MITWIRKUNGSBERICHT

Regionalkonferenz Emmental – Burgdorf / Juli 2026

Regionale Velonetzplanung Emmental



Datei	Ver.	Datum	Änderungs-grund	Projektleitung	Projektbearbeitung
0801_250-rap-lka-RVNP26_Emmental_Mitwirkungsbericht_v1.docx	1	15.07.26	-	E. Vontobel	L. Kaufmann
0801_250-rap-lka-RVNP26_Emmental_Mitwirkungsbericht_v1.docx	2	21.07.26	Rückmeldung Region eingearbeitet	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 Hintergrund 4

2 Mitwirkungsverfahren 4

2.1 Workshop mit den Gemeinden 4

2.2 Vernehmlassung für Kanton und Gemeinden 5

2.3 Öffentliche Mitwirkung 5

3 Überblick über die Eingaben 6

3.1 Teilnehmerkreis 6

3.2 Generelles Fazit 6

3.3 Wichtige Anpassungen 7

4 Detailauswertung der Eingaben 8

4.1 Wurden alle Veloverbindungen von regionaler Bedeutung erfasst? Wenn nicht, welche fehlen? Gibt es zusätzliche kommunale Veloverbindungen? 8

4.2 Sind die wichtigsten öffentlichen Veloabstellanlagen erfasst? Wenn nicht, was fehlt? 9

4.3 Sind die Bedürfnisse der velonutzenden Bevölkerung genügend berücksichtigt? Sind die Bedürfnisse der velointeressierten Bevölkerung genügend berücksichtigt? 9

4.4 Sind die Schwachstellen und Netzlücken erfasst? Wenn nicht, welche fehlen? 10

4.5 Schafft die Umsetzung der regionalen Velonetzplanung ein attraktives Velonetz, welches der gesamten Bevölkerung die sichere Benutzung des Velos ermöglicht? 11

4.6 Haben Sie weitere Rückmeldungen? 11

5 Schlussfolgerungen 12

6 Weiteres Vorgehen 13

Anhang

Anhang 1 – Liste der Anliegen und Antworten

1 Hintergrund

Eine übergeordnete Aufgabe…

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

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

…mit viel Potenzial…

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

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

…aber auch Handlungsbedarf.

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

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

2 Mitwirkungsverfahren

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

2.1 Workshop mit den Gemeinden

Zur Erarbeitung der Regionalen Velowegnetzplanung wurden die Gemeinden frühzeitig in den Planungsprozess einbezogen. Neben einer Befragung zu bestehenden Planungen, bekannten Schwachstellen und dem Umsetzungsstand von allfälligen bestehenden Velorichtplänen, fand ein Workshop mit den

Gemeindevertretenden statt. Dabei wurden die erarbeiteten Grundlagen gemeinsam überprüft und ergänzt. Im Mittelpunkt standen insbesondere die Quell- und Zielorte, die Linienführung des Velonetzes, die regional bedeutenden Veloabstellanlagen sowie die identifizierten Schwachstellen und Netzlücken. Die Erkenntnisse aus dem Workshop flossen direkt in die Weiterbearbeitung der Planung ein.

2.2 Vernehmlassung für Kanton und Gemeinden

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

2.3 Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zur Regionalen Velowegnetzplanung Emmental wurde vom **1. April bis 31 Mai 2026** durchgeführt. Ziel der Mitwirkung war es, Bevölkerung, Verbände, Interessenorganisationen sowie weiteren interessierten Kreisen die Möglichkeit zu geben, die erarbeiteten Inhalte zu prüfen und Anregungen für die Weiterentwicklung des regionalen Velonetzes einzubringen.

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

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

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

- Grundlagen und Methodik
  - Sind die Unterlagen verständlich und nachvollziehbar?
  - Teilen Sie die Einschätzung, dass eine Aktualisierung der Regionalen Velowegnetzplanung notwendig ist?
  - Sind Sie mit dem methodischen Vorgehen einverstanden?
- Regionales Velonetz
  - Sind die vorgeschlagenen Anpassungen am regionalen Velonetz zweckmässig?
  - Sind die Quell- und Zielorte vollständig und richtig berücksichtigt?
  - Fehlen aus Ihrer Sicht wichtige Veloverbindungen oder Netzbestandteile?
- Schwachstellenanalyse
  - Wurden die relevanten Schwachstellen und Netzlücken identifiziert?
  - Gibt es weitere bekannte Sicherheitsdefizite oder Schwachstellen?
- Veloabstellanlagen
  - Sind die regional bedeutenden Veloabstellanlagen vollständig erfasst?
  - Fehlen wichtige Standorte oder bestehen Korrekturbedürfnisse?
- Weitere Anliegen
  - Weitere Hinweise, Anliegen und Bemerkungen zur Regionalen Velowegnetzplanung.

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

3 Überblick über die Eingaben

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung gingen Stellungnahmen von Gemeinden, kantonalen Fachstellen, Verbänden, Organisationen, Infrastrukturbetreibern sowie Privatpersonen ein. Die Eingaben erfolgten über das Onlineformular sowie ergänzend in Form von Stellungnahmen, E-Mails, Briefen und kartographischen Hinweisen.

Die Rückmeldungen betrafen insbesondere die Vollständigkeit des regionalen Velonetzes, die Analyse der Schwachstellen und Netzlücken, die regional bedeutenden Veloabstellanlagen sowie Fragen zur Weiterentwicklung und Umsetzung der Regionalen Velowegnetz-planung.

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

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

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

3.1 Teilnehmendenkreis

Insgesamt beteiligten sich:

- 12 Gemeinden: Aefligen, Burgdorf, Eggiwil, Hasle bei Burgdorf, Hellsau, Kirchberg, Krauchthal, Langnau im Emmental, Lützelflüh, Lyssach, Rüegsau und Utzenstorf;
- 5 Verbände und Organisationen: Pro Velo Emmental, Grüne Emmental, Grüne Region Langnau, Quartierleist Nord Burgdorf sowie der Schwellenverband Emme;
- 3 kantonale und regionale Fachstellen: Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) und Region Luzern West;
- 3 Unternehmen: BLS Netz AG, BKW Energie AG und Swissgrid;
- 30 Privatpersonen.

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

3.2 Generelles Fazit

Die öffentliche Mitwirkung zeigte ein breites Interesse an der Weiterentwicklung des regionalen Velonetzes. Die grosse Mehrheit der Eingaben unterstützte die Stossrichtung der Regionalen Velowegnetzplanung und brachte konkrete Hinweise zur Optimierung des Netzes, der Schwachstellenanalyse und der Umsetzungsplanung ein. Grundsätzliche Einwände gegen die Planung wurden nur vereinzelt vorgebracht.

Inhaltlich konzentrierten sich die Stellungnahmen insbesondere auf die folgenden Themen:

- Ergänzung und Anpassung von Veloverbindungen und Netzabschnitten;
- zusätzliche Schwachstellen und Netzlücken;
- Verbesserung der Verkehrssicherheit auf bestehenden Verbindungen;
- Schulwegverbindungen und sichere Querungen;
- regionsübergreifende Verbindungen;
- Standorte von Veloabstellanlagen;
- Qualitätsstandards der Veloinfrastruktur;
- Abstimmung mit laufenden Projekten und bestehenden Infrastrukturen.

