteren Hinweise zur Umsetzung werden im Vorprüfungsbericht festgehalten.

5.1.6 Beschlussfassung und Genehmigung

Nach der Bereinigung der Vorbehalte aus dem Vorprüfungsbericht erfolgt die Beschlussfassung innerhalb des ERT. Der beschlossene Teilrichtplan wird dem AGR zur Genehmigung eingereicht.

5.2 Organisation

Die Hauptverantwortung für die Erarbeitung des regionalen Teilrichtplans Mountainbike liegt bei der Geschäftsleitung ERT. Sie ist für die strategische Ausrichtung des Projekts verantwortlich. Die Beschlussfassung erfolgt durch die Delegiertenversammlung ERT.
Für die fachliche Beratung und Projektsteuerung ist die Kommission Energie und Mobilität (E+M) des ERT zuständig. Für die Erarbeitung der Richtplanung wurde ein Projektteam eingesetzt, in dem neben einer Delegation aus der Kommission E+M auch die für die Planung relevanten Fachstellen des Kantons sowie die Berner Wanderwege, SchweizMobil und der Bikepark Thunersee vertreten sind. Der Vorsitz obliegt der Geschäftsführerin des ERT.
Der Einbezug der weiteren Stakeholder erfolgt über das Sounding Board, das im Rahmen des Projekts «Bike ERT» eingesetzt wird und in regelmässigen Abständen zusammenkommt.

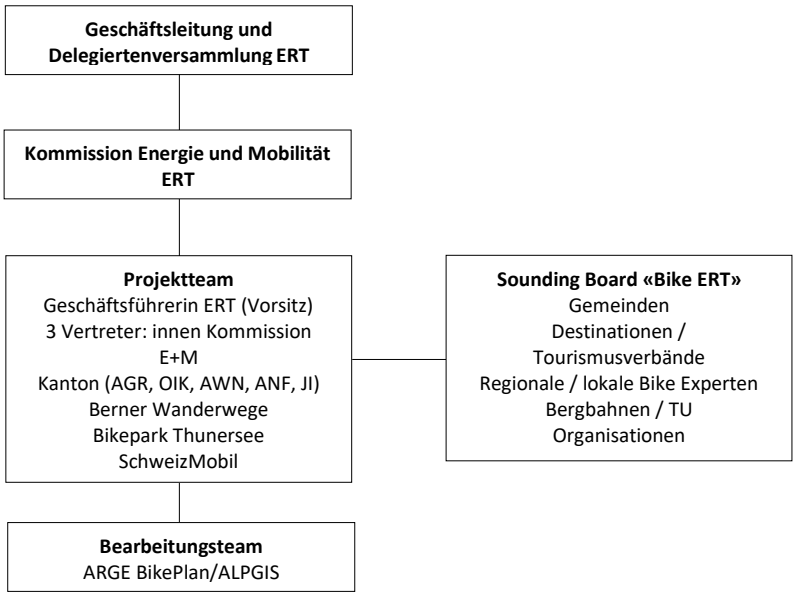

Abbildung 3 Projektorganisation, Quelle: Eigene Abbildung

6 Grundlagen

Verschiedene rechtliche und planerische Grundlagen wurden bei der Erarbeitung des regionalen Teilrichtplans berücksichtigt. Nachfolgend eine kurze Begriffsdefinition sowie eine Übersicht über die relevanten Unterlagen.

6.1 Begriffsdefinition

Das Mountainbiken ist Teil des Schweizer Langsamverkehrs. Die begriffstechnische Unterscheidung zwischen Mountainbike-Routen und Mountainbike-Anlagen ist diesbezüglich zentral. Der vorliegende Teilrichtplan ist dabei auf die Planung und Bezeichnung von Mountainbike-Routen und -Anlagen ausgerichtet.
Die Schweizer Norm SN 640 829, Strassensignale, Signalisation Langsamverkehr definiert Mountainbike-Routen wie folgt: «Mountainbike-Wege sind allgemein zugängliche Wege oder Pfade im hügeligen oder bergigen Gelände, ohne Asphalt- oder Betonschichten. Sie können fahrtechnisch schwierige Abschnitte und Schiebe- und Tragepassagen aufweisen.» Es handelt sich bei solchen Routen um signalisierte Wege des Langsamverkehrs, auf denen meist unterschiedliche Nutzergruppen unterwegs sind. Mountainbike-Anlagen und -Pisten hingegen sind auf «bestimmte Nutzergruppen zugeschnittene Sportanlagen mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden». Das Spektrum dieser speziell erstellten Anlagen reicht von abgesperrten Downhill-Abfahrtspisten und Flowtrails bis hin zu speziellen 4Cross-Pisten, Skillareas, Dirtjumps oder Pumptracks. Sie sind ausschliesslich dem Mountainbiken gewidmet, vertragen keinen Misch- oder Gegenverkehr und müssen entsprechend signalisiert oder sogar abgesperrt sein.

6.2 Gesetzliche Grundlagen

Grundsätzlich gelten die gesetzlichen Grundlagen von Bund und Kanton Bern. Spezifische Rechtsgrundlagen zum Mountainbiken bestehen hier jedoch (noch) nicht. Als rechtliche Grundlage dienen daher zum jetzigen Zeitpunkt in erster Linie das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG), das eidg. Strassenverkehrsgesetz (SVG), die eidg. Signalisationsverordnung (SSV) sowie das kantonale Strassengesetz (SG) in Verbindung mit der kantonalen Strassenverordnung (SV).
Weiter sind bei Planung, Realisierung und Betrieb von Mountainbike-Routen und -Anlagen die relevanten Gesetzgebungen im Bereich Planung und Bau, Wald sowie Wildtier-, Natur- und Heimatschutz zu beachten. Dazu kommen regionale und kommunale Bestimmungen.
Zu den gesetzlichen Grundlagen ist anzufügen, dass die parallel zur Erarbeitung des Teilrichtplans laufenden Verfassungs- und Gesetzesrevisionen auf nationaler und kantonaler Ebene teilweise berücksichtigt wurden. Namentlich betrifft dies das Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz) auf nationaler Ebene sowie die Revision des Strassengesetzes (SG) und Teilrevision der Wildtierschutzverordnung (WTSchV) des Kantons Bern.

6.3 Übergeordnete Planungsinstrumente

Auf der kantonalen Ebene ist, neben den gesetzlichen Grundlagen, der Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern zu erwähnen. Er zeigt die räumlichen und organisatorischen Anweisungen zur Abstimmung und planerischen Sicherstellung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion. Der Sachplan weist darauf hin, dass die Regionen die Freizeitnetze – darunter Mountainbike-Routen – übernehmen und wo nötig weiterentwickeln können. Der Entwurf zum revidierten Strassengesetz sieht zudem vor, dass wichtige Mountainbike-Routen zukünftig in den Sachplan des Velowegnetzes aufgenommen werden.

Die thematisch relevanten Grundlagen auf der regionalen Ebene bestehen aus dem Landschaftsrichtplan (LRP) des ERT, dem Regionalen touristischen Entwicklungskonzept (RTEK) sowie dem regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK).
Im Massnahmenblatt E9 des genehmigten LRP vom Juni 2020 setzt sich die Region zum Ziel, das Mountainbiken als umweltschonende und gesundheitsfördernde Freizeitaktivität zu fördern und die Wertschöpfung im Bereich Bike Tourismus in der Region anknüpfend an das bestehende Angebot zu erhöhen. Dafür soll ein Konzept für ein attraktives, sicheres und konfliktarmes Routennetz ausgearbeitet werden. Mit der Erarbeitung des vorliegenden Teilrichtplans wird die vom LRP vorgesehene Massnahme nun umgesetzt. Gleichzeitig dient der LRP als regionale Grundlage zur Überprüfung der Verträglichkeit von Mountainbike-Routen mit Raum und Umwelt.

6.4 Arbeitshilfen

Auf nationaler und kantonaler Ebene bestehen trotz teilweise fehlenden gesetzlichen Grundlagen verschiedene Arbeitshilfen, welche bei der Planung und Umsetzung von Mountainbike-Infrastrukturen angewendet werden können. Bei der Erarbeitung des vorliegenden Teilrichtplans wurden vor allem die nachfolgend erwähnten Unterlagen berücksichtigt.

6.4.1 Nationale Ebene

Auf nationaler Ebene bildet das «Mountainbikeland Schweiz – Manual Routen» (2016) von SchweizMobil eine wichtige Grundlage zur Konzeption und Planung von Routen, wobei nebst den wichtigsten Normen auch Qualitätsziele und Eigenschaften der Zielgruppen / Segmente entnommen werden können. Eine weitere wichtige Grundlage zur Planung bildet das Merkblatt «Wandern und Mountainbiken – Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung» (2020), welches durch das ASTRA in fachlicher Begleitung wichtiger nationaler Stakeholder veröffentlicht wurde. Diese Arbeitshilfe basiert zudem auf dem gemeinsamen Positionspapier (2020) der beteiligten Stakeholder (u.a. Schweizer Wanderwege, SchweizMobil, Swiss Cycling, BFU, etc.) und gibt die nationale Strategie sowie flankierende Massnahmen zur Förderung der Koexistenz vor.
Eine weitere wichtige Grundlage bei der Erarbeitung von Projekten im Bereich Mountainbike-Anlagen, bildet die Fachdokumentation 2.040 der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), wo unter anderem sicherheitsrelevante Themen sowie Qualitätsmerkmale erläutert sind.

6.4.2 Kantonale Ebene

Im Kanton Bern sind zur Planung von Mountainbike-Infrastrukturen ebenfalls verschiedene Unterlagen verfügbar. Bei der Erarbeitung des vorliegenden Teilrichtplans war vor allem die Arbeitshilfe Mountainbike-Routen (2018), ausgearbeitet durch das Tiefbauamt des Kantons Bern, eine zentrale Grundlage. Diese beschreibt neben gesetzlichen Grundlagen den aktuellen Planungs- und Bewilligungsprozess in seinem Grundsatz. Ausserdem werden Konfliktpunkte auf Wanderwegen und der Umgebung sowie deren möglicher Entschärfung beleuchtet. Dabei ist besonders die «Checkliste» zur Beurteilung von Konfliktpunkten auf Wanderwegen zu erwähnen, welche ein wichtiger Bestandteil der Massnahmenblätter ist.

Mit «Biken im Wald» (2015) stellt das Amt für Wald und Naturgefahren des Kantons Bern eine weitere Arbeitshilfe zur Verfügung, welche sicherstellen soll, dass Vorhaben und Gesuche bezüglich des Mountainbikens im Wald einheitlich beurteilt und behandelt werden. Neben grundsätzlichen verfahrenstechnischen Abläufen und gesetzlichen Grundlagen bilden vor allem die aufgelisteten Voraussetzungen und Beurteilungskriterien eine massgebende Leitlinie für die Planung von Mountainbike-Infrastrukturen im Wald.

B Erläuterungen Richtplaninhalte

Im nachfolgenden Abschnitt werden die Inhalte des vorliegenden Teilrichtplans erläutert. Beschrieben werden die zentralen konzeptionellen Überlegungen, die wichtigsten Anforderungen an Mountainbike-Infrastrukturen, die Kriterien zur Erörterung von räumlichen Auswirkungen sowie weitere planungsrelevante Themen. Dies soll zum besseren Verständnis der Herleitung der Richtplaninhalte und Kriterien der Massnahmenblätter dienen.

7 Routenkonzept

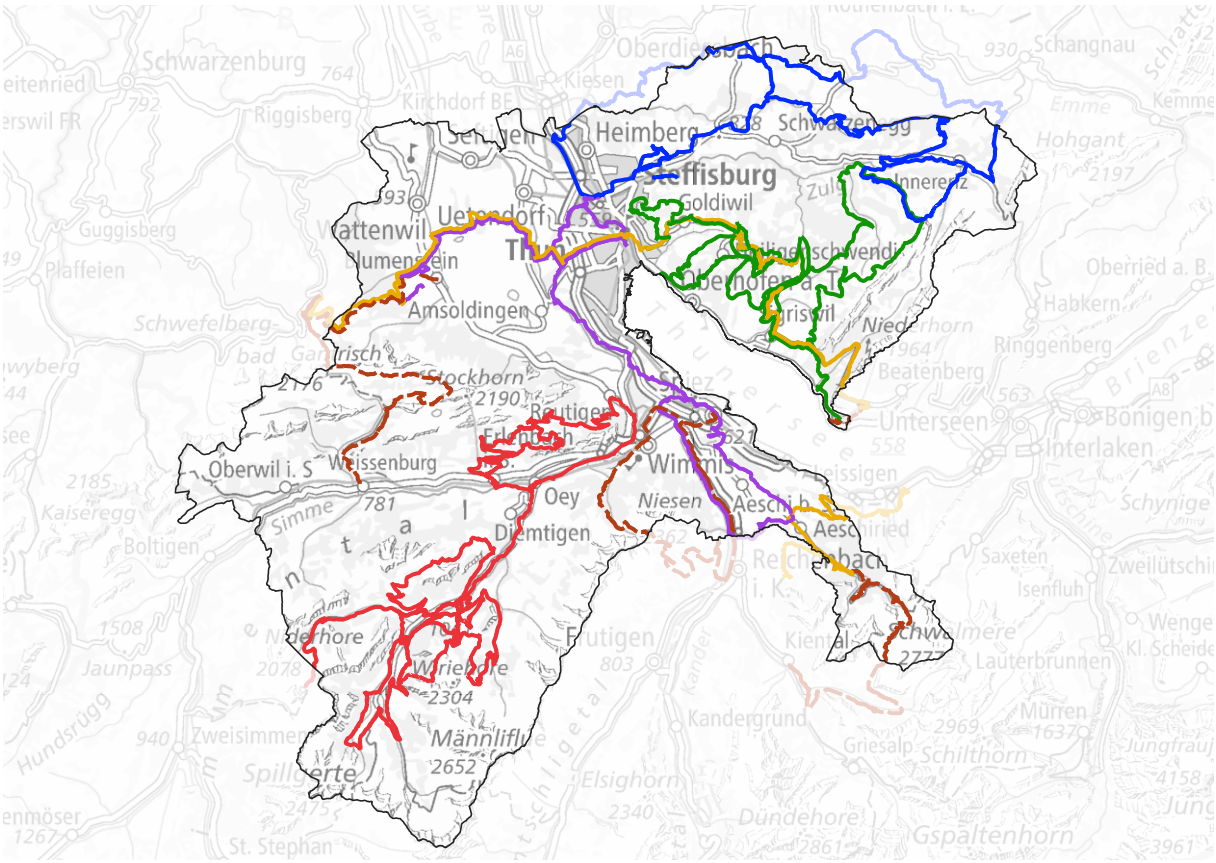

Abbildung 4 Übersicht Routenkonzept ERT, Quelle: Eigene Abbildung

Das grundlegende Konzept zur Entwicklung von zukünftigen Mountainbike-Infrastrukturen wurde im «Masterplan Mountainbike» des ERT erarbeitet. Ausgehend von einer gesamtheitlichen Analyse wurden mögliche Routen und Anlagen im Planungsperimeter des ERT definiert und zugleich priorisiert. Im Zentrum stand dabei die Förderung von attraktiven Naherholungsangeboten sowie die Entwicklung von zielgruppenspezifischen Infrastrukturen in touristisch genutzten Gebieten. Das Entwicklungspotential wurde vor allem im Bereich der bestehenden Weg-Infrastruktur aufgezeigt, es wurden aber auch erste Korridore für spezifische Mountainbike-Infrastrukturen dargestellt (z.B. Goldiwil). Die Kanalisierung der Nutzenden in stark frequentierten oder siedlungsnahen Gebieten sowie die Förderung der Koexistenz waren ebenfalls zentrale Faktoren, welche damals bereits bei der Konzeption berücksichtigt wurden.

Bei der Erarbeitung des regionalen Teilrichtplans Mountainbike ERT wurde das Routenkonzept aus dem Masterplan Mountainbike als Grundlage übernommen. Bereits vorhandene Routenvorschläge

wurden erneut auf ihre Funktion sowie Qualität überprüft und wo nötig angepasst. In verschiedenen Gebieten wurde eine zusätzliche Bestandsaufnahme im Austausch mit lokalen Vertretern oder durch Befahren von Wegen im Feld durchgeführt. So sind neue Vorschläge für Routen oder Projektideen für Anlagen entstanden.
Nebst dem wurde bei der Erarbeitung des vorliegenden Routenkonzeptes vermehrt Wert auf die regionale Netzfunktion sowie den Anschluss an Nachbarregionen gelegt. Innerhalb der Region wurden gebietsweise Unterschiede und Interessen stärker gewichtet, weshalb das Routennetz in Teilkonzepte unterteilt ist.

7.1 Teilkonzepte

Die topographischen Voraussetzungen sowie die Interessen in Bezug auf das Mountainbike-Angebot sind je nach Gebiet innerhalb des ERT unterschiedlich. Für die weitere Erarbeitung des Routenkonzeptes wurde daher der Planungsperimeter in vier funktionale Räume unterteilt, um anschliessend Routen und Anlagen innerhalb von Teilkonzepten zu definieren und aufeinander abzustimmen. Die Teilkonzepte sind im Gesamtkonzept miteinander verbunden, so dass die regionale Netzfunktion gegeben ist. Nachfolgend werden die planerischen Schwerpunkte und Ziele innerhalb der Teilkonzepte erläutert.

7.1.1 Teilkonzept Steffisburg – Schallenberg – Eriz

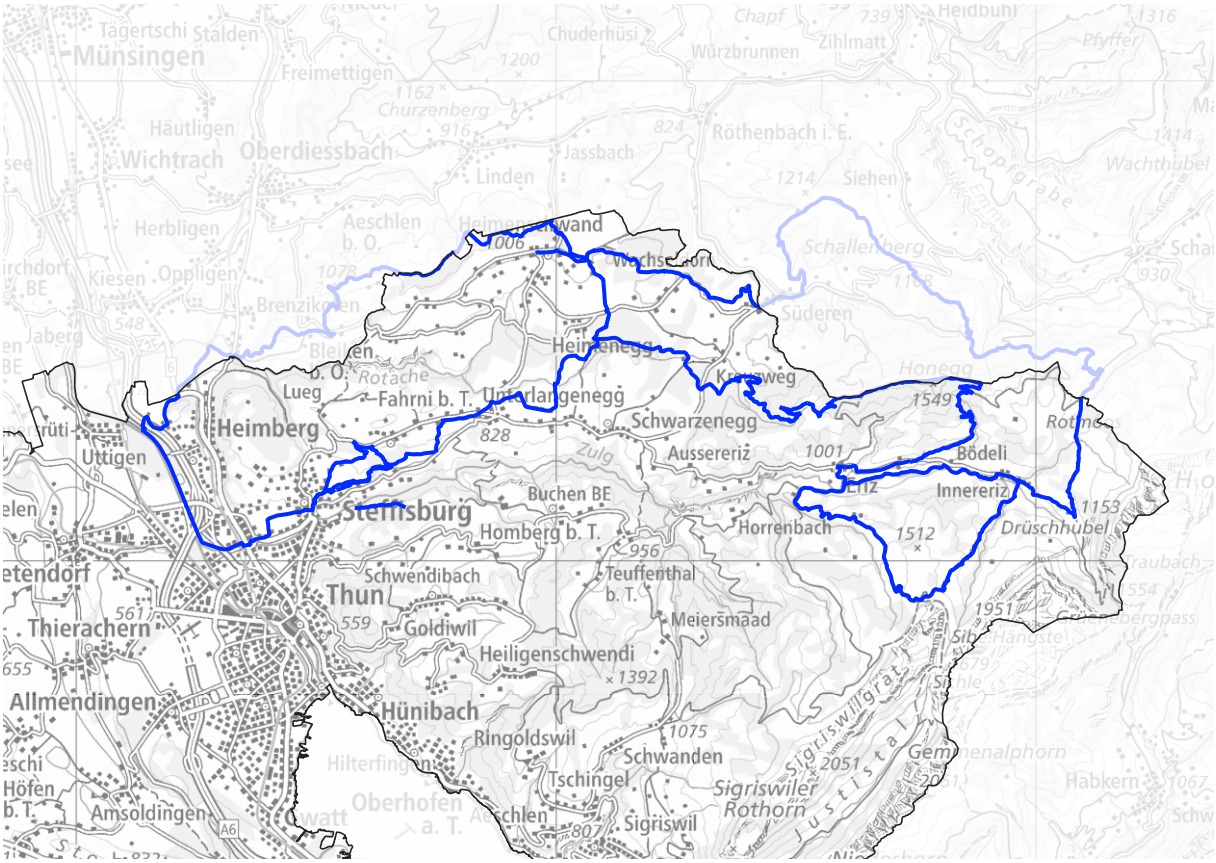

Abbildung 5 Übersicht Teilkonzept Steffisburg – Schallenberg – Eriz, Quelle: Eigene Abbildung

Die folgenden Schwerpunkte stehen bei diesem Teilkonzept im Zentrum:

- Förderung von lokalen Naherholungsangeboten im Raum Steffisburg. Entflechtung in stark frequentierten Gebieten durch attraktive Infrastruktur und Entschärfung von inoffiziellen Wegen, gemeinsam mit den Grundeigentümern.
- Erschliessung durch einfache Freizeitrouten mit touristischem Potential zwischen Steffisburg und dem Schallenberg Pass. Überregionale Routen ins Emmental und Entlebuch ermöglichen.
- Stärkung des touristischen Angebotes in der Region Eriz mit attraktiven Routen für unterschiedliche Zielgruppen. Anbindung an Nachbarregionen und bestehendes Routennetz gewährleisten.
- Erschliessung von lokalen Sehenswürdigkeiten und Gastronomie. Anbindung der Routen an ÖV-Netz (Bus) zum Transport auf Teiletappen.

