Kanton Bern
Canton de Berne

Theiler
Ingenieure AG
dipl. Bauingenieure
ETH SIA suisse.ing

Thun • Saanen • Zweisimmen • Biel

Mitwirkung
Vorprojekt

Strassen-Nr.	**221 / 221.1**	Projekt-Nr.	410.20367
Strassenzug	**Toffen – Uetendorf / Uetendorf - Heimberg**	Plan-Nr.	2023.113 / 31.398-01
Gemeinde	**Uetendorf und Uttigen**	Format	A4
Projekt vom	**22. Juli 2026**	Revidiert	-

Bericht Mitwirkung

Neubau Radstreifen Limpach - Zelgstrasse

Projektverfassende

Theiler Ingenieure AG
Aarestrasse 36
3600 Thun
+41 33 552 20 00
admin@theiler.ing

Thun, 18.11.2026

Impressum

Projektnummer	410.20367	
Datei	TB 2023.113 Bericht Mitwirkung 23.10.2026 swr.docx	
Version + Datum	V 1.0	18.11.2026
SIA Phase	Vorprojekt	
Auftraggeber	Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK I, Schorenstrasse 39, 3645 Gwatt	
Projektleiter	Thomas Gruber (Gr)	
Verfasser	Swen Ruch (swr)	
© Copyright	Theiler Ingenieure AG • Aarestrasse 36 • 3600 Thun	
	Thun • Saanen • Zweisimmen • Biel • www.theiler.ing	

Theiler Ingenieure AG



Thomas Gruber (Gr)



Swen Ruch (swr)

Inhaltsverzeichnis

1. Standort 4

2. Auftrag 7

3. Gemeinden 9

3.1. Gemeinde Uetendorf 9

3.1.1. Gemeinderat Uetendorf 9

3.2. Gemeinde Uttigen 9

3.2.1. Einwohnergemeinderat Uttigen 9

3.3. Werke, Vereine, Organisation und Parteien 10

3.3.1. Entwicklungsraum Thun ERT 10

4. Fachberichte 12

4.1. Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamt der Armee SVSAA 12

4.2. Kantonspolizei Bern, Polizei- und Militärdirektion des Kantons Bern 12

4.3. Kantonales Laboratorium, Umweltsicherheit 13

4.4. Amt für Landwirtschaft und Natur, Fachstelle Boden, LANAT 13

4.5. Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abteilung Orts- und Regionalplanung 16

4.6. Amt für Umwelt und Energie, Abteilung Immissonsschutz 17

4.7. Amt für Wasser und Abfall 19

4.8. Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Jagdinspektorat (Jl) 19

4.9. Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Naturförderung (ANF) 19

4.10. Amt für Landwirtschaft und Natur, Fischereiinspektorat 21

4.11. Bau- und Verkehrsdirektion, Wasserbaupolizei 21

5. Private 23

5.1. Andreas Steffen, Schürmatt 8, Uttigen 23

5.2. Martin Bühlmann, Wildi 295, Uetendorf 23

5.3. Bernhard Suhendar-von Wattenwyl (Vertreten durch Dr. jur. Jonas Mangisch, Rechtsanwalt und Notar, VON GRAFFENRIED) 26

5.4. Gemüsebau Stefan und Denise Zbinden 27

1. Standort



Projektperimeter auf Landeskarte



Fotos Ist-Zustand Fahrtrichtung Seftigen – Heimberg (Abzweigung Kienersrüti)



Fotos Ist-Zustand Fahrtrichtung Seftigen – Heimberg (Neumatt)





Fotos Ist-Zustand Fahrtrichtung Seftigen – Heimberg (Autobahnzubringer)



2. Auftrag

Anhand der Unterlagen des Vorprojekts wurden die Gemeinden Uetendorf und Seftigen, Vereine, öffentliche Ämter sowie Privatpersonen über das Bauvorhaben informiert und zur Stellungnahme gebeten.

Am 3. August 2026 ersuchte die Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Tiefbauamt, Oberingenieurkreis I, die betroffenen Stellen und Personen im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens, ihre Stellungnahmen bis zum 4. September 2026 einzureichen.

Die relevanten Unterlagen des Projektdossiers standen während der Mitwirkungsfrist vom 3. August bis zum 4. September 2026 über einen elektronischen Link zur Einsicht und zum Herunterladen zur Verfügung.

Die Abgegebenen Stellungnahmen sind ab Punkt 3 ersichtlich.

- Übersichtsplan
- Dokument 1.1 Situation STR Teil 1
- Dokument 1.2 Situation STR Teil 2
- Dokument 1.3 Situation STR Teil 3
- Dokument 1.4 Situation STR Teil 4
- Dokument 1.5 Situation STR Teil 5
- Dokument 1.6 Situation STR Teil 6
- Dokument 1.7 Situation STR Teil 7
- Dokument 1.8 Situation STR Teil 8
- Dokument 2.1 Längenprofil Teil 1
- Dokument 2.2 Längenprofil Teil 2
- Dokument 2.3 Längenprofil Teil 3
- Dokument 3.1 Querprofile Teil 1
- Dokument 3.2 Querprofile Teil 2
- Dokument 3.3 Querprofile Teil 3
- Dokument 4.1 Landerwerb Teil 1
- Dokument 4.2 Landerwerb Teil 2
- Dokument 5 Technischer Bericht
- Dokument 6.1 Situation Ist-Zustand Teil 1
- Dokument 6.2 Situation Ist-Zustand Teil 2
- Dokument 6.3 Situation Ist-Zustand Teil 3
- Dokument 6.4 Situation Ist-Zustand Teil 4
- Dokument 6.5 Situation Ist-Zustand Teil 5
- Dokument 6.6 Situation Ist-Zustand Teil 6
- Dokument 6.7 Situation Ist-Zustand Teil 7
- Dokument 6.8 Situation Ist-Zustand Teil 8

- Dokument 7.1 Situation WL Teil 1
- Dokument 7.2 Situation WL Teil 2
- Dokument 7.3 Situation WL Teil 3
- Dokument 7.4 Situation WL Teil 4
- Dokument 7.5 Situation WL Teil 5
- Dokument 7.6 Situation WL Teil 6
- Dokument 7.7 Situation WL Teil 7
- Dokument 7.8 Situation WL Teil 8
- Dokument 8.1 Signalisation & Markierung Teil 1
- Dokument 8.2 Signalisation & Markierung Teil 2
- Dokument 9 Normalprofile
- Dokument 10.1 Bachdurchlass Fältschersmad (11342)
- Dokument 10.2 Bachdurchlass Fältschersmad (11342)
- Dokument 11.1 Fruchtfolgeflächen & Kulturland Teil 1
- Dokument 11.2 Fruchtfolgeflächen & Kulturland Teil 2
- Dokument 12.1 Entwässerungsflächen Teil 1
- Dokument 12.2 Entwässerungsflächen Teil 2

3. Gemeinden

3.1. Gemeinde Uetendorf

3.1.1. Gemeinderat Uetendorf

Grundsätzlich wird der Neubau des Radsteifens Seftigen — Uetendorf begrüsst.

Einwand / Antrag	Stellungnahme
Es wird um Prüfung gebeten, ob auf dem Brückenabschnitt zwischen den beiden Einmündungen Uttigen/Uetendorf in Fahrtrichtung Seftigen bzw. Heimberg eine Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h vorgesehen werden kann. Gemäss den Auflageunterlagen wird die Fahrbahnbreite in diesem Bereich reduziert und der Radstreifen aus Richtung Seftigen-Heimberg in den Mischverkehr überführt. Die vorgesehene Fahrbahnbreite von lediglich 3.45 m wird insbesondere bei Begegnungs- bzw. Überholsituationen zwischen Lastwagen und Velofahrenden als kritisch beurteilt. Die Platzverhältnisse erscheinen für ein sicheres Überholen von Vorfahrenden durch den Schwerverkehr als unzureichend.	Das Anliegen wird aufgenommen. Die Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h im Bereich der Neumattbrücke wird in der nächsten Planungsphase geprüft. Dabei werden die verfügbaren Fahrbahnbreiten sowie die Begegnungs- und Überholsituationen zwischen Schwerverkehr und Velofahrenden berücksichtigt.
Hinsichtlich der Flora bzw. der Neophyten wird auf das Florinventar der Region Thun verwiesen. Im Rahmen der 3. Etappe wurde das Gemeindegebiet Uetendorf bereits kartiert. Zudem ist der künftige Unterhalt und die Pflege der Rabatten in der weiteren Planung zu berücksichtigen und in einem entsprechenden Unterhalskonzept festzuhalten.	Der Hinweis auf das Florinventar der Region Thun wird aufgenommen. Ein Konzept für den Unterhalt und die Pflege der Rabatten und Böschungen werden in der weiteren Planung sowie in Rücksprache mit dem Strasseninspektorat Oberland Nord besprochen und berücksichtigt.

