TRANSITEC

Regionalkonferenz Oberland-Ost

MITWIRKUNGSBERICHT

Regionalkonferenz Oberland-Ost – Interlaken / Oktober 2026

Regionale Velonetzplanung Oberland-Ost



Datei	Ver.	Datum	Änderungs-grund	Projektleitung	Projektbearbeitung
2602_260_rap_alh_RVNP_Oberland-Ost-Mitwirkungsbericht-v1.docx	1	16.10.26	-	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 Hintergrund 4
2 Mitwirkungsverfahren 5
2.1 Vernehmlassung für Kanton 5
2.2 Öffentliche Mitwirkung 5
3 Überblick über die Eingaben 6
3.1 Teilnehmendenkreis 6
3.2 Generelles Fazit 6
3.3 Wichtige Anpassungen 7
4 Detailauswertung der Eingaben 8
4.1 Detailauswertung der Eingaben via Online Tool 8
4.2 Detailauswertung der Eingaben via schriftliche Stellungnahme 18
5 Schlussfolgerungen 30
6 Weiteres Vorgehen 30

Tabellenverzeichnis

Seite

Tabelle 1: Eingaben zum Netz 8
Tabelle 2: Eingaben zu den Abstellanlagen 9
Tabelle 3: Eingaben zu den Bedürfnissen 11
Tabelle 4: Eingaben zu den Schwachstellen / Netzlücken 13
Tabelle 5: Eingaben zur Attraktivität des Netzes 15
Tabelle 6: Eingaben zu weiteren Themen 16
Tabelle 7: Eingabe der Gemeinde Unterseen 18
Tabelle 8: Eingabe der Gemeinde Beatenberg 20
Tabelle 9: Eingabe der Gemeinde Lauterbrunnen 21
Tabelle 10: Eingabe der Gemeinde Meiringen 22
Tabelle 11: Eingabe des TBA 24

1 Hintergrund

Eine übergeordnete Aufgabe…

Mit dem Bundesgesetz über die Velowege, welches Anfang 2023 in Kraft trat, müssen die Kantone bis 2028 Velowegnetze planen und bis 2043 umsetzen. Der Kanton Bern hat in einer Richtlinie definiert, wie die kantonale Netzplanung in Zusammenarbeit mit den Regionen an die Vorgaben des Bundes angepasst werden soll. Die regionalen Netzplanungen werden ihrerseits in enger Abstimmung mit den Gemeinden aktualisiert. Die vorliegende Regionale Velonetzplanung (RVNP) 2026 stellt die Aktualisierung für die Regionalkonferenz Oberland-Ost (RKOO) dar.

Das Velofahren hat sich in den vergangenen Jahren von einer Freizeitaktivität zu einem wichtigen Bestandteil einer nachhaltigen und alltagstauglichen Mobilität entwickelt. Als klimafreundliche, platzsparende, gesundheitsfördernde und wirtschaftliche Mobilitätsform gewinnt das Velo sowohl in den Städten als auch in ländlichen Räumen zunehmend an Bedeutung. Insbesondere die rasche Verbreitung von E-Bikes hat die Attraktivität des Veloverkehrs deutlich erhöht und ermöglicht es, auch längere Distanzen sowie topografisch anspruchsvolle Strecken komfortabel und effizient zurückzulegen.

…mit viel Potenzial…

Gerade die Region Oberland-Ost verfügt trotz ihrer ausgeprägten Topografie und ihrer dezentralen Siedlungsstruktur über ein beträchtliches Potenzial für den Alltagsveloverkehr. Die zahlreichen Verbindungen zwischen den regionalen Zentren, den Arbeitsplatz- und Bildungsstandorten sowie den Bahnhöfen und Ortszentren schaffen günstige Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung des Velos. Gleichzeitig bestehen auf vielen Verbindungen nach wie vor Netzlücken und infrastrukturelle Defizite, welche die Sicherheit, den Komfort und die Attraktivität des Velofahrens einschränken.

Mit Blick auf die verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen von Bund und Kanton sowie die künftig notwendige Entlastung von Strassen- und öffentlichen Verkehrssystemen gewinnt der Ausbau einer durchgehenden, sicheren und hochwertigen Veloinfrastruktur weiter an Bedeutung. Die Nachfrage nach attraktiven Veloverbindungen wird in den kommenden Jahren weiter steigen. Eine zukunftsgerichtete Velonetzplanung bildet deshalb eine zentrale Voraussetzung, damit das vorhandene Potenzial des Veloverkehrs im Emmental besser ausgeschöpft und ein grösserer Anteil der täglichen Wege mit dem Velo zurückgelegt werden kann.

…aber auch Handlungsbedarf.

Die Regionale Velowegnetzplanung zeigt, dass die Region Oberland-Ost über ein erhebliches Potenzial für den Alltagsveloverkehr verfügt, dessen Ausschöpfung jedoch einen gezielten Ausbau der Veloinfrastruktur voraussetzt. Die festgestellten Netzlücken und Schwachstellen verdeutlichen den Handlungsbedarf auf dem regionalen Velonetz. Mit der vorliegenden Planung liegt nun die Grundlage vor, um die Infrastruktur schrittweise zu verbessern, wichtige Verbindungen zu ergänzen und die Sicherheit sowie den Komfort für Velofahrende nachhaltig zu erhöhen. Die Verantwortung für die Planung und Umsetzung der einzelnen Massnahmen liegt bei den zuständigen Strasseneigentümerschaften.

Die Regionale Velowegnetzplanung bildet gleichzeitig eine zentrale Grundlage für die Aktualisierung des kantonalen Sachplans Velowegnetz, die Auslösung weiterführender Studien sowie die Eingabe von Velomassnahmen in künftige Agglomerationsprogramme. Damit schafft sie die Voraussetzungen für die Finanzierung und Umsetzung einer zukunftsorientierten Veloinfrastruktur in der Region Oberland-Ost.

