



GENEHMIGUNG

Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal

Teilrichtplan Touristische Mountainbike-Routen



Teilrichtplan

bestehend aus:

- Richtplanbericht
- Massnahmen Routen mit Streckenkarten
- Web-GIS

weitere Unterlagen:

- Mitwirkungsbericht vom 29.07.2019 mit Ergänzungen vom 07.09.2020

August 2023

Impressum

Auftraggeber:

Berg- und Planungsregionen Kandertal und
Obersimmental-Saanenland
Honeggstrasse 14, 3777 Saanenmöser

Auftragnehmer:

ecoptima ag
Spitalgasse 34, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Landplan AG

Bächelmatt 49, 3127 Lohnstorf
Telefon 031 809 19 50
www.landplan.ch, info@landplan.ch

Bearbeitung:

ecoptima ag
Arthur Stierli, Dipl. Geograf, Projektleiter
Andrea Hürlimann, Geografin MSc
Jessica Biedermann, Geografin MSc

Landplan AG

Markus Steiner, Dipl. Ing. FH / TU Landschafts-
architektur BSLA und Landschaftsökologie,
Projektleiter StV.
Christoph Giger, Dipl. Umweltingenieur FH

Inhalt

A Erläuterungen

1. Ausgangslage	5
2. Ziel und Zweck des Teilrichtplans	5
3. Aufbau Teilrichtplan	6
4. Verbindlichkeit	7
5. Vorgehen	7
6. Grundlagen	9
7. Begriffsdefinitionen	10
8. Verantwortlichkeiten	11
8.1 Umsetzung	11
8.2 Finanzierung	12
8.3 Haftung	13
8.4 Verfahrensart und Zuständigkeiten bei Änderungen des Teilrichtplans	15

B Inhalte Teilrichtplan

9. Grundsätze	16
9.1 Nutzung und Funktionalität	17
9.2 Qualität der Routen	18
9.3 Sicherheit	19
9.4 Signalisation	20
9.5 Koexistenz	21
9.6 Landschaftsschonende Realisierung und Betrieb	22
9.7 Naturverträgliche Realisierung und Betrieb	23
10. Schlüsselthemen	24
10.1 Koordinationsstand	24
10.2 Schlüsselthema Trägerschaften	25
10.3 Schlüsselthema Signalisation und Kommunikation	27
10.4 Schlüsselthema Finanzierung Bau, Betrieb und Unterhalt	29
10.5 Schlüsselthema Monitoring und Controlling	31

C Genehmigung

11. Genehmigungsvermerke	33
---------------------------------	-----------

12. Ausdehnung der Verbindlichkeit 34

D Anhang

Anhang 1	Involvierte Akteure Partizipationsprozess	35
Anhang 2	Grundlagenverzeichnis	36
Anhang 3	Hinweise für das Baubewilligungsverfahren	37

A Erläuterungen

1. Ausgangslage

Der touristische 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 neuer 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.

In den Berg- und Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland bilden Mountainbike-Routen und Anlagen bereits heute einen wichtigen Bestandteil des touristischen Angebots. Übergeordnet wurde im Regionalen Touristischen Entwicklungskonzept von 2015 festgelegt, das touristische Sommerangebot beider Regionen mit entsprechenden Massnahmen und Angeboten zu stärken und zu koordinieren. Dahinter steht das Ziel, sich zukünftig verstärkt auch als attraktive Sommertourismus-Destination für Feriengäste zu positionieren und zu vermarkten.

Die Ausgangslage verdeutlicht, dass der Handlungsbedarf zur Schaffung eines attraktiven und den Nutzerbedürfnissen entsprechenden Routennetzes in den beiden Regionen gross ist. Im Rahmen der Landschaftsrichtplanung (LRP) und der Erarbeitung des regionalen Tourismuskonzeptes (RTEK) wurde dieses Bedürfnis identifiziert und im Massnahmenkatalog des LRP verankert. Mit dem vorliegenden Teilrichtplan Mountainbike-Routen soll ein touristisches Routenangebot ausgearbeitet und verbindlich festgelegt werden.

2. Ziel und Zweck des Teilrichtplans

Zweck	Der vorliegende Teilrichtplan dient den Regionen, den Gemeinden und den Touristikern als Führungs-, Planungs- und Koordinationsinstrument. Mit den darin festgelegten behördenverbindlichen Inhalten wird zum einen die nötige Planungssicherheit für alle Beteiligten geschaffen und zum anderen die Projektvorhaben und die Absichten der verschiedenen Nutzergruppen räumlich aufeinander abgestimmt.
Ziele	Ziel ist es, ein Routennetz auszuscheiden, das mit anderen Raumnutzungen und der Strategie des Gesamttraums Obersimmental-Saanenland und Kandertal koordiniert und verträglich ist. Angestrebt wird ein attraktives, konfliktarmes und gut signalisiertes Routennetz mit Strecken und Rund-

touren in beiden Teilregionen. Das Routennetz soll im Einklang mit den weiteren Nutzern der bestehenden Wege stehen (z.B. Wanderern, Landwirtschaft, Grundeigentümern). Grundsätzlich geht der Teilrichtplan von der Koexistenz auf den bestehenden Wegen aus.

Die Wahl der Routen soll sich an der Attraktivität der Landschaft, den routenspezifischen Herausforderungen und den touristischen Angeboten sowie den bestehenden Transportinfrastrukturen in den Regionen orientieren. Sie sollen sowohl Freizeitbiker als auch Touristen ansprechen und damit zur touristischen Vermarktung der Regionen und regionalen Wertschöpfung beitragen.

3. Aufbau Teilrichtplan

Der Teilrichtplan touristische Mountainbike-Routen besteht aus drei Teilen und umfasst:

- Einen Richtplanbericht mit verbindlichen Grundsätzen und Schlüsselthemen
- Einen verbindlichen Massnahmenteil inkl. Streckenkarten
- Ein öffentlich verfügbares Web-GIS (<https://www.planland.ch/bike/>)

Richtplanbericht Der vorliegende Bericht gliedert sich in drei Hauptkapitel. Im erläuternden Kapitel A werden die Ausgangslage, Ziele und Zweck der Planung sowie das Vorgehen beschrieben. Darauf folgen Ausführungen zur Verbindlichkeit und zu den Verantwortlichkeiten. Im Kapitel B werden die Grundsätze und Handlungsanweisungen zu Schlüsselthemen gemäss Art. 98 Abs. 3 BauG verbindlich festgehalten. Das Kapitel C enthält schliesslich die Genehmigungsvermerke.

Massnahmen Im verbindlichen Massnahmenteil werden die einzelnen Mountainbike-Routen auf Massnahmenblättern beschrieben und auf einer Situationskarte dargestellt. Weiter werden die bestehenden Konfliktpunkte entlang der Strecke abgebildet und die erforderlichen Massnahmen pro Routenabschnitt aufgeführt. Die verbindlich aufgenommenen Mountainbike Routen sollen etappenweise umgesetzt werden.

Aufgeführt werden die innerhalb der Richtplanung erarbeiteten, grösseren, gemeindeübergreifende Routen, welche hinsichtlich Projektierung und Realisierung einen verstärkten Koordinationsbedarf aufweisen. Das im Massnahmenteil bezeichnete Routennetz stellt jedoch keinen Anspruch an Vollständigkeit. Die Realisierung weiterer kürzerer, kommunaler Routen ist möglich, orientiert sich aber an den im Richtplan festgelegten Grundsätzen (vgl. Kap. 9).

Web-GIS

Das erarbeitete Web-GIS Tool zeigt die Ergebnisse des Partizipations- und Planungsprozesses auf. Es ist nicht verbindlich, dient insbesondere der Information und ermöglicht Einsichten in detaillierte Kartenansichten sowie relevante Planungsgrundlagen.

4. Verbindlichkeit

Der Teilrichtplan touristische Mountainbike-Routen ist für die Behörden der Bergregion Obersimmental-Saanenland und der Planungsregion Kandertal verbindlich, welche den Teilrichtplan als ihr Koordinationsinstrument für die Umsetzung der Mountainbike-Routen beschliessen. Gestützt auf das Baugesetz (Art. 98, Abs. 3) soll die Verbindlichkeit des Teilrichtplans auf folgende kantonale Stellen ausgedehnt werden:

- Bau- und Verkehrsdirektion (BVD) namens des Tiefbauamts (TBA) betreffend Routenführung
- Direktion für Wirtschaft, Energie und Umwelt (WEU) namens des Amtes für Wald und Naturgefahren (AWN) sowie des Amtes für Landwirtschaft und Natur (LANAT: ANF und JI) betreffend Schutzinteressen.

Der verbindliche Genehmigungsinhalt im vorliegenden Bericht befindet sich im Hauptkapitel B. Dieses beinhaltet einerseits die Grundsätze der Routenplanung und andererseits die Ziele und Aufträge innerhalb ausgewählter Schlüsselthemen an die Behörden und Verantwortlichen. Die behördenverbindlichen Inhalte sind jeweils grau hinterlegt und separat zusammengefasst. Dies ermöglicht den Beteiligten und den Behörden ein rasches Finden der für sie relevanten Passagen.

Mit der Genehmigung des regionalen Teilrichtplans durch den Kanton wird die Rechtmässigkeit des Planungsinstrumentes sowie die Vereinbarkeit mit den übergeordneten Planungen bestätigt.

5. Vorgehen

Der Teilrichtplan Touristische Mountainbike-Routen wurde innerhalb eines breit abgestützten Partizipationsprozesses erarbeitet. Er ist das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen den Regionen, Gemeinden, Tourismusorganisationen, Fachstellen und Mountainbikern (vgl. Aufstellung im Anhang). Die Resultate wurden innerhalb dreier Arbeitsphasen mit regelmässigen, partizipativen Informationsveranstaltungen und Workshops erzielt.

Arbeitsphase 1:
Rahmenbedingungen

Im ersten Planungsschritt wurden die Rahmenbedingung der Planung abgesteckt. Unter anderem wurden die relevanten Grundlagen zusammengetragen sowie rechtliche Fragen und die Anspruchsgruppen und Nutzer der Strecken geklärt. Des Weiteren konnten die inhaltlichen Ziele sowie die Wirkungs-, Prozess- und Umsetzungsziele spezifiziert werden.

