TRANSITEC

Regionalkonferenz Emmental

BERICHT

Regionalkonferenz Emmental – Burgdorf / Juli 2026

Regionale Velonetzplanung Emmental



Datei	Ver.	Datum	Änderungs-grund	Projektleitung	Projektbearbeitung
0801_250-rap-lka-RVNP26_Emmental_Bericht_v3.docx	1	28.01.26	-	E. Vontobel	L. Kaufmann
0801_250-rap-lka-RVNP26_Emmental_Bericht_v3.docx	2	11.03.26	Ergänzungen nach Ver-nehmlassung	E. Vontobel	L. Kaufmann
0801_250-rap-lka-RVNP26_Emmental_Bericht_v3.docx	3	21.07.26	Anpassungen nach Mitwirkung	E. Vontobel	L. Kaufmann

TRANSITEC

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

Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Einleitung 5
1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen 5
1.2 Auftrag der regionalen Velowegnetzplanung 5
2 Ziele 6
3 Planungsschritte 8
4 Netzhierarchie 9
4.1 Zuständigkeiten und Finanzierung 10
4.2 Quell- und Zielorte 11
4.3 Veloparkierungsanlagen 11
5 Strukturbild 12
6 Standards Veloinfrastruktur 14
7 Velonetz 15
8 Schwachstellen 17
8.1 Grundlagen 17
8.2 Unfallanalyse 17
8.3 Defizite der Infrastruktur 17
8.4 Controlling 18
9 Fazit 19
10 Weiteres Vorgehen 19

Anhang

Anhang 1 – Liste regional bedeutende (> 500; 50-500; links) und kommunal bedeutende Veloabstellanlagen (< 50; rechts)

Anhang 2 – Analyse Veloparkierung

Anhang 3 – Bearbeitungsstand KVNP je Gemeinde

Beilagen

Beilage 1 - Velonetzplan

Beilage 2 - Änderungsplan + Liste

Beilage 3 - Schwachstellenplan + Liste

Abbildungsverzeichnis

Seite

Abbildung 1 – Prozess Velonetzplanung 6
Abbildung 2 - Velo-DTV Wochenganglinien zwischen Utzenstorf und Koppigen..... 6
Abbildung 3 - Anforderungen an die Veloinfrastruktur 7
Abbildung 4 – Organigramm Projektorganisation 8
Abbildung 5 – Netzhierarchie Velonetz gemäss kantonaler Richtlinie. 9
Abbildung 6 - Velobahn bei Schwäbis bei Thun. 9
Abbildung 7 - Luftbild der umgestalteten Seftigenstrasse in Wabern..... 10
Abbildung 8 - Luftbild der Emmentalstrasse in Oberburg..... 10
Abbildung 9 - Ergebnisse von Velo-Zählungen Emmentalstr. in Oberburg 2025..... 10
Abbildung 10 - Hierarchie der Quell- und Zielorte. 11
Abbildung 11 – Prinzip der Wunschlinien 12
Abbildung 12 - Strukturbild Velonetz Region Emmental. 13
Abbildung 13 – Standards Führungsformen Veloverkehr 14
Abbildung 14 - Legende und Ausschnitt des Velonetzplanes (siehe Beilage 1). 15
Abbildung 15 – Legende und Ausschnitt aus dem Änderungsplans (siehe Beilage 2). .. 16
Abbildung 16 - Ausschnitt aus dem Änderungsplan; Festzulegende VHE bei Wynigen. . 16
Abbildung 17 - Legende und Ausschnitt des Schwachstellenplans (siehe Beilage 3). 17

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 Emmental 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.

Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, den bestehenden regionalen Velorichtplan aus dem Jahr 2011 zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Ziel ist es, 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 Emmental 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) aktualisiert die Velonetzplanung für die Region Emmental und überprüft das kantonale Velowegnetz auf regionaler Ebene. Sie ersetzt die bisherige Velonetzplanung aus dem Jahr 2011 und berücksichtigt die aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie die Anforderungen an eine zeitgemässe Veloinfrastruktur. Die Erarbeitung der RVNP richtet sich nach der Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern erarbeitet.).

Zentraler Fokus ist die Planung des Velonetzes für den Alltagsverkehr. In der Region Emmental bestehen im Bereich des Velofreizeit- und Sportverkehrs bereits umfassende konzeptionelle Grundlagen.

Mit dem Masterplan Mountainbike vom 19. Mai 2022 sowie dem derzeit in Vorprüfung befindlichen Richtplan Mountainbike RKE liegt der planerische Fokus für den Freizeitverkehr bereits vor. Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen dieser Studie das Freizeitnetz nicht überprüft und angepasst. Vielmehr wird eine sachgerechte Abstimmung und Verknüpfung zwischen dem Alltagsvelonetz und den bestehenden Planungen für den Freizeitverkehr (inkl. Velowanderrouten) sichergestellt.

Abbildung 1 – Prozess Velonetzplanung



Basierend auf den Ergebnissen der regionalen Velwegnetzplanungen aller Regionen des Kanton Berns wird der kantonale Sachplan Velowegnetz SVN 2027 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 behörden-verbindlich festgelegt.

Weiter dient die regionale Velowegnetz-planung 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 unter-schiedlichen 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 3).

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.

Das Potenzial von guter Infrastruktur ist eindrücklich beobachtbar am neuen Veloweg zwischen Utzenstorf und Koppigen. Im Jahr 2025 fuhren auf dieser Strecke mit durchschnittlich 186 Fahrten aufgezeichneten pro Tag 74% mehr Leute mit dem Velo im Vergleich zum Jahr 2018. Solche Entwicklungen sollen auch im restlichen Emmental gefördert werden.

Abbildung 2 - Velo-DTV Wochenganglinien vor/nach dem Radweg zwischen Utzenstorf und Koppigen.