7.1.2 Teilkonzept Goldiwil – Heiligenschwendi – Sigriswil

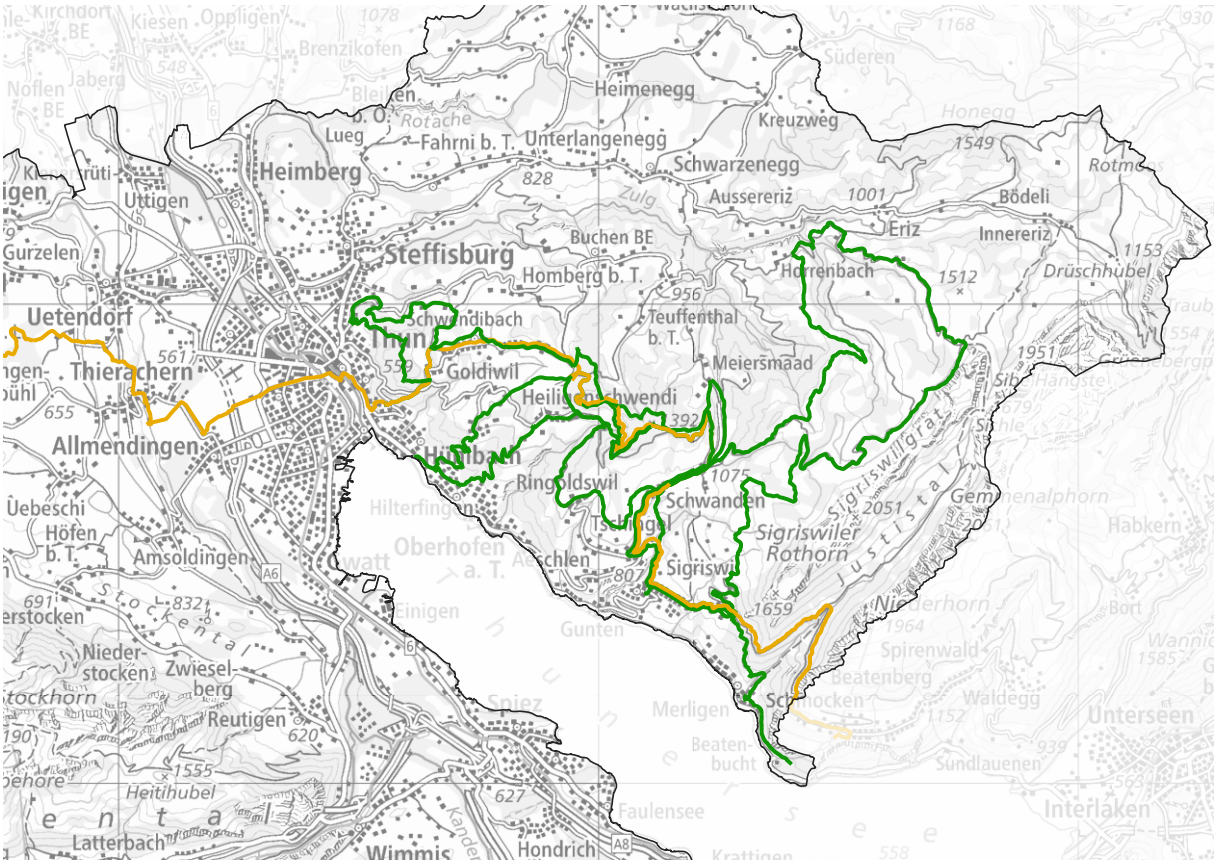

Abbildung 6 Übersicht Teilkonzept Goldiwil – Heiligenschwendi – Sigriswil, Quelle: Eigene Abbildung

Mit diesem Teilkonzept werden die folgenden Ziele verfolgt:

- Klärung von Erschliessung (Aufstieg) und Rückführung der bestehenden Anlagen Rabenfluh und Goldiwil. Kanalisierung der Nutzenden und Entlastung der Hauptverkehrsstrassen.
- Offizielle Erschliessung und Besucherlenkung im Gebiet «Blueme», wo möglich auf bestehenden Wegen (Koexistenz). Evtl. abschnittsweise Entflechtung erforderlich. Zentrale Ausgangspunkte Sigriswil und Heiligenschwendi.
- Neue Aufstiegsroute und Abfahrt zwischen Hilterfingen und Heiligenschwendi zur Entlastung des Wanderwegnetzes und Entschärfung von bestehenden Konflikten.

- Touristisches Angebot in der Region Sigriswil stärken. Anbindung in Richtung Eriz und Beatenberg – Interlaken.
- Optimierung der bestehenden SchweizMobil Route Nr. 2 als attraktive Verbindung zwischen Interlaken und Thun.

7.1.3 Teilkonzept Thun – Spiez – Westamt

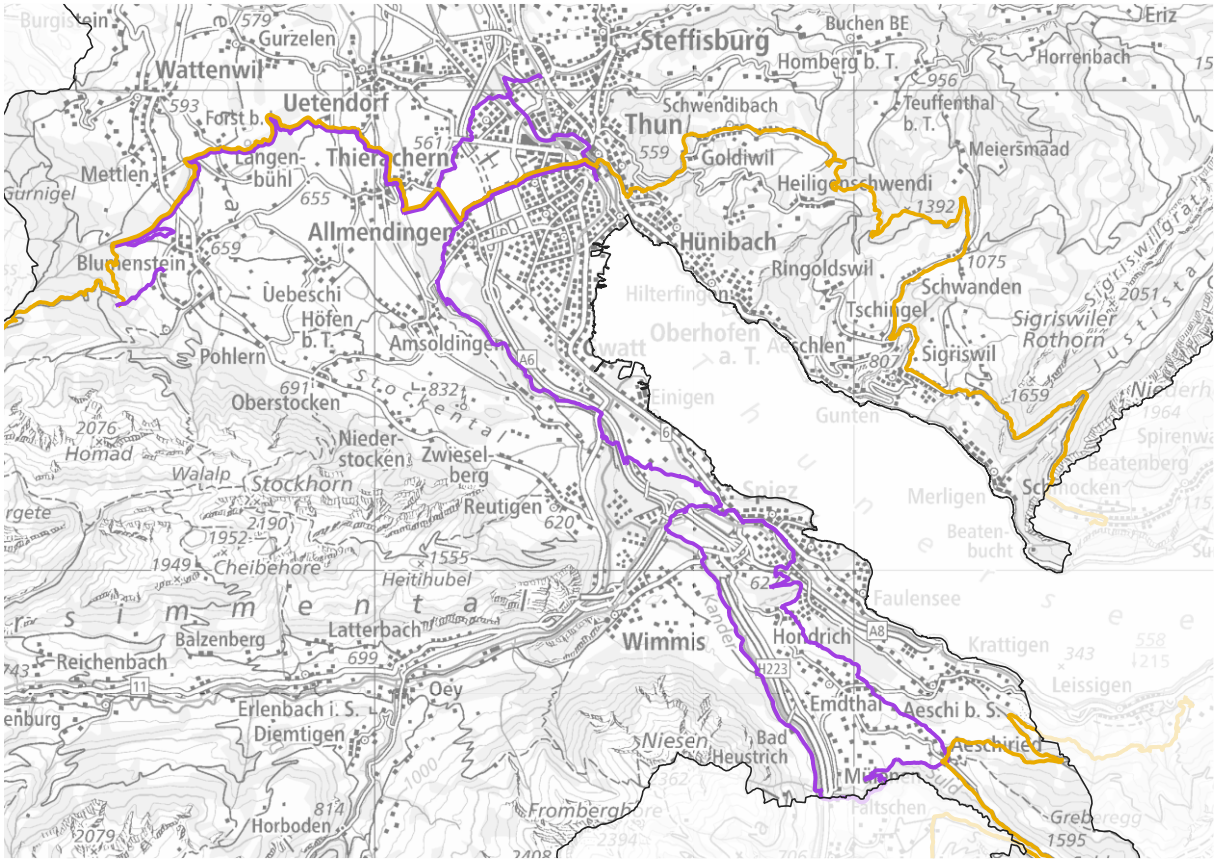

Abbildung 7 Teilkonzept Thun – Spiez – Westamt, Quelle: Eigene Abbildung

Dieses Teilkonzept konzentriert sich auf die folgenden Schwerpunkte:

- Förderung von Naherholungsangeboten zwischen Thun und Spiez sowie in Richtung Westamt. Topographisch gut geeignetes Gelände für einfache Mountainbike-Routen.
- Bestehende und geplante lokale Naherholungsgebiete und -Infrastruktur (Anlagen) durch Routen erschliessen. ÖV-Anbindung berücksichtigen.
- Touristisches Angebot im Raum Spiez – Aeschi fördern. Anbindung an Kandertal und Simmental ermöglichen.
- Optimierung der bestehenden SchweizMobil Route Nr. 1 als attraktive Verbindung zwischen Interlaken und Aeschi – Spiez.
- Alternative Führung der bestehenden SchweizMobil Route Nr. 2 zwischen Thun und Blumenstein

7.1.4 Teilkonzept Diemtigtal – Unteres Simmental

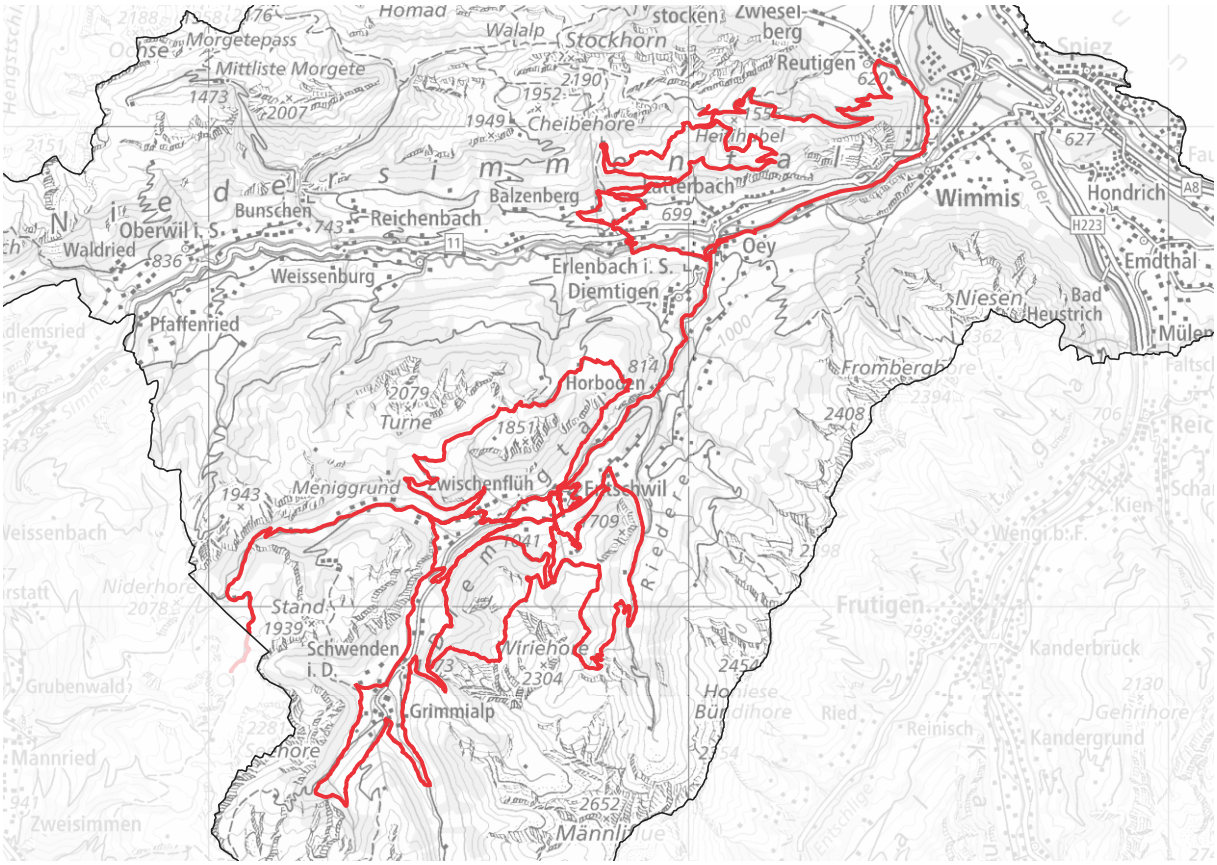

Abbildung 8 Übersicht Teilkonzept Diemtigtal – Unteres Simmental, Quelle: Eigene Abbildung

Das Teilkonzept beinhaltet die folgenden Ziele:

- Stärkung und Konzentration des touristischen Angebotes rund um den Bikepark Wiriehorn in Verbindung mit dem Bergbahnangebot.
- Offizielle Verbindung zwischen Oey und der Talstation Riedli (Talweg). Förderung der Koexistenz auf bestehenden Wegabschnitten.
- Erschliessung Heitihubel ab Spiez – Reutigen sowie Oey-Diemtigen.
- Optimierung der bestehenden SchweizMobil Route Grimmialp Bike.

7.2 Weitere Routen

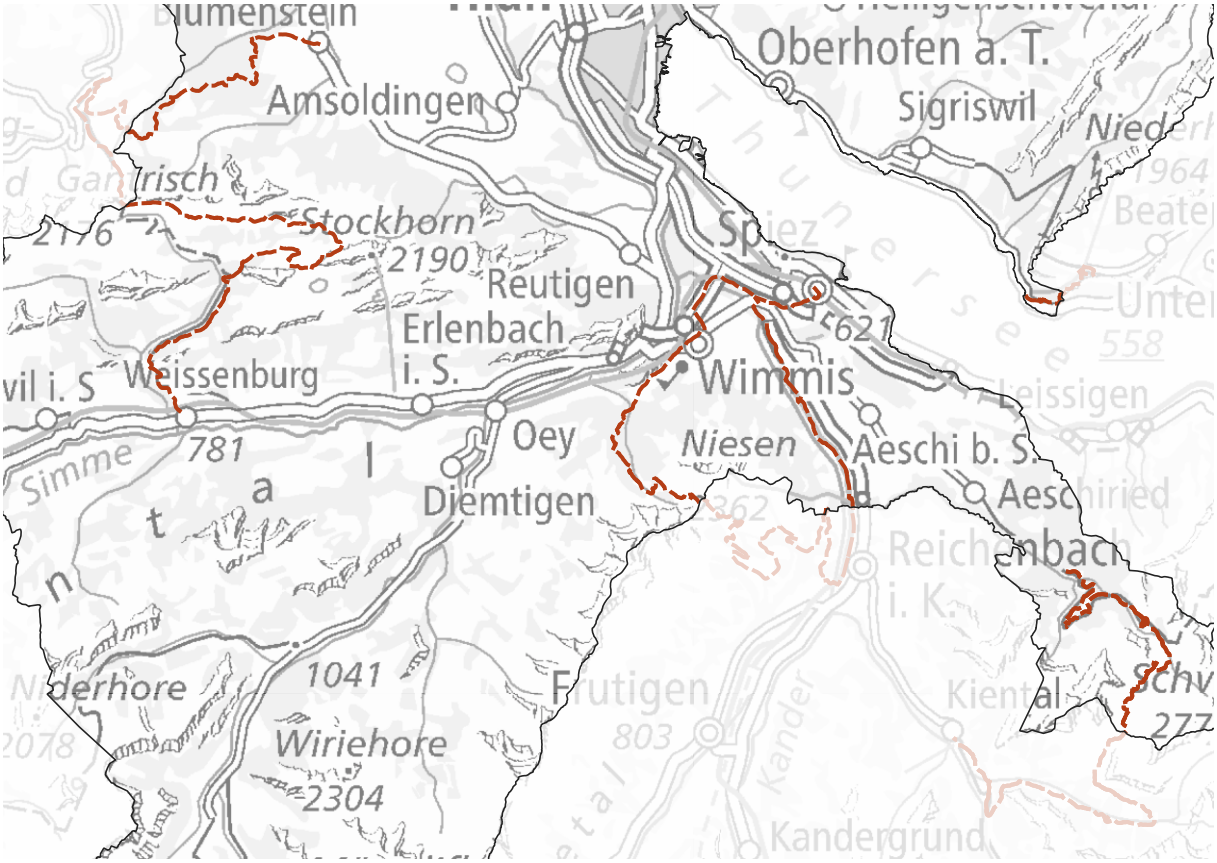

Abbildung 9 Übersicht weitere Routen, Quelle: Eigene Abbildung

Neben den Routen in den Teilkonzepten sind weitere Routen im Richtplan enthalten:

- Dies betrifft einerseits den Heartbeat Trail, der je etwa zur Hälfte in Sigriswil und Beatenberg bzw. im Planungsgebiet vom ERT und von der Regionalkonferenz Oberland-Ost liegt. Er ist bereits bewilligt und realisiert und wird als «Ausgangslage» im Richtplan aufgeführt.
- Anderseits betrifft dies auch die weiteren Routen(-ideen), die im Masterplan Mountainbike enthalten waren, jedoch nach eingehender Prüfung im Rahmen der Richtplanung aufgrund ihres hohen Konfliktpotenzials vorläufig nicht weiterverfolgt werden sollen. Sie werden als «Vororientierung» im Richtplan aufgeführt.

8 Anforderungen an Mountainbike-Infrastruktur

Die Planung von Mountainbike-Infrastruktur ist äusserst komplex. Nebst den topographischen Gegebenheiten und den konzeptionellen Überlegungen, müssen bei der Planung von Mountainbike-Routen und -Anlagen weitere Faktoren berücksichtigt werden. Diese zentralen Anforderungen an Mountainbike-Infrastrukturen werden nachfolgend beschrieben und dienen zudem zur Erläuterung der Inhalte dieses Teilrichtplans. Die Kriterien zur Beurteilung der räumlichen Auswirkungen von Mountainbike-Routen und -Anlagen werden im Kapitel 9 separat erläutert.

8.1 Qualitätsziele

Als nationale Fachorganisation ist SchweizMobil in Abstimmung mit Bund und Kantonen für die Förderung von offiziellen, signalisierten und attraktiven LV-Routen für Freizeit und Tourismus zuständig. Der Publikation «Mountainbikeland Schweiz – Manual Routen» von SchweizMobil sind diesbezüglich Ziele und Anforderungen an die Infrastruktur zu entnehmen. Folgendes ist im Manual Routen formuliert:

«SchweizMobil trägt mit seinem Routennetz massgeblich zur Standortqualität der Schweiz bei und leistet damit einen aktiven Beitrag zum Wohlbefinden der Bevölkerung und der Gäste aus dem Ausland. SchweizMobil fördert mit seinem Routennetz auch die möglichst konfliktfreie Nutzung von Natur und Wegenetz. Denn die besucherlenkende Wirkung attraktiver Routen sichert das nachhaltige Mit- und Nebeneinander der verschiedenen Nutzergruppen und Interessen. SchweizMobil leistet damit einen Beitrag zur (raum-)planerischen Abstimmung der Schutz- und Nutzinteressen in Natur und Landschaft.»

Als Leitfaden für die Konzeption, Planung und Umsetzung von Mountainbike-Infrastruktur wurden zudem konkrete Qualitätsziele formuliert, welche im Rahmen des Möglichen umgesetzt werden sollen:

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

Die Qualitätsziele bilden eine wichtige Grundlage bei der Erarbeitung des vorliegenden Teilrichtplans und sollen bei der zukünftigen Umsetzung der definierten Infrastrukturen und Massnahmen weiterhin

berücksichtigt werden. Für die an der Planung und Umsetzung beteiligten Behörden und Stellen sind die formulierten Qualitätsziele als Empfehlung zu verstehen.

8.2 Zielgruppen

Die Ansprüche von Mountainbikern sind divers, weshalb die Infrastruktur nach den Bedürfnissen der unterschiedlichen Zielgruppen ausgerichtet werden sollte. SchweizMobil unterscheidet im Manual Routen zwischen sechs verschiedenen Zielgruppen oder Segmente. Diese Mountainbike-Segmente haben sich während den letzten Jahren unterschiedlich entwickelt. Mit dem starken Wachstum im Bereich der E-Bikes ist in kürzester Zeit eine neue Dynamik sowie ein zusätzliches Marktpotential entstanden.

	Kategorie	Motiv	Portion	Vergleich Ski	
	Cross Country	Wettkampf	05 %	Langlauf	
	Tour	Fitness	30 %	Skitour	
Wachsender Breiten-sport Markt	Allmountain	Erlebnis	33 %	Skitour | Ski Alpin	E-Bike
	Enduro	Abfartserlebnis	20 %	Freeride | Ski Alpin	
	Freeride	Abfahrtsaction	10 %	Park	
	Downhill	Wettkampf	02 %	Rennstrecke	

Abbildung 10 Gästesegmentierung ERT, Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Zahlen SchweizMobil

Grundsätzlich kann zwischen Erlebnis- und Wettkampforientierten Segmenten unterschieden werden. Cross-Country und Downhill sind mittlerweile die zwei klassischen Leistungssportdisziplinen, welche sich in den letzten Jahren mit internationalen Wettkämpfen etabliert haben. Diese zwei Segmente sind im Bereich des Breitensports aber eher Nischendisziplinen.
Im Bereich der Naherholung und aus touristischer Sicht interessant sind daher die im Breitensport stark vertretenen Segmente Tour, Allmountain und Enduro. Aufgrund der technologischen Entwicklung bei den Mountainbikes haben sich in den letzten Jahren vor allem die beiden Segmente Allmountain und Enduro stark entwickelt.
Beim E-Bike ist wichtig, dass es nicht als ein einzelnes Segment betrachtet wird. Bereits jetzt ist zu erkennen, dass die Bike-Industrie motorisierte Modelle für die verschiedensten Segmente auf den Markt bringt. Folglich kann auch nicht von der Zielgruppe der «E-Biker» gesprochen werden, ein Fehler der aktuell vor allem bei der Vermarktung von touristischen Angeboten in Destinationen oft gemacht wird. Es sollte weiterhin in den erwähnten Segmenten unterschieden werden, mit dem Hauptunterschied im Bereich der Motorisierung.
In Bezug auf die Weginfrastruktur wird das E-Bike vermehrt Auswirkungen haben. So ermöglicht der Antrieb einerseits ungeübten Nutzenden einen vereinfachten Einstieg in den Sport, wodurch die Nachfrage nach einfachen Infrastrukturen zunehmen wird. Andererseits können geübte Fahrer mehr

Distanz zurücklegen und durch vereinfachte Aufstiege ergeben sich neue Routen. Diese Entwicklungen wurden bei der Erarbeitung des Routenkonzeptes ebenfalls berücksichtigt.

8.3 Schwierigkeitsgrad

Nebst den unterschiedlichen Ansprüchen der Zielgruppen ist der Schwierigkeitsgrad ein weiteres wichtiges Kriterium, welches bei der Planung und Umsetzung von Mountainbike-Infrastrukturen zu berücksichtigen ist. Eine einheitliche Systematik bei der Definition des Schwierigkeitsgrades erleichtert den Vergleich zwischen verschiedenen Routen und erlaubt den Nutzenden, das für ihre Bedürfnisse passende Angebot zu finden. Dabei bestehen für Routen und Anlagen unterschiedliche Vorgaben zur Definition der technischen und konditionellen Schwierigkeit.
Die Schwierigkeitsgrade der Routen orientieren sich dabei nach den Angaben des ASTRA und SchweizMobil im Manual «Schwierigkeitsgrade Langsamverkehr LV für Freizeit und Tourismus». Dieses Manual definiert die zur Vereinheitlichung notwendigen Massangaben. Sie sind breit abgestützt und bilden auch die Basis zur Beurteilung der nationalen, regionalen und lokalen Routen von SchweizMobil.

