

REGION OBERAARGAU

KONZEPT
MOUNTAINBIKE-ROUTEN

GENEHMIGUNG

WABERN, 23.12.2024

landplan AG

Seftigenstrasse 400 / 3084 Wabern

Tel 031 809 19 50

info@landplan.ch / www.landplan.ch

- Christoph Giger, dipl. Umweltingenieur FH /MSc GIS
- Adrian Kräuchi, dipl. Ing. FH in Landschaftsarchitektur BSLA / Executive MBA

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	4
1.1	Einleitung.....	4
1.2	Mountainbiken im Oberaargau	4
1.3	Ziele Konzept Mountainbike-Routen	5
1.4	Strategie Region Oberaargau.....	5
2	Analyse	7
2.1	Strukturen und Angebote	7
2.2	Nachbarregionen.....	7
2.3	Raumplanung	8
2.4	Fazit	9
3	Entwicklung.....	11
3.1	Regionales Routenangebot.....	11
3.2	Bike Village Huttwil	13
3.3	Übersichtskarte mit Regionalen Mountainbike-Routen	13
3.4	Strukturen / Trägerschaft.....	14
3.5	Finanzierung	15
3.6	Grundeigentümer	15
3.7	Versicherungslösung	15
3.8	Koexistenz auf Wanderwegen.....	16
3.9	Versuchsbetrieb	16
4	Mountainbike-Routen und -Infrastruktur von Regionaler Bedeutung.....	17
4.1	Abbildung im RGSK.....	17
4.2	Umsetzung einer Mountainbike-Route – weitere Planungsschritte.....	17
	ANHANG I – Faktenblatt Gemeinde	
	ANHANG II – Merkblatt für Versicherte	
	(Haftpflichtversicherung <i>die Mobiliar, BEBike</i>)	
	ANHANG III – Grundlagen Wildtierschutz	

1 AUSGANGSLAGE

1.1 EINLEITUNG

Mountainbiken ist nicht nur in Tourismusdestinationen immer beliebter geworden, sondern hat sich auch als Naherholungsaktivität etabliert.

Die Region Oberaargau stellt auf Grund ihrer landschaftlichen Voraussetzungen, der Topographie, den zahlreichen Wander- und Feldwegen sowie Forststrassen ein attraktives Gebiet für Mountainbikende dar.

Das Befahren von Waldstrassen, -wegen und markierten Wanderwegen wie auch von Waldflächen und Kulturland führt zu Nutzungskonflikten und Schäden. Die gemeinsame Nutzung von Wegen durch die verschiedenen Nutzergruppen ist nicht in jedem Fall unproblematisch. Neben der Ausscheidung geeigneter Routen sind Massnahmen in Bezug auf Infrastruktur, Unterhalt, Signalisation und Kommunikation erforderlich.

Fehlende Planungsgrundlagen und fehlende Erfahrung mit Planungsprozessen führen zu Unsicherheiten und bergen ein Konfliktpotential zwischen den Nutzenden. Eine koordinierte Planung und räumliche Priorisierung und Zuweisung von Nutzungen ist erforderlich und bietet das Potential für eine Angebotslenkung und -konzentration.

Eine angemessene Bike-Infrastruktur, ein attraktives Routenangebot und eine möglichst konfliktarme Lenkung muss aus regionaler Sicht mit den richtigen Instrumenten geplant und koordiniert werden.

Auf regionaler Ebene soll mit diesem Konzept in der Region Oberaargau eine strategische Grundlage zum Umgang mit dem Thema Mountainbike erarbeitet werden, welche die Basis für die Entwicklung von regional bedeutenden Mountainbike-Routen ist.

Es wird ein zielgerichtetes Vorgehen unter Einbezug der Gemeinden, Vertretern von Interessengruppen und weiteren relevanten Akteuren angestrebt. Mit dem Verein Pro Bike Oberaargau existiert ein regionaler Ansprechpartner mit rund 100 Mitgliedern.

Es wird explizit darauf verzichtet einen regionalen Richtplan Mountainbike zu erarbeiten. Die inhaltliche Abbildung der Bike-Themen wird in den vorhandenen Planungsinstrumenten (RGSK) und dem Sachplan Veloverkehr gewährleistet.

Mit der am 7. Juni 2023 angenommenen Revision des Strassengesetzes des Kanton Bern werden Mountainbike-Routen den übrigen Velo-Freizeitroutes gleichgestellt. Diese Anpassung bildet die Basis für eine zukünftige Mitfinanzierung des Baus und eine Signalisierung der Routen durch den Kanton.

1.2 MOUNTAINBIKEN IM OBERAARGAU

In der Region Oberaargau konzentriert sich das Biken vor allem auf Trails im Wald, Forststrassen und auf Wanderwege entlang der Jurakette zwischen Bättlerchuchi - Attiswil, Hällchöpfli - Niederbipp und Usserberg - Oensingen. Zudem auf die Gebiete um die regionalen Zentren Herzogenbuchsee, Langenthal und Huttwil wo einige über die Jahre entstandene Bike-Trails bestehen. Die Konzentration von weiteren lokalen Trails wie z.B. in Ochlenberg zeigt, dass die Biker und Bikerinnen aus Herzogenbuchsee und Langenthal an den Orten fahren wo die Kombination aus Wald, Landschaftsstruktur und Höhenunterschied attraktive Trails ermöglichen.

Die Nutzung findet in erster Linie durch Bewohnende der Region statt oder durch Mitarbeitende von in der Region ansässigen Firmen, die von ihrem jeweiligen Wohn- bzw. Arbeitsort aus starten. Tagestouristen sind eher selten, am ehesten wohl noch entlang der Jurakette. Es findet somit vorwiegend eine Freizeit- und Naherholungsnutzung statt.

Über die Plattform myoberaargau.com der Organisation Freizeit/Tourismus Oberaargau werden nebst Velo- und E-Bike- diverse Mountainbike-Routen als Tourenangebot beworben.

Zahlen oder Messungen zur effektiven Nutzung existieren nicht und sind aufgrund der dispersen Nutzungsverteilung und oft kurzen Trail-Abschnitten grundsätzlich schwierig zu erfassen.

1.3 ZIELE KONZEPT MOUNTAINBIKE-ROUTEN

Die Region Oberaargau und die Gemeinden fördern gemeinsam die Realisierung von attraktiven, offiziellen und signalisierten Mountainbike-Routen in erster Linie für Freizeit und Naherholung.