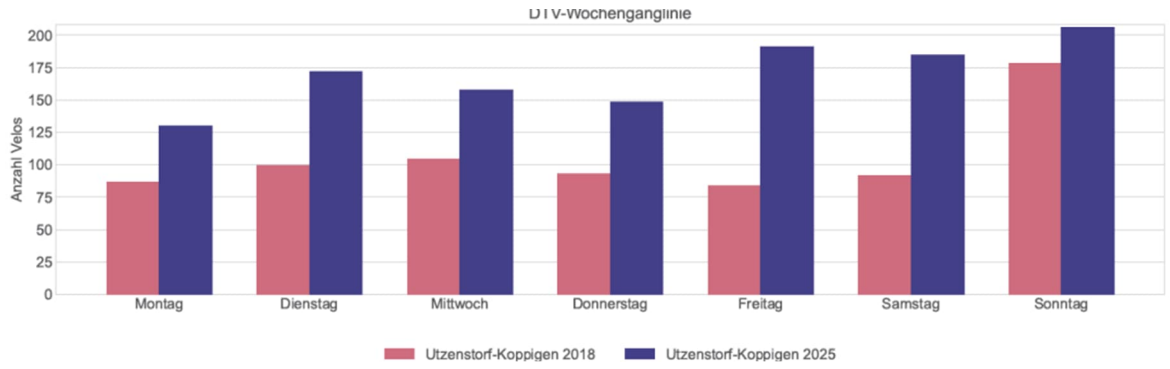
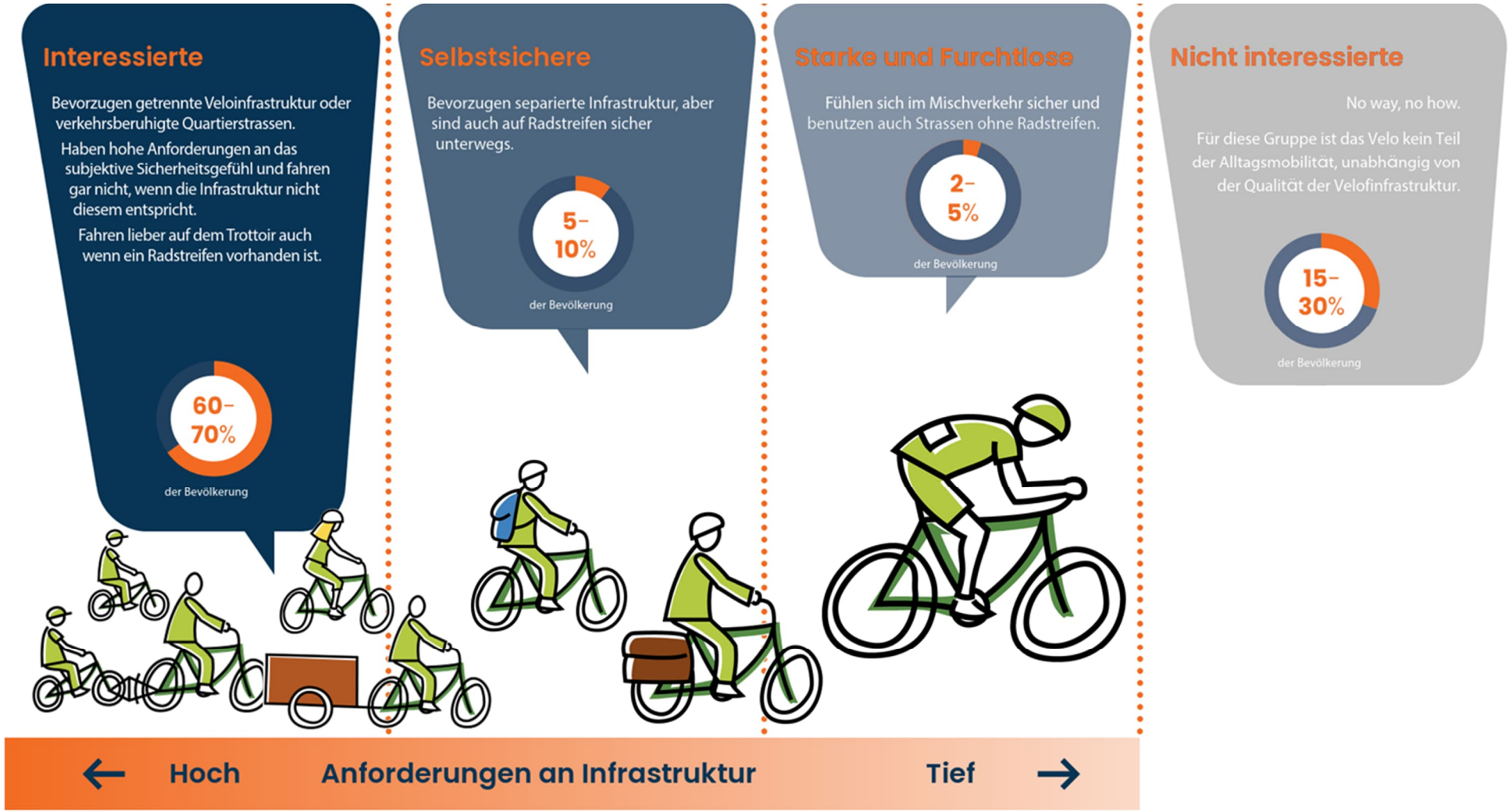


Abbildung 3 - Anforderungen an die Veloinfrastruktur von unterschiedlichen Velofahrenden



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.