Arbeitsphase 2:
Routenplanung

Das – gestützt auf die festgelegten Rahmenbedingungen – erarbeitete Routennetz ist das Hauptergebnis des durchgeführten Planungs- und Partizipationsprozesses. Zentral sind folgende Arbeitsschritte:

- Erfassen vorhandener Nutzerbedürfnisse
- Erhebung und Auslegeordnung der bestehenden Routen mit erfahrenen und ortskundigen Mountainbikern
- Erstellen eines webbasierten Planungstools zur Erfassung und interaktiven Bearbeitung der Routen durch die involvierten Akteure
- Befahren und Beschrieb der Routenabschnitte
- Beurteilen der Abschnitte anhand eruiertes Schwachstellen, Konflikte und weiterer Kriterien (SWOT-Analyse: Weggestaltung und -beschaffenheit, Koexistenz, Wertschöpfung, Naturschutz, Wegbedeutung)
- Abbilden der Routen und Verknüpfung mit räumlichen Daten in einem Web-GIS Tool

Kern der 2. Arbeitsphase sind die regelmässigen Partizipationsrunden mit den involvierten Akteuren (vgl. Aufstellung im Anhang). Weiter wurden in mehreren Zwischenschritten die betroffenen kantonalen Amtsstellen frühzeitig in den Planungsprozess miteinbezogen. Insbesondere wurden die Routenführung und die einzelnen Abschnitte von den kantonalen Fachstellen hinsichtlich bestehendem Konfliktpotential beurteilt und anschliessend – basierend auf den Rückmeldungen der Gemeinden sowie Gesprächen mit den Grundeigentümern – überarbeitet.

Das erarbeitete Planungs- und Web-GIS Tool ist eine innovative Möglichkeit zur effizienten Erfassung, Bearbeitung und Interaktion mit zahlreichen involvierten Akteuren. Es verknüpft die Abschnitte und Routen mit Raumdaten und bietet gleichzeitig die Möglichkeit, die routenrelevanten Planungsgrundlagen abzurufen.

Die Webanwendung ermöglichte einerseits, die Zwischenresultate der Routenplanung allen Akteuren in verschiedenen Bearbeitungsstadien zugänglich zu machen und stellte andererseits einen schlanken und zielorientierten Austausch mit den Ämtern sicher. Für die Weiterentwicklung des Routennetzes erlaubt die Webanwendung künftig eine zukunftsorientierte, schnelle und dynamische Bearbeitung.

Arbeitsphase 3:
Teilrichtplan

Die geprüften Routen werden mit den entsprechenden Massnahmen innerhalb des Teilrichtplans touristische Mountainbike-Routen behördenverbindlich gesichert. Das Verfahren zu einem regionalen Teilrichtplan besteht aus folgenden Schritten:

- Erarbeitung des Teilrichtplans basierend auf den vorgelagerten Prozessschritten (inkl. Erstellung von Massnahmenblättern mit Realisierungsprogramm)

- Konsolidierung des Teilrichtplans Anfang Dezember 2018 durch die Berg- und Planungsregionen Obersimmental-Saanenland & Kandertal
- Durchführung einer Vernehmlassung der Gemeinden bis Mitte Januar 2019
- Öffentliche Mitwirkung: das Teilrichtplan-Dossier wurde vom 19. Februar bis zum 29. März 2019 zur Mitwirkung aufgelegt.
- Nach der Bereinigung aufgrund der Mitwirkungseingaben wurde das Dossier im August 2019 dem Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) des Kantons Bern zu einer informellen Konsultation eingereicht. Aufgrund der Kumulation der Vorbehalte unterschiedlicher Fachstellen sowie den festgestellten Interessenskonflikten wurden am 7.9.2020 die Grundsatzfragen und die Weiterführung der Teilrichtplanung an einer Bereinigungssitzung zusammen mit den Fachstellen diskutiert.
- Das Dossier wurde daraufhin überarbeitet und die Vorbehalte routenweise in bilateralen Gesprächen mit den Fachstellen bereinigt. Das bereinigte Dossier wurde am 24. November 2021 (Obersimmental-Saanenland), respektive 15. Dezember 2021 (Kandertal) von der Geschäftsleitung der Planungsregionen verabschiedet und Ende 2021 zur Vorprüfung beim AGR eingereicht.
- Planfestsetzung und Inkrafttreten: Nach der Bereinigung erfolgt die Beschlussfassung innerhalb der Bergregion Obersimmental-Saanenland und der Planungsregion Kandertal. Der beschlossene Teilrichtplan mit dem behördenverbindlichen Richtplanbericht und den Massnahmenblättern wird dem AGR zur Genehmigung eingereicht.

6. Grundlagen

Gesetzliche Grundlagen

Spezifische Rechtsgrundlagen zum Mountainbiken bestehen nicht. Von Belang sind in erster Linie das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG), das eidg. Strassenverkehrsgesetz (SVG), die eidg. Signalisationsverordnung (SSV) sowie das kantonale Strassengesetz (SG) in Verbindung mit der kantonalen Strassenverordnung (SV).

Weiter sind bei Planung, Realisierung und Betrieb von Mountainbike-Strecken die relevanten Gesetzgebungen im Bereich Planung und Bau, Wald sowie Wildtier-, Natur- und Heimatschutz zu beachten. Dazu kommen regionale und kommunale Bestimmungen.

Kantonaler Sachplan Veloverkehr

Auf der kantonalen Ebene ist, neben den gesetzlichen Grundlagen, der Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern zu erwähnen. Er zeigt die räumlichen und organisatorischen Anweisungen zur Abstimmung und planerischen Sicherstellung der Velorouten mit kantonomer Netzfunktion. Der Sachplan weist darauf hin, dass die Regionen die Freizeitnetze – darunter Mountainbike-Strecken – übernehmen und wo nötig weiterentwickeln können.

Die thematisch relevanten Grundlagen der regionalen Ebene bestehen aus den Landschaftsrichtplänen (LRP) der Planungs- und Bergregionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland sowie dem gemeinsamen Regionalen touristischen Entwicklungskonzept (R-TEK).

Regionale Landschaftsrichtpläne

Im Massnahmenblatt Nr. 3.14 der genehmigten Landschaftsrichtpläne (LRP) vom Oktober 2018 setzten sich die Regionen zum Ziel, ein attraktives, sicheres und konfliktarmes Routennetz anzubieten. Die Routen sollen die Eigen- und Schönheiten der Regionen vermitteln und mit Angeboten und Dienstleistungen verbinden. Mit der Erarbeitung des vorliegenden Teilrichtplans wird die vom Landschaftsrichtplan vorgesehene Massnahme nun umgesetzt.

Regionales touristisches Entwicklungskonzept

Das gemeinsame Regionale touristische Entwicklungskonzept (R-TEK) vom März 2015 zeigt die künftige (räumliche) Entwicklung des Tourismus in den beiden Planungsregionen auf. Neben zahlreichen anderen touristischen Infrastrukturen verweist das Konzept auch auf den steigenden regionalen Bedarf an Mountainbike-Strecken der letzten Jahre.

7. Begriffsdefinitionen

Das Mountainbiken ist Teil des Schweizer Langsamverkehrs. Die begriffstechnische Unterscheidung zwischen Mountainbike-Routen und Mountainbike-Anlagen ist diesbezüglich zentral. Der vorliegende Teilrichtplan ist ausschliesslich auf die Planung und Bezeichnung von Mountainbike-Routen ausgerichtet.

Mountainbike-Routen



Die Schweizer Norm SN 640 829, Strassensignale, Signalisation Langsamverkehr definiert **Mountainbike-Routen** wie folgt: «Mountainbike-Wege sind allgemein zugängliche Wege oder Pfade im hügeligen oder bergigen Gelände, ohne Asphalt- oder Betonschichten. Sie können fahrtechnisch schwierige Abschnitte und Schiebe- und Tragepassagen aufweisen.» Es handelt sich bei solchen Routen um signalisierte Wege des Langsamverkehrs, auf denen meist unterschiedliche Nutzergruppen unterwegs sind.

Mountainbike-Anlagen



Mountainbike-Anlagen und Pisten hingegen sind auf «bestimmte Nutzergruppen zugeschnittene Sportanlagen mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden» (TBA, 2017). Das Spektrum dieser speziell erstellten Anlagen reicht von abgesperrten Freeride- und Downhill-Abfahrts-pisten bis hin zu speziellen 4Cross-Pisten, Skillareas, Dirtjumps oder Pumptracks. Sie sind ausschliesslich dem Mountainbiken gewidmet, vertragen keinen Misch- oder Gegenverkehr und müssen entsprechend signalisiert oder sogar abgesperrt sein.

8. Verantwortlichkeiten

8.1 Umsetzung

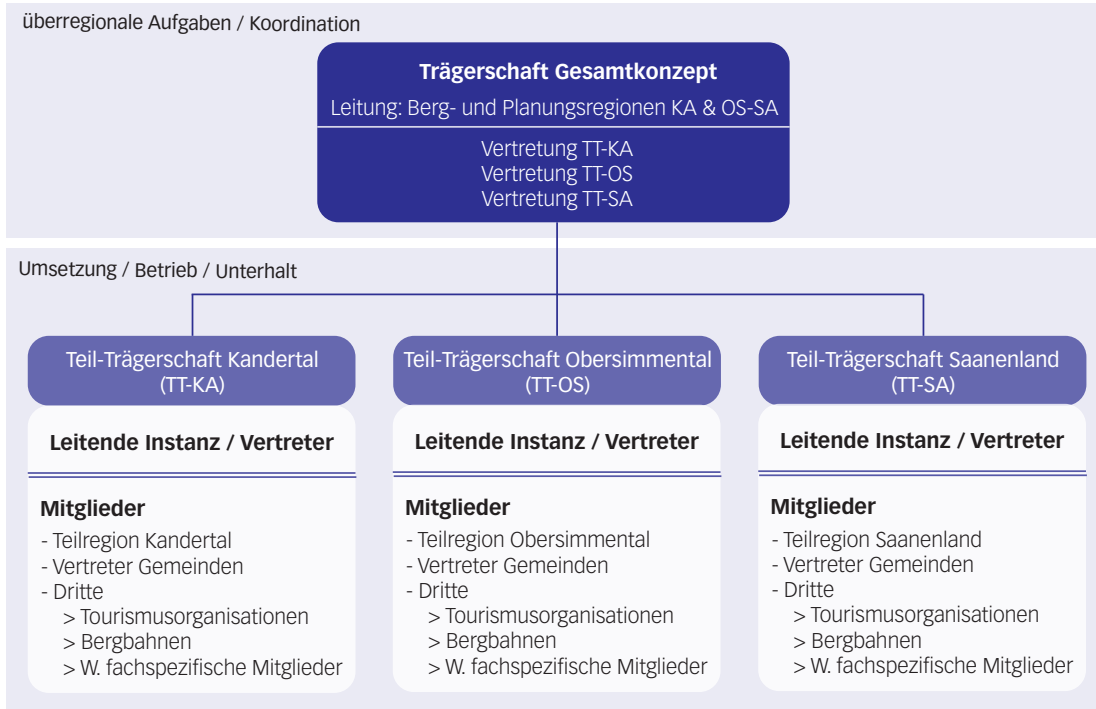
Bau, Betrieb und
Unterhalt

Die Erschliessung und Ausstattung von Erholungsgebieten ist Aufgabe der Gemeinden (Art. 64 Abs. 2 Bst. a und b BauG, Art. 118 BauG). Hierzu gehören auch die Planung und der Bau der Langsamverkehrsnetze. Betrieb und Unterhalt einschliesslich Markierung der Wanderwege sind ebenfalls Aufgabe der Gemeinden. Betrieb und Unterhalt einschliesslich Markierung der Wege und Routen, die nicht Teil des Wanderwegnetzes sind, sollen generell von den Teil-Trägerschaften übernommen werden. Die Umsetzung des Teilrichtplans touristische Mountainbike-Routen richtet sich folglich einerseits an die Mitgliedergemeinden der Bergregion Obersimmental-Saanenland und der Planungsregion Kandertal im Rahmen ihrer gesetzlich geregelten Aufgabenbereiche, andererseits aber an Teil-Trägerschaften bezüglich allen Wegstrecken, welche nicht über offizielle Wanderwege führen.