2 Mitwirkungsverfahren

Die Erarbeitung der Regionalen Velowegnetzplanung erfolgte unter Einbezug der Gemeinden, der kantonalen Fachstellen sowie der Öffentlichkeit. Ziel des Mitwirkungsverfahrens war es, die Planung auf die lokalen Bedürfnisse abzustimmen, bestehendes Wissen aus den Gemeinden abzuholen und eine breite Akzeptanz der vorgesehenen Netzentwicklung sicherzustellen.

2.1 Vernehmlassung für Kanton

Der Entwurf der Regionalen Velowegnetzplanung wurde den zuständigen kantonalen Fachstellen zur Vernehmlassung unterbreitet. Ziel war es, die fachliche Richtigkeit, die Umsetzbarkeit sowie die Abstimmung mit laufenden Planungen und Projekten sicherzustellen. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Velonetz, die Netzhierarchie, die Schwachstellenanalyse sowie der vorgeschlagenen Anpassungen am kantonalen Sachplan Velowegnetz geprüft. Wo sinnvoll und nachvollziehbar, wurden die Anliegen in die Planung übernommen.

2.2 Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zur Regionalen Velowegnetzplanung Oberland-Ost wurde vom **28. August bis 27. September 2026** durchgeführt. Ziel der Mitwirkung war es, Gemeinden, Bevölkerung, Verbänden, Interessenorganisationen sowie weiteren interessierten Kreisen die Möglichkeit zu geben, die erarbeiteten Inhalte zu prüfen und Anregungen für die Weiterentwicklung des regionalen Velonetzes einzubringen.

Gegenstand der Mitwirkung bildete die Regionale Velowegnetzplanung Oberland-Ost mit ihren zentralen Bestandteilen. Aufgelegt wurden insbesondere der Erläuterungsbericht, der Velonetzplan, der Änderungsplan mit den vorgeschlagenen Anpassungen am bestehenden kantonalen Sachplan Veloverkehr sowie der Schwachstellenplan mit der zugehörigen Schwachstellenliste. Damit konnten sowohl die strategischen Grundlagen als auch die konkret vorgesehenen Netz- und Infrastrukturentwicklungen beurteilt werden. Die Unterlagen standen während der gesamten Mitwirkungsfrist in digitaler Form zur Verfügung und konnten bei Bedarf zusätzlich bei der Regionalkonferenz eingesehen werden.

Die Mitwirkung erfolgte über ein öffentlich zugängliches Onlineformular. Ergänzend konnten Stellungnahmen in schriftlicher Form per E-Mail oder Brief eingereicht werden. Sämtliche fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen wurden gesammelt, ausgewertet und thematisch aufbereitet.

Zur Strukturierung der Mitwirkung wurden die Teilnehmenden gebeten, insbesondere zu folgenden Themen Stellung zu nehmen:

- Regionales Velonetz
  - Sind die vorgeschlagenen Anpassungen am regionalen Velonetz zweckmässig?
  - Sind die Quell- und Zielorte vollständig und richtig berücksichtigt?
  - Fehlen aus Ihrer Sicht wichtige Veloverbindungen oder Netzbestandteile?
- Schwachstellenanalyse
  - Wurden die relevanten Schwachstellen und Netzlücken identifiziert?
- Veloabstellanlagen
  - Sind die regional bedeutenden Veloabstellanlagen vollständig erfasst?
  - Fehlen wichtige Standorte oder bestehen Korrekturbedürfnisse?
- Weitere Anliegen
  - Weitere Hinweise, Anliegen und Bemerkungen zur Regionalen Velowegnetzplanung

Sämtliche Eingaben wurden einzeln geprüft und dokumentiert. Die Anliegen wurden hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit den Zielsetzungen der Regionalen Velowegnetzplanung, den kantonalen Vorgaben sowie ihrer regionalen Bedeutung beurteilt. Wo dies fachlich begründet und planerisch zweckmässig war, wurden die Eingaben in die Planung übernommen.

3 Überblick über die Eingaben

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung gingen Stellungnahmen von Gemeinden, kantonalen Fachstellen, einem Verband sowie einer Privatperson ein. Die Eingaben erfolgten über das Onlineformular sowie ergänzend in Form von schriftlichen Stellungnahmen.

Sämtliche Eingaben wurden einzeln geprüft und hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit den Zielsetzungen der Regionalen Velowegnetzplanung, den kantonalen Vorgaben sowie ihrer regionalen Relevanz beurteilt. Die Anliegen wurden dabei einer der folgenden Kategorien zugeordnet:

- **Berücksichtigt (B):** Die Eingabe führte zu einer Anpassung der Regionalen Velowegnetzplanung oder zu einer Ergänzung der Planungsunterlagen.
- **Kenntnisnahme (K):** Die Eingabe wurde geprüft und als fachlich nachvollziehbarer Hinweis aufgenommen, führte jedoch zu keiner unmittelbaren Anpassung der Planung.
- **Nicht berücksichtigt (Nb):** Die Eingabe konnte aus fachlichen, methodischen oder rechtlichen Gründen nicht übernommen werden.

Die nachfolgenden Kapitel geben einen Überblick über die eingegangenen Stellungnahmen, fassen die wichtigsten Ergebnisse der Mitwirkung zusammen und dokumentieren die Detailauswertung der einzelnen Fragestellungen.

3.1 Teilnehmendenkreis

Insgesamt beteiligten sich:

- sieben Gemeinden: Beatenberg, Brienz, Innertkirchen, Lauterbrunnen, Lütschental, Meiringen, Unterseen;
- ein Verband: Pro Velo Bödeli;
- eine kantonale Fachstelle: Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA);
- eine Privatperson.

Die Beteiligung ermöglichte es, neben den regionalen und fachlichen Perspektiven auch lokale Kenntnisse, Erfahrungen aus dem Veloverkehrsalltag sowie Hinweise zu bestehenden und geplanten Projekten in die Planung einfliessen zu lassen.

3.2 Generelles Fazit

Die Eingaben unterstützten grundsätzlich die Stossrichtung der Regionalen Velowegnetzplanung und brachte konkrete Hinweise zur Optimierung des Netzes, der Schwachstellenanalyse und der Umsetzungsplanung ein.