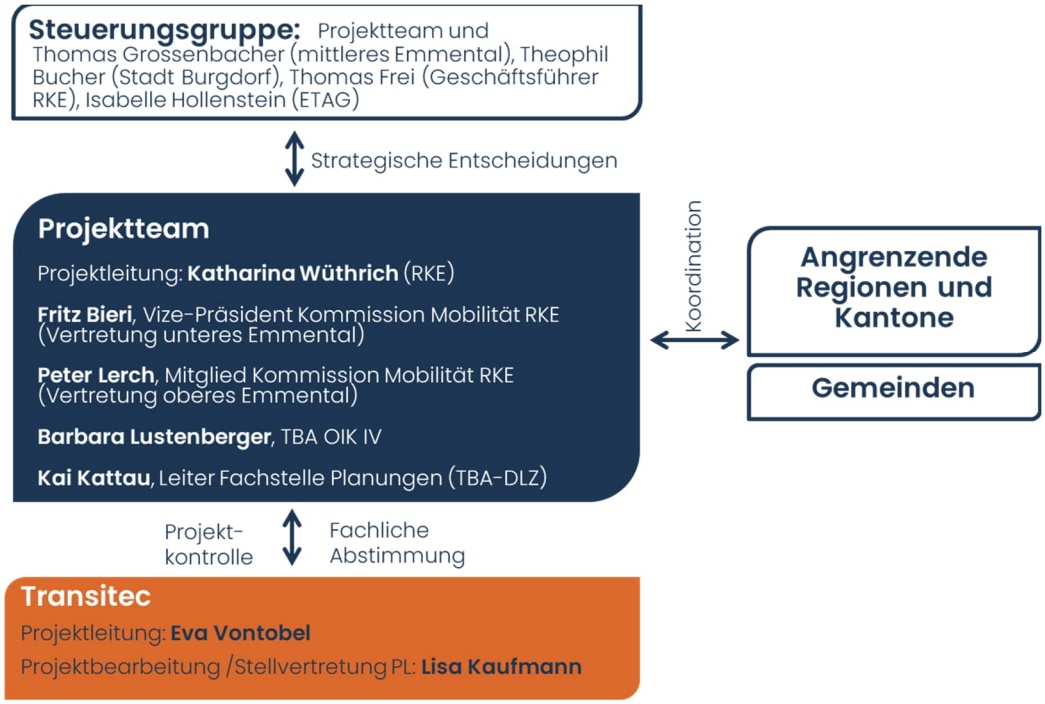
Zur Sicherstellung einer Planung, die den lokalen Gegebenheiten und Bedürfnissen entspricht, erfolgte die Bearbeitung in enger Zusammenarbeit mit Kanton, Region und Gemeinden.

Die Gemeinden der Region wurden zu Projektbeginn mittels einer Umfrage einbezogen. Dabei wurden der Umsetzungsstand des Richtplans Velo 2011, bestehende kommunale Planungen sowie bekannte Schwachstellen erhoben.

In einer späteren Projektphase wurden die Gemeindevertretenden zu einem Workshop eingeladen. Dort wurde der Arbeitsstand der vorgestellt und gemeinsam überprüft sowie ergänzt, insbesondere hinsichtlich Quell- und Zielorten, Veloverbindungen, regional bedeutender Veloabstellanlagen und relevanter Schwachstellen.

Ergänzend wurde zu verschiedenen Zeitpunkten im Prozess die Abstimmung mit den umliegenden Kantonen und Regionen sichergestellt.

Abbildung 4 – Organigramm Projektorganisation

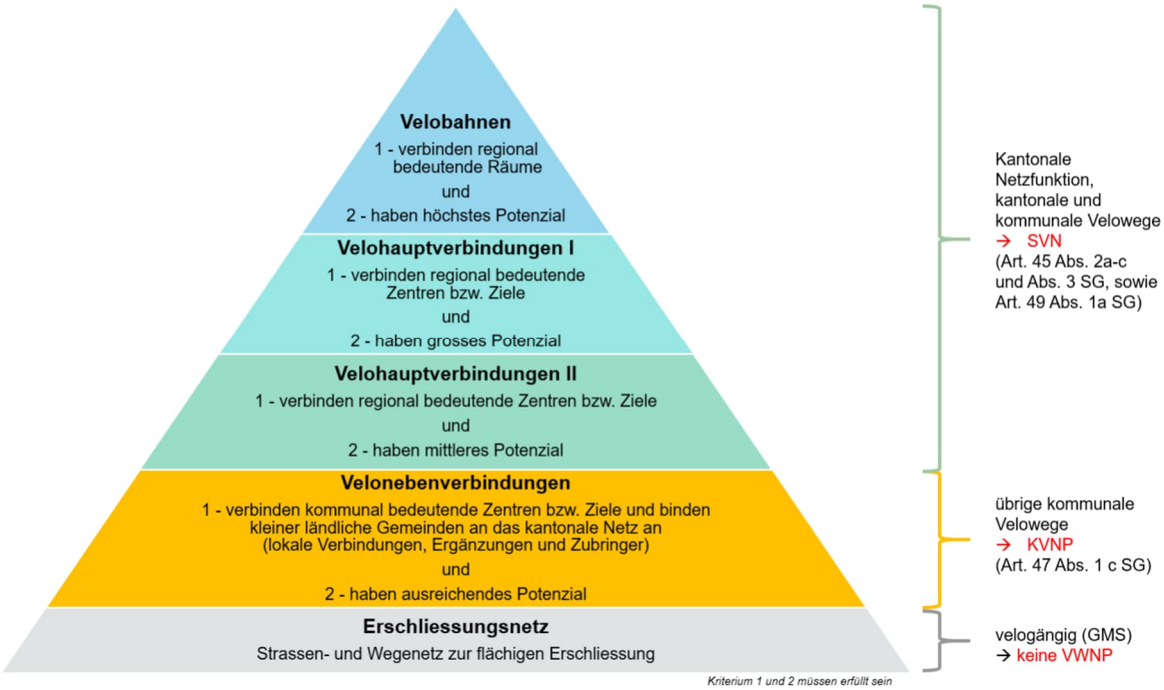


4 Netzhierarchie

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 (u. a. 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 Graviationsmodell

Abbildung 5 – Netzhierarchie Velonetz gemäss kantonaler Richtlinie.



Velobahnen

Velobahnen verbinden regional bedeutende Räume und weisen höchstes 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). Die Festlegung der Linienführung einer Velobahn erfolgt über eine separate Korridorstudie und ist nicht Bestandteil der vorliegenden Studie.

