

**BERICHT**

Regionalkonferenz Oberland-Ost – Interlaken / August 2026

# Regionale Velonetzplanung Oberland-Ost

**Entwurf für Mitwirkung**



| Datei                                          | Ver. | Datum    | Änderungs-<br>grund                          | Projektleitung | Projektbearbeitung        |
|------------------------------------------------|------|----------|----------------------------------------------|----------------|---------------------------|
| 2602_260_rap_alh_RVN<br>P_Oberland-Ost-v1.docx | 1    | 16.06.26 | -                                            | E. Vontobel    | L. Kaufmann<br>A. Hatzold |
| 2602_260_rap_alh_RVN<br>P_Oberland-Ost-v2.docx | 2    | 10.08.26 | Anpassung<br>nach<br>Vernehm-<br>lassung TBA | E. Vontobel    | L. Kaufmann<br>A. Hatzold |



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





# Inhaltsverzeichnis

Seite

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



# Abbildungsverzeichnis

Seite

|                                                                                                                                                        |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abbildung 1 – Prozess Velonetzplanung .....                                                                                                            | 6  |
| Abbildung 2 – Anforderungen an die Veloinfrastruktur von unterschiedlichen Velofahrenden .....                                                         | 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 (Referenzzustand: Quelle Richtlinie Kanton Bern) .....                                              | 14 |
| Abbildung 9 – Legende und Ausschnitt des Velonetzplanes (siehe Beilage 1) .....                                                                        | 15 |
| Abbildung 10 – Ausschnitt aus dem Änderungsplan: mögliche Linienführung für die Festsetzung VHE bei Interlaken West (Sachplananpassung Nummer 6) ..... | 17 |
| Abbildung 11 – Ausschnitt aus dem Änderungsplan: Ersetzung der VHE durch eine VHII (Sachplananpassung Nummer 8) .....                                  | 18 |
| Abbildung 12 – Ausschnitt aus dem Änderungsplan: Überführung in ein Zwischenergebnis des Teilabschnitts der VHE E26 (Sachplananpassung Nummer 9) ..... | 18 |
| Abbildung 13 – Ausschnitt aus dem Änderungsplan: Ersetzung der VHE durch eine VHII (Sachplananpassung Nummer 12) .....                                 | 19 |
| Abbildung 14 – Legende und Ausschnitt des Schwachstellenplans (siehe Beilage 3).....                                                                   | 21 |

## Anhang

- Anhang 1 – Liste grösserer regional bedeutender Veloabstellanlagen
- Anhang 2 – Analyse Veloparkierung
- Anhang 3 – Bearbeitungsstand KVNP je Gemeinde

## Beilagen

- Beilage 1 – Velonetzplan
- Beilage 2 – Änderungsplan + Liste
- Beilage 3 – Schwachstellenplan + Liste



# 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.**

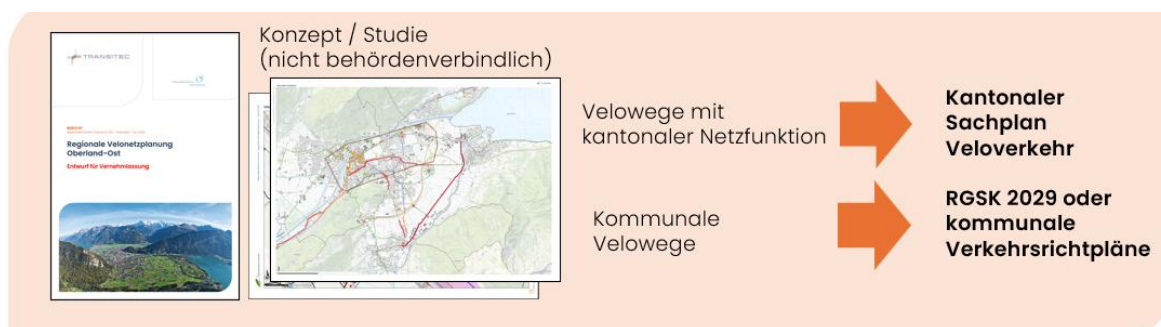
Der Kanton Bern hat diese Vorgaben in einer [Richtlinie](#) konkretisiert. Darin ist festgelegt, dass die kantonale Velonetzplanung in enger Zusammenarbeit mit den Regionen erfolgt. Die regionalen Velonetze sollen wiederum gemeinsam mit den Gemeinden erarbeitet und laufend weiterentwickelt werden. Zusätzliche 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 Velowegnetzplanungen aller Regionen des Kantons 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