Inhaltlich konzentrierten sich die Stellungnahmen insbesondere auf die folgenden Themen:

- Ergänzung und Anpassung von Veloverbindungen;
- Linienführungsoptionen einzelner Verbindungen;
- zusätzliche Schwachstellen;
- Standorte von Veloabstellanlagen;
- Abstimmung mit laufenden Projekten und bestehenden Infrastrukturen.

3.3 Wichtige Anpassungen

Ergänzung und Präzisierung des Velonetzes: Mehrere Eingaben führten zu Anpassungen der Linienführung oder zur Aufnahme zusätzlicher Velonebenverbindungen. Knackpunkte waren dabei insbesondere die Aufnahme einer Velonebenverbindung über den Brünig und Optionen der Linienführung der Velohauptverbindung II zwischen Meiringen und Brienz.

Überarbeitung der Schwachstellenanalyse: Einige Mitwirkende machten auf zusätzliche Sicherheitsdefizite aufmerksam. Aufgrund der eingegangenen Rückmeldungen wurden einige Schwachstellen ergänzt oder bestehende Einträge präzisiert. Gleichzeitig wurden einzelne Schwachstellen auf Basis aktualisierter Datengrundlagen und kantonaler Vorgaben überprüft und teilweise aufgehoben.

4 Detailauswertung der Eingaben

Im Folgenden werden die Eingaben sowie deren Beantwortung offengelegt.

4.1 Detailauswertung der Eingaben via Online Tool

Tabelle 1: Eingaben zum Netz

Wurden alle Veloverbindungen von regionaler Bedeutung erfasst? Wenn nicht, welche fehlen? Gibt es zusätzliche kommunale (grüne) Veloverbindungen (z.B. wichtige Schulwegverbindungen)?				
Absender	**Anliegen**	**Beilage**	**Beurteilung**	**Begründung**
Privatperson	In Brienz fehlen Verbindungen zur Schule Dorf / Sporthalle sowie eine für das Velo geeignete Route durch das Dorf; die dargestellte Verbindung entlang der Hauptstrasse enthält einige Eng- und Gefahrenstellen.	-	B	Eine entsprechende Verbindung wurde aufgenommen.
Einwohnergemeinde Brienz	Aus meiner Sicht sind alle Veloverbindungen von regionaler Bedeutung erfasst.	-	K	-
Einwohnergemeinde Innertkirchen	Ja >in Bezug auf das Gemeindegebiet von Innertkirchen.	-	K	-
Gemeinde Lütschental	JA	-	K	-
Pro Velo Bödeli	Die Routen auf der Karte entsprechen dem heutigen ausgeschilderten Netz.	-	K	-

Tabelle 2: Eingaben zu den Abstellanlagen

Sind die wichtigsten öffentlichen Veloabstellanlagen erfasst? Wenn nicht, was fehlt?				
Absender	**Anliegen**	**Beilage**	**Beurteilung**	**Begründung**
Privatperson	Brienz: Beim Schwimmbad, bei der Schiffländte sowie im östlichen Teil, z.B. bei der Micro, wären Abstellanlagen wünschenswert.	-	B	Ein entsprechender Hinweis wurde im Bericht ergänzt.
Einwohnergemeinde Brienz	Beim Bahnhof Brienz West befindet sich ebenfalls eine Veloabstellanlage.	-	B	Die Veloabstellanlage wurde im Bericht noch als kommunal bedeutende Veloabstellanlage (<50 Abstellplätze) aufgenommen.
Einwohnergemeinde Innertkirchen	Ja, Handlungsbedarf für die Veloparkierung/Veloabstellanlage Innertkirchen Grimseltor und Kraftwerke sind erkannt. Jedoch sind im Anhang 2 Analyse Veloparkierung die Veloparkierung Grimseltor und Kraftwerke mit "Anzahl Abstellplätze IST" 0 angegeben >nicht korrekt, an beiden Orten sind Veloabstellplätze bereits vorhanden und öffentlich zugänglich.	-	B	Die Veloabstellanlagen beim Grimseltor und Kraftwerk wurden im Bericht noch als kommunal bedeutende Veloabstellanlagen (<50 Abstellplätze) aufgenommen.
Gemeinde Lütschental	JA	-	K	-
Pro Velo Bödeli	•Wo es an Abstellplätzen mangelt sollte eine Schwachstelle in den Plan aufgenommen werden, z.B. am Bahnhof West.	-	Nb	Mangelnde Veloabstellplätze sind gemäss Methodik des Kantons Bern nicht als Schwachstellen vorzusehen. Der Mangel wird im Bericht Anhang 2 aufgezeigt.
Pro Velo Bödeli	Sind die geplanten Abstellplätze/Velostation in der neuen BOB-Hotelanlage mitgezählt (Szenario 2040)?	-	B	Die Anzahl von 300 Veloabstellplätzen wurde seitens der BOB in einer Umfrage Anfang 2026 mitgeteilt. Eine Antwort, ob die Abstellplätze der BOB-Hotelanlage dabei mitbeachtet sind, konnte zum Stand Mitte Oktober nicht abschliessend geklärt werden.

Pro Velo Bödeli	Die Migros-Leitung am Bahnhof West behauptet, Bahnfahrenden ab Interlaken West würden ihre Velos bei der Migros abstellen, weil die Plätze am Bahnhof zu oft besetzt seien. Soll man zwecks Modellierung im Modell die Migros-Abstellplätze mit dem Bahnhofabstellplatzangebot mitzählen?	-	Nb	In der RVNP werden nur öffentliche Veloabstellanlagen erfasst. Der Mangel an Veloabstellplätzen am Bahnhof Interlaken West ist erkannt und im Anhang 2 des Berichtes festgehalten. Gemäss einer Aussage der BLS Anfang 2026 ist geplant, die Veloabstellanlagen am Bahnhof Interlaken West zu erweitern. Der Umfang der Erweiterung ist noch nicht bekannt. Eine Anrechnung der Veloabstellplätze bei der Migros zum Angebot des Bahnhofs ist nicht zielführend, da diese primär für die Kundschaft der Migros vorgesehen sind. Der bestehende Handlungsbedarf beim Bahnhof sollte daher nicht durch die Mitnutzung dieser Abstellanlagen kompensiert werden.
Pro Velo Bödeli	Es fehlt die Veloabstellanlage am Gymnasium Interlaken	-	B	Die Veloabstellanlage wurde als regional bedeutende Veloabstellanlage erfasst.

