TRANSITEC

Regionalkonferenz Oberland-Ost

BERICHT

Regionalkonferenz Oberland-Ost / Oktober 2026

Regionale Velonetzplanung Oberland-Ost



Datei	Ver.	Datum	Änderungs-grund	Projektleitung	Projektbearbeitung
2602_260_rap_alh_RVNP_Oberland-Ost-v1.docx	1	16.06.26	-	E. Vontobel	L. Kaufmann A. Hatzold
2602_260_rap_alh_RVNP_Oberland-Ost-v2.docx	2	10.08.26	Anpassung nach Vernehm-lassung TBA	E. Vontobel	L. Kaufmann A. Hatzold
2602_260_rap_alh_RVNP_Oberland-Ost-v3.docx	3	16.10.26	Anpassung nach Mitwirkung	E. Vontobel	L. Kaufmann A. Hatzold

TRANSITEC

Transitec Beratende Ingenieure AG
Thunstrasse 9 · CH-3005 Bern
T +41 (0)31 381 69 12 ·
bern@transitec.net · www.transitec.net

Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Einleitung 5
1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen 5
1.2 Auftrag der regionalen Velowegnetzplanung 5
2 Ziele 6
3 Planungsschritte 8
4 Netzhierarchie 9
4.1 Zuständigkeiten und Finanzierung 10
4.2 Quell- und Zielorte 10
4.3 Veloabstellanlagen 10
5 Strukturbild 11
5.1 Hierarchie der Verbindung Brienz-Interlaken 12
6 Standards Veloinfrastruktur 14
7 Velonetz 15
7.1 Netzabstimmung mit der Gemeinde Interlaken 16
7.2 Linienführung Velohauptverbindung Meiringen - Brienz 16
7.3 Ersatzverbindungen (VHE) 17
8 Schwachstellen 20
8.1 Grundlagen 20
8.2 Unfallanalyse 20
8.3 Defizite der Infrastruktur 20
8.4 Controlling 21
9 Fazit 23
10 Weiteres Vorgehen 23

Abbildungsverzeichnis

Seite

Abbildung 1 – Prozess Velonetzplanung 6
Abbildung 2 - Anforderungen an die Veloinfrastruktur 7
Abbildung 3 - Organigramm Projektorganisation 8
Abbildung 4 – Netzhierarchie Velonetz gemäss kantonaler Richtlinie. 9
Abbildung 5 - Hierarchie der Quell- und Zielorte. 10
Abbildung 6 – Prinzip der Wunschlinien 11
Abbildung 7 – Strukturbild der Region Oberland-Ost 13
Abbildung 8 – Standards Führungsformen Veloverkehr 14
Abbildung 9 - Legende und Ausschnitt des Velonetzplanes (siehe Beilage 1) 15
Abbildung 10 - Ausschnitt aus dem Änderungsplan: VHE bei Interlaken West 18
Abbildung 11 - Ausschnitt aus dem Änderungsplan: Ersatz der VHE durch eine VHII 18
Abbildung 12 - Ausschnitt aus dem Änderungsplan: Überführung in ein Zwischenergebnis des Teilabschnitts der VHE E26 19
Abbildung 13 - Ausschnitt aus dem Änderungsplan: Ersatz der VHE durch eine VHI 19
Abbildung 14 - Legende und Ausschnitt des Schwachstellenplans (siehe Beilage 3). 21

Anhang

Anhang 1 – Liste regional und kommunal bedeutende Veloabstellanlagen
Anhang 2 – Analyse Veloparkierung
Anhang 3 - Bearbeitungsstand KVNP je Gemeinde
Anhang 4 - Controllingliste

Beilagen

Beilage 1 - Velonetzplan
Beilage 2 - Änderungsplan + Liste
Beilage 3 - Schwachstellenplan + Liste + Controllingliste
Beilage 4 - Mitwirkungsbericht

1 Einleitung

In den letzten Jahren hat der Veloverkehr in der Schweiz deutlich an Bedeutung gewonnen und sich zu einem zentralen Bestandteil einer nachhaltigen, gesundheitsfördernden und flächeneffizienten Mobilität entwickelt. Gesellschaftliche Veränderungen, ein wachsendes Umweltbewusstsein sowie die verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen von Bund und Kanton haben dazu beigetragen, dass das Velo heute nicht mehr ausschliesslich als Freizeit- oder Kurzstreckenverkehrsmittel wahrgenommen wird, sondern zunehmend auch für Alltagswege an Bedeutung gewinnt. Diese Entwicklung zeigt sich sowohl in steigenden Nutzungszahlen als auch in einer stärkeren Verankerung des Veloverkehrs in strategischen Planungsinstrumenten.

Ein wesentlicher Treiber dieser Entwicklung ist die rasche Verbreitung von E-Bikes. Sie ermöglichen es, längere Distanzen, topografisch anspruchsvolle Strecken sowie Arbeitswege mit moderaten Reisezeiten zurückzulegen und erweitern damit den potenziellen Einzugsbereich des Velos erheblich. Gerade in ländlich geprägten und topografisch bewegten Räumen wie dem Oberland-Ost eröffnen E-Bikes neue Chancen für eine Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr hin zu einer ressourcenschonenden Mobilitätsform. Damit gewinnt der Veloverkehr – in seiner klassischen wie auch in seiner elektrifizierten Form – eine neue strategische Bedeutung für die regionale Erschliessung, die Anbindung der Zentren sowie die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr.

Daher ist für die regionale Velowegnetzplanung bedeutend, die veränderten Mobilitätsbedürfnisse, die technologischen Entwicklungen sowie die angepassten gesetzlichen und planerischen Rahmenbedingungen angemessen zu berücksichtigen und eine zukunftsgerichtete Grundlage für die Weiterentwicklung des regionalen Velonetzes zu schaffen.

1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Mit dem Bundesgesetzes über die Velowege, das Anfang 2023 in Kraft getreten ist, wurde erstmals eine verbindliche Grundlage zur Förderung des Veloverkehrs geschaffen. **Das Gesetz verpflichtet die Kantone, bis 2028 zusammenhängende Velowegnetze zu planen und diese bis spätestens 2043 umzusetzen.**

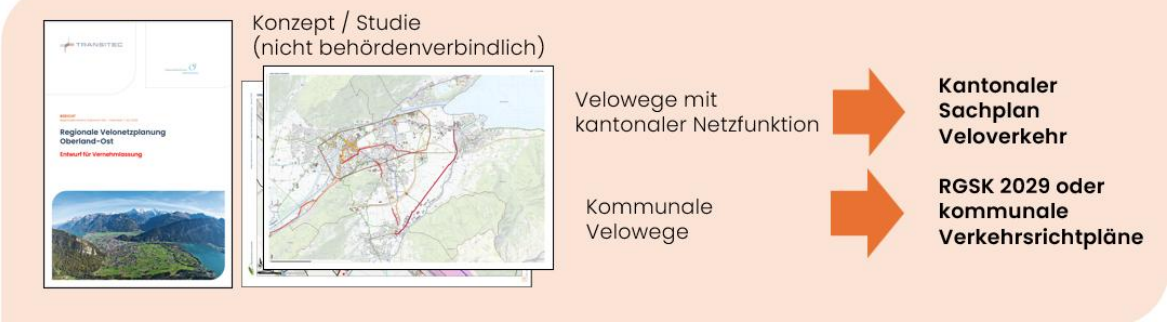
Der Kanton Bern hat diese Vorgaben in einer Richtlinie konkretisiert. Darin ist festgelegt, dass die kantonale Velonetzplanung in enger Zusammenarbeit mit den Regionen erfolgt. Die regionalen Velonetze sollen wiederum gemeinsam mit den Gemeinden erarbeitet und laufend weiterentwickelt werden. Zusätzliche Impulse für den Veloverkehr bringt die Revision des kantonalen Strassengesetzes , die seit dem 1. Februar 2024 gilt. Neu wurden insbesondere die Finanzierungsgrundsätze für Veloinfrastrukturen ausserhalb des Kantonsstrassennetzes erweitert. Dadurch entstehen neue Möglichkeiten zur Umsetzung von Veloprojekten.

Diese rechtlichen Änderungen führen zu neuen Aufgaben und stärken die Bedeutung der regionalen und kommunalen Velowegnetzplanungen. Für die Region Oberland-Ost bedeutet dies einen erhöhten Koordinationsbedarf mit Kanton und Gemeinden. Die Region ist gesetzlich dafür zuständig, die regionalen Velowegnetze zu planen und entsprechende Studien durchzuführen (Art. 98 und Art. 98a BauG).

1.2 Auftrag der regionalen Velowegnetzplanung

Die vorliegende Regionale Velowegnetzplanung (RVNP) erarbeitet eine Velonetzplanung für die Region Oberland-Ost und überprüft das kantonale Velowegnetz auf regionaler Ebene. Sie berücksichtigt die aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie die Anforderungen an eine zeitgemässe Veloinfrastruktur. Die Erarbeitung der RVNP richtet sich nach der Richtlinie Velowegnetzplanung.

Abbildung 1 – Prozess Velonetzplanung



Zentraler Fokus ist die Planung des Velonetzes für den Alltagsverkehr. Basierend auf den Ergebnissen der regionalen Velwegnetzplanungen aller Regionen des Kanton Berns wird der kantonale Sachplan Velowegnetz SVN 2027 punktuell überarbeitet. Die Velowege mit kantonaler Netzfunktion (Velobahn und Velohauptverbindungen) werden in diesem Instrument behördenverbindlich verankert. Das in der Studie erarbeitete kommunale Velonebenverbindungsnetz wird entweder via regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK 2029) oder direkt via kommunale Verkehrsrichtpläne behördenverbindlich festgelegt.