3.2. Gemeinde Uttigen

3.2.1. Einwohnergemeinderat Uttigen

Einwand / Antrag	Stellungnahme
Im Plan Nr. 1.1 hat sich eine falsche Parzellennummer eingeschlichen. Aus unserer Sicht korrekt wäre die Parzelle Nr. 268 (nicht 568).	Der Hinweis wird aufgenommen. Die Parzellenbezeichnung wird anhand der Vermessungsgrundlagen überprüft und im Planwerk entsprechend angepasst.
Die Gemeinde Uttigen würde es begrüssen, wenn im Projekt klar kommuniziert würde, welches Temporegime künftig auf dem gesamten Streckenabschnitt gilt. Es wird in bilateralen Gesprächen mit Grundeigentümern teilweise von Tempo 60 gesprochen, im Projekt ist jedoch überall bestehende Signalisation mit Tempo 80 angegeben.	Das bestehende Temporegime bleibt unverändert. Eine Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist momentan nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts. Die im Rahmen der Mitwirkung beantragten Geschwindigkeitsreduktionen werden dem Oberingenieurkreis I, zur weiteren Beurteilung weitergeleitet.

Die Gemeindeverwaltung wurde im Rahmen der Einsicht in die Pläne darauf angesprochen.	
Die Rückführung des Radstreifens auf die Fahrbahn im Bereich der Neumattbrücke erachten sowohl Baukommission wie auch Gemeinderat als fahrlässig. Eine einseitig angebaute Brücke für die Fahrradfahrenden ist aus unserer Sicht zwingend, um die notwendige Sicherheit durchgängig zu gewährleisten. Auf einem langen Abschnitt plötzlich eine Verengung der Fahrbahn herbeizuführen, führt offensichtlich zu heiklen und gefährlichen Situationen.	Die Bedenken zur Rückführung des Veloverkehrs in den Mischverkehr werden aufgenommen. Eine seitlich angebaute Velobrücke wird in die Prüfung der Brückenlösung einbezogen. Dabei wird die Verkehrssicherheit, die technische Machbarkeit, der zusätzliche Landbedarf sowie die Auswirkungen auf das bestehende Bauwerk und die Kosten untersucht. Der Variantenentscheid und allfällige Anpassungen der Veloführung werden nachvollziehbar dokumentiert. Mit der vorliegenden Mitwirkung wird noch kein Entscheid über die Realisierung einer zusätzlichen Velobrücke vorweggenommen.

3.3. Werke, Vereine, Organisation und Parteien

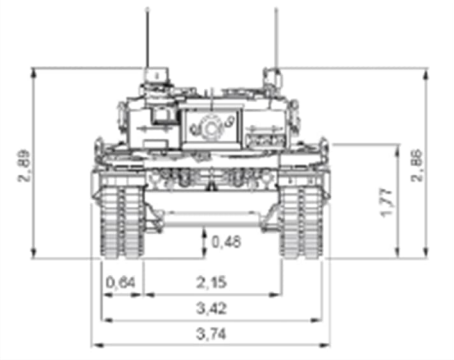
3.3.1. Entwicklungsraum Thun ERT

Einwand / Antrag	Stellungnahme
RGSK / AP: Der Verweis auf das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Thun-Oberland West sowie dem Agglomerationsprogramm Thun (4. Generation) ist in den Unterlagen enthalten und wird begrüsst.	Die positive Rückmeldung zur Berücksichtigung der übergeordneten Planungsgrundlagen wird zur Kenntnis genommen.
Regionale Velowegnetzplanung ERT 2026: In den Unterlagen wird auf den Sachplan Veloverkehr (SVN 2025) verwiesen, in welchem der vorliegende Abschnitt als Schwachstelle (Korrektur: im Erläuterungsbericht wird von Netzlücke gesprochen) der Alltagsveloverbindung zwischen Uetendorf und Seftigen ausgewiesen ist. Die Schwachstelle ist ebenfalls in der regionale Velowegnetzplanung ERT (RVNP ERT, 2019) enthalten. Diese wird aktuell bis Ende 2026 seitens ERT aktualisiert, wobei die Schwachstelle auf dem vorliegenden Abschnitt beibehalten wird. Die erneute Beurteilung der Schwachstelle wurde anhand der neuen kantonalen Standards gemäss Arbeitshilfe „Standards Kantonsstrasse“ vorgenommen. In Bezug auf den Sachplan Veloverkehr wird es aufgrund der Aktualisierung der RVNP ERT 2026 voraussichtlich zu einer Anpassung der Netzhierachie kommen. Bisher ist der Abschnitt Limpbach – Neumatt gemäss SVN 2025 als Velohauptverbindung I und der Abschnitt Neumatt – Zelgstrasse als Velohauptverbindung II ausgeschieden. Im Rahmen der RVNP ERT 2026 wird der Abschnitt Neumatt – Zelgstrasse jedoch neu ebenfalls als	Die Bezeichnung «Netzlücke» wird im technischen Bericht entsprechend dem Hinweis des ERT überprüft und in «Schwachstelle» berichtigt. Die vorgesehene Einstufung des Abschnitts Neumatt–Zelgstrasse als Velohauptverbindung I wird in der weiteren Planung berücksichtigt. Die Auswirkungen der Anforderungen an die Veloinfrastruktur auf Querschnitte, Übergänge und Engstellen werden geprüft und dokumentiert.

Velohauptverbindung I ausgeschieden. Dies sollte im SVN 2027 so übernommen und im vorliegenden Projekt vor allem hinsichtlich der Standards der Veloinfrastruktur berücksichtigt werden.	
Regionaler Richtplan ADT, Standort Deponie Limpachmoos: Beim Anschlussprojekt „Dengelbrücke– Limpach“ haben wir die Abstimmung mit dem Deponiestandort Limpachmoos gemäss dem regionalen Richtplan ADT ERT gefordert. Beim vorliegenden Projekt Limpach – Zelgstrasse erachten wir den Abstimmungsbedarf als gering, da der Perimeter des Deponiestandorts nur das Gebiet westlich des Limpachs betrifft.	Die Einschätzung zum geringen Abstimmungsbedarf wird zur Kenntnis genommen.

4. Fachberichte

4.1. Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamt der Armee SVSAA

Einwand / Antrag	Stellungnahme
Der Projektabschnitt liegt auf einer ausgewiesenen Panzerverschiebungsroute gemäss der Panzerverschiebungskarte der Schweizer Armee. Daraus ergeben sich Nutzungsanforderungen an die durchgehende Befahrbarkeit der Strassenanlage für militärische Sondertransporte sowie an die Profilfreiheit der Verkehrsfläche. Die Funktion der Panzerverschiebungsroute ist im Rahmen der künftigen Nutzung der Strassenanlage sicherzustellen. Aus Sicht Panzer sind folgende Abmessungen für die Durchfahrten entscheidend:  - 4.00m Fahrbahnbreite auf geraden Strecken - 4.50m Fahrbahnbreite in Kurvenbereichen - Fahrwerkbreite bei Pz 87 (Leopard 2) = 3.42m	Die Sicherstellung der Strassenanlage als Panzerverschiebungsroute wird in der Planung berücksichtigt. Die angegebenen Durchfahrtsbreiten werden insbesondere bei Anpassungen im Brückenbereich, bei Einmündungen und bei allfälligen neuen Einbauten überprüft. Allenfalls relevante Projektänderungen werden mit dem SVSAA abgestimmt
Da wir auf Ihren Plänen keine neuen Hindernisse wie Verkehrsinseln oder Kreisel feststellen können und die Fahrbahnbreiten ausreichend deklariert sind, haben wir seitens SVSAA keine Einwände gegen dieses Bauvorhaben.	Die Zustimmung zum vorliegenden Projektstand wird zur Kenntnis genommen.