Tabelle 3: Eingaben zu den Bedürfnissen

Sind die Bedürfnisse der velonutzenden Bevölkerung genügend berücksichtigt? Sind die Bedürfnisse der velointeressierten Bevölkerung genügend berücksichtigt?				
Absender	**Anliegen**	**Beilage**	**Beurteilung**	**Begründung**
Privatperson	In den Dörfern am Seeufer von Brienz gibt es praktisch keine Veloinfrastruktur, was vermutlich die Velonutzung einschränkt.	-	K	-
Einwohnergemeinde Brienz	Aus meiner Sicht sind die Bedürfnisse genügend berücksichtigt.	-	K	-
Einwohnergemeinde Innertkirchen	Ja >in Bezug auf das Gemeindegebiet von Innertkirchen.	-	K	-
Gemeinde Lütschental	JA	-	K	-

Pro Velo Bödeli	Jede/r VelofahrerIn kennt die Schleichrouten in der unmittelbaren Nachbarschaft, ohne dass diese auf einer Karte oder mit roten Tafeln beschildert werden muss. Das Bödeli hat als Stärke viele kleine Nebenstrassen, die zwar nicht direkt führen aber deren Sicherheit die zusätzliche Länge kompensieren und für lokale Routen gut gewählt werden können. Die Schwäche der Region sind die schlechten direkten regionalen Verbindungen, weil die wenigen regionalen Strassen sehr viel MIV verzeichnen, oder mit auswärtigen Fahrzeuglenkern ohne die nötige Aufmerksamkeit oder Kenntnisse der lokalen Gesetze befahren werden. Wir würden eine lokale Route in der Mittelere Strasse Unterseen empfehlen, für diejenigen, die zwischen Lehenweg und Unterseen fahren und nicht an Campingplätzen/Schulanlage anhalten müssen.	-	Nb	Entlang der Seestrasse ist vorgesehenden, den bestehenden Radweg zu Verbreitern. Die Linienführung zwischen Lehnweg und Unterseen entlang der Seestrasse wird in Zukunft also attraktiver und der Hinweis bezüglich einer alternativen Verbindung über die Mittlere Strasse daher nicht beachtet.

Tabelle 4: Eingaben zu den Schwachstellen / Netzlücken

Sind die Schwachstellen/Netzlücken erfasst? Wenn nicht, welche fehlen?				
Absender	**Anliegen**	**Beilage**	**Beurteilung**	**Begründung**
Privatperson	Brienz: Querenden beim Bahnhof; Einmündungen von Quartierstrassen, insbesondere im alten Dorfteil; Engstellen an mehreren Stellen der Hauptstrasse	-	Nb	Entlang der Hauptstrasse in Brienz ist bereits eine Schwachstelle erfasst. Es können keine Schwachstellen erfasst werden, wo kein Knotenpunkt des Netzes besteht. Wo Knotenpunkte bestehen, wurde die Situation geprüft. In Brienz bestehen Schwachstellen an den Knoten Schwandenstrasse / Hauptstrasse und Museumsstrasse / Hauptstrasse.
Einwohnergemeinde Brienz	Aus meiner Sicht gibt es keine Ergänzungen.	-	K	-
Einwohnergemeinde Innertkirchen	Ja, Schwachstelle Nr. 57 ist erfasst und angeordnet. Die Situation am "Kirchet" (Chräjenburg bis Wychel) ist nicht ideal und gefährlich. Ein Radstreifen Kirchet (Chräjenburg bis Wychel) ist zwingend zu Prüfen und möglichst zeitnah umzusetzen.	-	K	-

Gemeinde Lütschental	Schwachstelle Lütschental, Gadenstatt: Die scharfe Kurve ohne Übersicht führt immer wieder zu gefährlichen Situationen und kleineren Unfällen. Velofahrer, welche von Grindelwald her kommen, fahren mit einem horrenden Tempo die Staldenstrasse hinunter. In der genannten Kurve fehlt die Übersicht. Es handelt sich hier um eine Gemeindestrasse (Nur Einbahnverkehr möglich bei MIV), welche ebenfalls mit motorisiertem Verkehr befahren wird. Ebenfalls sind Wohnhäuser mit Familien direkt an der Strasse wohnhaft. Sollte der Veloverkehr weiter stark zunehmen, müssen hier Lösungen gefunden werden.	-	B	Eine entsprechende Schwachstelle wurde in die RVNP aufgenommen.
Pro Velo Bödeli	Die Liste der Schwachstellen ist umfassend und -- WENN REALISIERBAR -- nach deren Behebung sollte sich ein gutes Velowegnetz bilden. Das Problem ist, das wir alle wissen, dass sehr wenige der Schwachstellen jemals behoben werden. Wünschenswert wäre eine dynamische Planung bei der die Region alternative Routenführungen planen könnte, falls gewisse Schwachstellen nach langer Zeit nicht behoben werden. Dies ist im Gesetz vorgesehen: der Kanton muss im Fall einer nichtrealisierten Veloinfrastruktur auf seiner Strasse die Gemeinden für ihre Bestrebungen um einen Ersatzroute entschädigen. In der Strandbadstrasse (Mischverkehr T-30 Quartierstrasse) mischen sich dutzende von Reisecars täglich, zahlreiche auswärtige Fussgänger, parkierende auswärtige Autofahrer und Velofahrer auf der Veloroute, was für eine Trennung der Infrastrukturen hier spricht (als Schwachstelle eintragen).	-	B	Die Strandbadstrasse ist in der kommunalen Veloverkehrsrichtplanung der Gemeinde Interlaken als Schwachstelle vermerkt und wurde entsprechend auch in der RVNP aufgenommen.