Die Verantwortung für die Planung der bereinigten und gemeinsam beschlossenen Routen, der Projektierung und Umsetzung der erforderlichen Massnahmen sowie den Unterhalt der Wege übernimmt somit die noch zu bildende «Teil-Trägerschaft». Sie besteht aus den betroffenen Gemeinden und der Teilregion selbst sowie Dritten. Als Partner können u.a. Tourismusorganisationen, Bergbahnen, Anbieter von Sportgeräten resp. Veloverleihe oder Bike-Guides aus den Teilregionen auftreten. Diese sind im Rahmen der Umsetzung des Teilrichtplans zu klären und zu bezeichnen. Die Beantragung/Gesuchstellung der erforderlichen Signale liegt im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Gemeinde.

Koordination und
Kontrolle

Die Wegweisung der Mountainbike-Routen hat nach einem lokalen oder regionalen Gesamtplan zu erfolgen und bedarf der Zustimmung des kantonalen Tiefbauamts (Art. 45 Abs. 2 SV). Für die Umsetzung von solch überregionalen einheitlichen planungsrechtlichen Grundlagen ist eine übergeordnete, noch zu bildende «Trägerschaft Gesamtkonzept» verantwortlich. Sie wird durch die Berg- und Planungsregion Obersimmental-Saanenland und Kandertal geleitet und soll aus Vertretern der «Teil-Trägerschaften» bestehen. Daraus ergibt sich folgende künftige Projektorganisation für die Umsetzung:



Die Überwachung der Umsetzungsfortschritte und Weiterentwicklung des Teilrichtplans liegt im Zuständigkeitsbereich der «Teilträgerschaft Gesamtkonzept». Sie nimmt die Aufgabe als Kontrollstelle (inkl. Monitoring und Controlling) wahr.

8.2 Finanzierung

Für die Finanzierung übergreifender, konzeptioneller Aufgaben sowie spezifischer Massnahmen pro Route/Routenabschnitt wurden zwei übergeordnete Finanzierungsmodelle erarbeitet (vgl. nachfolgende Abb.).

Routenübergreifende Aufgaben

Die Finanzierung der übergreifenden, konzeptionellen Aufgaben und Massnahmen ist Sache der «Trägerschaft Gesamtkonzept». Die dazu verfügbaren Mittel sollen sich aus ordentlichen Regionsbeiträgen, à-fonds-perdu Beiträgen durch die «Neue Regionalpolitik» (NRP) sowie Beiträgen Dritter zusammensetzen.

Bau, Betrieb, Unterhalt

Die verfügbaren Mittel für spezifische Massnahmen pro Route/Routenabschnitt (bauliche und betriebliche Massnahmen sowie Unterhalt) werden durch die jeweilige Teil-Trägerschaft generiert und sollen örtlich, innerhalb der Teilregion, zur Verfügung stehen. Zusätzlich können sie durch auszuhandelnde Beiträge der Gemeinden ergänzt werden. Die Beiträge der Gemeinden bemessen sich nach Anzahl Einwohner und nach Anteil Streckenkilometer Routen der Gemeinden.

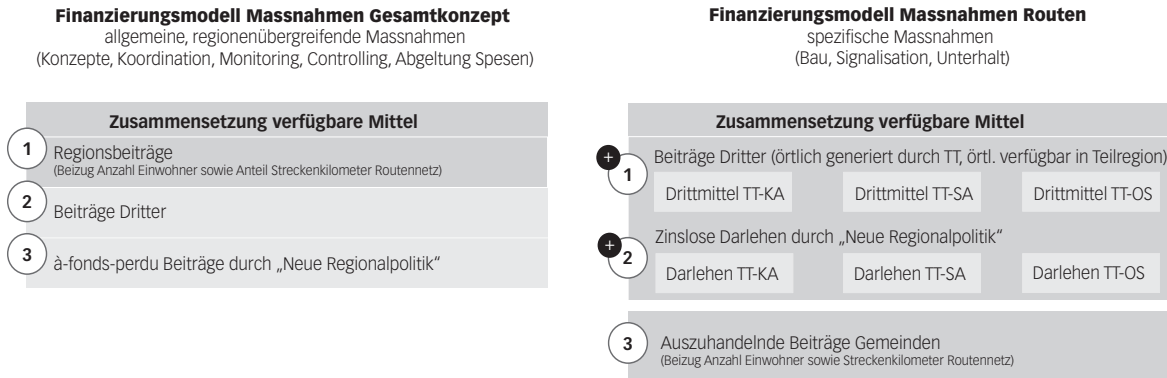


Abb. 1 Übergeordnete Finanzierungsmodelle

8.3 Haftung

Eigenverantwortung Biker

Grundsätzlich ist von der Eigenverantwortung des Mountainbikers auszugehen. Er ist dafür verantwortlich, dass er seine Route entsprechend seinen Fähigkeiten wählt und hat die Risiken zu akzeptieren, welche bei der Benützung von Mountainbike-Routen zu erwarten sind. Der Mountainbiker ist damit selber für einen erlittenen Unfall verantwortlich, sofern dieser einen unglücklichen Zufall oder einzig Folge seines unrichtigen Verhaltens darstellt.

Schutzpflichten

Wo der Mountainbiker auch bei erhöhter Aufmerksamkeit atypische, fallenartige Gefahren nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann, findet seine Eigenverantwortung ihre Grenzen. Derjenige, der einen solchen gefährlichen – eben atypisch, fallenartigen – Zustand schafft oder unterhält, hat alle erforderlichen und zumutbaren Schutzmassnahmen zu treffen, um die Schädigung von Bikern und Dritten zu vermeiden.

Wer Mountainbike-Routen errichtet, als solche signalisiert und/oder dafür Werbung macht, nimmt damit besondere Schutzpflichten auf sich. Er trägt eine erhöhte Verantwortung für die Auswahl, den Zustand und den Unterhalt von Routen. Die Pflicht zur Sicherung einer Mountainbikestrecke erstreckt sich im Wesentlichen auf die oben genannten Gefahren. Dies betrifft vor allem mangelhafte bauliche Vorrichtungen.

Ein Werkeigentümer hat im Rahmen des Zumutbaren entsprechend wirksame Vorkehrungen zum Schutz der Werkbenützer vor Unfallgefahren zu treffen. Der Sicherungspflichtige hat in jedem Fall eine fehlerfreie Erstellung und Konstruktion zu gewährleisten und muss die Vorrichtung hinreichend unterhalten. Überraschende Gefahrenstellen sind mit Warntafeln zu kennzeichnen oder durch geeignete Massnahmen zu entschärfen.

Als Schutzpflichtige sind bezüglich Mountainbike-Routen eine ganz Reihe von Leistungsträger denkbar, nämlich derjenige der:

- den Zugang zu einer Route vermittelt oder ermöglicht
- einen angebotenen Weg plant und erstellt
- eine Route unterhält

- Eigentümer einer Route bzw. des Grundstückes ist
- eine Route signalisiert
- für eine Route wirbt
- eine Mountainbiketour organisiert und/oder durchführt.

Haftung Die Unterlassung der Sicherungspflichten eines Akteurs kann zur Haftung eines Unternehmens und unter Umständen auch eine strafrechtliche Verurteilung der für die Sicherheit zuständigen Organe und Angestellten führen. Das Subjekt der Haftung ist grundsätzlich der sachrechtliche Eigentümer (Werkeigentümer) oder kann, sofern dieser für den Unterhalt zuständig ist, einem Dritten erklärt werden. Der Werkeigentümer kann zudem durch die Verantwortlichkeit des Geschädigten, wegen höherer Gewalt oder wegen eines Zufalls von der Mangelhaftigkeit des Werks von seiner Haftung entlastet werden.

Haftpflichtversicherung Werkeigentümer-Haftungsklagen sind in der Schweiz selten. Auf den ausgeschilderten Mountainbike-Routen von SchweizMobil sind keine erfolgreichen Klagen bekannt und somit keine Gerichtsurteile, welche die Haftungsfragen abschliessend beurteilen. Bei öffentlich zugänglichen Routen empfiehlt es sich aber für jeden Leistungsträger eine Privat- bzw. Gebäudehaftpflicht-Versicherung abzuschliessen. Es darf nicht vergessen werden, dass auch ein Organ einer juristischen Person (z.B. Verein) für unerlaubte Handlungen von Geschädigten resp. seinen Hinterlassenen persönlich haftbar gemacht werden kann.