Technik	**Leicht**	**Mittel**	**Schwer**
Anforderungen:	• Für Einsteiger, Familien und Kinder mit Grundkenntnissen im Mountainbiken	• Für fortgeschrittene Mountainbiker mit Erfahrung	• Für Mountainbike-Könner mit viel Erfahrung und guter Fahrtechnik
Wegqualität:	• Gut befestigte, nicht rutschige, wenig steile Wege und Strassen ohne Stufen (wenn möglich nicht asphaltiert)	• Möglichst nicht asphaltierte Wege und flüssig fahrbare Trails • Anspruchsvolle Abschnitte (loser Untergrund, steile Rampen, rollbare Stufen und enge Kurven sind jedoch möglich) • Schiebepassagen sind selten und kurz	• Technisch anspruchsvolle Wege und Trails (steile Rampen, loser Untergrund, grössere Stufen, teilweise verblockt, enge Kurven oder Spitzkehren) • Hindernisse, längere Schiebepassagen und Tragstrecken sind möglich
Gefahrenstellen:	• Kaum Gefahrenstellen, exponierte Abschnitte sind gegen Absturz gesichert	• Gefahrenstellen, exponierte Abschnitte und alpine Gefahren sind möglich	• Gefahrenstellen, exponierte Abschnitte und alpine Gefahren sind häufig

Kondition*	**Leicht**	**Mittel**	**Schwer**
Länge:	≤ 40 km	≤ 50 km	> 50 km
Höhenmeter:	≤ 800 hm	≤ 1200 hm	> 1200 hm
Fahrzeit:	≤ 4 h	≤ 5 h	> 5 h

Abbildung 11 Schwierigkeitsgrade Mountainbike-Routen gemäss SchweizMobil, Quelle: SchweizMobil

Bei Anlagen und Pisten wird der technische Schwierigkeitsgrad anhand einer international üblichen und durch das BFU in der Fachdokumentation 2.040 vorgeschlagenen Skala unterschieden. Bei Anlagen kann die Schwierigkeit durch bauliche Massnahmen stärker beeinflusst werden als bei Routen. Diesbezüglich bestehen weitere Empfehlungen von Seiten BFU, beispielsweise betreffend Durchschnittsgefälle, Kurvenradien und Pistenbreite.

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

Abbildung 12 Schwierigkeitsgrade Mountainbike-Anlagen gemäss bfu, Quelle: bfu

Ein weiteres zentrales Kriterium, welches in Bezug auf den Schwierigkeitsgrad bei der Erarbeitung des vorliegenden Teilrichtplans berücksichtigt wurde, ist die Homogenität der Routen (vgl. Qualitätsziele). So soll sich der Schwierigkeitsgrad auf Routen und Anlagen auf der gesamten Länge möglichst einheitlich gestalten, ansonsten entspricht das Angebot nicht den Bedürfnissen der Zielgruppen oder kann sich negativ auf die Sicherheit und das Fahrerlebnis auswirken. Durch bauliche Massnahmen können kürzere neuralgische Stellen auf Routen angepasst werden, um diese dem vorgegebenen Schwierigkeitsgrad anzupassen und die Homogenität sicherzustellen.

8.4 Sicherheit

Die Zahl der Mountainbike-Unfälle hat sich gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu in den letzten gut zehn Jahren verdoppelt, was unter anderem auf die gestiegene Zahl der Mountainbiker zurückzuführen ist. Hinsichtlich der Planung und des Betriebs von Mountainbike-Routen gilt es die Sicherheit der Nutzenden und anderen Erholungssuchenden miteinzubeziehen.
Grundsätzlich ist von einer hohen Eigenverantwortung der Mountainbiker auszugehen. Wer Mountainbike fährt, geht ein erhöhtes Risiko ein. Mountainbike-Routen können fahrtechnisch schwierige Abschnitte aufweisen. Die Anforderungen an ihre Nutzer fordern deshalb eine entsprechend gute körperliche Verfassung, ein erhöhtes technisches Fahrkönnen sowie die entsprechende Ausrüstung. Zur Steigerung der Sicherheit sind die Nutzenden auf das rücksichtsvolle und sichere Fahren zu sensibilisieren.
Wo der Mountainbiker auch bei erhöhter Aufmerksamkeit Gefahren nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann, muss er davor geschützt oder mindestens gewarnt werden. Der Schutzpflichtige einer Mountainbike-Route hat in diesem Fall mit entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen dafür zu sorgen, dass diese bei bestimmungsgemässem Gebrauch genügend Sicherheit bietet. Die Sicherheitssituation ist im Einzelfall und abschnittsweise zu prüfen.
Die Umsetzung von möglichst konfliktfreien und sicheren Routen erfordert das frühzeitige Erkennen und Minimieren des Gefahrenpotenzials, beispielsweise durch Aufstellen von Warntafeln oder einer sinnvollen Entflechtung. Erste Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit gemäss nachfolgender Tabelle werden im Rahmen des vorliegenden Teilrichtplans für zentrale Abschnitte definiert. Weitere Massnahmen sind Sache der Detailplanung.

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

8.5 Koexistenz

Die Koexistenz von Mountainbikern und anderen Nutzungen ist eine Kernfrage der Routenplanung. In der kantonalen Arbeitshilfe zur Planung und Realisierung von Mountainbike-Routen, wird darauf hingewiesen, dass beim Planungsprozess von Mountainbike-Routen die Frage gestellt werden muss, ob eine Koexistenz von Mountainbikern und anderen Nutzern auf dem gleichen Wegabschnitt überhaupt möglich ist. Dabei wurde bezüglich der Koexistenz von Fussgängern und Mountainbikern eine Checkliste zur Beurteilung des Konfliktpotenzials ausgearbeitet.
Gleichzeitig hat das ASTRA im Jahr 2020 in Zusammenarbeit mit mehreren national agierenden Organisationen eine Entscheidungshilfe zur Koexistenz und Entflechtung veröffentlicht. Auch hier wird darauf hingewiesen, dass Wandernde und Mountainbiker häufig ähnliche Bedürfnisse haben, wie Natur- und Landschaftserlebnis, Bewegung, Spass und Zusammensein. Neben Leitsätzen bezüglich Infrastruktur und Verhalten wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass für eine fundierte Beurteilung der Koexistenz eine gesamtheitliche Betrachtung erforderlich sei. Auch in dieser Entscheidungshilfe wurden Kriterien zur Beurteilung der Koexistenz zwischen Wandernden und Mountainbikern ausgearbeitet.
Grundsätzlich sollen Mountainbiker ihren Sport in einem rücksichtsvollen Nebeneinander mit allen anderen Wegnutzern betreiben. Separate Infrastrukturen (Entflechtung) werden nur in stark frequentierten Gebieten mit erhöhtem Nutzerdruck in Betracht gezogen. In peripheren Gebieten sollen vor allem die räumlichen Auswirkungen und der finanzielle Aufwand durch zusätzliche Weginfrastruktur minimiert werden. Daher wird bei der Routenplanung im vorliegenden Teilrichtplan sowie als regionale Strategie mehrheitlich eine gemeinsame Nutzung von Weginfrastrukturen angestrebt. Die Mountainbike-Routen werden in erster Linie auf bestehende Wege gelegt und im Rahmen des Planungsverfahrens auf eine gegenseitige Nutzungsverträglichkeit geprüft (vgl. Massnahmenblätter). Bei einer

allfälligen problematischen Beurteilung wird für den spezifischen Abschnitt eine Empfehlung mit flankierenden Massnahmen formuliert. Eine Übersicht an möglichen Massnahmen zur Förderung der Koexistenz bietet die nachfolgende Tabelle.

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

Unter Umständen bergen hohe Nutzungsfrequenzen oder Wegverhältnisse ein so grosses Konfliktpotenzial, dass eine gemeinsame Wegnutzung von Mountainbikern und Wandernden selbst mit aufwändigen Massnahmen nicht erreichbar ist. In diesem Fall ist eine Entflechtung der Nutzergruppen unumgänglich.

Im Rahmen dieses Teilrichtplans wurden in einzelnen Gebieten bereits Entflechtungsmassnahmen erarbeitet, auf bestehenden alternativen Wegen oder durch spezifische Neubauabschnitte. Dabei handelt es sich um Gebiete, wo bereits zum Zeitpunkt der Erarbeitung hohe Nutzungsfrequenzen oder Konflikte bekannt waren. Weitere Abschnitte werden während dem laufenden Planungsverfahren geprüft oder parallel umgesetzt.

9 Beurteilung räumliche Auswirkung

Während der Erarbeitung der vorliegenden Teilrichtplanung wurden die zur Umsetzung vorgesehenen Routen umfassend auf ihre Auswirkungen auf Raum und Umwelt überprüft. Die Grundlage für die Beurteilung bildeten die Schutzinventare von Bund und Kanton, die regionalen Grundlagen (z.B. Landschaftsrichtplan, RGSK), die Informationen aus dem RegioGIS (u.a. amtliche Vermessung, Nutzungsplanung, Luftbild), die Rückmeldungen von den Gemeinden und weiteren lokalen Experten sowie die Erfahrungen aus den Befahrungen durch die Planer.

Die betroffenen Themen wurden routenweise ermittelt (GIS-Analyse) und beschrieben und es wurde eine Einschätzung zu den Auswirkungen der Route auf die einzelnen Kriterien vorgenommen (vgl. Anhang). Diese erfolgte in der Regel qualitativ anhand der zur Verfügung stehenden Grundlagen (Schutzziele etc.). Dabei wurde unterschieden zwischen «keinen», «mässigen» und «erheblichen» Auswirkungen. Falls die Beurteilung eines Kriteriums dazu führte, dass eine Route unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht umsetzbar ist (z.B. aufgrund von fehlenden Alternativen), wurde dieses als «Ausschlusskriterium» bezeichnet. Auf die entsprechenden Routen wurde entweder verzichtet oder sie wurden im Teilrichtplan als Vororientierung aufgeführt.

Nachstehend werden die Beurteilungskriterien zu den verschiedenen Themenbereichen erläutert und es wird pro Themenkreis eine allgemeine Einschätzung zu den Auswirkungen des Teilrichtplans vorgenommen. Die detaillierten Beurteilungen zu den einzelnen Routen können dem Anhang entnommen werden.

9.1 Verkehr und Siedlung

Im Bereich Siedlung wurden vor allem die Auswirkungen der geplanten Mountainbike-Routen und -Anlagen auf angrenzende Wohnquartiere betrachtet. Die Verträglichkeit ist besonders bei abwärtsorientierten und publikumsintensiven Anlagen (z.B. Flowtrails) in Siedlungsnähe zu prüfen. Durch die Einbindung solcher Anlagen in Routen unter Mitberücksichtigung des Aufstiegs zum Trail-Start sowie der Rückführung zum Ausgangspunkt sollen die Auswirkungen auf die Quartiere geringgehalten werden. Dennoch können punktuell zusätzliche Massnahmen zur Siedlungsverträglichkeit (z.B. Sensibilisierung, physische Barrieren) notwendig werden. Diese sind gegebenenfalls im Rahmen des Bewilligungsverfahrens festzulegen.

Ein weiterer zentraler Punkt für die Umsetzung von Mountainbike-Routen und -Anlagen ist die Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer. Diese kann jedoch erst im Bewilligungsverfahren verbindlich geregelt werden. Im Rahmen der Richtplanung sollen erste Kontaktaufnahmen, insbesondere mit grösseren Wald- und Landeigentümern, erfolgen, damit die Interessen frühzeitig koordiniert werden können.

Beim Verkehr wurde eine Beurteilung zu möglichen Auswirkungen von Routen auf verkehrsberuhigte Zonen (Tempo 30, Begegnungszonen) oder auf das übergeordnete Strassennetz (z.B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit) vorgenommen. Bezüglich letzterem sind vor allem Querungen oder die längere Führung von Routen auf Strassen ausserorts zu beachten. Dies kann punktuell Massnahmenbedarf zur

Erhöhung der Sicherheit auslösen. Zudem wurde beurteilt, ob durch das Vorhaben spezifische Probleme bezüglich der Zufahrt und der Parkplatzsituation im Umfeld von Routen zu erwarten sind. Dies ist in der Regel vor allem bei abwärtsorientierten und publikumsintensiven Anlagen (z.B. Flowtrails) relevant. Durch eine gute Anbindung der Ausgangspunkte von Routen und Anlagen an den öffentlichen Verkehr und gegebenenfalls durch weitere Massnahmen (z.B. Ausweitung Bike-Shuttle) sollen die Auswirkungen so gering wie möglich gehalten werden.

Insgesamt sind die Auswirkungen der vorliegenden Planung auf Verkehr und Siedlung als gering zu bezeichnen. Dies auch deshalb, weil sich die geplanten Routen und Anlagen, abgesehen von den wenigen Angeboten am Agglomerationsrand, vorwiegend im ländlich geprägten Umland befinden. Aufgrund der Attraktivität wird zudem, wo immer möglich, auf eine Führung von Routen auf stark befahrenen Strassen verzichtet. Punktuell sind jedoch Konflikte möglich, für deren Lösung weitergehende Massnahmen erforderlich sind. Diese sollen im Rahmen nachfolgender Planungsstufen (Baubewilligungsverfahren) definiert werden. Dies wird in den entsprechenden Massnahmenblättern als Abstimmungsanweisung aufgenommen.

9.2 Landschaft und Erholung

Im Bereich Landschaft wurden vorwiegend die Auswirkungen auf BLN-Gebiete sowie die regionalen und kommunalen Landschaftsschutzgebiete untersucht. Je nach Schutzziel kann eine Betroffenheit dieser Gebiete zum Ausschlusskriterium werden, wenn bei Routen und Anlagen Neu- und Ausbaumassnahmen erforderlich sind. Konflikte wurden deshalb nach Möglichkeit bereits im Rahmen der Routenplanung ermittelt und durch eine alternative Routenführung bereinigt. Wo dies nicht möglich war, soll entweder auf bauliche Massnahmen verzichtet oder der Koordinationstand auf ein Zwischenergebnis oder eine Vororientierung abgestuft werden, bis klar ist, ob ein Ausbau mit den Schutzzielen vereinbar ist.

Ähnlich verhält es sich mit den Auswirkungen auf das kulturelle Erbe. Hier sind insbesondere die Auswirkungen auf das Inventar der historischen Verkehrswege (IVS) zu beachten. Diese hängen im Fall der Betroffenheit zumeist mit der Substanz der Wege zusammen und müssen im Einzelfall beurteilt werden. Allfällige Massnahmen zum Erhalt bzw. der Instandsetzung der Wege sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu definieren. Das Inventar schützenswerter Ortsbilder (ISOS) ist im Zusammenhang mit der Planung von Mountainbike-Routen kaum relevant. UNESCO Welterbe ist von der Planung nicht betroffen.

Im Bereich Landwirtschaft wurden die Auswirkungen infolge von Hofdurchfahrten, von Konflikten mit dem Herdenschutz, der Querung von Weideland und Zaunüber/-durchgängen sowie bei Betroffenheit von Fruchtfolgeflächen (FFF) untersucht. Insbesondere letzteres kann beim Aus- oder Neubau von Wegen zum Ausschlusskriterium werden. Konflikte mit FFF wurden deshalb bereits im Rahmen der Routenplanung durch alternative Routenführungen umgangen. Für die anderen Probleme können in der Regel technische Massnahmen im Rahmen der Umsetzungsplanung definiert oder die Routenführung punktuell angepasst werden.

Bezüglich der Betroffenheit von Erholungsthemen muss unterscheiden werden. Einerseits sollen Erholungsgebiete und Ausflugsziele für Mountainbiker erschlossen werden. Andererseits sollen die Konflikte mit anderen Erholungssuchenden möglichst geringgehalten werden. Diesbezüglich sind im ERT vor allem die Konflikte mit Wandernden auf den offiziellen Wanderwegen zu berücksichtigen. Die Beurteilung erfolgt gemäss einer separaten Analyse zur Koexistenz. Bereits im Rahmen der Richtplanung werden, wo nötig, grobe Massnahmen definiert, die im Rahmen der nachfolgenden Planungsschritte weiter auszuarbeiten sind. Weitere Berührungspunkte im positiven Sinn ergeben sich mit bereits bestehenden Mountainbike- und Velowegen. Hier werden optimale Synergien und Anschlüsse angestrebt. Im Zusammenhang mit den wenigen Regionalen Erholungsgebieten gemäss RTEK bzw. RGSK wird auf eine optimale Abstimmung mit den Zielen innerhalb des jeweiligen Gebiets hingesteuert. In der Regel ist dazu eine enge Koordination mit den touristischen Leistungsträgern (Bergbahnen, Naturpärke) in diesen Gebieten erforderlich. Diese waren in die Erarbeitung des Routenkonzepts miteinbezogen.

Insgesamt wird die Richtplanung in Bezug auf Landschaft und Erholung als gut verträglich beurteilt. Für die punktuellen Konflikte mit der Landwirtschaft sind im Rahmen der Umsetzung geeignete Lösungen zu finden, was in den betroffenen Massnahmenblättern als Abstimmungsanweisung ergänzt wird. Dies gilt auch für die Koexistenz auf Wanderwegen, wo die Massnahmen aus der Richtplanung weiter zu vertiefen sind. In einem spezifischen Fall (Route Nr. B212, Sigriswil – Eriz) ist die Vereinbarkeit der Route mit dem regionalen Landschaftsschutzgebiet zu klären. Die Route wird vorerst als «Zwischenergebnis» im Teilrichtplan aufgeführt.

9.3 Flora, Fauna und Lebensräume

Im Bereich Natur-, Wald- und Wildtierschutz wurde die Beurteilung anhand der verfügbaren Inventare von Bund (Biotop-, Moorschutz) und Kanton (Naturschutz- und Wildschutzgebiete, Waldnaturinventar, Waldreservate) sowie, wo bekannt, mithilfe der kommunalen Schutzzonen und -objekte aus den Schutzzonenplänen vorgenommen. Zudem wurden die Rückmeldungen der kantonalen Fachstellen aus der Konsultation berücksichtigt. Die Vereinbarkeit von Mountainbike-Routen mit den entsprechenden Schutzzonen ist von den jeweiligen Schutzzielen abhängig. Auf bestehenden Wegen sind Mountainbike-Routen in der Regel unproblematisch. Anders ist die Situation bei Aus- oder Neubauten. Dort werden Schutzgebiete oft zum Ausschlusskriterium.

Aufgrund der grossflächigen Dimensionierung der verschiedenen Schutzgebiete im Planungsperimeter war es häufig nicht möglich, diese ganzheitlich zu umfahren, ohne dass dies zu starken Einbussen bezüglich der Qualität der betroffenen Routen geführt hätte. Deshalb wurde bei der Routenplanung darauf geachtet, dass, wo immer möglich, in diesen Gebieten keine Massnahmen nötig sind, die über den Unterhalt bestehender Wege hinausgehen. Dies konnte bis anhin jedoch nicht in allen Fällen abschliessend geklärt werden und wird wohl auch nicht überall möglich sein. In ihrer Gesamtheit gefährdet sind dadurch vor allem Routen mit Abschnitten in Schutzgebieten, in denen Ausbaumassnahmen nötig sind und für die keine Möglichkeiten für eine alternative Routenführung bestehen. Der weitere Planungsprozess der Richtplanung wird bei diesen Routen zeigen, ob eine Realisierung denkbar ist. Bei Routen, wo eine Realisierung bereits zum jetzigen Zeitpunkt sehr unwahrscheinlich scheint, wurde auf diese entweder verzichtet oder sie wurden in einem tiefen Koordinationsstand (Vororientierung) im

Teilrichtplan aufgenommen. Letzteres wurde vor allem dann in Erwägung gezogen, wenn in einem Gebiet grundsätzlich ein Bedürfnis für eine Kanalisierung von Mountainbikern besteht, aber aktuell keine Lösung dafür absehbar ist.

Generell bietet das Mountainbiken als Sportart in der freien Natur ein erhebliches Konfliktpotenzial mit Flora und Fauna. Dies trifft auch im ERT zu. Es sind diverse Schutzgebiete betroffen, jedoch immer auf bestehenden Wegen. Problematisch sind hinsichtlich der Umsetzung von Mountainbike-Routen und -Anlagen insbesondere sensible Zonen mit spezifischen Schutzinteressen, die auf Ruhe und Unberührtheit basieren (z.B. Brutgebiete, Ruhezonen) oder Gebiete, die hohe ökologische Werte aufweisen, die durch Mountainbiker beeinträchtigt werden können. Mit der vorliegenden Richtplanung wird versucht, diese Konflikte durch eine Kanalisierung der Mountainbiker in ihrer Gesamtheit einzudämmen. Dies kann im Einzelfall dazu führen, dass eine Interessenabwägung zwischen den spezifischen Schutzinteressen in einem bestimmten Gebiet und dem übergeordneten Ziel der Kanalisierung stattfinden muss. Insgesamt trägt der Teilrichtplan damit aber zu einer besseren Verträglichkeit des Mountainbike Sports mit den Schutzinteressen bei.

9.4 Gewässerschutz und Naturgefahren

Der Gewässerschutz ist nur bei spezifischen Neu- und Ausbaubaumassnahmen von Mountainbike-Routen und -Anlagen betroffen. In den betroffenen Grundwasserschutzzonen S2, S3, S_m und S_h sind die Einschränkungen zum Bauen gemäss Gewässerschutzverordnung zu beachten. Dies trifft insbesondere auf Abgrabungen zu. Diese dürfen nicht zu einer Verminderung der schützenden Bodenüberdeckung führen. In den Grundwasserschutzzonen S1 sind bauliche Eingriffe und andere Tätigkeiten gar nur zulässig, wenn sie der Trinkwasserversorgung dienen. Von der Planung sind punktuell die Grundwasserschutzzonen S2 und S3 betroffen, jedoch verlaufen die Routen in diesen Gebieten immer auf bestehenden Wegen oder Strassen.

Ebenfalls ein Bauverbot gilt im Gewässerraum. Im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wanderwege oder Brücken sind hier jedoch erlaubt. Es ist davon auszugehen, dass dies auch für Mountainbike-Routen zutrifft, insbesondere wenn kein Belag eingebaut wird. Inwiefern die Gewässerräume von Neu- und Ausbaumassnahmen betroffen sind, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend beurteilt werden, weil einerseits die Gewässerräume in vielen Gemeinden noch nicht verbindlich geregelt wurden und andererseits die baulichen Massnahmen erst im Baubewilligungsverfahren definitiv festgelegt werden.