Tabelle 5: Eingaben zur Attraktivität des Netzes

Schafft die Umsetzung der regionalen Velonetzplanung ein attraktives Velonetz, welches der gesamten Bevölkerung die sichere Benutzung des Velos ermöglicht?				
Absender	**Anliegen**	**Beilage**	**Beurteilung**	**Begründung**
Privatperson	In Brienz nicht; auf eine Umsetzung von einem attraktiven Netz zwischen Interlaken und Brienz bin ich gespannt.	-	K	-
Einwohnergemeinde Brienz	Ja.	-	K	-
Einwohnergemeinde Innertkirchen	Ja >in Bezug auf das Gemeindegebiet von Innertkirchen.	-	K	-
Gemeinde Lütschental	Ziel ist es.	-	K	-
Pro Velo Bödeli	Es ist ein gut ausgearbeiteter Plan mit einer umfassenden Schwachstellenliste und einem interessanten Gravitations-/ und Umlegungsmodellansatz aber leider nein, es wird zu keinem attraktiven Velonetz führen, weil die Umsetzung fehlen wird. 82 Schwachstellen werden nicht bald behoben. Das MIV dominiert das Denken in unserer Gegend und in den Behörden. Der Kantonale Tiefbauamt sowie das AGR sind überlastet. In 10 Jahren sieht unser Velowegnetz gleich aus wie heute.	-	K	-

Tabelle 6: Eingaben zu weiteren Themen

Haben Sie weitere Rückmeldungen?				
Absender	**Anliegen**	**Beilage**	**Beurteilung**	**Begründung**
Privatperson	Alternativrouten zu Hauptstrassen ausserhalb von Interlaken könnten geprüft werden.	-	K	-
Einwohnergemeinde Brienz	Nein, herzlichen Dank für Ihre Bemühungen!	-	K	-
Einwohnergemeinde Innertkirchen	Hinweis Mitwirkung; Radstreifen Kirchet (Chräjenburg bis Wychel) >das Projekt soll prioritär behandelt werden und möglichst zeitnah umgesetzt werden. Mit dem Kanton wurde bereits vereinbart, dass eine Machbarkeitsstudie für den Perimeter «am Kirchet» ausgearbeitet wird.	-	K	Das OIK I plant eine Machbarkeitsstudie zu diesem Projekt. Der Zeitplan, wann diese erfolgt ist aktuelle nicht bekannt und steht in Abhängigkeit zur Priorisierung der Schwachstellen im Prozess Sachplan Velowegnetz 2027.
Gemeinde Lütschental	keine Bemerkung	-	-	-

Pro Velo Bödeli	Der Plan geht von starr gewählten Routen aus und die Schwachstellenliste füttert eine weitere Projektliste für Gemeinden, Kanton und Bund, wobei es kein Geld und keine verfügbaren Projektleiter gibt für die Projektrealisierungen. Es wäre denkbar, den Plan dynamischer zu gestalten, z.B. damit nach XX Jahren Wartezeit auf die Behebung einer Schwachstelle auf der Wunschroutenführung eine zweitbeste Routenführung verfolgt werden könnte, die sich eventuell leichter auf einen sicheren Stand gebracht werden könnte.	-	K	«Besten Dank für Ihre Überlegungen zur RVNP 2026. Die zur Mitwirkung aufgelegte Planung basiert auf einer fundierten Prognose über die Entwicklung des Veloverkehrs in der Region. So wurden unter anderem alle Streckenabschnitte auf das zukünftige Velopotenzial hin analysiert. Es liegt in der Natur der Dinge, dass eine Planung eher statisch und nicht dynamisch ist. Hinsichtlich der Hauptverbindungen weisen wir aber gerne auf die im Sachplan Velowegnetz 2025 eingeführte Möglichkeit der «Ersatzverbindung» hin. Diese kommen bei Velohauptverbindungen für den Fall zum Tragen, dass der Kanton die notwendigen Velowege für den Alltagsverkehr mit angemessenem Aufwand nicht auf Kantonsstrassen umsetzen kann. Wenn diese Verbindungen dann ersatzweise über eine Gemeinde- oder Privatstrasse führen müssen, trägt der Kanton die Kosten für den Bau, den Unterhalt und den Betrieb dieser Velowege. Dieser Mechanismus bringt – zumindest teilweise – eine gewisse Dynamik in die Planung.

4.2 Detailauswertung der Eingaben via schriftliche Stellungnahme

Tabelle 7: Eingabe der Gemeinde Unterseen

Absender	Anliegen	Beilage	Beurteilung	Begründung
Gemeinde Unterseen	Es läuft ja die Mitwirkung. Weshalb wurde nicht das Exemplar "Mitwirkung" sondern lediglich der "Entwurf zur Mitwirkung" aufgelegt? - Frage - gibt es Unterschiede? Oder wurde der Titel nicht angepasst?	-	K	Die zur Mitwirkung aufgelegte RVNP war als «Entwurf» gekennzeichnet. Diese Bezeichnung bezog sich auf den damaligen Bearbeitungsstand des Projekts und nicht auf unterschiedliche Berichtsversionen. Nach Einarbeitung der Mitwirkungseingaben wird die RVNP ohne diesen Vermerk verabschiedet.
	Der aktuelle Stand der Verkehrsrichtplanung Unterseen ist: zweite Vorprüfung mit Hinweisen und Genehmigungsvermerken vom 31. Okt. 2025. Aktuell (Stand 22.09.2026) läuft die Submission Verkehrsplaner.	-	B	Ein entsprechender Vermerk wurde in den Bericht aufgenommen. Es wwird begrüsst, wenn bei der kommunalen Richtplanung die Velonebenverbindungen der RVNP berücksichtigt werden und somit behördenverbindlich festgehalten werden.
	Veloabstellanlagen auf dem Gemeindegebiet Unterseen fehlen in der Karte. Z.B. Schulhäuser/Sportplätze; Schülerbad; Golfplatz; Friedhof; Bereich Altstadt; Coop-Zentrum; Spital fmi; usw.Quell- und Zielpunkte sind nur spärlich erfasst.	-	K	Egänzung von Abstellanlagen kann nachfolgen, sobald die entsprechenden Informationen vorliegen.