Lösung Die Versicherungsfragen wurden durch die Berg- und Planungsregionen Obersimmental-Saanenland und Kandertal, zusammen mit einem regionalen Mountainbike-Verein und der Mobiliar behandelt. Der dafür erarbeitete Versicherungsschutz wird für den jeweiligen Verein (bspw. eine Träger-schaft) inkl. Vorstands- und/oder Kommissionsmitglieder, aktive Teilnehmer sowie Hilfspersonen abgeschlossen. Versichert ist die gesetzliche Haftpflicht des Versicherungsnehmers sowie der Grundeigentümer (bspw. Waldeigentümer, Landwirte, Gemeinden), die von Mountainbike-Routen betroffen sind für Personen- und Sachschäden Dritter. Folgende Schadensfälle werden abgedeckt:

- Durch Tiere verursachte Unfälle und Schäden (Aufscheuchen, Angriffe/Verteidigung, Tierhalterhaftung)
- Folgeschäden, Unfälle verursacht durch Schäden oder Verunreinigung von Strassen und Wegen (Werkeigentümerhaftung)
- Schäden, Unfälle infolge von temporären Abzäunungen (bspw. Leinen über die Strasse)
- Unfälle und Schäden durch Weghindernisse ohne Vorankündigung
- Folgeschäden verursacht durch Erschrecken von Grundeigentümern

8.4 Verfahrensart und Zuständigkeiten bei Änderungen des Teilrichtplans

Die Verfahrensart bei Änderungen richtet sich nach den Vorgaben der Baugesetzgebung. Die Beschlussfassungskompetenz wird in den Statuten der Bergregion geregelt. Gestützt darauf orientiert sich die Region beim Umgang mit Änderungen an den folgenden Erläuterungen (nichtverbindlich):

Ordentliche Änderungen

Materielle Änderungen am Teilrichtplan, welche noch nicht bemitwirkt und vorgeprüft wurden, erfordern ein ordentliches Verfahren mit öffentlicher Mitwirkung, kantonaler Vorprüfung und Beschlussfassung durch Geschäftsleitung. Dabei handelt es grundsätzlich um:

- Änderungen des Koordinationsstandes von Vororientierung (VO) zu Festsetzung (FS) oder von Zwischenergebnis (ZE) zu FS;
- Die Aufnahme neuer Routen mit Koordinationsstand ZE oder FS

Geringfügige Änderungen

Änderungen des Teilrichtplans im geringfügigen Verfahren, d.h. ohne Mitwirkung durch die Gemeinden und die Bevölkerung sowie ohne kantonale Vorprüfung, sind möglich. Solche Änderungen werden direkt von der Geschäftsleitung der Bergregion Obersimmental-Saanenland, respektive der Planungsregion Kandertal beschlossen und beim Kanton zur Genehmigung eingereicht. Denkbar ist ein solches Verfahren bei:

- der Aufnahme neuer Routen mit Koordinationsstand VO;
- Änderungen des Koordinationsstandes von VO oder ZE zu FS, wenn Massnahmen/Bedingungen bereits klar im Massnahmenblatt des vorgeprüften Teilrichtplans festgelegt wurden (Nachführung);
- Änderungen des Koordinationsstandes von VO zu ZE bereits mitgewirkter und vorgeprüfter Elemente resp. Routen;
- unwesentliche Anpassungen in der Lage oder Ausführung von Routenelementen, welche nicht von allgemeinem Interesse sind und keine Schutzinteressen betreffen.

Welche Änderungen in einem geringfügigen Verfahren vorgenommen werden können, ist vorgängig mit dem kantonalen Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) zu klären.

B Inhalte Teilrichtplan

9. Grundsätze

Beim Bau, Betrieb und Unterhalt der Mountainbike-Routen orientieren sich alle beteiligten Stellen an den nachfolgenden, behördenverbindlichen Grundsätzen. Diese gelten für das gesamte Routennetz. Die Grundsätze sind in Abwägung mit anderen Interessen zu berücksichtigen. Neben den nachstehend aufgeführten Grundsätzen besteht die Schweizer Norm SN-640829A «Strassensignale; Signalisation Langsamverkehr». Diese wird ebenso beachtet.

9.1 Nutzung und Funktionalität

Die Nutzeransprüche auf das Routennetz sind divers. Mountainbiker wollen sich in attraktiven Landschaften vom Arbeitsalltag erholen, ihre Gesundheit und Fitness steigern, suchen eine fahrtechnische Herausforderung oder geniessen den Spassfaktor. Diese Bedürfnisse erfordern ein funktionales Routennetz bezüglich Schwierigkeit, Linienführung, Weggestaltung und Infrastruktur. Die Regionen und Gemeinden fördern die möglichst konfliktfreie Nutzung von Natur und Wegnetz und sichern das nachhaltige Mit- und Nebeneinander der Nutzergruppen. Dabei verfolgen sie hinsichtlich Nutzung und Funktionalität folgende Grundsätze:

Grundsätze	<ul style="list-style-type: none">– Das Routennetz ist auf die Bedürfnisse der Nutzer ausgerichtet.– Die Routen sind auf eine oder mehrere klar definierte Zielgruppen zugeschnitten.– Die Schwierigkeitsgrade berücksichtigen die unterschiedlichen Fertigkeiten der Nutzer.– Die Verträglichkeit der Mountainbike-Routen mit anderen Wegnutzern ist sichergestellt.– Die Mountainbike-Routen sind mit den Interessen von Natur und Raum verträglich.– Die Mountainbike-Routen führen zu keiner erheblichen Einschränkung der Wald- und Alpbewirtschaftung.– Routennetz und -führung sind mit den bestehenden, touristischen Infrastrukturen und Angeboten koordiniert.
Bedürfnisse Nutzer	Die Mountainbike-Routen erfüllen eine wichtige Freizeit- und Erholungsfunktion. Es besteht der Anspruch, durch das Ansteuern von touristischen Angeboten und Sehenswürdigkeiten für Gäste wie auch Einheimische eine hohe Erlebnisqualität zu bieten. Das Routennetz ist auf folgende Bedürfnisse ausgerichtet: Naherholung, Landschafts- und Naturerlebnis, Bewegung, Spass, Fahrerlebnis.
Schwierigkeitsgrade	Im Planungssperimeter sind sowohl konditionell als auch technisch leichte bis schwere Routen anzubieten. Damit sollen Einsteiger/innen ohne grosse Erfahrungen, interessierte Feriengäste, Familien, aber auch geübte, erfahrene Mountain-Biker angesprochen werden.
Verträglichkeit	Da die Routen auf bestehenden Wegnetzen basieren, müssen die Bedürfnisse anderer Wegnutzer – Fussgänger, Wandernde, Alp- und Forstbewirtschaftler – miteinbezogen werden. Bei Bedarf sind geeignete Massnahmen pro Routenabschnitt festzulegen, um die reibungs- und konfliktfreie Nutzung der Routen zu gewährleisten. Die Verträglichkeit mit Natur und Raum beinhaltet einen schonenden Umgang mit den vorhandenen Naturwerten (Flora und Fauna) sowie dem Landschaftsbild. Es wird eine umwelt- und landschaftsbildverträgliche Realisierung angestrebt.

9.2 Qualität der Routen

Die Berg- und Planungsregionen Obersimmental – Saanenland und Kandertal fördern gemeinsam mit den Gemeinden die Realisierung von offiziellen, signalisierten und attraktiven Mountainbike-Routen für Freizeit und Tourismus. Sie tragen mit dem Routennetz massgeblich zur Standortqualität der Regionen bei und leisten einen aktiven Beitrag zum Wohlbefinden der Bevölkerung und der Gäste. Die im Teilrichtplan aufgenommenen Routen haben die folgenden Qualitätsanforderungen zu erfüllen:

Grundsätze
Koordination

- Die Mountainbike-Routen sind mit dem nationalen, kantonalen, regionalen und lokalen Routennetz koordiniert.
- Die Abstimmung mit den kantonalen Strategien ist sichergestellt.

Grundsätze
Infrastruktur

- Die Routen:
- sind attraktiv und auf dem nationalen und internationalen Markt erfolgreich;
 - erschliessen attraktive Landschaften, Routenziele und Sehenswürdigkeiten;
 - weisen einen hohen Anteil Natur- und einen tiefen Anteil Hartbelag auf;
 - sind homogen, verständlich und durchgehend geführt und das Gefahrenpotenzial ist minimiert;
 - sind mit einem möglichst dichten Angebot des öffentlichen Verkehrs erreichbar (inklusive Velotransport);
 - können leistungsfähige Aufstiegshilfen einbeziehen (z.B. Bergbahnen);
 - sind einheitlich signalisiert;
 - werden mindestens einmal pro Jahr kontrolliert und unterhalten.

Gefahrenpotenzial

Die Umsetzung von möglichst konfliktfreien und sicheren Routen erfordert das Erkennen und Minimieren des Gefahrenpotenzials, bspw. mit der Realisierung von Toren, wo notwendig mit Aufstellen von Warntafeln oder einer sinnvollen Entflechtung.

Qualitäts-
anforderungen

Die formulierten Qualitätsziele sollen sicherstellen, dass die Routen ein attraktives, sicheres, zusammenhängendes und damit qualitativ hochstehendes Routennetz gewährleisten. Sie decken die relevanten Bereiche Planung, Bau und Signalisation ab und orientieren sich an den Anforderungen von SchweizMobil (vgl. Manual Routen, 2016).

Die Ausarbeitung der Routen orientiert sich an der Grundüberlegung, nicht zu viele Routen, dafür aber solche von hoher (Erlebnis-) Qualität und vertretbarer Umsetzbarkeit festzulegen. Dazu tragen, neben den Grundsätzen zur Qualität, auch die Grundsätze in den Unterkapiteln 9.1-5 gleichermaßen bei.

9.3 Sicherheit

Die Zahl der Mountainbike-Unfälle hat sich in den letzten gut zehn Jahren verdoppelt, was vermutlich auf die gestiegene Zahl der Mountainbiker zurückzuführen ist. Die Regionen und Gemeinden streben hinsichtlich der Planung und des Betriebs der touristischen Mountainbike-Routen die grösstmögliche Sicherheit für die Nutzer/innen und anderen Erholungssuchenden an. Die Routenplanung und deren Betrieb verfolgt folgende Grundsätze betreffend Sicherheit:

Grundsätze

- Die Routenplanung berücksichtigt sowohl die objektive Sicherheit (Unfallstatistiken) als auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Bevölkerung (Einschätzung des Einzelnen).
- Die Sicherheit des Routennetzes wird durch bedarfsgerechte Infrastrukturen und eine sorgfältig geplante Linienführung grösstmöglichst gesteigert.
- Die Nutzer/innen werden für das rücksichtsvolle und sichere Fahren sensibilisiert.
- Auf gemeinsam genutzten Wegen sind Mountainbiker zu besonderer Vorsicht verpflichtet und haben gegenüber Fussgängern keinen Vortritt.
- Die Routen sind in gutem Wegzustand für alle Wegbenutzer.
- Wo Gefahren nicht oder nicht rechtzeitig erkannt werden können, sind die Nutzer/innen mit entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen davor zu schützen oder zu warnen.
- Die Biker werden über besondere Routen-Anforderungen mittels Warnungen ins Bild gesetzt. Es sollen keine falschen Sicherheitserwartungen geweckt werden.