- Das Naherholungsangebot Mountainbiken wird aufgewertet und langfristig regional verankert.
- Durch ein offizielles, spezifisches Angebot profitieren die Standortgemeinden von einem verbesserten Naherholungsangebot. Längerfristig fördert dies die Standortattraktivität sowie die Wertschöpfung in der Region.
- Die Bedürfnisse der Bikenden, Gemeinden und Grundeigentümer/-innen und weiteren Akteuren sind in einem Regionalen Konzept verankert.
- Das Vorgehen und die Rahmenbedingungen für die Schaffung von neuen Angeboten sind geklärt.
- Die Chancen und das Potential einer Mountainbike Planung sind für alle Beteiligten nachvollziehbar festgehalten.
- Mit dem Konzept wird eine regional konsolidierte Grundlage für die Detailplanung, Umsetzung und Signalisation von Bikerouten geschaffen.
- Das Vorgehen zur Abstimmung mit anderen Nutzungen ist geklärt.
- Pro Subregion werden mehrere attraktive Angebote als regional bedeutende Mountainbike-Routen im RGSK aufgenommen.
- Die Resultate sind stufengerecht im RGSK abgebildet.
- Bestehende, über die Jahre etablierte Trails werden, falls geeignet, in das regionale Angebot eingebunden. Das Konzept bildet somit die Basis für die Officialisierung von bestehenden Trails.

1.4 STRATEGIE REGION OBERAARGAU

Im Oberaargau wird das Thema Mountainbiken aktiv auf regionaler Ebene angegangen. Dies um allfällige Nutzungskonflikte zu identifizieren und zu entschärfen, Bedürfnisse der unterschiedlichen Akteure aufzunehmen und um eine Grundlage für die Abbildung von Mountainbike-Routen in den entsprechenden regionalen und kantonalen Instrumenten zu schaffen.

Gegenüber anderen Regionen im Kanton Bern wird hierfür kein eigener Richtplan erarbeitet, sondern eine Abbildung der relevanten Inhalte im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK sowie den kantonalen Sachplan Veloverkehr angestrebt.

Die Erarbeitung des Konzept Mountainbike-Routen Region Oberaargau findet parallel zur Überarbeitung des RGSK 2025 statt.

Im RGSK soll mittels eines Massnahmenblatt die Weiterbearbeitung des Themas Mountainbiken auf regionaler Ebene definiert und gewährleistet werden.

2 ANALYSE

2.1 STRUKTUREN UND ANGEBOTE

Neben zahlreichen privaten und lose organisierten Bike-Gruppen sind folgende Akteure in der Region Oberaargau im Umfeld des Thema Mountainbike aktiv:

- Pro Bike Oberaargau, (free-trails.ch)
- Trailnet (trailnet.ch)
- Velo- + Mountainbike-Club Aarwangen (vmcaarwangen.ch)
- Angebot Bikekurse Jugend und Sport (Gemeinden, Vereine)

Auf verschiedenen Plattformen werden Mountainbike-Touren von privaten Mountainbikenden geteilt. Informationen von entsprechenden Plattformen wurden nicht erfasst oder auf ihre Eignung als Route von regionaler Bedeutung geprüft.

Demgegenüber wurde möglichst pragmatisch die bestehende Nutzung erfasst und analysiert.

Als offizielle regionale Plattform besteht die Seite myoberaargau.ch der Organisation Freizeit/Tourismus Oberaargau. Hier sind nebst Erlebnis- Wander-, Übernachtungs-, und Verpflegungsmöglichkeit in der Region auch 27 Mountainbike-Touren aufgeschaltet. Diese Touren bilden das Segment 'Randwandern' ab und verlaufen entsprechend nur auf Strassen, Feld- und Waldwegen mit wenigen Trailabschnitten.

2.2 NACHBARREGIONEN

Regionalkonferenz Emmental

Für das Emmental wurde 2020 – bis 2022 ein Masterplan Mountainbike und der Teilrichtplan Mountainbike erarbeitet. Dieser wird im April 2024 zur Vorprüfung eingereicht und befindet sich somit in einer ähnlichen Planungsphase wie das RGSK Oberaargau.

Die Schnittstellen zu den Routen der Region Emmental finden sich an folgenden Stellen:

- Hornbachegg bis Schilt: Dieser Abschnitt wird zwischen Oberwald – Schaber – Bärhegechnübeli – Hornbachegg – Fritze flue ebenfalls abgebildet.
- Ferenberg bei der Gemeinde Wynigen zu Oeschenbach, Ochlenberg. Diese Route wird aus Sicht der Region Oberaargau als Route von regionaler Bedeutung weiterverfolgt.

Die Regionen stehen im Austausch, was die Umsetzung der Routen betrifft und halten sich gegenseitig über den aktuellen Stand auf dem Laufenden.

Regionalkonferenz Bern Mittelland RKBM

Keine Planung für Mountainbike-Routen vorhanden.

Kanton Solothurn

Im Kanton Solothurn sind die Mountainbike-Routen von Schweiz-Mobil im Velonetzplan von 2019 abgebildet. Diese beinhalten keine Schnittstellen zur Region Oberaargau. Jedoch bestehen lokal Verbindungen welche von Bikenden genutzt werden.

2.3 RAUMPLANUNG

Um Konflikte mit übergeordneten Festlegungen, Schutzgebieten und regionalen oder kommunalen raumplanerischen Interessen frühzeitig entgegenzuwirken wurden die Trails und Routen systematisch geprüft.

Diese Prüfung ergibt keine Empfehlung ob ein Trail oder eine Route aus regionaler Sicht nicht weiterverfolgt werden kann oder soll.

Jedoch gibt die Anzahl betroffenen Festlegungen, Interessen und Themen einen Hinweis auf potentielle Probleme in der weiteren Planung und Realisierung der entsprechenden Route.

Nutzung / Inventarobjekt	Konflikttyp
Wanderwege (Kantonaler Sachplan Wanderroutennetz)	Nutzung, Koexistenz.
Wildschutzgebiete	Störung durch Befahrung
Sachplan Biodiversität: Wildwechselkorridor	Störung durch Befahrung, Beeinträchtigung durch bauliche Massnahmen
Waldnaturinventar	Biotop, Potential für Schädigung durch Befahrung
Kant. Naturschutzgebiet	Biotop, Potential für Schädigung durch Befahrung
Feuchtgebiete (national, regional)	Biotop, Potential für Schädigung durch Befahrung
Gewässerschutz (Wasserbau, Gewässerraum, Quellschutz)	Biotop, Potential für Schädigung durch Befahrung, Beeinträchtigung durch bauliche Massnahmen
TWW, Trockenstandorte, (national, regional)	Biotop, Potential für Schädigung durch Befahrung
BLN	Sensibler Landschaftsraum, Beeinträchtigung durch bauliche Massnahmen
Regionale Landschaftsschutzgebiete	Sensibler Landschaftsraum, Beeinträchtigung durch bauliche Massnahmen
Kommunale Landschaftsschutzgebiete	Sensibler Landschaftsraum, Beeinträchtigung durch bauliche Massnahmen
IVS	Beeinträchtigung durch Befahrung bauliche Massnahmen

Waldgebiet	Biotop, Potential für Schädigung durch Befahrung, bauliche Massnahmen
------------	---

Tabelle 1 Nutzungsthemen, Inventare und Festlegungen und potentielle Konflikte

Die Routen-Abschnitte wurden auf eine Überlagerung mit bekannten Nutzungen, Inventare und Festlegungen geprüft und je nach Anzahl, Länge und Bedeutung der Überlagerung bewertet und das Konfliktpotential kategorisiert.

