

Entwicklungsraum Thun
Fliederweg 11
3600 Thun

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



Mitwirkungsbericht

Regionaler Richtplan Mountainbike ERT

Thun, 21. September 2022

Mitwirkung: 03. März 2022 – 03. Juni 2022

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand und Ablauf der Mitwirkung	3
1.1	Regionaler Richtplan Mountainbike ERT	3
1.2	Öffentliche Mitwirkung	3
1.3	Aufbau Mitwirkungsbericht.....	3
1.4	Beurteilung der Mitwirkungseingaben.....	3
2	Übersicht und Schlüsselthemen	5
2.1.1	Statistische Auswertung der Mitwirkungseingaben.....	5
2.1.2	Schlüsselthemen.....	7
2.2	Eingegangene Mitwirkungseingaben	9
3	Mitwirkungseingaben.....	11
3.1	Rückmeldungen zum Erläuterungsbericht	11
3.2	Rückmeldungen den Massnahmenblättern und dem Routenkonzept	16
3.3	Rückmeldungen allgemeiner Art und zum Erläuterungsbericht	28

1 Gegenstand und Ablauf der Mitwirkung

1.1 Regionaler Richtplan Mountainbike ERT

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 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, wie vom Kanton in der Arbeitshilfe Mountainbike-Routen gefordert, mit dem vorliegenden Teilrichtplan behördenverbindlich festgelegt werden.

Der Teilrichtplan dient der Region, den Gemeinden und den Touristikern als Führungs-, Planungs- und Koordinationsinstrument. 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. Gleiches gilt für die Fragen zum Grundeigentum.

Der Teilrichtplan umfasst:

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

1.2 Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung gemäss Art. 58 BauG zum Teilregionalen Richtplan Mountainbike ERT hat vom 03. März bis am 03. Juni 2022 stattgefunden. Eine Einladung zur Mitwirkung wurde am 02. März 2022 an alle betroffenen Gemeinden, an die benachbarten Planungsregionen und an betroffene Ämter, Umweltverbände und weitere regionale Organisationen verschickt. Die Publikation der Mitwirkung erfolgte am 3. März im Thuner Amtsanzeiger und im Simmentaler Anzeiger und am 8. März im Frutiger Anzeiger. Überdies berichteten verschiedenen regionale Medien (u.a. Jungfrauzeitung und Radio BEO) darüber.

Alle relevanten Unterlagen konnten während der gesamten Mitwirkungsdauer auf der Homepage des Entwicklungsraum Thun eingesehen werden. Die Stellungnahmen erfolgten über ein digitales Mitwirkungsformular.

1.3 Aufbau Mitwirkungsbericht

In Kapitel 2 ist eine statistische Auswertung der Mitwirkung sowie eine Übersicht über die Schlüsselthemen und die eingegangenen Stellungnahmen ersichtlich. Die Beurteilung der einzelnen Eingaben erfolgt über eine anschliessende Tabelle in Kapitel 3. Diese ist unterteilt in Rückmeldungen zum Erläuterungsbericht, Rückmeldungen zu dem Routenkonzept und den dazugehörigen Massnahmenblättern sowie in Rückmeldungen allgemeiner Art.

1.4 Beurteilung der Mitwirkungseingaben

Die einzelnen Anliegen werden durch den ERT betreffend dem weiteren Umgang wie folgt klassifiziert:

Wird berücksichtigt	Auf das Anliegen wird eingetreten oder die Behandlung war im Rahmen der Mitwirkung bereits so vorgesehen. Der Bericht, die Massnahmen und/oder die Karte werden, falls nötig, entsprechend angepasst.
Wird teilweise berücksichtigt	Auf das Anliegen wird teilweise eingetreten. Allfällige Anpassungen werden in der Spalte «Stellungnahme ERT» ausgeführt.
Wird nicht berücksichtigt	Auf das Anliegen wird nicht eingetreten.
Näher prüfen	Das Anliegen wird im Rahmen der weiteren Planung näher geprüft. Eine abschliessende Beurteilung ist erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich.
Trifft nicht zu	Das Anliegen trifft nicht oder nur teilweise auf die vorliegende Sachlage zu.
Kenntnisnahme	Das Anliegen wird ohne weitere Behandlung zur Kenntnis genommen. Es handelt sich i.d.R. um Bemerkungen, Meinungen o.ä. von Mitwirkenden ohne konkreten Änderungsantrag.

2 Übersicht und Schlüsselthemen

2.1.1 Statistische Auswertung der Mitwirkungseingaben

Insgesamt gingen 53 Mitwirkungen zum Regionalen Teilrichtplan Mountainbike ERT ein. Rund 60 Prozent der Mitwirkenden sind mit der Planung zufrieden oder eher zufrieden. Etwas über 20 Prozent der Mitwirkenden (12 Eingaben) gaben an, mit dem vorliegenden Richtplanentwurf nicht oder eher nicht zufrieden zu sein, wobei die Unzufriedenheit gemäss den textlichen Rückmeldungen oft eher punktuell begründet wird. Eine kategorische Ablehnung wurde nur sehr vereinzelt von Mitwirkenden geäussert. Ca. 15 Prozent machten keine Angaben. 13 Mitwirkende wünschen zudem ein persönliches Gespräch mit dem ERT.

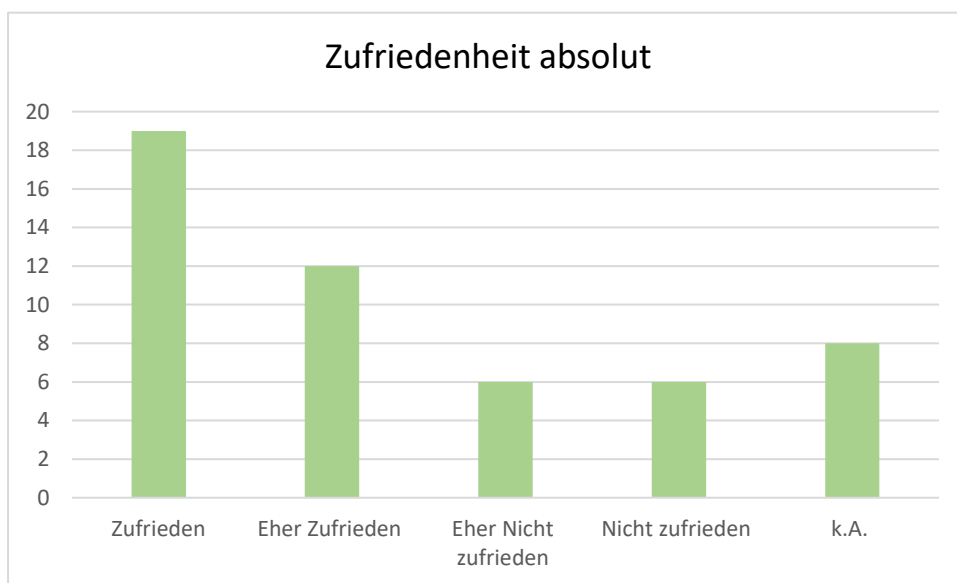


Abb. 1: Zufriedenheit absolut

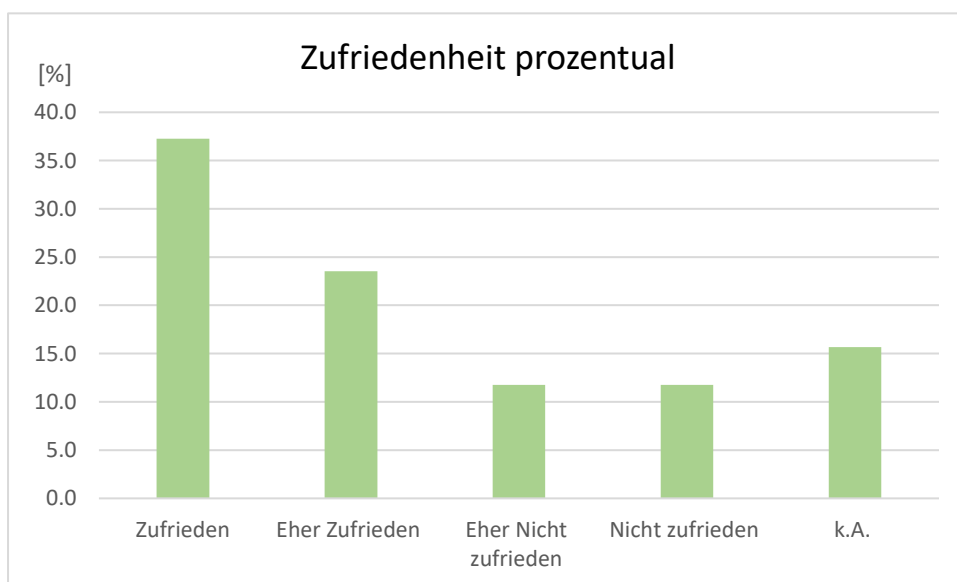


Abb. 2: Zufriedenheit prozentual

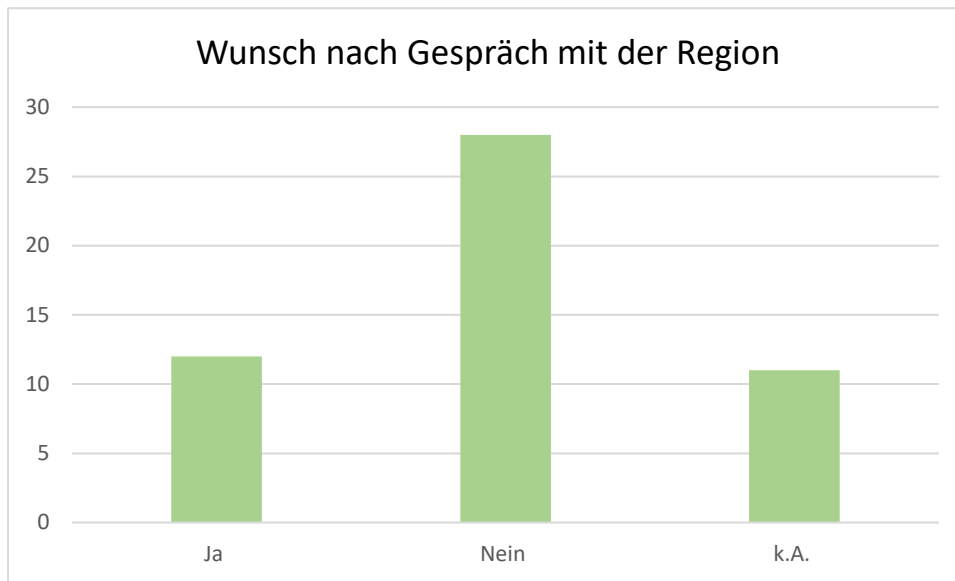


Abb. 3: Wunsch nach Gespräch mit der Region (absolute Werte)

2.1.2 Schlüsselthemen

Bei der Auswertung der Mitwirkungseingaben haben sich allgemeine Schlüsselthemen herauskristallisiert, zu denen die Regionen nachfolgend Stellung nehmen möchten.

Anliegen	Stellungnahme ERT
Diverse Bereinigungen am Routenkonzept / Klarere Priorisierung der Routen	Zu diversen Routen und Anlagen wurden punktuell Anpassungen betr. der Linieneinführung gewünscht und generell wurde eine klarere Priorisierung und Fokussierung bezüglich der Umsetzung gefordert. Darauf wird eingetreten. Anhand der Rückmeldungen werden Optimierungen am Routenkonzept geprüft und die Anzahl der «Festsetzungen» im Richtplan wird reduziert. Dies auch deshalb, weil aus bestimmten Räumen (u.a. Blumenstein, Eriz, Goldiwil) grundsätzliche Opposition gegenüber einzelnen oder mehreren Routen geäussert wurde. Der ERT respektiert hier die Haltungen der Mitgliedsgemeinden und wird auf die bestrittenen Routen entweder ganz oder zumindest vorübergehend verzichten. Dort, wo der Handlungsbedarf trotz ablehnender Haltung einzelner Gemeinden in besonderem Mass gegeben scheint (z.B. aufgrund der Nachfrage oder aus Netzsicht), wird der Koordinationsstand der Route/Anlage auf eine «Vororientierung» oder ein «Zwischenergebnis» zurückgestuft. Das heisst, dass vorläufig von einer Umsetzung abgesehen wird und dass vor einer allfälligen Umsetzung zuerst eine Aufstufung auf den Koordinationsstand «Festsetzung» im Richtplan erfolgen müsste. Dort wo der Handlungsbedarf als gering eingestuft wird oder Alternativen bestehen, wird ganz auf die Route/Anlage verzichtet. Der weitere Umgang mit den einzelnen Routen kann den Rückmeldungen in Kap. 3.2 des Mitwirkungsberichts entnommen werden.
Konkretisierung regionale Trägerschaft und Verteilungsschlüssel inkl. Kostenschätzung	Die Idee einer regionalen Trägerschaft für die Mountainbike-Routen und -Anlagen sowie eines Kostenverteilungsschlüssels unter den Gemeinden im ERT stiess im Rahmen der Mitwirkung grösstenteils auf Zustimmung. Bezüglich des Perimeters der Trägerschaft (regional/teilregional), deren Aufgaben und der Ausgestaltung des Kostenverteilungsschlüssels gehen die Meinungen auseinander. Der ERT wird in einem nächsten Schritt auf Basis der Rückmeldungen im Mitwirkungsverfahren mögliche Modelle (Varianten) für eine regionale oder teilregionale Trägerschaft erarbeiten. Diese sollen dann mit den Gemeinden diskutiert werden.
Einbezug Grundeigentümer und Klärung von allfälligen Entschädigungen	Von verschiedenen Seiten wurde der (noch) fehlende Einbezug der Grundeigentümer in die Richtplanung kritisiert und die Frage nach allfälligen Entschädigungen für die Betroffenen aufgeworfen. Der ERT ist sich bewusst, dass die Grundeigentümer bei der Umsetzung der Mountainbike-Routen und -Anlagen eine entscheidende Rolle spielen und dass deren Zustimmung zu einer Route/Anlage in der Regel vorliegen muss, insbesondere bei Aus- und Neubauten von Wegen. Trotzdem muss bei der Planung von Mountainbike-Routen und -Anlagen stufenweise vorgegangen werden. So wurde im Rahmen der vorgelagerten Masterplanung zuerst der Bedarf nach Mountainbike-Routen im ERT ermittelt und unter Einbezug verschiedener Anspruchsgruppen (Gemeinden, Tourismus, MTB-Szene etc.) ein Routenkonzept erarbeitet. In der vorliegenden Richtplanung wird dieses Routenkonzept nun mit den übergeordneten öffentlichen Interessen (z.B. Natur- und Landschaftsschutz, Koexistenz auf Wanderwegen, Gemeindeinteressen) abgestimmt. Nach der Richtplanung, wenn Klarheit besteht, welche Routen grundsätzlich umsetzbar sind, erfolgt der Einbezug der Grundeigentümer und der Abschluss der nötigen Vereinbarungen. Der ERT

	<p>ist sich bewusst, dass dies punktuell wiederum zu Anpassungen am Routenkonzept führen kann. Dennoch erachtet er den Einbezug der Grundeigentümer in die behördenverbindliche Richtplanung und die damit verbundene Vermischung von privaten und öffentlichen Interessen weder als stufengerecht noch als zielführend.</p> <p>Bezüglich der Entschädigung von Grundeigentümern ist vorgesehen, dass die Haftung, der zusätzliche Wegunterhalt sowie allfällige Begleitmassnahmen (z.B. Weideübergänge) durch die Trägerschaft übernommen werden. Eine darüberhinausgehende Entschädigung von Grundeigentümern entlang offizieller Mountainbike-Routen ist nicht vorgesehen. Über Entschädigungen bei Neubauten zur ausschliesslichen Mountainbike-Nutzung wird im Einzelfall entschieden.</p> <p>Das Thema «Grundeigentum» soll in einem zusätzlichen Kapitel im Erläuterungsbericht genauer beleuchtet werden.</p>
<p>Klärung diverser betrieblicher Themen (Unterhalt, Haftung etc.) inkl. Folgekosten Betrieb</p>	<p>Intensiv diskutiert und teilweise kritisch beurteilt wurden auch betriebliche Themen wie beispielsweise zur Organisation und Finanzierung des Streckenunterhalts oder zur Übernahme der Haftung. Wie bereits im Richtplanentwurf in Teil C formuliert, wird für diese Themen eine regionale Lösung angestrebt. Betr. der Haftung haben sich in anderen Regionen Versicherungslösungen etabliert, die mit der Trägerschaft für eine oder mehrere Routen abgeschlossen werden. Damit kann der Grundeigentümer schadlos gehalten werden. Selbstverständlich trägt auch ein regelmässiger und fachmännisch ausgeführter Unterhalt zur Sicherheit auf den Routen bei. Dafür wird eine regionale Wegunterhaltsgruppe vorgesehen, die die Unterhaltsarbeiten in Zusammenarbeit mit den Gemeinden koordiniert und durchführt. Die möglichen Modelle sind im Zusammenhang mit der Konkretisierung der regionalen Trägerschaft zu diskutieren. Auch die Schätzung zu den Unterhaltskosten ist in einem nächsten Schritt zu präzisieren.</p>
<p>Wirtschaftliche Bedeutung Mountainbike</p>	<p>Aufgrund der zahlreichen Herausforderungen und den beträchtlichen finanziellen Aufwendungen, die bei der Umsetzung der Mountainbike-Routen anfallen, wurde angeregt, die wirtschaftliche Bedeutung des Mountainbikens im Erläuterungsbericht darzustellen. Obwohl das wirtschaftliche Potenzial bereits in der Masterplanung aufgezeigt wurde und es nicht Kernthema der Richtplanung ist, wird der Erläuterungsbericht diesbezüglich ergänzt, um den Bedarf nach Mountainbike-Routen noch klarer darzustellen. Der Zusammenhang mit dem parallellaufenden Projekt «Bike ERT» wird aufgezeigt.</p>