Ein Beispiel für eine bereits umgesetzte Velobahn im Kanton Bern findet sich ab Schwäbis bei Thun in Richtung Bern:

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.

Abbildung 6 - Velobahn bei Schwäbis bei Thun.



Foto: Bruno Stüdle, Quelle: Ziel: Ein dichtes Velonetz - Kanton legt den Grundstein zur Zukunft der Velowege

Ein Beispiel für eine Velohauptverbindung I auf einer Kantonsstrasse findet sich auf der Seftigenstrasse in Wabern. Auf dieser wurden in

den 90er Jahren Radstreifen markiert, sowie ein Mehrzweckstreifen und Umfahrungen der öV-Haltestellen für den Veloverkehr gebaut.

Abbildung 7 - Luftbild der in den 90er Jahren umgestalteten Seftigenstrasse in Wabern.



Messungen vor- und nach dem Umbau zeigten, dass der tägliche Velo-Werktagsverkehr (DWV um rund 50% zunahm. Ebenso gaben vor der Umgestaltung 25% der Anwohnenden an das Velo häufig zu nutzen und nachher 41%. Dieses Beispiel aus Köniz zeigt, was innert weniger Jahren durch eine attraktive Veloinfrastruktur erreicht werden kann.

Übertragen auf eine Situation im Emmental könnte das folgendermassen aussehen: Auf der Emmentalstrasse in Oberburg gibt es aktuell keine Infrastruktur für den Veloverkehr. Trotzdem fahren bereits täglich um die 500 Velos auf dieser Strasse. Gemäss kantonalem Gravitationsmodell liegt das Potenzial für den Velo-DWV 2040 bei 800-900 Velos. Nimmt man eine ähnliche Entwicklung wie in Köniz an, ist der im Gravitationsmodell geschätzte DWV realistisch.

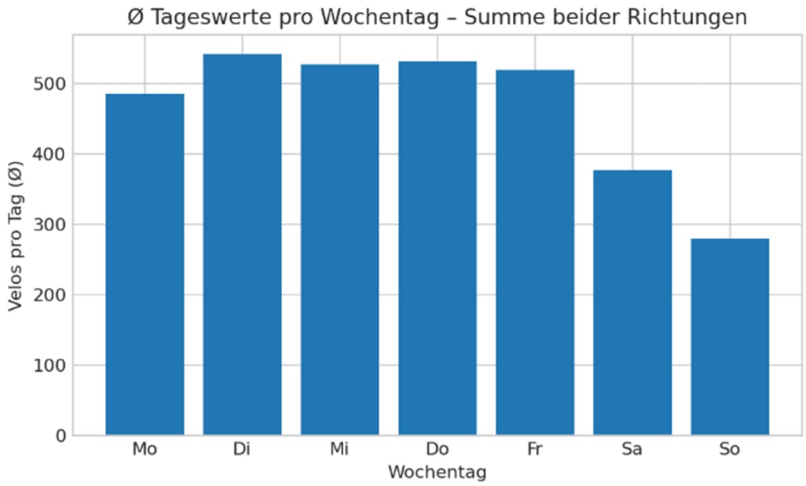
Abbildung 8 - Luftbild der Emmentalstrasse in Oberburg.



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 und Velobahnen.

Abbildung 9 - Ergebnisse von Velo-Zählungen auf der Emmentalstrasse in Oberburg 2025.



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 ihrem 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.

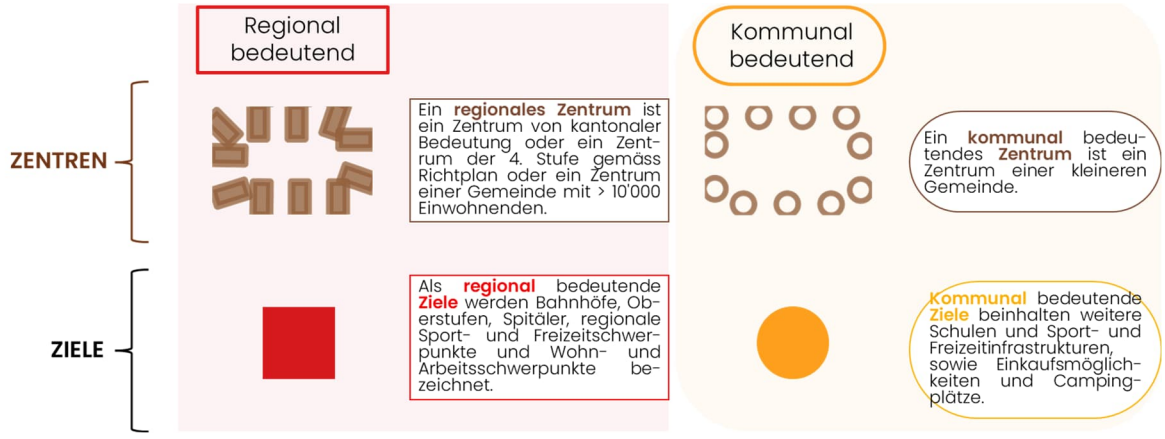
Finanzierung

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 Velohaupt-verbindungen) 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 Emmental erschliessen. Um die Bedeutung der Verbindungen zu bestimmen, werden Quell- und Zielorte entsprechend ihrer räumlichen Wirkung in regional und kommunal bedeutende Standorte eingeteilt. Regional bedeutend sind insbesondere regionale Zentren, Bahnhöfe, bedeutende Arbeitsstandorte, Bildungsstandorte sowie Sport- und Freizeitanlagen mit überkommunaler Ausstrahlung. Kommunal bedeutende Quell- und Zielorte erfüllen eine wichtige Funktion für die lokale Erschliessung innerhalb einer Gemeinde. Die unterschiedlichen Kategorien bilden die Grundlage für die Festlegung der Netzhierarchie gemäss Abbildung 10.

Abbildung 10 - Hierarchie der Quell- und Zielorte.



4.3 Veloparkierungsanlagen

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 (50-500, bzw. > 500 Abstellplätze) Anlagen erfasst werden.