	Wir stellen fest, dass der "Altstadtteil Unterseen nur zur Hälfte als Regional bedeutendes Zentrum gilt (Perimeter führt irgendwo und irgendwie mitten hindurch) ebenso scheint auch das Spitalfmi nicht in dieses Gebiet hineinzupassen.	-	B	Der Perimeter wurde ausgeweitet, so dass ein grösserer Teil des Unterseer Zentrumsbereich abgedeckt wird. Auf die Veloverbindungen hat dies keinen Einfluss.
	In diesem Bereich ist eine Kantonale Überbauungsordnung für den Hartgesteinsabbau «Därliggrat» vorgesehen, deren Auswirkungen auf die Verkehrsanbindungen vermutlich noch nicht geklärt sind.	-	K	Ja, die Auswirkungen einer allfälligen UeO sind noch nicht geklärt, werden aber zu gegebener Zeit vorgenommen.
	Hinweis: Aktuell sanieren die BLS die Gleis- und Brückenanlagen zwischen Ost- und Westbahnhof. Die Aufhebung der Schwachstelle Nr. 20 bei der Bahnunterführung Unterseen - Bödelibad nordseitig der Aare wird wohl auf die übernächste oder noch später nachfolgende Generation bestehen bleiben.		K	-
	Controllingliste: Auch von dieser Liste nehmen wir Kenntnis. Die sieben aufgeführten Schwachstellen auf unserem Gemeindegebiet sind demnach noch nicht in Bearbeitung. Wir bitten bereits an dieser Stelle, bei Aufnahme der Bearbeitung mit der Gemeinde Unterseen in Kontakt zu treten.		K	-

Tabelle 8: Eingabe der Gemeinde Beatenberg

Absender	Anliegen	Beilage	Beurteilung	Begründung
Gemeinde Beatenberg	Schwachstelle Nr. 70 (Sundlauenen) Die Gemeinde Beatenberg begrüsst grundsätzlich das Ziel, die Sicherheit des Veloverkehrs auf der Staatsstrasse zwischen den Gemeindegrenzen zu Sigriswil und Unterseen zu verbessern. Sie beurteilt die vorgeschlagene Massnahme mit Radstreifen jedoch kritisch und erachtet diese aufgrund der hohen zulässigen Geschwindigkeiten, der vorhandenen Tunnels sowie der beschränkten Fahrbahnbreiten als ungeeignet. Die Gemeinde befürchtet, dass Radstreifen die Sicherheit der Velofahrenden nicht erhöhen und teilweise sogar neue Konflikte mit dem motorisierten Verkehr schaffen könnten. Die Gemeinde beantragt, auf die Markierung von Radstreifen im betreffenden Strassenabschnitt zu verzichten und stattdessen die genannten alternativen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu prüfen. Genannt werden insbesondere eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h im Abschnitt zwischen Beatenbucht und Balmholz, eine Verbesserung der Beleuchtung in den Tunneln sowie der Einsatz von automatisierten Velo-Warnanlagen im Tunnelbereich.	-	B	Gemäss den Standards Veloverkehr des Kantons Bern ist aufgrund der Geschwindigkeit und des DTVs auf der betroffenen Strecke mindestens ein Radstreifen zu markieren. Auch bei einer Temporeduktion auf T60 müsste mindestens ein Radstreifen markiert werden. Anzustreben ist gemäss den Standards des Kantons Bern jedoch eine baulich getrennte Führung. Es wird in der Schwachstellenliste vermerkt, dass gemäss Einschätzung der Gemeinde Beatenberg eine Markierung eines Radstreifens nicht ausreichend sicher ist. Zusätzlich werden die Hinweise bezüglich Beleuchtung und Warnanlagen im Tunnel aufgenommen.

Tabelle 9: Eingabe der Gemeinde Lauterbrunnen

Absender	Anliegen	Beilage	Beurteilung	Begründung
Gemeinde Lauterbrunnen	Über die Geschäftsleitung der Regionalkonferenz Oberland-Ost wurde eine Eingabe der Gemeinde Lauterbrunnen eingebracht. Die Gemeinde beantragt die Aufnahme einer Velonebenverbindung zwischen Lauterbrunnen und Zweilütschinen auf der bestehenden Velofreizeitroute. Begründet wird dies damit, dass die Verbindung nicht nur touristisch genutzt wird, sondern auch im Alltagsverkehr eine ausreichende Bedeutung aufweist.	-	B	Es wurde eine entsprechende Velonebenverbindung aufgenommen.

Tabelle 10: Eingabe der Gemeinde Meiringen

Absender	Anliegen	Beilage	Beurteilung	Begründung
Gemeinde Meiringen	Die Gemeinde beantragt die Aufnahme einer zusätzlichen Alltagsveloverbindung über den Brünig in Richtung Obwalden. Begründet wird dies mit der zunehmenden Bedeutung des Veloverkehrs sowie damit, dass die bestehende Veloverbindung teilweise über unbefestigte Wege führt und für den Alltagsverkehr nicht geeignet sei.	-	B	Es wurden entsprechend Velonebenverbindungen zwischen Brienzwiler und der Brünigpasshöhe sowie zwischen Meiringen und der Brünigpasshöhe aufgenommen.
	Die Gemeinde Meiringen weist darauf hin, dass die in der Planung vorgesehene Verbindung über Funtenen aufgrund der Lage in einem Naturschutzgebiet kritisch zu beurteilen sei. Sie führe über unbefestigten Belag und sei für den Alltagsverkehr ungeeignet.	-	B	Die Velonebenverbindung über Funtenen wurde entfernt.

	Als langfristige Zielsetzung wird eine Velohauptverbindung entlang der Kantonsstrasse im Bereich «Mäderen» befürwortet. Die Gemeinde erachtet diese Linienführung als die direkteste, schnellste und attraktivste Verbindung zwischen Meiringen und Brienz. Zudem wird darauf hingewiesen, dass sich im Rahmen des geplanten Wasserbauprojekts Hasliaare Möglichkeiten zur Realisierung einer solchen Velohauptverbindung ergeben könnten. Bis eine solche Alternative zur Verfügung steht, betrachtet die Gemeinde die heutige Route 15 über Unterheid/Unterbach als künftige Neben- beziehungsweise mögliche Ersatzverbindung. In diesem Zusammenhang wird angeregt, dass sich der Kanton Bern am Unterhalt dieser Strecke beteiligt.	-	K	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. Vertiefte Erläuterung im Bericht zur RVNP Kapitel 7.2.