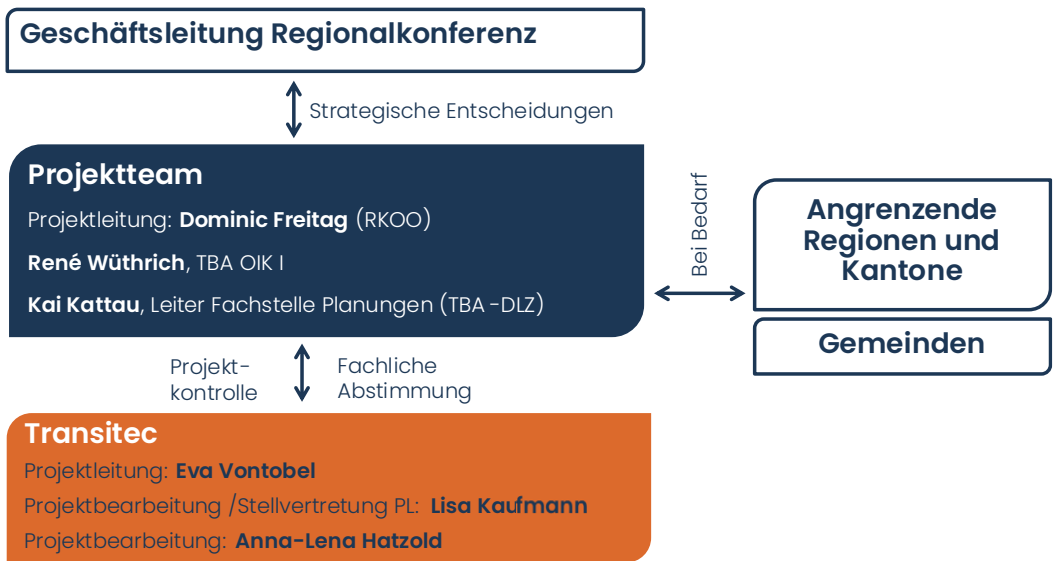
In der vorliegenden Studie wurden in Anlehnung an die kantonale [Richtlinie](#):

- 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 Fragestellungen beigezogen.