4.2. Kantonspolizei Bern, Polizei- und Militärdirektion des Kantons Bern

Einwand / Antrag	Stellungnahme
Wir begrüssen die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Strecke wird aktuell sehr wenig von Radfahrenden genutzt. Dies sicherlich auch aufgrund der stark befahrenen Strasse mit hohem Schwerverkehrsanteil.	Die positive Beurteilung der Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird zur Kenntnis genommen.
Die geplanten Massnahmen führen dazu, dass die Strecke vermehrt, z.B. als Pendlerstrecke von schnellen E-Bikes genutzt wird. Die Verkehrssicherheit für Radfahrer müsste aber gleichzeitig auch auf den restlichen Teilstrecken	Das Anliegen einer durchgängigen Verbesserung der Verkehrssicherheit wird zur Kenntnis genommen. Die Anschlüsse an die angrenzenden Projekte sind in den Planunterlagen am Projektanfang und am Projektende in den Situationsplänen dargestellt.

(Dengel – Seftigen) durch entsprechende Massnahmen umgesetzt werden.	Die Weiterführung des Radstreifens Richtung Seftigen ist in einer übergeordneten Strategie mit der BLS, TBA (OIK II und Fachstelle Langsamverkehr) und Gemeinde in Prüfung.
In Varianten wurden offenbar auch die Machbarkeit von Radwegen geprüft. Ein abgetrennter Radweg wäre besser und sicherer als ein Radstreifen. Aus Platzgründen könnte ein solcher vermutlich nicht auf der ganzen Strecke umgesetzt werden. Ein separat geführter Radweg könnte aber aus beiden Richtungen und nötigenfalls auch durch Fussgänger (zulässig, wo Gehwege fehlen) genutzt werden.	Die Anregung zu einer baulich getrennten Veloführung wird zur Kenntnis genommen. Das vorliegende Projekt sieht eine Veloführung mittels Radstreifen vor. Diese Lösung wird aktuell in der weiteren Planung beibehalten.

4.3. Kantonales Laboratorium, Umweltsicherheit

Einwand / Antrag	Stellungnahme
Aufgrund der vorgesehenen Anpassungen des Entwässerungssystems sind mit dem Vorhaben Baueingriffe geplant, die für den Vollzug der StFV relevant sind (siehe auch Anhang 3 der Arbeitshilfe2). Die Feststellung im Kap. 2.7 des Technischen Berichts, wonach das Vorhaben für den Vollzug der Störfallverordnung nicht relevant sei, ist daher nicht zutreffend. Im weiteren Projektverlauf ist die Beurteilung der Störfallvorsorge gem. den Vorgaben der Arbeitshilfe vorzunehmen und im Bericht «Störfallvorsorge» zu dokumentieren. Die definitive fachtechnische Beurteilung des Vorhabens durch das KL erfolgt im Rahmen des Strassenplanverfahrens	Die Störfallvorsorge wird in der nächsten Planungsphase anhand der genannten Arbeitshilfe überprüft und dokumentiert.

4.4. Amt für Landwirtschaft und Natur, Fachstelle Boden, LANAT

Einwand / Antrag	Stellungnahme
1.1. Im Bereich zwischen Limpach und der Zelgstrasse soll auf eine Länge von rund 2 km und einer Breite von 3.6m ein neuer Veloweg erstellt werden. Es wird begrüsst, dass die geplante Wegleitung entlang der bestehenden Strasse verlaufen soll und somit keine Zerteilung von landwirtschaftlichen Bodenflächen stattfindet. **1.2.** Auch stuft die Fachstelle Boden die geplanten neuen Strassenböschungen als bewilligungsfähig ein. In Bereichen, wo die Entwässerung über die Schulter stattfindet, ist zu gewährleisten, dass sich auf dem Kulturland keine lang andauernden Bodenvernässungen bilden.	**1.1.** Die positive Beurteilung der Führung entlang der bestehenden Kantonsstrasse wird zur Kenntnis genommen. **1.2.** Die Anforderungen der Schulterentwässerung für den Bodenaufbau, Geometrie und Wasserverteilung werden in der weiteren Planung berücksichtig, dass keine lang andauernden Vernässungen des Kulturlands entstehen. **1.3. / 1.4.** Die Angaben zur dauernden Bodenbeanspruchung und zur Qualität der betroffenen Fruchtfolgeflächen werden zur Kenntnis genommen. Die Flächen werden in der weiteren Planung überprüft und ausgewiesen. Die Begründung zur Kompensationspflicht beziehungsweise zu einem möglichen Verzicht wird im

1.3. Durch den Velowegbau wird eine unversiegelte Bodenfläche von rund 2047 m2 definitiv beansprucht. Ein Teil dieser Flächen (1'653 m2) ist als Fruchtfolgeflächen (FFF) ausgeschieden. Ob diese zu kompensieren sind, liegt in der Kompetenz des Amts für Gemeinden und Raumordnung.	technischen Bericht ergänzt und dem AGR zur Beurteilung vorgelegt. Siehe auch Stellungnahme zum Fachbericht des AGR.
1.4. Die Fachstelle Boden merkt an dieser Stelle an, dass im Bereich der definitiv beanspruchten Fruchfolgeflächen die FFF-Kriterien (Pflanzennutzbare Gründigkeit, Neigungen < 18 %) mehrheitlich nicht erfüllt sind.	**1.5.** Die temporär benötigten Flächen werden anhand des Bauablaufs in der nächsten Planungsphase konkretisiert und auf das erforderliche Mass beschränkt. Die Beanspruchungen werden im Landerwerbsplan ausgewiesen und mit den betroffenen Grundeigentümern abgestimmt.
1.5. Für die Böschungsanpassungen werden entlang der Strasse weitere 5'146 m2 unversiegelte Bodenflächen temporär beansprucht. Auch diese kommen teilweise auf Fruchtfolgeflächen zu liegen (ca. 4'374 m2). Die temporäre FFF Beanspruchung aus Sicht der Fachstelle Boden als standortgebunden eingestuft werden.	**1.6.** Die Vorgabe wird berücksichtigt. Die vorübergehenden Beanspruchungen und die fachgerechte Rekultivierung werden in den Projektunterlagen sowie in den entsprechenden Landerwerbsvereinbarungen festgehalten. Die Bauzeit dauert nicht 5 Jahre(2 Jahr, max. 3 Jahre), somit müssen die beanspruchten Fruchtfolgeflächen nicht kompensiert werden.
1.6. Bei einer vorübergehenden Beanspruchung ist nach Art. 11e Abs. 1 BauV mit der Bewilligungserteilung rechtlich sicherzustellen, dass nach Abschluss der Beanspruchung eine fachgerechte Rekultivierung erfolgt. Bei einer vorübergehenden Beanspruchung von max. fünf Jahren muss die beanspruchte Fruchtfolgefläche nicht kompensiert werden (vgl. Art. 11g Abs. 3 BauV).	**1.7.** Die Installationsflächen werden in der nächsten Planungsphase mit den betroffenen Grundeigentümern vertiefter festgelegt und in den Plänen entsprechend dargestellt.
1.7. Noch unklar sind die Lagen der Installationsflächen. Wichtig ist, dass dabei keine Installationsflächen im Bereich der Torfböden geplant werden (Verdichtungsempfindlichkeit).	**1.8.** Die Wiederverwertung des anfallenden Bodenmaterials wird in der nächsten Planungsphase unter Einbezug der Bodenkundlichen Baubegleitung konkretisiert.
1.8. Auch ist die Wiederverwertung des anfallenden Bodenmaterials nicht geklärt und ist der Fachstelle noch näher aufzuzeigen.	**1.9.** Die bedingte Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.
1.9. Dem Vorhaben kann bodenschutzrechtlich zugestimmt werden, sofern in der Ausführungsphase, die in Ziffer 2 genannten Auflagen erfüllt werden.	
Generell	**Generell**
2.1. Abgetragener Unterboden des beanspruchten Kulturlands, der nicht für die Umgebungsgestaltung verwendet wird, muss entsprechend seiner Eignung möglichst vollständig für die Aufwertung degradierter Landwirtschaftsflächen oder für Rekultivierungen eingesetzt werden (Art. 18 der Verordnung über die Vermeidung und Entsorgung von Abfällen vom 4. Dezember 2015 (VVEA) und Art. 8c des Kantonalen Baugesetzes vom 09.06.1985 (BauG)).	**2.1.** Die Vorgabe zur Wiederverwertung des überschüssigen Unterbodens wird berücksichtigt. Geeignete Verwertungsmöglichkeiten werden unter Einbezug der Bodenkundlichen Baubegleitung abgeklärt. **2.2.** Die Wiederverwertung des schwach belasteten Oberbodens wird entsprechend seiner Eignung und Belastung geprüft. Eine Entsorgung wird erst vorgesehen, wenn keine geeigneten Verwertungsflächen gefunden werden können.