Bezüglich der Naturgefahren sind vor allem die blauen und roten Gefahrengebiete zu beachten. In diesen sind Neubauten nicht oder nur in Ausnahmen zulässig. Auch bei Ausbauten oder der Umnutzung von Wegen ist zu beachten, dass das Gefahrenpotenzial durch die neue bzw. zusätzliche Wegnutzung nicht erhöht werden. Es sind bei diversen Routen abschnittsweise rote und blaue Gefahrengebiete betroffen, jedoch immer auf bestehenden Wegen und Strassen. Der Umgang mit den betroffenen Routen ist im Rahmen des Bau- bzw. Signalisierungsgesuchs zu klären. Gegebenenfalls sind Massnahmen zu ergreifen oder die Routenführung ist punktuell zu verändern.

Die Auswirkungen des Teilrichtplans auf den Gewässerschutz und die Naturgefahren sind insgesamt gering. Zwar sind einige Schutzzonen und Gefahrengebiete betroffen, jedoch sind in diesen Fällen Lösungen oder Alternativen absehbar.

10 Kostenschätzung

Für das vorliegende Routenkonzept wurde analog zum Masterplan ein Massnahmenplan (vgl. Regio-GIS) erarbeitet, welcher unter anderem die Grundlage für die grobe Kostenschätzung der Routen und Anlagen bildet. Dabei wird der aktuelle Zustand der Wege beurteilt, um anschliessend für die Routen abschnittsweise Massnahmen im Rahmen des Unterhalts oder weitere bauliche Massnahmen zu definieren. Basierend auf diese Massnahmenkategorien und auf Erfahrungswerten können dann die Kosten pro Meter nach einheitlichen Ansätzen geschätzt werden. Dabei wird nach den folgenden Kategorien und Ansätzen unterschieden:

Massnahmenkategorie	**Ansatz (Erfahrungswert)**
Massnahmenkategorie A: Keine Anpassungen	1.- bis 10.- CHF
Massnahmenkategorie B: Anpassungen im Rahmen des Unterhalts (z.B. Eingriffe von Hand ohne grössere Trassee- und Terrainveränderungen)	10.- bis 20.- CHF
Massnahmenkategorie C: Anpassungen ggf. mit Baugesuch (z.B. bauliche Massnahmen, teils mit Maschinen, mit Trassee- und Terrainveränderungen)	40.- bis 60.- CHF
Massnahmenkategorie D: neuer MTB-Weg, Breitensport-tauglich (schematisch)	85.- bis 120.- CHF

Die Kostenschätzung bezieht sich auf den gesamten Aufwand für Planung, Bau und Signalisation. Die Routen werden dabei separat betrachtet. Falls sich diese also in gewissen Abschnitten überschneiden, können bei einer gemeinsamen Umsetzung Kosten eingespart werden.
Bei Neubauten variiert der Ansatz je nach Gelände und Form des Ausbaus. Bei einem natürlich angelegten Weg in flachem Gelände ist der Aufwand weit geringer als beispielsweise bei einem Flowtrail mit Sprüngen und Anliegerkurven in steilerem Gelände. So wurde für Neubauten ebenfalls eine Kostenschätzung mit einem Durchschnittswert vorgenommen. Der Ausbaustandard und die detaillierten Kosten müssen im Rahmen der jeweiligen Projektplanung festgelegt werden.
Die grobe Kostenschätzung gilt als Richtwert und hat keine Verbindlichkeit. Es ist anzumerken, dass mit den bisherigen Erfahrungen und den unterschiedlichen Entwicklungen innerhalb von Projektvorhaben im Kanton Bern, gerade der Aufwand für Planung und Bewilligung teilweise schwer im Voraus zu beurteilen ist.
Die Routen und Anlagen mit Koordinationsstand «Ausgangslage» sind in der Kostenschätzung enthalten und im Massnahmenplan ersichtlich, auch wenn sie bereits realisiert sind (z.B. Rabenfluh/ Goldiwheel Trail).

C Umsetzung und Betrieb (behördenverbindlich)

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

11 Organisation und Verantwortlichkeiten

Die zentralen Themen bei der Umsetzung und beim Betrieb des vorliegenden Routenkonzeptes sind die regionale Organisation sowie die Finanzierung. Diese beiden Themen werden voneinander abhängig gemacht und dienen als Ausgangslage für die weiteren Handlungsfelder wie Planung, Projektierung und Bau, Betrieb und Unterhalt, Signalisation und Kommunikation, Haftung sowie die Koordination mit den Nachbarregionen.
Zu den erwähnten Themen wird nachfolgend jeweils die Ausgangslage erläutert und anschliessend werden Lösungsvorschläge formuliert. Zu letzteren werden konkrete Massnahmen in einer Tabelle zusammengefasst und die Verantwortlichkeiten sowie der Koordinationsstand ergänzt.

11.1 Trägerschaft

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

11.1.1 Ausgangslage

Der Entwicklungsraum Thun hat bereits mit dem Masterplan das Mountainbiken als regionales Projekt definiert. Parallel zur Erarbeitung des vorliegenden Teilrichtplans wurde im Rahmen des Projekts «Bike ERT» die Koordinationsstelle Bike lanciert. In Zusammenarbeit mit dem Verein Bikepark Thunersee soll damit das Angebot im Bereich Naherholung und Tourismus gesamtheitlich weiterentwickelt und die Schnittstellen innerhalb der Region gestärkt werden. Der Verein Bikepark Thunersee funktioniert bereits jetzt als regionale Trägerschaft für spezifische Mountainbike-Infrastrukturen und Angebote entlang der Dienstleistungskette.

11.1.2 Lösungsvorschlag

Das regionale Mountainbike-Angebot mit dem vorliegenden Routennetz soll unter dem Dach einer regionalen Trägerschaft koordiniert, umgesetzt und betrieben werden. Die in den nachfolgenden Kapiteln beschriebenen Themen wie Finanzierung, Unterhalt und Haftung werden durch diese

Trägerschaft geregelt. Die bestehende Zusammenarbeit zwischen dem Entwicklungsraum Thun, den Gemeinden und dem Verein Bikepark Thunersee soll weitergeführt und die regionale Organisation mit weiteren Partnern gestärkt und strukturiert werden. Diese regionale Trägerschaft soll im Rahmen des laufenden NRP-Projekts «Bike ERT» erarbeitet und umgesetzt werden.

Umsetzung und Betrieb: Trägerschaft

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

Aufgabe		KS	Verantwortliche	Beteiligte
1.	Erarbeitung einer regionalen Organisationsstruktur und Modell für Trägerschaft	FS	ERT	Gemeinden, BPT, tbd
2.	Gründung der regionalen Trägerschaft	FS	ERT	Gemeinden, BPT, tbd
3.	Umsetzung der definierten Prozesse und Strukturen der Trägerschaft (z.B. Kommissionen, Projektleiter, etc.)	FS	ERT	Gemeinden, BPT, tbd
4.	Koordination der Finanzierung, Planung, Realisierung sowie Betrieb und Unterhalt des Routennetzes (vgl. 11.2 ff)	FS	ERT	Gemeinden, BPT, tbd

11.2 Finanzierung

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

11.2.1 Ausgangslage

Grundsätzlich ist die Finanzierung der Umsetzung und des Betriebs von Mountainbike-Routen Aufgabe der Gemeinden. Der Unterhalt der Signalisation von nationalen Routen wird aktuell durch den ERT finanziert. Mit der laufenden Revision des Strassengesetzes (SG) stellt der Kanton Bern eine finanzielle Unterstützung von 40% der Investitionskosten von wichtigen Mountainbike-Routen (gemäss Sachplan) in Aussicht. Ausserdem übernimmt der Kanton in Zukunft die Signalisation dieser Routen.
Die Mehrheit der geplanten Routen im vorliegenden Teilrichtplan verlaufen gemeindeübergreifend, was die Finanzierung bereits komplex gestaltet. Ausserdem fallen die Kosten für Routen oft im Gebiet von Gemeinden an, wo sich diese nicht direkt mit dem Nutzen decken. Gerade bei Routen in Naherholungsgebieten im Umkreis grösserer Zentren und Agglomeration trifft dies zu. Diese Herausforderungen gilt es zu berücksichtigen. Die Umsetzung und Finanzierung des vorliegenden Routennetzes müssen regional koordiniert und getragen werden.
Hinzu kommt, dass bisher einzelne Mountainbike-Anlagen durch private Initianten oder durch touristische Leistungsträger (z.B. Bergbahnen) finanziert wurden. Auch dies gilt es im Rahmen der zukünftigen Organisationsstruktur zu berücksichtigen.

11.2.2 Lösungsvorschlag

Für Umsetzung und Betrieb soll im Rahmen der in Kapitel 11.1 beschriebenen Trägerschaft ein regionales und längerfristiges Finanzierungsmodell erarbeitet und implementiert werden. Denkbar ist einerseits ein Verteilschlüssel zwischen den 39 Gemeinden innerhalb des ERT, wobei die anfallenden Kosten nach Anzahl Einwohner, Routenlänge auf Gemeindegebiet und Anzahl Übernachtungsbetten ausgeglichen wird. So können Kosten und Nutzen innerhalb der Region verteilt werden. Andererseits gilt es weitere Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen und diese ins Finanzierungsmodell zu integrieren. So beispielsweise Beiträge aus Wirtschaft und Tourismus sowie Beiträge der Nutzenden (z.B. Gönnerschaften). Das Projekt «Bike ERT» in Zusammenarbeit mit dem Verein Bikepark Thunersee verfügt diesbezüglich bereits über ein ähnliches Finanzierungsmodell, welches in Zukunft adaptiert und erweitert werden könnte.

Umsetzung und Betrieb: Finanzierung

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

Aufgabe		KS	Verantwortliche	Beteiligte
1.	Erarbeitung Finanzierungsmodell	FS	ERT	Gemeinden, BPT, tbd
2.	Abklärung weiterer Finanzierungsmöglichkeiten	FS	ERT	
3.	Definition des regionalen Verteilschlüssels für Gemeinden, Berechnung von jährlichen Beiträgen	FS	ERT	Gemeinden
4.	Implementierung Finanzierungsmodell im Rahmen der Umsetzung	FS	ERT	Gemeinden, BPT, tbd
5.	Budgetplanung und Koordination jährlicher Beiträge	FS	ERT	tbd

11.3 Planung, Projektierung und Bau

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

11.3.1 Ausgangslage

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

11.3.2 Lösungsvorschlag

Bereits heute unterstützt die Koordinationsstelle Bike ERT Gemeinden und Projektpartner bei der Umsetzung von Routen und Anlagen. Mit der Umsetzung des vorliegenden Routennetzes soll die Koordinationsstelle diesbezüglich eine zentrale Rolle übernehmen. Die Umsetzung der Infrastruktur soll im Rahmen einer detaillierten Umsetzungsplanung priorisiert und koordiniert werden. Parallel dazu soll die Budgetplanung und Finanzierung gemäss Modell (vgl. Kapitel 11.2) abgestimmt werden.

Umsetzung und Betrieb: Planung, Projektierung und Bau

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

	Aufgabe	KS	Verantwortliche	Beteiligte
1.	Erarbeitung der Umsetzungsplanung mit zeitlicher Priorisierung der Routen und Anlagen	FS	ERT	Gemeinden, tbd
2.	Budgetplanung und Schnittstelle Finanzierungsmodell	FS	ERT	tbd
3.	Initiierung von projektspezifischen Arbeitsgruppen gemeinsam mit den beteiligten Gemeinden und Partnern	FS	ERT	Gemeinden, tbd
4.	Fachliche Unterstützung des Umsetzungsprozesses von Routen und Anlagen	FS	ERT	
5.	Längerfristige Sicherstellung der Koordinationsstelle Bike ERT nach Abschluss des laufenden NRP-Projekts (bis 2024)	FS	ERT	tbd

11.4 Betrieb und Unterhalt

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

11.4.1 Ausgangslage

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

11.4.2 Lösungsvorschlag

Um die personellen Ressourcen sowie den Koordinationsaufwand der Gemeinden in Bezug auf Betrieb und Unterhalt der Routen zu reduzieren, soll diesbezüglich ebenfalls eine regionale Lösung angestrebt

werden. So soll im Rahmen der Trägerschaft und in Zusammenarbeit mit dem Verein Bikepark Thunersee eine regionale Wegunterhalts-Gruppe eingesetzt werden. Diese kümmert sich nach eigenem Pflichtenheft um den Unterhalt der Routen und Anlagen in der gesamten Region. Der Verantwortliche der Gruppe steht wo nötig im Austausch mit den lokalen Werkhofverantwortlichen. Synergien im Bereich Wanderwegunterhalt sind zu definieren.
Die Gruppe verfügt über ein eigenes jährliches Budget, welches ebenfalls durch das Finanzierungsmodell (vgl. Kapitel 11.2) gewährleistet werden soll. So sollen die Kosten durch eine Zentralisierung der Aufgaben reduziert werden und zudem der Lastenausgleich zwischen den Gemeinden und Partnern gewährleistet werden.

Umsetzung und Betrieb: Betrieb und Unterhalt

Ziel: Betrieb und Unterhalt der Routen durch Wegunterhalts-Gruppe regional vereinheitlichen und zentral organisieren. Qualität, Funktion und Sicherheit längerfristig gewährleisten.

Aufgabe		KS	Verantwortliche	Beteiligte
1.	Konzept und Organisationsstruktur für Wegunterhalts-Gruppe erarbeiten	FS	ERT	tbd
2.	Detaillierte Kostenschätzung für jährlichen Unterhalt gemäss Routennetz Teilrichtplan	FS	ERT	tbd
3.	Budgetplanung und Schnittstelle Finanzierungsmodell	FS	ERT	Gemeinden, BPT
4.	Pflichtenheft und Prozesse für Wegunterhaltsgruppe definieren	FS	ERT	Gemeinden, BPT
5.	Aufbau und Einführung Wegunterhalts-Gruppe	FS	ERT	BPT
6.	Leitung und Koordination der Tätigkeiten Wegunterhalts-Gruppe	FS	BPT	ERT
7.	Aus- und Weiterbildung der Wegunterhalts-Gruppe fördern	FS	BPT	ERT, tbd
8.	Synergiepotential zum Wegunterhalt Wanderwege prüfen	ZE	ERT	tbd

11.5 Signalisation und Kommunikation

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

11.5.1 Ausgangslage

Die Grundsätze der Signalisation sind übergeordnet in der Schweizer Norm SN 640 829 festgehalten. Für die Signalisation von Mountainbike-Routen sind die Gemeinden zuständig, bei nationalen Routen beteiligt sich der ERT. Neu will hier voraussichtlich der Kanton eine zentrale Rolle übernehmen, indem er wichtige Mountainbike-Routen nach dem Bau durch die Gemeinden signalisiert (vgl. Änderung SG).

Nebst dem offiziellen Vorgehen werden gerade touristische Routen auf Plattformen der Destinationen und Leistungsträger kommuniziert. Hierbei handelt es sich oft um nicht offiziell bewilligte Routen, ausserdem sind diese nicht oder mit inoffizieller Signalisation ausgestattet. Im Perimeter des ERT sind zudem veraltete inoffizielle Schilder zu finden, welche keine Funktion haben und irreführend sein können.

11.5.2 Lösungsvorschlag

Die Signalisation der vorliegenden Routen soll gemäss Norm und wenn möglich durch den Kanton vollzogen werden. Wo dies nicht möglich ist, soll die Signalisation über die Trägerschaft (vgl. Kapitel 11.1) geregelt werden. Ausserdem sollen im Rahmen des Betriebs und Unterhalt alte oder inoffizielle Schilder entfernt werden. Die Destinationsorganisationen und Leistungsträger werden verpflichtet, ausschliesslich offiziell bewilligte Routen und Anlagen zu kommunizieren. Falls notwendig, sollen im Rahmen der Umsetzung weitere Massnahmen zur konfliktfreien Besucherlenkung geprüft und umgesetzt werden.

Umsetzung und Betrieb: Signalisation und Kommunikation

Ziel: Sicherstellung der Signalisation von Routen und Anlagen gemäss Norm. Vereinheitlichung der Besucherlenkung durch Kommunikation von ausschliesslich offiziellen Angeboten.

Aufgabe		KS	Verantwortliche	Beteiligte
1.	Signalisation der Routen gemäss Norm VSS 640 829	FS	Kanton, Gemeinden	ERT
2.	Entfernung alter oder inoffizieller Signalisation	FS	Gemeinden	ERT, BPT
3.	Kommunikation von ausschliesslich offiziellen Routen und Anlagen durch Destinationen und Leistungsträger	FS	ERT	Destinationen, tbd
4.	Weitere Massnahmen zur konfliktfreien Besucherlenkung prüfen	ZE	ERT	Gemeinden, BPT

11.6 Haftung

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

11.6.1 Ausgangslage

Bei Mountainbike-Unfällen können Sach- und Personenschäden eintreten und es stellt sich die Frage, wer dafür aufkommen muss. Generelle Aussagen zur Haftung und strafrechtlichen Verantwortlichkeit sind jedoch kaum möglich, da jeweils die Umstände des Einzelfalls entscheidend sind. Grundsätzlich ist von der Eigenverantwortung des Mountainbikers auszugehen. Er ist dafür verantwortlich, dass er seine Route entsprechend seinen Fähigkeiten wählt und hat die Risiken zu akzeptieren, welche bei der

Benützung von Mountainbike-Routen und -Anlagen zu erwarten sind. Der Mountainbiker ist damit selbst für einen erlittenen Unfall verantwortlich, sofern dieser aufgrund eines unglücklichen Zufalls oder als Folge seines unrichtigen Verhaltens zustande kommt.
Wer Mountainbike-Routen oder -Anlagen errichtet, als solche signalisiert und/oder dafür Werbung macht, nimmt damit besondere Schutzpflichten auf sich. Er trägt eine erhöhte Verantwortung für die Auswahl, den Zustand und den Unterhalt von Routen. Ein Werkeigentümer hat im Rahmen des Zumutbaren entsprechend wirksame Vorkehrungen zum Schutz der Werkbenützer vor Unfallgefahren zu treffen. Der Sicherungspflichtige hat in jedem Fall eine fehlerfreie Erstellung und Konstruktion zu gewährleisten und muss die Vorrichtung hinreichend unterhalten. Überraschende Gefahrenstellen sind mit Warntafeln zu kennzeichnen oder durch geeignete Massnahmen zu entschärfen.
Die Unterlassung der Sicherungspflichten eines Akteurs kann zur Haftung eines Unternehmens und unter Umständen auch eine strafrechtliche Verurteilung der für die Sicherheit zuständigen Organe und Angestellten führen. Das Subjekt der Haftung ist grundsätzlich der sachrechtliche Eigentümer (Werkeigentümer) oder kann, sofern dieser für den Unterhalt zuständig ist, einem Dritten erklärt werden.

11.6.2 Lösungsvorschlag

Im Rahmen der geplanten Trägerschaft (vgl. Kapitel 11.1) soll eine regionale Versicherungslösung für das gesamte Routennetz und -Anlagen geprüft und abgeschlossen werden. Verschiedene Nachbarregionen haben diesbezüglich bereits Lösungen geprüft und umgesetzt. Zudem verfügt der Verein Bikepark Thunersee als Projektpartner bereits über eine gesamtheitliche Haftpflichtversicherung für die bestehenden Anlagen.
Im Rahmen von Betrieb und Unterhalt soll der Zustand der Wege sowie die Sicherheit regelmässig überprüft werden. Allfällige Mängel sind durch die Verantwortlichen im Bereich Unterhalt umgehend zu beheben. Zur Kontrolle soll ein routenübergreifendes Sicherheitskonzept dienen.

Umsetzung und Betrieb: Haftung

Ziel: Abschluss einer regionalen Versicherungslösung für Routen und Anlagen im ERT.

	Aufgabe	**KS**	**Verantwortliche**	**Beteiligte**
1.	Regionale Versicherungslösung für Routennetz sowie Anlagen prüfen und abschliessen	FS	ERT	tbd
2.	Erstellen eines routenübergreifenden Sicherheitskonzepts	FS	ERT	tbd
3.	Regelmässige Kontrolle der Sicherheit auf Routen und Anlagen, Mängel beheben und Massnahmen zur Sicherheit der Nutzenden im Rahmen des Unterhalts umsetzen	FS	BPT, Gemeinden	tbd

11.7 Koordination Nachbarregionen

Der Perimeter des ERT grenzt an verschiedene Planungsregionen bzw. Regionalkonferenzen innerhalb des Kantons Bern an. Die Planung des vorliegenden Teilrichtplans bezieht sich auf den Perimeter des ERT, jedoch entspricht dies nicht immer dem funktionalen Raum der Mountainbiker.

11.7.1 Ausgangslage

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

11.7.2 Lösungsvorschlag

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

Umsetzung und Betrieb: Koordination Nachbarregionen

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

	Aufgabe	**KS**	**Verantwortliche**	**Beteiligte**
1.	Definition von Prozess und Massnahmen zur überregionalen Planung sowie Bau, Betrieb und Unterhalt	FS	ERT	Nachbarregionen
2.	Vereinbarung zur längerfristigen Zusammenarbeit und Koordination mit Nachbarregionen unterzeichnen	FS	ERT	Nachbarregionen

12 Monitoring und Controlling

Zur längerfristigen Sicherstellung eines attraktiven und sicheren Angebotes soll ein Monitoring und Controlling vorgesehen werden, welches die Umsetzung des vorliegenden Teilrichtplans und die Sicherstellung eines qualitativ guten und sicheren Netzes gewährt sowie eine gezielte Weiterentwicklung ermöglicht.
Mit dem Monitoring soll in erster Linie die Umsetzung der Richtplan-Massnahmen überprüft werden. Nach der Realisierung und Inbetriebnahme sind die Routen bezüglich des Unterhalts und der Sicherheit sowie auf die funktionierende Koexistenz der Nutzergruppen und deren Bedürfnisse zu überprüfen. Im Rahmen eines periodischen Controllings der Routen werden die festgestellten Veränderungen mit den Grundsätzen und Zielen des Teilrichtplans verglichen. Daraus abgeleitet sind nötige Massnahmen, z.B. baulicher Art, zu ergreifen.
Im Rahmen der Umsetzung des Vorliegenden Teilrichtplans soll durch die Trägerschaft ein Konzept mit detaillierten Monitoring- und Controlling-Massnahmen erarbeitet werden. Wichtige Informationsquellen wären beispielsweise Rückmeldungen durch Gemeinden, Tourismusverantwortliche und Nutzende (Feedbackformular), Zählstationen zur Erhebung von Frequenzen sowie Feststellungen durch die Verantwortlichen im Bereich des Wegunterhaltes. Diese Informationen gilt es regelmässig zu verarbeiten, um gezielt Massnahmen zur weiteren Entwicklung zu definieren.