Zudem dient die regionale Velowegnetzplanung als Grundlage für die Eingabe von Massnahmen ins Agglomerationsprogramm des Bundes, wodurch Planungs- und Korridorstudien ausgelöst und die (Teil-) Finanzierung von Veloinfrastruktur über Bundes- und Kantonsgelder organisiert werden können.

2 Ziele

Ziel ist es, ein Veloalltagsnetz für Alle zu schaffen und damit den Zugang zum Velofahren für möglichst viele Personen zu ermöglichen. Voraussetzung dafür ist, dass die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen potenziellen Velofahrenden berücksichtigt werden. Je nach Umfeld sind unterschiedliche Infrastrukturen erforderlich, damit sich Velofahrende sicher bewegen können und sich dabei auch sicher fühlen (siehe Abbildung 2).

Konkret werden im Rahmen der regionalen Velonetzplanung:

- alle wichtigen Quell- und Zielorte ans Velowegnetz angebunden,
- Abschnitte mit Ergänzungen und Verbesserungsbedarf bei der Veloinfrastruktur aufgezeigt und
- regional bedeutende Veloabstellanlagen beschrieben, sowie deren Angebot in Bezug auf den zukünftigen Bedarf beurteilt.

Abbildung 2 - Anforderungen an die Veloinfrastruktur von unterschiedlichen Velofahrenden



3 Planungsschritte

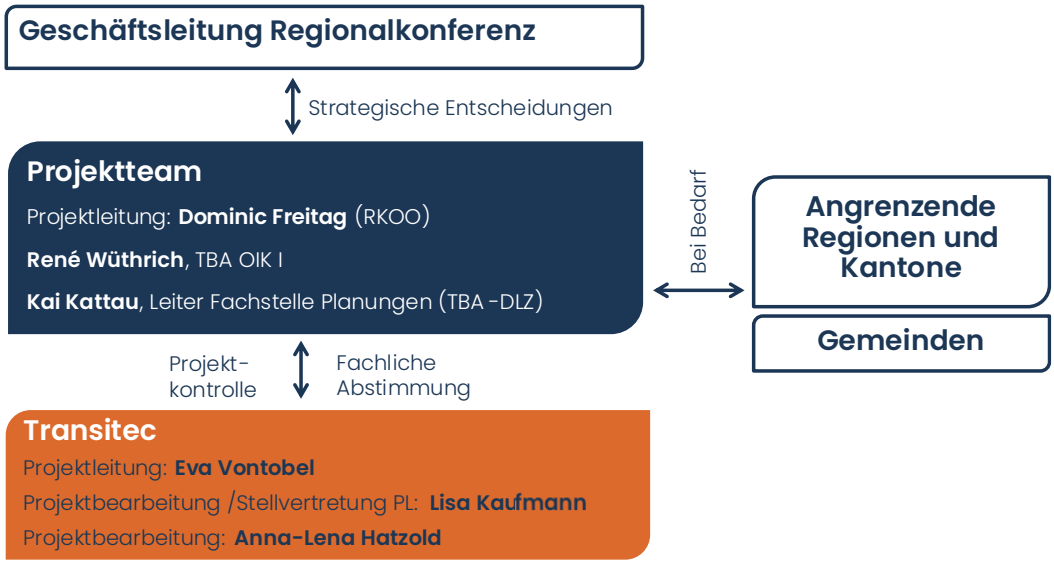
In der vorliegenden Studie wurden in Anlehnung an die kantonale Richtlinie:

- die Grundlagen analysiert,
- die Quell- und Zielorte erfasst und gemäss ihrer Bedeutung (kommunal oder regional) klassiert,
- Wunschlinien zwischen den Quell- und Zielorten festgelegt und bereinigt,
- den Wunschlinien mithilfe der Hierarchie der Quell- und Zielorte sowie des Gravitationsmodells 2040 ein Velopotenzial zugewiesen,
- die Wunschlinien, wo möglich, auf das bestehende Strassennetz umgelegt,
- Schwachstellen und Netzlücken zusammengetragen und
- Veloabstellanlagen mit regionaler Bedeutung erfasst.

Die jeweiligen Arbeitsschritte und Resultate werden in den folgenden Kapiteln im Detail erläutert.

Zur Sicherstellung einer Planung, die den lokalen Gegebenheiten und Bedürfnissen entspricht, erfolgte die Bearbeitung in enger Zusammenarbeit mit Kanton und Region. Die Gemeinden wurden bei punktuellen Fragstellungen beigezogen.

Abbildung 3 - Organigramm Projektorganisation

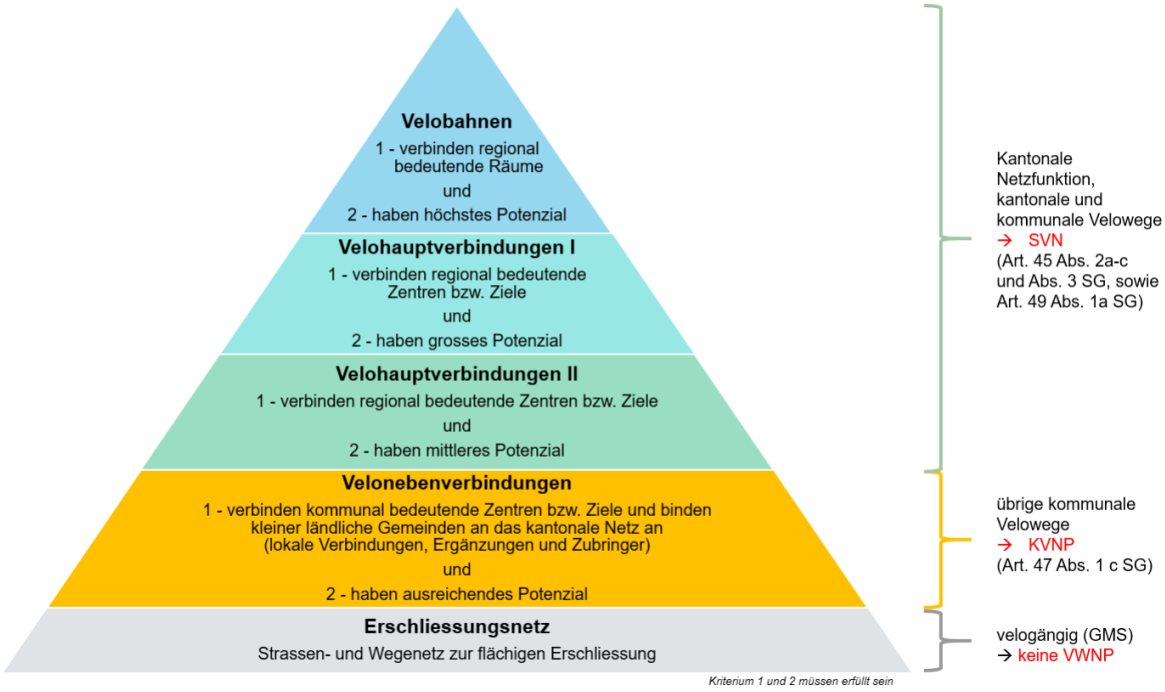


4 Netzhierarchie

Das festgelegte Velowegnetz für den Alltagsveloverkehr richtet sich nach den vier Netzhierarchiestufen der Vorgaben des Kantons Bern. Diese beeinflusst insbesondere die Standards, die Anforderungen hinsichtlich des Fahrflusses (unter anderem an Knotenpunkte) und die Qualität der Infrastruktur. Die Hierarchie einer Veloverbindung setzt sich wie folgt zusammen:

- der Hierarchie des Quell- und Zielorts, die sie verbindet und
- dem Velopotenzial gemäss dem kantonalen Gravitationsmodell

Abbildung 4 – Netzhierarchie Velonetz gemäss kantonaler Richtlinie.



Velobahnen

Velobahnen verbinden regional bedeutende Räume und weisen ein Velopotenzial von > 1'000-1'100 Fahrten pro Tag auf. Folglich gelten für Velobahnen auch die höchsten Standards für die notwendige Infrastruktur (siehe Standards Kapitel 6). In der Region Oberland-Ost gibt es keine Verbindungen mit genügend Potential für eine Velobahn. Velobahnen werden daher in der vorliegenden Studie nicht vertieft behandelt.

Velohauptverbindungen I und II

Velohauptverbindungen verbinden regional bedeutende Zentren und Ziele. Sie haben mittleres bis hohes Potenzial. Verbindungen zwischen regional bedeutenden Zentren und Zielen mit einem Potenzial > 700-800 Fahrten pro Tag wird die Hierarchiestufe Velohauptverbindung I zugeschrieben. Liegt das Potenzial bei > 400-500 Fahrten pro Tag handelt es sich um eine Velohauptverbindung II. Ein Beispiel einer Velohauptverbindung II im Oberland-Ost ist die Verbindung zwischen den regional bedeutenden Zielen Bahnhof Interlaken West und Gymnasium Interlaken.

Velonebenverbindungen

Velonebenverbindungen verbinden und binden kommunal bedeutende Zentren und Ziele an. Sie haben ausreichendes Potenzial und dienen vor allem als lokale Verbindungen, sowie als Zubringer zu Velohauptverbindungen.