Eigenverantwortung Biker

Grundsätzlich ist von einer hohen Eigenverantwortung der Mountainbiker auszugehen. Wer Mountainbike fährt, geht ein erhöhtes Risiko ein. Mountainbike-Routen können fahrtechnisch schwierige Abschnitte aufweisen. Die Anforderungen an ihre Benützer fordern deshalb eine entsprechend gute körperliche Verfassung, ein erhöhtes technisches Fahrkönnen sowie die entsprechende Ausrüstung. Zur Steigerung der Sicherheit sind die Nutzerinnen und Nutzer auf das rücksichtsvolle und sichere Fahren zu sensibilisieren. Die Biker werden darauf aufmerksam gemacht, mit Unvorgesehenem zu rechnen sowie konzentriert, vorausschauend und in angepasstem Tempo zu fahren.

Schutz und Warnung an erforderlichen Stellen

Wo der Mountainbiker auch bei erhöhter Aufmerksamkeit Gefahren nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann, muss er davor geschützt oder mindestens gewarnt werden. Der Schutzpflichtige einer Mountainbike-Route hat in diesem Fall mit entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen dafür zu sorgen, dass diese bei bestimmungsgemäsem Gebrauch genügend Sicherheit bietet. Die Sicherheitssituation ist im Einzelfall und abschnittsweise zu prüfen.

9.4 Signalisation

Für eine attraktive, sichere und zusammenhängende Wegführung ist eine gute Signalisation massgebend. Die Grundsätze der Signalisation sind übergeordnet in der Schweizer Norm SN 640 829 festgehalten. Die Regionen und Gemeinden streben eine einheitliche Signalisation der Mountainbike-Routen über den gesamten Planungsperimeter an. Die Signalisation der im Teilrichtplan aufgenommenen Routen haben die folgenden Anforderungen zu erfüllen:

Grundsätze

- Die Mountainbike-Routen werden gemäss der Schweizer Norm SN 640 829 Signalisation Langsamverkehr und den entsprechenden kantonalen Grundlagen signalisiert
- Nationale, regionale und lokale Routen werden unterschiedlich signalisiert. Mountainbikeland-Routen von SchweizMobil werden mit einem Routenfeld (Farbe ocker inkl. dreistelliger Nummer) zusätzlsignalisiert.
- Neue Signalisationen sind auf die bestehende Strassensignalisation, insbesondere auf diejenige des übergeordneten Strassennetzes, abzustimmen.
- Bei Querungen, anspruchsvollen Kreuzungen, Verzweigungen und Stellen mit schwierig zu vermittelnden Routenführung sind neben den üblichen Signalen Routenbestätigungen anzubringen.
- Routen, die in beide Richtungen befahren werden, sind in beide Richtungen zu signalisieren.
- Wo es für die Sicherheit und Koexistenz der Wegnutzer/innen erforderlich ist, sind zusätzliche Signale, bspw. Start/Ende, Mischverkehr, Vorwegweiser, Abschnittskennzeichnungen oder Informationstafeln einzusetzen.
- Die Signale sind im Wahrnehmungsbereich der Verkehrsteilnehmenden und konzentriert an möglichst wenigen Standorten anzubringen. Sie sind rasch und ohne Ablenkungsgefahr erfassbar.
- Das Anbringen von Signalen an Bäumen sowie die Werbung auf Strassensignalen ist nicht zulässig.

Schweizer Norm SN 640 829

Die Norm SN 640 829 legt die Grundsätze zur LV-Wegweisung hinsichtlich Gestaltung und Dimensionierung der Signale behördenverbindlich fest (Art. 115 Signalisationsverordnung). Für Mountainbike-Routen gilt folgender Grundsatz: Die Wegweiser und Bestätigungen sind rot und enthalten ein weisses Mountainbike-Piktogramm. Die Markierungen sind weiss-rot.

Planungs- grundsätze Kanton

Die Signalisation der Mountainbike-Routen orientiert sich weiter an den Planungsgrundsätzen des Kantons. Die für die Signalisation zuständige Genehmigungsbehörde (TBA) hält diese in ihrer Arbeitshilfe «Signalisation von MTB-Routen und lokale Velorouten» fest. Sie sind in den oben aufgeführten Grundsätzen enthalten.

9.5 Koexistenz

Die Koexistenz von Mountainbikern und anderen Nutzungen ist eine Kernfrage der Routenplanung. Grundsätzlich sollen Mountainbiker ihren Sport in einem rücksichtsvollen Nebeneinander mit allen anderen Wegnutzern betreiben und die Weginfrastrukturen gemeinsam genutzt werden. Gleichzeitig hat die räumliche Trennung (Entflechtung) von Wanderern und Bikern grosses Potenzial in Bezug auf die Sicherheit und die Attraktivität einer Route. Die Mountainbike-Planung verfolgt folgende Grundsätze:

Grundsätze

- Die Mountainbike-Routen werden in erster Linie auf bestehende Wege gelegt.
- Im Rahmen des Planungsverfahrens sind die Mountainbike-Routen und Wanderwege sowohl auf eine gegenseitige Nutzungsverträglichkeit als auch auf eine mögliche Entflechtung zu prüfen. Dort wo eine Entflechtung auf bereits bestehenden, parallelen Wegen möglich ist, ist diese vorzusehen.
- Eine gemeinsame Nutzung wird wo nötig mit flankierenden Massnahmen begleitet.
- Die Koexistenz wird durch die gezielte Sensibilisierung der Wegnutzer/innen gefördert. Sowohl die Mountainbiker als auch die Wandernden werden auf das richtige Verhalten hingewiesen.
- Ist eine sichere gemeinsame Wegnutzung von Mountainbikern und Wandernden nicht erreichbar, sind die entsprechenden Routenpassagen zwingend räumlich zu entflechten oder mittels geeigneter Massnahmen (bspw. Warteräumen oder Ausweichstellen) zu sichern.

Flankierende Massnahmen

Im Sinne einer sicheren und gleichberechtigten Nutzung der Wege sind u.a. folgende flankierende Massnahmen möglich:

- Klare und eindeutige Signalisation der Angebote
- Signalisieren von Schiebestrecken (z.B. bei schmalen Brücken)
- Zeitlich begrenzte Fahrverbote
- Bauliche oder gestalterische Lenkungsmassnahmen

Entflechtung

Unter Umständen bergen die hohen Nutzungsfrequenzen oder Wegverhältnisse ein so grosses Konfliktpotenzial, dass eine gemeinsame Wegnutzung von Mountainbikern und Wandernden selbst mit aufwändigen Massnahmen nicht erreichbar ist. In diesem Fall ist eine Entflechtung der Nutzergruppen unumgänglich. Diese räumliche Trennung ist u.a. in folgenden Situationen zwingend zu prüfen:

- bei Wegen mit Gefahrenstellen (z.B. Absturzgefahr)
- bei speziell gebauten Mountainbike-Anlagen. Die Betreiber solcher Anlagen müssen sicherstellen, dass Wanderer an Querungen von Mountainbike-Routen nicht gefährdet sind.

Die Beurteilung zur Koexistenz/Entflechtung erfolgt abschliessend im Rahmen des jeweiligen Bewilligungsverfahrens der einzelnen Routen.

Sensibilisierung Die erfolgreiche Koexistenz erfordert ein angepasstes Verhalten sowohl von Wandernden als auch von Mountainbikefahrern, indem die Nutzer/innen auf diesen Verhaltenskodex angemessen hingewiesen und sensibilisiert werden. Die Regionen und Gemeinden stützen sich diesbezüglich auf die gemeinsame Position der Schweizer Wanderwege, bfu, Swiss Cycling, SchweizMobil, Schweizer Alpen-Club SAC und Seilbahnen Schweiz.

9.6 Landschaftsschonende Realisierung und Betrieb

Vielfältige und artenreiche Landschaften sind das Kapital des Obersimmental - Saanenlandes und des Kandertals. Sie sind zu erhalten und von störenden Einflüssen zu schonen. Mit einer abgestimmten Routenführung sowie einem angemessenen Verhalten der Biker kann sich das Mountainbiken als sanfte Nutzung in die Landschaft einfügen. Die Mountainbike-Planung verfolgt dazu folgende Grundsätze:

Grundsätze

- Die regionalen Mountainbike-Routen sind vor allem dort anzulegen, wo die Landschaft bereits durch Freizeitaktivitäten geprägt ist.
- Künstliche Elemente zur Streckengestaltung und Signalisierung werden sparsam und im Grundsatz nur dort eingesetzt, wo sie zur Gewährleistung der Sicherheit und der Wegqualität erforderlich sind.
- Die Nutzer/innen werden auf die Problematik der Bodenerosion sowie die Schonung des Bodens durch sachgemässes Bremsen mittels geeigneter Kommunikationsmassnahmen sensibilisiert.
- In der Routendetailplanung und -projektierung wird dem Bodenschutz mittels sinnvoller Streckenführung und leicht seitwärts geeigneter Bauweise Rechnung getragen.
- In unberührten Gebieten und schützenswerten Landschaften mit geringer Belastung (BLN-Gebiete, Moorlandschaften von nationaler Bedeutung, regionale Landschaftsschutzgebiete):
 - sind die Routen nur auf bereits bestehende Wege zu legen.
 - ist wenn immer möglich auf eine zusätzliche Zerschneidung der Landschaft durch längere Entflechtungspassagen zu verzichten. Wenn immer möglich sind Entflechtungen auf bereits gebauten Wegen vorzunehmen.
 - Ist eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und besonderer Vegetationstypen durch grössere bauliche Anpassungen wie lange Verbreiterungstrecken wenn immer möglich zu verhindern.

Vereinbarkeit

Mountainbike-Routen in geschützten oder zu schonenden Landschaften sowie nutzungsempfindlichen Gebieten sind möglich, wenn sie sich nicht störend auf das Landschaftsbild, besondere Vegetationstypen und den Wildbestand auswirken. Solche Beeinträchtigungen entstehen vorallem dann, wenn künstliche Elemente in die Wegstrecke eingebaut werden. Das können beispielsweise bauliche Massnahmen zur Verhinderung von abrutschenden oder erodierenden Wegabschnitten oder Signalistations-

massnahmen wie Warn- oder Informationsschilder oder Zäune sein. Ihre Auswirkungen sind bei der Planung und Projektierung der Mountainbike-Routen gemäss den formulierten Grundsätzen speziell zu berücksichtigen.