Gemeinsam mit den Vertretenden der Gemeinden wurden am Workshop die wichtigsten Veloabstellanlagen von regionaler und kommunaler Bedeutung identifiziert und verortet (Liste siehe Anhang 1).

Ergänzend wurde für die Bike+Ride Angebote an den Bahnhöfen, welche von entscheidender Bedeutung sind für eine effiziente Intermodalität, 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).

Die Ausstattung der Anlagen (zB. bezüglich Steckdosen, Überdachung und Anschliessmöglichkeiten) wurde nicht detailliert untersucht. Es wird empfohlen, dies lokal anhand der Empfehlungen des Handbuches Veloparkierung von der Velokonferenz Schweiz und dem ASTRA vorzunehmen.

5 Strukturbild

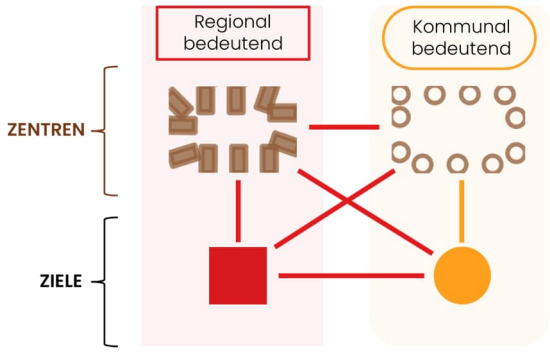
Das Strukturbild zeigt ein Zielbild der regionalen Velowege im Emmental.

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.

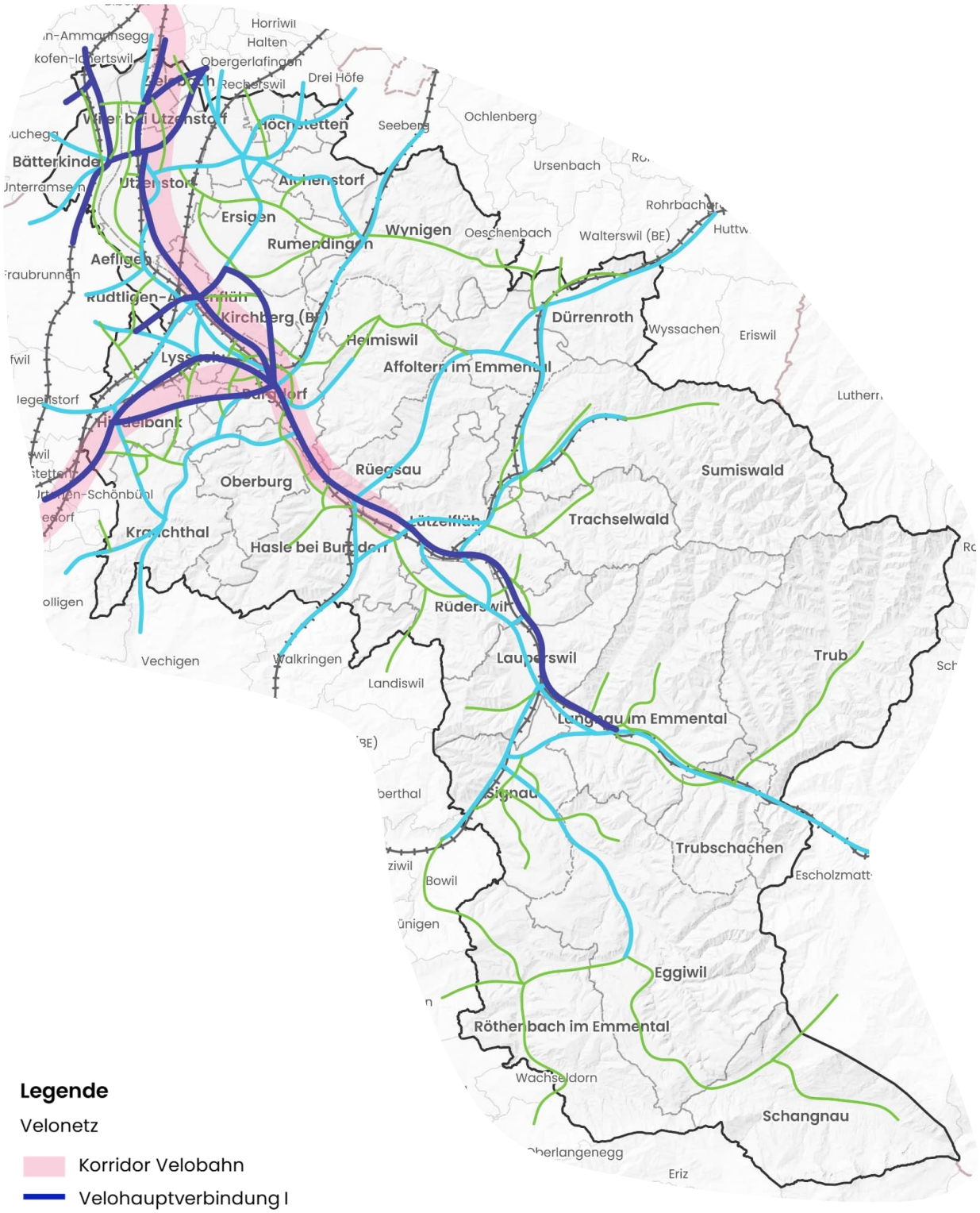
Abbildung 11 – Prinzip der Wunschlinien



Diese erste Einstufung wurde durch den Abgleich mit der kantonalen Velopotenzial-analyse überprüft und verfeinert:

- 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.

Abbildung 12 - Strukturbild Velonetz Region Emmental.