4.1 Zuständigkeiten und Finanzierung

Zuständigkeiten der Gemeinden

Die Gemeinden sind zuständig für Planung, Projektierung, Realisierung, Betrieb und Unterhalt der Velowege die sich auf Gemeinde- oder Privatstrassen befinden (mit/ und ohne kantonaler Netzfunktion).

Zuständigkeiten des Kantons

Der Kanton baut, betreibt und unterhält Velowege die sich in seinem Eigentum befinden.

Kann der Kanton mit verhältnismässigem Aufwand kein Veloangebot auf der Kantonsstrasse schaffen und sieht der kantonale Sachplan Velowegnetz aus diesem Grund eine Ersatzverbindung auf einer Gemeinde- oder Privatstrasse vor, trägt der Kanton die Kosten für diesen Veloweg.

Finanzierung

Die Finanzierung von Planung und Bau der Velowege ist grundsätzlich Aufgabe des jeweiligen Strasseneigentümers. Der Bund unterstützt via Agglomerationsprogramme finanziell die Massnahmentragenden bei Massnahmen in den Agglomerationen. Für Massnahmen auf Verbindungen mit kantonaler Netzfunktion (Velobahn und Velohauptverbindungen) richtet der Kanton den betroffenen Gemeinden gestützt auf Art. 62 SG zudem Kantonsbeiträge aus.

4.2 Quell- und Zielorte

Das regionale Velonetz soll alle wichtigen Ziele und Zentren in der Region Oberland-Ost erschliessen. Um die Bedeutung der Verbindung zu unterscheiden, wird zwischen Zielen mit regionaler und kommunaler Bedeutung unterschieden. Beispiele regionaler Zentren in der Region Oberland-Ost sind Meiringen, Interlaken oder Grindelwald. Ein Beispiel eines kommunalen Zentrums ist Bönigen.

Abbildung 5 - Hierarchie der Quell- und Zielorte.



4.3 Veloabstellanlagen

Fast genauso wichtig wie die Verbindung der Quell- und Zielorte ist die Möglichkeit, sein Velo nah und sicher am Zielort abstellen zu können. Folglich sollen insbesondere öffentlich bedeutende und grössere (ab ca. 50 Abstellplätzen) Anlagen erfasst werden.

Mit Unterstützung der Regionalkonferenz Oberland-Ost und der Gemeinden wurden die wichtigsten Veloabstellanlagen von regionaler Bedeutung identifiziert (>50 Abstellplätze) und verortet (Liste siehe Anhang 1).

Ergänzend wurde für die Bike+Ride Angebote an den Bahnhöfen, bei denen die Anzahl Veloabstellanlagen bekannt ist, das vorhandene Angebot mit dem ermittelten Bedarf verglichen. An den Bahnhöfen, an denen das Angebot unter dem ermittelten Potenzial liegt, wird empfohlen, eine Analyse des tatsächlichen Bedarfs durchzuführen und das Angebot auszubauen (siehe Anhang 2). Im Rahmen der Mitwirkung wurde zudem darauf hingewiesen, dass zusätzliche Veloabstellanlagen beim Schwimmbad sowie bei der Schiffländte in Brienz wünschenswert wären.

5 Strukturbild

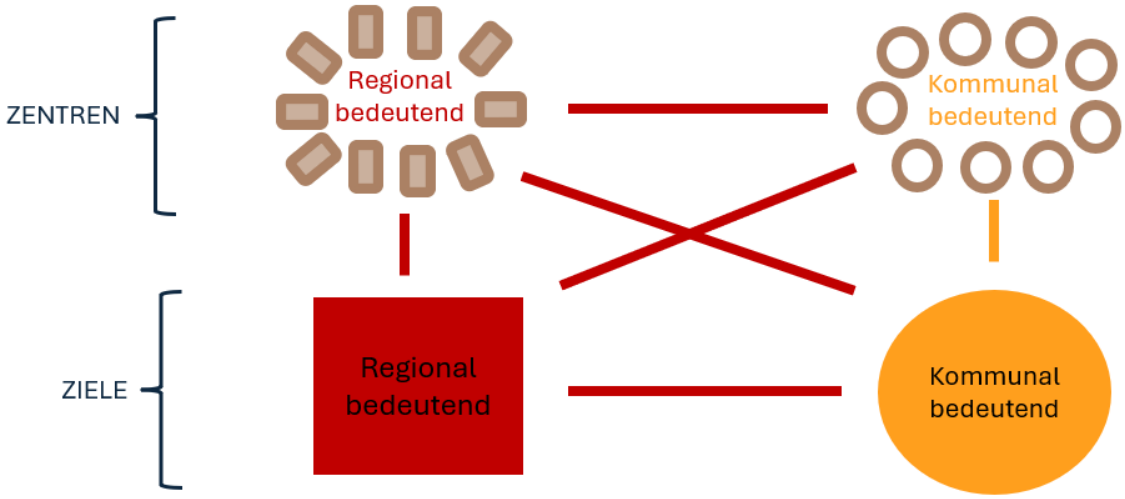
Das Strukturbild zeigt ein Zielbild der regionalen Velowege in der Region Oberland-Ost.

Wunschlinien verbinden die Quell- und Zielorte auf direkter Linie miteinander. Wo sinnvoll wurden Wunschlinien gebündelt, um Überlagerungen zu vermeiden.

Eine erste Hierarchisierung der Wunschlinien in die spätere Netzhierarchie (siehe Kapitel 4) basiert auf der Unterteilung der Quell- und Zielorte in regional und kommunal bedeutende Zentren und Ziele.

- Verbindungen von/zu regional bedeutenden Zentren und Zielen werden als Velohauptverbindungen eingestuft,
- Verbindungen zwischen kommunal bedeutenden Zentren und Zielen als Velonebenverbindungen.

Abbildung 6 – Prinzip der Wunschlinien



Diese erste Einstufung wurde durch den Abgleich mit der kantonalen Velopotenzialanalyse überprüft und verfeinert:

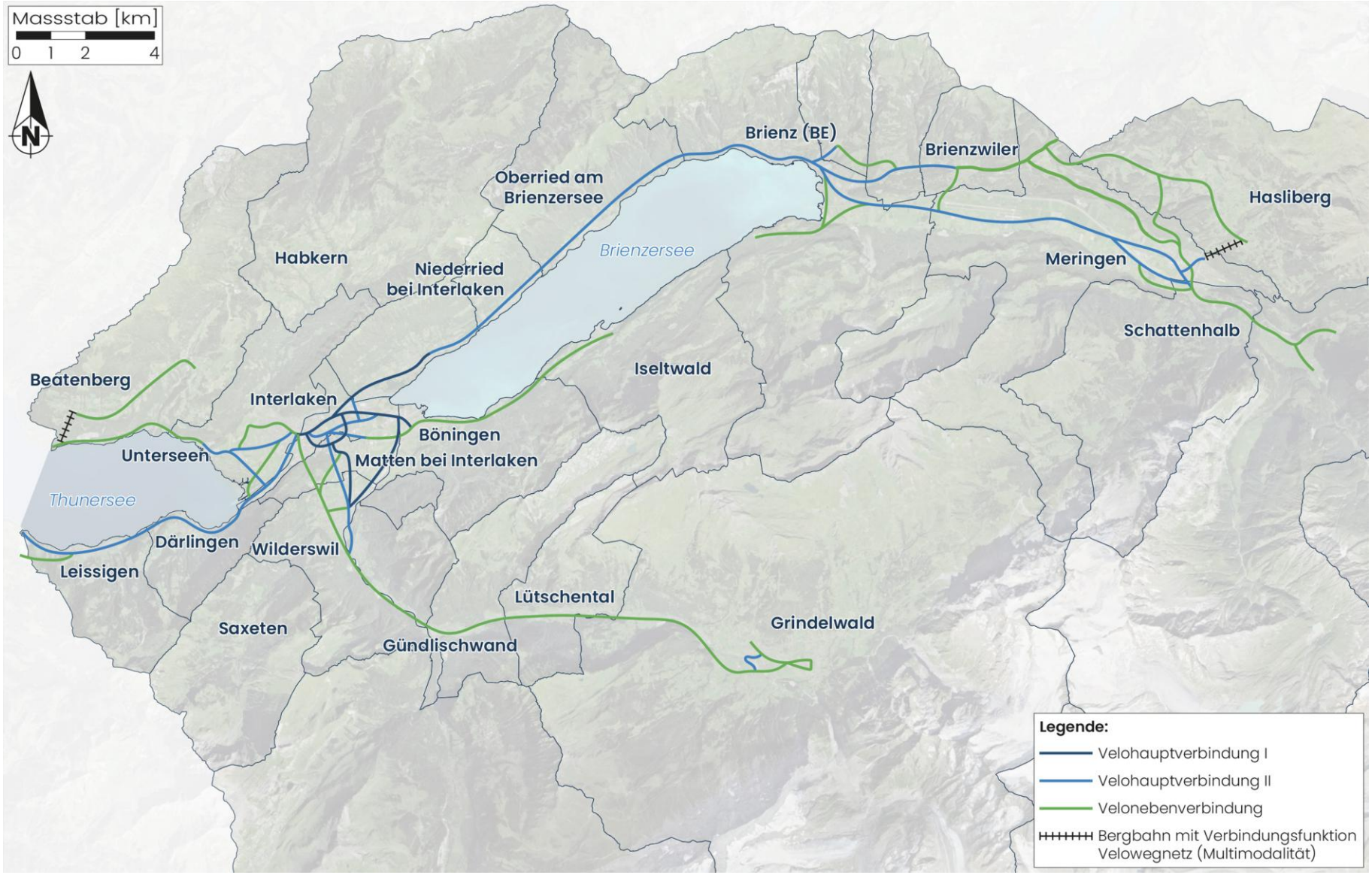
- Velonebenverbindungen die ein sehr tiefes bzw. «nicht ausreichendes» Potential haben (siehe Abbildung 4), aufgrund sehr langer Distanzen zwischen den Zielen und/oder grossen Höhenunterschieden (beispielsweise Innertkirchen – Guttannen), wurden in Absprache mit der Regionalkonferenz Oberland-Ost entfernt.
- Velohauptverbindungen, welche das notwendige Potenzial von > 400-500 Fahrten pro Tag nicht erreichen, werden zu Velonebenverbindungen.
- Die Velohauptverbindungen werden aufgeteilt in
  - Velohauptverbindungen I, wenn sie ein Potenzial von > 700-800 Fahrten pro Tag erreichen und
  - Velohauptverbindungen II, wenn sie ein Potenzial von > 400-500 Fahrten pro Tag aufweisen