Abbildung 3 – Organigramm Projektorganisation

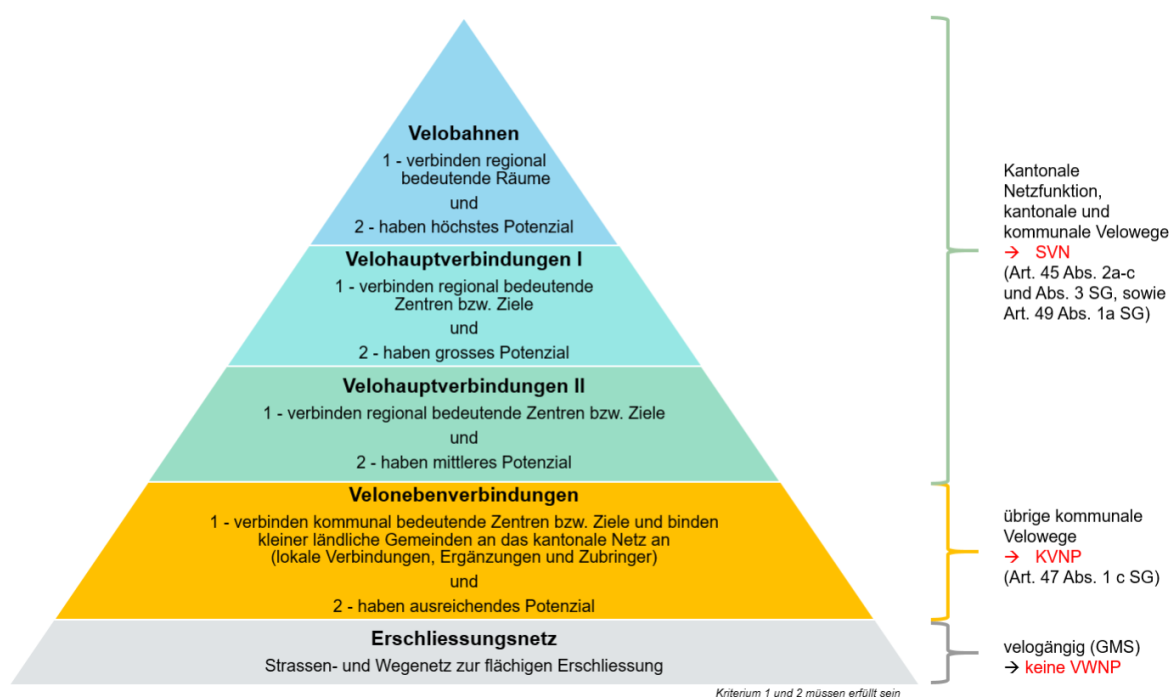


## 4 Netzhierarchie

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 kantonomer 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 Interlaken, Meiringen und Brienz 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).



## 5 Strukturbild

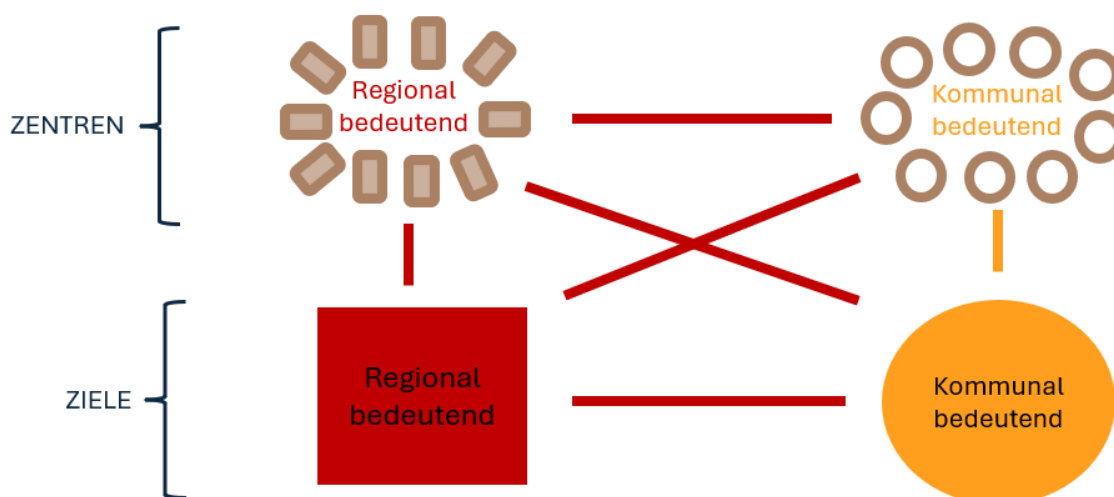
Das Strukturbild zeigt ein Zielbild der regionalen Velowege in der Region Oberland-Ost.