Mehrere Eingaben hoben zudem die zunehmende Bedeutung von E-Bikes und längeren Pendlerverbindungen hervor. Attraktive, direkte und sichere Alltags-verbindungen wurden dabei als zentrale Voraussetzung für eine stärkere Nutzung des Velos im Pendlerverkehr genannt.

3.3 Wichtige Anpassungen

Ergänzung und Präzisierung des Velonetzes: Mehrere Eingaben führten zu Anpassungen der Linienführung oder zur Aufnahme zusätzlicher Netzverbindungen. Die Änderungen betreffen insbesondere punktuelle Netzergänzungen, zusätzliche Velonebenverbindungen sowie die Präzisierung einzelner Linienführungen.

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

Abstimmung mit der kommunalen Velonetzplanung Burgdorf: Die Mitwirkung erforderte eine vertiefte Abstimmung zwischen der regionalen und der kommunalen Velonetzplanung der Stadt Burgdorf. Dabei wurden verschiedene Netzergänzungen, Hierarchieanpassungen und Schwachstellenbereinigungen vorgenommen. Es wurde sichergestellt, dass laufende Planungen des Kantons, insbesondere zu den Velobahnen, sowie strategische Neubauelemente der Stadt Burgdorf im Zielzustand berücksichtigt werden. Noch nicht gesicherte Linienführungen und Projekte werden als Korridore, Netzlücken oder mit entsprechenden Hinweisen in der Schwachstellenanalyse ausgewiesen.

Festlegung Umgang mit Velobahn-Korridoren: Die Velobahn-Korridore werden weiterhin als Korridore dargestellt. Die definitive Linienführung und die daraus resultierenden Anpassungen der Netzhierarchie werden im Rahmen der laufenden kantonalen Studien festgelegt. Alternative Linienführungen zu Velohauptverbindungen werden bis zur abschliessenden Prüfung mindestens als Velonebenverbindungen dargestellt.

Präzisierung Methodik Velohauptersatzverbindungen: Vorschläge zu Linienführungen als Velohauptersatzverbindung wurden, sofern die betroffene Kantonsstrasse keine Vororientierung aufwies, wie folgt behandelt:

- Prüfung der Linienführung, falls geeignet: Festlegung als Velonebenverbindung
- Ausweisen einer Schwachstelle auf der Kantonsstrasse (sofern eine vorhanden) und Hinweis zur Prüfung einer Vororientierung im Rahmen der Aktualisierung des kantonalen Sachplanes (in der Schwachstellenliste)

Über eine spätere Festlegung als Velohauptersatzverbindung wird erst im Rahmen der Aktualisierung des Sachplanes und unter weiterer Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden und dem Kanton entsprechend der kantonalen Richtlinie entschieden.

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung wurde der Gemeinde Bätterkinden vom Kanton der Vorschlag unterbreitet die VHE Lohn-Krälligen (Kantonsstrasse mit Vororientierung) entlang dem Bahntrassee (Neubau Radweg) festzusetzen. Dieser Vorschlag wurde von der Gemeinde abgelehnt mit der Begründung der schlechteren Zugänglichkeit dieser Alternative für die Einwohnenden von Bätterkinden und dem wohl sehr langfristigen Realisierungshorizont im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahngleises der RBS. Die Gemeinde beurteilt die Varianten durch den Wald nach wie vor als einzig sinnvolle und insbesondere direkte Verbindung.

Regionsübergreifende Koordination und Infrastrukturbetreiber: Mehrere Eingaben betrafen Verbindungen an Regions- und Kantonsgrenzen, sowie die Abstimmung mit laufenden Infrastrukturprojekten. Die Mitwirkung bestätigte die Bedeutung einer frühzeitigen Koordination mit Nachbarregionen, Infrastrukturbetreibern und kantonalen Fachstellen.

4 Detailauswertung der Eingaben

4.1 Wurden alle Veloverbindungen von regionaler Bedeutung erfasst? Wenn nicht, welche fehlen? Gibt es zusätzliche kommunale Veloverbindungen?

Die vorgeschlagene Netzstruktur wurde von einem wesentlichen Teil der Mitwirkenden grundsätzlich bestätigt. 17 Eingaben enthielten keine Ergänzungen oder stimmten dem dargestellten Velonetz ausdrücklich zu. Gleichzeitig zeigte sich, dass die Mitwirkung insbesondere zur Präzisierung einzelner Linienführungen und zur Ergänzung zusätzlicher Verbindungen genutzt wurde. Die Rückmeldungen betrafen vor allem fehlende oder anzupassende Verbindungen, die Hierarchie einzelner Netzabschnitte sowie die Aufnahme zusätzlicher Velonebenverbindungen und Schulwegverbindungen.

Bewertung	Anzahl[1]
Zustimmung / keine Ergänzungen	17
Grundsätzlich zufrieden, aber mit Ergänzungen	12
Teilweise kritisch	15
Kritisch	1

Ein besonderer Schwerpunkt lag auf netzrelevanten Korridoren und Schnittstellen zwischen regionalen und kommunalen Planungen. Wiederholt thematisiert wurden Verbindungen im Raum Burgdorf, der Korridor Burgdorf–Bern, die Verbindung Krauchthal–Hub–Bolligen sowie Ergänzungen im Raum Hindelbank–Mattstetten–Schönbühl, Hasle–Oberburg, Utzenstorf, Signau und Lützelflüh. Die Hinweise wurden jeweils hinsichtlich ihrer regionalen Bedeutung, ihrer Funktion im Alltagsvelonetz, der Abstimmung mit kommunalen und kantonalen Planungen sowie der Vereinbarkeit mit den kantonalen Vorgaben geprüft.

Vorgenommene Anpassungen

- Aufnahme zusätzlicher Velonebenverbindungen zur Ergänzung des regionalen Alltagsnetzes;
- Netzergänzungen, Hierarchieanpassungen und Korrekturen im Raum Burgdorf in Abstimmung mit der kommunalen Velonetzplanung;
- Präzisierung regional bedeutsamer Verbindungen und Schnittstellen zu angrenzenden Regionen, insbesondere auf den Achsen Burgdorf–Bern sowie Hindelbank–Mattstetten–Schönbühl;
- Ergänzungen und Präzisierungen im Raum Krauchthal / Lindenthal / Hub;
- Anpassungen einzelner Linienführungen in Utzenstorf, Signau und Lützelflüh;
- Korrektur von Linienführungen aufgrund privater Wege, fehlender Wegrechte oder ungeeigneter Wegabschnitten;
- Abgrenzung zwischen Alltagsnetz und Freizeitnetz, insbesondere bei Hinweisen zu Emmedamm, Radwanderrouten oder landschaftlich attraktiven Verbindungen.

Fazit

Die Mitwirkung bestätigte die Grundstruktur des regionalen Velonetzes und zeigte gleichzeitig auf, wo aus Sicht der Mitwirkenden Präzisierungen und Ergänzungen sinnvoll sind. Die vorgenommenen Anpassungen betreffen vor allem regionale Alltags- und Schulwegverbindungen sowie die Abstimmung mit kommunalen und kantonalen Planungen. Nicht alle vorgeschlagenen Verbindungen konnten übernommen werden, insbesondere wenn sie primär dem Freizeitverkehr dienten, ausserhalb des Planungsperimeters lagen oder aufgrund fehlender Wegrechte beziehungsweise mangelnder regionaler Bedeutung nicht geeignet waren.