5.1 Hierarchie der Verbindung Brienz-Interlaken

Eine Wunschlinie, welche in der Schwelle zwischen einer Veloneben- und einer Velohauptverbindung II liegt, ist diejenige zwischen Brienz und Interlaken. Der Abschnitt zwischen Niederried und Brienz verfügt im bisherigen SVN über kein Velowegnetzelement. Die Verbindungsfunktion für eine durchgehende Velohauptverbindung zwischen Brienz und Interlaken ist jedoch gegeben. Die Linienführung verbindet die regional bedeutenden Räume Interlaken – Brienz (ca. 16 km), sowie die dazwischen liegenden regional bedeutenden Ziele: Bahnhöfe Ringgenberg, Niederried, Oberried, sowie die wichtige Arbeitgeberin der Rehaklinik Eden in Oberried. (Oberried – Brienz: ca. 6.5 km, Niederried-Oberried: ca. 3km). Die Distanzen sind akzeptabel für eine flache Alltagsverbindung.

Das Potenzial zwischen Interlaken und Brienz beträgt 490 DWV. Im fehlenden Abschnitt zwischen Niederried und Brienz beträgt das Potenzial 400 DWV. Aufgrund der flachen Topographie entlang dieser Verbindung ist mit keiner Überschätzung des Potenzials durch das Modell zu rechnen. Das Potenzial auf dem fehlenden Abschnitt wie auch das der Gesamtverbindung ist somit knapp ausreichend für eine Velohauptverbindung II. Da es sich um die einzige durchgängige Verbindung für den Veloverkehr zwischen Brienz und Interlaken handelt, ist sie eine strategisch wichtige Verbindung, welche mit der Aufstufung auch im Netz lesbar wird.

Abbildung 7 – Strukturbild der Region Oberland-Ost



6 Standards Veloinfrastruktur

Damit ein Velonetz attraktiv ist, genutzt wird und ein Verlagerungspotenzial hat, ist die Qualität der Infrastruktur zentral. Wie in den Zielen (Kapitel 2) erläutert, soll das Veloalltagsnetz eine breite Gruppe von Velofahrenden ansprechen. Es ist eine Infrastruktur anzubieten, auf der sich die Velofahrenden sicher fühlen und dabei auch sicher sind. Dies bedingt je nach Verkehrsaufkommen [1] und gefahrenen Geschwindigkeiten des Autoverkehrs eine unterschiedliche Führungsform (Radweg, Radstreifen oder Führung im Mischverkehr). Die Anforderungen an die Infrastruktur nehmen zu, je höher die Hierarchie der Veloverbindung ist. Die kantonalen Standards bilden dies ab:

Abbildung 8 – Standards Führungsformen Veloverkehr (Referenzzustand: Quelle Richtlinie Kanton Bern)

Kontext		Velowegnetz	Radweg 1-Rtg I 2-Rtg	Fuss- & Radweg	Radstreifen	Mischverkehr
innerorts	Tempo 30 Quartierstrasse	VB				Velostrasse DTV ≤ 2 500
		VH I				
		VH II				
		VN				
	Tempo 30 Hauptverkehrs-strasse	VB				
		VH I				
		VH II				
		VN / übrige KS				
	Tempo 50	VB				
		VH I				DTV ≤ 3 000
		VH II				DTV ≤ 3 000
		VN / übrige KS				DTV ≤ 3 000
	frei geführt	VB				
		VH I				
		VH II				
		VN				
ausserorts	Tempo 60	VB				
		VH I				DTV ≤ 3 000
		VH II				DTV ≤ 3 000
		VN / übrige KS			DTV ≤ 5 000	DTV ≤ 3 000
	Tempo 80	VB				
		VH I				geringer DTV
		VH II				geringer DTV
		VN / übrige KS			DTV ≤ 5 000	DTV ≤ 3 000
	frei geführt	VB				
		VH I				
		VH II				
		VN				

Velowegnetz:
VB = Velobahn
VH I/II = Velohauptverbindung I/II
VN = Velonebenverbindungen
übrige KS = weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

anzustrebende Führungsform

weitere Führungsform

[1] Die vorliegende Schwachstellenanalyse stützt sich auf das GVM Moderat 2040. Punktuell wurden die Kantonsstrassenverkehrsdaten vom Kanton Bern beigezogen.

7 Velonetz

Das im Strukturbild dargestellte Zielbild wurde bestmöglich auf das bestehende Strassen- und Wegenetz umgelegt. Wo keine direkten Strassenverbindungen bestehen, wurde die Verbindung des Quell- und Zielorts mit dem geringstmöglichen Umweg gewählt. Dabei wurden sowohl Distanz als auch Topografie berücksichtigt. Ist keine Umlegung mit einem verhältnismässigen Umweg möglich, wurde eine Netzlücke erfasst.

Der resultierende Netzplan enthält folgende Informationen und liegt mit Beilage 1 bei. Im Netzplan sind die Quell- und Zielorte, welche durch das Velonetz verbunden werden, sowie die regional bedeutenden Veloparkierungsanlagen orientierend dargestellt.

Abbildung 9 - Legende und Ausschnitt des Velonetzplanes (siehe Beilage 1)



Aus der Netzumlegung ergeben sich aus der Sicht der Region folgender Handlungsbedarf:

- Anpassungsbedarf an den im kantonalen Sachplan Velowegnetz (Stand 3. September 2025) verankerten Velohauptverbindungen in Form von Anpassungen der Hierarchie oder der Linienführung (ergänzende Linienführungen)
- Ergänzende Velonebenverbindungen

Die aus Sicht der Region Oberland-Ost erforderlichen Änderungen am kantonalen Sachplan Velowegnetz sind in einem Plan dargestellt, welcher zusammen mit der Liste der Änderungen mit Beilage 2 beiliegt.

7.1 Netzabstimmung mit der Gemeinde Interlaken

Die Gemeinde Interlaken verfügt über einen Fuss- und Veloverkehrsrichtplan (FVV-Richtplan), welcher im Juni 2026 durch den Grossen Gemeinderat Interlaken verabschiedet wurde. Im Rahmen der Erarbeitung der RVNP erfolgte eine Abstimmung mit den Fachplanenden des kommunalen Richtplans Interlaken.

Der Vergleich der beiden Planungen zeigt, dass sich das kommunale und das regionale Netz in einzelnen Abschnitten hinsichtlich ihrer Hierarchisierung unterscheiden. So weist das Netz der RVNP auf gewissen Strecken eine höhere Hierarchiestufe auf als der kommunale Richtplan. Dies ist darauf zurückzuführen, dass diese Verbindungen aus regionaler Sicht eine grössere Bedeutung besitzen, da sie gemeindeübergreifende regionale Zielorte miteinander verknüpfen. Für die Erschliessung von Zielen innerhalb der Gemeinde Interlaken haben dieselben Abschnitte hingegen eine geringere Bedeutung, weshalb sie im kommunalen Richtplan als Velonebenverbindungen eingestuft sind.

Zudem enthält die RVNP an einzelnen Abschnitten der Gemeindegrenze Nebenverbindungen, die im kommunalen Richtplan nicht verzeichnet sind. Diese Verbindungen wurden mit den Fachplanenden abgestimmt und als grundsätzlich sinnvoll beurteilt. Die Gemeinde prüft deren Aufnahme in den kommunalen Richtplan.