12.1 Zuständigkeiten bei Änderungen des Teilrichtplans

Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Monitorings und Controllings ist die Erweiterung des Routennetzes mit Prüfung der Aufnahme zusätzlicher Routen, bzw. der Überführung von Routen vom Koordinationsstand Vororientierung oder Zwischenergebnis zu einer Festsetzung. Es ist abzuklären, inwiefern diese den behördenverbindlichen Grundsätzen des Teilrichtplans entsprechen, um, sofern erforderlich, allfällige Massnahmen zu formulieren.
Geringfügige Änderungen des Teilrichtplans können ohne Mitwirkung und kantonale Vorprüfung von der Geschäftsleitung und Kommission ERT oder auf Antrag der Mitgliedsgemeinden unterperiodisch beschlossen werden und beim Kanton zur Genehmigung eingereicht werden.
Als geringfügig gelten Änderungen des Koordinationsstandes von Vororientierung zu Zwischenergebnis bereits mitgewirkter Elemente resp. Routen sowie unwesentliche Anpassungen in der Lage oder Ausführung von Routenelementen, welche nicht von allgemeinem Interesse sind und keine Schutzinteressen betreffen. Im Zweifelsfall ist vorgängig eine Voranfrage beim Amt für Gemeinden und Raumordnung einzureichen.
Alle anderen Änderungen, wie die Aufnahme neuer Routen oder die definitive Festsetzung von Routen im Teilrichtplan, erfordern ein ordentliches Verfahren. Diesbezüglich soll der vorliegende Teilrichtplan in Perioden von acht Jahren konsolidiert und überarbeitet werden.

D Genehmigungsvermerke

Mitwirkung vom 3. März bis 3. Juni 2022

Vorprüfung vom

Beschlossen durch:

Entwicklungsraum Thun am

Namens des Entwicklungsraums Thun
Präsident/in

……..

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt
Geschäftsführer/in

……

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

……..

E Verzeichnisse

Abkürzungen

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern
AL	Koordinationsstand «Ausgangslage»
ANF	Abteilung Naturförderung LANAT Kanton Bern
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AWA	Amt für Wasser und Abfall Kanton Bern
AWN	Amt für Wald und Naturgefahren Kanton Bern
BFU	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BPT	Bikepark Thunersee
BVD	Bau- und Verkehrsdirektion Kanton Bern
BWW	Berner Wanderwege
ERT	Entwicklungsraum Thun
E+M	Kommission Energie und Mobilität des ERT
FFF	Fruchtfolgeflächen
FS	Koordinationsstand «Festsetzung»
FWG	Fuss- und Wanderweggesetz
GIS	Geoinformationssystem
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
IVS	Bundesinventar der historischen Verkehrswege
JI	Jagdinspektorat LANAT Kanton Bern
KA	Planungsregion Kandertal
KS	Koordinationsstand
LANAT	Amt für Landwirtschaft und Natur Kanton Bern
LRP	Landschaftsrichtplan
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LV	Langsamverkehr
NSG	Naturschutzgebiet
OIK I	Oberingenieurkreis I TBA Kanton Bern
OSSA	Bergregion Obersimmental-Saanenland
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RKE	Regionalkonferenz Emmental
RKOO	Regionalkonferenz Oberland Ost
RTEK	Regionales touristisches Entwicklungskonzept
SG	Strassengesetz Kanton Bern
SM	SchweizMobil
SN	Schweizer Norm
SSV	Eidg. Signalisationsverordnung

SV	Strassenverordnung Kanton Bern
SVG	Strassenverkehrsgesetz
TBA	Tiefbauamt Kanton Bern
TBD	To be defined (Engl. «zu definieren»)
UeO	Überbauungsordnung
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VO	Koordinationsstand «Vororientierung»
WEU	Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion Kanton Bern
WNI	Waldnaturinventar
WR	Waldreservat
WTSchV	Wildtierschutzverordnung Kanton Bern
ZE	Koordinationsstand «Zwischenergebnis»

Abbildungen

Abbildung 1	Gliederung Projekt «Bike ERT»	9
Abbildung 2	Vorgehen	9
Abbildung 3	Projektorganisation	11
Abbildung 4	Übersicht Routenkonzept ERT	15
Abbildung 5	Übersicht Teilkonzept Steffisburg – Schallenberg – Eriz	16
Abbildung 6	Übersicht Teilkonzept Goldiwil – Heiligenschwendi – Sigriswil	17
Abbildung 7	Teilkonzept Thun – Spiez – Westamt, Quelle: Eigene Abbildung	18
Abbildung 8	Übersicht Teilkonzept Diemtigtal – Unteres Simmental	19
Abbildung 9	Übersicht weitere Routen	20
Abbildung 10	Gästesegmentierung ERT	22
Abbildung 11	Schwierigkeitsgrade Mountainbike-Routen gemäss SchweizMobil	23
Abbildung 12	Schwierigkeitsgrade Mountainbike-Anlagen gemäss bfu	24

F Anhang

Beurteilungskriterien Raumplanung und Umwelt

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

Thema	Kriterium	Erläuterungen
Siedlung	Betroffene Zonen (Zonenplan)	GIS-Analyse. Zonenzugehörigkeit i.d.R. ohne Einfluss auf MTB-Routen.
	Wohnquartiere betroffen	GIS-Analyse / Qualitative Einschätzung. Ggf. müssen im Rahmen des Bau-/ Signalisierungsgesuchs Verträglichkeitsmassnahmen geprüft werden.
	Einverständnis Grundeigentümer	Stand Abklärungen. Einverständnis muss grundsätzlich erst im Baubewilligungsverfahren vorliegen.
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen	GIS-Analyse / Qualitative Einschätzung. Ggf. müssen im Rahmen des Bau-/ Signalisierungsgesuchs Verträglichkeitsmassnahmen geprüft werden.
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)	GIS-Analyse / Befahrung. Ggf. müssen im Rahmen des Bau-/ Signalisierungsgesuchs Verträglichkeitsmassnahmen geprüft werden.
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.	Qualitative Einschätzung. Ggf. müssen im Rahmen des Bau-/ Signalisierungsgesuchs Massnahmen geprüft werden.
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen	GIS-Analyse / qualitative Beurteilung zu den Auswirkungen auf die Schutzziele. Können bei baulichen Massnahmen zum Ausschlusskriterium werden.
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)	
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen	GIS-Analyse (wo vorhanden) / qualitative Beurteilung zu den Auswirkungen auf die Schutzziele. Beurteilung aufgrund unvollständiger

		Datengrundlage teilweise noch ausstehend.
Erholung	Regionales Erholungsgebiet betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)	GIS-Analyse. Ziele / Zweck sind bei der Planung zu berücksichtigen.
	Offizieller Wanderweg / Themenweg betroffen	GIS-Analyse. Separate Beurteilung Koexistenz gemäss kantonaler Arbeitshilfe.
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen	GIS-Analyse. Optimale Anbindung und Nutzung von Synergien gewährleisten.
Kultur	UNESCO Welterbe betroffen	GIS-Analyse. Keine Betroffenheit im ERT.
	ISOS betroffen	GIS-Analyse. MTB mit wenigen Ausnahmen ohne Einfluss auf Schutzziele.
	IVS betroffen	GIS-Analyse. Auswirkungen abhängig von Substanz der Wege. Ggf. Massnahmen zum Erhalt / Instandsetzung erforderlich.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten	Luftbild / Befahrung. Kleinräumige Auswirkungen. Wenn möglich umfahren. Lösungssuche im Rahmen der Umsetzung.
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen	Luftbild / Befahrung. Wenn möglich umfahren oder technische Lösung suchen. Lösungssuche im Rahmen der Umsetzung.
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen	Luftbild / Befahrung. Wenn möglich umfahren oder technische Lösung suchen. Lösungssuche im Rahmen der Umsetzung.
	Fruchtfolgeflächen betroffen	GIS-Analyse. Kann bei Ausbauten zum Ausschlusskriterium werden.
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen	GIS-Analyse / qualitative Beurteilung zu den Auswirkungen auf die Schutzziele. Können bei baulichen Massnahmen zum Ausschlusskriterium werden.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen	

	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen	
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)	GIS-Analyse (wo vorhanden) / qualitative Beurteilung zu den Auswirkungen auf die Schutzziele. Beurteilung aufgrund unvollständiger Datengrundlage teilweise noch ausstehend.
Wald	Waldreservat WR betroffen	GIS-Analyse / qualitative Beurteilung zu den Auswirkungen auf die Schutzziele. Können bei baulichen Massnahmen zum Ausschlusskriterium werden.
	Waldnaturinventar WNI betroffen	
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen	GIS-Analyse / qualitative Beurteilung zu den Auswirkungen auf die Schutzziele. Können bei baulichen Massnahmen zum Ausschlusskriterium werden.
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen	GIS-Analyse / qualitative Beurteilung zu den Auswirkungen. In den Schutzzonen S1-3 können bauliche Massnahmen zum Ausschlusskriterium werden.
	Gewässerraum betroffen	Beurteilung noch ausstehend (unvollständige Datengrundlage). Nur relevant bei baulichen Massnahmen.
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen	GIS-Analyse / qualitative Beurteilung zu den Auswirkungen auf die Schutzziele. In den Gefahrengebieten rot und blau können bauliche Massnahmen zum Ausschlusskriterium werden.
	Gefahrengebiet blau betroffen	
	Gefahrengebiet gelb betroffen	

Beurteilung Raumplanung und Umwelt

Sämtliche neue oder geänderte Mountainbike-Routen und -Anlagen wurden gemäss obenstehenden Kriterien beurteilt. Dabei wurde unterschieden zwischen «keinen», «mässigen» und «erheblichen» Auswirkungen (Ampelsystem). Falls die Beurteilung eines Kriteriums dazu führte, dass eine Route unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht umsetzbar ist (z.B. aufgrund von fehlenden Alternativen), wurde dieses als «Ausschlusskriterium» bezeichnet.
Nicht (erneut) beurteilt wurden Routen und Anlagen mit dem Koordinationsstand «Ausgangslage», die Routenideen aus dem Masterplan, die vorläufig nicht weiterverfolgt werden sollen sowie die Anlagen, die zum Bikepark Wiriehorn gehören. Für erstere gelten die Bestimmungen aus den entsprechenden Bau- und Signalisationsbewilligungen. Für letztere ist die UeO «Sportgebiet Wiriehorn» gemäss Zonenplan und Baureglement der Gemeinde Diemtigen massgebend.

Aufstieg Racholtern, Bärenmoos-/Chlostere-Trail		**Route A101**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Die Route führt durch ein kommunales Landschaftsschutzgebiet, jedoch auf einer bestehenden Strasse bzw. auf einem Forstweg. Ansonsten sind keine wesentlichen Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Landwirtschaftszone, Wohn- Misch und Kernzone
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					Kontaktaufnahme Burgergemeinde Steffisburg erfolgt, Einverständnis Vorstand vorhanden > Entscheid Burgerversammlung ausstehend.
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Nein
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Eher nicht zu erwarten, da es sich um ein lokales Angebot handelt. Zudem ist in Steffisburg ein genügendes Angebot von öffentlichen Parkplätzen vorhanden.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)			x		Durchquerung LSG 8 Schlafhüser Muri, jedoch auf best. Strasse/Forstweg.
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Aufstieg und Rückführung auf kurzen Abschnitten auf Wanderweg. (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Kurze Abschnitte auf Veloroute Nr. 4
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen			x		Steffisburg ist im ISOS enthalten. Route jedoch ohne Auswirkungen.
	IVS betroffen			x		IVS lokal (abschnittsweise hist. Verlauf mit Substanz) im Aufstieg von Steffisburg bis Bärenmoos betroffen. Befestigte Wege/Strassen.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Nein
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)			x		Bauliche Massnahmen geplant. Betroffenheit Gewässerräume Schluchbach/Birchigrabe prüfen.
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Nur im Aufstieg auf best. Strassen
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Nur im Aufstieg auf best. Strassen

Fischbach Trail		**Route A102**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Es sind keine wesentlichen Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone
	Wohnquartiere betroffen			x		Unterster Trailabschnitt in Nähe Siedlung, jedoch durch Wald abgeschirmt.
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)				x	Kontaktaufnahme Burgergemeinde Steffisburg erfolgt, Einverständnis Vorstand vorhanden > Entscheid Burgerversammlung ausstehend.
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Nein
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Eher nicht zu erwarten, da es sich um ein lokales Angebot handelt. Zudem ist in Steffisburg ein genügendes Angebot von öffentlichen Parkplätzen vorhanden.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Zufahrt / erster Abschnitt Trail liegt auf Wanderweg. Koexistenzmassnahmen notwendig (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle).
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		Im oberen Teil IVS lokal (hist. Verlauf ohne Substanz) betroffen.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten			x		Ja, im Bereich Weid, jedoch auf best. Weg/Wanderweg
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Weg verläuft am Waldrand, wohl eher keine Betroffenheit.
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Nein
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)				x	Nein
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Nein

Buchholterberg Runde		**Route A103**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Die Route führt durch diverse Schutzgebiete (BLN, NSG, WNI, LSG), jedoch ausschliesslich auf bestehenden Strassen/Wegen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone, Wohn- Misch und Kernzone, Arbeitszone
	Wohnquartiere betroffen			x		Verlauf durch verschiedene Wohngebiete in Steffisburg, Bleiken, Brenzikofen und Heimberg. Jedoch immer über bestehende Strassen. Frequenzen werden nur unwesentlich erhöht.
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Kurzer Verlauf auf Oberdorfstrasse in Steffisburg, kurzer Verlauf auf Fahrnistrasse (Fahrni - Bach)
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)			x		Bahnhofstrasse Steffisburg (T30)
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Evtl. geringfügiges Mehrparken im Raum Steffisburg. Insgesamt jedoch vernachlässigbar.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen			x		Verlauf durch BLN Gebiet in Heimberg entlang Aare auf bestehendem Uferweg.
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Verlauf auf bestehenden Wegen/Strassen durch Gewässerlandschaft (Aarelandschaft, R8) entlang gesamtem Aare-Verlauf (Heimberg - Mündung Zulg), durch Gewässerlandschaft Rotache (R10) sowie durch Landschaftsschutzgebiet Ortbüel-Hübeli (LS15). Schutzzweck wird nicht beeinträchtigt.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)			x		Verlauf durch verschiedene LS-Gebiete, jedoch immer auf bestehenden / befeistigten Wegen. Schutzzweck nicht beeinträchtigt.
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Keine
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Überlagerung mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		MTB: Nein Veloland: Stellenweise gleicher Verlauf wie schweizmobil Veloroute 99
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		Diverse IVS (national, regional) betroffen, jedoch ohne Substanz und auf befestigten Strassen / Wegen.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten			x		In den Räumen Hinterägerten und Farnere (Heimenschwand) sowie Boden (Brenzikofen), jedoch mit geringer Beeinträchtigung oder auf best. Wanderweg.
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen			x		Punktuell im Bereich Nüschen (Oberbleiken), jedoch nur randliche Betroffenheit (Weg am Waldrand).
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Diverse Zaundurchgänge im Abschnitt Schafegg - Barichti.
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen			x		Verlauf durch NSG "Aarelandschaft Thun-Bern" (Nr. 48) in Heimberg auf bestehendem Uferweg.
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)					*Abklärung noch offen*
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Verlauf durch WNI Heimeneggbaan-Ost/Bähnli auf best. Wegen, vermutlich ohne Ausbaubedarf; Kurzer Verlauf durch WNI Acherflue-Auwald in Heimberg auf best Strasse.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Verlauf durch diverse Gewässerschutzbereiche/-gebiete. Jedoch keine Relevanz, da keine baulichen Massnahmen vorgesehen.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Punktuelle Betroffenheit, jedoch mit geringer Relevanz
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Punktuelle Betroffenheit, jedoch mit geringer Relevanz
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Punktuelle Betroffenheit, jedoch mit geringer Relevanz

Heimenschwand - Schallenberg		**Route A104**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Punktuelle Abklärungen zur Vereinbarkeit der Route mit dem NSG Wachseldornmoos nötig. Alternative Routenführung möglich. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Landwirtschaftszone, Misch-/Arbeitszone in Süderen, jedoch auf Hauptstrasse
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Stückweiser Verlauf auf Hauptstrasse im Gb. Süderen
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Nicht zu befürchten, da Routenende und -Anfang nicht am gleichen Ort.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen			x		Verlauf entlang BLN Gebiet in Hinter Naters / Hinter Lindenboden
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)			x		Ja, im Bereich Büscheren - Neuhaus. Verlauf jedoch auf best. Strasse/Weg (keine Ausbau vorgesehen)
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Überlagerung mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Kurzer Verlauf auf schweizmobil Route 4 (Freizeitroute) MTB: Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		IVS lokal und regional auf diversen Abschnitten betroffen. Abschnitt hist. Verlauf mit Substanz (lokale Bedeutung) zwischen Vorder Naters und Schallenberg auf befestigtem Weg.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten			x		Ja, in den Bereichen Vorder und Hinter Naters. Jedoch auf breitem Flurweg (Wanderweg)
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen			x		Verlauf entlang Flachmoor Wachseldornmoos, jedoch auf bestehendem/befestigtem Weg. Keine Ausbauten vorgesehen.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen		x			Verlauf durch NSG "Wachseldornmoos" (Nr. 127) in Buchholterberg / Wachseldorn, jedoch auf bestehendem/befestigtem Weg. Koordination mit Themenweg in Bezug auf Koexistenz notwendig.
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen					*Abklärung noch offen*
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Verlauf durch WNI Breitäbnit-Wachseldornmoos in Buchholterberg / Wachseldorn, jedoch auf bestehendem/befestigtem Weg. Keine Ausbauten vorgesehen.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Diverse. Jedoch keine Relevanz, da keine baulichen Massnahmen vorgesehen.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Stellenweise Gefährdung Gb. Oberei / Süderen, jedoch auf best. Strasse
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Stellenweise Gefährdung Gb. Oberei / Süderen, jedoch auf best. Strasse

Schallenberg - Eriz		**Route A105**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Die Route liegt nur teilweise im ERT. Diverse Schutzgebiete betroffen, jedoch ausschliesslich auf bestehenden Strassen/Wegen. Punktuelle Konflikte mit Landwirtschaft (Herdenschutz, Querung Weideland) möglich. Lösungen sollten jedoch möglich sein. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone, Ende Innereriz: Wohn- und Arbeitszone
	Wohnquartiere betroffen			x		Verlauf Innereriz entlang Arbeits- und Ferienhauszone (Verlauf auf Strasse)
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Nein, Route endet an Beginn Hauptstrasse
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Nicht zu befürchten, da Routenende und -Anfang nicht am gleichen Ort.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen			x		Ja, Teil Route Verlauf durch BLN Gebiet "Oberes Emmental mit Räbloch, Schopfgrabe und Rämmisgumme", Gb. Nr. 1321 im Gebiet Turner. Auswirkungen jedoch gering, da Routenverlauf auf bestehenden Wegen. Nur geringfügige Massnahmen im Bereich des Unterhalts nötig.
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)			x		Ja, Landschaftsschutzgebiet im Bereich Schinegg - Schallenberg - Gabelspitz. Routenverlauf jedoch über befestigte Strassen.
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Überlagerung mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Mountainbike: Überlagerung mit schweizmobil Route 452 Veloland: Anschluss Schallenberg an schweizmobil Route 4
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	
	ISOS betroffen				x	
	IVS betroffen			x		IVS lokal (abschnittsweise hist. Verlauf mit Substanz) im Bereich Innereriz - Unterer Scheidzaunhubel betroffen. Jedoch auf befestigtem Weg, der bereits heute als MTB-Route (SM) ausgeschildert ist.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten			x		Evtl. im Bereich Sattelalp bis Schinegg
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen		x			Evtl. im Bereich Sattelalp bis Schinegg
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen		x			Evtl. im Bereich Sattelalp bis Schinegg
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen			x		Moorlandschaft: Verlauf durch Gb. Rotmoos/Eriz (Gb. Nr. 38) Feuchtgebiete: Verlauf durch / entlang Feuchtgebiete (Flachmoore) im Bereich Innereriz, Rotmoos, Scheidzaunbödeli; jedoch alles auf Strasse / Flurweg und auf best. MTB-Route 452.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen			x		Verlauf durch NSG "Rotmoos" (Gb. Nr. 17), jedoch alles auf Strasse / Flurweg und auf best. MTB-Route 452.
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)					*Abklärung noch offen*
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Verlauf durch WNI "Rotmoos" im Gb. Rotmoos, jedoch auf best. Strasse.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen			x		Verlauf durch Wildschutzgebiet im Gebiet Rotmoos / Breitwang (WSG Nr. 18), Verlauf auf bewilligten Wegen
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Kurzer Verlauf Route durch Gewässerschutzbereich im Gb. Schallenberg; Kurzer Verlauf Route durch Grundwasserschutzzone S1, S2 im Gb. Undere Breitwang, jedoch keine baulichen Massnahmen vorgesehen.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Kurzer Routenverlauf entlang gefährdetem Gb. Innereriz, jedoch auf best. Strasse
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Kurzer Routenverlauf entlang gefährdetem Gb. Innereriz, jedoch auf best. Strasse
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Kurzer Routenverlauf entlang gefährdetem Gb. Innereriz, jedoch auf best. Strasse

Eriz - Honegg		**Route A106**				
Beurteilung Raumplanung und Umwelt		**Auswirk.**				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)				x	Landwirtschaftszone, Wald
	Wohnquartiere betroffen				x	Routenende Nähe Kreuzweg, wo Bebauung vorhanden ist. Keine Wohnquartiere direkt betroffen.
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Start auf Kantonsstrasse Richtung Innereriz. Kreuzung Schwarzeneggstrasse unterhalb Kreuzweg. Sonst nur Wald- und Wanderwege betroffen.
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.				x	Nicht zu befürchten, da Routenende und -Anfang nicht am gleichen Ort.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)				x	Kurzer Verlauf auf best. Strasse durch LS 14 Zulggraben und Gewässerlandschaft Zulg sowie Gewässerlandschaft Rotache gem. LRP ERT. Schutzziele nicht beeinträchtigt.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Überlagerung mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz gem. sep. Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Anschluss an Herzroute (Nr. 99) in Eriz und Alpenpanorama Route (Nr. 4) in Oberlangenegg.
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		IVS lokal auf zwei kurzen Abschnitten betroffen. Im Bereich Arnegg kurzer Abschnitt (ca. 200 m) hist. Verlauf mit Substanz. Wegbeschaffenheit unklar. Evtl. Massnahmen erforderlich.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten			x		Eine Hofdurchfahrt im Bereich Fallestutz
	Mutterkühe / Herdenschutz				x	Keine Betroffenheit
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland			x		Zaunübergänge in den Bereichen Honeggli und Fallestutz. Wird jedoch als unproblemtisch beurteilt.
	Fruchtfolgeflächen				x	Nicht betroffen
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Kurzer Verlauf auf best. Wanderweg entlang Feuchtgebiet (Objekt-Nr. 14335) im Gebiet Wolfrichti/Fischbach, sonst keine Betroffenheiten.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen					*Abklärung noch offen*
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Kurzer Verlauf durch WNI Farneggli auf bestehendem Forstweg, auf Wanderweg entlang WNI Oberi Risi im Gebiet Honegg sowie durch Heimeneggbaan auf Forstweg.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Zweifach kurzer Verlauf durch Gewässerschutzbereich Au auf bestehenden Wegen (Gb. Fallestutz / Chnubelhütte), jedoch keine baulichen Massnahmen vorgesehen.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Gefährdung stellenweise im Gebiet Eriz Linden vorhanden (auf Hauptstrasse)
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Gefährdung stellenweise im Gebiet Eriz Linden vorhanden (auf Hauptstrasse)
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Gefährdung stellenweise im Gebiet Eriz Linden vorhanden (auf Hauptstrasse)