2.2 Eingegangene Mitwirkungseingaben

ID	Datum Eingabe	Vorname / Name	Organisation und Funktion	Funktion	E-Mail-Adresse	Zufriedenheit mit Teilrichtplan	Persönliches Gespräch gewünscht?
1	03.03.2022	Martin Raaflaub	Gemeinde Zwieselberg	Gemeinderat	martin@raaflaub.net	Eher zufrieden	Ja
2	15.03.2022	Carlos Reinhard	Wirtschaft Thun Oberland	Präsident	cr@reinhardadvisory.ch	Zufrieden	Nein
3	17.03.2022	Jacqueline Weber	Einwohnergemeinde Linden	Gemeindeverwalterin	jacqueline.weber@linden.ch	Zufrieden	Nein
4	17.03.2022	Hans Tschanz	Gemeinde Unterlangenegg	Gemeindeschreiber	ht@unterlangenegg.ch	Eher zufrieden	Nein
5	19.03.2022	Stefan Ruch	Gemeinde Eggiwil	Gemeindeschreiber	stefan.ruch@eggiwil.ch	k.A.	k.A.
6	24.03.2022	Peter Zurbrügg	Gemeinde Rüeggisberg	Gemeindeschreiber	gemeindeschreiberei@rueggisberg.ch		k.A.
7	24.03.2022	Barbara Linder	Velolas Community, Kurse & Events / Velola Bikeshop	k.A.	info@velola.ch	Zufrieden	Nein
8	26.03.2022	Schneiter Angela	Einwohnergemeinde Zwieselberg	Gemeindeschreiberin	gemeinde@zwieselberg.ch	Eher zufrieden	Nein
9	29.03.2022	Stefan Wetli	Einwohnergemeinde Teuffenthal	Gemeindeschreiber	info@homberg.ch	Eher zufrieden	Nein
10	30.03.2022	Manuela Huber	Bike Region Voralpen	Geschäftsführerin	verein@bikevoralpen.ch	Zufrieden	Nein
11	30.03.2022	Stefan Wetli	Einwohnergemeinde Homberg	Gemeindeschreiber	stefan.wetli@homberg.ch	Eher zufrieden	Nein
12	01.04.2022	Christian Bichsel	Gemeinde Röthenbach	Gemeindeverwalter	info@roethenbach.ch	k.A.	k.A.
13	13.04.2022	Anton Wenger	Einwohnergemeinde Forst-Längenbühl	Gemeindeschreiber	anton.wenger@3636.ch	Zufrieden	Ja
14	20.04.2022	Livia Burkhalter	Einwohnergemeinde Gurzelen	Gemeindeschreiberin	livia.burkhalter@gurzelen.ch	Eher zufrieden	Nein
15	20.04.2022	Lukas Berger	Gemischte Gemeinde Aeschi	Gemeindeschreiber	lukasberger@aeschi.ch	Eher nicht zufrieden	Nein
16	27.04.2022	Regula Hänni	Einwohnergemeinde Blumenstein	Gemeindepräsidentin	gemeinde@blumenstein.ch	Nicht zufrieden	Ja
17	29.04.2022	Patrick Suter	Einwohnergemeinde Beatenberg	Bauverwalter	bauverwaltung@beatenberg.ch	Zufrieden	k.A.
18	29.04.2022	Stefan Gfeller	Gemeinde Schangnau	Gemeinderat	info@schangnau	Zufrieden	k.A.
19	02.05.2022	Hans-Peter Bigler	Einwohnergemeinde Thierachern	Bauverwalter	hanspeter.bigler@thierachern.ch	Eher nicht zufrieden	Nein
20	04.05.2022	Daniel Stauffer	Pro Sport	Präsident	stock.stauffer@bluewin.ch	Eher zufrieden	Ja
21	06.05.2022	Jakob Schneiter	Waldbesitzerverband Thun - Niderrsimmental	Sekretär	jakob.schneiter@bgthun.ch	Nicht zufrieden	Nein
22	06.05.2022	Philipp Schopfer	Einwohnergemeinde Krattigen	Gemeindeschreiber	schopfer@krattigen.ch	Zufrieden	Ja
23	12.05.2022	Christian Stucki	Bürgergemeinde Blumenstein	Bürgerpräsident	info@bg-blumenstein.ch	Nicht zufrieden	Nein
24	14.05.2022	Deborah Schalbetter	Bürgergemeinde Thierachern	Sekretärin	d.schalbetter@vitatreuhand.ch	Nicht zufrieden	Ja
25	16.05.2022	Bruno Hirschi	Stiftung SchweizMobil	k.A.	bruno.hirschi@schweizmobil.ch	Zufrieden	Ja
26	17.05.2022	Renate Schneider	Einwohnergemeinde Brenzikofen	k.A.	info@brenzikofen.ch	Eher nicht zufrieden	Nein
27	18.05.2022	Ruth Weixelbaumer	Einwohnergemeinde Stocken-Höfen	Gemeindeschreiberin	gemeinde@stocken-hoefen.ch	Zufrieden	Nein
28	19.05.2022	Hans Ruedi Beutler	Gemeinde Buchholterberg	Externer Bauverwalter	info@beutlerbauplanung.ch	Nicht zufrieden	Ja
29	19.05.2022	Valérie Fux	Regionalkonferenz Emmental	k.A.	valerie.fux@region-emmental.ch	Zufrieden	Nein
30	20.05.2022	Sabine Durtschi	Einwohnergemeinde Uetendorf	Gemeindeschreiberin-Stv.	s.durtschi@uetendorf.ch	Zufrieden	Nein
31	23.05.2022	Andreas Boldt	Pro Natura	Projektleiter	andreas.bolt@pronatura.ch	k.A.	k.A.
32	23.05.2022	Thomas Klossner	Gemeinde Reutigen	Gemeinderat	gemeinde@reutigen.ch	Zufrieden	Nein
33	23.05.2022	Simon Künzi	Erlenbach i.S.	Gemeinderatspräsident	siku83@bluewin.ch	Zufrieden	Nein
34	24.05.2022	Spiez Marketing AG	Spiez Marketing AG	k.A.	spiez@thunersee.ch	k.A.	k.A.
35	24.05.2022	Marcel Schilt Franziska Leuenberger	Einwohnergemeinde Leissigen	Gemeinderat Leiterin Finanzen	franziska.leuenberger@leissigen.ch	Eher zufrieden	Ja
36	30.05.2022	Lorenz Blaser	Thun-Thunersee Tourismus	Geschäftsführer	lorenz.blaser@thunersee.ch	Zufrieden	Nein
37	30.05.2022	Martin Moser	RKBM	Fachbereichsleiter Verkehr	verkehr@bernmittelland.ch	Zufrieden	Nein
38	30.05.2022	Martin Deiss	Einwohnergemeinde Steffisburg	Leiter Abt. Tiefbau/Umwelt	martin.deiss@steffisburg.ch	Zufrieden	Nein
39	30.05.2022	David Baumann	Privat	Landwirt und Landbesitzer	cornelia.baumann7@bluewin.ch	Nicht zufrieden	Ja

40	31.05.2022	Wilhelm Balmer	Einwohnergemeinde Horrenbach-Buchen	k.A.	gemeindeverwaltung@horrenbach-buchen.ch	Zufrieden	Nein
41	31.05.2022	Charlotte Küenzi	Einwohnergemeinde Eriz	k.A.	info@eriz.ch	Eher nicht zufrieden	Ja
42	01.06.2022	Peter Greuter	Schulgemeinde Goldiwil (Quartierleist)	Präsident	pegreuter@bluewin.ch	Eher nicht zufrieden	Nein
43	01.06.2022	Thomas Schuler	Einwohnergemeinde Wattenwil	k.A.	thomas.schuler@regiobv.ch	Eher zufrieden	Nein
44	02.06.2022	David Abrecht	Einwohnergemeinde Diemtigen, Naturpark Diemtigtal	Gemeindeschreiber	p.staub@diemtigen.ch	k.A.	k.A.
45	02.06.2022	Charlotte Küenzi	Einwohnergemeinde Wacheldorn	k.A.	info@wachseldorn.ch	Eher nicht zufrieden	Nein
46	02.06.2022	Martin Oester	Bauverwaltung Oberhofen	Bauverwalter	martin.oester@bauverwaltung.ch	Eher zufrieden	Nein
47	02.06.2022	Dieter Bratschi	Einwohnergemeinde Wimmis	Bauverwaltung	info@wimmis.ch	Eher zufrieden	Nein
48	02.06.2022	Bergius, Elke	Gemeinde Spiez	Abteilungsleiterin Hochbau, Planung, Umwelt	elke.bergius@live.com	Eher zufrieden	k.A.
49	03.06.2022	Stefan Wetli	Gemeindeverwaltung Homberg (2. Eingabe)	Gemeindeschreiber	info@homberg.ch	k.A.	k.A.
50	03.06.2022	Hans Ulrich Zwahlen	Gantrisch Biking	Präsident	hansulrich.zwahlen@swibox.ch	k.A.	k.A.
51	03.06.2022	Peter Jost	Stadt Thun	Leiter Abteilung Stadtmarketing und Kommunikation	peter.jost@thun.ch	Zufrieden	Ja
52	07.06.2022		Einwohnergemeinde Oberlangenegg		info@oberlangenegg.ch	Eher nicht zufrieden	Nein
53	23.06.2022	Hans Ambühl	Einwohnergemeinde Sigriswil	Leiter Planung	hans.ambuehl@sigriswil.ch	Zufrieden	Ja

3 Mitwirkungseingaben

3.1 Rückmeldungen zum Erläuterungsbericht

Teil I: Eingaben zu Erläuterungsbericht					
Nr.	Genannt durch	Eingabe: Kommentar	Eingabe: Änderung	Umgang ERT	Stellungnahme
1	M. Raaflaub, Gemeinderat Zwieselberg	Gründlich und seriös. Es fehlt Folgendes:	Dass die Gemeinden als wichtige Stakeholder bisher nur im Sounding Board "eingebunden" sind, ist ungenügend und muss verbessert werden.	Trifft nicht zu	In der Regel beschränkt sich der Einbezug der Gemeinden bei regionalen Richtplanungen auf die öffentliche Mitwirkung. Im ERT hatten die Gemeinden bereits vor der Richtplanung im Rahmen des Masterplans die Möglichkeit, sich einzubringen. Im Zusammenhang mit dem laufenden Projekt Bike ERT werden zur Förderung des partizipativen Prozesses zusätzlich die Sounding Boards durchgeführt. Ausserdem haben die Gemeinden mit der Koordinationsstelle Bike ERT jederzeit die Möglichkeit zur Kontaktaufnahme. So bestehen grundsätzlich genügend Mitwirkungsmöglichkeiten.
			Finanzierung: Die Finanzierung darf sich nicht auf die Erstellung und der Unterhalt neu zu erstellender Routenstücke beschränken, sondern muss im Sinne der Sicherung von Akzeptanz und Goodwill explizit auch eine Übernahme eines Teils der Unterhaltskosten benutzter existierender Gemeindestrassen beinhalten.	Wird teilweise berücksichtigt	In der groben Kostenschätzung (Erstellungskosten) werden Routenabschnitte auf bestehenden Gemeindestrassen grundsätzlich berücksichtigt (vgl. Massnahmenkategorie A). Der Unterhalt der Routen soll über ein regionales Modell gewährleistet und finanziert werden, wobei die Aufwände vor allem bei Schäden auf unbefestigten Wegen anfallen werden. Allfälliger Unterhalt auf befestigten Gemeindestrassen kann jedoch nicht auf einzelne Wegnutzer abgewälzt werden, es gilt klar zu differenzieren.
			Die lokale Wertschöpfung wurde nur oberflächlich erhoben (Gastronomie vorhanden oder nicht, wobei die Angaben dazu noch falsch sind, z.B. bei der Route Thun-Spiez).	Näher prüfen	Aussagen zur möglichen Wertschöpfung durch Mountainbike-Angebote sind teilweise im Masterplan vorhanden, welcher dem Richtplan als Grundlage dient. Ein Abschnitt zu den wirtschaftlichen Auswirkungen kann im Richtplan jedoch ergänzt werden. Was das Beispiel Thun-Spiez angeht: Das Gastronomieangebot ist in Thun und auch in Spiez definitiv vorhanden und durch die Route teilweise erschlossen.
			Die Vermarktung wurde vergessen. Insbesondere fehlt die Erstellung von GPS-basierten Führungsinstrumenten. Diese sind von zentraler Bedeutung, da sie das ideale Instrument sind zur Anbindung lokaler Angebote wie Gastronomie, Sehenswürdigkeiten, Hofläden, Veloanbieter).	Wird berücksichtigt	Grundsätzlich handelt es sich bei der Richtplanung um ein raumplanerisches Instrument, welches sich normalerweise nicht mit der Vermarktung von Angeboten auseinandersetzt. Trotzdem wurde im vorliegenden regionalen Teilrichtplan im Teil C mit Kapitel 11.5 ein Abschnitt zur Signalisation und Kommunikation integriert. Eine einheitliche digitale Besucherlenkung in Bezug auf Routen und weiteren Informationen ist anzustreben, wobei die Verantwortung bei den touristischen Leistungsträgern liegt. Eine allfällige Umsetzung soll durch das Projekt Bike ERT begleitet werden.
			Ausführungen zum wirtschaftlichen Potenzial, die wirtschaftliche Einbettung (in Tourismusangebote, in regionale oder lokale Anbieter im Bereich Fahrrad wurde ziemlich vergessen.	Näher prüfen	Ein Abschnitt zum wirtschaftlichen Potential kann, wie oben erwähnt, ergänzt werden, obwohl dies nicht Kernthema einer Richtplanung ist. Durch das Projekt Bike ERT werden jedoch parallel zum Richtplan aktiv touristische Angebote in Zusammenarbeit mit Anbietern gefördert, so dass sich das Angebot gesamtheitlich entwickeln kann.
3	Gemeinde Linden	Die Gemeinde Linden unterstützt die Inhalte des Erläuterungsberichts und erachtet die Verbindlichkeit sowie die Massnahmenblätter als korrekt.	-	Kenntnisnahme	

8	Einwohnergemeinde Zwieselberg	Der Gemeinderat ist mit dem Erläuterungsbericht zum regionalen Teilrichtplan sowie mit der Umsetzung und des Betriebs und dem Routenkonzept einverstanden.	Er findet es wichtig, dass mit jedem einzelnen Grundstückseigentümer über die Linienführung über sein Grundstück gesprochen wird.	Wird teilweise berücksichtigt	Die Grundeigentümer spielen bei der Umsetzung der Routen eine zentrale Rolle. Die Kontaktaufnahme mit einzelnen Grundeigentümern erfolgt in der nachgelagerten Umsetzungsplanung durch die für die Umsetzung verantwortlichen Stellen (kann regionale Trägerschaft oder Gemeinde sein). Die Richtplanung dient zur Abstimmung der MTB-Routen mit übergeordneten öffentlichen Interessen. Dies ist eine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung.
15	Gemeinde Aeschi	Der Gemeinderat der Gemischten Gemeinde Aeschi hat sich anlässlich seiner Sitzung vom 19. April 2022 mit dem Teilrichtplan Mountainbike ERT befasst und gibt folgende Mitwirkung ab: <ul style="list-style-type: none"> - Eine Kanalisierung des Mountainbikeangebots in der Region wird grundsätzlich befürwortet. - Den Landwirten dürfen durch die Richtplanung keine Nachteile entstehen. Die landwirtschaftlichen Nutzungen gehen jederzeit vor. - Aktuell fehlen der Gemischten Gemeinde Aeschi die zeitlichen und finanziellen Ressourcen um die Planung, den Bau, die Erstellung und den Unterhalt eines solchen Angebotes vorzunehmen. - Eine Übernahme von Haftungsansprüchen wird klar abgelehnt. Gemäss den Mitwirkungsunterlagen haftet jeder Grundeigentümer bei Schäden, welche durch mangelhafte Installationen entstanden sind. - Die Grundeigentümer müssen mit den Projekten einverstanden sein. Ohne Einverständnis wird die Realisierung der Bikewege schwierig. - Die Koexistenz zwischen Fussgängern und Wanderern muss jederzeit gewährt sein. - Die Flora und Fauna dürfen nicht gestört werden. Das Naturschutzgebiet Suldtal und das Auerhahnreservat Greber vertragen eine noch grössere touristische Beanspruchung kaum. - In Aeschiried gibt es bereits heute teilweise Konflikte (u.a. zu wenig Parkplätze) wegen zu vielen Gästen. Ein Ausbau des Angebotes würde diese Problematik wohl noch zusätzlich verschärfen. - Es ist unklar wie hoch die einmaligen- und wiederkehrenden Kosten, welche durch den Richtplan entstehen würden, sind. 	Die Entschädigungsfrage an die Grundeigentümer, für die Benützung der Wege, muss geklärt sein.	Wird teilweise berücksichtigt / Kenntnisnahme	Die Haftung, der zusätzliche Unterhalt sowie allfällige Begleitmassnahmen (z.B. Weideübergänge) werden durch die Trägerschaft übernommen. Eine darüberhinausgehende Entschädigung von Grundeigentümern entlang offizieller Mountainbikerouten ist nicht vorgesehen. Über Entschädigungen bei Neubauten zur ausschliesslichen Mountainbike-Nutzung wird im Einzelfall entschieden.
19	Einwohnergemeinde Thierachern	Die Ziele und Zwecke Klärung, Zuständigkeit, Realisierung und Unterhalt sowie Präzisierung der Kosten sind unserer Meinung nach zu wenig präzise verfolgt worden. Die finanzielle Belastung der Gemeinden ist nicht klar, der Unterhalt nur vage formuliert.	Für einen behördenverbindlichen Teilrichtplan werden bezüglich der finanziellen Auswirkungen, die auf die einzelnen Akteure zukommen (insbesondere den Gemeinden) zum Teil nur vage Aussagen gemacht. Wir würden auch konkretere Aussagen insbesondere in Bezug auf den Kostenteiler und die zeitliche Staffelung begrüssen.	Näher prüfen	Im Zusammenhang mit der Bereinigung des Routenkonzepts im Anschluss an die öffentliche Mitwirkung wird eine Gesamtkostenübersicht erstellt und ein Vorschlag eines Finanzierungsmodells erarbeitet. Ausserdem ist zum jetzigen Zeitpunkt eine allfällige finanzielle Beteiligung durch den Kanton (vgl. Änderung Strassengesetz) noch offen. Die Gemeinden werden frühzeitig über das weitere Vorgehen und allfällige Modelle informiert.
25	Schweiz Mobil	Sehr gute Übersicht und Erläuterungen Die Konzeption von Routen muss hinsichtlich der Kommunikation noch einmal angeschaut werden. SchweizMobil überprüft zurzeit das "System Mountainbike" (Netzkonzeption, Infrastruktur, Signalisation etc.). Diese Überprüfung könnte Auswirkungen auf die Möglichkeiten der Kommunikation und Signalisation haben. Hinweis Konzeption: Die beiden nationalen Routen ML1 und ML2 sind in beide Richtungen signalisiert und müssen in beide Richtungen funktionieren. Es kann jedoch mit kleinräumigen Aufstiegs- und Abfahrtsvarianten gearbeitet werden (z.B. Einbau eines Mountainbike-Trails gegen abwärts und Aufstieg über eine Waldstrasse). Wichtig ist, dass bei jeder Route geklärt ist ob es sich um eine Velo oder Mountainbike-Route handelt. Das ist relevant für die Signalisation (Velo oder Mountainbike).		Näher prüfen	Die Konzeption der Routen werden in Rücksprache mit SchweizMobil nochmals geprüft. Grundsätzlich handelt es sich im vorliegenden regionalen Teilrichtplan ausnahmslos um Mountainbike-Routen.

28	Gemeinde Buchholterberg	Rückmeldung zu Abschnitt A «Übersicht»: - Ziel und Zweck des Richtplans sowie die rechtlichen Grundlagen sind nachvollziehbar.		Kenntnisnahme	
		Rückmeldungen zu Abschnitt B: - Unter Ziffer 10 werden die die groben Kosten geschätzt und die Massnahmen in Kategorien mit Kosten pro Meter dargestellt. Zudem wird auf die Kostenschätzungen in den Massnahmenblättern verwiesen. Werden dereinst alle Massnahmen umgesetzt entstehen Kosten von 3.688 Mio. Franken.	Eine Übersicht, welche diese enormen Kosten transparent aufzeigen fehlt und gehört in diesem Kapitel ergänzt.	Näher prüfen	Im Zusammenhang mit der Bereinigung des Routenkonzepts im Anschluss an die öffentliche Mitwirkung wird eine Gesamtkostenübersicht erstellt und ein Vorschlag eines Finanzierungsmodells erarbeitet. Ausserdem ist zum jetzigen Zeitpunkt eine allfällige finanzielle Beteiligung durch den Kanton (vgl. Änderung Strassengesetz) noch offen. Die Gemeinden werden frühzeitig über das weitere Vorgehen und allfällige Modelle informiert.
		Rückmeldung zum Abschnitt C «Umsetzung und Betrieb» (behördenverbindlich): - Der Lösungsansatz einer regionalen Trägerschaft erscheint nötig und sinnvoll. Offen bleiben die Aufsicht, Leitung und die Mitwirkung der Gemeinden, welche schliesslich die Finanzierung tragen. Der Richtplan ist mindesten konzeptionell mit Angaben zur Aufsicht und Leitung der Trägerschaft und mit den Kompetenzen insbesondere Kredit- und Budgetkompetenzen zu ergänzen, wobei die Mitsprache der Gemeinden über die Investitionen und die Erfolgsrechnung gewahrt bleiben muss. - Der vorgeschlagene Verteilschlüssel für die Kosten erscheint zweckmässig. Insbesondere der Einbezug der Anzahl Einwohner wird begrüsst und müsste die Agglomerationsgemeinden mehr belasten als die Landgemeinden, da diese als Naherholungsgebiete der Agglomeration ungleich mehr Belastungen (Verkehr, Parkierung, Littering, usw.) ausgesetzt sind, was bereits heute ohne offizielle Routen zu Problemen führt.	Im Rahmen des Verteilschlüssels ist auch eine Aufteilung der Kosten nach den einzelnen Teilkonzepten zu prüfen, damit z.B. die Gemeinden von Teilkonzept 1 nicht teure Projekte im Westen von Thun oder im Diemtigtal mitfinanzieren müssten.	Näher prüfen	Zum Modell einer regionalen Trägerschaft und zum Verteilschlüssel werden in einem nächsten Schritt Varianten ausgearbeitet.
			Der Gemeinderat möchte folgende Fragen beantwortet haben: - Wer fragt die Grundbesitzer für die Benutzung der Mountainbikereoute an? - Können die Folgekosten des Unterhaltes für die Gemeinden abgeschätzt werden?	Kenntnisnahme / näher prüfen	Grundeigentümer: Die Grundeigentümer spielen bei der Umsetzung der Routen eine zentrale Rolle. Die Kontaktaufnahme mit einzelnen Grundeigentümern erfolgt in der nachgelagerten Umsetzungsplanung durch die für die Umsetzung verantwortlichen Stellen (kann regionale Trägerschaft oder Gemeinde sein). Die Richtplanung dient zur Abstimmung der MTB-Routen mit übergeordneten öffentlichen Interessen. Dies ist eine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung. Unterhalt: Es besteht die Möglichkeit, eine grobe Kostenschätzung anhand von Erfahrungswerten (z.B. 2% – 5% der Erstellungskosten) zu erheben, wobei sich die einzelnen Routen aufgrund der Gegebenheiten stark unterscheiden können. Bei Bike-Pisten ist der jährliche Unterhalt generell höher einzustufen. Im Rahmen des Aufbaus einer regionalen Trägerschaft ist geplant, ein jährliches Unterhaltsbudget für die definitiv geplanten Routen zu definieren.
30	Einwohnergemeinde Uetendorf	Der Bericht in den Abschnitten "A Übersicht" und "B Erläuterung Richtplaninhalte" wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Die betroffenen Gemeinden einer und/oder mehreren Routen sind frühzeitig zu begrüssen, um die noch offene Trägerschaft und die damit verbundene Finanzierung und Verantwortlichkeiten (bspw. den Betrieb und der Unterhalt) verbindlich festzulegen sowie wo nötig zu vereinbaren. Der Finanzierung müsste gemäss Lösungsvorschlag (Ziff. 11.2.2) ein fairer Verteilschlüssel zu Grunde liegen.	Wird berücksichtigt	Zum Modell einer regionalen Trägerschaft und zum Verteilschlüssel werden in einem nächsten Schritt Varianten ausgearbeitet. Darunter fallen auch die genannten Themen zu Betrieb und Unterhalt.
32	Gemeinde Reutigen	Kooperation mit bereits bestehenden Organisationen sind sehr wichtig! (Teil-)Finanzierung durch die 39 Gemeinden des ERT ist ein guter Ansatz; ergänzt durch Beiträge (analog anderer bestehender Organisationen). Generell gute Ansätze in Bezug auf Umsetzung und Betrieb.		Kenntnisnahme	
35	Einwohnergemeinde Leissigen	Ergänzung zu Teilkonzept Thun - Spiez - Westamt	Gibt es eine aktive Zusammenarbeit mit dem Grobkonzept Masterplan Mountainbike Jungfrauregion und Interlaken?	Wird berücksichtigt	Die Zusammenarbeit ist zum einen über den Austausch zwischen den Verantwortlichen Seitens ERT sowie der RKOÖ und