Objekt	Wanderwege	Wildwechsel	Walddaturninventar	Trockenstandort	Landschaft von nat. Bedeutung	Landschaftsschongebiet kommunal	Landschaftsschongebiet regional	Historischer Verkehrsweg	Wald	Konfliktpotential
74 -Trail A	teilw.	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	gross
92 -Trail C	teilw.	ja	nein	nein	nein	ja	ja	nein	ja	mittel
...										gering

Tabelle 2 Beispiel Bewertung Konfliktpotential

Aus diesen Bewertungen ergeben sich Fragestellungen und Aufgaben für die Priorisierung und Weiterbearbeitung. Es muss geprüft werden, ob Trails/Routen tatsächlich allfällige Schutzziele beeinträchtigen (BLN-Gebiete, Schongebiete). Routen und Trails in Gebieten, die im Konflikt mit anderen Nutzungen oder sektorieller Priorisierung stehen, sollten ebenfalls nicht ausgeschlossen werden. In einer überfachlichen Interessenabwägung und Gesamtbetrachtung, sind, auch im Hinblick der Etablierung von Routen mit kantonaler Netzfunktion, Kompromisse zu Suchen.

Gleichwohl sind Abschnitte mit geringem Konfliktpotential oder einer grossen Nachfrage, aus regionaler Sicht, für ein Mountainbike-Routenangebot in einer ersten Phase prioritär zu behandeln. Eine Bewertung des Konfliktpotentials als gross oder mittel schliesst eine Bike-Nutzung nicht aus, es ist jedoch von erhöhtem Widerstand seitens anderen Nutzergruppen und Interessenvertreter/-innen auszugehen.

2.4 FAZIT

Die disperse Nutzung macht eine Kategorisierung der bestehenden Trails und Routen schwierig. Gemäss Aussagen von Bikenden sind attraktive Trail-Abschnitte insbesondere in Waldarealen vorhanden. Diese werden von der Eigentümerschaft grösstenteils geduldet und führen selten zu Konflikten.

Die Trails sind grösstenteils nicht in den auf myoberaargau.com publizierten Routen eingebunden und sind nicht als Route gedachte Angebote mit Ausgangs- und Zielpunkt (sogenannte Loops) bekannt.

Am Jurasüdfuss verlaufen viele Trailabschnitte auf Wanderwegen. Die Möglichkeiten, auf Trails ins Tal abzufahren, sind jedoch durch das Weideland eingeschränkt und nur auf den Achsen Bättlerchuchi – Attiswil oder Usserberg Richtung Lehn möglich. Ausserdem ist die Achse Bättlerchuchi bis Usserberg zu überprüfen.

In der weiteren Planung geht es vorwiegend darum die vorhandenen Trails durch eine attraktive Routenführung wo sinnvoll zu verbinden und eine Offizialisierung anzustreben.

Um ein attraktives Mountainbike-Routen-Angebot zu etablieren sollen in einer ersten Phase die bestehenden Trails als Basis genutzt werden. Abschnittsweise können Ausbauten und neue Linienführungen von Trails zugunsten einer Entflechtung oder zur Steigerung der Attraktivität sinnvoll und erforderlich sein.

Der gewachsene Zustand beinhaltet viele attraktive Angebote. Jedoch zeigt die Analyse, dass vermutlich durch kleinere Verbindungen oder neue Wegabschnitte (z. B. Entflechtung von anderen Wegen) das Angebot erheblich verbessert werden könnte.

3 ENTWICKLUNG

3.1 REGIONALES ROUTENANGEBOT

Basierend auf der Analyse wird in diesem Kapitel auf die Anforderungen an eine Mountainbike-Route von regionaler Bedeutung eingegangen.

Qualität

Attraktive Bike-Route mit dem definierten Fokus auf Naherholungs- und Freizeitroute mit möglichst kleinem Anteil an Hartbelag und möglichst hohem Anteil an Naturbelag.

Schwierigkeit

Es sollten Routen in die Planung aufgenommen werden, welche unterschiedliche Schwierigkeits-Niveaus abdecken und für Anfänger, Geübte, wie auch ambitionierte Bikende geeignet sind.

Ausgangsort

In erster Linie dient das Routenangebot der Naherholung für die in der Region wohnhafte Bevölkerung. Der Ausgangsort ist in der Regel der Wohnort. Dies schliesst nicht aus, dass für die Nutzung einer Route eine Anfahrt erforderlich sein kann.

Als Ausgangsort wird bevorzugt ein Zentrum oder Wohngebiet, idealerweise mit ÖV-Haltestpunkt, in die Routenplanung aufgenommen.

Routenführung

Die Routen werden als Rundroute konzipiert, bei welchen der Ausgangsort auch der Zielort ist oder als sinnvolle Verbindung von A nach B, bei der die An- oder Rückfahrt mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt wird.

Die angebotenen Routen verteilen sich möglichst auf die gesamte Region Oberaargau und schliessen wo möglich an Angebote der benachbarten Regionen an.

Folgende Abbildung 1 zeigt die systematische Abbildung einer einzelnen Route und in Abbildung 2 ist eine mögliche regionale Übersicht eines Routennetzes dargestellt. Ausgehend von einem Zentrum oder Wohngebiet bilden bestehende Wege und Trails und allfällig neu zu erstellende Bike Trails eine sich schliessende Rundroute oder eine sinnvolle Verbindung von A nach B.



Abbildung 1 Systematik regional bedeutende Bike-Route

Regional betrachtet entsteht so idealerweise ein Netz von Mountainbike-Routen, die je nach Anspruch an Distanz, Zeitbedarf und Schwierigkeitsgrad miteinander kombiniert und so als kürzere, längere, einfachere oder schwierigere Route gefahren werden können. Auf diese Weise entsteht ein attraktives Angebot für die unterschiedlichen Niveaugruppen der Fahrerinnen und Fahrer.