Eriz Runde		**Route A107**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Es gibt diverse Konflikte mit Naturschutzinteressen (Moorschutz) und der Landwirtschaft (Herdenschutz, Querung Weideland, Hofdurchfahrt) im Bereich Schöriz (Abschnitt A107 002), die gelöst werden müssen. Umsetzbarkeit offen.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Verlauf durch Wohn- und Mischzone auf Strasse (Eriz Linden, Innereriz)
	Wohnquartiere betroffen			x		Ferienhauszone und Mischzone Innereriz betroffen, Verlauf Route auf Strasse. Verlauf entlang Arbeits- und Mischzone Gb. Eriz Linden, Verlauf Route auf Strasse.
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Start auf Hauptstrasse b. Eriz Linden, kurzer Verlauf auf Hauptrasse im Gb. Innereriz
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Könnte geringfügig zu Mehrparken im Innereriz führen, wobei beim Skilift genügend Parkplätze vorhanden sind.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Verlauf Linden - Innereriz in Landschaftsschutzgebiet (LS14) sowie im Gebiet Linden in Gewässerlandschaft (R9), jedoch in beiden Fällen auf best. Wanderweg. Schutzzweck (Erhalten Vegetationsbild und nat. Wasserlauf) nicht betroffen.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)			x		Verlauf durch kommunales Landschaftsschutzgebiet Zulggraben auf Zulguferweg. Beeinträchtigung abhängig von allfälligen Massnahmen zur Koexistenz. Alternativ Führung über Strasse möglich.
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Überlagerung mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Mountainbike: Nein Veloland: Anschluss an Velolandroute im Gb. Eriz Linde
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	Nein
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten		x			Hofdurchfahrt Ober Schöriz, weitere Hofdurchfahrten auf Strassen und befestigten Flurwegen
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen		x			Evtl. im Abschnitt Ober Schöriz bis unter Schöriz
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen		x			Evtl. im Abschnitt Ober Schöriz bis unter Schöriz
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen		x			Grossteil Route Verlauf durch Moorlandschaft (38 - Rotmoos-Eriz; Verlauf auf bestehenden Wegen), Verlauf Entlang Hochmoor Gb. Vorder Schöriz Verlauf entlang / durch Feuchtgebiet Gb. Schöriz / Innereriz Aue: Verlauf Route auf Strasse / Weg durch Gb. 320 - Innereriz
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen			x		Verlauf auf Strasse entlang NSG (Gmeine Schöriz, 220)
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen					*Abklärung noch offen*
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Verlauf Route auf Wegen/Strasse durch Gewässerschutzbereich in Gb. Brätsch und Gemeiner Schöriz Verlauf Route auf Weg durch Grundwasserschutzzone S2, S3 in Gb. Gemeiner Schöriz, jedoch keine baulichen Massnahmen vorgesehen.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Stellenweise Nähe Zulg und Gb. Innereriz / Schwändli, jedoch auf bestehendem Weg
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Stellenweise Nähe Zulg und Gb. Innereriz / Schwändli, jedoch auf bestehendem Weg
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Stellenweise Nähe Zulg und Gb. Innereriz / Schwändli, jedoch auf bestehendem Weg

Aufsteigsroute Steffisburg - Goldiwil		**Route B201**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone, Wohn- Misch und Kernzone
	Wohnquartiere betroffen			x		Kurzer Verlauf durch Wohnzone im Gebiet Schwandenbad / Glockenthal (Steffisburg), jedoch auf bestehender Strasse
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Nein
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)			x		Ja, auf der Hombergstrasse. Jedoch bei Aufsteig kaum relevant.
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Attraktiver Aufstieg. Trägt zu Entlastung der Goldiwilstrasse bei. Kein Mehrparkieren zu erwarten. PP bei Studer AG vorhanden.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)			x		Querung Landschaftsbildgebiet Geissental auf Schwendibachstrasse.
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Kreuzungspunkte und Überlagerungen mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Veloland: Startpunkt ist an sm Route 61 angehängt MTB: Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		IVS lokal auf zwei kurzen Abschnitten betroffen. Im Bereich zwischen Fuchsloch und Schwendibach hist. Verlauf mit Substanz (befestigter Weg).
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Oberer Teil der Route verläuft durch Gewässerschutzbereich Au, jedoch auf bestehenden Wegen/Strasse ohne Ausbau
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Gefährdung im Gebiet Bolzacher (Schwendibach), jedoch auf Schwendibachstrasse.
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Gefährdungen in Gebieten Schwenidbach, Allmerüt, Fuchsloch, Galgenrain, jedoch auf best. Strasse/Wegen
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Gefährdungen in Gb. Schwenidbach, Allmerüt, Fuchsloch, jedoch auf best. Strasse/Wegen

Prügelweg		**Route B204**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Nein
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Verbindung Rabenfluh Trail. Trägt zu Entlastung der Goldiwilstrasse und des Gebiets Geissental bei.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Teilweise Überlagerung mit offiziellem Wanderweg (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	Nein
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)				x	Nein
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Nein

Aufstiegsroute Hilterfingen-Heiligenschwendi		**Route B205**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Wohn- Misch und Kernzone
	Wohnquartiere betroffen			x		Start Route in Hilterfingen führt durch Wohnzone, jedoch auf bestehenden Strassen.
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					Gespräche laufend
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Nein
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)			x		Ja, in Hilterfingen. Jedoch bei Aufsteig kaum relevant.
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Kaum zu erwarten. Dient in erster Linie zum (Wieder-)Aufsteig für die geplante Abfahrtsstrecke.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Ja, führt durch LSG Nr. 37 Bodenweid, jedoch auf Strasse.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Kreuzungspunkte und kurze Überlagerungen mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		IVS lokal betroffen, teilweise hist. Verlauf mit Substanz (Strasse).
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)			x		Querung Ortsbildschutzgebiet und archäologisches Schutzgebiet, jedoch auf bestehenden Strassen. Ohne Auswirkungen.
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Querung WNI Schluecht auf Strasse.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Verlauf durch Gewässerschutzbereich Au.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Unterster Bereich Route (Hilterfingen) ist stellenweise Gefährdung ausgesetzt, jedoch auf best. Strasse.

Heiligenschwendi - Hilterfingen		**Route B206**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Die Voranfrage im Herbst 2021 hat gezeigt, dass seitens der betroffenen Fachstellen sowie den Standortgemeinden keine Killerkriterien bestehen. Im Rahmen des Baugesuchs sind jedoch verschiedene Punkte noch detailliert zu klären bzw. aufzuzeigen (u.a. Standortgebundenheit im Wald / Variantenstudium, Betroffenheit Gewässerraum, Massnahmen Quartierverträglichkeit).
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald
	Wohnquartiere betroffen		x			Ja, Route endet oberhalb von Wohnzone in Hilterfingen. Es sind wohl Massnahmen zur Verträglichkeit nötig.
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					Gespräche laufend
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Nein
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)		x			Nach Trailende (Rückführung Thun/Shuttle). Es sind wohl Massnahmen zur Verträglichkeit nötig.
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Mehrparkieren möglich. Abfahrt wird jedoch in Route mit Aufstieg eingebunden und der Shuttle-Betrieb mit dem Bus soll verlängert werden.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)				x	Nein. Start direkt neben Landschaftsschutzgebeit "Vesuv - LS39", jedoch keine Auswirkungen zu erwarten.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen			x		Kreuzungspunkte Wanderwege, keine Koexistenz
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	Nein
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein, aber Routenverlauf Nahe an WNI Heltegrabe im Gebiet Dünkelbode (Hilterfingen).
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)		x			Oberer Teil Route Verlauf durch Grundwasserschutzzone SBW > Auswirkungen müssen abgeklärt werden.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Nein

Blueme - Heiligenschwendi		**Route B207**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Im Abschnitt B207 002 ist das WNI Raaferwald betroffen. Die Vereinbarkeit einer MTB-Route mit dem WNI ist abhängig von allfälligen Eingriffen zur Förderung der Koexistenz auf Wanderwegen. Ggf. sind alternative Linienführungen zu prüfen. Ansonsten sind keine relevanten Schutzinteressen betroffen.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone, Wohn- Misch und Kernzone
	Wohnquartiere betroffen			x		Verlauf auf Strasse durch Mischzone, Wohnzone und ZöN (Heiligenschwendi)
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Kurzer Verlauf auf Heiligenschwendistrasse
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Mehrparken im Raum Heiligenschwendi möglich, aber gute ÖV Anbindung
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Überlagerung mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Veloland: Zeitweise streckengleicher Verlauf auf Ringoldwilstrasse mit schweizmobil Route 99 & 61 MTB: Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	Nein
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen		x			Verlauf durch WNI Raaferwald, Auswirkungen abhängig von allfälligen baulichen Massnahmen aufgrund Koexistenz (BWW).
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Verlauf entlang Gewässerschutzbereich Au auf Blueme-Sunnsite
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Stellenweise Gefährdung im Gebiet Schwendi / REHA Zentrum, jedoch auf best. Strasse
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Stellenweise Gefährdung im Gebiet Schwendi / REHA Zentrum, jedoch auf best. Strasse

Blueme - Goldiwil		**Route B208**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Vereinbarkeit mit WNI Schluecht in den Abschnitten B208 003 und B208 004 nicht gegeben, jedoch Alternative Führung über nationale Route möglich. Akzeptanz in betroffenen Quartieren (Goldiwil) sowie bei Grundeigentümern kritisch. Umsetzung aktuell nicht realistisch.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone, Wohn- Misch und Kernzone
	Wohnquartiere betroffen		x			Verlauf entlang / durch Wohnzone in Goldiwil (Melli). Evtl. Massnahmen zur Verträglichkeit nötig.
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)	x				Aktuell wird Biken im Buechsitewald vom Eigentümer nicht toleriert.
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Kurzer Routenverlauf auf Hintermatt/Dorfstrasse im Gebiet Multenegg bis Melli
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)			x		Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Melli), jedoch alternative Führung möglich.
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Verbindung Blueme - Goldiwheel Trail bringt Entlastung der Dorfstrasse (Ortsdurchfahrt)
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Kurzer Routenverlauf durch Landschaftsschutzgebiet "Bodenweid - LS37", jedoch auf Strasse.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)			x		Verlauf durch Landschaftsbildgebiet in Goldiwil, jedoch auf best. Strassen/Wegen. Schutzzweck wird nicht beeinträchtigt.
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Kreuzungspunkte und Überlagerungen mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		MTB: Nein Veloland: Überlagerungen und mögliche Einstiegspunkte von schweizmobil Route 99 & 61
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		Abschnitssweise IVS lokal betroffen. Teilweise hist. Verlauf mit Substanz (Strasse).
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Evtl. Zaundurchgänge im Gebiet Gibelegg, jedoch auf best. Wanderweg
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen	x				Verlauf durch WNI Raaferwald (unterhalb Blueme), Schluecht (Gb. Winterberg, Multenegg, Roteberg) > teilweise geringe Wegbreiten, Ausbau nötig. Umlegung auf nationale Route (SM502) prüfen.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Verlauf durch Gewässerschutzbereich Au (Multenegg - Goldiwil), unproblematisch
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Punktuelle Gefährdung Gb. Hübel (Goldiwil), jedoch auf best. Strasse
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Punktuelle Gefährdung Gb. Hübel (Goldiwil), jedoch auf best. Strasse

Blueme - Sigriswil		**Route B209**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Punktuelle Konflikte mit WNI und Naturgefahren (Rutschgebiet) in Abschnitt B209 004. Massnahmen oder ggf. alternative Routenführung prüfen. Neubauabschnitt im Cheerwald nötig. Machbarkeit muss noch geklärt werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone, Wohn-, Misch- und Kernzone
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Abschnittsweise auf Meiersmaad-, Schwanden- oder Tschingelstrasse
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Kaum zu erwarten
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Überlagerung mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Veloland: Teilweise auf Herzroute (Nr. 99) und Berner Oberland Route (Nr. 61) MTB: Teilweise auf best. Route Nr. 2
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen			x		Sigriswil im ISOS, jedoch keine Auswirkungen
	IVS betroffen			x		Auf zwei kurzen Abschnitten IVS lokal betroffen. Abschnittsweise hist. Verlauf mit Substanz (Strasse).
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten			x		Im Gebiet Apitelli, jedoch auf best. Wanderweg
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung					*Abklärung noch offen*
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen		x			WNI Büelgraben, punktuelle Massnahmen an bestehendem Trassee notwendig.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Verlauf entlang S2 im Bereich Blueme und entlang/durch Gewässerschutzbereich Au, jedoch kaum Auswirkungen zu erwarten.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		In Schwanden, jedoch auf best. Strasse
	Gefahrengebiet blau betroffen		x			Unterhalb Schwanden (Staldegrabe) auf Wanderweg (Rutschgefahr) sowie im Bereich Grabenmühle auf Strasse
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		In Schwanden, jedoch auf best. Strasse

Blueme Panoramatour		**Route B210**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Die Route durchquert mehrere regionale Landschaftsschutzgebiete und WNI, jedoch auf bestehenden und grösstenteils genügend breiten (Forst-)Wegen, für die kein Ausbau vorgesehen ist. Die Schutzinteressen werden nicht beeinträchtigt. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone, Misch-/Kernzone
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Teilweise auf Schwanden-, Meiersmaad- und Ringoldswilstrasse sowie Hintermatt verlaufend.
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Kaum zu erwarten
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Verlauf durch LS Winterberg (Nr. 38), jedoch auf best. Forstweg sowie LS Margel (Nr. 44) auf best. Wanderweg, ohne Auswirkungen auf Schutzzweck.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Überlagerung mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Teilweise Überlagerung mit Velorouten 99 (Herzroute) und 61 (Berner Oberland-Toute)
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		Auf zwei kurzen Abschnitten IVS lokal, hist. Verlauf mit Substanz, betroffen (Strasse bzw. befestigter Weg).
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten			x		Im Bereich Aeschlenallmend auf best. Wanderweg
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen			x		Im Bereich Aeschlenallmend auf best. Wanderweg
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung			x		Im Bereich Aeschlenallmend/Gräbi auf best. Wanderweg
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		WNI Schwändigraben, Raaferwald und Schluecht betroffen, wobei nur auf bestehenden Wald-/Forstwegen, ohne Ausbau
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Diverse betroffen, jedoch immer auf bestehenden Wegen ohne Ausbau. Deshalb nicht relevant.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Punktuelle Betroffenheit, jedoch auf best. Strassen
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Punktuelle Betroffenheit, jedoch auf best. Strassen
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Punktuelle Betroffenheit, jedoch auf best. Strassen

Sigriswil - Beatenbucht		**Route B211**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Vereinbarkeit mit WNI und Auswirkungen auf Grundwasserschutz zu klären. Umsetzbarkeit kritisch.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone, Wohn-, Misch und Kernzone, Weilerzone
	Wohnquartiere betroffen			x		In Sigriswil, Felden und Wiler, jedoch auf best. Strasse mit geringen Auswirkungen
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Beginn auf Dorfstrasse (Sigriswil), jedoch mit geringen Auswirkungen
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Kaum zu erwarten
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Überlagerung mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle), Teilweise auf Jakobsweg
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Teilweise auf Veloroute Nr. 61 (Berner Oberland-Route)
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen			x		Sigriswil im ISOS, jedoch keine Auswirkungen
	IVS betroffen			x		Abschnittsweise IVS lokal und national betroffen. Abschnitt Merligen-Beatenbucht historischer Verlauf mit Substanz (Jakobsweg). Jedoch breiter, befestigter Weg.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen			x		Trockenstandort angrenzend im Raum Fischbalme
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen		x			WNI Chienigrabe, Bodenacherwald, Grönbach und Reid-Fischbalme betroffen. Ausbau des bestehenden Wegtrassees nötig. Auch alternative Routen von WNI betroffen.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)		x			Grundwasserschutzzonen S2 Wayssental u. Wilerwägli Quellen sowie Bützen Quelle betroffen. Auswirkungen abhängig von allfälligen Massnahmen.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		In Gebieten Sigriswil (Wiler) und Merligen, jedoch auf best. Strassen
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		In Gebieten Sigriswil (Wiler) und Merligen, jedoch auf best. Strassen

Sigriswil - Eriz		**Route B212**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Vereinbarkeit mit regionalem LSG und Flachmooren zu klären. Abschnitt Obers Hörndli bis Schöriz (B212_006) als Herausforderung (Ausbau erforderlich). Konzept und Linienführung muss mit den Gemeinden, den Grundeigentümer:innen und den betroffenen Fachstellen noch detailliert geprüft werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone, Wohn-, Misch und Kernzone, Weilerzone
	Wohnquartiere betroffen			x		Diverse, jedoch auf best. Strassen mit Durchgangsverkehr. Somit vernachlässigbar.
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Meiersmaad-, Schwanden-, Tschingelstrasse
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Kaum zu erwarten
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)		x			Juststal-Sichle-Solflue (LS36), jedoch grösstenteils auf Strasse (ausser Bereich Huberlhörndli-Schöriz). Auswirkungen abhängig von Massnahmenbedarf.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Überlagerung mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Teilweise Überlagerung mit Velorouten Nr. 61 (Berner Oberland-Route) und Nr. 99 (Herzroute) sowie MTB-Route Nr. 2 (Panorama Bike)
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen			x		Sigriswil im ISOS, jedoch keine Auswirkungen
	IVS betroffen			x		IVS lokal (hist. Verlauf mit Substanz) auf kurzen Abschnitten betroffen, jedoch nur auf Strasse.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten			x		Vereinzelt in den Bereichen Tönimoos-Schnabel und Tüelbode-Huetweid sowie Schöriz, jedoch stets auf best. Strassen oder Wanderwegen
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen			x		Evtl. in den Bereichen Tönimoos-Schnabel sowie Huetweid, jedoch auf best. Wanderwegen.
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen					*Abklärung noch offen*
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen		x			Diverse Feuchtgebiete betroffen, jedoch zumeist auf Alpwegen. Auswirkungen abhängig von allfälligen Ausbauten. Kritisch evtl. Abschnitt Tönimoos-Schnabel (Wegtrasse kaum erkennbar).
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen			x		Verlauf auf Grenze im Bereich obers Hörnli
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Diverse, Routenverlauf jedoch immer auf Strasse oder Forstweg.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Im Bereich obers Hörnli - Schöriz auf Grenze zu Schutzzone S2, jedoch vermutlich kein Problem. Weitere Berührungspunkte mit Schutzzonen auf Strasse und best. Wegen ohne Ausbaubedarf.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Punktuell in Schwanden und zwischen Oberhuse und im Bode, jedoch auf best. Strasse.
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Diverse in Schwanden sowie Wiler - Oberhuse - Bode (Sigriswil) und Rütegg (Horrnbach-Buchen), jedoch auf best. Strassen
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Punktuell in Schwanden, jedoch auf best Strasse

Steffisburg - Lerchenfeld - Thun		Route C301					
		Auswirk.					Kommentar
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine		Evtl. Bereinigung der Routenführung durch Quartiere Lerchenfeld und Steffisburg erforderlich. Alternative Führung möglich.
Verkehr und Siedlung							
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x			Wald, Wohn- Misch und Kernzone
	Wohnquartiere betroffen		x				Verlauf durch/entlang Wohnzone im Raum untere Zulgstrasse und Kaliforni Steffisburg (best. Aareuferweg) sowie kurze Führung durch Quartier in Lerchenfeld (evtl. kritisch, Alternativ Umfahrung auf Strasse)
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)						*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x			Verlauf in Thun auf div. Städtischen Achsen sowie auf mittlerer Strasse und Allmendingenstrasse. Einige Kreuzungspunkte beachten (z.B. Burgerstrasse). Verlagerung in Innenstadt evtl. auf neuen Veloweg BHF-Selve-Schwäbis (in Planung).
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)		x				Mittelstrasse/Schwäbisstrasse und evtl. untere Zulgstrasse T30, jedoch unproblematisch. Quartierwege Lerchenfeld evtl. mit Konfliktpotential.
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x			Keine Auswirkungen auf Parkplätze zu erwarten. Evtl. Umlegung Route in Steffisburg (Untere Zulgstrasse) nötig, aus Sicherheitsgründen (Schliessung Bahnübergang).
Landschaft und Erholung							
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x		Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x			Verlauf auf Wanderweg durch Gewässerlandschaft R8 - Aarelandschaft Verlauf auf Strasse / Wanderweg durch Gewässerlandschaft R9 - Zulg
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)			x			Querung Naturschutzgebiete Schintere (Lerchenfeld) sowie äussere Allmend auf best. Wegen/Strassen.
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x		Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen						Kreuzungspunkte und Überlagerungen mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x			MTB: Anschluss an und z.T. streckengleicher Verlauf mit schweizmobil Route 2 Veloland: Gute Anschlussmöglichkeiten an Schweizmobil Routen 8 u. 99
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x		Nein
	ISOS betroffen				x		Stadt Thun im ISOS, jedoch keine Auswirkungen
	IVS betroffen						Abschnittsweise IVS national (hist. Verlauf mit Substanz) und lokal betroffen (Strasse).
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x		Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x		Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung				x		Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x		Nein
Flora, Fauna, Lebensräume							
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen			x			Verlauf auf Strasse durch Amphibienlaichgebiet Thuner Allmend (BE1065) sowie Amphibienlaichgebiet Schintere-Lerchenfeld (BE1063)
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x		Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x		Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x		Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x		Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x		Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x		Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren							
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x			Kurzer Verlauf auf Strasse durch Grundwasserschutzzone S2 u. S3 im Raum Lerchenfeld, jedoch auf best Strassen/Wegen, ohne Auswirkungen.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)						*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x			Verlauf entlang rotem Gefahrengebiet an Aare, jedoch auf best. Uferweg
	Gefahrengebiet blau betroffen				x		Nein
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x		Nein