		Es ist schön, wird auf die Verbindung Richtung Westamt gedacht, jedoch würden wir es begrüßen, wenn die Verbindung bis und mit Interlaken geprüft wird. Aktuell endet dies bei SM501_001. Es fehlt eine Verbindung zwischen Spiez und Interlaken. Wünschenswert wäre eine Route Schwierigkeitsgrad "Leicht".			zum anderen durch das beauftragte Planungsbüro Bikeplan gegeben. Der Masterplan Mountainbike Jungfrau Region und Interlaken wurde per Juni 2022 abgeschlossen. Ein Folgeprojekt ist geplant, wodurch die weitere Koordination zwischen den Nachbarregionen und Abstimmung der Angebote sichergestellt werden soll. Das Ziel einer attraktiven Verbindung zwischen Thun und Interlaken für Mountainbikende wird weiterverfolgt.
38	Einwohnergemeinde Steffisburg	Die Initiative des ERT wird vom Gemeinderat Steffisburg gewürdigt und positiv beurteilt. Insbesondere das regionale Vorgehen ist in diesem Projekt zwingend nötig. Das vorliegende Routenkonzept wird befürwortet, insbesondere werden die Routenanpassungen auf dem Gemeindegebiet von Steffisburg begrüßt. Die beschriebenen Erkenntnisse in den Abschnitten A und B werden unterstützt. Die Massnahmenblätter sind umfangreich und die Aussagen darin sind fundiert.	Die Ansätze und Lösungsvorschläge im Kapitel 11 werden als richtungsweisend beurteilt. Neben der Weiterführung der Planung ist als nächster Schritt eine breit abgestützte Trägerschaft zu finden und die Rechtsform zu definieren. Innert nützlicher Frist muss für alle involvierten Gemeinden und Institutionen klar sein, wie die Finanzierungen für die Umsetzung und den Betrieb sichergestellt werden kann. Die Federführung für diese Abklärungen soll beim ERT bleiben.	Näher prüfen	Zum Modell einer regionalen Trägerschaft und zum Verteilschlüssel werden in einem nächsten Schritt Varianten ausgearbeitet.
41	Einwohnergemeinde Eriz	Grundsätzlich gut. Es muss aber bereits vor dem Erlass klar sein, wer für was zuständig ist und wer haftbar bei einem allfälligen Unfall ist.		Wird berücksichtigt	Gemäss Kapitel 11.6 wird zum Thema Haftung eine regionale Versicherungslösung angestrebt.
		Es ist zu vieles unklar. Eine regionale Organisation ist kaum die Lösung und würde wohl noch grössere Kosten verursachen ausser es wird über den ERT gelöst und die Kosten würden auf alle Gemeinden im ERT aufgeteilt.		Wird berücksichtigt	Eine regionale Trägerschaft sowie Verteilschlüssel unter den Gemeinden ist über den ERT angedacht.
		Punkt 9.3 dass Mountainbike-Routen auf bestehenden Wegen unproblematisch sind, stimmt so nicht. Gerade auf Wanderwegen unter 2 Metern Breite, die sehr oft begangen werden, verursachen solche Routen grössere Probleme. Eine Kanalisation von Routen führt nur dazu, dass sich die Biker gar nicht mehr selber schlau machen müssen wo sie durchfahren wollen und klicken einfach die Routen an. Es ist auch fraglich, ob sie sich auch richtig einschätzen können, die Route zu befahren. Zudem sind ausgeschilderte Routen viel mehr befahren, als wenn es keine gibt (Erfahrung mit der Herzroute 99).		Trifft nicht zu	Die Aussage in Kapitel 9.3 bezieht sich auf die Auswirkungen zu Flora, Fauna und Lebensräumen. In Bezug auf die Koexistenz auf Wanderwegen werden in Kapitel 8.5 Massnahmen vorgeschlagen, mit welchen eine gemeinsame Nutzung gefördert werden kann. Ausserdem werden die einzelnen Routenabschnitte in den Massnahmenblättern (Konfliktanalyse) beurteilt und der Massnahmenbedarf festgehalten. Die Wegbreite ist dabei eines von mehreren Kriterien, welches berücksichtigt werden muss. Im Grundsatz soll die Kanalisierung zu einer gezielten Lenkung der Mountainbikenden und so zu einer Reduktion des Konfliktpotentials führen, ausserdem ist der Wegunterhalt sowie Haftung mit offiziellen Routen geregelt. Informationen zum Schwierigkeitsgrad sowie den Eigenschaften der Routen sollen den Nutzenden zudem dabei helfen sich besser einzuschätzen.
45	Einwohnergemeinde Wachseldorn	Grundsätzlich gut. Es muss aber bereits vor dem Erlass klar sein, wer für was zuständig ist und wer haftbar bei einem allfälligen Unfall ist.		Wird berücksichtigt	Gemäss Kapitel 11.6 wird zum Thema Haftung eine regionale Versicherungslösung angestrebt.
		Abschnitt C – Umsetzung und Betrieb: Es ist zu vieles unklar. Eine regionale Organisation ist kaum die Lösung und würde wohl noch grössere Kosten verursachen ausser es wird über den ERT gelöst und die Kosten würden auf alle Gemeinden im ERT aufgeteilt.		Wird berücksichtigt	Eine regionale Trägerschaft sowie Verteilschlüssel unter den Gemeinden ist durch den ERT angedacht.
		Punkt 9.3 dass Mountainbike-Routen auf bestehenden Wegen unproblematisch sind, stimmt so nicht. Gerade auf Wanderwegen unter 2 Metern Breite, die sehr oft begangen werden, verursachen solche Routen grössere Probleme. Eine Kanalisation von Routen führt nur dazu, dass sich die Biker gar nicht mehr selber schlau machen müssen wo sie durchfahren wollen und klicken einfach die Routen an. Es ist auch fraglich, ob sie sich auch richtig einschätzen können, die Route zu befahren. Zudem sind ausgeschilderte Routen viel mehr befahren, als wenn es keine gibt (Erfahrung mit der Herzroute 99).		Trifft nicht zu	Die Aussage in Kapitel 9.3 bezieht sich auf die Auswirkungen zu Flora, Fauna und Lebensräumen. In Bezug auf die Koexistenz auf Wanderwegen werden in Kapitel 8.5 Massnahmen vorgeschlagen, mit welchen eine gemeinsame Nutzung gefördert werden kann. Ausserdem werden die einzelnen Routenabschnitte in den Massnahmenblättern (Konfliktanalyse) beurteilt und der Massnahmenbedarf festgehalten. Die Wegbreite ist dabei eines von mehreren Kriterien, welches berücksichtigt werden muss. Im Grundsatz soll die Kanalisierung zu einer gezielten Lenkung der Mountainbikenden und so zu einer Reduktion des Konfliktpotentials führen, ausserdem ist der Wegunterhalt sowie Haftung mit offiziellen Routen geregelt. Informationen zum

					Schwierigkeitsgrad sowie den Eigenschaften der Routen sollen den Nutzenden zudem dabei helfen sich besser einzuschätzen.
46	Gemeinde Oberhofen	Antwort über den Bericht aus Sicht Gemeinderat: Die Abschnitte "A Übersicht" und "B Erläuterung Richtplaninhalte" sind in Ordnung. Dazu gibt es keine Anmerkungen. Antwort über Umsetzung und Betrieb aus Sicht Gemeinderat: Im Grundsatz wird so zugestimmt, es ist jedoch auch von der Beitragshöhe abhängig. Der Finanzierung kann nicht abschliessend zugestimmt werden.		Kenntnisnahme	Zum Modell einer regionalen Trägerschaft und zum Verteilschlüssel werden in einem nächsten Schritt Varianten ausgearbeitet.
48	Gemeinde Spiez	(Die folgenden Eingabepunkte wurden von der Planungs- Umwelt- und Baukommission am 17.5.2022 sowie dem Gemeinderat am 30.06.2022 verabschiedet). Die Gemeinde sieht in der Koexistenz zwischen MTB Fahrern und Wandern die grösste Herausforderung.		Kenntnisnahme	
		Einbezug Grundeigentümer	Unterstützung von der zukünftigen Koordinationsstelle Bike ERT in Bezug auf Vorgehen und Koordination wird erwartet. Insbesondere bei den Routenabschnitten im Wald (Rustwald, Hondrichwald, Schachenwald, Seeholzwald) ist unklar, ob das Einverständnis der betroffenen Landbesitzer erfolgen wird. Die Bürgerbäuerten dulden bis anhin den Fahrradverkehr in den Wäldern, die Frage ist, wie die Reaktionen ausfallen, wenn ein offizieller MTB-Weg durch ihre Wälder führt.	Wird berücksichtigt	Das Ziel der Koordinationsstelle Bike ERT ist es, die Gemeinde bei der Umsetzung der Routen zu begleiten und sie bei Grundeigentümergehandlungen zu unterstützen.
		Finanzierung:	Der vorgeschlagene Verteilschlüssel ist zu hinterfragen, insbesondere auf das Kriterium Anzahl Übernachtungsbetten. Tourismus- und Naherholungsorte mit keinem grossen und attraktiven Routennetz dürfen nicht benachteiligt werden. Mehrheitlich befinden sich die MTB Routen auf bestehenden Wander- und oder Velorouten. Dies wird mit vorgeschlagenen Verteilschlüssel nicht berücksichtigt. Gemeinden wie Spiez bezahlen dadurch einen höheren Beitrag auf Routen, die bereits existieren und unterhalten und gepflegt werden müssen. Es sollten nur Routenlängen berücksichtigt werden, die neu entstehen oder zumindest anders gewichtet werden.	Wird berücksichtigt	Der Überlegung, die Übernachtungsbetten in den Verteilschlüssel einzubeziehen, liegt die Annahme zugrunde, dass alle touristischen Leistungsträger und Tourismusorte von einem regionalen MTB-Angebot profitieren. Es wird deshalb angestrebt, dass Kosten und Nutzen regional ausgeglichen werden. Dem Verteilschlüssel liegen die Erstellungskosten zugrunde, wobei unterschiedliche Ansätze zur Kalkulation verwendet werden. Routenabschnitte auf bestehenden Wegen werden somit mit einem deutlich tieferen Ansatz berechnet als beispielsweise Neubauten.
		Betrieb und Unterhalt der Wege, Kosten:	Die Aufwände für die Gemeinde sowie zusätzliche Kosten nebst den anfallenden Gemeindeabgaben sind im Richtplan nicht definiert. Dies sollte in den Erläuterungen noch klarer dargelegt werden.	Näher prüfen	Es wird davon ausgegangen, dass die relevanten Aufwände und Kosten im regionalen Verteilschlüssel enthalten sind und für die Gemeinden keine weiteren Kosten anfallen. Es stellt sich für uns die Frage, welche Aufwände die Gemeinde meint. Wir schlagen vor, dies bilateral mit der Gemeinde zu klären.
		Signalisation:	Grundsätzlich ist die Gemeinde der Ansicht, dass diese Aufgabe ebenfalls von der sogenannten Weggruppe in Absprache mit der Gemeinde umgesetzt werden soll.	Näher prüfen	Die Signalisation ist gemäss dem Entwurf zum überarbeiteten Strassengesetz Aufgabe des Kantons. Die Schnittstellen mit der geplanten regionalen Unterhaltsgruppe und den Gemeinden sind zu klären.
	Haftungsfrage:	Die Mehrheit der MTB-Routen wird von der Gemeinde nicht als «gefährlich» eingestuft. Es gilt allerdings zu klären, wie mit anspruchsvolleren Routen durch den Wald umzugehen sind, beispielsweise wie beim Routenabschnitt Hondrichwald, (302-011) sowie beim Seeholzwald (303-004).	Wird berücksichtigt	Gemäss Kapitel 11.6 wird zum Thema Haftung eine regionale Versicherungslösung angestrebt.	
52	Einwohnergemeinde Oberlangenegg	Grundsätzlich wird die regionale Teilrichtplanung Mountainbike befürwortet. Das Konzept lautet gut, für den Gemeinderat ist fraglich, ob dieses durchführbar ist. Vorallem ist fraglich, ob man die Gemeinden und Grundeigentümer auf einen Nenner bringt, was die Strecke, die Kosten und den Unterhalt anbelangt.	Anregung: Bestehende Infrastrukturen wie z. B. Skilifte (Heimenschwand und Eriz) sind für Downhill-Strecken sind zu nutzen, reps. in die Planung einzubeziehen.	Kenntnisnahme	Die Nutzung bestehender Infrastrukturen wurde bei der Erhebung berücksichtigt, teilweise wurden konkrete Projektideen diskutiert (z.B. Sigriswil oder Wiriehorn). Jedoch wurden betreffend der Sommernutzung von bestehenden Infrastrukturen keine weiteren Eingaben von den betroffenen Gemeinden oder Betreibern gemacht.

53	Sigriswil	Herzlichen Dank für die Vorarbeit durch den ERT. Das gewählte Vorgehen betrachten wir als sinnvoll. Ergänzend sind folgende Elemente im Richtplan resp. in den Bestimmungen zur Umsetzung aufzunehmen:	Verzichtsplanung (Strecken und z.T. inoffizielle Trails, die in Zukunft nicht mehr befahren werden (insbesondere 'quer durch den Wald', wie das in letzter Zeit vermehrt aufgekommen ist)	Näher prüfen	Grundsätzlich hat der Betreiber (z.B. Gemeinde, Verein) einer Route oder Anlage keinen direkten Einfluss auf illegale Strecken oder „quer durch den Wald fahren“. Betreiber können mit spezifischen Angeboten zum einen die Lenkung und Kanalisierung von Mountainbikenden über offizielle Angebote fördern, zum anderen können sie gezielt betreffend Verhaltensregeln sensibilisieren (vgl. Verhaltenskodex). Eine Verzichtsplanung erscheint eher schwierig im Vollzug.
			Striktes Nachtfahrverbot	Näher prüfen	Ein striktes Nachtfahrverbot ist aufgrund der gesetzlichen Grundlage schwierig durchzusetzen. Das Thema wird in der Region jedoch bereits durch spezifische Sensibilisierungsmassnahmen behandelt (vgl. Strecken Verein Bikepark Thunersee).

3.2 Rückmeldungen den Massnahmenblättern und dem Routenkonzept

Eingaben zu: Massnahmenblätter und Routenkonzept (RegioGIS)					
Nr.	Genannt durch	Eingabe: Kommentar	Eingabe: Änderung / Erforderliche Schritte	Umgang ERT	Stellungnahme
3	Einwohnergemeinde Linden	Die Gemeinde Linden ist nur am Rand (Grenze zu Heimenschwand/Buchholterberg) betroffen. Demzufolge schliesst sich die Gemeinde Linden diesbezüglich der Rückmeldung der Gemeinde Buchholterberg an.	-	Kenntnisnahme	
4	Gemeinde Unterlänggenegg	Besten Dank, dass Sie auf unser zum Grobkonzept gemeldetes Anliegen bei der Route A103, "Buchholterberg Runde" eingegangen sind (Abschnitt 003 und 004).	Die Grundeigentümer sind zu gegebener Zeit angemessen zu orientieren.	Wird berücksichtigt	Die Grundeigentümer spielen bei der Umsetzung der Routen eine zentrale Rolle. Die Kontaktaufnahme mit einzelnen Grundeigentümern erfolgt in der nachgelagerten Umsetzungsplanung durch die für die Umsetzung verantwortlichen Stellen (kann regionale Trägerschaft oder Gemeinde sein). Die Richtplanung dient zur Abstimmung der MTB-Routen mit übergeordneten öffentlichen Interessen. Dies ist eine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung.
5	Gemeinde Eggwil	Die vorgeschlagene MTB-Strecke verläuft auf den Abschnitten A105_001 und A105_003 auf dem Gemeindegebiet von Eggwil. Die Route A105 führt zudem zu 100% über den offiziellen Wanderweg. Dort wo der Wanderweg nicht auf der Kies- oder Belagsstrasse verläuft, ist es eng. Es kommt gezwungenermassen zu Konflikten zwischen Bikern/Wanderern. Die BWW verlangen bei der MTB-Planung Emmental auf diesem Abschnitt so oder so eine "nähere Prüfung". Wir schliessen uns dieser Aussage an. Zudem muss der/die Grundeigentümer, wie auch die Gemeinden Röthenbach, Schangnau und Eriz das OK zur gesamten Route geben. Nur als Ganzes macht die MTB-Route A105 einen Sinn. Die Gemeinde Eriz hat u.a. der Linienführung einer "Hügu Himu-Route" auf ihrem Gemeindegebiet im letzten Jahr leider nicht zustimmen können.	Aus Sicht der Gemeinde Eggwil braucht es hier eine gemeinsame Aussprache mit BWW, RKE, ERT und den Gemeinden Röthenbach, Schangnau, Eriz und Eggwil.	Wird teilweise berücksichtigt	Wie erwähnt, macht die Route nur als Ganzes und mit möglichen Anschlussmöglichkeiten Sinn. Dies ist gemäss Rückmeldungen (vgl. Einwohnergemeinde Eriz) zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben. Sollte die Route in Zukunft weiterverfolgt werden, ist eine gemeinsame Aussprache zielführend. Aktuell wird die Koordination zwischen RKE und ERT durch die regionalen Planungen sichergestellt.
6	Gemeinde Rüeggisberg	Gerne nehmen wir zur Kenntnis, dass gemäss Kap. IV (Seite 93) im Teil II (Massnahmenblätter) des Regionalen Teilrichtplans Mountainbike die Route Z603 «Walalp» zwar als «Routenidee» im Masterplan von 2019 enthalten ist, aufgrund ihres hohen Konfliktpotenzials vorläufig aber nicht weiterverfolgt werden soll. Die Route «Walalp» wird nur als «Vororientierung» im Richtplan aufgeführt. Angesichts dieser Ausgangslage verzichtet die Gemeinde Rüeggisberg auf eine Mitwirkung.		Kenntnisnahme	
7	Velolas Community	Ergänzung zu Routenplan: Ein Skill Center oder Schulungsgelände wäre hier eine super Ergänzung. Ein Ort mit Dropbatterie, kurzen Übungstrecken für Techniktraining, kleine Sprünge, Balanceübungen usw.		Näher prüfen	Mögliche Standorte für ein Skill Center / Schulungsgelände werden im Rahmen des Projektes Bike ERT weiter geprüft. Die Verantwortlichen waren diesbezüglich bereits mit mehreren Gemeinden