**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



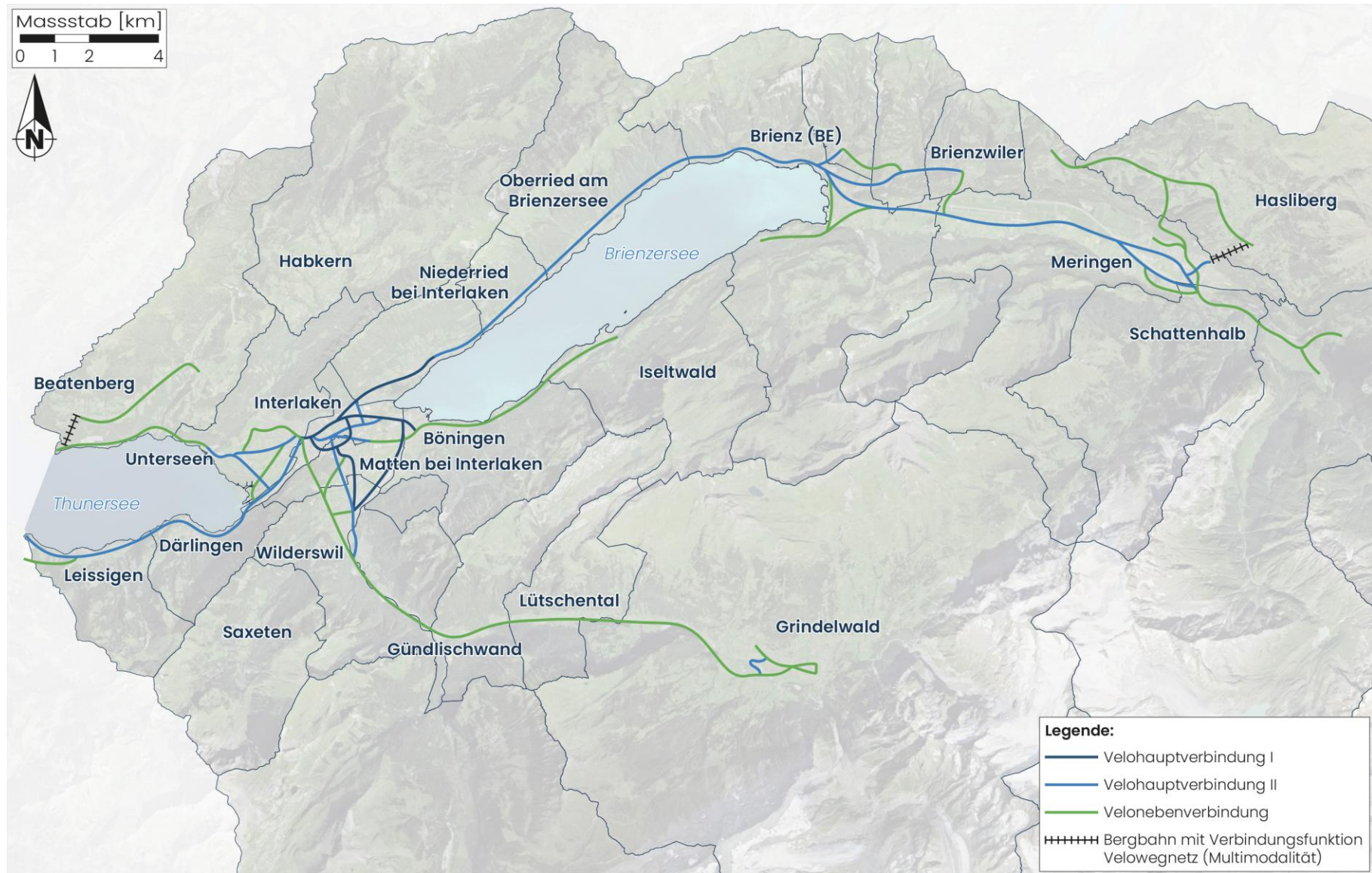
## 5.1 Hierarchie der Verbindung Brienz-Interlaken