[1] Auswertung je Absender

4.2 Sind die wichtigsten öffentlichen Veloabstellanlagen erfasst? Wenn nicht, was fehlt?

Die Erfassung der regional bedeutenden Veloabstellanlagen wurde von den Mitwirkenden sehr positiv beurteilt. Die grosse Mehrheit der Eingaben bestätigte die Vollständigkeit der erfassten Standorte oder enthielt keine Bemerkungen. Konkrete Ergänzungen wurden nur vereinzelt eingebracht.

Bewertung	Anzahl
Zustimmung / keine Ergänzungen	29
Grundsätzlich zufrieden, aber mit Ergänzungen	8
Teilweise kritisch	1
Kritisch	0

Die Rückmeldungen betrafen hauptsächlich zusätzliche Standorte bei Schulen, Bahnhöfen und publikumsintensiven Einrichtungen. Daneben gingen einzelne Hinweise zur Kategorisierung und Darstellung der Anlagen sowie zur Zuständigkeit und zukünftigen Entwicklung von Veloabstellanlagen an Bahnhöfen ein.

Vorgenommene Anpassungen

- Aufnahme der Veloabstellanlagen bei den Schulanlagen Utzenstorf und Rüedismatt in Krauchthal;
- Ergänzung einer Veloabstellanlage im Bereich Migros / Denner Hasle;
- Überarbeitung der Darstellung und Kategorisierung einzelner Anlagen gemäss den Hinweisen des Kantons;
- Präzisierung einzelner Angaben zu bestehenden Veloabstellanlagen und deren Einordnung.

Fazit

Die Analyse der Veloabstellanlagen wurde weitgehend bestätigt. Die Mitwirkung führte zu wenigen, aber gezielten Ergänzungen bei Schulstandorten und publikumsintensiven Zielen sowie zu Präzisierungen bei der Darstellung und Kategorisierung der Anlagen. Insgesamt bestätigten die Rückmeldungen die Vollständigkeit und Zweckmässigkeit der vorgeschlagenen Standorte weitgehend.

4.3 Sind die Bedürfnisse der velonutzenden und der velointeressierten Bevölkerung genügend berücksichtigt?

Die Bedürfnisse der velonutzenden und velointeressierten Bevölkerung wurden insgesamt überwiegend positiv beurteilt. Die Mehrheit der Eingaben bestätigte die Stossrichtung der Regionalen Velowegnetzplanung oder enthielt keine wesentlichen Ergänzungen. Gleichzeitig machten verschiedene Mitwirkende darauf aufmerksam, dass die Attraktivität des Veloverkehrs wesentlich von einer sicheren, direkten und komfortablen Infrastruktur abhängt und dass die identifizierten Massnahmen konsequent umgesetzt werden müssen.

Bewertung	Anzahl
Zustimmung / keine Ergänzungen	18
Grundsätzlich zufrieden, aber mit Ergänzungen	10
Teilweise kritisch	9
Kritisch	1

Die Rückmeldungen betrafen insbesondere den Alltags- und Pendlerverkehr sowie die Anforderungen unterschiedlicher Nutzendengruppen. Mehrere Eingaben hoben die zunehmende Bedeutung von E-Bikes und längeren Pendlerverbindungen hervor und betonten die Notwendigkeit attraktiver Verbindungen zwischen Wohn-, Arbeits- und Bildungsstandorten. Wiederholt wurde darauf hingewiesen, dass neue Nutzendengruppen vor allem durch sichere und qualitativ hochwertige Infrastruktur für den Veloverkehr gewonnen werden können.

Vorgenommene Anpassungen

- Ergänzung und Präzisierung von Schwachstellen auf Verbindungen mit erhöhten Sicherheitsdefiziten;
- Berücksichtigung zusätzlicher Hinweise zu Schulwegverbindungen und Querungssituationen;
- Präzisierung einzelner Netzverbindungen im Hinblick auf den Alltags- und Pendlerverkehr;

- Ergänzung von Hinweisen zur Verkehrssicherheit in der Schwachstellenanalyse;
- Berücksichtigung verschiedener Rückmeldungen zu den Anforderungen von E-Bike-Nutzenden und längeren Pendlerverbindungen.

Fazit

Die Bedürfnisse der velonutzenden und velointeressierten Bevölkerung wurden insgesamt als gut berücksichtigt beurteilt. Die Mitwirkung bestätigte insbesondere die Bedeutung sicherer, direkter und alltagstauglicher Veloverbindungen. Die eingegangenen Hinweise führten vor allem zu Präzisierungen im Netz sowie zu Ergänzungen in der Schwachstellenanalyse. Gleichzeitig zeigte die Mitwirkung, dass die Attraktivität des Veloverkehrs wesentlich von der schrittweisen Umsetzung der identifizierten Massnahmen und der Verbesserung sicherheitskritischer Abschnitte abhängt

4.4 Sind die Schwachstellen und Netzlücken erfasst? Wenn nicht, welche fehlen?

Die Schwachstellenanalyse wurde von den Mitwirkenden grundsätzlich bestätigt. Viele Eingaben unterstützten die identifizierten Schwachstellen oder ergänzten diese um lokale Hinweise und zusätzliche Problemstellen. Gleichzeitig zeigte sich, dass die Schwachstellenanalyse einen der zentralen Schwerpunkte der Mitwirkung bildete. Die Mitwirkenden wiesen insbesondere auf Sicherheitsdefizite auf Kantonsstrassen, fehlende Veloinfrastruktur auf wichtigen Alltags- und Schulwegverbindungen sowie auf Netzlücken mit hohem Handlungsbedarf hin.

Bewertung	Anzahl
Zustimmung / keine Ergänzungen	12
Grundsätzlich zufrieden, aber mit Ergänzungen	17
Teilweise kritisch	15
Kritisch	4

Besonders häufig thematisiert wurden Verbindungen mit hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs, ungenügenden Querungsmöglichkeiten oder fehlenden separaten Veloinfrastrukturen. Wiederholt genannt wurden unter anderem die Verbindungen Krauchthal–Hub–Bolligen, Eggiwil–Signau, Hasle–Oberburg, Rüderswil–Zollbrück sowie verschiedene Schwachstellen und Netzlücken im Raum Burgdorf. Neben neuen Schwachstellen gingen auch zahlreiche Hinweise zur Präzisierung bestehender Einträge, zur Aktualisierung von DTV-Grundlagen sowie zur Abstimmung mit kommunalen und kantonalen Planungen ein.