Glütschbach		**Route C302**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Die Route führt durch diverse sensible Naturräume, insbesondere im Raum Glütschbach/Chandergrienwald (Abschnitte C302_003 bis C302_008). Die Routenführung auf bestehenden Wegen ist grundsätzlich möglich. Die Machbarkeit der Abschnitte abseits der offiziellen Wege ist aufgrund der laufenden Abklärungen zum Biotopschutz unsicher. Eine alternative Linienführung (Freizeitroute SM) ist möglich.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone, Wohn- Misch und Kernzone
	Wohnquartiere betroffen			x		In Spiez, jedoch auf gleicher Route wie best. Veloroute Nr. 8 (Aare-Route)
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Verlauf auf Mittlerer Strasse (Thun) und Thunstrasse und Bahnhofstrasse (Spiez)
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Kaum zu erwarten
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Verlauf auf (Wander-)Wegen durch Gewässerlandschaft Glütschbach G8, Überquerung LS22 Kander und G5 Kanderaue
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Kreuzungspunkte und Überlagerungen mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		MTB: Kreuzungspunkt mit schweizmobil Route 2 Veloland: Gute Anschlussmöglichkeiten an div. Velorouten, Paralleler/Gleicher Verlauf mit schweizmobil Routen 8 u. 362 im Glütschbachtal
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Stadt Thun im ISOS, jedoch keine Auswirkungen
	IVS betroffen			x		Abschnittsweise IVS national (teilweise hist. Verlauf mit Substanz betroffen (Strasse).
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen			x		Nicht direkt, Überquerung Auenlandschaft Augand jedoch auf best. Veloroute/-brücke
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen			x		Nicht direkt, Überquerung NSG Augand (152), jedoch auf best. Veloroute/-brücke
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen		x			Potentielles Biotop/Auenlandschaft (in Abklärung)
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Überquerung und kurzer Verlauf auf Weg durch WNI Augand (768003) Kurzer Verlauf auf Strasse entlang WNI Galgacher (921002)
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Gesamte Route in Gewässerschutzbereich Au Keine Grundwasserschutzzone betroffen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Spiez Gesigen, Spiez Vor dem Wald

Aeschi Rundtour		**Route C303**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Diverse punktuelle Konflikte sind in der Detailplanung noch zu lösen, insb. in Bezug auf die Vereinbarkeit mit dem Auengebiet Heustrich (möglich, solange keine Ausbauten) sowie Hofdurchfahrten und Naturgefahren. Realisierung grundsätzlich möglich, ggf. mit leicht angepasster Routenführung.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone, Wohn- Misch und Kernzone, Arbeitszone (Kiesgrube) im Raum Steinigand/Schache > evtl. problematisch > könnte jedoch umfahren werden
	Wohnquartiere betroffen			x		In Spiez insb. im Raum Leimere z.T. auf engen Quartierstrassen, wobei nur Aufstieg; In Aeschi - Zwygarte sowie Mauersweide evtl. noch Privatstrassen mit Fahrverbot betroffen. Alternativen vorhanden.
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Verlauf in Spiez auf Bahnhofs- und Thunstrasse sowie kurzer Verlauf auf Simmentalstrasse in Spiezwiler.
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)			x		Vermutlich in Spiez (Leimere, Mad), jedoch nur bei Aufsteig
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Kaum zu erwarten
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Verlauf auf Wanderweg u. Strasse durch LS26 - Windegg-Aebene Verlauf auf Strasse/best. Weg entlang / durch LS23 - Schachenwald - Kanderhalten- Au Gand. Schutzzweck nicht tangiert.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)			x		Diverse Landschaftsschutz/-schongebiete (Hindrich, Ausgand) betroffen, jedoch auf bestehenden Strassen/Wegen und deshalb ohne Auswirkungen.
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Diverse Kreuzungspunkte und Überlagerungen mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		MTB: 2 Kreuzungspunkte mit schweizmobil Route 1 Veloland: Kandertal paralleler, stellenweiser gleicher Verlauf wie schweizmobil Route 64
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen			x		Spiez im ISOS (regional), jedoch ohne Auswirkungen.
	IVS betroffen			x		IVS national und lokal auf nehrere Abschnitten betroffen. Teilweise hist. Verlauf mit Substanz, jedoch auf Strasse oder gut befestigtem Weg. Im Abschnitt C303_004 Bereich Chalchmattli hist. Verlauf mit viel Substanz (IVS lokal) betroffen auf Wanderweg. Wegbeschaffenheit zu prüfen. Evtl. Massnahmen nötig. Ebenso in Abschnitt C303_008 Bärbrunnenmoos - Vogelsang (hist. Verlauf mit Substanz, IVS lokal).
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten		x			In Aeschiried Bärebrunnemoos/Brüggere auf best. Wanderweg. Wäre jedoch umfahrbar. Im Bereich Unders Sulstal auf best. Wanderweg, jedoch direkt am Haus vorbei.
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen			x		In Aeschi Richtung Mülenen (Feldmoos) sowie evtl. im Raum Lenzli, jedoch auf best. Wanderweg.
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		In Aeschi Richtung Mülenen (Feldmoos) sowie im Raum Lenzli, jedoch auf best. Wanderweg.
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein, jedoch verläuft der Weg im Raum Au in Wimmis entlang der FFF.
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen		x			Verlauf auf Strasse / Wanderweg durch Auen Gebiet Heustrich (72) Verlauf auf Strasse / Wanderweg durch / entlang Amphibienlaichgebiet Au-Gand-Kander (BE783), vermutlich keine Ausbauten nötig
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen			x		Verlauf auf Strasse / Wanderweg durch / entlag NSG Heustrich (245)
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)			x		Verlauf entlang von geschützten Baumreihen im Raum Feldmoos / unteres Suldtal.
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Verlauf auf Wanderweg entlang WNI Butzen (562008), jedoch mit sehr geringer Berührung. Verlauf auf Wanderweg entlang / durch WNI Seeholzwald (768017) sowie durch WNI Hondrichwald-Nord (768008), vermutlich keine Ausbauten erforderlich, da Aufstiegsroute.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen			x		Verlauf auf Strasse / Wanderweg durch WSG (in Revision) Zone 2 und 4 - Niesen (102)
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Grossteil Route in Gewässerschutzbereich Au Verlauf durch Grundwasserschutzzone in Gb. Wimmis - Spycherweid (S1, S2, S3), Aeschi - Mauersweide (S3), keine Ausbauten vorgesehen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen		x			Ja, auf best. (Wander-)Weg in Wimmis u. Aeschi im Gebiet Ammansweid - Emdthal (Wassergefahr)
	Gefahrengebiet blau betroffen		x			Ja, auf best. (Wander-)Weg in Wimmis u. Aeschi im Gebiet Ammansweid - Emdthal (Wassergefahr) und Aeschi - Feldmoos (Rutschgefahr), auf best. Strasse in Aeschi - Zwygarten
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Ja, auf best. (Wander-)Weg in Wimmis u. Aeschi im Gebiet Ammansweid - Emdthal (Wassergefahr), auf best. Strasse in Hondrich und Aeschi - Zwyggarten

Blumenstein Family Loop		**Route C304**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Die Voranfrage im Herbst 2021 zeigte verschiedene Konflikte auf, die aktuell noch ungelöst sind (Gewässerraum/Wasserbau, fehlende Zustimmung Gemeinde). Zudem ist die Zustimmung durch den Grundeigentümer Gegenstand laufender Abklärungen. Die Umsetzbarkeit ist unsicher.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald
	Wohnquartiere betroffen		x			Nur durch Zu- und Wegfahrt. Evtl. Lenkungsmassnahmen erforderlich.
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)			x		Burgergemeinde an einer Lösung interessiert.
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Nein
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.		x			Mehrverkehr Zu- und Wegfahrt zu erwarten, Lenkungsmassnahmen nötig. Parkplätze bei Vitaparcours vorhanden, müssten jedoch evtl. erweitert werden, was im Umfeld der bestehenden Gebäude möglich wäre.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)					*Abklärung noch offen (Zonenplan nicht digital)*
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen				x	Nein
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Velo: Anbindung an Velolandroute Nr. 362 (Stockental-Route) MTB: Direkt angrenzend an MTB-Route 2 (Panorama Bike)
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		Im oberen Teil punktuell IVS lokal betroffen (hist. Verlauf mit Substanz). Auswirkungen noch zu klären.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)					*Abklärung noch offen (Zonenplan nicht digital)*
Wald	Waldreservat WR betroffen		x			Ja, WR Gürbestude (Biodiversitätsförderung durch gezielte Eingriffe). Auswirkungen unklar.
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					Evtl. Gewässerraum Gürbe
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Nein

Blumenstein Bärlauch Trail		**Route C305**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Die Voranfrage im Herbst 2021 zeigte verschiedene Konflikte auf, die aktuell noch ungelöst sind (Wildschutz, Gewässerraum, fehlende Zustimmung Gemeinde). Zudem ist die Zustimmung durch den Grundeigentümer Gegenstand laufender Abklärungen. Die Umsetzbarkeit ist unsicher.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone
	Wohnquartiere betroffen		x			Nur durch Zu- und Wegfahrt. Evtl. Lenkungsmassnahmen erforderlich.
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)			x		Burgergemeinde an einer Lösung interessiert.
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Nein
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.		x			Mehrverkehr Zu- und Wegfahrt zu erwarten, Lenkungsmassnahmen nötig. Parkplätze bei Vitaparcours vorhanden, müssten jedoch evtl. erweitert werden, was im Umfeld der bestehenden Gebäude möglich wäre.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)				x	Nein
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)					*Abklärung noch offen (Zonenplan nicht digital)*
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen				x	Nein
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Velo: Anbindung an Velolandroute Nr. 362 (Stockental-Route) MTB: Direkt angrenzend an MTB-Route 2 (Panorama Bike)
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen				x	Nein
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)					*Abklärung noch offen (Zonenplan nicht digital)*
Wald	Waldreservat WR betroffen		x			Ja, WR Gürbestude (Biodiversitätsförderung durch gezielte Eingriffe). Auswirkungen unklar.
	Waldnaturinventar WNI betroffen				x	Nein
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Teilweise in Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					Evtl. Gewässerraum Tannhölzligrabe
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet gelb betroffen				x	Nein

Thun - Westamt		Route C306				
		Auswirk.				Kommentar
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Es werden verschiedene Schutzgebiete (NSG, Amphibienlaichgebiet) durchquert, jedoch auf der Strasse oder auf gut befestigten (Forst-)Wegen. Die Schutzinteressen werden nicht beeinträchtigt. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone, Militär, Wohn-/Mischzone, Arbeitszone
	Wohnquartiere betroffen			x		Verlauf in Wohngebieten meist auf breiten Strassen
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Diverse, insb. in Stadt Thun. Kreuzung Burgerstrasse beachten (evtl. Massnahmen nötig)
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Kaum zu erwarten
Nein						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Kurzer Abschnitt auf best. Weg durch Gewässerlandschaft Glütschbach. Jedoch mit geringen Auswirkungen.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)			x		Verlauf durch Perimeter Teilzonenplan Moorlandschaft sowie div. Landschaftsschutzgebiete, jeoch immer auf best. Strassen/Wegen, ohne Ausbaubedarf.
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Diverse Kreuzungspunkte und Überlagerungen mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Teilweise Überschneidung mit Velorouten 74, 99, 360 und 362 sowie MTB-Route 2.
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen			x		Stadt Thun im ISOS, jedoch keine Auswirkungen
	IVS betroffen			x		Abschnittsweise IVS lokal (teilweise hist. Verlauf mit Substanz) betroffen, jedoch ausschliesslich auf Strasse oder gut befestigten (Forst-)Wegen.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung				x	
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	
Flora, Fauna, Lebensräume						
Aeschi	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen			x		Querung Amphibienlaichgebiet Allmend auf Strasse
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen			x		Querung NSG Längmoos, Forst auf best. Waldweg.
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen			x		Potenzielles Biotop Auenlandschaft im unteren Teil der Gürbe, jedoch auf best. Weg.
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen			x		WR Gürbestude, jedoch auf best. Weg
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		In Längenbüelwald, auf best. Weg.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Teilweise in Gewässerschutzbereich Au, keine Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		In Thierachern entlang Glütschbach auf best. Weg.
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		In Thierachern entlang Glütschbach sowie in Längenbühl, jeweils auf best. Weg.
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Diverse in Thierachern auf best. Wegen

Heitihubel		**Route D401**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Die Route durchquert verschiedene Schutzgebiete (Biotope, NSG, Waldreservat, WNI, Wildschutzgebiet), jedoch auf grösstenteils auf bestehenden und genügend breiten Alp- und Forstwegen. Die Machbarkeit der Routenführung entlang dem Simmeuferweg im Bereich Brünnlisau (Abschnitt C401_007) muss noch geklärt werden. Alternative Möglichkeit zur Führung auf Strasse (analog Velolandroute).
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone, Wohn- Misch und Kernzone, Erhaltungszone und Industriezone.
	Wohnquartiere betroffen			x		Verlauf auf Strasse durch Wohnzonen in Oey, Erlenbach, Reutigen und Wimmis, jedoch stets auf Strasse.
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Zweifache Überquerung und kurzer Verlauf auf Simmentalstrasse
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Kaum zu erwarten. Wenn, dann nur geringfügiges Mehrparken in Reutigen oder Erlenbach.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Verlauf auf (Wander-)Wegen durch LS22 Kander; auf Wanderweg durch LS20 Flussläufe Simme, Chirel, Filderich; randlich auf Strasse durch LS9 Hügel bei Klein- und Oberdorf; auf (Wander-)Wegen durch G5 Kanderaue. Schutzzweck kaum beeinträchtigt.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)			x		In Reutigen, Verlauf jedoch auf bestehender Waldstrasse
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Kreuzungspunkte und Überlagerungen mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		MTB: Nein Veloland: Streckenweise gleicher / paralleler Verlauf mit schweizmobil Route 9 (entlang Simme), Gute Anschlussmöglichkeiten an schweizmobil Route 64
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen			x		Erlenbach und Wimmis im ISOS (national), jedoch ohne Auswirkungen
	IVS betroffen			x		Abschnittsweise IVS lokal und regional betroffen. Teilweise hist. Verlauf mit Substanz, jedoch ausschliesslich auf Strasse oder gut befestigtem Weg.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten			x		Im Bereich unders Heiti und oberes Heiti, Verlauf jedoch auf recht breitem Wanderweg
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen			x		Alpwirtschaft rund um Heitihubel, Verlauf jedoch auf recht breitem Alp-/Wanderweg.
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Rund um das Heiti je nach Jahreszeit möglich/denkbar, Verlauf jedoch auf recht breitem Alp-/Wanderweg.
	Fruchtfolgeflächen betroffen			x		Verlauf durch FFF in Reutigen, jedoch auf best. Strasse
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen		x			Verlauf auf Wanderweg über Trockenwiese im Raum Heitihubel sowie oberhalb Erlenbach (vermutlich unproblematisch). Verlauf auf Wanderweg durch Auenlandschaft Brünnlisau (75). Verträglichkeit abhängig von allfälligen Ausbauten bzw. Massnahmenbedarf Koexistenz. Überquerung Auenlandschaft Augand (71) auf Velobrücke.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen		x			Überquerung NSG Augand (152) auf Velobrücke. Verträglichkeit abhängig von allfälligen Ausbauten bzw. Massnahmenbedarf Koexistenz. Verlauf auf Wanderwegen durch NSG Brünnlisau (201).
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)			x		Ortsbildschutzperimeter Erlenbach, Thal, Oey und Reutigen, jedoch ohne Auswirkungen.
Wald	Waldreservat WR betroffen		x			Waldreservat Brünnlisau im Bereich Burgholz. Verträglichkeit abhängig von allfälligen Ausbauten bzw. Massnahmenbedarf Koexistenz.
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Auf (Wander-)Weg durch WNI Latterbachflue sowie durch WNI Burgflue und WNI Gand (kein Ausbau vorgesehen).
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen			x		Verlauf auf bestehenden Strassen Alp- und und Wanderwegen durch WSG (in Rev.) Längenberg (27, Typ 4)
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Verlauf teilweise durch Gewässerschutzbereich Au, ohne Auswirkungen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Kurzer Verlauf durch gefährdetes Gebiet in Erlenbach, Oey und Wimmis. Jedoch immer auf bestehenden Wegen.
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Kurzer Verlauf durch gefährdetes Gebiet in Erlenbach, Oey und Wimmis. Jedoch immer auf bestehenden Wegen.
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Kurzer Verlauf durch gefährdetes Gebiet in Erlenbach, Oey Wimmis und Reutigen. Jedoch immer auf bestehenden Wegen.

Variante Heitihubel - Erlenbach		Route D402				
		Auswirk.				Kommentar
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Die alternative Abfahrt weist diverse Konflikte in Bezug auf Trockenstandorte und insbesondere zum Wildschutz auf. Evtl. auch Naturgefahren, wobei wohl untergeordnet. Machbarkeit derzeit nicht realistisch aufgrund von grösseren notwendigen Ausbauten.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone, Wohn- Misch und Kernzone, Erhaltungszone, Industriezone
	Wohnquartiere betroffen			x		Verlauf auf Strasse durch Wohnzonen in Erlenbach, jedoch stets auf Strasse.
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Überquerung Simmentalstrasse in Erlenbach
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Kaum zu erwarten (gehört zu Heitihubel-Route > Alternative Abfahrt Richtung Erlenbach)
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Randlich auf Strasse durch LS9 Hügel bei Klein- und Oberdorf
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Kreuzungspunkte und Überlagerungen mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		MTB: Nein Veloland: Anschluss an schweizmobil Route 9.
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen			x		Erlenbach im ISOS (national), jedoch ohne Auswirkungen
	IVS betroffen			x		IVS lokal betroffen auf dem Abschnitt Oberchlusi-Brumatti (hist. Verlauf mit Substanz). Wegbeschaffenheit unklar. Evtl. Massnahmen erforderlich. Weiter unten weitere Abschnitte ohne Substanz.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten			x		Im Bereich oberes Heiti, Verlauf jedoch auf recht breitem Wanderweg. Hüttengruppe im Bereich Oberchlusi und Alphütte im Bereich Rechenstett, jedoch auf best. (Wander-)Weg.
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen			x		Diverse Alpschaften betroffen, jedoch auf best. (Wander-)Wegen.
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Je nach Jahreszeit diverse Zaundurchgänge und Weideland betroffen, jedoch auf best. (Wander-)Wegen.
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen	x				Diverse Trockenweiden betroffen auf bestehenden (Wander-)Wegen. Ausbau zwingend.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)			x		Ortsbildschutzperimeter Erlenbach, jedoch ohne Auswirkungen
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Randliche Betroffenheit WNI Talwald auf best. Weg. Vermutlich kein Ausbau nötig.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen		x			Verlauf auf bestehenden (Wander-)Wegen durch WSG (in Rev.) Längenberg (27, Typ 4). Ausbau zwingend. Verträglichkeit abhängig von definitiven Schutzbestimmungen.
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Verlauf teilweise durch Gewässerschutzbereich Au, ohne Auswirkungen. Kurzer Abschnitt in Gewässerschutzzone S2 (Oberchlusi). Vermutlich keine Auswirkungen.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Kurzer Verlauf oberhalb Thal (Sturzgefahr) sowie Sagerweid (Wasser) auf best. Weg.
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Kurzer Verlauf in den Bereichen Thal, Sagerweid und Bode/Halten (alle Rutschgefahr), jedoch auf bestehenden Wanderwegen.
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Kurzer Verlauf im Bereich Sagerweid (Rutsch-/Wassergefahr) auf best. Weg sowie in Erlenbach auf Strasse.

Talweg Diemtigtal		**Route D403**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Die Route verläuft lediglich durch ein regionales Landschaftsschutzgebiet, jedoch auf bestehenden Wegen ohne Ausbaubedarf. Der Schutzzweck wird nicht beeinträchtigt. Sonst sind keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Landwirtschaftszone, Wohn- Misch und Kernzone
	Wohnquartiere betroffen			x		Verlauf auf Strasse durch ländliche Dorfzone im Gb. Horboden Verlauf auf Weg / Strasse durch ZöN, W2 und Mischzone Kern Oey
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Verlauf auf Talstrasse zwischen Horboden und Chollerebrüggli Verlauf auf Talstrasse zwischen Wampfle und Wampflesagi Verlauf auf Talstrasse zwischen Bleikimad und Riedli
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Nicht zu erwarten. Der Talweg dient in erster Linie der Rückführung von Bikern aus dem Diemtigtal talauswärts.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Grosse Teile Route Verlauf auf Wegen / Strassen durch LS0 Flussläufe Simme, Chirel, Filderich (Erhalten der bestehenden natürlichen Flussläufe inkl. Uferbestockung. Fördern von Aufwertungsmassnahmen im Gewässerraum.). Schutzzweck nicht beeinträchtigt. Route in Perimeter Regionaler Naturpark Diemtigtal.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)			x		Beginn Route in/angrenzend an Intensiverholungsgebiet Wiriehorn. Innerhalb Perimeter Naturpark.
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Grossteil Strecke überlagert mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		MTB: Nein Veloland: Anschluss in Oey an schweizmobil Route 9
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		Abschnittsweise IVS regional betroffen. Kurze Abschnitte hist. Verlauf mit Substanz, jedoch aucf Strasse.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)			x		Ortsbildschutzgebiet Oey, jedoch ohne Auswirkungen
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Verlauf randlich auf Weg / Strasse durch / entlang WNI Eyewald (762006)
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Route verläuft im Gewässerschutzbereich Au Routenverlauf durch Grundwasserschutzbereich S2 im Gb. Lochwald, jedoch ohne Auswirkungen, da keine baulichen Massnahmen vorgesehen.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Stellenweise Gefährdung in Gebieten Riedli und Horboden auf Strasse, sowie in Oey-Wilerauwäldli (Wassergefahr) auf Wanderweg.
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Stellenweise Gefährdung in Gebieten Riedli, Horboden und Oey auf Strasse.
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Stellenweise Gefährdung in Gebieten Riedli und Oey auf Strasse.