2.2. Der überschüssig anfallende schwach belastete Oberboden ist, wenn möglich auf Flächen mit ähnlicher Belastung wiederzuverwerten. Erst wenn keine geeigneten Flächen gefunden werden können, darf der schwach belastete Oberboden entsorgt werden. **2.3.** Spätestens einen Monat vor Beginn der Erdarbeiten (d.h. vor dem "Abhumusieren") ist das Formular Deklaration zur Verwertung von abgetragenem Boden vollständig auszufüllen und der Fachstelle Boden zur Genehmigung zuzustellen. **2.4.** Der Boden-Ausgangszustand ist in den Bereichen der geplanten Installationsplätze im Detail aufzunehmen und zu dokumentieren.	**2.3.** Die Frist für die vollständig ausgefüllte Deklaration wird im Bauprogramm berücksichtigt. **2.4.** Der Boden-Ausgangszustand wird vor der Einrichtung der Installationsplätze durch die Bodenkundliche Baubegleitung aufgenommen und dokumentiert.
Während der Bauphase **2.5.** Das Bodenschutzkonzept (30.10.2024) ist integrierender Bestandteil der Bewilligung. Alle darin formulierten Bodenschutzmassnahmen sind vollumfänglich umzusetzen. Dies gilt auch für Empfehlungen. Gegebenenfalls sind Abweichungen davon als zusätzliche Auflagen beschrieben. **2.6.** Die vorgesehene, zertifizierte Bodenkundliche Baubegleitung (BBB) ist einzusetzen. Die Mandatvergabe ist der Fachstelle namentlich mitsamt den Kontaktdaten vor Beginn der Erdarbeiten schriftlich zu bestätigen. **2.7.** Die Anforderungen der BBB richten sich nach dem Merkblatt Anforderungen an ein Pflichtenheft der bodenkundlichen Baubegleitung (BBB). **2.8.** Auf sämtlichen temporär beanspruchten Böden muss die Bodenfruchtbarkeit erhalten bleiben oder nötigenfalls wiederhergestellt werden. Die ist der Fachstelle Boden schriftlich zu bestätigen. **2.9.** Auf den frisch rekultivierten Bodenflächen muss die eingeschränkte Folgebewirtschaftungszeit mit reiner Dürrfutterproduktion mind. 3 Jahre betragen. Eine Beweidung ist während dieser Periode nicht zulässig. In Bereichen von temporären Installationsflächen (ohne Bodenabtrag) beträgt die eingeschränkte Folgebewirtschaftungszeit 1 Jahr.	**Während der Bauphase** **2.5.** Die Massnahmen und Empfehlungen des Bodenschutzkonzepts sowie allfällige zusätzliche Bewilligungsauflagen werden in die Ausschreibung aufgenommen und bei der Bauausführung eingeplant. **2.6.** Eine Bodenkundliche Baubegleitung wird eingesetzt. **2.7.** Die Anforderungen des genannten Merkblatts werden bei der Erstellung des Pflichtenhefts und der Beauftragung der Bodenkundlichen Baubegleitung berücksichtigt. **2.8.** Die Erhaltung beziehungsweise Wiederherstellung der Bodenfruchtbarkeit wird durch die Bodenkundliche Baubegleitung begleitet und dokumentiert. **2.9.** Die eingeschränkte Folgebewirtschaftung wird mit den Grundeigentümern und Bewirtschaftenden abgestimmt und in den entsprechenden Vereinbarungen festgehalten
Während des Betriebs **2.10.** In Bereichen, wo die Entwässerung über die Schulter stattfindet, dürfen sich auf dem Kulturland keine lang andauernden Bodenvernässungen bilden.	**Während des Betriebs** **2.10.** Die Vorgabe wird bei der Detailplanung der Schulterentwässerung berücksichtigt.

4.5. Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abteilung Orts- und Regionalplanung

Einwand / Antrag	Stellungnahme
Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild werden im technischen Bericht unter Kapitel 5.8 behandelt. Demnach ergeben sich dauerhafte Umweltauswirkungen primär aus der baulichen Anpassung des Strassenquerschnitts zur Integration der beidseitigen Radstreifen. Die Linienführung der Strasse bleibt im Wesentlichen unverändert, sodass keine zusätzliche Zerschneidung der Landschaft erfolgt und sich das Projekt gut in das bestehende Orts- und Landschaftsbild einfügt. Aus Sicht des AGR ist diese Beurteilung der Projektverfassenden zum Orts- und Landschaftsbild nachvollziehbar und ausreichend.	Die positive Beurteilung der Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild wird zur Kenntnis genommen.
Fruchtfolgeflächen (FFF) Fruchtfolgeflächen FFF sind gemäss Art. 3 des Raumplanungsgesetzes RPG zu erhalten. Ob eine Beanspruchung zulässig ist, ist anhand von Ausführungen zu folgenden Punkten gemäss Baugesetz und Bauverordnung nachzuweisen: Standortnachweis: Es liegt keine eigentliche Alternativenprüfung und Interessenabwägung vor. Es wird aber auf den Strassennetzplan und eine Schwachstellenanalyse verwiesen. Zudem ist nachvollziehbar, dass sich das Vorhaben an der bestehenden Kantonsstrasse orientieren muss, welche ausserhalb der Bauzone an FFF grenzt und daher die Beanspruchung von FFF nicht vermeidbar ist. Daher gilt der Standortnachweis als erbracht. Geringe Beanspruchung: Es handelt sich nicht um eine geringe Beanspruchung. Wichtiges Kantonales Ziel: Da es sich nicht um eine Einzonung handelt, ist dazu kein Nachweis erforderlich. Optimale Nutzung: Die Ausführungen, wonach die Dimensionierung des Vorhabens kompakt und flächensparend gemäss den einschlägigen Normen erfolgte, ist nachvollziehbar. Der Nachweis der optimalen Nutzung ist erbracht. Kompensationspflicht Im technischen Bericht wird auf Seite 34 ausgeführt, dass vorliegend keine Kompensationspflicht bestehe, weil der Kanton Bern den Mindestumfang an FFF erfülle. Dies ist kein Ausnahmetatbestand. Auf eine Kompensation kann nur gemäss den	Die Beurteilung zum Standortnachweis und zur optimalen Nutzung wird zur Kenntnis genommen. Die bisherige Begründung zum Verzicht auf eine FFF-Kompensation wird überprüft. Im technischen Bericht wird dargelegt, ob ein Ausnahmetatbestand gemäss den vom AGR genannten Bestimmungen vorliegt. Der entsprechende Nachweis wird dem AGR im weiteren Projektverlauf zur Beurteilung vorgelegt.