Vorgenommene Anpassungen

- Aufnahme zusätzlicher Schwachstellen auf regional bedeutenden Verbindungen, insbesondere im Korridor Krauchthal–Hub–Bolligen;
- Ergänzung von Schwachstellen bei Schulwegverbindungen und Querungssituationen, insbesondere im Raum Krauchthal;
- Präzisierung und Aktualisierung verschiedener Schwachstellen aufgrund von Hinweisen der Gemeinden, Verbände und Privatpersonen;
- Abstimmung und Bereinigung der Schwachstellenanalyse im Raum Burgdorf auf Grundlage der kommunalen Velonetzplanung;
- Aufnahme zusätzlicher Schwachstellen und Netzlücken auf Verbindungen mit erhöhtem Handlungsbedarf, insbesondere im Raum Eggiwil–Signau, Hasle–Oberburg und Rüderswil–Zollbrück;
- Überprüfung und teilweise Aufhebung bestehender Schwachstellen aufgrund aktualisierter DTV-Werte und der kantonalen Beurteilungskriterien;
- Ergänzung von Hinweisen zu laufenden kantonalen Planungen, Velobahnkorridoren und Velo-Ersatzverbindungen.

Fazit

Die Mitwirkung bestätigte den ausgewiesenen Handlungsbedarf weitgehend. Gleichzeitig wurden zahlreiche zusätzliche Hinweise zu Sicherheitsdefiziten, Netzlücken und Querungsproblemen eingebracht. Die Schwachstellenanalyse konnte dadurch punktuell ergänzt, präzisiert und besser mit kommunalen Planungen, kantonalen Vorgaben sowie den Erfahrungen der lokalen Bevölkerung abgestimmt werden. Die Rückmeldungen zeigten insbesondere die hohe Bedeutung sicherer Alltags- und Schulwegverbindungen sowie die Erwartung, dass die identifizierten Schwachstellen schrittweise behoben werden.

4.5 Schafft die Umsetzung der regionalen Velonetzplanung ein attraktives Velonetz, welches der gesamten Bevölkerung die sichere Benutzung des Velos ermöglicht?

Die Umsetzung der Regionalen Velowegnetzplanung wurde von den Mitwirkenden überwiegend positiv beurteilt. Die grosse Mehrheit der Eingaben bestätigte die grundsätzliche Stossrichtung der Planung und sieht in der Realisierung der vorgesehenen Massnahmen einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Veloverkehrs im Emmental. Viele Mitwirkende teilten die Einschätzung, dass mit der Umsetzung der identifizierten Netzergänzungen und Schwachstellenbehebungen ein deutlich attraktiveres und sichereres Velonetz entstehen kann.

Bewertung	Anzahl
Zustimmung / keine Ergänzungen	25
Grundsätzlich zufrieden, aber mit Ergänzungen	7
Teilweise kritisch	3
Kritisch	1

Die wenigen kritischen Rückmeldungen stellten die grundsätzliche Zielsetzung nicht in Frage, sondern bezogen sich vor allem auf einzelne Verbindungen mit bestehenden Sicherheitsdefiziten oder auf zeitliche Dringlichkeit von Massnahmen. Mehrere Stellungnahmen wiesen darauf hin, dass die Attraktivität des künftigen Velonetzes wesentlich von der Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen abhängt.

Vorgenommene Anpassungen

- Berücksichtigung zusätzlicher Hinweise zur Attraktivität und Sicherheit wichtiger Alltagsverbindungen;
- Ergänzung und Präzisierung von Schwachstellen und Netzlücken mit hohem Handlungsbedarf;
- Berücksichtigung von Hinweisen zu sicheren Querungen und durchgehenden Verbindungen;
- Aufnahme weiterer Hinweise zur Förderung des Alltags- und Pendlerverkehrs;
- Präzisierung der Umsetzungshinweise bei einzelnen Netzlücken und Schwachstellen.

Fazit

Die Mitwirkung zeigt eine hohe Zustimmung zur Zielsetzung der Regionalen Velowegnetzplanung. Die Rückmeldungen bestätigen, dass die vorgeschlagene Netzstruktur und die identifizierten Massnahmen grundsätzlich geeignet sind, die Sicherheit und Attraktivität des Veloverkehrs zu verbessern. Die erwartete Wirkung der Planung wird jedoch wesentlich davon abhängig gemacht, dass die identifizierten Schwachstellen und Netzlücken schrittweise behoben und die vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen konsequent umgesetzt werden.

4.6 Haben Sie weitere Rückmeldungen?

Die weiteren Rückmeldungen betrafen vor allem Themen, die nicht direkt den vorangehenden Fragestellungen zugeordnet werden konnten. Schwerpunkte bildeten die Attraktivität und Qualität der Veloinfrastruktur, die Förderung des Alltags- und Pendlerverkehrs, die Koordination mit Nachbarregionen sowie die Abstimmung mit laufenden Infrastruktur- und Planungsprojekten.

Bewertung	Anzahl
Zustimmung / keine Ergänzungen	20
Grundsätzlich zufrieden, aber mit Ergänzungen	11
Teilweise kritisch	12
Kritisch	1

Mehrere Eingaben hoben die zunehmende Bedeutung von E-Bikes und längeren Pendlerverbindungen hervor und betonten die Notwendigkeit direkter, sicherer und komfortabler Verbindungen zwischen Wohn-, Arbeits- und Bildungsstandorten. Daneben gingen verschiedene Hinweise von Infrastrukturbetreibern, Fachstellen und Nachbarregionen ein. Wiederholt thematisiert wurden dabei regionsübergreifende Verbindungen sowie die frühzeitige Berücksichtigung bestehender und geplanter Infrastrukturvorhaben.

Vorgenommene Anpassungen

- Berücksichtigung von Hinweisen zur Förderung des Alltags- und Pendlerverkehrs, insbesondere im Zusammenhang mit E-Bikes;

- Präzisierungen und Korrekturen bei Netzdarstellungen und Zielorten;
- Abstimmung der Planung mit Hinweisen von BLS, BKW, Swissgrid sowie weiteren Infrastrukturbetreibern;
- Berücksichtigung von Rückmeldungen zu regionsübergreifenden Verbindungen und zur Koordination mit Nachbarregionen;
- Ergänzung von Hinweisen des Kantons zum Controlling, zur Berichterstattung und zur Weiterentwicklung der Velowegnetz-planung;
- Prüfung von Anliegen zum Freizeitvelo-verkehr sowie zu Radwander- und Mountainbike-Verbindungen, soweit diese Schnittstellen zum Alltagsnetz betreffen.

Fazit

Die weiteren Rückmeldungen führten vor allem zu Präzisierungen, Korrekturen und ergänzenden Hinweisen für die weitere Planung und Umsetzung. Besondere Bedeutung hatten dabei die Koordination mit Nachbarregionen, die Abstimmung mit Infrastrukturbetreibern sowie die Berücksichtigung zukünftiger Entwicklungen im Alltags- und Pendlerverkehr. Die Mehrheit der Anliegen konnte berücksichtigt oder als wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung der Regionalen Velowegnetzplanung aufgenommen werden.

5 Schlussfolgerungen

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.

6 Weiteres Vorgehen

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

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

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

Transitec

E. Vontobel
Projektleitung

L. Kaufmann
Projektbearbeitung

Bern, den 21 Juli 2026

Anhang 1 – Liste der Anliegen und Antworten

Nachfolgend sind die einzelnen Eingaben aufgelistet. Das Eintreten darauf wird mit den drei Kategorien «Kenntnisnahme (K)», «Berücksichtigt (B)» und «Nicht berücksichtigt (Nb)» differenziert. So weit wie möglich und inhaltlich sinnvoll, sind zu einzelnen Eingaben entsprechende Antworten erstellt worden.