7.2 Linienführung Velohauptverbindung Meiringen - Brienz

Für die Velohauptverbindung II zwischen Meiringen und Brienz wurden drei mögliche Linienführungen betrachtet und diskutiert:

- Variante 0: die Linienführung der bestehenden VH II am südlichen Talboden
- Variante 1: eine durchgehende Führung entlang der Kantonsstrasse
- Variante 2: Eine Führung mehrheitlich entlang der Velolandroute am nördlichen Talboden und dann entlang der Kantonsstrasse ab dem Bahnhof Brienzwiler

Tabelle 1: Vergleich der Linienführungsvarianten

	Variante 0: bestehende VH II	Variante 1: entlang Kantonsstrasse	Variante 2: nördlicher Talboden
Distanz	13 km	12.2 km	11.7 km
Effektive Höhenmeter	26 m	36 m	87 m
Direktheit	110%	104%	116%
Vorteile	Durchgehende Führung auf wenig befahrenen Strassen (attraktiv), Erschliessung der Weiler am südlichen Talboden	sehr direkt, sonnseitige Lage verringert Glättegefahr, Potenzielle Synergien mit Bauprojekt Hasliaare	Sonnseitige Lage verringert Glättegefahr, über lange Strecke auf nicht – bis wenig befahrenem Abschnitt, Querung Brünigpassstrasse einfacher lösbar wie in Variante 1
Herausforderungen	schattseitig (vermehrt Glatteisgefahr), verwinkelt und teilweise eng (ungenügende Sichtweiten, Begegnungsfall mit Fahrzeugen teilweise nicht gegeben)	bedingt Ausbau über ganze Länge, Ausbau erschwert durch Fruchtfolgeflächen, angrenzende Bebauung und Gewässerraum, Querung Brünigpassstrasse nicht einfach zu lösen	Im Auengebiet Sytenwald Belag nicht befestigt, Ausbau Kantonsstrasse benötigt

Die Variante 2 wurde nach Absprache mit der Gemeinde Meiringen verworfen. Die Führung durch das Auengebiet Sytenwald mit unbefestigten Belägen wird für den Veloalltagsverkehr als ungeeignet eingestuft. Eine zukünftige Befestigung ist im Schutzgebiet, da es weitere für den Veloverkehr denkbare Linienführungen gibt, als nicht realistisch einzustufen.

Die Variante 1 ist im Vergleich mit der Variante 0 deutlich direkter und in der Anbindung intuitiver verständlich. Die Velostandards sind aktuell jedoch auf der Variante 1 nicht erfüllt, und es wären auf dem gesamten Abschnitt Infrastrukturmassnahmen erforderlich. Die Variante 0 hingegen entspricht bereits dem angestrebten Referenzstandard.

Haltungen der betroffenen Strasseneigentümer

Das Tiefbauamt beurteilt die Linienführung via Variante 1 als aus netzplanerischer Sicht interessante Alternative, erachtet die zur Erreichung des angestrebten Velostandards erforderlichen Infrastrukturmassnahmen jedoch aufgrund des hohen baulichen Aufwands und der räumlichen Einschränkungen entlang der Kantonsstrasse als unverhältnismässig. Sie sprechen sich für eine Beibehaltung der Variante 0 aus. Da sich entlang der Kantonsstrasse nach jetzigem Kenntnisstand mit verhältnismässigem Aufwand kein Veloangebot realisieren lässt, könnte die Führung via Variante 0 als Ersatzverbindung mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» aufgenommen werden.

Die Gemeinde Meiringen hält fest, dass die Führung via Variante 0 als beliebte Freizeitroute mit teilweise kleineren Verkehrskonflikten (Landwirtschaftlichen Fahrzeugen) an sich gut funktioniert. Sie favorisieren jedoch die direkte Verbindung via Variante 1, v.a. auch weil sie mögliche Synergien mit dem kantonalen Wasserbauprojekt Hasli-Aare als Chance für eine Realisierung dieser Wegführung sehen. Falls sich herausstellt, dass eine Umsetzung nicht machbar ist, kann die Gemeinde jedoch mit der Führung via Variante 0 leben und begrüsst eine Festsetzung als Ersatzverbindung.

Entscheid Regionalkonferenz

Nach einem gemeinsamen Austausch zwischen Gemeinde, Region und Kanton halten die Regionalkonferenz Oberland-Ost und die Gemeinde Meiringen an der Führung der Velohauptverbindung II entlang der Kantonsstrasse fest. Ausschlaggebend dafür ist deren hohe Direktheit, sowie dass eine mögliche Synergie mit den Waserbauprojekt Hasli-Aare noch nicht geprüft wurde.

Weitere Schritte

Das OIK I hat sich bereit erklärt in einem nächsten Schritt zu prüfen ob tatsächlich Synergien mit dem Wasserbauprojekt Hasliaare bestehen und ob der Stand des Projektes überhaupt noch Anpassungen erlaubt.

Die definitive Lage der Hauptverbindung im kantonalen Sachplan erfolgt im 2027.

7.3 Ersatzverbindungen (VHE)

Im Rahmen der RVNP sollten die im SVN25 enthaltenen Ersatzverbindungen (VHE) mit Koordinationsstand Zwischenergebnis oder fortgeschrittener überprüft werden. In der Region Oberland-Ost gibt es davon keine. Es gibt zwei Kantonsstrassen mit Koordinationsstand Vororientierung für eine Velohauptersatzverbindung: VHE E26 Matten-Wilderswil und VHE E27 Interlaken West – Rugenparkstrasse.

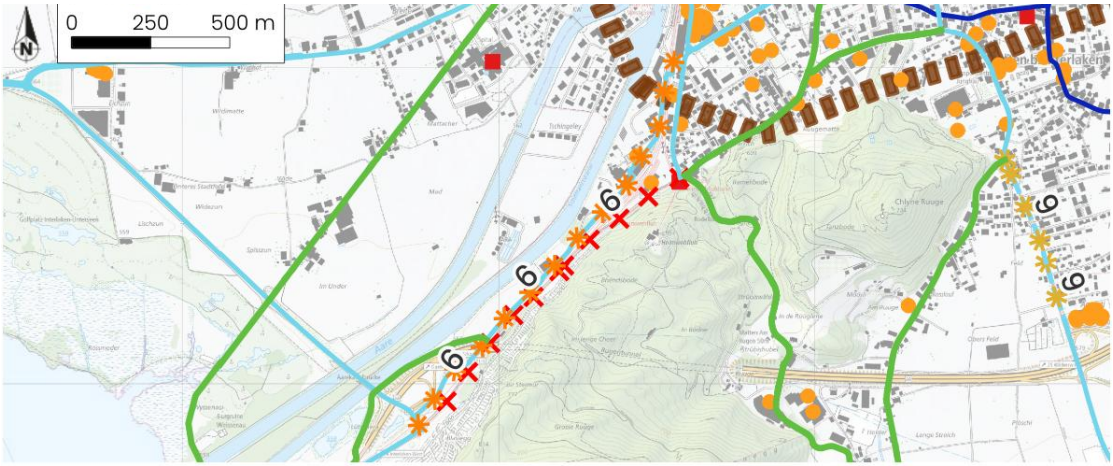
VHE E27 Interlaken West - Rugenstrasse

Der Minimalstandard für die vorliegende Kantonsstrasse (ausserorts, Tempo 70, DTV = 9'900) wären abgetrennte (Fuss-/)Radwege (siehe auch Kapitel 6). Dieser Standard kann gemäss Einschätzung des OIK I auf dem Abschnitt nicht mit verhältnismässigem Aufwand erreicht werden (beidseitige Einengung durch Bahntrasse und Felsen). Aus dem Jahr 2015 liegt für den Abschnitt ein sistiertes Vorprojekt mit beidseitigen Radstreifen (von je 1.5m) vor, welches den aktuellen Mindeststandard nicht mehr erfüllt. Das Projekt steht zudem im Konflikt mit den angedachten zusätzlichen Geleisen für die Schotterverladeanlage.

Abseits der Kantonsstrasse steht die Velohauptverbindung II auf der anderen Bahnseite entlang der Fabrikstrasse als Alternative zu Verfügung. Die Anbindung an die Rugenparkstrasse erfolgt über die Unterführung am Kreisel General-Guisan-Strasse. Der Abschnitt entlang der Fabrik- und Lütscherenstrasse ist zudem Bestandteil der neuen Velohauptverbindung Interlaken West – Därligen.

Im Rahmen der RVNP wird daher vorgeschlagen, im Rahmen der Aktualisierung des kantonalen Sachplanes 2027, die aktuelle Vororientierung in à minima ein Zwischenergebnis umzuwandeln. Da die Führung via neue Velohauptverbindung Interlaken-West – Därligen geklärt ist, könnte die Ersatzverbindung E27 auch direkt auf der Lütscherenstrasse/Fabrikstrasse festgesetzt werden (siehe Abbildung 10). Die Rugenparkstrasse wird dabei im SVN als VH II erhalten, da sie das regional beutende Ziel der Heimwehfluhbahn mit dem Bahnhof Interlaken West verbindet. Die Bedeutung dieser Verbindung ist auch im FVV-Richtplan der Gemeinde Interlaken festgehalten, wo die Rugenparkstrasse als Velohauptverbindung verzeichnet ist.

Abbildung 10 - Ausschnitt aus dem Änderungsplan: mögliche Linienführung für die Festsetzung VHE bei Interlaken West (Sachplananpassung Nummer 6)



VHE E26 Wilderswil - Matten

Der gesamte Abschnitt nördlich der Nationalstrasse liegt im Projektperimeter der Ortsdurchfahrt Matten (410.20120). Im Zuge der Sanierung der Ortsdurchfahrt Matten ist die Einführung einer Tempo 30 Zone vorgesehen für den Teilabschnitt Parkstrasse - Rugenstrasse. Mit dieser Massnahme wird der Minimalstandard in diesem Abschnitt für den Veloverkehr erreicht. Im Abschnitt Rugenstrasse – Autobahnanschluss (DTV = 7'700) wurde eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Rahmen eines Gutachtens geprüft und verworfen. Ein Ausbau der Strasse auf 9.5 m und die Anordnung von Radstreifen wird im Rahmen des Projektes nicht vorgesehen. Damit wird der Minimalstandard für den Veloverkehr in diesem Teilabschnitt nicht erreicht.