entsprechenden Ausnahmetat-beständen nach Art. 8b Abs. 4 BauG (siehe auch Arbeitshilfe «Umgang mit Kulturland») verzichtet werden. Dies könnte im vorliegenden Fall gemäss Art. 8b Abs. 4 Bst. a BauG die Erfüllung einer gesetzlich vorgeschriebenen Aufgabe sein. Die Nachweise bezüglich Kompensationspflicht sind noch nicht erbracht. Bezüglich der Kompensationspflicht ist der technische Bericht zu ergänzen.	
Antrag Es wird beantragt, das Vorhaben unter der nachstehend genannten Bedingung und mit folgender Auflage zu bewilligen: Bedingungen Auf eine Kompensation der Fruchtfolgeflächen kann nur gemäss den entsprechende Ausnahmetatbeständen nach Art. 8b Abs. 4 BauG verzichtet werden. Dies könnte im vorliegenden Fall gemäss Art. 8b Abs. 4 Bst. a BauG die Erfüllung einer gesetzlich vorgeschriebenen Aufgabe sein. Entsprechend ist der technische Bericht zu ergänzen. Auflage Nach Abschluss der Bauarbeiten müssen die Installationsflächen und die Baupisten wieder vollständig zurückgebaut und rekultiviert werden.	Die Auflage wird berücksichtigt. Temporäre Installationsflächen und Baupisten werden nach Abschluss ihrer Nutzung vollständig zurückgebaut und fachgerecht rekultiviert. Die Vorgaben werden in den Ausführungsunterlagen und den Vereinbarungen zur temporären Landbeanspruchung festgehalten. Wird in die weitere Planung aufgenommen und berücksichtigt.

4.6. Amt für Umwelt und Energie, Abteilung Immissonsschutz

Einwand / Antrag	Stellungnahme
Luftreinhaltung – Bauphase und Transporte Partikelfilter, Baurichtlinie Seit 1. Januar 2009 gelten einheitliche Vorschriften für die Emissionen von Baumaschinen und Geräten auf sämtlichen Baustellen in der Schweiz. Diese neuen Vorschriften in der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) ersetzen die Massnahme G8 der Baurichtlinie Luft (Partikelfilterpflicht für Baumaschinen) und sind bei allen Bauvorhaben anzuwenden, welche ab 1. Januar 2009 baubewilligt werden. Die Baurichtlinie Luft des Bundes (BauRLL), ergänzte Ausgabe vom 4. Februar 2016, konkretisiert die allgemein gehaltene Vorschrift zur Luftreinhaltung auf Baustellen in Ziffer 88 Anhang 2 LRV. Sie zeigt auf, wie im Rahmen der Bewilligungsverfahren die wichtigsten Kategorien von Baustellen aufgrund der vorgesehenen Bauarbeiten mit Emissionen zu beurteilen und welche vorsorglichen Massnahmen	Die Vorgaben zur Luftreinhaltung werden zur Kenntnis genommen und in den weiteren Planungsphasen berücksichtigt. Die Massnahmenstufe B der Baurichtlinie Luft sowie die Anforderungen an Baumaschinen und Geräte werden in die Ausschreibung und die Ausführungsunterlagen aufgenommen. Für die Bautransporte wird festgehalten, dass sämtliche eingesetzten Lastwagen mindestens die Abgasnorm EURO 4 erfüllen und über ein geschlossenes Dieselruss-Partikelfiltersystem verfügen müssen. Wird Bestandteil der Baumeistersubmission. Die allgemeinen Anforderungen für stationäre Anlagen werden berücksichtigt.

anzuordnen sind. Die Richtlinie ist auf allen Baustellen anwendbar. Das Bauvorhaben ist gemäss den Angaben im technischen Bericht, Kapitel 6 «Bauprogramm und Bauablauf » in die Massnahmenstufe B der BauRLL einzuordnen, somit sind zusätzlich zu den Basisanforderungen einer „guten Baustellenpraxis“ die spezifischen Massnahmen der Massnahmenstufe B anzuordnen.

Bautransporte

Der Schwerverkehr trägt massgeblich zu den übermässigen Belastungen der Luft mit Stickoxiden, mit Feinstaub und im Sommer grossflächig mit Ozon bei. Der kantonale Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015 / 2030 (MPL) verlangt daher in der Massnahme V4, bei Baustellen der öffentlichen Hand lufthygienische Auflagen für die Submission der Bautransportaufträge.

Dem aktuellen Stand hinsichtlich einer umweltfreundlichen Motorentechnologie sowie dem MPL wird mit dem Einsatz von Lastwagen, welche mindestens die Abgasnorm EURO 4 einhalten und über ein geschlossenes Dieselruss-Partikelfiltersystem verfügen., Rechnung getragen (siehe Auflage).

Luftreinhaltung – stationäre Anlagen

Entsprechend dem technischen Bericht beinhaltet das Vorhaben keine Anlagen oder Prozesse, für welche spezifische Emissionsbegrenzungen nach Anhang 2 und 3 der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) bestehen.

Einzuhalten sind die generellen Anforderungen nach Anhang 1 LRV.

Antrag

Das Vorhaben kann unter den folgenden Auflagen bewilligt werden.

Auflagen

Vor Beginn des Aushubes / Submission

Luftreinhaltung – Bauphase

In die Submission der Bautransporte ist die Auflage aufzunehmen, dass alle eingesetzten Lastwagen mindestens die Abgasnorm EURO 4 einhalten und über ein geschlossenes Dieselruss-Partikelfiltersystem verfügen.

4.7. Amt für Wasser und Abfall

Einwand / Antrag	Stellungnahme
Abwasser Das Projekt sieht vor, das Strassenabwasser, wo möglich, über die Schulter zu entwässern. Im Bereich der Brücke wird das Regenwasser weiterhin in den Vorfluter eingeleitet. Das vorgesehene Entwässerungskonzept wird als zulässig beurteilt. Bei der Entwässerung über die Schulter/Böschung müssen der Bodenaufbau und die Geometrie den Vorgaben der Richtlinie des VSA «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter» (2019) resp. VSS-Norm entsprechen (vgl. u.a. SN 40 361 oder SN 40 354). Das Wasser muss flächig über die Böschung und Bodenpassage abfliessen. Es darf nicht zu Auswaschungen kommen und es dürfen sich keine Fliesswege bilden.	Die positive Beurteilung des Entwässerungskonzepts wird zur Kenntnis genommen. Bodenaufbau und Geometrie der Schulterentwässerung werden in der nächsten Planungsphase gemäss den genannten Vorgaben konkretisiert. Die örtlichen Verhältnisse und die vorgebrachten Bedenken der angrenzenden Grundeigentümer werden bei der Planung berücksichtigt.
Grundwasserschutz Aus Sicht des Grundwasserschutzes bestehen gegen das geplante Vorhaben keine Einwände oder Genehmigungsvorbehalte.	Die vorbehaltlose Beurteilung aus Sicht des Grundwasserschutzes wird zur Kenntnis genommen.

4.8. Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Jagdinspektorat (JI)

Einwand / Antrag	Stellungnahme
Grundsätzlich spricht aus unserer Sicht innerhalb des beschriebenen Perimeters nichts gegen das Vorhaben. Allerdings grenzt dieses im Westen nur knapp nicht an den nationalen Wildtierkorridor WWK1N. In diesem Bereich wechseln Wildtiere bevorzugt zwischen verschiedenen Einständen. Da sich Wildtiere nicht an festgelegte Perimeter halten, ist auch in der weiteren Umgebung mit einer erhöhten Wildtieraktivität zu rechnen. Dies steht zwar nicht in einem direkten Konflikt mit dem geplanten Projekt. Dennoch ist es wichtig, dass die Durchlässigkeit für Wildtiere in jedem Fall gewährleistet bleibt. Nach heutigem Kenntnisstand ist dies gegeben und wird durch die Umsetzung des Projekts voraussichtlich nicht beeinträchtigt. Eine entsprechende Notiz bzw. ein Hinweis im Vorhaben wäre aus unserer Sicht wünschenswert.	Die grundsätzlich positive Beurteilung wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis auf den nahe gelegenen Wildtierkorridor WWK1N und die erhöhte Wildtieraktivität in dessen Umgebung wird im technischen Bericht ergänzt. Die bestehende Durchlässigkeit wird in der weiteren Planung berücksichtigt. Dies gilt auch für die Anordnung temporärer Baustelleneinrichtungen.