Wurden alle Veloverbindungen von regionaler Bedeutung erfasst? Wenn nicht, welche fehlen? Gibt es zusätzliche kommunale (grüne) Veloverbindungen (z.B. wichtige Schulwegverbindungen)?				
Absender	Anliegen	Beilage	Beurteilung	Begründung
Arni; Privatperson	….wichtige Schulwegverbindungen, werden diese auf der Karte sep. ausgewiesen?	-	K	Die Schulwege werden nicht separat dargestellt. Alle wichtigen Velo-Schulwege sollten im vorliegenden Netz enthalten sein.
Flüeler; Privatperson	Ich habe nichts gefunden zur Verbindung Langnau - Konolfingen	-	K	Langnau-Konolfingen ist über eine VH II verbunden.
Jenni; Privatperson	Ich habe nichts fehlendes gefunden, frage mich aber ob Lü5 (Grünenmatt- Hopfere) aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens wirklich nötig ist…	-	K	Im Handlungsbedarf in der Schwachstellenliste wird darauf verwiesen, dass Mischverkehr aufgrund des tiefen DTVs in Ordnung ist - ein Fuss-/Radweg aufgrund der hohen Geschwindigkeit jedoch anzustreben wäre.
Adrian; Privatperson	Es fehlen keine, das Velowegnetz ist abseits der Hauptstrassen, auf welchen Fahrradfahrer nichts zu suchen haben gut genug ausgebaut!	-	K	-
Einwohnergemeinde Eggiwil	Auf dem Gemeindegebiet von Eggiwil sind die regional bedeutenden Veloverbindungen erfasst. Ebenfalls sind die kommunalen Verloverbindungen aufgeführt.	-	K	-
Gemeinde Hasle bei Burgdorf	Schulwegverbindung Hasle - Rüegsauschachen Die Oberstufenschüler der Gemeinde Hasle besuchen die Schule in Rüegsauschachen. Fast alle Schüler fahren mit dem Velo über die stark befahrene Kreuzung vor dem Bahnhof Hasle-Rüegsau. Und das meist vier Mal pro Tag. Über die Brücke werden sie ab und zu von der Polizei wegen Fahrens auf dem Trottoir verwiesen. Aber nur so müssen sie nicht doppelt die Strasse queren. Es gab vor Jahren eine Variante, die eine Langsamverkehrsbrücke über die Emme vorsah. (Rotlicht Emmentalstrasse - Emmestrasse - alte Rüegsaustrasse). Auf dieser Achse könnten die Schüler (und andere Velofahrende) ohne Gefährdung von Hasle Dorf nach Rüegsauschachen gelangen. So würde auch der nicht für Veloverkehr vorgesehene	-	K	Die RVNP Emmental sieht entsprechende Schwachstellen und damit Handlungsbedarf vor.

	Hängelisteg weiter Emmeaufwärts vom Umgehungsveloverkehr der grossen Brücke entlastet.			
Walther; Privatperson	Die Verbindung Hub b. Krauchthal Richtung Gemeinde Bolligen ist das Nadelöhr und nicht erfasst. Dort wäre aber eine Verbesserung der Strassenführung/sichere Velowegverbindung dringend. Täglich kommt es zu Stau, verlangsamte Postautoverbindung, gefährlich Überholmanöver, … Dringend hinschauen und handeln!	-	B	Zwischen Krauchthal und Hub führt eine VH II über eine Nebenstrasse. Ab Hub liegt die Veloverbindung auf der Gemeindestrasse (Bolligen-/Krauchthalstrasse). Auf diesem Abschnitt wird eine Schwachstelle aufgenommen (siehe Schwachstelle 127, Schwachstellenliste).
Schilling; Privatperson	Nein, Schulweg Hub-Krauchthal Veloweg Hub Krauchthal nach Bolligen	-	B	Zwischen Krauchthal und Hub führt eine VH II über eine Nebenstrasse. Ab Hub liegt die Veloverbindung auf der Gemeindestrasse (Bolligen-/Krauchthalstrasse). Auf diesem Abschnitt wird eine Schwachstelle aufgenommen (siehe Schwachstelle 127, Schwachstellenliste).
Egler; Privatperson	Bolligen-Hub sollte besser erschlossen werden	-	B	Zwischen Krauchthal und Hub führt eine VH II über eine Nebenstrasse. Ab Hub liegt die Veloverbindung auf der Gemeindestrasse (Bolligen-/Krauchthalstrasse). Auf diesem Abschnitt wird eine Schwachstelle aufgenommen (siehe Schwachstelle 127, Schwachstellenliste).
Gemeinde Utzenstorf	2.1 Kurzes Teilstück ab Kreisel Unterdorfstrasse/Jurastrasse nördlich bis Sportplatz Weissenstein fehlt (bestehender Radweg westlich an der Unterdorfstrasse) 2.2 Linienführung der Velonebenverbindung im Bereich Industrie/Schloss (Fabrikstrasse) ist zu ergänzen via Abzweiger südlich BKW-Unterstation, entlang Fabrikkanal ost, anschliessend auf dem Emmedamm (analog Radwanderroute 44) bis zur Einmündung in die Landshutstrasse	PDF	Nb B	Das Teilstück ab Kreisel zum Sportplatz ist Feinerschliessung. Die RVNP bildet das übergeordnete Netz ab. Als VN aufgenommen.
Salis / Sommer; Privatperson	Schulwegverbindung: Krauchthal - Hub, ab Hub Spritzenhaus (Ende Veloweg) müssen die Schülerinnen und Schüler auf dem Trottoir (nur auf einer Strassenseite vorhanden) fahren.	-	B	Auf diesem Abschnitt wird eine Schwachstelle aufgenommen (siehe Schwachstelle 127, Schwachstellenliste).
Maurer; Privatperson	Ich denke es wäre nötig das man aufzeigt, das keine gute Lösung durch Alchenstorf besteht - man diese aber entlang des Bachs planen könnte. Das würde nicht nur die Verkehrssicherheit der Schulkinder	-	K	-

	erhöhen, sondern auch einen schönen Weg zum verweilen gestalten. Diesen könnte man evtl ja sogar bis Wynigen verlängern, dann hätte man dort dann Anschluss an den Veloweg nach Burgdorf.			
Meier; Privatperson	Wir befürworten den Ausbau des Velokorridors zwischen Burgdorf und Bern ausdrücklich und sehen darin ein wichtiges Vorhaben für die regionale Verkehrsentwicklung. Bereits heute sind grosse Teile der Strecke überzeugend in der Planung aufgenommen. Umso bedeutender ist die Schnittstelle zwischen Hub und Bolligen: Sie befindet sich an der Verbindung zwischen der Region Emmental und Bern, stellt aktuell die noch fehlende Etappe im Gesamtkorridor dar und gilt als besonders gefährlicher Abschnitt. Deshalb erscheint es uns zentral, diesem Teilstück besondere Aufmerksamkeit zu widmen und die Zusammenarbeit zwischen den Regionen gezielt zu stärken, damit der Velokorridor Bern–Burgdorf möglichst bald realisiert werden kann.	-	K	-
Quartierverein Schlossmatt	Verbindung Quartier zu Spital nicht bei Bahnübergang über Leumattweg sondern unten über Verlängerung des Ernst Morgenthalerweg bei Fussgängerstreifen Verbindung Pestalozzi Parkplatz zu Unterstadt hinter Coop dem Kanal entlang fehlt Vielbenutzte Route auf dem Emmendamm fehlt	-	Nb B Nb	In Abstimmung mit dem kommunalen Netz der Stadt Burgdorf wird die Verbindung über den Leuemattweg beibehalten. Aufgenommen Der Emmendamm ist als Freizeitnetz abgebildet.
Gemeinde Krauchthal	Frage 1: Der Flurweg ab Hindelbankstrasse Richtung Unterbergental ist aufzunehmen und in der Planung für eine Asphaltierung vorzusehen. Dies nur unter Anbetracht einer Prüfung der Nutzung im Zusammenhang mit den restlichen Verkehrsteilnehmern (Wanderer etc.) und unter Vorbehalt, dass die parallel verlaufende Hauptstrasse mit einem Velofahrverbot versehen wird und die beiden Massnahmen auf den angrenzenden Gemeindegebieten weitergeführt werden. Frage 2: nein	-	K	Der Flurweg ist im Netz als VH II parallel zur VHE Vororientierung auf der Kantonsstrasse im Netz enthalten. Die Prüfung und Planung geeigneter Massnahmen auf diesem Abschnitt liegt beim Kanton.