					betreffend möglichen Standorten im Austausch. Private Initiativen durch Vereine oder Akteure können im Rahmen des Projektes ebenfalls unterstützt werden.
10	Bikeregion Voralpen	<p>7.1.3 Teilkonzept Thun – Spiez – Westamt: Wir begrüßen die Vorschläge aus dem Teilkonzept sehr. Zwischen Thun und dem Naturpark Gantrisch gibt es heute wenig offizielle Mountainbike-Angebote. Eine Verbesserung der Nationalen Route 2 (Zubringer in den Gantrisch) und neue Angebote rund um Blumenstein finden wir sehr gute Massnahmen.</p> <p>In der Region West gibt es noch wenig Angebote und die Nachfrage für Naherholung sowie Tourismus ist da. Für unser Vorhaben sind die Routen C304, C305, C306, SM502 sehr positiv. Dieses Angebot steigert die Attraktivität der Voralpen, ein guter Zugang ab den Städten in die Voralpen begrüßen wir sehr. Nachhaltigkeit ist uns wichtig, sprich wir möchten die Biker*innen auch motivieren direkt von der Haustüre oder von guten ÖV-Punkten loszufahren.</p>		Kenntnisnahme	
13	Einwohnergemeinde Forst-Längenbühl	Der Gemeinderat Forst-Längenbühl nimmt grundsätzlich positiv Stellung zum vorliegenden Teilrichtplan Mountainbike Region Entwicklungsraum Thun (ERT) mit Ausnahme von zwei Teilstrecken. Mit diesen zwei vorgeschlagenen Teilstrecken ist der Gemeinderat klar nicht einverstanden.	Routen Nr. C306 Thun-Westamt: Die beiden Teilstrecken in der Gemeinde Forst-Längenbühl (Forstsägebrücke – Fallbach – Bibergebiet / Chlinismaad – Naturstein-Brücke – Sumpfweg durch Wald) sind nochmals eingehend zu prüfen. Nach Möglichkeit ist eine Strecke ausserhalb des Waldes zu suchen.	Näher prüfen	Eine alternative Linienführung für die Route C 306 wird geprüft, die Einwohnergemeinde Thierachern, die Einwohnergemeinde Gurzelen sowie die Burgergemeinde Thierachern haben ebenfalls einen Antrag betreffend der Route eingegeben.
14	Einwohnergemeinde Gurzelen	Die Gemeinde Gurzelen ist aufgrund der Streckenführung (Gemeindegrenze wird nicht tangiert) nicht direkt von der geplanten Route Thun-Westamt betroffen. Trotzdem möchten wir darauf aufmerksam machen, dass die Streckenführung im Bereich Geistacker äusserst ungünstig ist. Die Strasse wird nach dem Waldweg für wenige Meter befahren. Dieser Abschnitt ist aufgrund der Kurve sehr unübersichtlich und äusserst gefährlich.	Daher bitten wir Sie, eine Streckenführung innerhalb des Waldes zu überprüfen. Es handelt sich um die betroffenen Parzellen Nrn. 91 und 49 der Gemeinde Forst-Längenbühl direkt an der Gemeindegrenze zu Gurzelen. Besten Dank.	Näher prüfen	Eine alternative Linienführung für die Route C 306 wird geprüft, die Einwohnergemeinde Thierachern, die Burgergemeinde Thierachern sowie die Einwohnergemeinde Forst-Längenbühl haben ebenfalls einen Antrag betreffend der Route eingegeben.
16	Einwohnergemeinde Blumenstein	<p>Routen C304, C305, C306, SM502 und Z603</p> <p>Aus folgenden Gründen unterstützen wir die Biketrails in Blumenstein nicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das vorgesehene Gebiet ist bereits zum heutigen Zeitpunkt stark belastet durch Militärpersonal, Schiesslärm, Modellsportflieger und Benutzer der Grillstelle Schatthütte. - In den Sommermonaten hat es auf der Strasse zur Alp Langenegg viel Verkehr durch Anstösser, Besucher der Alp Langenegg sowie forst- und landwirtschaftliche Fahrzeuge. - Die geplante Zufahrt durch die Allmendeggenstrasse ist bereits heute stark befahren durch Individualverkehr und das Militär. Eltern melden sich in regelmässigen Abständen wegen der Sicherheit des Schulweges. Dort kann aus Platzgründen kein Trottoir erstellt werden. - Der Umweg über die Kirche Blumenstein oder durch die als Spazierweg beliebte schmale Allee würde das Problem nur verlagern. - Wir befürchten Konflikte mit einheimischen und auswärtigen Spaziergängern, Kindern, Hunden, Reitern, Pilzsucher, Vitaparcourbenutzer, Wanderer und Velofahrer der Panoramabike-Route, welche dasselbe Gebiet auch als Naherholungsgebiet benutzen oder durchqueren. Im Winter kommen zusätzlich die Skitourenfahrer dazu, welche ebenfalls durch dieses Gebiet wandern, um auf die Krümmfadenfluh zu gelangen. - In den warmen Monaten zieht die Gürbe zusätzlich viele Besucher an, da sie mit ihren schönen Schwellen zum Grillieren einlädt. - Alle oben erwähnten Benutzer unseres Gebietes sind hier willkommen, um sich in der Natur erholen zu können und haben bis anhin kaum Grund zur Beanstandung geliefert. Wir kämpfen manchmal mit illegalen Deponien, Falschparkierenden oder müssen liegengelassenen Kehrtricht (vor allem im Bereich der Gürbe und der Strassen und Wege) wegräumen. Aber alles im erträglichen Rahmen. Die Einwohnergemeinde Blumenstein unterstützt die Biketrails sowie den Teilrichtplan weder finanziell noch ideell. 		Kenntnisnahme / Wird teilweise berücksichtigt	Auf den geplanten Family Loop wird verzichtet. Lösungssuche für Schwandegg-Trail zwischen Gantrisch Biking und der Gemeinde im Gang.

		- Die Schwellenkorporation plant im Gebiet Riedbach/Gürbe Hochwasserschutzmassnahmen.			
18	Gemeinde Schangnau	Route 105 – Schallenberg Eriz: Die Genehmigung der Route auf dem Gemeindegebiet von Schangnau kann in Aussicht gestellt werden.	Der Gemeinderat verlangt, dass die Grundbesitzer raschmöglichst in das ganze Verfahren einbezogen werden. Die Finanzierungsfrage für die Erstellung und den Unterhalt der Route muss vorgängig eines definitiven Beschlusses geregelt werden.	Wird berücksichtigt	Die Grundeigentümer spielen bei der Umsetzung der Routen eine zentrale Rolle. Die Kontaktaufnahme mit einzelnen Grundeigentümern erfolgt in der nachgelagerten Umsetzungsplanung durch die für die Umsetzung verantwortlichen Stellen (kann regionale Trägerschaft oder Gemeinde sein). Die Richtplanung dient zur Abstimmung der MTB-Routen mit übergeordneten öffentlichen Interessen. Dies ist eine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung.
19	Einwohnergemeinde Thierachern	<p>Abschnitt C301_004: Der Abschnitt führt durch ein Waldstück. Die Linienführung folgt wenn nicht auf dem Forstweg dann bestehenden, schmalen Fusspfaden entlang. Diese sind nicht breit genug und zudem unbefestigt. Wir befürchten durch das Befahren mit Mountainbikes auch bei schlechter Witterung die Bildung von dauerhaften Morastabschnitten, die erfahrungsgemäss zu Reklamationen von Fussgängern und Hündeler führen werden.</p> <p>Auf den schmalen Pfaden ist zudem ein Durchkommen mit dem Bike ohne grosszügigen Rückschnitt und regelmässige Pflege der Bestockung links und rechts des Pfades nicht möglich. Ist das Bestandteil des Unterhalts? Wie weit darf dieser Unterhalt in einem privaten Waldstück gehen?</p> <p>Die Ausfahrt in südlicher Richtung auf die Allmendingenstrasse sowie nördlich auf die Thunstrasse (Abschnitt mit 80 km/h signalisierte Höchstgeschwindigkeit) erachten wir als problematisch, insbesondere wenn die Strassen überquert werden müssen.</p> <p>Abschnitt C301_005: Keine Bemerkungen.</p>		Wird berücksichtigt / Näher prüfen	Der Abschnitt C301_004 müsste gemäss erarbeitetem Massnahmenplan mit baulichen Massnahmen im Rahmen des Unterhalts optimiert werden. Die Pflege der Bestockung ist ebenfalls Teil des Unterhalts und geschieht in Rücksprache mit den Grundeigentümern. Dies gilt es in den nachgelagerten Planungsprozessen zu berücksichtigen. Die Linienführung der Route C301 wird nochmals geprüft.
		<p>Abschnitt C306_003 Keine Bemerkungen.</p> <p>Abschnitt C306_004: Eine durchgehende Verbreiterung des Weges zwischen Sportplatz Mülimatt und Fritz-Indermühleweg ist wegen der Nähe zum Glütschbach kaum möglich. Der Weg ist durchgehend auf einer Breite von 1.20 m befestigt. Er ist einer der am stärksten frequentierten Spazierwege in der Gemeinde und wird bereits heute durch 2-Rad-Besucher des Pumptracks befahren. Einzelne Ausweichstellen (K3) können/sollten vorgesehen werden. Mittels Signalisation (K5, K8 und K9 sollte der/die BikerIn zur Rücksichtnahme gegenüber Spaziergänger aufgefordert werden.</p> <p>Abschnitt C306_005: Keine Bemerkungen.</p> <p>Abschnitt C306_006: Der Abschnitt führt über bestehende Forst- und Wanderwege durch den Halterain/Heitibode. Der teilweise steile und unübersichtliche Weg wird durch Spaziergänger, Waldspielgruppe, Hündeler und Reiter stark frequentiert. Zudem besteht seit wenigen Jahren auf diesem Wegabschnitt der kommunale "Erlebnisweg". Die Beschaffenheit des Weges aus teilweise groben Bolensteinen und insbesondere nach Starkregenereignissen losem, grobem Kies führt zu langen Bremswegen und wegschleudernden Steinen. Wir erachten diese Konstellation als gefährlich. Das Konfliktpotential im Massnahmenblatt wird aus unserer Sicht unterschätzt.</p>	<p>Antrag:</p> <p>Wir beantragen eine geänderte Linienführung: Ab Fritz-Indermühleweg über Dorfstrasse, Schwandstrasse, Buuchiweg, Rosinli, Widenrüti Richtung Gibliz. Der Weg ist zwar länger und führt auch länger über asphaltierte Strecken, weist aber auch längere Strecken auf wenig befahrenen Naturstrassen auf.</p>	Näher prüfen	Eine alternative Linienführung für die Route C 306 wird geprüft, die Einwohnergemeinde Gurzelen, die Einwohnergemeinde Forst-Längenbühl sowie die Burgergemeinde Thierachern haben ebenfalls einen Antrag betreffend der Route eingegeben.
20	Pro Sport	Neue Routenwünsche	<p>Beim Plan B212_007 Höhe Skilift Wilerallmi ist der Steckenabschnitt als Durchfahrt beim Wilerallmi Gebäude zu legen. Die Skilift AG Willerallmi hat die gesamte Infrastruktur auf Biker umgestellt.</p> <p>Neue Routenplanung Stampf B212_007 runter zu Streckenabschnitt SM502_002 Schwanden Säge.</p> <p>Neue Routenplanung bei Verbindung B212_006 zu B212_007 Huhelhornli links weg über Alp Tröler, Hornsite nach Rütlegg A107_001.</p>	<p>Wird berücksichtigt</p> <p>Näher prüfen</p> <p>Näher prüfen</p>	<p>Die Anpassung wird vorgenommen.</p> <p>Alternative Linienführung für B212 wird in Rücksprache mit der Einwohnergemeinde Sigriswil geprüft.</p> <p>Alternative Linienführung für B212 wird in Rücksprache mit der Einwohnergemeinde Sigriswil geprüft.</p>

			Neue Routenplanung Ufem Hubel B212_004 nach Reust, weiter über Längenschwand nach Meiersmaad B209	Näher prüfen	Alternative Linienführung für B212 wird in Rücksprache mit der Einwohnergemeinde Sigriswil geprüft.
22	Einwohnergemeinde Krattigen	Auf mehreren Abschnitten auf der nationalen Route Nr. 1 zwischen Leissigen und Krattigen sind bauliche Anpassungen erforderlich. Im Bereich Steiweid/Hubelweid befindet sich heute noch keine Wanderwegverbindung, hier ist eine Neuanlage erforderlich.		Näher prüfen	Die Linienführung für mögliche Anpassungen der nationalen SM Route 1 ist aufgrund der Rückmeldungen nochmals zu prüfen. Grundsätzlich sind bauliche Anpassungen bis hin zu Neubauabschnitten denkbar und weiter zu prüfen.
23	Bürgergemeinde Blumenstein	<p>Blumenstein Family Loop, Nr. C304:</p> <p>Im Massnahmenblatt ist der Family Loop entlang des bestehenden Vita-Parcours sowie eine zusätzliche Schlaufe (Jump Line) eingetragen. Die Bürgergemeinde hat sich explizit gegen die Jump Line ausgesprochen und sich schliesslich auch gegen eine Realisierung des Family Loops entschieden.</p> <p>Der Perimeter, in dem sich der Family Loop befindet, ist ein Naherholungsgebiet für viele unterschiedliche Anspruchsgruppen. Vitaparcours-Besucher, Spaziergänger, Benutzer der öffentlichen Grillstelle, Waldbesitzer, Anstösser der Alp Langenegg oder auch der Forstbetrieb müssen aufeinander Rücksicht nehmen. Die wenigen bestehenden Parkplätze sind bereits heute ausgelastet. Da sich das Gebiet am Waldrand befindet, ist das Erstellen weiterer Parkplätze nicht ohne weiteres möglich. Entlang der Austrasse befindet sich auch das Schnitzellager der Bürgergemeinde Blumenstein, welches zu jeder Zeit zugänglich sein muss. Hinzu kommen die Thematik Abfallbeseitigung, Bewirtschaftung der Parkplätze und Bereitstellen der Sanitäranlagen.</p> <p>Beim nahegelegenen Schiessplatz wurde erst dieses Jahr gemeinsam mit dem Militär eine neue Parkplatzregelung mit richterlichem Verbot erlassen, um Störungen des Militärbetriebs zu verhindern. Der Family Loop würde im Widerspruch dazu stehen.</p> <p>Der Trail würde eine zusätzliche Mehrbelastung für das Gebiet und auch Mehrverkehr durch das Dorf bedeuten, was für die Bürgergemeinde so nicht tragbar ist. Bisher haben sich die Konflikte mit den unterschiedlichen Nutzern in Grenzen gehalten. Dies soll auch weiterhin so bleiben.</p>	C304: Die Bürgergemeinde Blumenstein unterstützt die Aufnahme des Trails in den Teilrichtplan Mountainbike aus den genannten Gründen nicht.		Auf den geplanten Family Loop wird verzichtet. Lösungssuche für Schwandegg-Trail zwischen Gantrisch Biking und der Gemeinde im Gang.
		<p>Blumenstein Bärlauch Trail, Nr. C305:</p> <p>Der Burgerrat hat an seiner Sitzung vom 28.02.2022 dem Bärlauchtrail grundsätzlich zugestimmt. Mittlerweile wurde die Baugesuchsvoranfrage zur ursprünglichen Linienführung sistiert, da der Trail am geplanten Standort gemäss Jagdspektorat nicht realisiert werden kann. Es laufen derzeit Abklärungen für einen neuen Perimeter. Die Linienführung gemäss Massnahmenblatt ist somit bereits nicht mehr aktuell und nicht in den Richtplan aufzunehmen. Auch hier soll es sich um eine möglichst einfache und schlicht gehaltene Lösung handeln, ohne grosse Bauarbeiten im Gelände.</p> <p>Zudem möchten wir auf das generelle Fahrverbot auf Waldstrassen hinweisen, welches ebenfalls Konfliktpotential bietet. Ein allfälliger Shuttlebus zum Start des Trails ist weder gestattet noch erwünscht.</p>			Auf den Bärlauch-Trail wird verzichtet. Lösungssuche für Schwandegg-Trail zwischen Gantrisch Biking und der Gemeinde im Gang.
24	Bürgergemeinde Thierachern	<ul style="list-style-type: none"> - Abschnitte C306_005 & C306_006 Haltenrain: dort gilt ein allgemeines Fahrverbot, nur Zubringerdienst gestattet. - Natur-, Wald- und Wildtierschutz: mehr Umtrieb sehen wir in unseren Waldgebieten C301_003, C301_04 und C306_005 als kritisch. Insbesondere der Teich zwischen den Eckpunkten C301_004 und C301_005 sollte aufgrund der Amphibien (laichende Frösche) nicht mehr frequentiert werden, als nötig. - Konzept „wenig Asphalt“ wird auf der Route-Nr. C301 nicht umgesetzt. Dort sehen wir die Gefahr, dass viele Biker ihre Autos beim Ende C301_005 oder auf der Allmend abstellen um anschliessend „nur“ die Waldstrecken C301_004 und C301_003 zu befahren. 	<p>Als Grundbesitzer der Abschnitte C301_003, C301_04 und C306_005 schliessen wir uns der Meinung der Einwohnergemeinde Thierachern an, dass in diesen Abschnitten eine Alternativroute gesucht werden sollte.</p> <p>Ein gemeinsamer Austausch zwischen der ERT und der Bürgergemeinde Thierachern würden wir begrüssen, am besten zusammen mit der politischen Gemeinde bzw. unserem Bauverwalter Hans-Peter Bigler.</p>	Näher prüfen	Eine alternative Linienführung für die Route C 306 wird geprüft, die Einwohnergemeinde Thierachern, die Einwohnergemeinde Gurzelen sowie die Einwohnergemeinde Forst-Längenbühl haben ebenfalls einen Antrag betreffend der Route eingegeben.
25		Sehr gute Übersicht und Erläuterungen		Kenntnisnahme	

	Schweiz Mobil	<p>Die Konzeption von Routen muss hinsichtlich der Kommunikation noch einmal angeschaut werden. SchweizMobil überprüft zurzeit das "System Mountainbike" (Netzkonzeption, Infrastruktur, Signalisation etc.). Diese Überprüfung könnte Auswirkungen auf die Möglichkeiten der Kommunikation und Signalisation haben.</p> <p>Hinweis Konzeption:</p> <p>Die beiden nationalen Routen ML1 und ML2 sind in beide Richtungen signalisiert und müssen in beide Richtungen funktionieren. Es kann jedoch mit kleinräumigen Aufstiegs- und Abfahrtsvarianten gearbeitet werden (z.B. Einbau eines Mountainbike-Trails gegen abwärts und Aufstieg über eine Waldstrasse).</p> <p>Wichtig ist, dass bei jeder Route geklärt ist ob es sich um eine Velo oder Mountainbike-Route handelt. Das ist relevant für die Signalisation (Velo oder Mountainbike).</p>			
		Routen sollten wenn immer möglich an einer öV-Haltestelle mit Biketransport starten und enden. Diverse Routen sollten dahingehend noch einmal geprüft werden:	A101: Start ev. am Bahnhof Steffisburg und nicht im Oberdorf.	Wird teilweise berücksichtigt	Bei A101 handelt es sich um ein lokales Angebot (Bike-Piste), wobei die Aufstiegsroute auf bestehenden Wegen ebenfalls dargestellt ist. Die Anbindung an den Bahnhof Steffisburg soll durch die Route A103 gewährleistet werden.
			C301: Scheint eher eine Velo-Route zu sein -> Zielgruppe Velo oder Mountainbike (relevant für Signalisation)?	Wird berücksichtigt	Die kurze lokale Route führt über verschiedene Singletrail-Abschnitte und Forststrassen im Gebiet Lerchenfeld und Allmendingen. Die Idee ist es, diese als Mountainbikeroute auszugestalten, teilweise falls möglich mit baulichen Anpassungen an den bestehenden Wegen.
			C302: Velo oder Mountainbike? Im Korridor verläuft bereits die VL8 Aare-Route -> Koordination ist wichtig (zwei Routen im gleichen Korridor sind nicht ideal)	Wird berücksichtigt	Die Route C302 soll ebenfalls als Mountainbikeroute ausgestaltet werden und führt falls möglich über verschiedene Singletrail-Abschnitte und Forststrassen. Sollte die Route nicht dementsprechend ausgestaltet werden, dient VL8 als alternative Verbindung zwischen Thun und Spiez.
26	Einwohnergemeinde Brenzikofen	<p>Routen-Nr. A103 Buchholterberg Runde</p> <p>Wir sind nur in einem kleinen, dafür aber empfindlichen Teil betroffen. Die vorgesehene Strecke in unserer Gemeinde tangiert den "Erlebnisweg Brenzikofen", auf welchem viele Familien mit Kindern unterwegs sind, oftmals auch ganze Schulklassen. Diese Strecke können und werden wir auf KEINEN Fall akzeptieren.</p>	Wir lassen Ihnen per Mail einen Vorschlag einer Alternativ-Route zukommen und bitten Sie, diese zu prüfen. Wie bereits erwähnt, stimmen wir der jetzt geplanten Route NICHT zu (Plan mit Alternativroute angehängt an Mail).	Näher prüfen	<p>Grundsätzlich tangiert die geplante Route A103 den „Erlebnisweg Brenzikofen“ nur auf zwei kurzen Abschnitten mit je einer Länge von 100 bis 200 Meter. Auf beiden Abschnitten weist der Weg eine Breite von über 2 Meter auf, was eine Koexistenz zwischen den Wegteilnehmenden ermöglichen sollte.</p> <p>Der Vorschlag eine Alternativ-Route wurde geprüft, wobei sich der Abschnitt zwischen Reben und Alp via Rotache nicht eignet (Absturzgefahr und lange Schiebepassage). Weitere alternative Linienführungen sind zu prüfen.</p>
28	Gemeinde Buchholterberg	<p>Rückmeldung zu Abschnitt B «Richtplaninhalte»:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Streckenführung der einzelnen Routen wurden überprüft. Konflikte entstehen im Wacheldornmoos, welches als Bikestrecke nicht geeignet ist. - Das Routenkonzept und die Richtplaninhalte erscheinen zweckmässig. 	Routen-Nr. A104: Der Routenabschnitt durch das kant. Naturschutzgebiet Wacheldornmoos wird als nicht geeignet betrachtet.	Näher prüfen	Eine alternative Linienführung ausserhalb des kant. Naturschutzgebietes Wacheldornmoos wird geprüft.
29	Regional-konferenz Emmental	<p>Route A105_XXX / Schallenberg– Eriz</p> <p>Auf dieser Strecke existieren potenzielle Konfliktstellen zwischen Wandernden und Bikenden. Diese müssen geklärt werden, bevor die Strecke in den MTB Richtplan aufgenommen werden kann.</p> <p>Die MTB-Route A105 macht nur als Ganzes einen Sinn.</p> <p>Die Regionalkonferenz Emmental wird in ihrer Mountainbike-Richtplanung auf diejenigen des ERT Rücksicht nehmen."</p>	<p>RKE bittet den Wunsch der Gemeinden Eggiwil und Röthenbach nach einer Aussprache zu berücksichtigen.</p> <p>Die dritte Emmentaler Gemeinde Schangnau ist zufrieden, wünscht aber einen Einbezug der Grundeigentümerschaften und eine definitive Klärung der Finanzierung. Wir bitten um Berücksichtigung dieser Anliegen.</p>	Wird berücksichtigt	Wie erwähnt macht die Route nur als Ganzes und mit möglichen Anschlussmöglichkeiten Sinn. Dies ist gemäss Rückmeldungen (vgl. Einwohnergemeinde Eriz) zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben. Sollte die Route in Zukunft weiterverfolgt werden ist eine gemeinsame Aussprache zielführend. Aktuell wird die Koordination zwischen RKE und ERT durch die regionalen Planungen sichergestellt.
30	Einwohnergemeinde Uetendorf	Die Einwohnergemeinde Uetendorf ist nur am Rande von der vorgesehenen Route im Gebiet Hurschgasse, Gibliz und Heitiboden betroffen. Analysiert steht der vorgesehenen Route nichts entgegen und die Linienführung scheint realistisch, jedoch ist mit den betroffenen Grundeigentümern frühzeitig Kontakt aufzunehmen.		Kenntnisnahme	