Bodenschutz

Das Mountainbiken bewirkt auch auf bestehenden Wegen eine Bodenverdichtung und -erosion. Eine bodenschonende Realisierung gemäss den Grundsätzen begünstigt einen geringstmöglichen Bodenabtrag und damit eine unterhaltsarme Route.

9.7 Naturverträgliche Realisierung und Betrieb

Der Biker ist in der Natur Gast. Seine Dasein soll so erfolgen, sodass die Lebensräume der Tier- und Pflanzenwelt nicht beeinträchtigt, respektive die Beeinträchtigungen mit den Schutzinteressen vereinbart werden können. Die Mountainbike-Planung verfolgt dazu folgende Grundsätze:

Grundsätze

- Ohne bestehende Wege sind ökologisch wertvolle Gebiete (Naturschutzgebiete und -wälder, Waldreservate, Wildschutz- und Wildruhezonen sowie Biotop von nationaler, kantonaler und lokaler Bedeutung) zu umfahren. Je nach Schutzgrad des betroffenen Objekts ist das Realisieren von Routenabschnitten in Ausnahmefällen und nach einer Interessenabwägung möglich.
- Bei bestehenden Wegen innerhalb von ökologisch wertvollen Gebieten (z.B. Flachmoore von nat. Bedeutung) sind die Möglichkeiten für ein Umfahren im Rahmen der Detailplanung zu prüfen.
- Wo ein Umfahren ökologisch wertvoller Gebiete nicht möglich oder unverhältnismässig ist, ist die Streckenführung, -gestaltung und -signalisation so zu wählen, dass die Nutzung mit den Schutzzielen des betroffenen Inventars vereinbart werden kann.
- In besonders sensiblen Räumen werden in Zusammenarbeit mit den kantonalen Stellen ergänzende Massnahmen zur Nutzungsbeschränkung getroffen (bspw. tageszeitlich und/oder saisonal).
- Die Nutzer/innen werden über die lokal lebende Flora und Fauna sowie Massnahmen zur Minderung der Beeinträchtigung informiert und sensibilisiert.
- Innerhalb von Naturschutzgebieten und Biotopen von nationaler Bedeutung gelten folgende Grundsätze:
 - Bauliche Massnahmen jeglicher Art sind ausgeschlossen.
 - Einer Beeinträchtigung der Flora und Fauna ist mittels geeigneter Massnahmen entgegenzuwirken. Gegebenenfalls können Schiebepassagen eingerichtet werden.
- Innerhalb von Naturschutzgebieten und Biotopen von kantonaler, regionaler oder lokaler Bedeutung gelten folgende Grundsätze:
 - Auf bauliche Massnahmen jeglicher Art ist zu verzichten. Ausnahmen können geländesichernde oder allgemein der Sicherheit dienliche Massnahmen sein.

- Bei kleinräumigen baulichen Anpassungen wie Ausweichstellen und partiellen Wegverbreiterungen ist zur Projektierung – sofern sich die Beeinträchtigung als zulässig erweist – frühzeitig Absprache mit den kantonalen Stellen zu nehmen.
- Die Signalisation von Routen auf bestehenden Wegen sowie andere Massnahmen innerhalb von Naturschutzgebieten und Biotopen von nationaler, kantonaler, regionaler oder lokaler Bedeutung erfolgen in frühzeitiger Absprache mit den kantonalen Fachstellen.

Sensibilisierung

Die Einflüsse auf Flora/Fauna können nur mit einem verträglichen Bikeverhalten verhindert werden. Dies betrifft auch das Fahrverhalten, das Hinterlassen von Abfällen oder eine umweltgerechte An- und Abreise. Sensibilisierungsmassnahmen stehen dafür im Vordergrund.

10. Schlüsselthemen

In diesem Kapitel werden die Schlüsselthemen der Planung und Umsetzung des Routennetzes erläutert sowie die erforderlichen Aufträge behördenverbindlich festgehalten. Als Schlüsselthemen werden die wesentlichen Herausforderungen für die Umsetzung des Teilrichtplans bezeichnet. Sie umfassen die Themen der zukünftigen Trägerschaft, die Signalisation, die Finanzierung sowie das Monitoring und Controlling des Gesamtkonzepts. Die Zusammenfassung der einzelnen Schlüsselthemen ist jeweils in einer grau hinterlegten Tabelle prägnant abgebildet. Darin sind die Aufträge, der Koordinationsstand, der Zeitraum sowie die Verantwortlichen und allfällige weitere Beteiligte dargestellt.

10.1 Koordinationsstand

Die nachfolgend formulierten Massnahmen betreffend den Schlüsselthemen «Trägerschaften», «Signalisation», «Finanzierung Bau, Betrieb und Unterhalt» sowie «Monitoring und Controlling» besitzen den Koordinationsstand einer Festsetzung. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig und die getroffenen Abmachungen sind für sie verbindlich. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe.

10.2 Schlüsselthema Trägerschaften

Worum geht es?

Der vorliegende Teilrichtplan dient als Koordinationsinstrument der Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal zur Schaffung eines überregionalen, NRP-würdigen¹ Konzepts touristischer Mountainbike-Routen. Um die weiteren Planungsschritte und die Umsetzung auf regionaler Ebene zu erleichtern, einen einheitlichen Auftritt und ein koordiniertes Vorgehen sicherzustellen sowie über eine Ansprechstelle für die kantonale Verwaltung zu verfügen, ist die Gründung eines regionenübergreifenden Trägerschaftsvereins naheliegend.

Wohin wollen wir?

Angestrebt wird die Einreichung eines effizienten, überregionalen Konzepts der touristischen Mountainbike-Routen als unterstützungswürdiges NRP-Projekt. Die Ziele des Koordinationsinstruments (Teilrichtplanung) stimmen mit denjenigen der NRP 2016-2019 überein, indem die Wertschöpfungsketten verlängert, die Lücken in diesem Planungsbereich geschlossen und letztlich über die Segmente Tourismus, Erholung, Kultur und Sport wertschöpfungsorientierte Infrastrukturen und Angebote gefördert resp. gesichert werden.

Zur Mitfinanzierung des Projektvorhabens durch die NRP ist eine Trägerschaft nötig. Sie vereinfacht die für die Projektumsetzung zentrale Koordination.

Was ist zu tun?

In einem ersten Schritt wird eine «Trägerschaft Gesamtkonzept» eingerichtet, bestehend aus der Bergregion Obersimmental-Saanenland, der Planungsregion Kandertal sowie den Vertretern der «Teil-Trägerschaften». Die «Trägerschaft Gesamtkonzept» ist Koordinationsstelle der Routenplanung sowie deren Umsetzung und übernimmt die routenübergreifenden Aufgaben, bspw. die Ausarbeitung von Konzepten.

Die «Trägerschaft Gesamtkonzept» initiiert das NRP-Projekt und reicht über die Bergregion, bzw. die Planungsregion, ein Gesuch zur Beantragung von à-fonds-perdu-Beiträgen für die Vorbereitung, Durchführung und das Stellen des vorliegenden Koordinationsinstruments ein. Des Weiteren können für die Infrastruktur (Signalisation) zinsgünstige oder -lose Darlehen beantragen werden (vgl. 10.4).

Zum Bau, Betrieb und Unterhalt der Mountainbike-Routen werden teilgebietsbezogene «Teil-Trägerschaften» gebildet. Diese können neben regionalen Vertretern und den Gemeinden weitere Projektträger miteinbeziehen. Sie klären die Zuständigkeiten der Umsetzung von baulichen, planerischen und flankierenden Massnahmen.

¹ Mit der neuen Regionalpolitik (NRP) unterstützen Bund und Kantone das Berggebiet, den weiteren ländlichen Raum und die Grenzregionen in ihrer regionalwirtschaftlichen Entwicklung.

Die für das Einrichten und den Unterhalt einer Route zuständige Trägerschaft muss bereits in der Planung und Projektierung festlegen, wie mit Haftungsansprüchen bei allfälligen Unfällen umgegangen wird. Sie schliesst den dafür erarbeiteten Versicherungsschutz (siehe Kap. 8.3) ab.

A) Trägerschaft				
Ziel: Es soll eine Trägerschaft gebildet werden, die der Koordination, Realisierung und hauptsächlich der Umsetzung und des Betriebs der überregionalen touristischen Mountainbike-Routen dient.				
Die Verantwortlichen werden beauftragt:	KS	Zeitraum	Verantwortliche	weitere Beteiligte
1. Erstellen eines Projekthandbuchs inkl. Pflichtenheft und Organigramm	FS	kf	PR KA BR OS-SA Gemeinden	
2. Gründung einer überregionalen «Trägerschaft Gesamtkonzept»	FS	kf	PR KA BR OS-SA Gemeinden	
3. Bezeichnung, Beauftragung und Gründung der «Teil-Trägerschaften» inkl. Klärung routenspezifischer Aufgaben betr. Umsetzung und Unterhalt	FS	mf	Trägerschaft Gesamtkonzept (PR KA, BR OS-SA, Gemeinden)	Tourismusorganisationen Weitere
4. Initiierung des NRP-Projekts	FS	kf	PR KA, BR OS-SA	beco
5. Erstellen eines routenübergreifenden Sicherheitskonzepts (inkl. Festlegung Umgang Haftungsansprüche / Abschluss Versicherung)	FS	mf	Trägerschaft Gesamtkonzept (PR KA, BR OS-SA, Gemeinden)	
6. Koordination der Planung, Realisierung sowie des Betriebs und Unterhalts des Routennetzes	FS	laufend	Trägerschaft Gesamtkonzept (PR KA, BR OS-SA, Gemeinden)	

KS: Koordinationsstand (VO = Vororientierung, ZE = Zwischenergebnis, FS = Festsetzung)

Zeitraum (kf = kurzfristig, mf = mittelfristig, lf = langfristig)