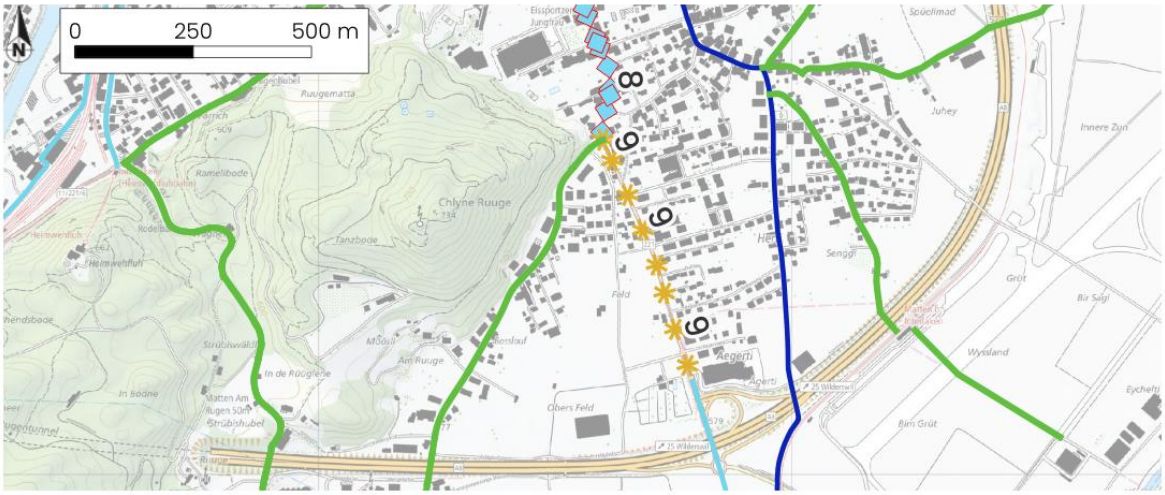
Im Rahmen der RVNP wird daher vorgeschlagen, im Rahmen der Aktualisierung des kantonalen Sachplanes 2027:

- Im Teilabschnitt Parkstrasse – Rugenstrasse: Die Vororientierung zu entfernen (die Verbindung bleibt eine VHII) – siehe Abbildung 11
- Im Teilabschnitt Rugenstrasse – Autobahnabschnitt: Die Vororientierung in ein Zwischenergebnis umzuwandeln. Es besteht keine offensichtliche alternative Führung in diesem Abschnitt. Im Rahmen der RVNP wird der entsprechende Handlungsbedarf als Schwachstelle ausgewiesen.

Abbildung 11 - Ausschnitt aus dem Änderungsplan: Ersatz der VHE durch eine VHII (Sachplananpassung Nummer 8)



Abbildung 12 - Ausschnitt aus dem Änderungsplan: Überführung in ein Zwischenergebnis des Teilabschnitts der VHE E26 (Sachplanpassung Nummer 9)



Der Teilabschnitt der VHE 26 südlich der Nationalstrasse verläuft auf der Gsteigstrasse. Diese wurde im Rahmen der Realisierung der Umfahrung Wilderswil bis zum Saxetbach an die Gemeinde abgetreten. Der Abschnitt ist folglich nun keine Kantonsstrasse mehr und erfüllt somit nicht mehr die Anforderungen gemäss Art. 49, Abs 1a des Strassengesetzes.

Im Rahmen der RVNP wird daher vorgeschlagen, im Rahmen der Aktualisierung des kantonalen Sachplanes 2027:

- Im Teilabschnitt südlich der Nationalstrasse: Die Vororientierung zu entfernen (die Verbindung bleibt eine VHII) – siehe Abbildung 13

Abbildung 13 - Ausschnitt aus dem Änderungsplan: Ersatz der VHE durch eine VHII (Sachplananpassung Nummer 12)



8 Schwachstellen

Die im Rahmen der Studie durchgeführten Schwachstellenanalyse bezieht sich einerseits auf bereits existierende Grundlagen und andererseits auf die Ergebnisse weiterer Analysen.

Es wird unterschieden zwischen:

- **Netzlücken**: Netzabschnitte auf denen keine fahrbare Verbindung existiert (zB. fehlende Brücke)
- **Schwachstellen**: Defizite in der Infrastruktur (zB. zu hohe Verkehrsbelastung durch den MIV, Unfallhäufung)

8.1 Grundlagen

Bereits erfasste Schwachstellen aus folgenden Grundlagen wurden aufgenommen:

- Bestehende Netzlücken und Schwachstellen aus dem Sachplan Velowegnetz (Stand September 2025)
  - Die Netzlücken und Schwachstellen des SVN25 wurden überprüft. Sie sind allesamt noch nicht behoben und auch nach der Überarbeitung noch gültig.
- Massnahmen aus dem Fuss- und Veloverkehrsrichtplan Interlaken 2026
- Identifizierte Massnahmen aus dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberland-Ost 2025 und dem Agglomerationsprogramm 5. Generation von Interlaken

8.2 Unfallanalyse

Bereits identifizierte Unfallschwerpunkte per Datenstand 31.12.2025, welche Velounfälle aufweisen und noch nicht behoben wurden, wurden als Schwachstellen aufgenommen.

Weiter wurden Häufungen von Unfällen mit Velobeteiligung erfasst. Die Betrachtung aller Unfälle mit Velobeteiligung zwischen 2016 und 2025 ergab vier Stellen auf dem Gemeindegebiet von Interlaken, an denen in einem Radius von 50m mindestens vier Unfälle mit Velobeteiligung registriert wurden.

8.3 Defizite der Infrastruktur

Zur Bestimmung von Defiziten der Infrastruktur wurden die angestrebten Referenzstandards gemäss Kapitel 6 verwendet.

Als Grundsatz für den Komfort und die Sicherheit für die Velofahrenden kann – entsprechend den Referenzstandards «Anzustrebende und weitere Führungsformen Veloverkehr längs» des Kantons – festgehalten werden, dass auf Strecken wo sehr schnell gefahren wird und / oder viel motorisierter Verkehr verkehrt, eine spezifische Veloinfrastruktur (Radweg/ Radstreifen) benötigt wird. Auf Strecken, auf denen die vorhandene Infrastruktur nicht der geforderten gemäss Standards entspricht, wurde eine Schwachstelle erfasst. Diese wurden auf einer Karte verortet und in einer Liste beschrieben (Beilage 3).

Abbildung 14 - Legende und Ausschnitt des Schwachstellenplans (siehe Beilage 3).



In der Liste wird in der Spalte Handlungsbedarf für jede Schwachstelle erläutert, inwiefern die aktuelle Situation von einer den Standards entsprechenden Situation abweicht.

8.4 Controlling

Die Regionale Velowegnetzplanung bildet die Grundlage für die weitere Planung und Umsetzung von Veloinfrastrukturmassnahmen in der Region Oberland-Ost. Zwischen der Festlegung des Netzes und der Realisierung konkreter Infrastrukturmassnahmen liegen in der Regel mehrere Planungs- und Projektierungsschritte. Das Controlling dient dazu, den Umsetzungsstand der Velowegnetzplanung laufend nachzuführen, Prioritäten festzulegen und die Umsetzung der identifizierten Massnahmen mit den betroffenen Gemeinden, dem Kanton und weiteren Infrastrukturträgern zu koordinieren.

Für jede Schwachstelle und Netzlücke werden deshalb, wenn bereits bekannt, der Bearbeitungsstand, der geplante Zeitrahmen, allfällige Bemerkungen sowie mögliche Steuerungsmassnahmen bei Zielabweichungen dokumentiert. Das Controlling bildet damit eine Grundlage für die Projektentwicklung, die Finanzplanung sowie die Eingabe von Massnahmen in zukünftige Agglomerationsprogramme und regionale Planungsinstrumente. Der Umsetzungsstand der Schwachstellen, Netzlücken und kommunalen Velonetzplanungen ist laufend nachzuführen, periodisch zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen (siehe beiliegende Schwachstellenliste).

Ergänzend wird für jede Gemeinde der Bearbeitungsstand der kommunalen Velonetzplanung ausgewiesen. Dadurch kann nachvollzogen werden, über welches Instrument die kommunalen Veloverbindungen künftig behördenverbindlich festgelegt werden sollen und welche weiteren Planungsschritte vorgesehen sind (siehe Anhang 3).

Übersicht Controlling

Umsetzungsstand und Zuständigkeit der Schwachstellen und Netzlücken:

	Anzahl Netzlücken	Anzahl Schwachstellen	Total
Offen	0	72	72
In Planung	3	5	8
Teilweise in Planung	0	1	1
In Ausführung	0	2	2
Umgesetzt	0	0	0
Total	3	80	83

	Gemeinde	Kanton	Bund
Hauptverbindung	13	34	7
Nebenverbindung	12	10	4

9 Fazit

Das Velo ist auf kürzeren und mittleren Distanzen ein effizientes und schnelles Verkehrsmittel. Seine Popularität trägt immer stärker zur Entlastung des Verkehrssystems und dadurch auch zur Attraktivität und Erreichbarkeit einer Region bei. Die Ergebnisse der vorliegenden Studie zeigen auf, dass die Region trotz ihrer topografischen Herausforderungen das Potenzial verfügt für ein dichtes Netz an Velowegen. Insbesondere im Talboden bestehen aufgrund der räumlichen Konzentration von wichtigen Quell- und Zielorten gute Voraussetzungen für ein engmaschiges Velowegnetz. Zugleich zeigt die Liste an Schwachstellen den Handlungsbedarf für die Umsetzung von attraktiver und sicherer Veloinfrastruktur, um das vorhandene Potenzial auch ausschöpfen zu können.