Tabelle 11: Eingabe des TBA

Absender	Anliegen	Beilage	Beurteilung	Begründung
TBA Kanton Bern	Änderung Nr. 16: Aufnahme VH II Meiringen – Brienz: Aus netzplanerischer Sicht ist die vorgeschlagene Variante der VH II von Brienz nach Meiringen entlang der Kantonsstrasse zu führen eine interessante Alternative und es wäre zudem die direkteste Verbindung. Aufgrund der erforderlichen Massnahmen zur Umsetzung des angestrebten Velostandards (Radwegbau) erscheint diese Alternative aber nicht als verhältnismässig. Zusätzlich zu den im Bericht erwähnten Herausforderungen (Seite 16) erschweren noch mehrere nahe an die Kantonsstrasse angrenzenden Gebäude den Ausbau. Aus Sicht TBA ist daher die Beibehaltung der bestehenden Verbindung über Unterbach zielführender. Da sich entlang der Kantonsstrasse nach Haltung des TBA mit verhältnismässigem Aufwand kein Veloangebot realisieren lässt, könnte die heutige VH II via Unterbach als Ersatzverbindung mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» aufgenommen werden. Dazu ist die regionale Abstimmung mit den Gemeinden erforderlich.	-	K	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. Vertiefte Erläuterung im Bericht zur RVNP Kapitel 7.2.
	Netzlogisch betrachtet sollte der Abschnitt Rugenparkstrasse bis Knoten Därligenstrasse als 'VN statt als VH II geführt werden (entspricht Hinweis aus STN Vernehmlassung)	-	B	Die Hierarchiestufe wurde entsprechend angepasst.

	Nr. 17: Als Hinweis zur Netzdichte merken wir an, dass Gebiete in einem Radius von ca. 250 m von einer bestehenden Veloverbindung gemäss SVN als netzplanerisch erschlossen gelten.	-	K	-
	Anstatt der Änderung Nr. 16 (Aufnahme VH II Meiringen – Brienz) ist durch die Region gemeinsam mit den Standortgemeinden zu prüfen, ob die gemäss SVN 25 bestehende Verbindung über Unterbach als Ersatzverbindung für eine Führung entlang der Kantonsstrasse Nr. 6 (im Abschnitt Brienz – Balmbrücke) festgesetzt werden könnte. Ein Ausbau der Kantonsstrasse gemäss den erforderlichen Standards wird durch das TBA aufgrund der absehbaren Eingriffe als unverhältnismässig eingestuft (siehe auch Rückmeldung zu Änderung Nr. 16 in Absatz 2.1 dieser Stellungnahme).	-		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. Vertiefte Erläuterung im Bericht zur RVNP Kapitel 7.2.
	Schwachstelle Nr. 1: Aus Sicht TBA aufgrund der aktuellen Umfallzahlen kein Unfallschwerpunkt mit Velobeteiligung (Zeitraum Unfälle mit Velobeteiligung 2021-2025). Bitte als Unfallhäufung ausweisen.	-	B	Die enstprechenden Änderungen wurden vorgenommen.
	Schwachstelle Nr. 3: Keine Schwachstelle (T60, DTV < 1'800 und Mischverkehr).	-	B	Die enstprechenden Änderungen wurden vorgenommen.

	Schwachstelle Nr. 13: Keine Schwachstelle (T60, DTV ~ 2'300 und Mischverkehr).	-	B	Die enstprechenden Änderungen wurden vorgenommen.
	Schwachstelle Nr. 14: Aus Sicht TBA aufgrund der aktuellen Umfallzahlen kein Unfallschwerpunkt mit Velobeteiligung (Zeitraum Unfälle mit Velobeteiligung 2021-2025). Bitte als Unfallhäufung ausweisen.	-	B	Die enstprechenden Änderungen wurden vorgenommen.
	Schwachstelle Nr. 17: Eigentümer der Bahnhofstrasse inkl. Brücke ist die Gemeinde und nicht der Kanton.	-	B	Die enstprechenden Änderungen wurden vorgenommen.
	Die Schwachstelle Nr. 26 ist als VN auszuweisen.	-	Nb	Die Region hält an einer Einstufung der entsprechenden Verbindung als Velohauptverbindung II fest.
	Die Schwachstelle Nr. 27 ist als VN auszuweisen.	-	Nb	Die Region hält an einer Einstufung der entsprechenden Verbindung als Velohauptverbindung II fest.
	Die Schwachstelle Nr. 28 ist als VN auszuweisen.	-	Nb	Die Region hält an einer Einstufung der entsprechenden Verbindung als Velohauptverbindung II fest.
	Die Schwachstellen Nr. 35 und 36 liegen innerhalb des Projekts «Sanierung und Erneuerung Lindenallee», welches aktuell in der Ausführung ist. Die fehlende Veloinfrastruktur wird mit Radstreifen ergänzt.	-	B	Ein entsprechender Vermerk wurde in der Schwachstellenliste ergänzt.
	Schwachstelle Nr. 37: Strasseneigentümer ist der Bund und nicht der Kanton.	-	B	Die enstprechenden Änderungen wurden vorgenommen.
	Schwachstelle Nr. 44: Strasseneigentümer ist der Bund und nicht der Kanton.	-	B	Die enstprechenden Änderungen wurden vorgenommen.