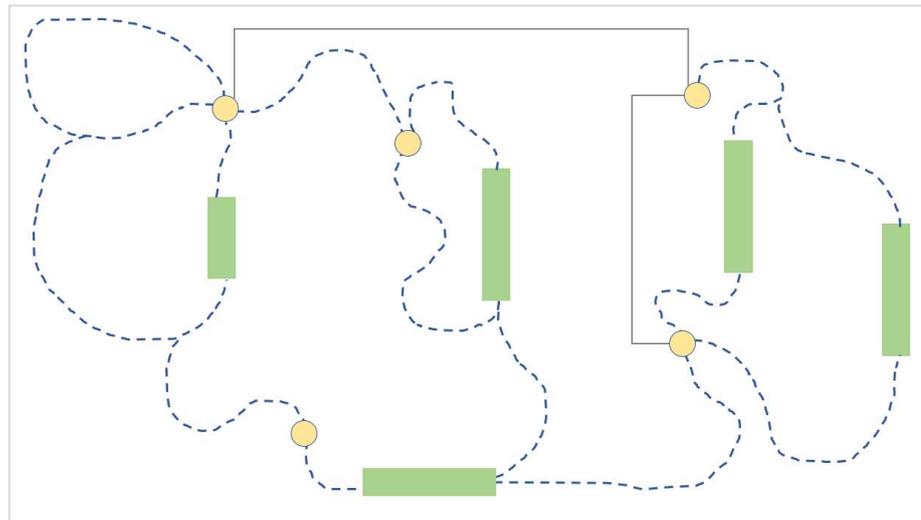


Abbildung 2 Systematik regional bedeutendes Routennetz

Minimierung Gefahrenpotential

Die Routen sollen möglichst konfliktfrei und sicher ausgestaltet werden. Dies erfordert das Minimieren des Gefahrenpotentials mit folgenden Massnahmen:

- sinnvollen Entflechtung von Wanderwegen wo erforderlich
- Entschärfung von Gefahrenstellen mit aufstellen von Warntafeln oder
- Baulichen Massnahmen (Bsp. Bremsung vor Wanderweg-Querungen)
- Realisierung von Toren, Zaundurchgängen, etc.

3.2 BIKE VILLAGE HUTTWIL

In Huttwil besteht gemäss kommunalem Richtplan die Absicht ein dauerhaftes Bike-Angebot im Raum Schwarzenbach / Campus zu etablieren. Dies ist ein Vorhaben von regionaler Bedeutung und soll im RGSK 2025 abgebildet werden.

Die Aufnahme als Mountainbike-Route von regionaler Bedeutung wird aufgrund der lokalen Routenanlage und den über die Route hinausgehenden Herausforderungen hinsichtlich der Infrastruktur und des Planungsprozesses als nicht zielführend erachtet.

Das Bike Village Huttwil wird als Schwerpunkt Tourismus, Freizeit und Erholung im RGSK aufgenommen im entsprechenden Massnahmenblatt abgebildet.

Im Konzept Mountainbike-Routen von regionaler Bedeutung wird ein entsprechender Legendeneintrag als Hinweis aufgenommen.

3.3 ÜBERSICHTKARTE MIT REGIONALEN MOUNTAINBIKE-ROUTEN

Weg-Bereiche (lineare Darstellung)

Die linear dargestellten Routen bilden den Verlauf auf bestehenden Strassen, Feld- und Waldwegen ab. Dies können auch als Wanderweg genutzte Wege sein.

Trail-Bereiche (flächige Darstellung)

Bereiche in denen ein oder mehrere Trails bereits bestehen oder unterschiedliche Linienführung möglich sind. Die genaue Anlage eines oder mehrere Trails in diesen Bereichen und allfällige Konflikte mit Inventarobjekten oder geschützten Biotopen sind im Einzelfall vor Ort mit den entsprechenden Fachstellen zu erörtern und situative Lösungen zu erarbeiten.

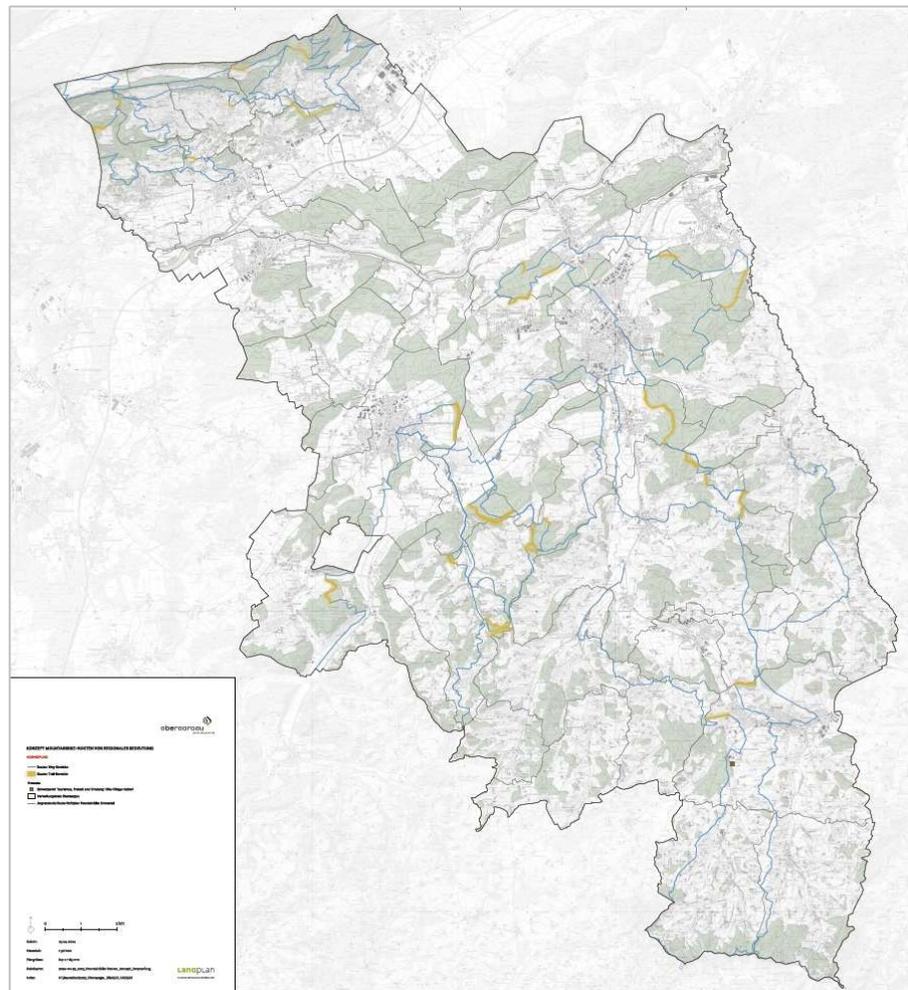


Abbildung 3 Übersicht Mountainbike-Routen von regionaler Bedeutung

3.4 STRUKTUREN / TRÄGERSCHAFT

Die Strassengesetzgebung (Art. 47 Abs. b SG) weist die Zuständigkeit für Planung, den Bau und den Unterhalt von Mountainbike-Routen den Gemeinden zu.