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<sup>1</sup> 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<br>1-Rtg   2-Rtg | Fuss- &<br>Radweg | Radstreifen | Mischverkehr               |
|------------|---------------------------------------|----------------|-------------------------|-------------------|-------------|----------------------------|
| Innerorts  | Tempo 30<br>Quartierstrasse           | VB             |                         |                   |             | Velostrasse<br>DTV ≤ 2 500 |
|            |                                       | VH I           |                         |                   |             |                            |
|            |                                       | VH II          |                         |                   |             |                            |
|            |                                       | VN             |                         |                   |             |                            |
|            | Tempo 30<br>Hauptverkehrs-<br>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

<sup>1</sup> 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)

### Legende

- Velohauptverbindung I
- Velohauptverbindung II
- ✱ Festzusetzende Ersatzverbindung
- ✱ Zu prüfende Velohauptersatzverbindung - Zwischenergebnis
- Velonebenverbindung
- B+R Veloabstellplatz an Bahnhof (B+R)
- Veloabstellplatz

### Quell- und Zielorte

- Bahnhof regionaler Bedeutung
- Quell- und Zielort regionaler Bedeutung
- Bahnhof kommunaler Bedeutung
- Quell- und Zielort kommunaler Bedeutung
- ✱ Regional bedeutendes Zentrum



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 Glätteisgefahr), verwinkelt und teilweise eng (ungenügende Sichtweiten, Begegnungsfall mit Fahrzeugen teilweise nicht gegeben) | bedingt Ausbau über ganze Länge, Ausbau erschwert durch Fruchtfolgeflächen und Gewässerraum, Querung Brünigpassstrasse nicht einfach zu lösen | Im Auengebiet Sytenwald Belag nicht befestigt, Ausbau Kantonsstrasse benötigt                                                                                         |

Alle drei Varianten sind im Plan aktuell mindestens als Nebenverbindung enthalten. Da die Direktheit ein elementares Kriterium für Alltagsverbindungen ist, wurde Variante 1 in der RVNP als die Velohauptverbindung II vermerkt. Die Haltungen des Projektteams bezüglich der Linienführungswahl sind noch nicht konsolidiert. Eine Klärung bedingt eine Aussprache mit Kanton, Region und der Gemeinde Meiringen.

## 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.

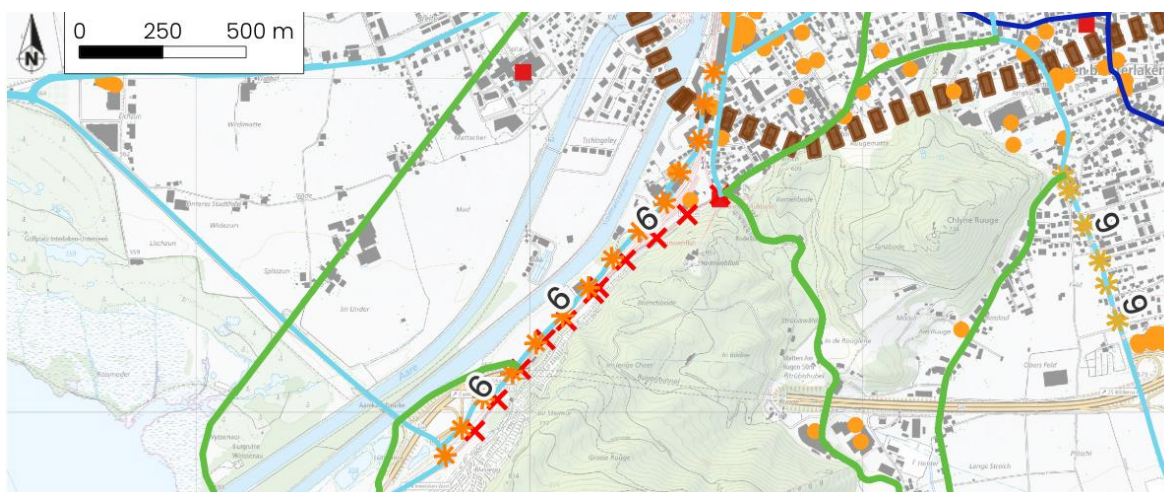
### VHE E27 Interlaken West – Rugenparkstrasse