Abendberg Rundtour		**Route D404**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Diverse Konflikte in Detailplanung noch zu lösen, insb. in Bezug auf Vereinbarkeit mit Feuchtgebieten, Trockenstandorten und WNI. Realisierbarkeit grundsätzlich möglich.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaft, Mischzone, ZöN
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Kurzer Verlauf auf Talstrasse Diemtigtal Gb. Riedli
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Könnte zusammen mit den weiteren lokalen Angeboten zu Mehrparkieren im Bereich der Talstation Wiriehorn führen. Es sind jedoch genügend Parkplätze vorhanden.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Kurzer Verlauf auf Strasse durch LS0 entlang Fildrich. Innerhalb Perimeter Naturpark Diemtigtal.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)			x		Beginn und Ende Route in/angrenzend an Intensiverholungsgebiet Wiriehorn. Innerhalb Perimeter Naturpark.
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Kreuzungspunkte und Überlagerungen mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		IVS regional auf Abschnitt Strasse betroffen. Hist. Verlauf ohne Substanz.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen			x		Evtl. saisonal in den Bereichen Rinderalp und Tschugge, jedoch auf best. Wanderweg.
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Evtl. saisonal in den Bereichen Rinderalp und Tschugge, jedoch auf best. Wanderweg.
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen			x		Verlauf auf Strasse durch Trockenwiese und -weide Lusseweid; auf Wanderweg entlang Trockenwiese und -weide Rinderalp; randliche Berührung Trockenwiese und -weide Chilchflueh; Verlauf auf Strasse durch Trockenwiese und -weide im Gebiet Riedweidli; Verlauf auf Wanderweg durch Feuchtgebiet bei Spicherbode sowie entlang Feuchtgebiet unterhalb Tschugge; Auswirkungen abhängig von allfälligen Ausbaumassnahmen zur Förderung der Koexistenz.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen		x			Verlauf auf Strasse durch WNI Hegi (762011); Verlauf auf Strasse und auf kleinem Abschnitt auf Wanderweg durch WNI Eyewald (762006); Verlauf auf Wanderweg durch WNI Roseflue (763017) und durch WNI Barlouene (763018); Auswirkungen abhängig von allfälligen Ausbaumassnahmen zur Förderung der Koexistenz.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen			x		Verlauf auf Wanderweg entlang WSG 103 Chorb-Turnen Verlauf auf Strasse durch WSG 106 Blattewald
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Gesamtes Gebiet Route im Gewässerschutzbereich Au Verlauf durch Grundwasserschutzzone S3 und S2 im Gebiet Tschuggen, wobei keine baulichen Massnahmen geplant.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Stellenweise Gefährdung im Gebiet Zwischenflüh / Riedli, jedoch auf Strasse.
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Stellenweise Gefährdung im Gebiet Zwischenflüh / Riedli, jedoch auf Strasse.
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Stellenweise Gefährdung im Gebiet Zwischenflüh / Riedli, jedoch auf Strasse.

Nüegg Runde		**Route D405**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Im Bereich Abendmatte – Tubelfärrich (Abschnitte D405_003 und D405_004) führt die Route auf dem bestehenden Wanderweg durch ein Waldreservat. Im Rahmen der Detailplanung sind verträgliche Massnahmen für allfällige bauliche Eingriffe zu definieren. Sonst sind keine relevanten Schutzinteressen betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		LWZ, Wald, ZöN, Ferienhauszone
	Wohnquartiere betroffen			x		Verlauf in Gebiet Allmiried auf Strasse durch Ferienhauszone
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Kurzer Verlauf auf Talstrasse im Gb. Riedli
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Könnte zusammen mit den weiteren lokalen Angeboten zu Mehrparkieren im Bereich der Talstation Wiriehorn führen. Es sind jedoch genügend Parkplätze vorhanden.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Start Trail: Kurzer Verlauf auf Hauptrasse durch LS 0. Innerhalb Perimeter Naturpark Diemtigtal.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)			x		Verlauf durch Intensiverholungsgebiet Wiriehorn. Innerhalb Perimeter Naturpark Diemtigtal.
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Kreuzungspunkte und Überlagerungen mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		Auf einem Abschnitt IVS lokal (hist. Verlauf ohne Substanz) betroffen.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten			x		Durchfahrt bei Hütten im Bereich Tubelfärrich und Ramse auf Alpweg.
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen			x		Evtl. saisonal im Bereich Schwarzeberg bis Tubelfärrich, jedoch auf best. Wander-/Alpweg.
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Evtl. saisonal im Bereich Schwarzeberg bis Tubelfärrich, jedoch auf best. Wander-/Alpweg.
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen			x		Verlauf entlang / durch Trockenwiese/-weide Fuchsallmi und Feuchtgebiet oberhalb Riedli, jedoch beides auf Strasse.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen		x			Verlauf auf Strasse durch WR 160_BE_0715 Teilobj. 8 und durch 160_BE_0715 Teilobj. 6. Ausbau im Bereich Oberi Heitere/Tubelfärrich zu prüfen (BWW).
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Tangiert randlich WNI Höllersberg (762032) auf Strasse.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen			x		Verlauf auf Strasse / Weg entlang WSG Höllersberg (105)
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Grossteil Gebiet Route im Gewässerschutzbereich Au Verlauf durch Grundwasserschutzzone S3 im Gb. Underi Heitere. Es sind keine baulichen Massnahmen vorgesehen.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Stellenwenweise Gefährdung in Gebieten Fuchsallmi / Allmiried und Riedli, jedoch auf best. Strassen.
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Stellenwenweise Gefährdung in Gebieten Fuchsallmi / Allmiried und Riedli, jedoch auf best. Strassen.

Nüegg Wirie Enduro		**Route D406**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Es sind keine relevanten Schutzgebiete betroffen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		LWZ, Wald, Ferienhauszone
	Wohnquartiere betroffen			x		Verlauf in Gebiet Allmiried auf Strasse entlang Ferienhauszone
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen				x	Nein
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Könnte zusammen mit den weiteren lokalen Angeboten zu Mehrparkieren im Bereich der Talstation Wiriehorn führen. Es sind jedoch genügend Parkplätze vorhanden.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Innerhalb Perimeter Naturpark Diemtigtal.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)			x		Verlauf durch Intensiverholungsgebiet Wiriehorn. Innerhalb Perimeter Naturpark Diemtigtal.
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Kreuzungspunkte und Überlagerungen mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		MTB: Streckenweise gleicher Verlauf wie schweizmobil Route 916
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		Auf einem Abschnitt IVS lokal (hist. Verlauf ohne Substanz) betroffen.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten			x		Durchfahrt zwischen zwei (Alp-)Hütten zwischen Underi Heitere und Homad auf best. Wanderweg.
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen			x		Evtl. saisonal Herdenschutz betroffen zwischen Underi Heitere und Homad sowie im Bereich Wirie, jedoch auf best. Wanderweg.
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Evtl. saisonal zwischen Underi Heitere und Homad sowie im Bereich Wirie, jedoch auf best. Wanderweg.
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Verlauf auf Weg durch WNI Höllersberg (762032) und durch WNI Balmiwald (762034), jedoch auf befestigten Strassen und ohne Ausbaubedarf. MTB-Route 916 verläuft teilweise bereits deckungsgleich.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen			x		Verlauf auf Strasse / Weg entlang WSG Höllersberg (105)
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Teile Gebiet Route im Gewässerschutzbereich Au
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen				x	Nein
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Stellenwenweise Gefährdung im Gebiet Fuchsallmi / Allmiried, jedoch auf best. Strasse.
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Stellenwenweise Gefährdung im Gebiet Fuchsallmi / Allmiried, jedoch auf best. Strasse.

Grimmialp Bike (Anpassung best. MTB-Land-Route 916)		**Route D407**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Die Route verläuft durch diverse Trockenstandorte, Wildschutzgebiete und inventarisierte Waldgebiete (WNI) sowie durch zwei Waldreservate, jedoch auf bestehenden Strassen und Wegen. Grösstenteils werden diese Gebiete bereits durch die bestehende Route tangiert. Lediglich im Gebiet Weid führen die Änderungen an der Routenführung geringfügig (randlich) zu einer zusätzlichen Betroffenheit des Waldreservats. Es ist kein Ausbau der bestehenden Wege vorgesehen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Wald, Landwirtschaftszone, Wohn- Misch und Kernzone
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Stückweise Verlauf auf Talstrasse in den Gebieten Staldemaad und Zwischenflüh
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Könnte zusammen mit den weiteren lokalen Angeboten zu Mehrparkieren im Bereich der Talstation Wiriehorn führen. Es sind jedoch genügend Parkplätze vorhanden.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Kurzer Verlauf auf bestehendem Wanderweg durch LS7 (Schutzzweck Erhalt Hangpartie mit Hecken) sowie auf Strasse und Wanderweg durch LS0 (Flussläufe Simme, Chirel, Fidlrich). Schutzzweck nicht beeinträchtigt. Innerhalb Perimeter Naturpark Diemtigtal.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)			x		LSG im Bereich Narrenbach, jedoch auf best. Wanderweg.
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)			x		Beginn Route in Intensiverholungsgebiet Wiriehorn. Innerhalb Perimeter Naturpark Diemtigtal.
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Kreuzungspunkte und Überlagerungen mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		MTB: Kreuzungspunkte und streckenweiser gleicher Verlauf mit schweizmobil Route 916 Veloland: Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		IVS regional und lokal betroffen. Teilweise hist. Verlauf mit Substanz. In den Bereichen entlang dem Gursbach (Abschnitt D407_006) und Senggiweid (Abschnitt D407_011) zum Teil auf Wanderweg mit unklarer Beschaffenheit. Evtl. Massnahmen erforderlich.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen			x		Evtl. in den Bereichen Nidegg/Senggiweid (Status-Quo Routenführung) und Narrenbach (neue Routenführung), jedoch auf best. (Wander-)Weg.
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Evtl. in den Bereichen Nidegg/Senggiweid (Status-Quo Routenführung) und Narrenbach (neue Routenführung), jedoch auf best. (Wander-)Weg.
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen			x		Verlauf auf Wanderweg über Trockenwiese und -weiden Blauseeli und Würzi (Status-Quo Routenführung), Gurbsbach (Status-Quo Routenführung) sowie im Gebiet Lätzeweid (neue Routenführung); Verlauf auf Strasse über Trockenwiese und -weide im Gebiet Lusseweid (neue Routenführung) sowie entlang Trockenwiese und -weide Fuchsällmi (neue Routenführung); Voraussichtlich keine Ausbauten nötig.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen				x	Nein
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen			x		Verlauf auf bestehendem Weg durch WR 160_BE_0715 Teilobj. 9 Gb. Gurbsbach (Status-Quo Routenführung); Verlauf auf Wanderweg durch WR 160_BE_0715 Teilobj. 7 Gb. Grunholz (Status-Quo Routenführung) sowie randlich durch WR 160_BE_0716 Zeilobj. 2 Gb. Weid (neue Routenführung); Voraussichtlich keine Ausbauten nötig.
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Verlauf auf Wanderweg durch WNI Wildgrimmi (Status-Quo Routenführung); sehr kurzer Verlauf randlich auf Wanderweg durch WNI Chregwald (neue Routenführung); Verlauf auf Wanderweg entlang WNI Weeriwald-Schurtewald (neue Routenführung); Verlauf auf Forstweg durch WNI Höllersberg (Status-Quo Routenführung) Verlauf auf Forst-/Wanderweg durch WNI Balmiwald (Status-Quo Routenführung); Voraussichtlich keine Ausbauten nötig.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen			x		Verlauf auf Strasse und Weg durch WSG (in Rev.) Fildrich (10, Typ 4) (Status-Quo Routenführung); Verlauf auf Weg entlang WSG (in Rev.) Höllersberg (105, Typ 4) (Status-Quo Routenführung); Verlauf auf Strasse entlang WSG (in Rev.) Blattwald (106, Typ 4) (Neue Routenführung)
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Gebiet teilweise in Gewässerschutzbereich Au Keine Grundwasserschutzzone betroffen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Verlauf durch gefährdete Gebiete an Talflanken (Sturzgefahr) und im Talboden (Wassergefahr) zw. Grimmialp und Zwischenflüh, jedoch stets auf bestehenden Strassen/Wegen. Anpassungen führen nicht zu wesentlicher Verschlechterung der Gesamtsituation, teilweise auch zu Verbesserungen.
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Verlauf durch gefährdete Gebiete an Talflanken (Sturz-/Rutschgefahr) und im Talboden (Wassergefahr) zw. Grimmialp und Zwischenflüh, jedoch stets auf bestehenden Strassen/Wegen. Anpassungen führen nicht zu wesentlicher Verschlechterung der Gesamtsituation, teilweise auch zu Verbesserungen.
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Verlauf durch gefährdete Gebiete an Talflanken (Rutschgefahr, Restgefährdung Sturzgefahr) und im Talboden (Wassergefahr) zw. Grimmialp und Zwischenflüh, jedoch stets auf bestehenden Strassen/Wegen. Anpassungen führen nicht zu wesentlicher Verschlechterung der Gesamtsituation, teilweise auch zu Verbesserungen.

Zubringer Seebergsee		**Route D408**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Die Route durchquert auf der Strasse verschiedene Schutzgebiete (Flachmoor, Trockenstandort, Waldreservat, Wildschutzgebiet). Im letzten Abschnitt (C408_003) führt sie zudem auf dem bestehenden Wanderweg durch das Naturschutzgebiet «Spillgerten» (ausserhalb ERT). Es ist kein Ausbau des Wegs vorgesehen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können deshalb insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Landwirtschaftszone, Mischzone, ZöN
	Wohnquartiere betroffen				x	Nein
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Letzter Teil Route auf Talstrasse entlang Fildrich von Wasserbrügg nach Riedli
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Könnte zusammen mit den weiteren lokalen Angeboten zu Mehrparkieren im Bereich der Talstation Wiriehorn führen. Es sind jedoch genügend Parkplätze vorhanden.
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Verlauf auf Strasse durch LS0; Verlauf auf Strasse entlang LS6 - Hasli bei Zwischenflüh; Innerhalb Perimeter Naturpark Diemtigtal.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)			x		Beginn Route in Intensiverholungsgebiet Wiriehorn. Innerhalb Perimeter Naturpark Diemtigtal.
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Kreuzungspunkte und Überlagerungen mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen				x	Nein
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen				x	Nein
	IVS betroffen			x		IVS regional und lokal betroffen. Im Bereich Seebergsee (ausserhalb ERT) hist. Verlauf mit Substanz auf Wanderweg. Evtl. Massnahmen erforderlich.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen			x		Verlauf auf Strasse durch Flachmoor Seeberg (16212); Verlauf auf Strasse durch Trockenwiese- und weide im Gebiet Flüeschwald und im Gebiet Stutzweidli.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen			x		Ende Trail verläuft auf Wanderweg durch NSG Spillgerten (114); Kein Ausbau vorgesehen.
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen			x		Verlauf auf Strasse durch WR 160_BE_0715 im Gebiet Flüeschwald
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Verlauf auf Strasse entlang WNI Undergestele-Vierzeli-Schopf (762019) und WNI Flüeschwald-Hindermenige (762020)
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen			x		Verlauf auf Strasse entlang Wildschutzg. (in Rev) 107 und 106
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Gesamtes Gebiet in Gewässerschutzbereich Au Keine Grundwasserschutzzone betroffen
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Stellenweise Gefährdung Gebiet Zwischenflüh, jedoch auf Strasse
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Stellenweise Gefährdung Gebiet Zwischenflüh, jedoch auf Strasse
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Stellenweise Gefährdung Gebiet Zwischenflüh, jedoch auf Strasse

Anpassungen Mountainbikeland Nr. 1		**Route SM501**				
		Auswirk.				**Kommentar**
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Die Route durchquert mehrere Schutzgebiete (Feuchtgebiet, NSG, Wildschutzgebiet, WNI, Grundwasserschutzzonen), jedoch allesamt auf bestehenden Strassen oder auf genügend breiten Kies- und Wanderwegen. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Landwirtschaftszone, Wald, Wohnzone, Wohn-/Gewerbezone, ZöN, Ferienhauszone, Abbau- und Deponiezone, Skipiste
	Wohnquartiere betroffen			x		Geringfügig
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Kurzer Abschnitt auf Kantonsstrasse in Kiental
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)				x	Nein
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Kaum zu erwarten
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		Querung LS 26 Windegg-Äbene auf breitem Kiesweg. Schutzzweck nicht beeinträchtigt.
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)			x		2 Landschaftsschongebiete betroffen in Krattigen (Dolinen oberhalb Gipsgrube). Jedoch immer auf bestehenden Strassen/Wegen ohne Ausbaubedarf.
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Kreuzungspunkte und Überlagerungen mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Velo: Anschluss an SM-Routen 8 und 9 in Leissigen sowie 64 in Reichenbach.
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen			x		Leissigen und Reichenbach im ISOS regional. Ohne Auswirkungen.
	IVS betroffen				x	Nur ausserhalb ERT
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen			x		Evtl. punktuell im Suldtal, jedoch auf best. Wanderweg (best. Routenführung)
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung Weideland betroffen			x		Evtl. punktuell im Suldtal, jedoch auf best. Wanderweg (best. Routenführung)
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen			x		Feuchtgebiete im Raum Rossweid (Abschnitt SM501_010) auf Kiesstrasse.
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen			x		NSG Suldtal auf Strasse/Wanderweg (best. Routenführung)
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen				x	Nein
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Querung mehrere WNI, jedoch alle auf Strasse/best. Weg ohne Ausbaubedarf. Lediglich WNI Vorder-, Hinderwald im ERT.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen			x		WSG Engelalp im Suldttal auf best. Kiesweg/Wanderweg (best. Routenführung)
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Grundwasserschutzzone S2 und 3 in Leissigen im Bereich Wolfholz (Abschnitt SM501_007, ausserhalb ERT) sowie in Aeschiried (Abschnitt SM501_012), jedoch auf Strasse/best. Weg ohne Ausbabedarf.
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Punktuell im Bereich Meielisalp und im Suldtal auf best. Strasse/Kiesweg
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Punktuell im Bereich Meielisalp und im unteren Suldtal auf best. Strasse/Kiesweg
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Im Bereich Windegg (Aeschiried) auf best. Kies-/Wanderweg sowie im unteren Suldtal auf Strasse

Anpassungen Mountainbikeland Nr. 2		Route SM502				
		Auswirk.				Kommentar
		Ausschlusskriterium	erheblich	mässig	keine	Die Route verläuft grösstenteils auf regionalen Routen (B202, B208, B210, B211, B212, C306) auf bereits bewilligten Trails sowie bestehenden Strassen und Wegen ohne Ausbaubedarf. Mit den wenigen betroffenen Schutzgebieten entstehen keine Konflikte. Die Auswirkungen der Route auf Raumplanung und Umwelt können insgesamt als gering bezeichnet werden.
Verkehr und Siedlung						
Siedlung	Nutzungsplanung (Zonenplan)			x		Landwirtschaftszone, Wald, Diverse Bauzonen
	Wohnquartiere betroffen			x		Punktuell in Goldiwil, untere Wart (Route führt über Goldiwheel-Trail). Mehrbelastung durch nationale Route gering. Massnahmen bereits im Zusammenhang mit Goldiwheel-Trail ergriffen.
	Einverständnis Grundeigentümer (nicht relevant für Richtplanung)					*Abklärung noch offen*
Verkehr	Kantons- oder wichtige Gemeindestrasse betroffen			x		Diverse in Sigriswil, Thun, Thierachern und Längenbühl. Insbesondere Querungen von Strassen ausserorts müssen bei der Detailplanung berücksichtigt und ggf. Massnahmen ergriffen werden.
	Verkehrsberuhigte Zone betroffen (Begegnungszone, T30)			x		Punktuell in Goldwil und untere Wart. Mehrbelastung durch nationale Route gering. Massnahmen bereits im Zusammenhang mit Goldiwheel-Trail ergriffen.
	Verkehrliche Auswirkungen Zufahrt, Parkplätze etc.			x		Kaum zu erwarten
Landschaft und Erholung						
Landschaftsschutz	BLN-Gebiet betroffen				x	Nein
	Regionales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Landschaftsrichtplan ERT)			x		LS 16 auf bewilligtem Trail, LS 31 und 37 auf Strasse, Gewässerlandschaft Glütschbach auf bestehendem Weg ohne Ausbaubedarf
	Kommunales Landschaftsschutzgebiet betroffen (Schutzzonenplan)			x		Diverse, jedoch alle auf bestehenden Strassen und Wegen ohne Ausbaubedarf > werden unter regionalen Routen bereits behandelt
Erholung	Regionale Erholungsgebiete betroffen (RTEK ERT / RGSK TOW)				x	Nein
	Offizieller Wanderweg/Themenweg betroffen					Kreuzungspunkte und Überlagerungen mit offiziellen Wanderwegen (Beurteilung Koexistenz siehe separate Tabelle)
	Offizieller Mountainbike-/Veloweg betroffen			x		Velo: Anschluss an diverse Velorouten
Kultur	UNESCO Weltkulturerbe betroffen				x	Nein
	ISOS betroffen			x		Thun im ISOS national, Sigriswil und Thierachern im ISOS regional. Ohne Auswirkungen.
	IVS betroffen			x		IVS national, regional und lokal betroffen. Teilweise hist. Verlauf mit Substanz, jedoch ausschliesslich auf Strassen oder gut befestigten Wegen.
Landwirtschaft	Hofdurchfahrten				x	Nein
	Mutterkühe / Herdenschutz betroffen				x	Nein
	Zaunübergänge/-durchgänge / Querung				x	Nein
	Fruchtfolgeflächen betroffen				x	Nein
Flora, Fauna, Lebensräume						
Naturschutz	Inventarisierte Biotope und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung betroffen			x		Querung Amphibienlaichgebiet Allmend auf Strasse, gem. Route C306
	Kantonale Naturschutzgebiete betroffen			x		Querung NSG Längmoos, Forst auf best. Waldweg, gem. Route C306
	Weitere inventarisierte Gebiete von kantonaler Bedeutung betroffen				x	Nein
	Kommunale Schutzzonen und -objekte betroffen (Schutzzonenplan)				x	Nein
Wald	Waldreservat WR betroffen			x		Ja, WR Gürbestude (Biodiversitätsförderung durch gezielte Eingriffe), jedoch auf bestehendem Forst-/Kiesweg.
	Waldnaturinventar WNI betroffen			x		Diverse, jedoch ausschliesslich auf Strasse oder best. Wegen ohne Ausbaubedarf.
Wildtierschutz	Wildschutzgebiet betroffen				x	Nein
Gewässerschutz und Naturgefahren						
Gewässerschutz	Gewässer- und Grundwasserschutzzone betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen)			x		Gewässerschutzzone S2 auf Juststalstrasse
	Gewässerraum betroffen (nur relevant bei baulichen Massnahmen / Wegbefestigung)					*Abklärung noch offen*
Naturgefahren	Gefahrengebiet rot betroffen			x		Diverse, jedoch nur auf bestehenden Strassen
	Gefahrengebiet blau betroffen			x		Diverse, jedoch nur auf bestehenden Strassen/Wegen ohne Ausbaubedarf
	Gefahrengebiet gelb betroffen			x		Diverse, jedoch nur auf bestehenden Strassen/Wegen ohne Ausbaubedarf