Die Gemeinden können entsprechende Aufgaben mit Leistungsvereinbarungen an Dritte übertragen oder eine regionale Trägerschaft oder Teil-Trägerschaft aufbauen.

Die entsprechende Organisation von anfallenden Aufgaben über die Gemeindegrenzen hinaus, bietet für den Bau und Unterhalt von Mountainbike-Routen viele Vorteile:

- Koordination von Aufgaben
- Mögliche Anlaufstelle für unterschiedliche Akteure und Anliegen zum Thema Mountainbiken
- Bündelung von Fachwissen
- Effizienter Mitteleinsatz
- Entlastung von Gemeindeverwaltung und Werkhöfen
- Mitarbeitenden der Gemeinden und Werkhöfe können nach Verfügbarkeit von Zeit, Interesse und Fähigkeiten gezielt eingebunden werden

- Die Zusammenarbeit mit weiteren Partnern kann gebündelt werden; z.B. Anbieter von Sportgeräten, Betreibern von Infrastrukturanlagen, Veranstaltern von Mountainbike-Anlässen etc.

3.5 FINANZIERUNG

Die Planung, Projektierung, Umsetzung sowie der Betrieb und Unterhalt von Mountainbike-Routen hat finanzielle Konsequenzen. Entsprechend sind für regionale bedeutende Routen Strukturen und eine geregelte Finanzierung bei der Umsetzung zu erarbeiten.

Die Kosten für den Ausbau von bestehenden Wegen für die Nutzung als Mountainbike-Route oder der Neubau von Abschnitten sind stark abhängig von der Ausgangslage der Wegbeschaffenheit, der Topographie, der Zugänglichkeit und weiteren Faktoren. Entsprechend ist eine Kostenschätzung zum jetzigen Zeitpunkt schwierig.

Das revidierte Strassengesetz stellt eine finanzielle Unterstützung durch den Kanton von 40% der Investitionskosten von wichtigen Mountainbike-Routen in Aussicht (Art. 59 Abs. b SG), zudem werden die Kosten für die Signalisation gedeckt (Art. 48 SG).

Da der Schwerpunkt der Routen von regionaler Bedeutung sich aus naturräumlichen und topographischen Gründen auf Gemeinden mit wenig Einwohnern liegt, diese jedoch durchaus im Interesse der regionalen Zentren sind, ist eine Finanzierung Teil-Regional oder regional anzustreben.

Ein entsprechender Vorschlag kann für die Umsetzung und langfristige Sicherung des Unterhaltes der Mountainbike-Routen von regionaler Bedeutung in einem überkommunalen oder regionalen Gremium vorbereitet und den Gemeinden unterbreitet werden.

3.6 GRUNDEIGENTÜMER

Betroffene Grundeigentümer sollen so früh als möglich in den Prozess einbezogen werden. Eine Vororientierung per Brief oder Informationsveranstaltungen können parallel zum weiteren Planungsprozess erfolgen. Durch die Prüfung der Fachstellen können angedachte Routen wegfallen oder müssen verlegt werden.

Mit dem vorliegenden Konzept und der Konsultation von Amtsstellen, Gemeinden, Bürgergemeinden und allenfalls anderen grossen Waldbesitzenden, können in den Teilregionen mit Grundbesitzern und weiteren Nutzergruppen das Gespräch für die Umsetzung von konkreten Routen angegangen werden. Der Zeitpunkt und die Art der Information ist gut zu planen.

3.7 VERSICHERUNGSLÖSUNG

In Zusammenarbeit mit der Versicherung *die Mobiliar* konnte durch BEBike (IG Mountainbike Kanton Bern) eine Haftpflichtversicherung für Grundeigentümer abgeschlossen werden.

Die Versicherung umfasst eine Freistellung gegenüber Ansprüchen von Bikenden mit und ohne Strom (bis 25 km/h) auf autorisiertem (autorisiert heisst, Zustimmung des Grundeigentümers/Bewirtschafters oder in einer behördenverbindlichen regionalen Planung wie Richtplan oder RGSK aufgeführten) Basisnetz und Routen auf privaten Grundstücken, die nicht dem öffentlichen Verkehr unterstellt sind.

Das Merkblatt mit weiteren Informationen zu den versicherten Aktivitäten und zum Versicherungsschutz ist im Anhang III zu finden.

3.8 KOEXISTENZ AUF WANDERWEGEN

Die Koexistenz von Wandern und Biken ist auf vielen Abschnitten möglich. Bikende und Wandernde sollen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Das revidierte Strassengesetz hält fest, dass die Planung der Wanderwege und der Mountainbike-Routen aufeinander abzustimmen ist und eine gemeinsame Nutzung der Wege (Koexistenz) angestrebt wird (Art. 48b SG).

Der erhöhte Unterhalt von gemeinsam genutzten Abschnitten muss geklärt werden. Begleitungen mit den Berner Wanderwegen oder für den Unterhalt verantwortlichen Gemeinden sind frühzeitig einzuplanen um vor Ort Lösungen für alle zu finden.

Generell lässt sich sagen, dass Wandernde und Bikende verschiedene Infrastrukturen brauchen. Wandernde benötigen beispielsweise eher Treppen für steile An- und Abstiege. Bikende hingegen flache Anstiege. Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten sind ein weiterer Faktor, die in bestimmten Situationen für eine Trennung sprechen können.

3.9 VERSUCHSBETRIEB

Gemäss kantonaler Arbeitshilfe besteht die Option nach umfassender Prüfung der Ausgangslage, Rahmenbedingungen und Möglichkeiten einen Versuchsbetrieb einzurichten.

Das heisst eine Route wird für einen definierten Zeitraum signalisiert und in diese Zeit beobachtet und analysiert um Erkenntnisse für eine dauerhafte Signalisation zu gewinnen.