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 Lütcherenstrasse 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 Lütcherenstrasse/Fabrikstrasse festgesetzt werden (siehe Abbildung 10). Die Rugenparkstrasse wird dabei im SVN als VH II erhalten, da sie das regional bedeutende 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 = 7700) 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.

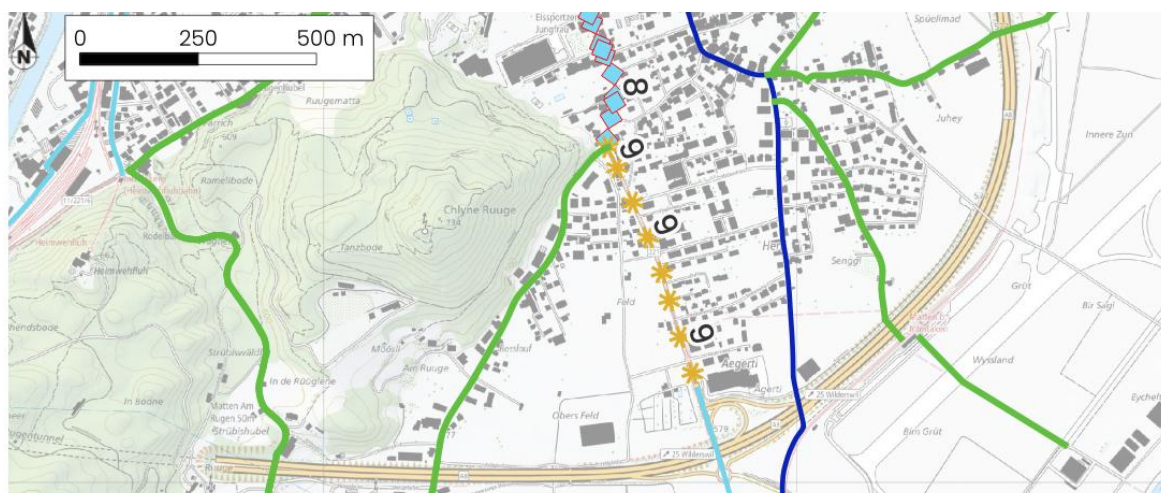
Im Rahmen der RVNP wird daher vorgeschlagen, im Rahmen der Aktualisierung des kantonalen Sachplanes 2027:

- 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: Ersetzung der VHE durch eine VHII (Sachplananpassung Nummer 8)**



**Abbildung 12 – Ausschnitt aus dem Änderungsplan: Überführung in ein Zwischenergebnis des Teilabschnitts der VHE E26 (Sachplananpassung 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: Ersetzung 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).

Schwachstellen des Velonetzes (nicht abschliessend):

- Netzlücke
- Schwachstelle auf einer Verbindung
- ◆ Schwachstelle an einem Knoten



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 Infrastrukturtägern 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<br>Netzlücken | Anzahl<br>Schwachstellen | Total |
|-------------------------|----------------------|--------------------------|-------|
| Offen                   | 0                    | 69                       | 69    |
| In Planung              | 3                    | 5                        | 8     |
| Teilweise in<br>Planung | 0                    | 1                        | 1     |
| Umgesetzt               | 0                    | 0                        | 0     |
| Total                   | 3                    | 75                       | 78    |

|                      | Gemeinde | Kanton | Bund |
|----------------------|----------|--------|------|
| Haupt-<br>verbindung | 9        | 42     | 5    |
| Neben-<br>verbindung | 8        | 9      | 2    |