Rüfenacht; Privatperson	Aus unserer Sicht als nicht motorisierte Alltags- und Freizeitvelofahrer keine Ergänzungen.	-	K	-
GRÜNE Emmental	- Der Plan sollte heute jenem Standard entsprechen, der sich der Kanton Bern für die Routenführung entlang von Kantonsstrassen selber neu gegeben hat (2025/26). Wir haben den Eindruck, dass dieser neueste Standard in der vorliegenden regionalen Planung noch nicht vorgesehen ist. - Das bedeutet, dass entlang von Kantonsstrassen Radwege zum Standard werden sollen, und nicht bloss Radstreifen. Das wäre insbesondere dort zu fordern, wo noch keine sichere Infrastruktur vorhanden ist, also bspw. Eggiwil-Signau oder Oberburg-Krauchthal oder Krauchthal-Lindental. - Der Korridor für die Velobahn entlang der Emme ist wichtig und muss ab Kirchberg in Richtung Solothurn weitergeführt und mit dem Kanton SO koordiniert werden. - Die als Velohauptverbindung II gezeichnete Verbindung zwischen Kirchberg-Alchenflüh und Hindelbank soll ebenfalls als Velobahn geplant und ausgebaut werden, oder mindestens als Hauptverbindung I. Wenn diese Strecke heute von den Velos gemieden wird, dann liegt es am fehlenden Ausbaustandard entlang der stark befahrenen Abschnitte entlang der Shoppingmeile mit ihren zahlreichen Ein- und Ausfahrten. Ein Radweg ist hier teilweise bereits vorhanden.	-	K K K Nb	Die Standards des Kantons wurden in der vorliegenden RVNP als Grundlage verwendet. Radwege sind oft die anzustrebende Führungsform, meist sind aber auch noch weitere Führungsformen je nach Lage, DTV und Geschwindigkeit möglich. Die Hierarchie des Velonetzes wird entsprechend der kantonalen Richtlinie festgelegt. Für die Strecke Kirchberg-Alchenflüh ist das Potenzial nicht ausreichend für eine VH I.
Grüne Region Langnau	Der Plan sollte heute jenem Standard entsprechen, der sich der Kanton Bern für die Routenführung entlang von Kantonsstrassen selber neu gegeben hat (2025/26). Wir haben den Eindruck, dass dieser neueste Standard in der vorliegenden regionalen Planung noch nicht vorgesehen ist. Das bedeutet, dass entlang von Kantonsstrassen Radwege zum Standard werden sollen, und nicht bloss Radstreifen. Das wäre insbesondere dort zu fordern, wo	-	K K	Die Standards des Kantons wurden in der vorliegenden RVNP als Grundlage verwendet. Radwege sind oft die anzustrebende Führungsform, meist sind aber auch noch weitere Führungsformen je nach Lage, DTV und Geschwindigkeit möglich.

	noch keine sichere Infrastruktur vorhanden ist, also bspw. Eggiwil-Signau oder Oberburg-Krauchthal. Der Korridor für die Velobahn entlang der Emme ist wichtig und muss ab Kirchberg in Richtung Solothurn weitergeführt und mit dem Kanton SO koordiniert werden. Die als Velohauptverbindung II gezeichnete Verbindung zwischen Kirchberg-Alchenflüh und Hindelbank soll ebenfalls als Velobahn geplant und ausgebaut werden, oder mindestens als Hauptverbindung I. Wenn diese Strecke heute von den Velos gemieden wird, dann liegt es am fehlenden Ausbaustandard entlang der stark befahrenen Abschnitte entlang der Shoppingmeile mit ihren zahlreichen Ein- und Ausfahrten. Ein Radweg ist hier teilweise bereits vorhanden.		K Nb	Die Hierarchie des Velonetzes wird entsprechend der kantonalen Richtlinie festgelegt. Für die Strecke Kirchberg-Alchenflüh ist das Potenzial nicht ausreichend für eine VH I.
Hänni-Walther; Privatperson	Der Velokorridor Burgdorf-Bern ist bereits in der Liste Schwachstellen unter Punkt 120 angedacht. Wichtig wäre, dass dieser Korridor bis nach Bolligen weitergedacht wird, damit der Velokorridor Burdgorf-Bern durchgängig genutzt werden kann. Landschaftlich super schön sowie der kürzeste Weg zwischen Burgdorf und Bern. Es wäre schade, wenn hier eine grosse Chance sowohl für Pendlerveloverkehr als auch Freizeitaktivitäten ungenutzt bleiben würde. Wäre es nicht grossartig, wenn man sogar mit den Rollarblades bis nach Bern fahren könnte? Die Velowege zwischen Burgdorf und Krauchthal sind aus unserer Sicht bereits gut ausgebaut, ebenso der Abschnitt von Bolligen bis Bern. Eine zentrale Schwachstelle im Korridor bleibt jedoch die kurvige und unübersichtliche Strecke zwischen Brünnliacher (Hub bei Krauchthal) und Lutzere: Auf rund einem Kilometer und etwa 50 Höhenmetern führt hier eine stark befahrene 80er-Strasse über den Hügel aus dem Emmental Richtung Bern. Dieser Abschnitt ist sowohl für	PDF	K B	Ab Hub wurde eine Schwachstelle aufgenommen (siehe Schwachstellenliste Nr. 127).