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 dich die Velofahrenden sicher fühlen und dabei auch sicher sind. Dies bedingt je nach Verkehrsaufkommen [1] und gefahrenen Geschwindigkeiten des Autoverkehrs eine unterschiedliche Führungsform (Veloweg, Radstreifen oder Führung im Mischverkehr). Die Anforderungen an guter Infrastruktur nehmen zu, je höher die Hierarchie der Veloverbindung ist. Die kantonalen Standards bilden dies ab:

Abbildung 13 – Standards Führungsformen Veloverkehr (Referenzzustand: Quelle Richtlinie Kanton Bern)

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

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

anzustrebende Führungsform

weitere Führungsform

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

7 Velonetz

Das im Strukturbild dargestellte Zielbild wurde bestmöglich auf das bestehende Strassen- und Wegenetz umgelegt. Wo keine direkte Strassenverbindung 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, ist 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 Veloparkierungs-anlagen orientierend dargestellt.

Abbildung 14 - Legende und Ausschnitt des Velonetzplanes (siehe Beilage 1).



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

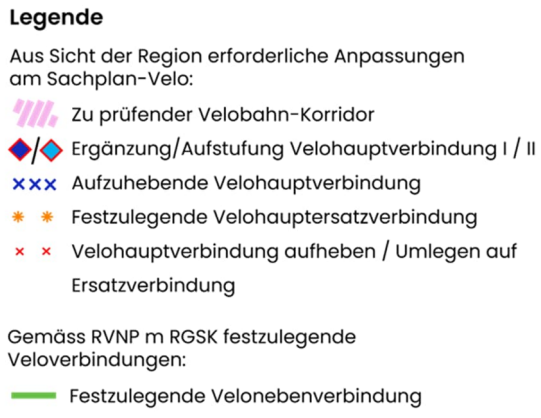
- Anpassungsbedarf an den im kantonalen Sachplan Velowegnetz (Stand 3. September 2025) verankerten Velohauptverbindungen in Form von Anpassungen der Hierarchie oder der Linienführung (ergänzende Linienführungen)
- Ergänzende Velonebenverbindungen

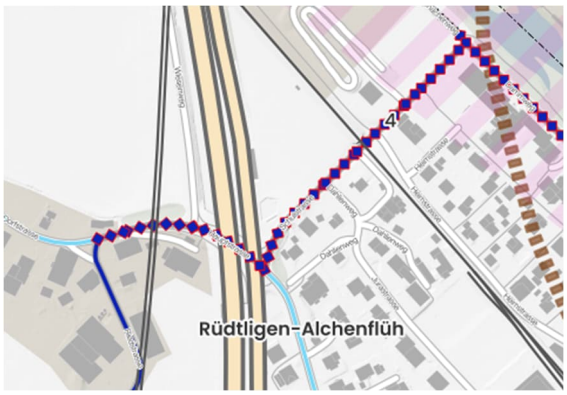
Die aus Sicht der Region Emmental erforderlichen Änderungen am kantonalen Sachplan Velowegnetz sind in einem Plan dargestellt, welcher zusammen mit der Liste der Änderungen mit Beilage 2 beiliegt. Die dargestellten Anpassungen berücksichtigen die Rückmeldungen aus Vernehmlassung und öffentlicher Mitwirkung sowie die Abstimmung mit Gemeinden, Kanton und Nachbarregionen.

Zu prüfender Velobahn-Korridor

Ergänzend wurde parallel zur Bearbeitung der RVNP die Prüfung einer möglichen Korridorstudie für eine Velobahn zwischen Burgdorf und Solothurn gestartet. Dieser ist in den Plänen als Anpassung am kantonalen Sachplan Velowegnetz dargestellt. Der vorgeschlagene Korridor zur Prüfung einer Velobahn ist abhängig vom vorangehenden, bestehenden Velobahn-Korridor V24 Kirchberg-Burgdorf und davon, ob die Bestvariante von den Gemeinden politisch getragen wird. Falls dies nicht der Fall sein sollte, würde sich der Velobahn-Korridor von Kirchberg bis zur Kantonsgrenze Solothurn erübrigen.

Abbildung 15 – Legende und Ausschnitt aus dem Änderungsplans (siehe Beilage 2).





Ersatzverbindungen (VHE)

Ebenso sollten im Rahmen der RVNP die im SVN25 enthaltenen Ersatzverbindungen (VHE) mit Koordinationsstand Zwischenergebnis oder fortgeschrittener überprüft werden. In der Region Emmental gibt es davon keine. Die VHE mit Koordinationsstand Vororientierung wurden als solche belassen – für diese ist, bevor sie entfernt oder abschliessend festgelegt werden, eine fundierte Einschätzung der zuständigen OIK vorliegen und mit der Gemeinde abgestimmt werden.

Einzig für die VHE II entlang der Bahnlinie bei Wynigen wurde aufgrund der Offensichtlichkeit eine Anpassung an den Ersatzverbindungen vorgeschlagen. Das in der RVNP vorgeschlagene, im SVN als Zwischenergebnis zu verankernde Netz sieht die Hauptverbindung auf dem Flurweg westlich der Bahnlinie statt auf der Kantonsstrasse mit T80 und DTV 5'500 vor. Im Rahmen der Mitwirkung wurde die Koordination mit der Region Oberaargau sichergestellt. Die Koordination mit Wynigen ist ausstehend.

Abbildung 16 - Ausschnitt aus dem Änderungsplan; Festzulegende VHE bei Wynigen.



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 3.9.2025)
  - Die Netzlücken und Schwachstellen des SVN25 wurden überprüft. Sie sind allesamt noch nicht behoben und auch nach der Überarbeitung noch gültig.
- Bestehende Massnahmen Veloverkehr Richtplan 2011 sowie Rückmeldungen der Gemeinden aus der Umfrage, unter anderem zu laufenden oder abgeschlossenen kommunalen Planungen.
- Bestehende Massnahmen des Kantons
- Identifizierte Massnahmen aus dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental 2025 und dem Agglomerationprogramm 5.Generation von Burgdorf

8.2 Unfallanalyse

Bereits identifizierte Unfallschwerpunkte der letzten 20 Jahre mit Analyse- oder Datenblatt, 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 2020 und 2025 ergab zwei Stellen auf dem Gemeindegebiet von Burgdorf, an der in einem Radius von 300m in den letzten 5 Jahren 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, wird eine spezifische Veloinfrastruktur (Radweg/ Radstreifen benötigt). Auf Strecken auf denen die vorhandene Infrastruktur nicht der geforderten gemäss Standards entspricht wurde eine Schwachstelle erfasst.