## 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 August und September 2026 findet eine öffentliche Mitwirkung zu den Ergebnissen dieser Studie statt. Aufgrund der Rückmeldungen wird diese bis im Herbst 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 10 August 2026

## Anhang 1 – Liste grösserer regional bedeutender Veloabstellanlagen

| Gemeinde             | Ort                          | Betreibende         | Anzahl Abstellplätze |
|----------------------|------------------------------|---------------------|----------------------|
| Interlaken Ost       | Bahnhof                      | Jungfraubahnen /BOB | 300                  |
| Wilderswil           | Bahnhof                      | Jungfraubahnen /BOB | 94                   |
| Matten b. Interlaken | Bahnhof                      | Jungfraubahnen /BOB | 66                   |
| Grindelwald          | Bahnhof                      | Jungfraubahnen /BOB | 40                   |
| Grindelwald Terminal | Bahnhof                      | Jungfraubahnen /BOB | 40                   |
| Interlaken West      | Bahnhof                      | BLS                 | 196                  |
| Interlaken Ost       | Bahnhof                      | BLS                 | 271                  |
| Brienz               | Bahnhof                      | Zentralbahn         | 90                   |
| Meiringen            | Bahnhof                      | Zentralbahn         | 150                  |
| Interlaken           | Parkplatz Rosen              | -                   | k.A.                 |
| Interlaken           | Marktplatz                   | -                   | k.A.                 |
| Interlaken           | Höhematte                    | -                   | 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                  |



## Anhang 2 – Analyse Veloparkierung

|  |                                  |
|--|----------------------------------|
|  | Gemäss errechnetem Bedarf        |
|  | deutlich zu wenig Abstellplätze. |
|  |                                  |
|  | Mehr Abstellplätze als gemäss    |
|  | Berechnung notwendig.            |

| Bahnhof                   | Anzahl Abstellplätze IST | Ein-/Aussteigende SBB IST | Anzahl Abstellplätze SOLL:<br>1-4 pro 10 Wegreisende |      | Bewertung |
|---------------------------|--------------------------|---------------------------|------------------------------------------------------|------|-----------|
|                           |                          |                           | min                                                  | max  |           |
| Interlaken Ost BOB        | 300                      | ?                         | -                                                    | -    |           |
| Interlaken Ost BLS        | 271                      | 16000                     | 800                                                  | 3200 |           |
| Wilderswil                | 94                       | ?                         | -                                                    | -    |           |
| Matten b. Interlaken      | 66                       | ?                         | -                                                    | -    |           |
| Grindelwald               | 40                       | ?                         | -                                                    | -    |           |
| Grindelwald Terminal      | 40                       | ?                         | -                                                    | -    |           |
| 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   | 0                        | 230                       | 12                                                   | 46   |           |
| Innertkirchen Grimselator | 0                        | 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),<br>behördenverbindliche Planung<br>verschoben auf 2029 | behördenverbindliche<br>Festlegung in RGSK 29            |                                                                                                                                                                       |
| Bönigen       | terminiert        | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26),<br>behördenverbindliche Planung<br>verschoben auf 2029 | behördenverbindliche<br>Festlegung in RGSK 29            |                                                                                                                                                                       |
| Brienz        | terminiert        | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26),<br>behördenverbindliche Planung<br>verschoben auf 2029 | behördenverbindliche<br>Festlegung in RGSK 29            |                                                                                                                                                                       |
| Brienzwiler   | terminiert        | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26),<br>behördenverbindliche Planung<br>verschoben auf 2029 | behördenverbindliche<br>Festlegung in RGSK 29            |                                                                                                                                                                       |
| Därigen       | terminiert        | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26),<br>behördenverbindliche Planung<br>verschoben auf 2029 | behördenverbindliche<br>Festlegung in RGSK 29            |                                                                                                                                                                       |
| Grindelwald   | terminiert        | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26),<br>behördenverbindliche Planung<br>verschoben auf 2029 | behördenverbindliche<br>Festlegung in RGSK 29            |                                                                                                                                                                       |
| Gsteigwiler   | terminiert        | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26),<br>behördenverbindliche Planung<br>verschoben auf 2029 | behördenverbindliche<br>Festlegung in RGSK 29            |                                                                                                                                                                       |
| Gündlischwand | terminiert        | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26),<br>behördenverbindliche Planung<br>verschoben auf 2029 | behördenverbindliche<br>Festlegung in RGSK 29            |                                                                                                                                                                       |
| Guttannen     | N/A               | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26)                                                         | keine<br>behördenverbindliche<br>Festlegung erforderlich | Keine Velonebenverbindungen<br>kantonalen Bedeutung auf<br>Gemeindsgebiet.<br>Behördenverbindliche Festlegung<br>daher durch kantonalen SVN<br>vollständig abgedeckt. |
| Habkern       | N/A               | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26)                                                         | keine<br>behördenverbindliche<br>Festlegung erforderlich | Keine Velonebenverbindungen<br>kantonalen Bedeutung auf<br>Gemeindsgebiet.<br>Behördenverbindliche Festlegung<br>daher durch kantonalen SVN<br>vollständig abgedeckt. |
| Hasliberg     | terminiert        | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26),<br>behördenverbindliche Planung<br>verschoben auf 2029 | behördenverbindliche<br>Festlegung in RGSK 29            |                                                                                                                                                                       |