	Autofahrende als auch für Velofahrende heikel – wir könnten hierzu einige prekäre Beispiele schildern. Aus unserer Perspektive handelt es sich hier um eine Schlüsselstelle für den Verkehr zwischen Burgdorf und Bern, die dringend entschärft werden sollte. Dabei ist die Verbindung Burgdorf–Krauchthal–Bern nicht nur landschaftlich attraktiv, sondern auch die kürzeste Veloroute zwischen den beiden Städten. Entsprechend wird sie von Velopendler:innen, Rennvelofahrenden, Biker:innen sowie Familien rege genutzt. Gleichzeitig deuten Gespräche und Beobachtungen darauf hin, dass das Nutzungspotenzial deutlich höher wäre, wenn die Sicherheit verbessert würde – einzelne Personen weichen bereits heute für diesen Abschnitt auf das Postauto aus. Umso bedauerlicher wäre es, wenn die Veloverbindung Burgdorf–Bern nicht vollständig realisiert würde. Uns ist bewusst, dass genau bei dieser Teilstrecke, die Velonetze Region Mittelland und Emmental zusammenkommen, was eine koordinierte Lösung besonders wichtig macht.			
Vasella; Privatperson	Zustimmung/keine Bemerkung	-	-	-
Elternrat Krauchthal	Zustimmung/keine Bemerkung	-	-	-
Bangerter; Privatperson	Ergänzungen in Burgdorf (fehlende Hauptverbindungen) Verbindung vom Hallenbad, Querung der Sägegasse, durchs Schafroth Areal zum Coop und zum Haldenweg, via Mülibachgässli zur Metzgergasse. Diese sehr viel genutzte Verbindung ist die gefahrloseste Anbindung der Unterstadt von Osten. Vom Tiergartenkreisel entlang der Tiergartenstrasse, Velounterführung, zum Hammerweg, Ampel über die Lyssachstrasse und Verbindung zum Gsteighofschulhaus, Agathon Biletterweg.	-	B	Aufgenommen

Bangerter; Privatperson	Verbindung Burgdorf- Bern (Velostadt zu Hauptstadt) Von Burgdorf nach Bern zu radeln ist schwierig. Je nach Start und Zielort nutzen alle eine andere Route. Leider ist keine wirklich gut. Burgdorf – Hindelbank ist via Lyssach entlang der Bahn mit wenig Gefälle fahrbar. Diese Route ist zum Teil mit schlechtem Schotterbelag. Von Oberburg herkommend nutze ich die Verbindung Burgdorf Steinhof, Meiemoos, Ramsi, Rüti und von dort an die Bahnstrecke. Dies Verbindung durch die Talsohle hat wenig Gefälle und ist heute nicht als Nebenroute erfasst. Ich fände dies eine sinnvolle Ergänzung. Von Hindelbank bis Schönbühl ist es schwierig. Mir scheint, dass vor allem der Übergang zwischen den Regionen eine Schwachstelle ist. Beide Regionen konzentrieren sich auf ihr Gebiet. Zwischen Hindelbank und Schönbühl ist die angedachte Route im Moment entlang der Hauptstraße. Ab Bäriswil wird die Route als Radstreifen geführt und ist auf der viel befahrenen Straße unangenehm. Seit Jahrzenten nutzen Familien eine andere Verbindung abseits der Hauptstraße entlang der Bahn. In Hindelbank über den Hartfeldweg durch die Unterführung zur ehemaligen Haltestelle Mattstetten. Durch die nächste Unterführung auf der Mattstettenstrasse wieder auf die Schönbühlseite und via dem Feldweg zur Grubenstrasse. Diese „kindersichere“ Verbindung könnte als Nebenroute in den Netzplan aufgenommen werden.		K	Für die Strecke Bern-Burgdorf wurde ein Velobahn-Korridor festgelegt. Die Linienührung wird in dieser separaten Studie ausgearbeitet.
Bangerter; Privatperson	Netzlücke Oberburg- Hasle (Tschamerie) als Hautroute ausweisen Heute verläuft der Veloverkehr Oberburg Hasle zu einem großen Teil durch den Schachenwald. Bei schönem Wetter top, bei Regen flop, im Winter unpassierbar. Der geplante Radweg beim neuen BLS Depot wird die Situation dort stark verbessern. Um vom Schulhaus Oberburg nach Hasle zu gelangen, muss aber zwei Mal die Emmentalstrasseg gequert werden, es ergeben sich große Umwege und gefährliche		K	Auf der Verbindung Oberburg Hasle liegt eine VH I und eine VH II, sowie der Velobahn-Korridor.

	Kreuzungen, welche für unsichere Radfahrer schwierig sind. Die Verbindung via Tschamerie (Netzlücke 72) ist auf Gemeindeebene seit 30 Jahren nicht realisierbar. Mit der Verkehrssanierung wird der Zustand eher noch verschlimmert. Da die Route zwei Wohngebiete direkt verbindet und in der Mitte Einkaufszentren (Aldi, Otto's) befinden, sollte die Route aus meiner Sicht als Hauptroute klassifiziert werden, um mit höherer Priorität gefördert zu werden.			
Dick; Privatperson	Da ich neu in Burgdorf bin und gerne mit dem Velo nach Bern zur Arbeit fahren möchte, wäre für mich eine Veloweg-Verbindung zwischen Hub (Krauchthal) und Halbstetten sensationell!	Mail	K	-
Gemeinde Lützelflüh	Bemerkungen Plan Hasle b. B. – Lützelflüh - Rüderswil GZEL fehlt als regional bedeutendes Ziel Bildungszentrum Holz (BHL) fehlt als regional bedeutendes Ziel Eine Velonebenverbindung ist auf der alte Ramisbergstrasse eingetragen. Dieser Wegabschnitt wurde entwidmet und seither nur noch als Wanderweg unterhalten. Daher soll dieser Abschnitt gelöscht werden. Alternativ könnte eine Velonebenverbindung über die Benzenbergstrasse – Obersbach festgehalten werden (falls dies überhaupt nötig ist). Bemerkungen Plan Sumiswald - Lützelflüh Eine Velonebenverbindung ist über einen privaten Feldweg (Flükiger, Flühlen) eingezeichnet. Alle anderen Nebenverbindungen befinden sich auf öffentlichen Strassen, weshalb ein privater Feldweg wenig Sinn macht. Allenfalls wurde dies auch falsch kartiert. Auf alle Fälle wird vorgeschlagen, die Velonebenverbindung Richtung Flühlen über die Kantons- und Gemeindestrasse zu erfassen.	Mail	K K K	Die erwähnten Zielorte wurden nach der Vernehmlassung in den Plänen ergänzt. Diese Anpassung wurde im Rahmen der Vernehmlassung vorgenommen. Diese Anpassung wurde im Rahmen der Vernehmlassung vorgenommen.
Neuenschwander / Zürcher; Privatperson	Wir würden begrüssen, wenn der Veloweg von Aeschau nach Horben ebenfalls der Emme entlang geführt werden könnte. Wir sind Land- resp. Waldbesitzer und	Mail	K	-