32	Gemeinde Reutigen	Bei den geplanten Routen im Gemeindegebiet Reutigen können wir keine Punkte mit Konfliktpotenzial feststellen. Dies auch, weil die Routen bereits heute gefahren werden.	D402 wäre eine attraktive Alternative für erfahrene MTB-Fahrer - auf Planung stehen lassen, auch wenn momentan eher nicht realistisch.	Kenntnisnahme	
33	Gemeinde Erlenbach	Route "Heitihubel" erachten wir als gut machbar. Vorausgesetzt, die Grundeigentümer sind einverstanden.	Alternativ könnte auch via Sagerweid-Thal-Lilachenmatte-Zälg-Bahnhof	Wird berücksichtigt	Route wird weiterverfolgt und Grundeigentümer zum gegebenen Zeitpunkt miteingebunden. Die alternative Linienführung wird näher geprüft.
		"Variante Heitihubel": Teil Oberchlusi - Ägerti erachten wir als schwer umsetzbar. Ebenfalls der Teil Eschlen - Halten ist nicht ideal. Hier müsste besser direkt Richtung Oberberg gefahren werden.	Generell erachten Variante Heitihubel als nicht ideal.	Wird berücksichtigt	Die Route wird nicht weiterverfolgt, mögliche Varianten sind für fortgeschrittene Biker zu prüfen.
35	Einwohnergemeinde Leissigen	Anpassung Mountainbikeland Nr. 1 SM501 Der Veloweg von Interlaken nach Därligen müsste sicherer und neben der Autostrasse A8 und nicht auf der A8 gebaut werden. Dieser Weg kann dann auch durch Mountainbiker genutzt werden. So könnten einfachere Touren, zum Beispiel eine Seeroute für Familien von Interlaken via Därligen/Leissigen und zurück oder als überregionale Verbindung nach Spiez und Thun besser genutzt werden.	Wir sind nicht einverstanden. Der Abschnitt befindet sich grösstenteils auf dem Panoramaweg Thunersee. Dieser soll der alleinigen Nutzung für die Wanderer zur Verfügung stehen. Als Alternative schlagen wir die Route ab SM501_010 via anderes Hore - Moos - Syti - Spycherallmi (SM501_004) vor. SM501_007, SM501_006: Der Weg unterscheidet sich in diesem Bereich massiv zu den anderen Abschnitten auf SM501. SM501_006: Es besteht ein Fahrrad-Verbot über die Hängebrücke.	Näher prüfen	Die Linienführung für mögliche Anpassungen der nationalen SM Route 1 ist aufgrund der Rückmeldungen nochmals zu prüfen.
37	RKBM	Die Route A103 betrifft die RKBM mit den Gemeinden Brenzikofen, Linden, Oberdiessbach und Oppligen. Die Route Z603 betrifft die die RKBM mit der Gemeinde Riggisberg sowie der Gemeinde Rüeggisberg (fehlt auf dem Massnahmenblatt).		Kenntnisnahme	
38	Einwohnergemeinde Steffisburg	Der Gemeinderat nimmt nur Stellung zu den Routen auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Steffisburg. Die Änderungen gegenüber dem Masterplan werden positiv beurteilt. Die Einwände der Burgergemeinde Steffisburg wurden ernst genommen und umgesetzt, was sehr geschätzt wird. Auch bei den weiteren Planungsschritten legt der Gemeinderat grossen Wert darauf, dass eng mit der Burgergemeinde Steffisburg zusammengearbeitet wird.		Kenntnisnahme	
39	David Baumann	Abschnitt B 210 010: Es bestehen genügend befestigte, gut ausgebaute Wald- und Fahrwege in der Region und im ganzen Berner Oberland. Viele Biker, die vom Blumenturm Richtung Gründerhorn unterwegs sind, benutzen bzw. befahren den sogenannten Zickzackweg. Dieser muss immer wieder durch die Gemeinde repariert und instand gestellt werden, da die Biker mit ihren Bremsmanövern und Kapriolen die Treppenstufen aushebeln. Zudem soll durch die Schonung der Landschaft, die Landwirten durch zahlreiche Vorschriften vorgeschrieben ist, nicht durch Biker untergraben werden. Weiter bemühen wir uns vom Schulbüro Goldiwil seit Beginn dieser Biker Invasion zu verhindern, dass es je eine durchgehende Downhillstrecke vom Blumen nach Thun geben wird. Leider wird diese, schon seit Jahren, illegal von der Wolfgrube über die Staldenegg bis in die Einmündung beim Hüniboden betrieben. Wohl bemerkt, alles durch sehr, sehr viele Privatwälder. Die Fahrrinnen werden immer tiefer, da durch die Bremsmanöver die Erosion bei Starkregen erst so richtig in Fahrt kommt. (Ist ja laut Aussagen der Bikerszene gar kein Problem...) Auch dass viele diese Pisten nachts mit riesigen Scheinwerfern auf den Helmen befahren, ist für mich ein Zeichen von mangelndem Respekt – Respekt dem Wald und den Tieren, die so nicht einmal mehr in der Nacht zur Ruhe kommen können. Diese Leute sollten endlich wieder lernen, dass der Wald und die Ländereien nicht allen gehören,	Zickzackweg muss für Biker gesperrt werden. Umsetzung von Velofahrverbote zum Schutz des Eigentums. Information: Über unseren Grund und Boden, Parzelle 37, auf dem Stalden (Gemeinde Teuffenthal) und Parzelle 30, Längmaadweide (Gemeinde Heiligenschwendi) wird es niemals solche Pisten geben!	Wird berücksichtigt	Die Route 210 wird im Abschnitt 010 angepasst und via Dorf Heiligenschwendi geführt. Allfällige Fahrverbote sind während einer möglichen Umsetzung der Route zu prüfen.

		schliesslich gehen wir auch nicht zu ihnen nach Hause und machen uns auf ihren Grundstücken breit!			
41	Einwohner-gemeinde Eriz	Rückmeldung zu Massnahmenblättern: für den Gemeinderat Eriz ist wichtig, wenn an den Routen festgehalten wird, dass vorgängig sämtliche Eigentümer sei es Wald, Strassen, Land etc. angefragt werden.		Kenntnisnahme	Die Grundeigentümer spielen bei der Umsetzung der Routen eine zentrale Rolle. Die Kontaktaufnahme mit einzelnen Grundeigentümern erfolgt in der nachgelagerten Umsetzungsplanung durch die für die Umsetzung verantwortlichen Stellen (kann regionale Trägerschaft oder Gemeinde sein). Die Richtplanung dient zur Abstimmung der MTB-Routen mit übergeordneten öffentlichen Interessen. Dies ist eine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung.
		Rückmeldung zum Routenkonzept: Die Routen in der Gemeinde Eriz kann der Gemeinderat nicht akzeptieren. Die Route von Oberlangenegg - Honegg - Beiel ist nicht sinnvoll. Der Wanderweg ist zu schmal und auf der Nordseite sehr abfallend. Verbreiterungen sind kaum möglich. Diese Route ist zu streichen. Der Wanderweg ist nur durch Wanderer zu nutzen. In diesem Gebiet gibt es verschiedene Forststrassen, diese könnten allenfalls für das Vorhaben benutzt werden.	Streichen Route Oberlangenegg – Honegg – Beiel	Wird berücksichtigt	Im Gebiet Honegg sind bereits heute Mountainbikende auf den dargestellten Wegen unterwegs. Der Bedarf wäre demzufolge vorhanden und eine Verbesserung der Sicherheit und Massnahmen zur Förderung der Koexistenz wären aus Sicht der Region deshalb sinnvoll. Aufgrund der Rückmeldung seitens der Einwohnergemeinde Eriz wird die Route jedoch vorläufig nicht weiterverfolgt und der Koordinationsstand angepasst (Vororientierung).
		Die Route Schallenberg - Gemmi - Rotmoos befindet sich zum Teil in der Moorlandschaft und kann problematisch sein. Zudem hat der Gemeinderat bereits der Route "HüguHimmu" abgelehnt und so kann auch diese nicht weiter verfolgt werden.	Die Route Schallenberg - Gemmi – Rotmoos kann nicht weiterverfolgt werden.	Wird berücksichtigt	Die Route war als Verbindung zwischen Emmental und Eriz angedacht, wobei diese im Gebiet Rotmoos über die bestehende SchweizMobil Route 452 Hohgant Bike führen würde. Die Route wäre aber nur mit allfälligen Anschlussmöglichkeiten im Eriz (Richtung Honegg-Oberlangenegg oder Sigriswil) sinnvoll, was aufgrund der Rückmeldungen nicht gegeben ist. Daher wird die Route vorläufig nicht weiterverfolgt und der Koordinationsstand angepasst (Vororientierung).
		Die Route Linden - Schöriz - Innereriz - Linden führt dem Zulgwanderweg entlang. Ist keine gute Idee. Der Weg wird sehr viel begangen auch durch ältere Menschen, da es eher etwas flach ist. Er kann auch von behinderten Menschen benutzt werden. Dies soll auch so bleiben. Zudem steht ein Fahrverbot für Autos, Töff und Mofas so dürfen wohl auch E-Biker nicht durchfahren. Die Route kann entlang der Staatsstrasse geführt werden.	Streichen oder Umlegung der Route Linden - Schöriz – Innereriz: Verlauf auf Fahrverbot.	Wird teilweise berücksichtigt / Näher prüfen	Ziel dieser Route war ein lokales Angebot im Eriz sowie eine Anschlussmöglichkeit in Richtung Sigriswil. Die Route wird aufgrund Rückmeldungen vorläufig nicht weiterverfolgt und der Koordinationsstand angepasst (Vororientierung). Eine alternative Führung und die allfällige Kombination mit der Route B212 kann zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden.
42	Schulge-meinde Goldwil	<p>Die Schulgemeinde Goldwil hat im Rahmen der Gespräche um den bestehenden Goldwil-Trail B202 intensiv an der Lösungssuche mitgearbeitet und letztlich eine akzeptierte Lösung gefunden. Bei der weiteren Ausgestaltung des Teilrichtplanes Mountainbike ERT sollen diese Lösungen nicht wieder in Frage gestellt werden, sondern in den Richtplan übernommen werden.</p> <p>Route Nr B 208 Goldwil-Heiigenschwendi: Die Zufahrt zum bestehenden Goldwil Trail B 202 erfolgt heute über die Dorfstrasse-Schwendibachstrasse zum Start.</p> <p>Der Ausladeort für den Bike-Shuttle STI ist der Wendeplatz im oberen Dorfteil. Die Zufahrt zum Trai B 202 ist so signalisiert, dass sie über die Dorfstrasse führt.</p> <p>In Goldwil wurde ein Lösung gefunden indem die Zufahrt der Bikes und die Wanderwege entflochten wurden.</p> <p>Das heisst konkret, dass die Strecke Wendeplatz (STI Haltestelle)-Melli-Schützenhaus- Val Piora - Buechsitewald den Bikes nicht zur Verfügung stehen (Wanderweg)</p> <p>Im Massnahmenblatt B 208 ist jedoch genau diese Streckenführung wieder vorgesehen. Sie wäre die Lieblingsstrecke des Vereins Bike Thunersee (Hr Hunziker). Diese wird jedoch durch die Bevölkerung von Goldwil abgelehnt und soll nicht weiter verfolgt werden.</p> <p>Bedingt durch den begrüssenswerten STI Shuttle ist das Bike-Aufkommen insbesondere auf der Strecke B 202 sehr gross (bis zu 1000 Fahrten pro Tag) und diese sind nicht über die aktuell geplante Streckenführung Melli-Schützenhaus- Val Piora- Buechsitewald abzuwickeln.</p>	<p>Route Nr B 208 Goldwil-Heiigenschwendi: Wir beantragen, dass die Streckenführung ab Gemeindegrenze zu Heiligenschwendi (Multenegg) bis zum Start des Goldwil-Trails über die öffentliche Dorfstrasse zu führen ist.</p> <p>Die heute teilweise befahrene Strecke Multenegg-Egg-Winteregg-Melli-Schützenhaus-Val Piora-Buchsitewald ist aus dem Routenkonzept zu streichen. Diese ist den Fussgängern/Wanderern vorbehalten. Das Befahren von engen Wanderwegen ist zudem verboten.</p>	Wird berücksichtigt	Aus Sicht der Planung wurde die Route B208 bereits als kritisch erachtet. Aufgrund der eindeutigen Rückmeldung wird auf die Route verzichtet. Eine Verbindung zwischen Multenegg und Goldwil auf der Dorfstrasse wird geprüft, welche zudem als offizielle Zufahrt zum Goldwheel-Trail dienen soll.

		<p>Sollte diese Entflechtung zwischen Fussgängern und Bikern nicht gemacht werden ist der heutige Goodwill gegenüber den Bikern wieder verspielt und es muss mit aktiven Gegenmassnahmen gerechnet werden. Insbesondere die privaten Wald- und Landbesitzer werden sich gegen ein solches Vorhaben wehren.</p> <p>Die Streckenführung im Raum Blueme (Heilenschwendi- Goldiwil-Hilterfingen) ist zu dicht und verträgt sich nicht mit der angestrebten Biodiversität. Bereits heute kann kaum mehr Wild in diesen Wäldern mehr beobachtet werden. Aus dem Grüsisibergwald (Goldiwil-Thun) ist es wohl gänzlich vertrieben worden.</p> <p>Die Schulgemeinde Goldiwil steht für Fragen insbesondere auch für die späteren Umsetzungen von Massnahmen gerne zur Verfügung (www. goldiwil.ch)</p>			
44	Einwohner-gemeinde Diemtigen und Natur-park Diem-tigtal	Bezüglich der vorgeschlagenen Routen haben wir folgende Bemerkungen:	Die Routen werden für eine Planung auf Stufe Richtplan sehr detailliert dargestellt. Erfordert dies eine Anpassung des Richtplanes, wenn die Linienführung der Route letztlich vom dargestellten Verlauf abweichen sollte?	Näher prüfen	Grundsätzlich hängt die Qualität und Homogenität einer Route stark von den gewählten Wegabschnitten ab, weshalb hier eine detailliertere Planung empfohlen ist. Im Rahmen der Umsetzung ist es möglich, jeweils kleinräumige Varianten zu prüfen, was aufgrund von Rückmeldungen z.B. durch Grundeigentümer notwendig sein könnte. Ab wann dies eine Anpassung des Richtplans erfordert, muss mit den Verantwortlichen auf Seiten Kanton noch geklärt werden.
			Der Abschnitt D401 002 entlang der Simme der Route «Heitihubel D401» ist in der aktuellen Situation kaum realistisch. Der Weg wird sehr viel von Wanderern, Spaziergängern, Hundehaltern und auch Reitern begangen. Die Wegbreite lässt eine Koexistenz nicht zu. Zudem ist bereits heute auf der parallel verlaufenden Strasse ein offizieller Veloweg.	Wird berücksichtigt	Der Abschnitt D401 002 wird auf die bestehende SM Veloland Route 9 Lakes Route verlegt.
			Entgegen der Beurteilung im Massnahmenblatt «Talroute Diemtigtal D403» (S. 69) erachten wir die Koexistenz auf dem Talwanderweg als sehr grosse Herausforderung. Neben Wanderern hat es auf diesem Weg auch sehr viele Spaziergänger, Hundehalter, Kinderwagen, etc. Dies wird zwangsläufig zu Spannungen mit talauswärtsfahrenden Bikern führen. Zudem muss die durchgehende Rollstuhlgängigkeit unbedingt bleiben.	Wird berücksichtigt	Die Beurteilung auf dem Massnahmenblatt basiert auf der Checkliste des TBA und den vorgegebenen Kriterien. Nach vorgängiger Rücksprache mit der Gemeinde Diemtigen sind sich die Verantwortlichen des Projektes Bike ERT der Situation auf dem Talweg aber durchaus bewusst. Daher wurden auf dem Massnahmenblatt bereits verschiedene Massnahmen zur Förderung der Koexistenz definiert, eine detaillierte Prüfung vor Ort im Rahmen einer allfälligen Umsetzung wurde ebenfalls angeboten.
			Der «Bikepark Wiriehorn D409» kann nicht als Mountainbikeroute wie die übrigen im Richtplan bezeichnet werden. Es handelt sich nicht um Routen, sondern um Anlagen, welche vom Betreiber gewerbsmässig betrieben werden. Entsprechend liegt hier die volle Verantwortung beim Betreiber. Die Anlage kann höchstens als Hinweis in den Richtplan aufgenommen werden.	Kenntnisnahme	Grundsätzlich werden im vorliegenden regionalen Teilrichtplan Routen und Anlagen (Pisten) behandelt. Ausserdem dient dieser der Koordination und Abstimmung der verschiedenen Angebote. Die Strecken im Bikepark Wiriehorn wurden gebündelt auf einem Massnahmenblatt aufgenommen und als «Ausgangslage» gekennzeichnet. Der Vermerk auf die laufende UeO Nr. 25 «Sportgebiet Wiriehorn» wurde ebenfalls erfasst. Nach Rücksprache mit den Verantwortlichen der Bergbahnen, dem Naturpark Diemtigtal und Vertretern der Gemeinde Diemtigen wurden neue Routen im Gebiet (vgl. D404, D405, D406) bewusst an das bestehende Angebot am Wiriehorn angebunden.
45	Einwohner-gemeinde Wachseldorn	Rückmeldung Massnahmenblätter: die Eigentümer sei es Wald, Strassen, Land etc. müssen vorgängig informiert werden und das Einverständnis eingeholt werden. Routenkonzept: Antwort über das Routenkonzept aus Sicht Gemeinderat: Der Gemeinderat stimmt dem Routenkonzept wie vorliegend zu und er hat keine Anpassungen.		Kenntnisnahme	Die Grundeigentümer spielen bei der Umsetzung der Routen eine zentrale Rolle. Die Kontaktaufnahme mit einzelnen Grundeigentümern erfolgt in der nachgelagerten Umsetzungsplanung durch die für die Umsetzung verantwortlichen Stellen (kann regionale Trägerschaft oder Gemeinde sein). Die Richtplanung dient zur Abstimmung der MTB-Routen mit übergeordneten öffentlichen Interessen. Dies ist eine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung.
46	Gemeinde Oberhofen	Da durch Oberhofen grundsätzlich keine Leitung führt, sind auch keine Massnahmenblätter vorhanden.		Kenntnisnahme	

		Antwort über das Routenkonzept aus Sicht Gemeinderat: Der Gemeinderat stimmt dem Routenkonzept wie vorliegend zu und er hat keine Anpassungen.			
47	Einwohner-gemeinde Wimmis	A102 leichter Trail, sehr gut A103 macht Sinn, grosse Route entlang Agglomeration B202 + B203 + B204 + B206 Entlastung Region, für Anfänger sehr gut B207 - B210 Region Blueme Regulierung grosses Einzugsgebiet gut B211 + B212 Kanalisierung Region C304 - C306 Trail / Abfahrt sinnvolle Ergänzung D404 - 407 + 408 Ergänzungen, Trails Diemtigtal sehr wünschenswert SM501 sehr wünschenswert, Alpine Bike durch Leissigen, Krattigen ist wie heute ein Witz Z601 Anpassung an Trail unbedingt nötig Z603 + Z604 sehr interessante Routen für geübte, bringen viel her auch landschaftlich D408 ist eigentlich eine Veloroute und hat wenig mit Mountainbike zu tun		Kenntnisnahme	
			C303 015 - 016 + Z602 keine Führung durchs Werkareal Vigier (UeO 16 Kiesabbau) nur durch Rütenestrasse (auf Teer) möglich	Wird berücksich-tigt	Die Route C303 wird in den Abschnitten 014 bis 016 angepasst und entlang der bestehenden SM Veloland Route 64 Lötschberg-Jura geführt.
			D401 007 - 008 wenig Trailanteil, warum nicht unders Heiti - Bomad und Allmenden - Torwald - Latterbach - Hängebrücke über Simme auf Diemtiger Seite nach D401 001 auch durch Trail (Darstellung möglicher Routenanpassungen auf mitgeschickten Plänen).	Näher prüfen	Die Route D401 soll vom Schwierigkeitsgrad her leicht und möglichst homogen gestaltet werden, weshalb die dargestellte Linienführung gewählt wurde. Die vorgeschlagenen Varianten werden geprüft. Der Anschluss an die Bahnhöfe Erlenbach und Oey-Diemtigen sollten wenn möglich ebenfalls gewährleistet werden.
48	Gemeinde Spiez	Route C302 Glütschbach:	Route C302 Glütschbach: Die Gemeinde plant im Bereich Zentrum eine Tempo 30 Zone einzuführen (Bahnhofstrasse, Oberlandstrasse, Seestrasse). Somit wäre zukünftig die Tempo 30 Zone betroffen. Die Beurteilungskriterien im Anhang sind entsprechend anzupassen. C302-009: Die Gemeinde erachtet die Wegbreite dieses Abschnitts nicht als mittleres Konfliktpotenzial. Die Wege sind breit genug für eine Koexistenz.	Wird berücksich-tigt	Die geforderten Anpassungen werden vorgenommen.
		Route C303 Aeschi Rundtour: Bei dieser Route sind verkehrsberuhigte Zonen betroffen (Faulenbachweg, Studweidstrasse).	C303-001: Die Gemeinde erachtet es als sinnvoller, die Route ab der Gleisüberführung weiter entlang der Eigerstrasse zu führen und dann in die Parkstrasse, welche schlussendlich auch in den Faulenbachweg mündet. Dieser Abschnitt tangiert Tempo 30 Zone. C303-002: Die ausgewählte Route im Hondrichwald ist für Mountainbiker sicherlich gut gewählt, es ist davon auszugehen, dass der Wanderweg, welcher den Hondrichwald von der anderen Seite führt, als Alternativroute genutzt wird. Die gewählte Route ist dahingehend nochmals zu prüfen um sicherzustellen, dass der Weg als offizieller MTB-Route gewählt wird, der dann auch effektiv am meisten von den MTB Fahrern genutzt wird. Die Routenabschnitte C303-002 sowie 004 tangieren aufgrund der Planunterlagen den Gewässerraum. Solange die bestehenden Wege in diesen Abschnitten nicht verbreitert werden, ist kein Zielkonflikt ersichtlich. Die Gemeinde weist jedoch darauf hin, dass	Wird teilweise berücksichtigt / Näher prüfen	C303-001: Die geforderten Anpassungen werden vorgenommen. C303-002: Die detaillierte Linienführung im Hondrichwald muss spätestens im Rahmen einer allfälligen Umsetzung nochmals geprüft werden, aktuell sind verschiedene Varianten denkbar. Dabei handelt es sich jedoch um kleinräumige Anpassungen. C303-002 / 004: Kenntnisnahme, es sind keine baulichen Massnahmen an den erwähnten Wegabschnitten geplant. C303-017: Alternativ kann Route auf diesem Abschnitt entlang der bestehenden SM Veloland Route 9 Lakes Route geführt werden.