4.9. Amt für Landwirtschaft und Natur, Abteilung Naturförderung (ANF)

Einwand / Antrag	Stellungnahme

Das Vorhaben, der Ausgangszustand und die Projektauswirkungen während der Bau- und Betriebsphase sind im Dossier vom 22.07.2026 ausreichend beschrieben und dokumentiert. Der Bericht reicht für die Beurteilung der rechtlich relevanten Umweltauswirkungen aus. Im Projektperimeter bestehen keine Lebensräume (Biotope) von nationaler oder regionaler Bedeutung. Strassennahe, ruderale Flächen sind wertvolle Lebensräume für Insekten. Die Verbreiterung zieht automatisch die Beanspruchung dieser Flächen nach sich. Weiter sind im Bereich von Gewässerquerungen Uferbereiche und möglicherweise Ufervegetation im Sinne von Art. 18, Abs. 1bis NHG, Art. 14 Abs. 3 und 4 NHV betroffen. Schutzbestimmungen: Die im Rahmen der Interessenabwägung zu berücksichtigenden Schutzbestimmungen finden sich im Anhang. Die Auswirkungen der Projektrealisierung sind im Bericht vom 22.07.2026 dokumentiert. Die Auswirkungen sind nachvollziehbar und aus unserer Sicht korrekt dargestellt. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen wird aufgezeigt, wie die Auswirkungen auf Flora und Fauna minimiert und wie die Biotope wiederhergestellt werden können. Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen: Um die Eingriffe in geschützte und schützenswerte Biotope so klein wie möglich zu halten, sind eine klare Abgrenzung der Baustelle und eine rücksichtsvolle Bauweise unumgänglich. Mit diesen Schutzmassnahmen, einer fachgerechten Wiederherstellung und/oder Ersatz der betroffenen Biotope (z.B. Uferbereiche und Uferbestockungen) können die Eingriffe im Rahmen gehalten und mittelfristig wieder kompensiert werden.	Die positive Beurteilung der Projektunterlagen und der dargestellten Umweltauswirkungen wird zur Kenntnis genommen. Die Schutzbestimmungen werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Die erforderlichen Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen sowie die Abgrenzung der Baustellenflächen werden konkretisiert und in den Ausschreibungs- und Ausführungsunterlagen festgehalten.
Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Schliessen der Lücke innerhalb des übergeordneten Velonetzes ist das Projekt notwendig und wird begrüsst. Folgende Naturwerte sind tangiert: Ufervegetation Limpachkanal: Eine Ausnahme für Eingriffe im Zuge von Drittprojekte (Anpassungen Einmündungen und Weganbindungen) in kann Aussicht gestellt werden. Querung Glütschbach und Ruderalflächen entlang der Strasse.	Die Zustimmung zum Vorhaben und die in Aussicht gestellte Ausnahmebewilligung werden zur Kenntnis genommen. Die erforderlichen Ausnahmebewilligungen werden im Strassenplanverfahren beantragt. Die Planung vom Bankett für Amphibien und Kleinsäuger wird bei der Detailplanung des Glütschbachdurchlasses berücksichtigt.

Die Querung Amletebach ist nicht betroffen. Der Durchlass Glütschbach wird mit einem Bankett für Amphibien und Kleinsäuger ausgestattet. Gemäss Situationsplan 1.8 ist davon auszugehen, dass bestehender Einzelbaum unterwasserseitig des Durchlasses auf der linken Uferseite gefällt werden muss. Im Zuge der Projektumsetzung entfernte Sträucher, Bäume oder Ufervegetation ist an geeigneter Stelle angemessen zu ersetzen. Strassenböschungen sind im Sinne von ökologischem Ausgleich ruderal auszugestalten. Auf eine Humusierung ist zu verzichten. Die Rohböden sind mit einer Ruderalmischung anzusäen. Die neugeschaffenen Flächen sind unterhaltsarm zu konzipieren. Ersatzpflanzungen sind derart anzulegen, damit keine häufigen Eingriffe infolge von Sicherheitsauflagen oder zur Sicherstellung des Lichtraumprofils notwendig sind. Gestützt auf das geltende Recht können wir dem Vorhaben zustimmen und erforderliche Ausnahmebewilligung in Aussicht stellen.	Der Eingriff in den bestehenden Einzelbaum wird überprüft. Unvermeidbare Verluste von Bäumen, Sträuchern und Ufervegetation werden an geeigneter Stelle angemessen ersetzt. Die Vorgaben zur ruderalen Böschungsgestaltung ohne Humusierung und zur Ansaat mit einer Ruderalmischung werden in der nächsten Planungsphase berücksichtigt und mit den Anforderungen an die Schulterentwässerung abgestimmt. In dieser Planungsphase werden auch die unterhaltsarme Gestaltung und die Anordnung der Ersatzpflanzungen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und des Lichtraumprofils im Planwerk festgehalten.

4.10. Amt für Landwirtschaft und Natur, Fischereiinspektorat

Einwand / Antrag	Stellungnahme
Aus fischereilicher Sicht sind wir mit dem Walebach und dem Glütschbach nur randlich betroffen. Das Projekt weist diesbezüglich keine NoGo's auf und ist bewilligungsfähig.	Die positive Beurteilung und die in Aussicht gestellte fischereirechtliche Bewilligung werden zur Kenntnis genommen.

4.11. Bau- und Verkehrsdirektion, Wasserbaupolizei

Einwand / Antrag	Stellungnahme
Wasserbaupolizeilich relevant ist v.a. die Gewässerquerung des Glütschbachs im Bereich Chandermatte (Überdeckung des Fliessgewässers, Gewässerraum). Bei den Gewässerquerungen ist darauf zu achten, dass das Abflussvermögen der Durchlässe gegenüber dem heutigen Zustand nicht reduziert und das Verklausungsrisiko nicht erhöht wird. Es ist vorgesehen, den Durchlass am Glütschbach zu ersetzen. Die Abmessungen des Durchlasses sind praktisch kongruent mit jenen des BLS-Durchlasses in Uetendorf, der sich rund 1 km oberstrom befindet. So kann sichergestellt werden, dass die Wassermassen, die den Durchlass bei der BLS-Linie im Gerinne passieren können, auch bei der darunter gelegenen Kantonsstrasse innerhalb des Gerinnes schadlos abgeleitet werden können.	Die positive Beurteilung der Schulterentwässerung und die Zustimmung aus Sicht der Naturgefahren werden zur Kenntnis genommen. Die Dimensionierung des Glütschbachdurchlasses wird in der nächsten Planungsphase konkretisiert. Dabei wird berücksichtigt, dass das Abflussvermögen gegenüber dem bestehenden Zustand nicht reduziert und das Verklausungsrisiko nicht erhöht wird. Der oberliegende BLS-Durchlass wird als hydraulische Randbedingung berücksichtigt. Die Ausgestaltung wird mit den Anforderungen an das Bankett für Amphibien und Kleinsäuger und die Fischgängigkeit abgestimmt. Die erforderliche Ausnahmebewilligung für die Gewässerquerung sowie die wasserbaupolizeiliche

Im Rahmen des Strassenbauvorhabens wird zudem die Strassenentwässerung angepasst. Wo möglich soll die Entwässerung über die Schulter ins umliegende Grünland erfolgen. Dadurch reduziert sich das ins Regenwassernetz eingeleitete Oberflächenwasser von heute rund 70 % auf neu nur noch rund 20 %. Diese Massnahmen wird sehr befürwortet, da sie dazu beiträgt, die Spitzenbelastungen der Oberflächengewässer bei Starkniederschlägen zu reduzieren. Für die Gewässerquerung des Glütschbachs ist eine Ausnahmebewilligung nach Art. 38 Abs. 2 GSchG erforderlich. Da es sich um einen Verkehrsübergang handelt, kann grundsätzlich eine Ausnahmebewilligung gemäss Art. 38 Abs. 2 Bst. b GSchG in Aussicht gestellt werden. Für das vorliegende Strassenbauvorhaben ist zudem eine wasserbaupolizeiliche Ausnahmebewilligung nach Art. 48 WBG erforderlich. Diese Ausnahmebewilligung kann gestützt auf das Mitwirkungsprojekt in Aussicht gestellt werden. Das Bauvorhaben liegt teilweise im Gefahrenhinweisbereich Wasser. Die zu erwartenden Einwirkungen erfordern keine weiterführenden Objektschutzmassnahmen zur Sicherung der Kantonsstrasse inkl. Radweg vor Wassergefahrenprozessen. Wir können diesem Projekt aus Sicht Naturgefahren (Wasserprozesse) ohne Vorbehalte zustimmen.	Ausnahmebewilligung werden im Strassenplanverfahren beantragt.