Mögliche Fragestellungen können dabei sein:

- Frequenz Nutzung (Bikende, Wandernde, Andere) -> Nullmessung als Vergleichswert
- Akzeptanz -> Umfrage, Möglichkeit für Bikenden, andere Nutzende Rückmeldung zur geplanten Signalisation/Route zu geben
- Auswirkung der Nutzung durch Bikende auf Wegunterhalt
- Die Region kann bei Bedarf mit geeigneten Partnern den Aufbau eines zeitlich befristeten Versuchsbetriebes gemäss kantonaler Arbeitshilfe auf einer oder mehreren geeigneten, zu definierenden Routen prüfen. Dabei sollen Erkenntnisse für die Nutzung als Mountainbike-Route gewonnen werden und in die Weiterbearbeitung der Planung von Mountainbike-Routen von regionaler Bedeutung einfließen.

4 MOUNTAINBIKE-ROUTEN UND – INFRASTRUKTUR VON REGIONALER BEDEUTUNG

Das Konzept Mountainbike-Routen der Region Oberaargau zeigt die Themenbreite und Herausforderungen in der Planung und Umsetzung von Mountainbike-Routen auf. Zudem ist das Thema sehr aktuell, gesellschaftlich und politisch im Gespräch. Die gesetzlichen Grundlagen, Verordnungen sowie die Planungsprozesse werden während der Erarbeitung dieses Konzeptes angepasst.

Die Region Oberaargau möchte mit der behördenverbindlichen Festsetzung der Mountainbike-Routen von regionaler Bedeutung im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2025 die planerische Grundlage für die Etablierung und Umsetzung von offiziellen Routen schaffen.

4.1 ABBILDUNG IM RGSK

Die Abbildung im RGSK 2025 erfolgt mit einem Massnahmenblatt für die Mountainbike-Routen von regionaler Bedeutung.

Die Routen werden im GIS Datenmodell abgebildet und sind in den Karten- und Planprodukten des RGSK sichtbar.

In der Karte werden die Routen je nach Verlauf und Herausforderung des Abschnittes in Wegbereiche- und Trailbereiche unterteilt, die entsprechende Differenzierung ist im Massnahmenblatt beschrieben.

Das Massnahmenblatt ist im Anhang I abgebildet.

4.2 UMSETZUNG EINER MOUNTAINBIKE-ROUTE – WEITERE PLANUNGSSCHRITTE

Das Konzept Mountainbike-Routen der Region Oberaargau bildet die Grundlage für die Überführung in das behördenverbindliche, regionale Planungsinstrument RGSK, welches durch den Kanton genehmigt wird. Die Routenführung (inkl. Massnahmenblatt) sind in das RGSK 2025 integriert worden.

Für die Umsetzung einer Route muss eine Gemeinde, allenfalls in Zusammenarbeit mit weiteren Gemeinden und / oder einem Bike-Verein, die Detailabklärungen und weiteren Planungsschritte initiieren. Das RGSK bildet die behördenverbindliche Grundlage, welche die Basis für die Genehmigungsfähigkeit durch den Kanton darstellt.

ANHANG I – Faktenblatt Gemeinde

Ausganglage und Ziele

Mit dem Konzept Mountainbike-Routen der Region Oberaargau wird die strategische und planerische Grundlage für ein regionales Angebot an Mountainbike-Routen geschaffen.

Zudem wird das Ziel verfolgt, attraktive, sichere und signalisierte Mountainbike-Routen zu etablieren und die bereits bestehenden Trails einzubinden und zu officialisieren.

Für den Bau und Unterhalt von Mountainbike-Routen sind gemäss Strassengesetz die Gemeinden zuständig. Die Vereinbarungen mit den Grundeigentümern (z.B. Versicherungen und Entschädigung) kann wie bei den Wanderwegen gehandhabt werden.

Zeitlicher Rahmen

Im Rahmen des RGSK 2025 wird das Konzept und teilweise spezifische Massnahmen durch den Kanton geprüft und genehmigt.

Öffentliche Mitwirkung RGSK: 01.11.2023 – 31.12.2023

Kantonale Vorprüfung: 31.05.2024 – 30.09.2024

Einreichung / Genehmigung RGSK: 2025

Regionale Vertiefung offene Fragen

Der durch das Verfahren vorgegeben zeitliche Rahmen bedeutet nicht, dass bis zur Genehmigung in der Region Oberaargau nichts unternommen werden kann. Beispielsweise können, parallel zum Genehmigungsverfahren, folgende Themen vertieft und Fragen geklärt werden:

- Arbeitsteilung Gemeinden, Region, Bike-Vereine
- Prüfung und evtl. Konstitution regionale Arbeitsgruppe Mountainbike-Routen
- Klärung Finanzierung Bau und Unterhalt von Mountainbike-Routen
- Bau-Bewilligungsverfahren: Klärung gemeindeübergreifendes Vorgehen
- Vorbereitung Baubewilligung, Klärung von Details auf Routen, wie z.B. Entschärfung von Gefahrenstellen, Prüfung der Verträglichkeit mit der Wanderweg-Nutzung (Koexistenz).
- Planung von bauliche Massnahmen zur Entflechtung, Entschärfung von Gefahrenstellen, Zaundurchgänge

Bewilligungsverfahren Mountainbike-Route

Die in der RGSK-Karte und im Massnahmenblatt abgebildeten Routen wurden als Mountainbike-Routen von regionaler Bedeutung ausgewählt. Im Genehmigungsverfahren werden diese durch den Kanton und die Fachstellen auf ihre übergeordnete Bewilligungsfähigkeit geprüft (Bsp. Konflikte mit Jagd, Forst, Naturschutz, Wanderwegen etc.). Diese Prüfung bildet die Grundlagen für eine spätere Bewilligung im ordentlichen Baugenehmigungsverfahren, umgeht dieses jedoch nicht.

Für jede Route muss nach der Genehmigung des RGSK für die Umsetzung und Signalisation ein ordentliches Baugesuchsverfahren durchlaufen werden.

ANHANG II – Merkblatt für Versicherte (Haftpflichtversicherung die Mobiliar, BEBike)

Merkblatt für die Versicherten (Grundeigentümer, Bewirtschafter, Trägerschaften)



BEBike

Haftpflichtversicherung	Police Nr. G-1582-4201
Versicherungsnehmerin	IG Mountainbike Kanton Bern BEBike , Effingerstrasse 1, 3011 Bern
Trägerschaft	Verein Pro Bike Oberaargau, Rotboden 10, 4704 Niederbipp
Versicherter Personenkreis	Von Bike-Wegen/-Trails/-Routen betroffene Grundeigentümer, Land- und Waldbewirtschafter, Alpschaften, Gemeinden, die in einem Schadenfall mit Schadenersatzansprüchen von Biker:innen konfrontiert werden
Haftpflicht-Freistellungsversicherung	Gegenüber Ansprüchen von Biker:innen mit und ohne Strom (bis 25km/h) auf autorisiertem (autorisiert heisst, Zustimmung des Grundeigentümers/Bewirtschafters oder in einer behördenverbindlichen regionalen Planung wie Richtplan oder RGSK aufgeführten) Basisnetz und Routen auf privaten Grundstücken, die nicht dem öffentlichen Verkehr unterstellt sind

Gegenstand der Versicherung und Obliegenheiten

Der nachfolgende Versicherungsumfang bildet die Versicherungsleistungen in grober Form ab und zeigt die **spezifische Versicherungsleistung** in Zusammenhang mit Mountainbike-Routen und Mountainbike-Trails gemäss Anhang – «Lösungsvorschlag legales Mountainbikenetz Kanton Bern». Der allgemeine Deckungsumfang richtet sich ausschliesslich nach der Originalpolice.