PR KA = Planungsregion Kandertal, BR OS-SA = Bergregion Obersimmental-Saanenland

10.3 Schlüsselthema Signalisation und Kommunikation

Signalisation	<p>Worum geht es?</p> <p>Mountainbike-Routen müssen gemäss der VSS-Norm SN 640 829 a und den entsprechenden kantonalen Grundlagen signalisiert werden. Die Signalisation der neu hinzukommenden Routen muss auf die bestehende Signalisation abgestimmt werden, damit es nicht zu einem Verunklären bereits bestehender Routen kommt. Da die Gemeinden für Planung, Bau und Unterhalt verantwortlich sind, müssen alle von der Routenführung betroffenen Gemeinden dieser zustimmen.</p> <p>Für die Planung, Realisierung und den Unterhalt einer einheitlichen Signalisation ist der Nachweis einer verantwortlichen Trägerschaft (vgl. 10.2) und der Finanzierung (vgl. 10.4) zu erbringen. Zum Unterhalt gehört eine entsprechende Sicherstellung einer jährlichen Kontrolle der Signalisation.</p>
Kommunikation	<p>Mit der Signalisation von regionalen Mountainbike-Routen erhalten diese offiziellen Charakter. Will die Region ein nachhaltiges Angebot schaffen, liegt es in ihrem Interesse, dass die neue Nutzung akzeptiert wird und mit den bestehenden Nutzungen möglichst gut koexistiert. Im Bikesport hängt dies stark vom Verhalten der Nutzer/-innen ab.</p>
Signalisation	<p>Wohin wollen wir?</p> <p>Angestrebt wird eine einheitliche Signalisation der touristischen Mountainbike-Routen im Planungssperimeter, welche auf diejenige von Schweiz-Mobil abgestimmt ist. Ziel ist es, unter diesen Anforderungen ein Signalisationskonzept auszuarbeiten.</p> <p>Mit dem Fokus auf die Ausarbeitung von Mountainbike-Routen auf dem bestehenden Strassen- und (Wander-)Wegnetz müssen voraussichtlich keine längeren Wegabschnitte neu geschaffen werden. Die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen müssen jedoch aufeinander abgestimmt werden und auf die gemeinsame Nutzung ist signalisationstechnisch hinzuweisen. Schwachstellen, welche nicht mit baulichen Massnahmen behoben werden können, müssen mit einer hinreichenden Signalisation weit möglichst behoben werden.</p>
Kommunikation	<p>Es wird ein angemessenes, rücksichtsvolles und umweltgerechtes Verhalten der NutzerInnen angestrebt. Diese pflegen einen respektvollen Umgang mit Flora/Fauna und mit anderen WegnutzerInnen, der von gegenseitiger Rücksichtnahme geprägt ist. Die Region und die Gemeinden fördern dieses Verhalten mit einer aktiven und einheitlichen Kommunikation.</p>
Signalisation	<p>Was ist zu tun?</p> <p>Zunächst ist ein routenübergreifendes Signalisationskonzept auszuarbeiten, das eine einheitliche Signalisation im Planungssperimeter sicherstellt. Dieses wird durch die zuständige Behörde des Kantons (Tiefbauamt, TBA) vorgeprüft und genehmigt.</p>

Sind die planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen für eine Mountainbike-Route erfüllt, ist beim zuständigen Oberingenieurkreis des kantonalen Tiefbauamtes pro Route ein Signalisationsgesuch – gestützt auf das genehmigte Konzept – einzureichen. Die Signalisationsbewilligung wird durch das Tiefbauamt erteilt. Die Dauer für die Bewilligungserteilung sollte, gestützt auf das genehmigte Konzept, verkürzt werden können.

Kommunikation Für die Bergregion Obersimmental-Saanenland und die Planungsregion Kandertal ist ein gemeinsames Kommunikations- und Sensibilisierungskonzept für Biker- und WanderInnen auszuarbeiten. Bestandteil dieses Konzepts bildet u.a. ein Verhaltenskodex für die WegnutzerInnen, welcher die gegenseitige Rücksichtnahme (z.B. Fahrverhalten) und der respektvolle Umgang mit Natur und Umwelt (z.B. An- und Abreise mit dem öffentlichen Verkehr, Abfallentsorgung) thematisiert.

D) Signalisation und Kommunikation				
Ziel: Die touristischen Mountainbike-Routen sollen für den ganzen Planungspereimeter einheitlich signalisiert werden. Die Routenführung muss für die Mountainbiker durch die entsprechende Signalisation uneingeschränkt und rasch erkennbar sein. Die WegnutzerInnen sind für ein angemessenes Verhalten gegenüber anderen NutzerInnen sowie Flora und Fauna sensibilisiert.				
Die Verantwortlichen werden beauftragt:	KS	Zeitraum	Verantwortliche*	weitere Beteiligte
Signalisation				
1. Planung und Projektierung einer einheitlichen Signalisation (inkl. Ausarbeitung eines Signalisationskonzepts)	FS	kf	Trägerschaft Gesamtkonzept (PR KA, BR OS-SA, Gemeinden)	TBA SchweizMobil
2. Genehmigung des signalisationstechnischen Konzepts durch den Kanton	FS	kf	Trägerschaft Gesamtkonzept (PR KA, BR OS-SA, Gemeinden)	TBA
3. Sicherstellung der Finanzierung	FS	kf	Teil-Trägerschaften (PR KA, BR OS-SA, Gemeinden, weitere Beteiligte)	
4. Einreichen der routenspezifischen Signalisationsgesuche (Bewilligung durch den Kanton)	FS	mf-lf	Gemeinden	TBA
5. Vergabe des Signalisationsauftrags	FS	mf-lf	Teil-Trägerschaften (PR KA, BR OS-SA, Gemeinden, weitere Beteiligte)	
Kommunikation				
6. Ausarbeitung eines Kommunikations- und Sensibilisierungskonzepts	FS	kf	Trägerschaft Gesamtkonzept (PR KA, BR OS-SA, Gemeinden)	Tourismusorganisationen, Bergbahnen

KS: Koordinationsstand (VO = Vororientierung, ZE = Zwischenergebnis, FS = Festsetzung)

Zeitraum (kf = kurzfristig, mf = mittelfristig, lf = langfristig)

PR KA = Planungsregion Kandertal, BR OS-SA = Bergregion Obersimmental-Saanenland

10.4 Schlüsselthema Finanzierung Bau, Betrieb und Unterhalt

Worum geht es?

Die Planung, Projektierung, Realisierung sowie der Betrieb und Unterhalt eines funktionierenden Routennetzes hat finanzielle Konsequenzen. Aufgrund der Vielzahl von öffentlichen und privaten Interessen ist eine klar geregelte Finanzierung bei der Umsetzung unerlässlich. Im Rahmen der Erarbeitung des Teilrichtplans wurden dazu Finanzierungsmodelle für regionenübergreifende Massnahmen sowie für die spezifischen Massnahmen der Routen entwickelt (vgl. Kap. Verantwortlichkeiten). Träger der Routen können die Teilregionen und Gemeinden, aber auch privatrechtliche Organisationen sein, die in deren Auftrag handeln.

Der Unterhalt von Wanderwegen und kommunalen Velorouten liegt nach Strassengesetzgebung im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden (Art. 44 Abs. 2 und Art. 47 SG). Gemäss der Arbeitshilfe des kantonalen Tiefbauamtes gilt gleiches auch für den Unterhalt von Mountainbike-Routen. Erfahrungsgemäss ist der Unterhalt solcher Route aufwändiger als derjenige eines Wanderweges. Gemäss Richtwerten variieren die Unterhaltskosten stark nach lokalen Gegebenheiten und betragen zwischen 0.30 und 0.90 Fr. pro Laufmeter und Jahr.

Das Routennetz im Kandertal und Obersimmental-Saanenland soll in erster Linie auf bestehende Wege gelegt werden. Der Neubau von Routenteilstücken, beispielsweise zu Zwecken der Entflechtung, ist aber möglich. Die Kosten für den Neubau eines Bikeweges sind stark von der Wegbreite, vom Gelände und von allfälligen Kunstbauten abhängig. Gemäss Richtwerten ist mit einem Aufwand von 30.– bis 120.– Fr. pro Laufmeter zu rechnen.

Wohin wollen wir?

Nach der planerischen Erarbeitung des Routennetzes in Form des vorliegenden Teilrichtplans sind die Projektierung, die Realisierung sowie der Betrieb und Unterhalt der Routen sicherzustellen. Für jede Route muss die Finanzierung der Massnahmen und des Unterhalts frühzeitig – gem. dem aufgezeigten Finanzierungsmodell – geklärt und gesichert werden. Das Modell fördert das unternehmerische Denken der Teil-Trägerschaften und schafft Anreize, zusätzliche Mittel via Drittfinanzierungen zu erzielen.

Was ist zu tun?

Basierend auf den erarbeiteten Modellen in Kap. 8.2 erarbeitet die «Trägerschaft Gesamtkonzept» zunächst ein Detailkonzept für die einheitliche Erarbeitung der Finanzierungsmodelle der Routen. Auf dieser Grundlage ist durch die «Teil-Trägerschaften» für jede Route ein geeignetes Finanzierungsmodell zu bezeichnen, um die Projektierung, die Realisierung und den Betrieb und Unterhalt sicherzustellen. Das jeweilige Modell soll innerhalb eines Beitragsreglements festgehalten werden.

Die «Trägerschaft Gesamtkonzept» soll über die Bergregion, bzw. Planungsregion, zur Mitfinanzierung durch die Neue Regionalpolitik (NRP) ein Gesuch beim beco Berner Wirtschaft einreichen. Sie kann für die konzeptionellen Arbeiten à-fonds-perdu-Beiträge und für die Infrastruktur (Signalisation) zinsgünstige oder -lose Darlehen beantragen. Der von den Beteiligten unterzeichnete Teilrichtplan ist dabei integraler Bestandteil.

E) Finanzierung				
Ziel: Die Finanzierung der Projektierung, der Realisierung sowie des Betriebs und Unterhalts der Mountainbike-Routen ist sichergestellt und klar geregelt. Die Routen fördern die Standortattraktivität der Planungsregionen sowie der Gemeinden.				
Die Verantwortlichen werden beauftragt:	KS	Zeitraum	Verantwortliche	weitere Beteiligte
1. Erstellen eines Finanzierungskonzeptes für das Gesamtprojekt	FS	kf	Trägerschaft Gesamtkonzept (PR KA, BR OS-SA, Gemeinden)	NRP (beco)
2. Finanzierungsmodell pro Route festlegen und Erstellen eines Beitragsreglements	FS	mf	Teil-Trägerschaften (PR KA, BR OS-SA, Gemeinden, weitere Beteiligte)	NRP (beco)

KS: Koordinationsstand (VO = Vororientierung, ZE = Zwischenergebnis, FS = Festsetzung)

Zeitraum (kf = kurzfristig, mf = mittelfristig, lf = langfristig)

PR KA = Planungsregion Kandertal, BR OS-SA = Bergregion Obersimmental-Saanenland

10.5 Schlüsselthema Monitoring und Controlling

Worum geht es?

Der Nutzerdruck auf die touristischen Mountainbike-Routen im Kandertal und Obersimmental-Saanenland ist gross und die Interessen und Bedürfnisse sind vielfältig. Die Umsetzung und Weiterentwicklung des Routennetzes ist ein fortlaufender und dynamischer Prozess, im Zuge dessen es regelmässig auf seine Funktionalität geprüft werden muss.