5. Private

5.1. Andreas Steffen, Schürmatt 8, Uttigen

Einwand / Antrag	Stellungnahme
Aufhebung der Markierung Sicherheitslinie auf der Hauptstrasse 5 bis 7 Meter im Bereich von unserer Parzelle Gbbl 532. Grund; damit ein legales Abbiegen in Fahrtrichtung Seftigen möglich ist	Das Anliegen wird in die nächste Planungsphase aufgenommen und mit der Abteilung Verkehrstechnik geprüft. Dabei werden die Abbiegebeziehungen, die Sichtverhältnisse und die Verkehrssicherheit berücksichtigt.
Gestaltung Einfahrt ab Hauptstrasse in unsere Parzellen Gbbl. 532 (Steffen) und Gbbl. 768 (Künzi) von Richtung Seftigen möglich ist, ohne den Verkehr zu behindern (Sicherheit, Wenderadius).	Die Einfahrt wird in der nächsten Planungsphase hinsichtlich Befahrbarkeit und Wenderadius überprüft. Die Schleppkurven und die Auswirkungen auf den Verkehr auf der Kantonsstrasse werden dabei berücksichtigt.
Definitiver Landabtausch und Grenzbereinigung zwischen den Parzellen Gbbl. 786 (Künzi) Gbbl. 532 (Steffen) und Gbbl 618 (AGG) gemäss Plan Landerwerb/-abtausch Parzellen 532, 618 und 768 vom 12.08.2026	Der vorgeschlagene Landabtausch ist gemäss dem bisherigen Planungsstand vorbereitet. In der nächsten Planungsphase wird der Landabtausch konkretisiert und im Landerwerbsplan festgehalten. Eine Absichtserklärung wird vorbereitet.

5.2. Martin Bühlmann, Wildi 295, Uetendorf

Einwand / Antrag	Stellungnahme
Die Absicht das anfallende Strassenabwasser, nicht wie bisher über das bestehende Abwasserentsorgungssystem zu entsorgen, in Zukunft über angrenzende Flächen und somit auch teilweise unser als Fruchtfolgeflächen deklariertes Ackerland zu entsorgen, wirft viele Fragen auf und kann unsrerseits nicht ohne weiteres akzeptiert werden. Bei Regenwetter entstehen von Strassen beträchtliche Mengen an verschmutztem Abwasser. Da Strassenabwasser durch Schwermetalle, Reifenabrieb, Öl, Tausalze und verschiedene weitere Schadstoffe als verschmutzt gilt, verlangt der Gewässerschutz (nach eidgenössischem Gewässerschutzgesetz) eine professionelle Reinigung, bevor es ins Grundwasser gelangt oder in Bäche, Flüsse und Seen fliesst. Nur nicht verschmutztes Abwasser kann, wenn möglich, versickert werden. Der Entscheid, ob das Strassenabwasser entlang unseres Grundstück Uetendorf 545 weiterhin über das bestehende Abwasserentsorgungssystem abgeleitet oder neu direkt versickert werden soll, muss daher sorgsam geprüft werden. Alle gesetzlich relevanten Vorgaben müssen eingehalten werden. Die vom BAFU zusammen mit	**Entwässerung und Strassenabwasser** Die Bedenken gegenüber der Umstellung auf eine Entwässerung über die Schulter werden aufgenommen. Das AWA beurteilt das vorgesehene Entwässerungskonzept grundsätzlich als zulässig. Diese Beurteilung ist mit Anforderungen an den Bodenaufbau, die Bodenpassage und die flächige Wasserverteilung verbunden. Die konkrete Ausgestaltung entlang der Parzelle Nr. 545 wird in der nächsten Planungsphase vertieft geprüft. Dabei werden die Behandlung des Strassenabwassers, die Versickerungsverhältnisse und mögliche Auswirkungen auf das angrenzende Kulturland berücksichtigt.

dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) erarbeiteten Richtlinien zur Strassenabwasserbehandlung sind zu berücksichtigen.

Verkehrsaufkommen
Die als Teil des Autobahnzubringer Gürbetal konzipierte Strecke Neumatt bis ARA-Brücke wurde anfangs der 1970er Jahre neu erstellt und in Betrieb genommen. Heute dient sie zusätzlich noch in vermehrtem Masse als Verbindung Thun -Nord, Steffisburg und Richtung Oberlangenegg Schallenberg.

Das Verkehrsaufkommen war von Anfang an sehr gross, da damit ein umfangreiches Einzugsgebiet erschlossen wurde. Heute, 50 Jahre nach Inbetriebsetzung, hat die Belastung wie überall extrem zugenommen. Laut Mitwirkungsbericht Pos. 2.3.2 beträgt die Knotenbelastung 21'838 Fahrzeuge / 24 h. Weiter ist zu erwarten, dass eine absehbare Sperrung der gemeindeeigenen Zelgstrasse für den Durchgangsverkehr, ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen über den Autobahnzubringer bewirken wird. Die Zelgstrasse in Uetendorf wird heute von einer grossen Anzahl Verkehrsteilnehmern aus Uetendorf und Teilen des Thuner Westamt als bequeme Variante benutzt.

Entwässerung

Beim Thema Entwässerung stellen sich folgende Probleme:
In der Horizontalgeometrie weist die Strasse eine einseitige Querneigung auf. Dies bewirkt, dass das Abwasser in überdurchschnittlich grosser Menge, konzentriert auf einer Strassenseite anfällt. Dies erfordert eine sorgfältige Planung der Abwasserentsorgung, um allen Umweltrelevanten Auflagen gerecht zu werden.

Im Bereich Neumattbrücke besteht eine ca. 200 Meter lange Längsneigung. Durch die Aufhebung der Entwässerung ist die Möglichkeit gross, dass das Abwasser wegen der starken Neigung, über die Strasse zum tiefsten Punkt läuft und erst dort das Strassentrassee verlässt. Die anfallenden grossen Wassermengen verursachen dort eine extrem starke Durchnässung des Bodens und eine starke Konzentration von Schadstoffen.

Entwässerung über die Schulter
Zitat Originaltext Mitwirkungsbericht: Die Entwässerung soll aufgrund des schlechten Zustands der bestehenden Sammelleitung neu konzipiert und abschnittweise über die Schulter geführt werden. Dabei wird angestrebt, die

Verkehrsbelastung

Die Hinweise zur Verkehrsbelastung und zu möglichen Verkehrsverlagerungen werden bei der Überprüfung der Bemessungsgrundlagen und in Rücksprache mit der Gemeinde Uetendorf berücksichtigt.

Quer und Längsgefälle, konzentrierter Wasseranfall

Die einseitige Querneigung und das Längsgefälle im Bereich der Neumattbrücke werden bei der Detailplanung der Entwässerung berücksichtigt.

Bei der Planung der Entwässerung wird angestrebt, dass keine schädlichen Abflusskonzentrationen, Auswaschungen oder lang andauernden Vernässungen des angrenzenden Kulturlands entstehen.