			<p>sie an der Gewässerraumausscheidung ist und die Mitwirkung im Sommer 2022 starten wird. Die Beurteilungskriterien im Anhang sind entsprechend anzupassen.</p> <p>C303-017 (Riedli): Hier besteht ein Fahrverbot. Die Gemeinde hat bei verschiedenen Planungsinstrumenten (regionale Velonetzplanung ERT, Sachplan Veloverkehr) darauf hingewiesen. Im Verkehrsrichtplan der Gemeinde ist dieses Routenstück ebenfalls als Massnahme des Langsamverkehrsverbinding festgehalten, konnte bis anhin aber nicht umgesetzt werden.</p>		
		<p>Abgleich mit Inventaren, Vertiefung Routenkonzept: Die Gemeinde Spiez hat das Routennetz mit dem Landschaftsinventar abgeglichen und hat zum jetzigen Zeitpunkt folgende Zielkonflikte festgestellt:</p>	<p>Den grössten Zielkonflikt befindet sich beim Rustwald, durch welchen gemäss kommunalem Zonenplan 2 der Wildtierkorridor verläuft. Der Wildtierkorridor ist auch im Landschaftsrichtplan des ERT (2019) festgehalten bzw. sind Massnahmen vorgesehen für eine Verbesserung.</p>	Näher prüfen	<p>Gemäss der kantonalen Planung handelt es sich nicht um einen Wildtierkorridor, sondern um einen Massnahmenperimeter Wildtiere. In den dargestellten Gebieten sind Massnahmen nötig, um Hindernisse zur Verbreitung von Wildtieren abzubauen. Um welche Art Hindernisse es sich handelt und inwiefern dies Auswirkungen auf die Realisierung einer MTB-Route hat, muss beim Kanton abgeklärt werden. Es ist jedoch von eher geringen Auswirkungen auszugehen, da die geplante Route im betroffenen Bereich ausschliesslich auf bestehenden, breiten Wegen verläuft, die bereits stark begangen bzw. befahren werden.</p>
			<p>Beim Seeholzwald wird festgestellt, dass die Route, welche auf einem bestehenden Weg verläuft, das Waldnaturinventar des Kantons Bern betrifft.</p>	Wird berücksichtigt	<p>Dies wurde im Rahmen der Beurteilung Raumplanung und Umwelt bereits berücksichtigt (vgl. Anhang Erläuterungsbericht).</p>
49	Gemeindeverwaltung Homberg (2. Eingabe)	<p>Gegen den von M. Julen vorgeschlagene Ansatz zur Ergänzung des Routenkonzepts mit einer Verbindung von der Multenegg nach Homberg und Steffisburg spricht aus Sicht der Gemeinde nichts dagegen. Die konkrete Umsetzung liege nicht in der Kompetenz der Gemeinde.</p>	<p>Gegen die Teilstrecke A102_001 welche von "Weid" nach Steffisburg führt, hat die Gemeinde nichts einzuwenden.</p>	Kenntnisnahme	
50	Gantrisch Biking	<p>Aus Sicht und Erfahrung von Gantrisch Biking in Absprache mit dem Routenverantwortlichen vom Naturpark Gantrisch müsste für das Gebiet Gurnigelwald-Wattenwil-Burgistein in Bezug Mountainbike Routen und Trails folgendes im neuen Richtplan berücksichtigt werden:</p>	<p>> Aufgrund der bereits bestehenden hohen Mountainbiker-Frequenz zwischen Gurnigelpass und Blumenstein – Wattenwil bis Burgistein Station und der stetig wachsenden Nachfrage von der lokalen und regionalen Bevölkerung, bis hinauf nach Thun, ist eine Single-Trail-Verbindung ab Gurnigelbad bis nach Wattenwil sowie ein Basisnetz in den Richtplan aufzunehmen. Die genaue Linienführungen ist unter Einbezug der Gemeinden Riggisberg, Burgistein und Wattenwil sowie der Grund-/Waldeigentümer noch zu definieren.</p> <p>> Der Abschnitt dient unter anderem dem Attraktiveren der lokalen Mountainbike Route 504 Gurnigelwald – Gürbe sowie der nationalen Route 2 «Panorama Bike». Letzteres ist für SchweizMobil von hohem Interesse.</p> <p>> Leider entspricht die SchweizMobil-Route 504 nur einer Mountainbike gerechten Route auf dem Streckenabschnitt Gurnigelberghaus bis Gurnigelbad. Ab da verläuft die Route aktuell auf einem breiten planierten Kiesweg und ist deshalb für Biker unattraktiv, so dass die Biker:innen ihren Trail selber suchen, was zu einer unbefriedigenden Situation für alle Involvierten führt.</p> <p>> Mit einer Single-Trail-Verbindung sowie einem geordneten Basisnetz wird die Angebotslücke zwischen dem ERT und dem Gantrischgebiet mit einer attraktiven Linienführung geschlossen. Damit werden die Biker:innen kanalisiert und der Wildwuchs durch eigene Liniensuche eingeschränkt.</p>	Näher prüfen	<p>Ein weiterer bilateraler Austausch mit den Verantwortlichen von Gantrisch Biking sowie Routenverantwortlichen vom Naturpark Gantrisch wird als zielführend erachtet.</p>
	Stadt Thun	<p>Im Vordergrund der Stellungnahme zu den Massnahmenblättern stehen die Prüfung der Übereinstimmung mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK 2035) der Stadt Thun – insbesondere Netzplan Veloverkehr - sowie die Verträglichkeit der</p>	<p>1. Teilroute Freienhof-Göttibachsteg-Aare-Bächimattquai (SM502_0011). Gemäss GVK 2035 bestehen eine Velohauptroute entlang Freienhofgasse-Kreuzgasse-Hofstettenstrasse sowie eine</p>	Wird berücksichtigt	<p>Die geforderten Änderungen werden vorgenommen.</p>

Richtplanziele (Mountainbike-Routen) mit den Zielsetzungen unserer Landschaftsplanung.	Veloergänzungsrouten entlang Mühleplatz-Aarequai-Bächimattpromenade. Für den Richtplan Mountainbike erachten wir gestützt auf das GVK 2035 eine Linienführung über Hofstettenstrasse-Kreuzgasse-Freienhofgasse als richtig (anstatt über Bächimattpromenade-Göttibachsteg-Freienhof).		
	2. Teilroute Goldiwil Steghalten-Schwendibachstrasse (SM502_0010). Die vorgeschlagene Teilroute durch das Geissitalhölzli erachten wir aus der Optik Wald- und Naturschutz sowie Konkurrenzierung der Wanderwege als problematisch. Wir schlagen vor, eine alternative Führung über den westlich davon verlaufenden Feldweg bis zur Schwendibachstrasse zu wählen.	Wird nicht berücksichtigt	Der erwähnte Abschnitt im Geissentalhölzli betrifft den bestehenden Goldiwheel-Trail, welcher bereits umgesetzt ist. Die SM502 soll hier über den Biketrail geführt werden.
	3. Teilroute Schwendibachstrasse-Melli (BM208_007 und BM208_008). Die vorgeschlagene Teilroute über die Goldiwilegg und die Gibelegg erachten wir aus der Optik Wald- und Naturschutz sowie Konkurrenzierung der Wanderwege als problematisch. Allenfalls wäre neben der Hauptroute über die Schwendibachstrasse-Goldiwilstrasse eine alternative Führung über Schwendibach (Wilimatt-Dörfli-Barmettle-Melli) denkbar.	Wird berücksichtigt	Auf die erwähnte Route B208 wird verzichtet, eine alternative Führung entlang der Dorfstrasse wird bevorzugt.
	4. Teilroute Kaliforni-Steg-Lerchenfeld-Thierachern (C301_003). Die vorgeschlagene Teilroute durch den Kandergrienwald können wir im Grundsatz unterstützen. Entsprechend dem GVK 2035 ist jedoch der Anschluss dieser Route an die Allmendstrasse und nach Thierachern direkter zu suchen. Der Richtplan Mountainbike soll die Schliessung der Lücke in der Velohauptroute zwischen Forstweg und Thierachern (Massnahme Agglomerationsprogramm AP II) synergetisch unterstützen.	Näher prüfen	Die Nutzung von Synergien im genannten Bereich wird angestrebt. Mögliche Lösungen werden im Rahmen der Umsetzung der AP-Massnahme gesucht.
	5. Teilroute Mittlere Strasse-Burgerallmend-Allmendingen (SM502_0012, C301_006, C302_001, C302_002, C306_001, C306_002). / 51 Stadt Thun: Gemäss GVK 2035 soll der Veloverkehr über den Mittelweg der Burgerallmend geführt werden. Hier soll sich der Richtplan Mountainbike an die Zielsetzung des GVK 2035 (Netzplan Veloverkehr) halten, d.h. für die Linienführung ist der Mittelweg vorzusehen. Anstelle der Mittleren Strasse könnte somit genauso gut die Pestalozzistrasse als alternative Zugangsrouten aus der Stadtmitte gewählt werden. Der Wald zwischen Golfplatz und Thuner Allmend wurde im Rahmen des Golfplatzprojektes als naturnaher Bereich klassiert und soll deshalb nicht befahren werden.	Wird teilweise berücksichtigt / Näher prüfen	Eine alternative Führung via Pestalozzistrasse wird geprüft, ebenfalls möglich wäre eine Linienführung entlang der bestehenden SM Mountainbikeland Route 2 via Länggasse bis nach Allmendingen. Der Wald zwischen Golfplatz und Thuner Allmend wird bereits heute von Mountainbikenden befahren, eine offizielle Route wird als zielführend erachtet. Die bestehenden Wege liessen zudem eine Koexistenz zu und die Mountainbikenden bewegen sich ab Stadtrand ausserhalb des Strassenverkehrs. Die Linienführung in diesem Abschnitt ist weiter zu prüfen.
	6. Teilroute Undere Chandergrienwald/Allmendingen-Bodenstrasse (C302_003). Der Chandergrienwald zwischen Allmendingen und Thuner Allmend ist aus Landschafts- und Naturschutzgründen wertvoll und sensibel. Wir erachten aus diesem Grund die Linienführung durch den Wald als problematisch. Sie soll stattdessen gemäss GVK 2035 über die Allmendingenstrasse geführt werden.	Wird berücksichtigt / Näher prüfen	Die Route C302 wird für das Gesamtkonzept (Netzfunktion, einfaches/niederschwelliges Angebot für Anfänger) als wichtig eingestuft. Aufgrund der Rückmeldungen zu den Abschnitten Chandergrienwald und Glütschbachtal wird die Route jedoch vorerst nicht weiterverfolgt. Eine Verlagerung auf die Strasse bzw. die komplette Überlagerung mit der bestehenden Freizeitroute von Schweizmobil wird als nicht sinnvoll erachtet. Die Situation und allfällige Anpassungen an der Routenführung sollen erneut beurteilt werden, wenn Klarheit über den zukünftigen Schutzstatus und den Perimeter eines allfälligen Schutzgebiets im Raum Glütschbachtal/Chandergrienwald besteht (Abklärungen bei Kanton im Gang). Es bestehen möglicherweise Ausweichmöglichkeiten via Buchholz-Pfandern-Schorenwald und/oder via Amsoldingen-Hohlinden-Zwieselberg.
	7. Teilroute Glütschbachtal (C302_004, C302_005, C302_006, C302_008). Das Glütschbachtal erachten wir mit seinen ausgeprägten Feucht- und Moränen-Waldstandorten aus landschaftlichen und naturschützerischen Gründen als sehr wertvoll und sehen deshalb als einzige mögliche Linienführung diejenige der Freizeitroute Schweizmobil (gemäss GVK 2035). Hier soll sich auch der Mountainbike-Verkehr konsequent auf dieser Route bewegen.		
	8. Folgende Knoten bzw. Querungen der Routen erachten wir als heikel bzw. hier sehen wir bei den Massnahmen Handlungsbedarf um Unfälle zu vermeiden:	Näher prüfen	Der Handlungsbedarf und mögliche Massnahmen können mit Unterstützung der städtischen Stellen erörtert werden. Vermutlich besteht aber nur teilweise spezifischer Handlungsbedarf aufgrund

			<ul style="list-style-type: none"> - Aareuferweg Steffisburg-Regiestrasse - Graben-Schwäbisgasse/Grabenstrasse - Mittlere Strasse bzw. Pestalozzistrasse-Burgerallmend - Riedstrasse/Untere Wart - Goldiwilstrasse: Abzweigung Waldweg oberhalb Scheidweg - Thierachernweg-Tempelstrasse - Allmendingenstrasse-Bodenstrasse 		der MTB-Routen. Teilweise handelt es sich aus unserer Sicht auch um generelle Schwachstellen im Velonetz (z.B. Graben-Schwäbisgasse/Grabenstrasse).
53	Einwohner-gemeinde Sigriswil	Rückmeldungen zu Teil 2 Massnahmenblättern: Mehrzeiliger Text.	<p>Route B209: Abschnitt 1 + 2</p> <p>Abfahrt von Blueme nach Meiersmaad: auf vorgesehener Route definitiv nicht möglich. Kein bestehender Weg. Wild-Rückzugsgebiet. Alternative evtl. über Rücken «Bluemewald» von der Blueme Richtung NE nach Meiersmaad. Allerdings sind auch hier Vorbehalte von Seiten Forst vorhanden.</p>	Näher prüfen	Die dargestellte Route B209 wird aufgrund der Rückmeldung nicht weiterverfolgt. Es ist aufgrund der verschiedenen Rückmeldungen zudem fraglich, ob eine Route auf der Nordseite der Blueme umsetzbar ist. Der erwähnte Vorschlag ist jedoch zu prüfen.
			<p>Route B210: Abschnitte 5 bis 8</p> <p>Der schmale Panorama-Wanderweg über den Margel wird von Wanderern sehr gut frequentiert. Allenfalls ist für Spitzenzeiten (Wochenenden) eine Ausweichroute via bestehender Strasse/Kiesweg über die Tschingelallmi / Ringoldswilallmi nach Heiligenschwendi vorzusehen.</p>	Näher prüfen	Für den erwähnten Abschnitt wurden auf dem Massnahmenblatt erste Massnahmen zur Förderung der Koexistenz erfasst. Eine mögliche zeitliche Begrenzung ist im Rahmen einer allfälligen Umsetzung zu prüfen. Die alternative Führung wäre demnach entlang der SM Herzroute 99.
			<p>Route B211: Abschnitt 3</p> <p>Route von Rotbühl nach Merligen nur beschränkt geeignet für Biker (Absturzgefahr, teilweise sehr steinig, eng). Evtl. Alternativroute (z.Bsp. via bestehendem Forstweg) planen.</p> <p>Abschnitt 5: Pilgerweg</p> <p>Sehr stark frequentierter Wanderweg. Koexistenz nur in Randzeiten möglich. Evtl. alternative Streckenführung prüfen.</p>	Näher prüfen	Eine alternative Linienführung für Route B211 wird in Rücksprache mit den Verantwortlichen der Einwohnergemeinde Sigriswil geprüft.
			<p>Route B212: Abschnitt 7</p> <p>Streckenführung bei der Talstation des Skilifts Wilerallmi nicht wie geplant durch den westlich davon liegenden Wald auf die Wilerallmistrasse sondern über die bestehende Strasse bis zur Kreuzung mit der Wilerallmistrasse und vorbei an den Parkplätzen und der Talstation (eBike Ladestation!).</p>	Wird berücksichtigt	Die Linienführung wird gemäss Rückmeldung angepasst.