Dies wurde im Rahmen eines Workshops mit den Vertretern der Gemeinden diskutiert, auf der Karte verortet und in einer Liste beschrieben (Beilage 3).

Abbildung 17 - Legende und Ausschnitt des Schwachstellenplans (siehe Beilage 3).



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

Optionale Schwachstellen

Für Strecken auf denen die aktuelle Infrastruktur gemäss Standards «weiteren Führungsformen» entspricht wurde dort wo im Workshop Sicherheitsbedenken (u.a. da Schulwege) geäussert wurde eine Schwachstelle erfasst, jedoch in den Spalten Grobkostenschätzung und Umsetzung mit «keine», respektive «optional» beschrieben.

8.4 Controlling

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

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

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

Übersicht Controlling

Umsetzungsstand der Schwachstellen und Netzlücken:

	Anzahl Netzlücken	Anzahl Schwachstellen	Total
Offen	8	89	97
In Planung	0	6	6
Teilweise umgesetzt	0	1	1
Umgesetzt	0	0	0
Optional	0	10	10
Total	8	106	114

Zuständigkeit für die Schwachstellen und Netzlücken:

	Netzlücken	Schwach-stellen
Kanton	1	88
Gemeinden	7	18

Zuständigkeit der Schwachstellen und Netzlücken gegliedert nach Netzhierarchie:

	Gemeinden	Kanton
Velohaupt-verbindung	18	70
Veloneben-verbindung	7	15
Ersatzverbindung	0	4

9 Fazit

Die öffentliche Mitwirkung bestätigt die grundsätzliche Stossrichtung der Regionalen Velowegnetzplanung Emmental. Die vorgeschlagene Netzstruktur, die Schwachstellenanalyse sowie die Zielsetzungen der Planung wurden von der Mehrheit der Mitwirkenden unterstützt. Grundsätzliche Einwände gegen die Planung gingen nur vereinzelt ein.

Die Mitwirkung führte gleichzeitig zu einer Vielzahl von Hinweisen und Ergänzungen, welche zur Präzisierung und Weiterentwicklung der Planung beitrugen. Anpassungen erfolgten insbesondere bei einzelnen Netzverbindungen, der Schwachstellenanalyse, den Veloabstellanlagen sowie bei der Abstimmung mit kommunalen Planungen und laufenden kantonalen Projekten. Besondere Bedeutung hatten dabei sichere Alltags- und Schulwegverbindungen, die Verbesserung regionaler und regionsübergreifender Verbindungen sowie die Förderung des Pendlerverkehrs.

Einen wichtigen Beitrag leistete die Mitwirkung zudem bei der Abstimmung der Regionalen Velowegnetzplanung mit den kommunalen Velonetzplanungen, den Nachbarregionen sowie den Fachstellen des Kantons. Dadurch konnten 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 im Emmental.

10 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 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, den Velobahnstudien 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

L. Kaufmann
Projektbearbeitung

Bern, den 21. Juli 2026

Gemeinde	Ort	Betreibende	Anzahl Abstellplätze
Burgdorf	Bahnhof	SBB	766
Jegenstorf	Bahnhof	RBS	510

Gemeinde	Ort	Betreibende	Anzahl Abstellplätze
Solothurn	Bahnhof	RBS	260
Utzenstorf	Bahnhof	BLS	244
Bätterkinden	Bahnhof	RBS	220
Oberburg	Oberstufe	-	200
Hasle-Rüegsau	Bahnhof	BLS	190
Hindelbank	Bahnhof	SBB	186
Biberist	Bahnhof	RBS	170
Langnau i.E.	Bahnhof	SBB	160
Fraubrunnen	Bahnhof	RBS	160
Rüderswil/Zollbrück	Sekundarschule	-	150
Grafenried	Bahnhof	RBS	110
Koppigen	Schwimmbad	-	100
Lützelflüh-Goldbach	Bahnhof	BLS	98
Ramsei	Bahnhof	BLS	98
Burgdorf Steinhof	Bahnhof	BLS	96
Oberburg	Bahnhof	BLS	94
Sumiswald-Grünen	Bahnhof	BLS	82
Lohn-Lüterkofen	Bahnhof	RBS	80
Signau	Bahnhof	SBB	72
Aefligen	Bahnhof	BLS	71
Bowil	Bahnhof	SBB	64
Wiler	Bahnhof	BLS	62
Lyssach	Bahnhof	SBB	58
Wynigen	Bahnhof	SBB	51
Rüderswil	Schule	-	50
Signau	Schulhaus	-	50
Lauperswil	Schulhaus	-	50
Lauperswil	Schulhaus Mungnau	-	50

Gemeinde	Ort	Betreibende	Anzahl Abstellplätze
Trubschachen	Bahnhof	SBB	41
Grünenmatt	Bahnhof	BLS	32
Emmenmatt	Bahnhof	SBB	32
Zollbrück	Bahnhof	BLS	30
Sumiswald/Wasen	Bahnhof	-	30
Neumühle	Bahnhof	BLS	28
Büren zum Hof	Bahnhof	RBS	20
Trubschachen	Kambly	-	20
Sumiswald	Forum	-	20
Schalunen	Bahnhof	RBS	10
Burgdorf Buchmatt	Bahnhof	BLS	4
Kirchberg-Alchenflüh	Bahnhof	BLS	k.A.
Schafhausen i.E.	Bahnhof	BLS	k.A.
Walkringen	Bahnhof	BLS	k.A.
Utzenstorf	Schulanlage	-	k.A.
Rüderswil	Ballsporthalle Oberemmental	-	k.A.
Langnau	ILFISEVENT	-	k.A.
Lützelflüh	Freibad	-	k.A.
Lützelflüh	Primarschule	-	k.A.
Lützelflüh	Sekundarschule	-	k.A.
Hasle b.B.	Mehrzweckhalle Preisegg	-	k.A.
Hasle b.B.	Sportbetriebe Brünnli	-	k.A.
Hasle b.B.	Spielplatz Hasle	-	k.A.
Hasle b.B.	Einkaufen (Migros/Denner)	-	k.A.
Rüegsau	Schulzentrum	-	k.A.
Burgdorf	Spital	-	k.A.
Röthenbach i.E.	Schulhaus	-	k.A.
Eggiwil	Schulhaus	-	k.A.
Eggiwil	Schulhaus Horben	-	k.A.
Burgdorf	Oberstufe Pestalozzi	-	k.A.
Burgdorf	Freibad	-	k.A.
Burgdorf	Gymnasium	-	k.A.
Burgdorf	Oberstufe	-	k.A.
Lützelflüh	Emmentalstrasse	-	k.A.
Krauchthal	Schulanlage "Rüedismatt"	-	k.A.