- **Versicherte Aktivitäten**
Planung, Bau, Unterhalt, Signalisation und Kontrolle von durch die betroffenen Grundeigentümer autorisierten Wegen/Trails, Feld-, Alp- und Waldwege, Pfade, Zu- und Wegfahrtswegen sowie Bike-Routen auf Wanderwegen zur Befahrung durch Biker:innen mit und ohne Strom (bis 25km/h)
- **Der Versicherungsschutz umfasst z. B. Ansprüche Dritter, insbesondere von Biker:innen, wegen**
 - Folgeschäden durch Tiere (Schäden durch Angriffe/Verteidigung)
 - Folgeschäden durch Zäune oder Absperrungen (z. B. vergessene Leine über den Weg)
 - Folgeschäden durch Verunreinigungen von Strecken (z. B. Kot, Arbeitsspuren usw.)
 - Folgeschäden durch Hindernisse auf dem Weg ohne Vorankündigung (z. B. landwirtschaftliche/forstwirtschaftliche Fahrzeuge, geöffneter Graben, nicht signalisierte Forst- und Landwirtschaftsarbeiten, Äste, Kinderspielzeuge usw.)
 - Bonusschutz und Selbstbehalt des Motorfahrzeughalters
 - Abwehr von unberechtigten Ansprüchen (passiver Rechtsschutz)
- **Garantiesumme**
Die Garantiesumme beträgt CHF 10'000'000 für Sach- und Personenschäden
- **Nicht versichert** sind Ansprüche Dritter auf nicht autorisierten Wegen/Trails/Pisten sowie auf MTB-Anlagen; diese müssen separat versichert werden
- **Anlaufstelle im Schadenfall**
Allfällige Schadenansprüche sind der Mobiliar Belp zur Bearbeitung zu melden, wenden Sie sich an: 031 818 44 44 oder belp@mobiliar.ch

Ansprechpartner Ihrer regionalen Trägerschaft: Herr Beat Bösiger, Tel. 079 422 86 31

Schweizerische Mobiliar Versicherungsgesellschaft
Generalagentur Belp
Manuel Stauffer
Bahnhofstrasse 11, 3123 Belp

T 031 818 44 44
belp@mobiliar.ch
mobiliar.ch/belp

ANHANG III – Grundlagen Wildtierschutz

Aufgrund der Flughöhe des RGSK wurde im Konzept Mountainbikerouten nicht auf einzelne Abschnitte eingegangen. Das Konfliktpotenzial wurde summarisch beurteilt. Von den beigezogenen raumplanerischen Grundlagen zu Inventarobjekten können einzelne Objekte dennoch gequert oder tangiert sein. Insbesondere die Umsetzungsperimeter Wildwechselkorridore des Sachplan Biodiversität wurden entsprechend beurteilt: Querung ja / nein. Wobei die Querung eines Wildwechselkorridores auf einem bestehenden Weg nicht automatisch zum Ausschluss geführt hat. Im Aufstieg auf einer Asphaltstrasse oder auch in der Abfahrt auf einem bereits stark genutzten Weg kann eine entsprechende Querung vertretbar sein. In der Detailplanung ist es sinnvoll mit dem Jagdinspektorat und der Wildhut Massnahmen zur Schonung der Wildtiere, wie z.B. Verzicht auf Nachtfahrten oder saisonale Einschränkungen in diesen Bereichen zu prüfen.

Die Umsetzung obliegt den Gemeinden und bezieht die Fachstellen im üblichen Bewilligungsverfahren situativ ein. Es sind entsprechende Detailabklärungen in den weiteren Planungsschritten erforderlich.

Im Folgenden werden anhand der verfügbaren Daten die Konflikte mit den Routen aufgezeigt. Dabei wird differenziert ob eine Route auf einem bestehenden Weg oder einer Strasse gemäss Datensatz swissTLM (03/2024) verläuft.

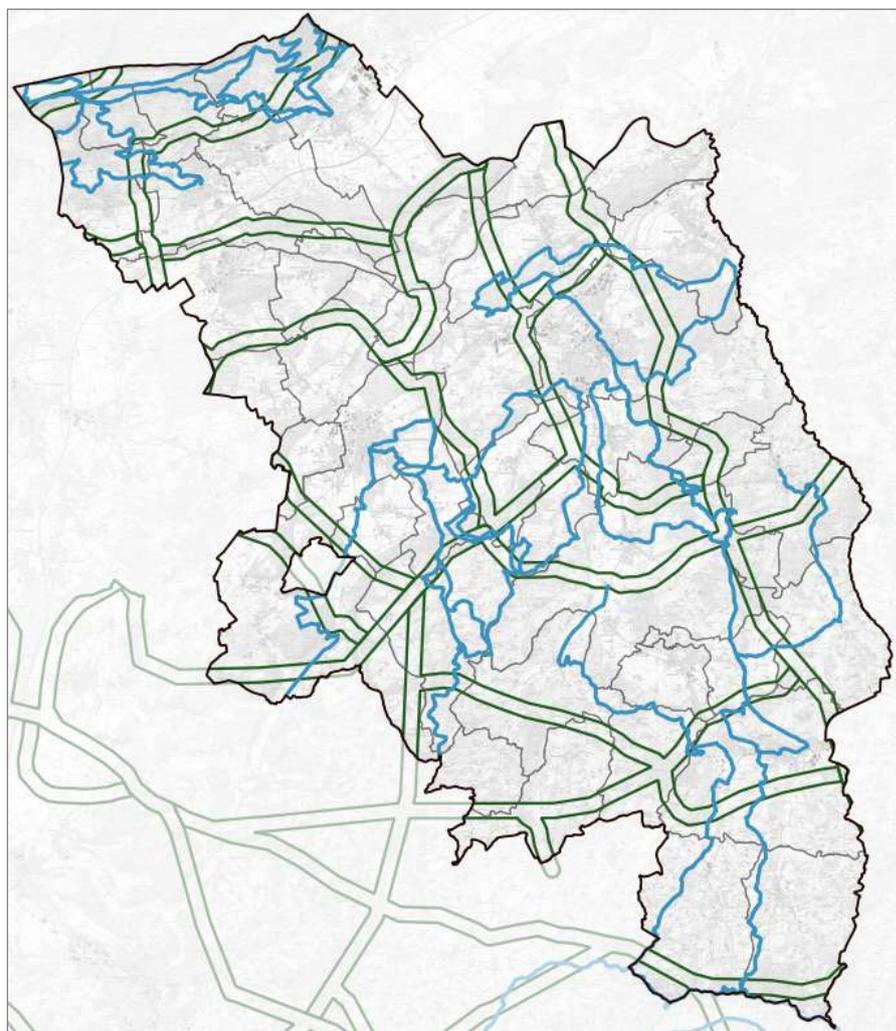
Berücksichtigte kantonale Daten, in Klammern Bezeichnung und Datenstand gemäss Geoportal des Kantons Bern.