3.3 Rückmeldungen allgemeiner Art und zum Erläuterungsbericht

Eingaben zu: Allgemeine Rückmeldung					
Nr.	Genannt durch	Eingabe: Kommentar	Eingabe: Änderung	Umgang ERT	Stellungnahme
1	Gemeinde Zwieselberg	Sie stellen eine hohe und wachsende Nachfrage nach MTB-Freizeitangeboten fest. Die Ökonomie lehrt uns, dass Nachfrage mit Zahlungsbereitschaft gekoppelt ist (sonst ist es keine echte). Im Tagesausflugsgeschäft findet aber leider praktisch keine lokale Wertschöpfung statt. Ich vermisse Ansätze, wie dies behoben werden kann. Ich (als Biker, Skitourengehänger) Direktbetroffener befürchte, dass insbesondere in nicht-touristischen Landgemeinden die Entwicklung gesunder Freiluftaktivitäten daran scheitert, dass letztere Gemeinden nicht mehr bereit sind, ihre (Wege-, ...) Infrastruktur weiter ohne lokalen Benefit zu teilen. Dabei gäbe es funktionierende Beispiele, die ähnliche Probleme gemeistert haben, z.B. der Langlauf, oder Kulturkonferenzen (im umgekehrten Sinn).		Kenntnisnahme	Das Projekt Bike ERT hat zum Ziel, das Bikeangebot ganzheitlich zu entwickeln und nebst der Infrastruktur die gesamte Dienstleistungskette zu stärken. Dabei widmet sich der vorliegende Teilrichtplan der Förderung von attraktiver Infrastruktur, welche die Grundlage des Angebotes bildet und im Zusammenspiel mit bestehenden und neuen Dienstleistungen Wertschöpfung in der Region ermöglichen soll. Durch einen regionalen Verteilschlüssel sollen gerade die betroffenen Landgemeinden zudem finanziell entlastet und ein Nutzen-Lasten-Ausgleich ermöglicht werden. Es ist zudem denkbar, dass in heute nicht-touristischen Gemeinden durch den Anschluss an offizielle Routen neue Angebote (z.B. Verpflegungsangebot) entstehen. Betreffend Tagesausflugsgeschäft: Gemäss Zahlen von Schweiz-Mobil liegen die Ausgaben von Mountainbikenden bei Tagesausflügen auf offiziellen Routen bei rund 59.- CHF pro Person.
2	Wirtschaft Thun-Oberland	Die Wirtschaft Thun Oberland bedankt sich für die Einladung zu dieser Mitwirkung. Wir haben die Unterlagen auf unsere möglichen Interessen und Konflikte geprüft. Durch unsere Prüfung sind wir zum Schluss gekommen, dass wir keine Punkte gefunden haben, welche wir bei dieser Vernehmlassung eingeben müssten. Wir verzichten deshalb auf weitere Rückmeldungen und sind in dieser Thematik neutral. Danke.	-	Kenntnisnahme	
3	Einwohnergemeinde Linden	Die Gemeinde Linden beurteilt der vorliegende Teilrichtplan als guter Lösungsansatz für die laufend wachsenden Interessenkonflikte der wirtschaftlichen Waldbewirtschaftung und -nutzung und den vielseitigen Freizeitaktivitäten im Wald zu begegnen.		Kenntnisnahme	
4	Gemeinde Unterlangegg	Kommunikation an Grundeigentümer wird entscheidend sein, wobei wir gerne unterstützen werden. In anderen Gemeinden wird mehr Gewicht auf die Natur zu legen sein (Stichwort: Wildtier-Störungen vermeiden oder zumindest minimieren)		Kenntnisnahme	Die Grundeigentümer spielen bei der Umsetzung der Routen eine zentrale Rolle. Die Kontaktaufnahme mit einzelnen Grundeigentümern erfolgt in der nachgelagerten Umsetzungsplanung durch die für die Umsetzung verantwortlichen Stellen (kann regionale Trägerschaft oder Gemeinde sein). Die Richtplanung dient zur Abstimmung der MTB-Routen mit übergeordneten öffentlichen Interessen. Dies ist eine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung.
5	Gemeinde Eggwil	Wir sind der Meinung, dass der momentane Stand des Routenkonzeptes MTB Emental sowie der regionale Teilrichtplan MTB der ERT noch keine abschliessende Beurteilung aller Konfliktstellen zulässt. Zu den Kosten und dem vorgesehenen Kostenteiler nehmen wir hier noch keine Stellung. Zuerst muss die Route geklärt sein.		Kenntnisnahme	Die Koordination mit den Nachbarregionen bei überregionalen Routen wird aufrechterhalten.
9	Einwohnergemeinde Teuffenthal	Der regionale Teilrichtplan wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde nimmt zur Kenntnis, dass sich alle Gemeinden aufgrund des Verteilschlüssels an den Kosten zu beteiligen haben.		Kenntnisnahme	Zum Modell einer regionalen Trägerschaft und zum Verteilschlüssel werden in einem nächsten Schritt Varianten ausgearbeitet.
11	Einwohnergemeinde Homberg	Der Gemeinderat Homberg nimmt zur Kenntnis, dass für die Umsetzung ein Kostenteiler ausgearbeitet werden muss.		Kenntnisnahme	Zum Modell einer regionalen Trägerschaft und zum Verteilschlüssel werden in einem nächsten Schritt Varianten ausgearbeitet.
12	Gemeinde Röthenbach	Der Gemeinderat schliesst sich der Stellungnahme der Einwohnergemeinde Eggwil an. Eine gemeinsame Diskussion der Brennpunkte ist auch für ihn unumgänglich.		Kenntnisnahme	

16	Einwohner-gemeinde Blumenstein	<p>Im Zentrum stehe die Entwicklung von touristisch genutzten Gebieten. Blumenstein ist keine touristische Gemeinde und will es auch nicht werden.</p> <p>Ebenfalls wurden die Auswirkungen auf angrenzende Wohngebiete betrachtet. Die geplanten Trails in Blumenstein befinden sich am Rande eines Wohngebietes, welches durchfahren werden muss, um zum Parkplatz zu gelangen. Mit Mehrverkehr muss somit gerechnet werden.</p> <p>Die Zustimmung der Grundeigentümer ist Voraussetzung. Unseres Wissens fehlt diese für einige Trails in Blumenstein. Trotzdem werden diese im Teilrichtplan aufgeführt?</p> <p>Die ERT-Gemeinden sollen die Kosten für den Tourismus anderer Gemeinden tragen. Wir sind eine kleine Landgemeinde ohne Tourismus und wollen/können nicht an den Tourismus anderer Gemeinden zahlen.</p> <p>Zudem sollen sich die Gemeinden an der Trägerschaft, der Planung, Projektierung und Bau sowie am Betrieb und Unterhalt beteiligen. Wir wollen unterstützen die Trails nicht. Die Betroffenen Gemeinden sollen sich selber organisieren, ohne die ERT-Gemeinden.</p> <p>Wir sind grundsätzlich gegen einen behördenverbindlichen Teilrichtplan. Mit einem behördenverbindlichen Teilrichtplan verlieren die Gemeinden ihr Mitbestimmungsrecht im eigenen Gemeindegebiet. Wir wollen keine Trails in Blumenstein und auch keine anderen Gemeinden finanzieren. Der Teilrichtplan betrifft unsere gesamte Bevölkerung, ohne dass sich diese dazu äussern kann. Wir wollen selber über unsere Freizeitangebote bestimmen!</p>			<p>Auf den Family Loop und den Bärlauch-Trail wird, wie bereits weiter oben erwähnt, verzichtet. Die Lösungssuche konzentriert sich auf den Schwandegg-Trail. Trotzdem möchten wir auf ein paar Punkte hinweisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Zustimmung ist für die Richtplanung keine zwingende Voraussetzung. Sie spielen jedoch bei der Umsetzung der Routen eine zentrale Rolle. Die Kontaktaufnahme mit einzelnen Grundeigentümern erfolgt stufengerecht in der nachgelagerten Umsetzungsplanung durch die für die Umsetzung verantwortlichen Stellen (kann regionale Trägerschaft oder Gemeinde sein). Die Richtplanung dient zur Abstimmung der MTB-Routen mit übergeordneten öffentlichen Interessen. Sie ist eine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung. - Die Behauptung, wonach einzelne Gemeinden die Kosten für den Tourismus anderer Gemeinden tragen sollen, ist falsch. Erstens wird ein regionaler Ausgleich angestrebt, um genau dies zu verhindern und nicht touristisch orientierte Gemeinden zu entlasten. Und andererseits geht es nicht nur um einen touristischen Nutzen, sondern auch um die Naherholungsbedürfnisse der lokalen Bevölkerung. Wir gehen davon aus, dass auch in der Gemeinde Blumenstein Biker wohnen, die ihr Hobby auf bestehenden legalen oder illegalen Mountainbike-Routen ausüben. Insofern geht es mit einem Beitrag an die MTB-Routen auch um eine Solidarität unter Gemeinden. - Ebenfalls falsch ist die Behauptung, wonach die Gemeinden durch den Richtplan ihr Mitbestimmungsrecht verlieren. Der Richtplan ist ein behördenverbindliches Instrument und somit verwaltungsanweisend. Jedoch bleibt die Umsetzung bei den Gemeinden. Die Region hat keine Durchsetzungsbefugnis. Die Gemeindeautonomie bleibt somit gewahrt.
17	Einwohner-gemeinde Beatenberg	<p>Beatenberg gehört zwar nicht in diese Region, ist aber von diesem Teilrichtplan Mountainbike ERT betroffen. Der Gemeinderat Beatenberg hat an seiner Sitzung vom 28. März 2022 über diesen Teilrichtplan beraten und befürwortet diesen.</p>		Kenntnisnahme	
19	Einwohner-gemeinde Thierachern	<p>Bezogen auf unsere konkreten Routen wird das Konfliktpotential unterschätzt. Bereits heute werden die Routen häufig von Wanderer, Hundehalter und ReiterInnen genutzt.</p> <p>Wir finden es grundsätzlich gut, nimmt sich der ERT diesem Thema an und möchte den Mountainbikesport in etwas geordnete Bahnen lenken. Auch die Bestrebungen einer regionalen Versicherungslösung bei Haftpflichtfällen scheint in unseren Augen lobens- und erstrebenswert.</p> <p>Wir danken für die angemessene 3-monatige Mitwirkungsfrist.</p>		Kenntnisnahme	
		<p>Nicht beleuchtet wird das Konfliktpotential bei Waldstrecken während Holzschlagarbeiten. Diese haben in jüngster Vergangenheit auf unserem Gemeindegebiet zu mehreren Konflikten und zum Teil gefährlichen Situationen geführt, weil sich BikerInnen nicht an die Weisungen der Waldarbeiter gehalten haben.</p>		Näher prüfen	<p>Grundsätzlich ist die temporäre Sperrung / Umleitung von Routenabschnitten während Holzschlagarbeiten Sache des Betriebs, was im Rahmen der Umsetzung in einem separaten Konzept geregelt werden muss. Dies widerspiegelt jedoch den Mehrwert von offiziellen Routen, da die Nutzenden bewusst gelenkt und informiert werden können. Eine mögliche Anlaufstelle auf Seiten der regionalen Trägerschaft für solche Fälle ist zu prüfen.</p>
20	Pro Sport	<p>Aus unserer Sicht wurde der Entwicklung der E-Bike Fahrer zu wenig Beachtung geschenkt. Somit müsste die Strecken um diesen Anteil erweitert werden. Leider konnten wir nicht alle Routenwünsche auf Grund der eingeschränkten Eingabemöglichkeit angeben.</p>		Trifft nicht zu / Wird berücksichtigt	<p>Wie in Kapitel 8.2 erläutert, wird E-Bike nicht als separate Zielgruppe behandelt, sondern in die bestehenden Segmente mitintegriert. Somit eignen sich grundsätzlich alle erarbeiteten Routen für Mountainbikende mit Antrieb. Speziell attraktive Routen für E-</p>

					Biker können zu einem späteren Zeitpunkt jedoch gezielt als solche vermarktet werden.
21	Waldbesitzerverband Thun-Niedersimmental	Wenn ich für die seriöse Beantwortung von 7 Fragen, einen 80-seitigen Erläuterungsbericht und 102 Seiten Massnahmenblätter studieren müsste, stimmt der Aufwand für mich definitiv nicht.		Kenntnisnahme	Wir sind uns bewusst, dass die Unterlagen umfangreich sind und von den Mitwirkenden einiges abverlangen. Jedoch ist die Thematik komplex und es gibt vielseitige Anforderungen an eine Richtplanung (u.a. Vorgaben Kanton). Zudem ist bei genauerem Hinsehen rasch ersichtlich, dass es sich bei der Hälfte des Erläuterungsberichts um Anhänge handelt, die für das Gesamtverständnis der Planung nicht relevant sind.
22	Einwohnergemeinde Krattigen	Die Planung wird begrüsst und soll weitergeführt werden.	Die Zuständigkeiten, Verantwortlichkeiten und insbesondere auch die Kosten müssen für die Gemeinde frühzeitig bekannt sein.	Kenntnisnahme / Wird berücksichtigt	Zum Modell einer regionalen Trägerschaft und zum Verteilschlüssel werden in einem nächsten Schritt Varianten ausgearbeitet. Darunter fallen auch die genannten Themen zu Betrieb und Unterhalt.
23	Bürgergemeinde Blumenstein	Im Jahr 2020 hat das Jagdinspektorat die Einwohnergemeinde Blumenstein auf eine illegale Bikestrecke im Wald hingewiesen. Die Baupolizeibehörde hat die Bürgergemeinde Blumenstein als Grundeigentümerin auf den illegalen Zustand aufmerksam gemacht und entsprechende Massnahmen zur Behebung gefordert. Die Bürgergemeinde Blumenstein hat den Trail anschliessend mit Hinweisschildern gesperrt. Da die Sperrung das Problem wohl nur kurzzeitig löst und auch die Haftung ungeklärt bleibt, war die Bürgergemeinde bestrebt den Trail zu legalisieren. Dazu wurde der Verein Bikepark Thunersee beigezogen. Es hat sich nach mehreren Besprechungen herausgestellt, dass der bestehende Trail infolge Wildtierschutz nicht legalisiert werden kann. Daraufhin wurden mehrmals Projektänderungen vorgenommen und andere geeignete Standorte gesucht. Ziel der Bürgergemeinde war es dabei immer, eine möglichst einfache und schlicht gehaltene Lösung zu finden. Ein touristisches Angebot mit mehreren Trails verschiedener Schwierigkeitsstufen geht klar über dieses Ziel hinaus.		Näher prüfen	Auf den Family Loop und den Bärlauch-Trail wird verzichtet. Die Lösungssuche konzentriert sich auf den Schwandegg-Trail. Es wird sich dabei nicht um ein touristisches Angebot handeln, das auch nicht entsprechend vermarktet wird.
24	Bürgergemeinde Thierachern	Grundsätzlich ist die Bürgergemeinde Thierachern offen für Neuerungen und findet die Idee gut. Allerdings sind wir skeptisch bezüglich der Umsetzbarkeit:		Wird berücksichtigt	Grundsätzlich werden die Zuständigkeiten betreffend dem Unterhalt im Rahmen der Umsetzung einer Mountainbike-Route geregelt. Der ERT hat sich dem Thema jedoch bereits im vorliegenden Richtplan angenommen und den Vorschlag einer regionalen Unterhaltsgruppe erarbeitet (vgl. Teil C). Diese übernimmt im Auftrag der Gemeinden und dem ERT die verschiedenen Arbeiten auf den geplanten Routen, die Grundeigentümer sollen hier entlastet werden. Alternativ müsste der Unterhalt durch die Gemeinden sichergestellt werden, der ERT kann allfällige Koordinationsaufgaben bei gemeindeübergreifenden Routen übernehmen.
		Unterhalt: der Weg führt durch Waldabschnitte mit zum Teil morbiden Bäumen. Damit keine Unfälle entstehen, müssten durch Windfall entstandene Hindernisse auf dem Weg sofort weggeräumt werden. Kann die ERT diesen prompten und kontrollierten Wegunterhalt garantieren? Durch uns als Grundeigentümer werden keine Kosten übernommen und Arbeiten müssen entsprechend in Auftrag gegeben und entschädigt werden.		Wird berücksichtigt	Die Haftung soll durch die geplante regionale Trägerschaft übernommen werden., alternativ durch die jeweilige Gemeinde. Wie in Teil C beschrieben wird zudem eine regionale Versicherungslösung angestrebt, wobei die Haftung für das gesamte Routennetz durch den ERT übernommen wird.
		Auch die Haftung durch uns als Grundeigentümerin wird grundsätzlich abgelehnt.		Wird berücksichtigt	Die gemeinsame Nutzung (Koexistenz) soll wo immer möglich angestrebt werden und durch gezielte bauliche Massnahmen sowie Sensibilisierung gestärkt werden. In Gebieten mit hoher Intensität an Freizeitnutzungen sollen Entflechtungsmassnahmen umgesetzt oder bewusst auf ein Angebot für Mountainbikende verzichtet werden.
		Die gemeinsame Nutzung von Infrastruktur hört sich gut an, wir stehen dem aber kritisch gegenüber: leider fehlt oft die gegenseitige Rücksichtnahme. Wenn zusätzlich zu den Spaziergängern, Reiter und Waldarbeiter noch (mehr) Biker den Wald in Beschlag nehmen steigt die Unfallgefahr.		Wird berücksichtigt	
26	Einwohnergemeinde Brenzikofen	Eine finanzielle Beteiligung kommt für uns überhaupt nicht in Frage. Unsere finanziellen Ressourcen sind beschränkt und es handelt sich um eine Planung des Entwicklungsraums Thun, in welchem wir nicht Mitglied sind.		Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich kann mit dem Richtplan keine Behördenverbindlichkeit für Gemeinden ausserhalb des ERT erreicht werden. Eine Lösung muss somit im Rahmen des Betriebs bilateral mit der Gemeinde gefunden werden. Da sich Biker nicht an Regions- oder Gemeindegrenzen orientieren, war die regionsübergreifende Betrachtung eine zwingende Vorgabe an die Planung.

27	Stocken-Höfen	<p>Die Abschnitte sind übersichtlich und detailliert dargestellt. Dem Routenkonzept und den gestellten Anforderungen kann zugestimmt werden.</p> <p>Der Gründung einer regionalen Trägerschaft zur Umsetzung und Betrieb des vorliegenden Routennetzes und Koordination von Begleitmassnahmen sowie Erarbeitung eines längerfristigen Finanzierungsmodells mit verbindlichen Kostenverteilern nach Einwohner und Routenlängen der einzelnen Gemeinden erscheint sinnvoll. Zwingend ist die Koordination und Ausarbeitung durch den ERT, damit keine Alleingänge möglich sind.</p> <p>Da auf dem Gemeindegebiet von Stocken-Höfen (in absehbarer Zeit) keine Routen geplant sind, verzichten wir hierzu auf eine Stellungnahme.</p>		Kenntnisnahme	
28	Gemeinde Buchholterberg	<p>Allgemeine Rückmeldung: Einmal mehr erscheinen die Velofahrenden gegenüber anderen Breitensportarten und Interessen der Bevölkerung bevorzugt behandelt. Grundsätzlich stehen den Velofahrenden die bestehenden Wegnetze zur Verfügung und gegenseitige Rücksicht stellt ein allgemein gültiges Gebot unserer Gesellschaft dar.</p> <p>Es muss als Armutszeugnis der Gesellschaft gewertet werden, wenn dies speziell zu signalisieren ist. Es werden viele der bestehenden Wege nicht nur durch Wanderer, sondern auch durch weitere Nutzungsgruppen wie der Forst- und Landwirtschaft, Reiter, usw. benutzt.</p>		Trifft nicht zu	<p>Mit dem in Kraft treten des Velogesetzes gilt neu eine Planungspflicht für Velo-Alltags- und Freizeitrouuten. Dies schliesst Mountainbike-Routen mit ein. Ziel ist nebst neuen Angeboten eine konfliktfreie Lenkung der Nutzenden sowie Klärung der Zuständigkeiten. Der ERT nimmt sich dem Thema frühzeitig an und orientiert sich zudem an den kantonalen Vorgaben zur Planung und Umsetzung von Mountainbike-Routen.</p>
31	Pro Natura	<p>Der Teilrichtplan ist aus unserer Sicht grundsätzlich umfassend, fachlich korrekt und nachvollziehbar. Die Aspekte des Naturschutzes sind – zumindest auf dieser raumplanerischen Ebene – weitgehend berücksichtigt und es gibt allenfalls einige wenig relevante Kommentare dazu. Deshalb hat unsere zuständige Sektion Pro Natura Thun aufgrund meiner Empfehlung darauf verzichtet, formell an der Mitwirkung teilzunehmen.</p> <p>Entscheidend für uns wird sein, welche Routen und Massnahmen wo und wie geplant und umgesetzt werden. In diesen Prozessen wird sich Pro Natura engagieren, um im Gespräch mit den Trägerschaften, den Planern und Trailbauern gute Lösungen zu suchen.</p>		Kenntnisnahme	<p>Der frühzeitige Einbezug im Rahmen der Umsetzung wird begrüsst.</p>
32	Gemeinde Reutigen	<p>Es wurden die richtigen Fragen gestellt bzw. die wesentlichen Themen aufgegriffen. Alles in allem ein gut durchdachtes Projekt!</p> <p>Der gesamte TP wird als umfassend und gut empfunden. Uns ist es wichtig festzuhalten, dass bei der Umsetzung auf die gute Koexistenz von Alpbetrieben, Wanderer/innen und MTB-Fahrer/innen geachtet wird.</p>		Kenntnisnahme	<p>Die Einbindung der betroffenen Interessengruppen im Rahmen der Umsetzung ist vorgesehen.</p>
34	Spiez Marketing AG	<p>Danke für die Initiative. Wir sind sehr dankbar, dass sich dem Bikethema eine professionelle Organisation annimmt und das Vorhaben regional koordiniert. Für die lokale Unterstützung stehen wir zur Verfügung, sehen aber primär auch den Bike Club Spiez in der Verantwortung.</p> <p>Der Aufbau von Begleitinfrastruktur wie z.B. Bike-Anlaufstelle, Vermietstation, Wasch- und Ladestation ist im Auge zu halten. Spiez Marketing AG könnte hier allenfalls mitwirken.</p> <p>Wir teilen die Meinung, dass Biken eine aufstrebende Freizeitbeschäftigung ist. Es besteht das Bedürfnis nach ausgeschilderten und dokumentierten Mountainbikewegen. Zudem orten wir grosses wirtschaftliches und touristisches Potenzial sowohl bei der Wohnbevölkerung als auch bei den Touristen.</p> <p>Der Bikeclub Spiez ist an der Planung eines Bikeparkes und Pumptracks. Demzufolge ist die gleichzeitige Realisierung von Bikewegen im angrenzenden Perimeter sehr wünschenswert.</p> <p>Wir sind stark der Meinung, dass eine Koexistenz von Wanderern und Bikern möglich ist und mit geeigneten Massnahmen, insbesondere im kommunikativen Bereich, durchgesetzt werden muss. Wir priorisieren ganz klar die Koexistenz vor dem Neubau von Strecken.</p>		Kenntnisnahme	<p>Begleitinfrastruktur: Möglichkeiten für spezifische Infrastrukturen oder Begleitmassnahmen sollen im Rahmen des Projektes Bike ERT parallel zur Umsetzung von neuen Routen geprüft werden.</p> <p>Pumptrack Spiez: Das Projekt wird im Rahmen des Projektes Bike ERT begleitet. Die Anbindung des geplanten Standortes an das regionale Routennetz wird geprüft.</p>