	Die Schwachstelle Nr. 58 ist einzukürzen (Abschnitt Museumsstrasse – Autobahnzubringer ist nicht als Schwachstelle auszuweisen).	-	Nb	Der Abschnitt Museumsstrasse - Auobahnzubringer weist gemäss GVM 2040 einen DTV von 6800 auf bei Geschwindigkeiten von T50. Die Standrads Veloinfrastruktur des Kantons Bern sehen in diesem Fall Radstreifen vor, wie in der Schwachstelle vermerkt.
	Schwachstelle Nr. 60: Eigentümer der Alpenstrasse ist die Gemeinde und nicht der Kanton.	-	B	Die enstprechenden Änderungen wurden vorgenommen.
	Schwachstelle Nr. 65: Eigentümer der Alpbach-, Bahnhof- und Hauptstrasse ist die Gemeinde und nicht der Kanton. Die Schwachstelle ist aufzuteilen.	-	B	Die enstprechenden Änderungen wurden vorgenommen.
	Schwachstelle Nr. 71: Eigentümer der Scheidgasse ist der Kanton und nicht die Gemeinde.	-	B	Die enstprechenden Änderungen wurden vorgenommen.
	Schwachstelle Nr. 72: Ab Knoten Wychelstrasse – Waldeggstrasse ist die Waldeggstrasse eine Gemeindestrasse. Bitte Schwachstelle teilen.	-	B	Die enstprechenden Änderungen wurden vorgenommen.
	Schwachstelle Nr. 77: Eigentümer der Rugenparkstrasse ist die Gemeinde und nicht der Kanton.	-	B	Die enstprechenden Änderungen wurden vorgenommen.
	Schwachstelle Nr. 79: Eigentümer der Dorfstrasse ist die Gemeinde und nicht der Kanton.	-	B	Die enstprechenden Änderungen wurden vorgenommen.

	Die Anzahl Abstellplätze der vier Anlagen ist in der Liste grösserer regional bedeutender Veloabstellanlagen im Anhang 1 der RVNP zu ergänzen. Wir bitten die Region, insbesondere die Veloabstellanlagen mit 50 und mehr Plätzen im Layer E sichtbar auszuweisen, so dass diese Anlagen der Kategorie 2 einfacher in den SVN übernommen werden können.	-	B	Die Antwort der Gemeinden der betroffenen Abstellanlagen bezüglich Anzahl der Abstellplätze ist Stand 15.10.2026 noch ausstehend. Mit Hilfe von Google Street View wurde eine Abschätzung vorgenommen, ob die Anzahl der Veloabstellplätze > oder > 50 liegt. Ein entsprechender Vermerk wurde im Bericht aufgenommen.
	In den vorgelegten Unterlagen fehlt die Darstellung des Velofreizeitnetzes (Velowanderrouten / Mountainbikerouten). Es wird darum gebeten, die RVNP 26 hinsichtlich des Velofreizeitnetzes zu vervollständigen und die überarbeiteten Unterlagen nachzureichen. Mindestens im Erläuterungsbericht ist das Velofreizeitnetz aufzuzeigen.	-	B	Die bestehenden Velolandrouten waren bereits verzeichnte. Zusätzlich wurden noch die Mountainbikerouten aufgenommen.
	Der Überblick zu Schwachstellen und Netzlücken im Bericht sollte noch etwas ausführlicher ausfallen und den Anforderungen an das Controlling gemäss RL VWNP entsprechen. Die Berichterstattung soll sich an der im regionalen Controlling verwendeten Form orientieren. Insbesondere wird angeregt, die Schwachstellen und Netzlücken in tabellarischer Form, beispielsweise in einem separaten Controlling-Anhang gemäss Kapitel 4.2 RL VWNP, darzustellen.	-	B	Die Tabelle gemäss Anforderungen an das Controlling wurde zusätzlich zur tabellarischen Beilage noch in den Anhang des Berichtes eingefügt.

	Gerne bitten wir die Region gem. Dokument «Geodaten Sachplan Velowegnetz 2025 Kanton Bern: Erläuterungen für die Bearbeitung in den RVNP 26» (Juli 2025) zu berücksichtigen, dass die Geodaten der RVNP 26 möglichst auf Grundlage der Datenstruktur des Sachplans Velowegnetz 2025 zu erarbeiten sind oder eine gleichwertige Datenqualität und Kompatibilität aufweisen sollen. Zudem sind die Geodaten für Inhalte, welche neu in den Sachplan Velowegnetz 2027 aufgenommen werden sollen sowie die Velonebenverbindungen möglichst auf das aktuell gültige Topographische Landschaftsmodell (TLM) zu mappen.	-	B	Die Hinweise werden in der Abgabe der Geodaten berücksichtigt werden.

5 Schlussfolgerungen

Die öffentliche Mitwirkung bestätigt die grundsätzliche Stossrichtung der Regionalen Velowegnetzplanung Oberland-Ost. Die vorgeschlagene Netzstruktur, die Schwachstellenanalyse sowie die Zielsetzungen der Planung wurden von den Mitwirkenden grundsätzlich unterstützt.

Die Mitwirkung führte gleichzeitig zu einigen Hinweisen und Ergänzungen, welche zur Präzisierung und Weiterentwicklung der Planung beitrugen. Anpassungen erfolgten insbesondere bei einzelnen Netzverbindungen, der Schwachstellenanalyse, sowie den Veloabstellanlagen. Besondere Bedeutung in der Mitwirkung hatte dabei der Knackpunkt der Festlegung der Velohauptverbindung zwischen Meiringen und Brienz.

Insgesamt konnten durch die öffentliche Mitwirkung lokale Kenntnisse, Erfahrungen aus dem Veloverkehrsalltag und Hinweise zu bestehenden Infrastrukturprojekten frühzeitig in die Planung integriert werden. Die bereinigte Regionale Velowegnetzplanung bildet damit eine fachlich abgestimmte und breit abgestützte Grundlage für die weitere Vertiefung, Priorisierung und Umsetzung von Veloinfrastrukturmassnahmen. Sie schafft die Voraussetzungen für die schrittweise Weiterentwicklung eines sicheren, attraktiven und zusammenhängenden regionalen Velonetzes in der Region Oberland-Ost.

6 Weiteres Vorgehen

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

Die in der Regionalen Velowegnetzplanung definierten Velonebenverbindungen sind 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 Ausgestaltung, Finanzierung und Umsetzung der Massnahmen erfolgt im Rahmen nachgelagerter Planungen und Projekte. Dabei sind insbesondere die Abstimmung mit laufenden kantonalen Vorhaben, den Velobahnstudien sowie mit den betroffenen Gemeinden und Infrastruktur-betreibern 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.

Bern, den 16 Oktober 2026

Transitec

E. Vontobel
Projektleitung

A. Hatzold
Projektbearbeitung