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



| Gemeinde     | Bearbeitungsstand | Zeitplan und allfällige Zielabweichung                                                      | Steuerung bei Zielabweichung                             | Bemerkung                                                                                                                                                             |
|--------------|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Niederried   | N/A               | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26)                                                         | keine<br>behördenverbindliche<br>Festlegung erforderlich | Keine Velonebenverbindungen<br>kantonalen Bedeutung auf<br>Gemeindsgebiet.<br>Behördenverbindliche Festlegung<br>daher durch kantonalen SVN<br>vollständig abgedeckt. |
| Oberried     | N/A               | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26)                                                         | keine<br>behördenverbindliche<br>Festlegung erforderlich | Keine Velonebenverbindungen<br>kantonalen Bedeutung auf<br>Gemeindsgebiet.<br>Behördenverbindliche Festlegung<br>daher durch kantonalen SVN<br>vollständig abgedeckt. |
| Ringgenberg  | N/A               | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26)                                                         | keine<br>behördenverbindliche<br>Festlegung erforderlich | Keine Velonebenverbindungen<br>kantonalen Bedeutung auf<br>Gemeindsgebiet.<br>Behördenverbindliche Festlegung<br>daher durch kantonalen SVN<br>vollständig abgedeckt. |
| Saxteten     | N/A               | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26)                                                         | keine<br>behördenverbindliche<br>Festlegung erforderlich | Keine Velonebenverbindungen<br>kantonalen Bedeutung auf<br>Gemeindsgebiet.<br>Behördenverbindliche Festlegung<br>daher durch kantonalen SVN<br>vollständig abgedeckt. |
| Schattenhalb | terminiert        | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26),<br>behördenverbindliche Planung<br>verschoben auf 2029 | behördenverbindliche<br>Festlegung in RGSK 29            |                                                                                                                                                                       |
| Schwanden    | terminiert        | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26),<br>behördenverbindliche Planung<br>verschoben auf 2029 | behördenverbindliche<br>Festlegung in RGSK 29            |                                                                                                                                                                       |
| Unterseen    | terminiert        | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26),<br>behördenverbindliche Planung<br>verschoben auf 2029 | behördenverbindliche<br>Festlegung in RGSK 29            |                                                                                                                                                                       |
| Wilderswil   | terminiert        | Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26),<br>behördenverbindliche Planung<br>verschoben auf 2029 | behördenverbindliche<br>Festlegung in RGSK 29            |                                                                                                                                                                       |