Die Regionale Velowegnetzplanung legt den konzeptionellen Grundstein für die behördenverbindliche Festlegung eines attraktiven Netzes, sowie die Projektierung und Umsetzung der Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur.

10 Weiteres Vorgehen

Im September 2026 fand die öffentliche Mitwirkung zu den Ergebnissen dieser Studie statt. Aufgrund der Rückmeldungen wurde diese im Oktober 2026 bereinigt.

Die bereinigte Regionale Velowegnetzplanung wird dem Kanton Bern als Grundlage für die weitere Bearbeitung des Sachplans Velowegnetz übergeben. Der Kanton prüft die beantragten Anpassungen und übernimmt diese – soweit zweckmässig – im Rahmen der nächsten Überarbeitung des Sachplans.

Die in der Regionalen Velowegnetzplanung definierten Velonebenverbindungen sind anschliessend durch die zuständigen Gemeinden oder im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) behördenverbindlich festzulegen.

Parallel dazu bilden die identifizierten Schwachstellen und Netzlücken die Grundlage für die weitere Planung und Priorisierung von Infrastrukturmassnahmen durch Gemeinden, Regionen und Kanton. Die konkrete Ausgestaltung, Finanzierung und Umsetzung der Massnahmen erfolgt im Rahmen nachgelagerter Planungen und Projekte. Dabei sind insbesondere die Abstimmung mit laufenden kantonalen Vorhaben sowie mit den betroffenen Gemeinden und Infrastrukturbetreibern sicherzustellen.

Die Region verfolgt die Weiterentwicklung des Velowegnetzes im Rahmen des regionalen Controllings weiter und überprüft die Planung periodisch gemeinsam mit den Gemeinden und dem Kanton. Dadurch kann das regionale Velowegnetz schrittweise an neue Anforderungen und Entwicklungen angepasst werden.

Transitec

E. Vontobel
Projektleitung

A. Hatzold
Projektbearbeitung

Bern, den 16 Oktober 2026

Anhang 1 – Liste regional bedeutende (> 50; oben) und kommunal bedeutende Veloabstellanlagen (< 50; nächste Seite; nicht abschliessende Liste)

Gemeinde	Ort	Betreibende	Anzahl Abstellplätze
Interlaken Ost	Bahnhof	Jungfraubahnen /BOB	300
Wilderswil	Bahnhof	Jungfraubahnen /BOB	94
Matten b. Interlaken	Bahnhof	-	90
Matten b. Interlaken	Bahnhof	Jungfraubahnen /BOB	66
Interlaken West	Bahnhof	BLS	196
Interlaken Ost	Bahnhof	BLS	271
Brienz	Bahnhof	Zentralbahn	90
Meiringen	Bahnhof	Zentralbahn	150
Interlaken	Kunsthaus	-	k.A.
Interlaken	Gymnasium	-	k.A.
Interlaken	Amman-Hofer-Platz	-	k.A.
Meiringen	Schulhaus Kapellen	-	50
Meiringen	Schulhaus Pfrundmatten	-	100
Meiringen	Alpbach Meiringen Bergbahnen	-	50
Meiringen	Alpbach Meiringen Freibad	-	150

Gemeinde	Ort	Betreibende	Anzahl Abstellplätze
Grindelwald	Bahnhof	Jungfraubahnen /BOB	40
Grindelwald Terminal	Bahnhof	Jungfraubahnen /BOB	40
Wilderswil	Bahnhof	-	38
Innertkirchen	Grimseltor	-	16
Innertkirchen	Kraftwerk	-	20
Zweilütschinen	Bahnhof	Jungfraubahnen /BOB	20
Lütschental	Bahnhof	Jungfraubahnen /BOB	20
Lauterbrunnen	Bahnhof	Jungfraubahnen /BOB	25
Schwendi	Bahnhof	Jungfraubahnen /BOB	20
Grund	Bahnhof	Jungfraubahnen /BOB	12
Brienz West	Bahnhof	Zentralbahn	8
Brienzwiler	Bahnhof	Zentralbahn	20
Niederried	Bahnhof	Zentralbahn	10
Oberried	Bahnhof	Zentralbahn	16
Ringgenberg	Bahnhof	Zentralbahn	10
Matten b. Interlaken	Eissportzentrum	-	k.A.
Interlaken	Parkplatz Rosen	-	k.A.
Interlaken	Marktplatz	-	k.A.
Interlaken	Höhematte	-	k.A.

Hinweis: Bei Veloabstellanlagen ohne Angabe zur Anzahl der Abstellplätze wurde mittels Luftbilder und Googele StreetView abgeschätzt, ob die Anlage über mehr oder weniger als 50 Abstellplätze verfügt.

Anhang 2 – Analyse Veloparkierung

Gemäss erechnetem Bedarf deutlich zu wenig Abstellplätze.

Mehr Abstellplätze als gemäss Berechnung notwendig.

Bahnhof	Anzahl Abstellplätze IST	Ein-/Aussteigende IST	Anzahl Abstellplätze SOLL: 1-4 pro 10 Wegreisende min	max	Bewertung
Interlaken Ost BOB	300	k.A.	-	-	
Interlaken Ost BLS	271	16000	800	3200	
Wilderswil	94	k.A.	-	-	
Matten b. Interlaken	156	k.A.	-	-	
Grindelwald	40	k.A.	-	-	
Grindelwald Terminal	40	k.A.	-	-	
Interlaken West	196	6400	320	1280	
Brienz	90	2400	120	480	
Meiringen	150	4100	205	820	
Niederried	10	180	9	36	
Oberried	16	230	12	46	
Brienzwiler	20	130	7	26	
Brienz West	8	180	9	36	
Brünig-Hasliberg	0	620	31	124	
Ebligen	6	49	2	9.8	
Innertkirchen Kraftwerk	20	230	12	46	
Innertkirchen Grimseltor	16	340	17	68	
Ringgenberg	10	170	9	34	

Hinweis zur Interpretation: Die Bahnhöfe Interlaken Ost, Interlaken West und Meiringen weisen auch aufgrund ihrer wichtigen touristischen Funktion hohe Ein- und Aussteigerzahlen auf. Die im Handbuch definierten Richtwerte für den Soll-Bedarf an Veloabstellanlagen sind deshalb nur eingeschränkt anwendbar. Der ausgewiesene Soll-Bedarf dürfte den effektiven Bedarf tendenziell überschätzen. Die Spalte Bewertung ist daher mit Vorsicht und unter Berücksichtigung des lokalen Kontexts zu interpretieren.

Anhang 3 - Bearbeitungsstand KVNP je Gemeinde

Gemeinde	Bearbeitungsstand	Zeitplan und allfällige Zielabweichung	Steuerung bei Zielabweichung	Bemerkung
Beatenberg	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Bönigen	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Brienz	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Brienzwiler	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Därligen	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Grindelwald	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Gsteigwiler	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Gündlischwand	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Guttannen	N/A	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26)	keine behördenverbindliche Festlegung erforderlich	Keine Velonebenverbindungen kantonaler Bedeutung auf Gemeindsgebiet. Behördenverbindliche Festlegung daher durch kantonalen SVN vollständig abgedeckt.
Habkern	N/A	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26)	keine behördenverbindliche Festlegung erforderlich	Keine Velonebenverbindungen kantonaler Bedeutung auf Gemeindsgebiet. Behördenverbindliche Festlegung daher durch kantonalen SVN vollständig abgedeckt.
Hasliberg	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	

Gemeinde	Bearbeitungsstand	Zeitplan und allfällige Zielabweichung	Steuerung bei Zielabweichung	Bemerkung
Hofstetten	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Innertkirchen	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Interlaken	offen	Kommunale Velonetzplanung (Fuss- und Veloverkehrsrichtplan Interlaken) im Juni 2026 durch den GGR Interlaken verabschiedet . Entscheid Instrument behördenverbindliche Planung daher ausstehend.	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	Falls eine Überarbeitung des Fuss- und Veloverkehrsrichtplans (2026) in Betracht gezogen wird, können die Velowege auch über dieses Instrument behördenverbindlich festgelegt werden.
Istelwald	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Lauterbrunnen	N/A	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26)	keine behördenverbindliche Festlegung erforderlich	Keine Velonebenverbindungen kantonaler Bedeutung auf Gemeindsgebiet. Behördenverbindliche Festlegung daher durch kantonalen SVN vollständig abgedeckt.
Leissigen	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Lütschental	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Matten	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Meiringen	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	