- Umsetzungsperimeter Wildwechselkorridore (Datensatz SPBDWWK, 21.10.2021)
- Wildschadengutachten (WILDSCGA, 01.09.2023)
- Wildschutzgebiete (WSG, 25.07.2024)
- Wildruhezonen und Wildruhezonen Routennetz (WILDRZ, WILRZR, 22.08.2024) – im Perimeter keine Vorhanden
- TLM_STRASSEN (swissTLM3D 03/2024)

Umsetzungsperimeter Wildwechselkorridore (Kant. Datensatz SPBDWWK, 21.10.2021)

Alle MTB-Routen in den Bereichen der Wildwechselkorridore verlaufen auf bestehenden Strassen oder wegen gemäss TLM (2024).

Ob eine entsprechende Querung aus wildtierbiologischer Sicht problematisch ist oder mit Begleitmassnahmen entschärft werden kann, ist in der Umsetzungsplanung unter Beizug des Jagdinspektors, der Wildhut oder unter Beizug einer wildtierbiologischer Fachperson zu klären.



Wildschadengutachten (Kant. Datensatz WILDSCGA, 01.09.2023)

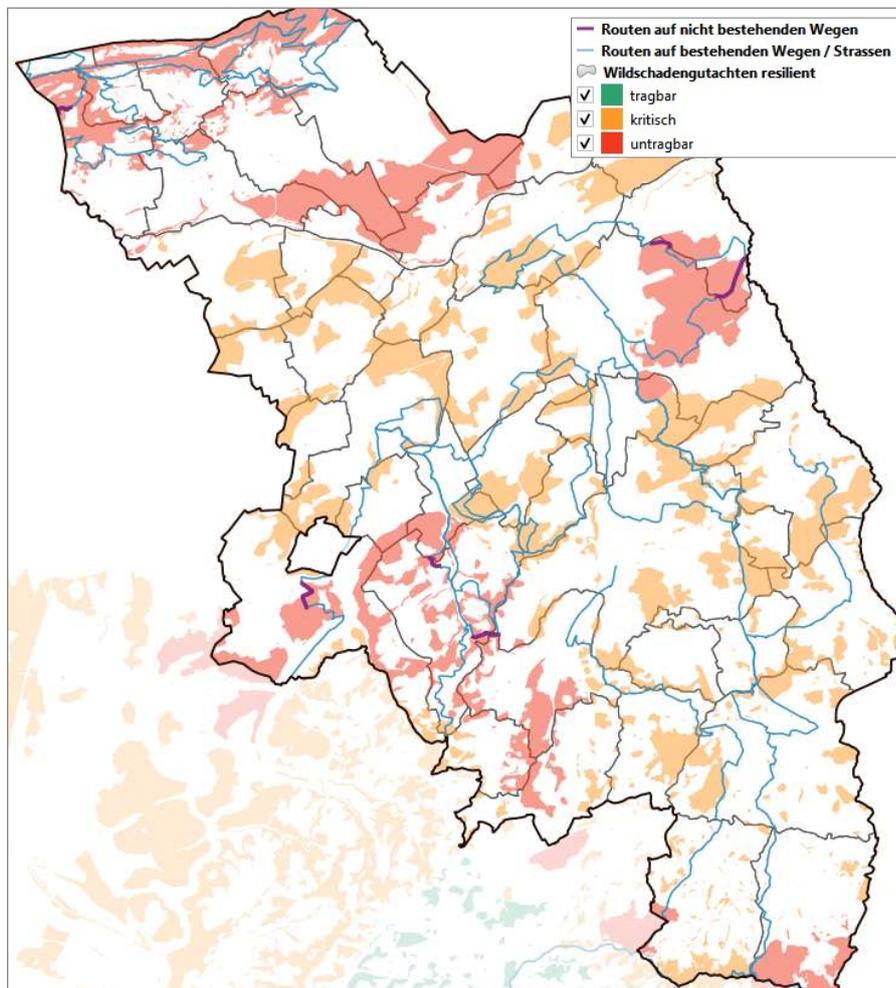
Einteilung Wildtiereinfluss auf Verjüngungsziel (Tragbar, Kritisch, Untragbar) bei Hauptbaumarten (WILDSCGA) und resiliente Arten Klimawandel (WILDSCGAR).

In der Karte sind die Abschnitte der MTB-Routen hervorgehoben abgebildet welche nicht auf einem bestehenden Weg gemäss swissTLM3D verlaufen.

Es gibt 23 vorgesehene Neubauabschnitte, 6 davon in Gebieten mit kritischen oder untragbarem Verjüngungsziel gemäss Wildschadengutachten.

Diese Abschnitte liegen teilweise in der Nähe von bestehenden Wegen. In der Umsetzungsplanung zu prüfen ob diese als parallel verlaufende Wege realisiert werden können.

Hier muss in der Detailplanung und im weiteren Planungsverfahren unter Einbezug des JI und AWN der effektive Störungseinfluss vor Ort beurteilt werden. Je nach Situation können mit Lenkungs-massnahmen Räume durch Konzentration der Nutzung auf einzelne Korridore entlastet und somit die Gesamtsituation verbessert werden.



Wildschutzgebiete (Kant. Datensatz WSG, 25.07.2024)

Keine Routen oder Trail-Bereiche tangieren eines der Wildschutzgebiete in der Region Oberaargau:

- Bleienbachermoos und Sängeli, Nr. 39
- Burgäschisee-Chlepfiberimoos, Nr. 42
- Erlimoos, Nr. 46
- Gondswil (Weiher), Nr. 51
- Vogelraupfi, Nr. 73
- Aarestau Wynau, Nr. 109