		<p>Wir plädieren für variantenreiche, attraktive Strecken, welche alle Fahrerniveaus abdecken. Sinnvollerweise wird ein Netz bestehender Waldwege einbezogen bzw. erschlossen. Ein Rundtour entlang der Kander und durch die Wälder (Seeholzwald, Hondrichwald, Spiezwilerwald, Auwald, Rustwald) könnte geplant werden.</p> <p>Spiez mit seinen sanften Geländeunterschieden eignet sich wohl eher für Touren im mittleren und unteren Schwierigkeitsbereich. Dementsprechend könnte es interessant sein, in Zusammenarbeit mit Swiss Bike School Angebote für Familien und Kinder auszuarbeiten.</p> <p>Spiez bietet ein breites Angebot an Unterkunftsmöglichkeiten. Einige Hotels sind sogar zertifizierte Bike-Hotels.</p>			
36	Thun Thunersee Tourismus	<p>Offizielle Mountainbikerouten sind für uns im Tourismus sehr wichtig. Darum unterstützen wir den regionalen Teilrichtplan Mountainbike ERT sehr. Es ist uns wichtig, dass wir Routen kommunizieren können, die offiziell anerkannt sind.</p> <p>(Routenkonzept): Dazu haben wir keine Bemerkungen. Wichtig ist uns, dass wir offiziell anerkannte Routen kommunizieren können.</p> <p>Wir bedanken uns für die sehr gute und offene Zusammenarbeit.</p>		Kenntnisnahme	
37	RKBM	Die RKBM unterstützt die Planung des ERT und wird die Resultate bei ihren zukünftigen Planungen berücksichtigen.		Kenntnisnahme	
38	Einwohner- gemeinde Steffisburg	Der Gemeinderat Steffisburg dankt den Projektbeteiligten für das umfangreiche Planungswerk und würdigt die hohe Qualität der Unterlagen.		Kenntnisnahme	
40	Einwohner- gemeinde Horren- bach-Bu- chen	Obwohl das vorliegende Konzept eine konkrete Linienführung aufzeigt, bleibt jedoch derzeit die genaue Finanzierung der Umsetzung und des Betriebs sowie der Unterhalt des Mountainbikeangebots – was grundsätzlich der Gemeinde obliegt - vage (geeignete Organisationsstruktur muss bekanntlich noch geregelt werden).	Es wäre sinnvoll, wenn das vorgenannte Angebot parallel zu demjenigen im Rahmen des Projekts „Natur und Erholung im Zulgtal“ erarbeitet würde, zumal bei beiden die Schwerpunkte Förderung lokale Naherholungsangebote und Stärkung touristisches Angebot identisch sind.	Wird berücksich- tigt	Eine Abstimmung der beiden Projekte ist vorgesehen und absolut zentral.
41	Einwohner- gemeinde Eriz	Velofahren und Biken, Mountainbiken etc. ist im Moment ein sehr grosser Boom. Wir haben einfach nicht mehr für alles Platz. Im Winter kommt noch dazu, dass sehr viele Skitourenfahrer und Schneeschuhläufer unterwegs sind. Die Wildtiere können sich ja gar nicht mehr erholen und können sich kaum noch zurückziehen.		Kenntnisnahme	Ziel der Richtplanung ist eine gezielte Lenkung und Kanalisierung von Mountainbikenden über offizielle Routen und Anlagen. So sollen unter anderem sensible Gebiete oder Lebensräume entlastet werden. Ausserdem wird gerade in peripheren Gebieten eine extensive Nutzung angestrebt.
43	Einwohner- gemeinde Wattenwil	Keine Anmerkungen		Kenntnisnahme	
44	Einwohner- gemeinde Diemtigen und Natur- park Diem- tigtal	Der Richtplan ist aus unserer Sicht zu einseitig auf die Bedürfnisse und Wünsche der Freizeitbiker ausgerichtet. Sämtliche anderen Interessen werden entweder komplett ausgeblendet oder auf die Phase der Projektierung und den Betrieb der Routen verdrängt. Exemplarisch verdeutlicht dies der Beschrieb der Ausgangslage auf Seite 5 im Erläuterungsbericht. Es wird einzig von Konflikten mit anderen Nutzergruppen auf bestehenden Infrastrukturanlagen sowie Differenzen mit Natur- und Landschaftsschutzanliegen gesprochen. Es irritiert, dass Werk- und Grundeigentümer praktisch nicht erwähnt werden. In diesem Bereich orten wir die grossen Schwächen dieses Richtplanes. Es ist uns auch klar, dass ein Richtplan behördenverbindlich ist und deshalb nicht die Interessenabwägung des einzelnen betroffenen Grundeigentümers vornehmen kann. Wir können uns aber des Eindrucks nicht erwehren, dass hier aufgrund der beschränkten Einflussnahmemöglichkeiten der Direktbetroffenen (Werk- und Grundeigentümer) deren Interessen bewusst vernachlässigt werden. Die Durchsetzung der behördenverbindlichen in grundeigentümergebundene Planungsinstrumente oder Ausführungsprojekte wird dabei der Gemeinde weitergereicht. Sie soll gegenüber den Grundeigentümern die Realisierung der Infrastrukturanlagen für die private Freizeitnutzung durchsetzen. Mit dem vorliegenden Vorgehen werden die Rollen vertauscht! Der Grundeigentümer wird übergangen und mit dem Richtplan quasi enteignet. Der Grundeigentümer muss sich im Rahmen der Umsetzung auf eigene Kosten dafür		Wird teilweise berücksichtigt / Trifft nicht zu	<p>Die Grundeigentümer spielen bei der Umsetzung der Routen eine zentrale Rolle. Die Kontaktaufnahme mit einzelnen Grundeigentümern erfolgt jedoch stufengerecht in der nachgelagerten Umsetzungsplanung durch die für die Umsetzung verantwortlichen Stellen (kann regionale Trägerschaft oder Gemeinde sein). Die Richtplanung dient zur Abstimmung der MTB-Routen mit übergeordneten öffentlichen Interessen. Dies ist eine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung.</p> <p>Die Behauptung, wonach der Grundeigentümer durch die Richtplanung enteignet wird, ist falsch. Der Richtplan ist ein behördenverbindliches Instrument und damit verwaltungsanweisend. Dies bedeutet konkret, dass die Gemeinde die Umsetzung im Rahmen der grundeigentümergebundene Nutzungsplanung oder mittels Baugesuch prüfen muss. Die Region hat keine Durchsetzungsbefugnis und es entsteht auch keine Durchsetzungspflicht für die Gemeinden.</p>

	wehren, dass er seine bisherige Nutzung und die Eigentumsrechte erhalten kann. Ob dieses Vorgehen der Zielerreichung dient, wagen wir zu bezweifeln. Es wird vielmehr dazu führen, dass der Widerstand der Grundeigentümer massiver sein wird. Den angerichteten Schaden darf dann die Standortgemeinde «ausbaden», indem sie mit den aufgebrachten Grundeigentümern die Realisierung der Routen erarbeiten muss.			Wir werden dies im Erläuterungsbericht mit einem Kapitel zum Grundeigentum erläutern. Zudem steht die Koordinationsstelle Bike ERT der Gemeinde bei den Abklärungen mit den Grundeigentümern unterstützend zur Seite.
		Aus der Sicht einer vom Richtplan direkt betroffenen Gemeinde erwarten wir, dass im Richtplan folgende Punkte konkret behandelt werden: > Die Sichtweise der Werk- und Grundeigentümer ist angemessen zu berücksichtigen. Es wirkt befremdlich, dass Routen mit dem Koordinationsstand Festsetzung bezeichnet werden, obwohl die Sicht der Eigentümer und bisherigen privaten Nutzer in keiner Art und Weise behandelt wurde und diese noch gar nicht über die Absichten informiert wurden.	Wird teilweise berücksichtigt	Der Erläuterungsbericht wird, wie oben erwähnt, mit einem Kapitel zum Grundeigentum ergänzt. Für eine Festsetzung im Richtplan ist jedoch keine Zustimmung oder Kontaktaufnahme mit den Grundeigentümern erforderlich. Dies erfolgt stufengerecht im Rahmen der nachgelagerten Umsetzungsplanung.
		> Frage der Entschädigung von Nutzungseinschränkungen von Werk- und Grundeigentümer durch die Nutzung als offizielle Mountainbikeroute. Grundeigentümer werden in der Ausübung ihrer Nutzung durch die Mountainbikerouten zwangsläufig beeinträchtigt. Die Bewirtschaftung wird erschwert und im Unterhalt von Werken entstehen Mehrkosten. Diese Kosten sind angemessen zu entschädigen.	Wird teilweise berücksichtigt	Die Haftung, der zusätzliche Unterhalt sowie allfällige Begleitmassnahmen (z.B. Weideübergänge) werden durch die Trägerschaft übernommen. Eine darüberhinausgehende Entschädigung von Grundeigentümern entlang offizieller Mountainbikerouten ist nicht vorgesehen. Über Entschädigungen bei Neubauten zur ausschliesslichen Mountainbike-Nutzung wird im Einzelfall entschieden.
		> Klärung der Haftungsfrage für die betroffenen Werk- und Grundeigentümer sowie die bisherigen Nutzer der betroffenen Grundstücke. Wer trägt die Verantwortung für den betriebssicheren Zustand der Anlage? Mit der Ausschilderung von bestehenden Wegen, Alpstrassen, etc. werden neue Anforderungen an den Zustand der Anlage massgebend.	Wird berücksichtigt	Im Rahmen der Trägerschaft wird eine regionale Versicherungslösung angestrebt (vgl. Teil C). Der sichere Betrieb auf den Routen soll zudem durch eine regionale Unterhaltungsgruppe sichergestellt werden. Die Verantwortung für den betriebssicheren Zustand liegt somit bei der Trägerschaft.
		> Wie soll die rechtliche Sicherstellung der Routen erfolgen? Viele für die Routen vorgesehenen Wege sind - wenn überhaupt - lediglich mit einem Fusswegrecht belastet. Wie soll der Grundeigentümer verpflichtet werden, das Befahren seines Grundstücks zu dulden?	Wird berücksichtigt	Nach Rücksprache mit der Fachstelle Langsamverkehr des Kantons Bern ist grundsätzlich ein Durchfahrtsrecht im Grundbuch nötig, um eine rechtliche Sicherheit zu haben. Ein solches muss im Rahmen der Umsetzung mit den Grundeigentümern ausgehandelt werden, was als grosse Herausforderung betrachtet wird.
		> Welche Verkehrsmassnahmen sind auf Mountainbikerouten angemessen und wer ist für deren Erlass und Signalisation zuständig?	Wird berücksichtigt	Die Signalisation der Routen (Wegweiser) erfolgt durch den Kanton. Weitergehende Signalisationen zur Sensibilisierung von Bikern und anderen Verkehrsteilnehmern sind Sache der Trägerschaft und werden im Rahmen des Betriebskonzepts einer Route festgelegt.
		> Welche Klassifizierungen haben welche Massnahmen in Bezug auf Unterhalt, Signalisation, etc. zur Folge? Infrastrukturanlagen, welche bisher nicht für Zweiradfahrer zur Verfügung stehen (z. B. FUSS- und Wanderwege oder private Alpstrassen mit allgemeinem Fahrverbot), müssen regelmässiger kontrolliert und unterhalten werden.	Wird teilweise berücksichtigt	Es ist unklar, was die Gemeinde unter „Klassifizierung“ versteht. Grundsätzlich ist die Unterhaltsintensität einer Route von verschiedenen Faktoren abhängig (Lage und Nutzung des Weges, Beschaffenheit des Weguntergrunds, Gelände, Wetterereignisse etc.). Dies ist nur teilweise vorhersehbar. Es wird davon ausgegangen, dass die relevanten Aufwände und Kosten im regionalen Verteilschlüssel enthalten sind und für die Gemeinden keine weiteren Kosten anfallen.
		> Sollte gegebenenfalls die gegenseitige Rücksichtnahme für eine gewünschte Koexistenz nicht funktionieren. Welche Nutzung hat in diesem Fall den «Vortritt»? Werden Routen aufgehoben, wenn die bisherige Nutzung unverhältnismässig eingeschränkt wird? Oder wird auf den allgemeinen Rechtsweg im Einzelfall resp. Unfall verwiesen?	Wird berücksichtigt	Mögliche Risiken in Bezug auf die Koexistenz werden im Rahmen des vorliegenden Richtplans bereits geprüft. Eine weitere Analyse erfolgt mit der Umsetzung. So sollen Konflikte frühzeitig ausgeschlossen werden. Im Falle von Konflikten während dem Betrieb sind weitere Massnahmen zu prüfen. Der Vortritt auf bestehenden Wegen liegt grundsätzlich bei den Fussgängern / primäre Nutzung.
		> Die Ausgestaltung der Trägerschaft muss geklärt werden, bevor die Gemeinden verpflichtet werden, das entsprechende Angebot zu realisieren. Es muss klar sein, welche Aufgaben die Gemeinde	Wird berücksichtigt	Mögliche Modelle für die regionale Trägerschaft werden vor Fertigstellung des vorliegenden regionalen Teilrichtplans erarbeitet.

			wahrnehmen müssen (zum Beispiel Kontrollgänge im Hinblick auf die Verkehrssicherheit oder Unterhaltsarbeiten). Je nach Anzahl und Verlauf der Routen kann dies Auswirkungen auf den Personalbestand in der Wegmeisterequipe haben.		Die vorliegenden Rückmeldungen bilden dabei eine wichtige Grundlage.
			> Wie wird das Angebot finanziert? Wie im Erläuterungsbericht richtig erwähnt wird, handelt es sich primär um ein Naherholungsangebot. Entsprechend müssen unserer Meinung nach die Kosten einzig aufgrund der Bevölkerungszahl verteilt werden. Es handelt sich nicht um ein touristisches Angebot, von welchem die Standortgemeinde mehr als die anderen Gemeinden in der Region profitiert. Da sich die Nutzer kaum auf die einzelnen Regionen beschränken, ist auch ein kantonaler Ausgleich anzustreben. Die Streckenlänge in der Gemeinde hingegen kann Folge dessen kein Kriterium sein.	Trifft nicht zu	Mit dem vorliegenden regionalen Teilrichtplan sollen touristische sowie Naherholungsangebote gleichermaßen gefördert werden, wie bereits in der Ausgangslage klargestellt wird. Gerade die Routen im Teilkonzept Diemtigtal – Unteres Simmental wurden in Rücksprache mit lokalen Leistungsträgern (vgl. Wiriehornbahnen, Naturpark) erarbeitet und sollen das touristische Angebot in der Teilregion stärken. Grundsätzlich wäre hier die Finanzierung Sache der Standortgemeinde. Mit dem geplanten Verteilschlüssel sollen die Investitionen regional ausgeglichen werden. Varianten für einen möglichen Verteilschlüssel sowie die zentralen Kriterien werden vor Abschluss des regionalen Teilrichtplans erarbeitet.
			Antrag: Im Richtplan sind die oben genannten grundsätzlichen Punkte zufriedenstellend zu klären. Andernfalls wird die Gemeinde Diemtigen dem Richtplan nicht zustimmen können.	Kenntnisnahme	
45	Einwohner-gemeinde Wachseldorn	Velofahren und Biken, Mountainbiken etc. ist im Moment ein sehr grosser Boom. Wir haben einfach nicht mehr für alles Platz.		Kenntnisnahme	Ziel der Richtplanung ist eine gezielte Lenkung und Kanalisierung von Mountainbikenden über offizielle Routen und Anlagen. So sollen unter anderem sensible Gebiete oder Lebensräume entlastet werden. Ausserdem wird gerade in peripheren Gebieten eine extensive Nutzung angestrebt.
46	Gemeinde Oberhofen	Antwort aus Sicht Gemeinderat: Ohne die Erläuterungen am Informationsanlass wäre es schwierig gewesen, die Dokumentation über den Teilrichtplan Mountainbike zu verstehen. GR-Beschluss vom 01.06.2022.		Kenntnisnahme	
47	Einwohner-gemeinde Wimmis	Region Nieder- Obersimmental zwischen Erlenbach und Zweisimmen ohne jegliche Route, dies ist sehr schade, Potenzial wäre vorhanden.		Kenntnisnahme	Der Wunsch nach mehr Routen im Niedersimmental ist grundsätzlich nachvollziehbar. Das Gebiet des ERT geht allerdings nur bis Oberwil. Ab Boltigen ist die Region Obersimmental-Saaneland (OSSA) für die Routenplanung zuständig. Die Region OSSA ist ebenfalls daran, eine Richtplanung MTB zu erarbeiten. Ein lückenloser Anschluss an die Routen der Region OSSA wäre prinzipiell das Ziel. Allerdings war das Engagement aus der betroffenen Teilregion im bisherigen Planungsprozess (u.a. im Rahmen Masterplan) eher begrenzt. Zudem bestehen viele Ausschlussgebiete.
51	Stadt Thun	Der regionale Teilrichtplan Mountainbike basiert auf der Überführung des Routenkonzepts aus dem bis Sommer 2019 erarbeiteten «Masterplan Mountainbike ERT». Dabei wurde in der Erarbeitung sowohl die für die Stadt Thun und die Region Thunersee wichtige touristische Komponente berücksichtigt, als auch das Angebot für die Naherholung und die Freizeitnutzung der heimischen Bevölkerung, welche sich über die letzten Jahre stark intensiviert hat. Der Aufbau und das gewählte methodische Vorgehen sind klar. Der Teilrichtplan geht von bestehenden Routen/Anlagen im Raum ERT aus, wobei das Know-how lokaler Vertreter gut genutzt wurde. Die Unterteilung in Teilkonzepte und die Zielsetzung, mit attraktiven Routen unterschiedliche und klar definierte Zielgruppen anzusprechen, überzeugt. Eine regionale Trägerschaft für die Koordination, Umsetzung und Betrieb des Mountainbike-Angebots ist sinnvoll. Die bestehende Zusammenarbeit zwischen dem Verein Bikepark Thunersee, den Gemeinden und dem Entwicklungsraum Thun («Bike ERT») eignet sich dafür. Idealerweise kann diese Zusammenarbeit weitergeführt und um weitere Partner ergänzt werden. Finanzierung, Unterhalt und Haftung können durch diese Trägerschaft geregelt werden. Bezüglich der		Kenntnisnahme	Das weitere Vorgehen ist wie formuliert vorgesehen.

		Finanzierung muss ein konkreter regionaler Verteiler in Anlehnung an «Bike ERT» - wie skizziert - im Detail mit den Gemeinden geklärt werden.			
52	Einwohner-gemeinde Oberlan-genegg	Dass die gesamte Region einbezogen wird, ist für den Gemeinderat verständlich, jedoch ist fraglich, ob das Projekt in dieser Grösse realisiert werden kann wird bezweifelt. Gross denken - kleiner ausführen.		Wird berücksich-tigt	Mit dem vorliegenden regionalen Teilrichtplan wurden verschiedene Möglichkeiten für Mountainbike-Routen vorgeschlagen, welche die Diskussions- und Planungsgrundlage für ein zukünftiges Angebot bilden. Aufgrund der verschiedenen Rückmeldungen aus der öffentlichen Mitwirkung wird das Projekt im nächsten Schritt neu skaliert und mögliche Routen priorisiert. Wir sind uns bewusst, dass ein regionales Netz mit über 30 Routen zum jetzigen Zeitpunkt nicht realistisch ist. Gross denken – kleiner ausführen trifft hier aber sicherlich zu.
53	Einwohner-gemeinde Sigriswil	<p>Interessensabwägung teilweise zu einseitig aus Sicht «Biker» gemacht.</p> <p>Ob aus dem Plan je konkrete Routen/Strecken werden, hängt vom Goodwill zahlreicher Stakeholder ab (Landeigentümer, andere Nutzergruppen (z.Bsp. Landwirte, Waldbewirtschafter, Wanderer, Jäger, Steuerzahler, etc.), Stimmbürger, Steuerzahler, etc. Deshalb ist es wichtig, dass nicht nur fordernd aufgetreten wird, sondern auch Nutzen für „nicht Biker“ generiert wird.</p> <p>Mehrfach haben wir die Rückmeldung erhalten, dass sich die Biker-Szene unter den Waldbesitzern in den letzten Jahren viel Goodwill verscherzt hat, weil wiederholt ohne Rücksprache mit den Eigentümern illegale Ausholzungen von inoffiziellen Trails stattgefunden hätten. Dabei seien teilweise sehr unsensibel Jungbäume abgeschnitten oder Äste gestutzt worden. Dass dies wiederholt gemacht und dabei teilweise mit grobem Werkzeug (Motorsäge) gearbeitet wurde, hat die betroffenen Waldeigentümer erzürnt. Solche Aktionen sind nicht tolerierbar und sehr kontraproduktiv.</p>		Wird berücksich-tigt	<p>Ein attraktives Angebot bedingt eine gewisse Sicht der Bikenden. Jedoch wurden verschiedene Interessengruppen bereits frühzeitig in den Prozess miteingebunden, nicht nur die Biker. Mit den vorliegenden Rückmeldungen kann die Interessenabwägung vertieft und das geplante Angebot geschärft werden.</p> <p>Grundsätzlich war es das Ziel der vorliegenden Planung, vor allem dort anzusetzen, wo heute bereits Mountainbiker in der Region unterwegs sind. Mit offiziellen Angeboten sollen diese möglichst konfliktfrei gelenkt, die Zuständigkeiten geklärt, und die Situation für eine Vielzahl von Grundeigentümern verbessert werden. Dem „Wildwuchs“ an inoffiziellen Trails soll in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern / Waldbesitzern durch neue und legale Infrastrukturen gezielt entgegengewirkt werden.</p>