Gemeinde	Bearbeitungsstand	Zeitplan und allfällige Zielabweichung	Steuerung bei Zielabweichung	Bemerkung
Niederried	N/A	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26)	keine behördenverbindliche Festlegung erforderlich	Keine Velonebenverbindungen kantonaler Bedeutung auf Gemeindsgebiet. Behördenverbindliche Festlegung daher durch kantonalen SVN vollständig abgedeckt.
Oberried	N/A	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26)	keine behördenverbindliche Festlegung erforderlich	Keine Velonebenverbindungen kantonaler Bedeutung auf Gemeindsgebiet. Behördenverbindliche Festlegung daher durch kantonalen SVN vollständig abgedeckt.
Ringgenberg	N/A	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26)	keine behördenverbindliche Festlegung erforderlich	Keine Velonebenverbindungen kantonaler Bedeutung auf Gemeindsgebiet. Behördenverbindliche Festlegung daher durch kantonalen SVN vollständig abgedeckt.
Saxeten	N/A	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26)	keine behördenverbindliche Festlegung erforderlich	Keine Velonebenverbindungen kantonaler Bedeutung auf Gemeindsgebiet. Behördenverbindliche Festlegung daher durch kantonalen SVN vollständig abgedeckt.
Schattenhalb	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Schwanden	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Unterseen	terminiert	Stand Okotber 2026: Die Gemeinde Unterseen sammelt Offerten für ihre Verkehrsrichtplanung. Behördenverbindliche Festlegung der Velonebenverbindungen in der kommunalen Verkehrsrichtplanung zu prüfen. Alternativ behördenverbindliche Planung im RGSK 29	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29 oder kommunale Verkehrsrichtplanung	
Wilderswil	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	

Anhang 4: Controllingliste

	Bearbeitungsstand	Zeitplan	Steuerung bei Zielabweichung	Bemerkungen
Schwachstelle Nr.1	offen	offen		
Schwachstelle Nr. 2	offen	offen		Abschnitt untersucht in ASTRA Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr an Nationalstrassen 3. Klasse. Dringlichkeit als Mittel eingeschätzt. Laut der Studie ist eine Veloinfrastruktur innerhalb der bestehenden Baulinien möglich und auch Quick-Wins gibt es. Die vorgeschlagenen Massnahmen werden in der ASTRA Studie vertieft.
Schwachstelle Nr.4	offen	offen		
Schwachstelle Nr.5	offen	offen		
Schwachstelle Nr.6	offen	offen		
Schwachstelle Nr.7	offen	offen		
Schwachstelle Nr.8	offen	offen		
Schwachstelle Nr.9	offen	offen		
Schwachstelle Nr.10	offen	offen		
Schwachstelle Nr.11	offen	offen		
Schwachstelle Nr.12	offen	offen		FVV Richtplan Interlaken Massnahme D2: Planungsauftrag für Variantenstudie zur sicheren Veloführung
Schwachstelle Nr.14	offen	offen		
Schwachstelle Nr.16	offen	offen		
Schwachstelle Nr.17	offen	offen		
Schwachstelle Nr.18	offen	offen		Abschnitt untersucht in ASTRA Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr an Nationalstrassen 3. Klasse. Dringlichkeit als Hoch eingeschätzt. Laut der Studie ist eine Veloinfrastruktur innerhalb der bestehenden Baulinien teilweise nicht möglich. Die vorgeschlagenen Massnahmen werden in der ASTRA Studie vertieft.
Schwachstelle Nr.19	offen	offen		
Schwachstelle Nr.20	offen	offen		
Schwachstelle Nr.22	teilweise in Planung	offen		AP5 OO.FVV-Ü.02.02 , Massnahmen geplant nur auf Interlakenstrasse bis Lütschinenbrücke. Schwachstelle jedoch bis Kreuzung Interlakenstrasse- In den Gärten
Schwachstelle Nr.23	in Planung	B-Horizont.		AP5 OO.FVV-Ü.02.02
Schwachstelle Nr.24	offen	offen		
Schwachstelle Nr.26	offen	offen		Knoten untersucht in ASTRA Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr an Nationalstrassen 3. Klasse. Dringlichkeit als Mittel eingeschätzt. Die vorgeschlagenen Massnahmen werden in der ASTRA Studie vertieft.
Schwachstelle Nr.27	offen	offen		
Schwachstelle Nr.28	offen	offen		
Schwachstelle Nr.29	offen	offen		
Netzlücke Nr. 30	in Planung	Definitiver Entscheid ob A-Horizont oder B-Horizont noch ausstehend		Zweirichtungsradweg geplant seeseitig in AP5, OO.FVV-Ü.05
Netzlücke Nr. 31	in Planung	Definitiver Entscheid ob A-Horizont oder B-Horizont noch ausstehend		Zweirichtungsradweg geplant seeseitig in AP5, OO.FVV-Ü.05

Netzlücke Nr. 32	in Planung	Definitiver Entscheid ob B-Horizont oder C-Horizont noch ausstehend		Brückenbau Querung Weissenau in AP5, OO.FVV-Ü.02.01
Schwachstelle Nr.33	offen	offen		
Schwachstelle Nr.34	offen	offen		
Schwachstelle Nr.35	in Ausführung	in Ausführung		Radstreifen wird ergänzt im Rahmen des Projektes Sanierung und Erneuerung Lindenallee
Schwachstelle Nr.36	in Ausführung	in Ausführung		Radstreifen wird ergänzt im Rahmen des Projektes Sanierung und Erneuerung Lindenallee
Schwachstelle Nr.37	offen	offen		
Schwachstelle Nr.38	offen	offen		
Schwachstelle Nr.39	offen	offen		
Schwachstelle Nr.40	offen	offen		
Schwachstelle Nr.41	in Planung	Baustart vorraussichtlich 2028		Tempo 30 wird in Zuge der Sanierung der Ortsdurchfahrt Matten umgesetzt und der Standard für eine VH II somit erreicht
Schwachstelle Nr.42	offen	offen		
Schwachstelle Nr.43	offen	offen		
Schwachstelle Nr.44	offen	offen		
Schwachstelle Nr.45	offen	offen		
Schwachstelle Nr.46	offen	offen		
Schwachstelle Nr.47	offen	offen		
Schwachstelle Nr.48	offen	offen		
Schwachstelle Nr.49	offen	offen		
Schwachstelle Nr.50	offen	offen		
Schwachstelle Nr.51	offen	offen		SVN-Objekt Nr. 66
Schwachstelle Nr.52	offen	offen		SVN-Objekt Nr. 11
Schwachstelle Nr.54	offen	offen		FVV Richtplan Interlaken Massnahme D2: Planungsauftrag für Variantenstudie zur sicheren Veloführung
Schwachstelle Nr.55	offen	offen		
Schwachstelle Nr.56	offen	offen		
Schwachstelle Nr.57	offen	offen		
Schwachstelle Nr.58	offen	offen		
Schwachstelle Nr.60	in Planung	offen		FVV Richtplan Interlaken Massnahme D2: Planungsauftrag für Variantenstudie zur sicheren Veloführung
Schwachstelle Nr.61	offen	offen		
Schwachstelle Nr.62	in Planung	offen		RGSK 2021: OO.LV-V.1.8, SVN-Objekt Nr. 59
Schwachstelle Nr.63	in Planung	Definitiver Entscheid ob A-Horizont oder B-Horizont noch ausstehend		Zweirichtungsradweg geplant seeseitig in AP5, OO.FVV-Ü.05
Schwachstelle Nr.64	offen	offen		
Schwachstelle Nr.65	offen	offen		
Schwachstelle Nr.66	offen	offen		
Schwachstelle Nr.67	offen	offen		
Schwachstelle Nr.68	offen	offen		
Schwachstelle Nr.69	offen	offen		

Schwachstelle Nr.70	offen	offen		Gemäss Mitwirkungseingabe der Gemeinde Beatenberg entschärft die Markierung eines Radstreifens die Situation nicht angemessen. Eine bauliche Trennung ist daher zu prüfen. Des weiteren sollen gemäss der Gemeinde Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs im Tunnel geprüft werden (Warntafeln, Beleuchtung des Tunnels).
Schwachstelle Nr.71	offen	offen		
Schwachstelle Nr.72	offen	offen		
Schwachstelle Nr.73	offen	offen		
Schwachstelle Nr.74	offen	offen		
Schwachstelle Nr.75	offen	offen		
Schwachstelle Nr.76	offen	offen		
Schwachstelle Nr.77	offen	offen		
Schwachstelle Nr.78	offen	offen		
Schwachstelle Nr.79	offen	offen		
Schwachstelle Nr.80	offen	offen		
Schwachstelle Nr.81	offen	offen		
Schwachstelle Nr.82	offen	offen		
Schwachstelle Nr.83	offen	offen		Abschnitt untersucht in ASTRA Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr an Nationalstrassen 3. Klasse. Dringlichkeit als Mittel eingeschätzt. Laut der Studie ist eine Veloinfrastruktur innerhalb der bestehenden Baulinien möglich und auch Quick-Wins gibt es. Die vorgeschlagenen Massnahmen werden in der ASTRA Studie vertieft.
Schwachstelle Nr.84	offen	offen		Abschnitt untersucht in ASTRA Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr an Nationalstrassen 3. Klasse. Dringlichkeit als Mittel eingeschätzt. Laut der Studie ist eine Veloinfrastruktur innerhalb der bestehenden Baulinien möglich und auch Quick-Wins gibt es. Die vorgeschlagenen Massnahmen werden in der ASTRA Studie vertieft.
Schwachstelle Nr.85	offen	offen		
Schwachstelle Nr.86	offen	offen		
Schwachstelle Nr.87	offen	offen		
Schwachstelle Nr.88	offen	offen		
Schwachstelle Nr.89	offen	offen		
Schwachstelle Nr.90	offen	offen		