Wohin wollen wir?

Zur längerfristigen Sicherstellung eines attraktiven und sicheren Netzes soll ein Monitoring und Controlling vorgesehen werden, welches die Umsetzung des Teilrichtplans und die Sicherstellung eines qualitativ sehr guten und sicheren Netzes gewährt sowie eine gezielte Weiterentwicklung ermöglicht. Der Controlling-Prozess umfasst:

- 1) das Monitoring,
- 2) das Vergleichen mit Zielen und Grundsätzen und
- 3) das Ableiten von Massnahmen.

Was ist zu tun?

Organisation und
Aufbau

Mit dem Monitoring soll in erster Linie die Umsetzung der Richtplan-Massnahmen überprüft werden. Nach der Realisierung und Inbetriebnahme sind die Routen bezüglich Unterhalt und Sicherheit sowie auf die funktionierende Koexistenz der Nutzergruppen und deren Bedürfnisse zu überprüfen. Im Rahmen eines periodischen Controllings der Routen werden die festgestellten Veränderungen mit den Grundsätzen und Zielen des Teilrichtplans verglichen. Daraus abgeleitet sind nötige Massnahmen, z.B. baulicher Art, zu ergreifen.

Zweiter Bestandteil des Monitorings und Controllings ist die Erweiterung des Routennetzes mit Prüfung der Aufnahme zusätzlicher Routen, bzw. der Überführung von Routen vom Koordinationsstand Vororientierung oder Zwischenergebnis zu einer Festsetzung. Es ist abzuklären, inwiefern diese den behördenverbindlichen Grundsätzen des Teilrichtplans entsprechen, um, sofern erforderlich, allfällige Massnahmen zu formulieren.

Themen und Peri-
odizität

Das Monitoring und Controlling der Mountainbike-Routen umfasst:

- a) Ein Strecken-Monitoring
 - Themen: Überprüfung Stand der Umsetzung der Strecken bezüglich Massnahmen baulicher, signalisationstechnischer, planerischer sowie flankierender Art
 - Periodizität: jährlich, gegen Ende der Sommersaison
- b) Ein Controlling der Umsetzung der Routen resp. des Teilrichtplans
 - Themen: Überprüfung Massnahmen Schlüsselthemen, Ziele und Grundsätze Teilrichtplan
 - Periodizität: alle vier Jahre
- c) Die Aufnahme neuer Routen
 - Themen: Überprüfung neuer Routen und/oder Routenabschnitte
 - Periodizität: alle 4 Jahre

E) Monitoring und Controlling				
Ziel: Die Umsetzung des Teilrichtplans touristische Mountainbike-Routen und eines attraktiven und sicheren Routennetzes wird regelmässig geprüft, sichergestellt und weiterentwickelt.				
Die Planungspartner werden beauftragt:	KS	Zeitraum	Verantwortliche	Weitere Beteiligte
1. Definition Routen-Controlling-Stelle, Erstellen eines Controlling-Konzeptes	FS	kf	Trägerschaft Gesamtkonzept (PR KA, BR OS-SA, Gemeinden)	
2. Erstellen eines Pflichtenhefts und klären der Finanzierung	FS	kf	Trägerschaft Gesamtkonzept (PR KA, BR OS-SA, Gemeinden)	
3. Strecken-Monitoring (jährlich)	FS	laufend	Trägerschaft Gesamtkonzept (PR KA, BR OS-SA, Gemeinden)	
4. Controlling Realisierung Teilrichtplan (alle 4 Jahre)	FS	laufend	Routen-Controllingstelle	Gemeinden
5. Prüfung Aufnahme zusätzliche Routen (alle 4 Jahre)	FS	laufend	Trägerschaft Gesamtkonzept (PR KA, BR OS-SA, Gemeinden)	

KS: Koordinationsstand (VO = Vororientierung, ZE = Zwischenergebnis, FS = Festsetzung)

Zeitraum (kf = kurzfristig, mf = mittelfristig, lf = langfristig)

PR KA = Planungsregion Kandertal, BR OS-SA = Bergregion Obersimmental-Saanenland

C Genehmigung

11. Genehmigungsvermerke

Mitwirkungsverfahren vom 19. Februar 2019 bis 29. März 2019

Vorprüfung vom 21. Dezember 2021 bis 2. Februar 2023

Beschlossen durch die Bergregion Obersimmental-Saanenland am:
23. August 2023

Der Co-Präsident SI-SA, Toni von Grünigen:.....

Der Co-Präsident SI-SA, Albin Buchs:.....

Der Geschäftsführer, Andreas Grünig:.....

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Saanenmöser, den _____

Der Geschäftsführer, Andreas Grünig:.....

Beschlossen durch die Planungsregion Kandertal am: 23. August 2023

Der Präsident KA, Jakob Schwarz:.....

Der Geschäftsführer, Andreas Grünig:.....

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Saanenmöser, den _____

Der Geschäftsführer, Andreas Grünig:.....

Genehmigt vom Amt für Gemeinden und Raumordnung am: _____

.....

12. Ausdehnung der Verbindlichkeit

Zustimmung der Ausdehnung der Verbindlichkeit gemäss Art.98 Abs.3
BauG durch folgende Direktionen:

Zustimmung seitens der Bau- und Verkehrsdirektion BVD am:

Namens des TBA:.....

Zustimmung seitens der Direktion für Wirtschaft, Energie und Umwelt am:

Namens des AWN:.....

Zustimmung seitens der Direktion für Wirtschaft, Energie und Umwelt am:

Namens des LANAT:.....

D Anhang

Anhang 1 Involvierte Akteure Partizipationsprozess

Gemeinden Regionen Obersimmental-Saanenland und Kandertal

- Frutigen
- Kandersteg
- Adelboden
- Kandergrund
- Lenk
- Boltigen
- St. Stephan
- Zweisimmen
- Lauenen
- Gsteig
- Saanen
- Reichenbach im Kandertal

Tourismusorganisationen

- Tourismus Lenk-Simmental
- Tourismus Gstaad Saanenland
- Tourismusorganisation Adelboden-Lenk-Kandersteg (TALK)

Bergbahnen

- Obersimmental-Saanenland
- Kandertal
- Lenk

Vertreter Mountainbikesport (Fachgeschäfte)

- Veloschöpfli – Zürcher (Bike1a) Frutigen
- Sputnik Bike Zweisimmen-Lenk
- Bikesport Reuteler Saanen

Weitere Interessenvertretungen

- Stiftung SchweizMobil
- Berner Wanderwege
- Landwirtschaftliche Vereinigungen
- Waldeigentümerversammlungen
- Landeigentümerversammlungen

Kantonale Stellen

- AGR
- TBA OIK I
- AWN, Waldabteilung Alpen
- AWN, Abteilung Walderhaltung, Standort Bern
- LANAT, Abteilung Naturförderung
- LANAT, Jagdinspektorat Wildtiere
- Koordinationsstelle Biken und Wandern
- beco Berner Wirtschaft

Anhang 2 Grundlagenverzeichnis

Bau- und planungsrechtliche Dokumente und Normen		Datum
Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute	SN-640829A Strassensignale; Signalisation Langsamverkehr	01.02.2006
BVE-TBA Kanton Bern	Sachplan Veloverkehr	03.12.2014
Bergregion Obersimmental-Saanenland	Landschaftsrichtplan	15.10.2018
Planungsregion Kandertal	Landschaftsrichtplan	15.10.2018

Fachliche Grundlagen und Arbeitshilfen		Datum
Stiftung SchweizMobil	Mountainbikeland Schweiz - Manual Routen	2016
Bundesamt für Strassen ASTRA Stiftung SchweizMobil	Handbuch Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte	2010
Schweizer Wanderwege, bfu, Swiss Cycling, SchweizMobil, Schweizer Alpen-Club, Schweiz Tourismus	Positionspapier „Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike	Januar 2015
TBA, KAWA Kanton Bern	Arbeitshilfe Mountainbike-Routen Planung, Projektierung und Realisierung	April 2023
TBA Kanton Bern	Arbeitshilfe Signalisation von MTB-Routen und lokalen Velorouten	01.12.2015
Fachstelle für Langsamverkehr Graubünden	Unterhalt von Wander- und Mountainbike-wegen	30.04.2015
Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal	Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK)	03.03.2015
Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal	NRP-Förderprogramm Thun-Oberland West 2016-2019	25.03.2015

Weitere Grundlagen		Datum
SchweizMobil, Tourismusorganisationen, weitere Anbieter	Bestehende Mountainbike-Routen	Stand Herbst 2014
Gemeinden	kommunale Mountainbike- und Veloplanungen	Stand Herbst 2014
Die Mobiliar	Abklärungen und Offerte betreffend Haftpflichtversicherung	Oktober 2018

Anhang 3 Hinweise für das Baubewilligungsverfahren

Bei Eingriffen in Natur und Lebensraum

Falls bauliche Massnahmen notwendig sind oder neue Beschilderungen nicht an der bestehenden Beschilderung ergänzt werden können, müssen im Baugesuch folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Geschützte Lebensräume (z.B. Ufer, Hecken, Gehölze): Nachweis der Standortgebundenheit und Beantragen einer Ausnahmegewilligung
- Inventarflächen, Naturschutzgebieten oder anderen Schutzgebiete: vorgängige Abklärungen mit der ANF, eventuell mit Besichtigung vor Ort
- Abklärung des Vorkommens seltener und geschützter Pflanzen- und Tierarten in allen geplanten Bauperimetern

Bei Eingriffen in Wald

- Sind für die Realisierung einer Route Bauten im Waldareal nötig (bspw. Ausweichstellen, Verbreiterung, Befestigung, Neubauten), erfordert dies eine waldrechtliche Ausnahmegewilligung für nichtforstliche Kleinbauten und -anlagen. Feste Informationstafeln/Stelen gelten ebenfalls als nichtforstliche Kleinbauten.
- Neue Bauten, die den Waldabstand von 15 m unterschreiten, benötigen eine forstliche Ausnahmegewilligung für Bauten in Waldesnähe.
- Für eine nichtforstliche Kleinbaute müssen wichtige Gründe vorliegen und es dürfen keine öffentlichen Interessen entgegenstehen. Zudem muss eine umfassende Standortevaluation durchgeführt werden, es darf keine wesentliche Beeinträchtigung der Waldfunktionen und des Bestandesgefüges erfolgen. Zusätzlich muss eine Ausnahmegewilligung nach Art. 24 Raumplanungsgesetz (RPG) eingeholt werden.