Bodenqualität und Fruchtfolgeflächen
Der Hinweis auf die landwirtschaftliche Bedeutung der Parzelle Nr. 545 wird aufgenommen. Die Auswirkungen der Entwässerung auf die Bodenfruchtbarkeit und die Bewirtschaftung werden unter Einbezug der zuständigen

Entwässerung künftig möglichst grossflächig in den Grünbereich zu führen und versickern zu lassen. Betreffend Entwässerung ist festzuhalten, dass das Trassee der Strasse über einen aufgeschütteten und künstlich verdichteten Damm führt. Das Niveau der Strasse befindet sich somit über dem Niveau des sog. gewachsenen Bodens. Das Abwasser soll neu, über die bestehende, verdichteten (Stabilität der Strasse), daher wenig durchlässigen Böschung, möglichst grossflächig im Grünbereich versickert werden. Nach unserem Verständnis, auf unserem direkt an dem am Böschungsfuss angrenzenden Ackerland (Fruchtfolgefläche), auf einer nicht näher definierten grossen Fläche. Unsere Parzelle 545 wurde uns im Rahmen der Landumlegung, in Zusammenhang mit der Erstellung des sog. Autobahnzubringers, zugeteilt. Qualitativ bestes Ackerland, demzufolge als Fruchtfolgefläche definiert. Wie sie in Ihrem Bericht festhalten, stellen Fruchtfolgeflächen den agronomisch besonders wertvollen Teil des Kulturlandes dar und unterliegen gemäss den raumplanerischen Vorgaben einem besonderen Schutz. Wir möchten Sie bitten diesem Umstand Rechnung zu tragen und Ihre Absichten zu überdenken.	Fachstellen beurteilt. Die Beanspruchung des Kulturlands wird auf das erforderliche Mass beschränkt.
Naturgefahren - Schutzziele Bei einer Abführung des Abwasser über die Böschung besteht die Gefahr, dass diese durch Auswaschung und Erosion Schaden nimmt. Der daraus resultierend Stabilitätsverlust könnte zu einem Abrutsch führen, was auch die Sicherheit der Strasse gefährden würde. Da die Strassenführung über einen aufgeschütteten Damm führt und der Strassenabschnitt stark mit Schwerverkehr frequentiert ist, ist diesem Umstand Rechnung zu tragen. Ausserdem liegt der Abschnitt auf einer ausgewiesenen Panzerverschiebungsroute, wodurch zusätzlicher Handlungsbedarf entsteht.	**Böschungsstabilität und Erosion** Die Bedenken zur Stabilität des bestehenden Strassendamms werden aufgenommen. Erforderliche Massnahmen werden unter Berücksichtigung der bestehenden Verkehrsbelastung und der Funktion als Panzerverschiebungsroute festgelegt.

5.3. Bernhard Suhendar-von Wattenwyl (Vertreten durch Dr. jur. Jonas Mangisch, Rechtsanwalt und Notar, VON GRAFFENRIED)

Einwand / Antrag	Stellungnahme
Meine Klientschaft anerkennt das öffentliche Interesse an einer sicheren und zweckmässigen Veloverbindung grundsätzlich. Sie wendet sich jedoch gegen die vorgesehene einseitige Beanspruchung ihrer hochwertigen Landwirtschaftsflächen, solange die naheliegende Umlegungslösung unter Einbezug des Grundstücks Uttigen Nr. 152 der Schweizerischen Eidgenossenschaft nicht vollständig, ergebnisoffen und nachvollziehbar geprüft worden ist. Kern der vorliegenden Mitwirkungseingabe ist nicht die grundsätzliche Verhinderung des Radstreifens, sondern die Vermeidung einer unverhältnismässigen Beanspruchung hochwertiger Landwirtschaftsflächen. Die Projektträgerschaft hat deshalb vor der weiteren Bereinigung des Strassenplans zu prüfen und nachvollziehbar zu dokumentieren, ob der Landverlust meiner Klientschaft durch eine Landumlegung oder durch Realersatz unter Einbezug des Grundstücks Uttigen Nr. 152 vermieden oder jedenfalls wesentlich reduziert werden kann. Namens und im Auftrag meiner Klientschaft beantrage ich:	Die grundsätzliche Anerkennung des öffentlichen Interesses an einer sicheren Veloverbindung wird zur Kenntnis genommen. Die vorgebrachten Argumente zur Landumlegung, zur Schonung von Kulturland und zum Schutz von Fruchtfolgeflächen werden in die Prüfung einbezogen.
1. Der Strassenplan sei so zu überarbeiten, dass die dauernde und vorübergehende Beanspruchung der Grundstücke Uttigen/Uetendorf Nrn. 1741, 269 und 414 auf das technisch zwingend erforderliche Minimum beschränkt wird. **2.** Vor einer weiteren Projektierung sei eine Landumlegung beziehungsweise ein flächengleicher oder wertgleicher Realersatz unter Einbezug des Grundstücks Uttigen Nr. 152 der Schweizerischen Eidgenossenschaft, VBS beziehungsweise EMD, vertieft zu prüfen. **3.** Der Schweizerischen Eidgenossenschaft beziehungsweise der zuständigen Stelle des VBS sei Gelegenheit zu geben, sich zur Einbringung oder Abtretung einer geeigneten Teilfläche des Grundstücks Nr. 152 für eine vertragliche oder amtliche Landumlegung zu äussern. **4.** Von einer Genehmigung des Strassenplans und von Landerwerbsverhandlungen zulasten meiner Klientschaft sei abzusehen, bis die	**1.** Die dauernde und vorübergehende Beanspruchung der Grundstücke Nrn. 1741, 269 und 414 wird in der weiteren Planung überprüft und im Planwerk ausgewiesen. Möglichkeiten zur Reduktion des Landbedarfs werden unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der technischen Anforderungen untersucht. **2.** Die vorgeschlagene Landumlegung beziehungsweise ein flächen- oder wertgleicher Realersatz unter Einbezug der Bundesparzelle Nr. 152 wird geprüft. **3.** Die zuständige Stelle wurde kontaktiert und angefragt. Eine Rückmeldung liegt bisher nicht vor. **4.** Die vorgeschlagene Umlegungslösung wird geprüft und das Ergebnis dokumentiert.

Umlegungslösung unter Einbezug des Grundstücks Nr. 152 geprüft und dokumentiert worden ist.	Der Antrag, bis dahin auf die Genehmigung des Strassenplans und auf Landerwerbsverhandlungen zu verzichten, wird mit der Bauherrschaft geklärt.
5. Eventualiter sei im Strassenplan verbindlich festzuhalten, dass der beanspruchte Landverlust meiner Klientschaft durch qualitativ, betrieblich und wertmässig gleichwertiges Landwirtschaftsland ersetzt wird und eine Geldentschädigung nur subsidiär in Betracht fällt.	**5.** Der Wunsch nach qualitativ, betrieblich und wertmässig gleichwertigem Realersatz wird berücksichtigt. Eine Zusicherung von Realersatz oder einer Geldentschädigung kann zum heutigen Stand nicht erfolgen. Wird in der weiteren Planung berücksichtigt und geprüft.
6. Meine Klientschaft sei vor der Bereinigung des Mitwirkungsprojekts zu einer Besprechung unter Teilnahme des Tiefbauamts, des Amts für Landwirtschaft und Natur, des Amts für Geoinformation, der zuständigen Bundesstelle und der Pächterfamilie einzuladen.	**6.** Eine gemeinsame Besprechung mit der Eigentümervertretung, der Pächterfamilie und den zuständigen Stellen wird in der nächsten Planungsphase vorgesehen. Teilnehmerkreis wird mit der Bauherrschaft abgestimmt.

5.4. Gemüsebau Stefan und Denise Zbinden

Einwand / Antrag	Stellungnahme
Momentan ist der Grenzabstand unserer Gemüsetunnels zur Strasse 5 Meter. Nach der Umsetzung des Radstreifens würde der verkürzte Abstand nicht mehr genügen. Wir möchten daher sicherstellen, dass wir die Gemüsetunnels nicht verlegen müssten.	Das Anliegen wird in der nächsten Planungsphase (Bauprojekte) geprüft.