Anhang 2 – Analyse Veloparkierung

Gemäss erechnetem Bedarf deutlich zu wenig Abstellplätze.

Mehr Abstellplätze als gemäss Berechnung notwendig.

BLS Gemäss Rückmeldung der BLS zu wenig Abstellplätze.

Bahnhof	Anzahl Abstell-plätze IST	Ein-/Ausstei-gende SBB IST	Anzahl Abstellplätze SOLL: 1-4 pro 10 Wegreisende min	max	Bewer-tung
Burgdorf	766	15800	790	3160	
Burgdorf Steinhof	96	1600	80	320	
Hasle-Rüegsau	190	2600	130	520	
Hindelbank	186	1200	60	240	
Kirchberg-Alchenflüh	?	820	41	164	?
Langnau	160	4500	225	900	BLS
Sumiswald-Grünen	82	1000	50	200	
Wynigen	51	880	44	176	
Aefligen	71	470	24	94	BLS
Burgdorf Buchmatt	4	210	11	42	
Emmenmatt	32	190	10	38	BLS
Grünenmatt	32	210	11	42	BLS
Lützelflüh-Goldbach	98	990	50	198	
Lyssach	58	580	29	116	
Neumühle	28	60	3	12	
Oberburg	94	1100	55	220	BLS
Ramsei	98	1600	80	320	
Schafhausen i.E.	?	140	7	28	?
Signau	72	720	36	144	
Trubschachen	41	740	37	148	
Utzenstorf	244	880	44	176	BLS
Wiler	62	320	16	64	
Zollbrück	30	260	13	52	
Bätterkinden	220	?	-	-	?

Anhang 3 – Bearbeitungsstand KVNP je Gemeinde

Objekt	Bearbeitungsstand	Zeitplan	Steuerung bei Zielabweichung	Bemerkung
Aefligen	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Affoltern im Emmental	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Alchenstorf	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Bätterkinden	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	Falls eine Überarbeitung des Verkehrskonzepts Bätterkinden (2011) in Betracht gezogen wird, können die kommunalen Velowege auch über dieses Instrument behördenverbindlich festgelegt werden.
Burgdorf	terminiert	Kommunale Velonetzplanung in Bearbeitung, Entscheid Instrument behördenverbindliche Planung ausstehend	behördenverbindliche Festlegung in kommunaler Planung oder in RGSK 29	
Dürrenroth	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Eggiwil	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Ersigen	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Hasle bei Burgdorf	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	Falls eine Überarbeitung des Richtplans Erschliessung und Langsamverkehr (2023) in Betracht gezogen wird, können die kommunalen Velowege auch über dieses Instrument behördenverbindlich festgelegt werden.
Heimiswil	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Hellsau	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Hindelbank	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Höchstetten	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	

Objekt	Bearbeitungsstand	Zeitplan	Steuerung bei Zielabweichung	Bemerkung
Kernenried	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Kirchberg	terminiert	Gesamtverkehrskonzept in Bearbeitung, Entscheid Instrument behördenverbindliche Planung ausstehend	behördenverbindliche Festlegung in kommunaler Planung oder in RGSK 29	
Koppigen	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Krauchthal	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Langnau im Emmental	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	Falls eine Überarbeitung des kommunalen Verkehrsrichtplans mit Netzplan Veloverkehr Betracht gezogen wird, können die kommunalen Velowege auch über dieses Instrument behördenverbindlich festgelegt werden.
Lauperswil	terminiert	Kommunaler Richtplan Langsamverkehr für 2026 geplant, Entscheid Instrument behördenverbindliche Planung ausstehend	behördenverbindliche Festlegung in kommunaler Planung oder in RGSK 29	
Lützelflüh	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Lyssach	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Oberburg	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	Falls eine Überarbeitung des kommunalen Richtplans (2010) in Betracht gezogen wird, können die kommunalen Velowege auch über dieses Instrument behördenverbindlich festgelegt werden.
Röthenbach im Emmental	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Rüderswil	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Rüdtligen-Alchenflüh	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Rüegsau	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	

Objekt	Bearbeitungsstand	Zeitplan	Steuerung bei Zielabweichung	Bemerkung
Rumen-dingen	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Rüti bei Lyssach	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Schangnau	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Signau	terminiert	Ortsplanungsrevision inkl. Verkehrsrichtplan in Erarbeitung, Entscheid Instrument behördenverbindliche Planung ausstehend	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Sumiswald	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	Falls eine Überarbeitung des Richtplans Erschliessung und Langsamverkehr in Betracht gezogen wird, können die kommunalen Velowege auch über dieses Instrument behördenverbindlich festgelegt werden.
Trachselwald	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Trub	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Trub-schachen	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Utzenstorf	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	Falls eine Überarbeitung des kommunalen Richtplans in Betracht gezogen wird, können die kommunalen Velowege auch über dieses Instrument behördenverbindlich festgelegt werden.
Wiler bei Utzenstorf	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Willadingen	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Wynigen	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	
Zielebach	terminiert	Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029	behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29	