	währen gerne bereit, ein solches Vorhaben zu unterstützen. (GBB 582)			
Pro Velo Emmental	Die Nutzung oder der Bau von Radwegen entlang von bestehenden Eisenbahnlinien ist verstärkt zu verfolgen. Hier bietet sich eine oft niveaufreie, flache und mehrheitlich ruhige Lösung an. Zudem sind viele Bahntrassen heute schon mit Erschliessungen oder Fahrwegen versehen. Auch der Bau von Lärmschutzwänden sollte immer auch Anlass sein, eine Trasse für den Langsamverkehr mitzudenken. Hier sollen Bahnen und Gemeinden in die Pflicht genommen werden, indem entsprechende Vermerke im Netzplan gemacht werden. Am Beispiel Langnau - Ramsei oder Langnau - Trubschachen sollte besagte Option geprüft werden. Aber auch andere Strecken eignen sich für diesen Schritt.	Brief	K	-
Pro Velo Emmental	Burgdorf Radwegring / Velohochstrasse, sowie Anschlüsse Hammerweg und Tiergartenstrasse: Der Radwegring ist zu schliessen. Im Bereich Einungerstrasse - Bahnhof (rot) fehlt eine Verbindung. Der damalige Vorschlag «Velohochstrasse» ist in unseren Augen nach wie vor richtig und sollte umgesetzt werden. In der damaligen Studie wurde eine Verknüpfung der Radwege am Hammerweg vorgeschlagen. Hier kreuzen sich die beiden Netze. Diese Verknüpfung fehlt bis heute und muss umgesetzt werden. Es ist eine pragmatische Lösung auf dem bescheidenen Platz zu finden. Die Verbindung zwischen dem städtischen Radweging und der Spange Tiergarten wurde im Zuge das Bauarbeiten am Aebi-Areal ersatzlos geschlossen. Damit wurde das Radwegnetz Burgdorf empfindlich geschwächt. Wir fordern eine erneut Öffnung dieser Verbindung und eine spätere Umwandlung in ein taugliches Anschlussbauwerk dieser beiden Radnetzteile. (siehe Element «Anschluss Hammerweg» oben)	Brief	K	Anpassungen am Netz in Burgdorf wurden im Rahmen der Mitwirkung in Abstimmung mit der kommunalen Planung vorgenommen. Dabei wurden verschiedene Elemente zur Stärkung des Radwegrings ergänzt.

Pro Velo Emmental	Burgdorf-Oberburg: Es fehlt eine Langsamverkehrsverbindung zwischen den Wohngebieten in Burgdorf und Oberburg. Diese würde es gerade Kindern erlauben, gefahrlos zwischen den Quartieren zu verkehren und Spielplätze zu erreichen. Burgdorf-Krauchthal: Burgdorf soll und kann mit dem hochwertigen Radweg Richtung Unterbärgental / Krauchthal verbunden werden (Alltag / Freizeit). Dies fehlt heute. Eine Streckenführung via Pleerwald wäre wie skizziert möglcih. Was fehlt, ist eine Verbindung vom Waldrand zum Flurweg im Unterbärgetal. Emmesteg Hasle-Rüegsau: Wir fordern eine Nutzung des Emmesteges zwischen Hasle und Rüegsau. Diese Verbindung ist essentiell für den Langsamverkehr. Das heutige Fahrverbot ist nicht nachvollziehbar, da der Steg sowieso kein Queren erlaubt.		K	Burgdorf Oberburg: Auf der Kantonsstrasse ist eine VH I vorgesehen. Gemäss Standards sind dort Radstreifen, ein Rad- oder ein Fuss-/Radweg vorzusehen. Burgdorf-Krauchthal: Die genannte Strecke ist Teil des Freizeitnetzes. Die Hauptverbindung verläuft zwischen den Hügeln Glöörihöchi und Sandubel etwas weiter westlich auf der befestigten Strasse. Emmesteg Hasel-Rüegsau: Der Emmesteg ist schmal und für den Alltagsveloverkehr nicht geeignet. Auf eine Aufnahme einer Alltagsveloverbindung wird verzichtet.
Pro Velo Emmental	Traverse Hasle: Wir schlagen eine Unterquerung der Brücke Rüegsaustrasse mittels einem Veloweg vor. Damit liessen sich alle Veloverbindungen entlang der Emme kreuzungsfrei führen. Analoge Lösungen von Wegen im Bachlauf sind in der ganzen Schweiz zu finden (z.B. Sihl Zürich, siehe unten). Ein entsprechender Vorschlag wurde bereits vor Jahren beim Kanton deponiert (Absender Herzroute). Hindelbank-Mattstetten / Schönbühl: Die heute schon bestehende Radverbindung Hindelbank - Mattstetten / Schönbühl ist ins Netz aufzunehmen. Die Strecke ist flach und verkehrsfrei. Sie kann auch als Velobahn ausgebaut werden, mit Anschluss Richtung Burgdorf.		Nb B	Traverse Hasle: Die vorgeschlagenen Linienführung ist kaum realisierbar zwischen bestehenden Gebäuden und Gewässerraum. Hindelbank-Mattstetten / Schönbühl: Aufgenommen als VN. Vor der behördenverbindlichen Festlegung mit der angrenzenden Region und Gemeinde abzustimmen.
Pro Velo Emmental	Lützelflüh-Waldhaus-Adelboden (Sumiswald): Es braucht eine gute Veloverbindung von Lützelflüh via Waldhaus nach Sumiswald. Dabei kann auf bestehende Elemente zurückgegriffen werden (neuer Radweg Adelboden - Grünen). Die im derzeitigen Netzplan eingezeichnete Variante via Flühlen ist		K	Lützelflüh-Waldhaus-Adelboden (Sumiswald): Es gibt sowohl auf der Haupt-, aus auch auf einer Nebenstrasse eine Verbindung im Netz.

	realitätsfremd. Niemand wird sie benutzen. Vielmehr ist eine Koexistenz auf der ebenen Strecke zu suchen. Dazu kann auch der Autoverkehr weiter reduziert werden (Schleichweg). Beim Flühlenstalden ist eine Emmequerung nach Adelboden zu ermöglichen. Lyssach Anbindung IKEA: Die heute bereits bestehende und ausgeschilderte Verbindung zwischen Lyssach Dorf und Shoppingmeile ist im Netzplan aufzuführen. Bei Punkt B ist eine sichere Weiterfahrt in beide Richtungen zu ermöglichen. Burgdorf / Lyssach Meienfeld-Rüti-Hindelbank: Die heute schon attraktive Verbindung von Burgdorf via Meienmoos und Rüti nach Hindelbank oder Mötschwil ist als Nebenverbindung aufzunehmen. Sie ist insbesondere für den Freizeitverkehr wichtig. Im Bereich Rüti bis SBB-Strecke sind unterschiedliche Streckenführungen möglich.		B Nb	Lyssach Anbindung IKEA: Aufgenommen Burgdorf / Lyssach Meienfeld-Rüti-Hindelbank: Die vorgeschlagene Linienführung ist z.T. unbefestigt. Für den Alltagsverkehr ist die Nebenverbindung über Rohrmoos im Plan enthalten.
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Bowil – Längenei – Gauchern – Würzbrunnen – Trachselbach: Auf RKBM-Seite ist keine Nebenverbindung vorgesehen; dies entspricht auch nicht dem Wunsch der Gemeinde Bowil.	Brief	K	Vor der behördenverbindlichen Festlegung mit der angrenzenden Region und Gemeinde abzustimmen.
Zürcher; Privatperson	betrifft Gemeindegebiet Signau: Auf dem Velonetzplan ist der Verbindungsweg zwischen der Niedermattgrabenstrasse und dem Quartier Gassen als Velonebenroute eingezeichnet. Wir machen darauf aufmerksam, dass sich dieser Weg im Bereich der Parzellen Signau GBB-Nr. 1893, 1894, 1895 und 1896 auf Privatland befi ndet. Es besteht kein öff entliches Fuss- und Fahrwegrecht. Einem solchen werden wir auch in Zukunft nicht zustimmen. Aus diesem Grund fordern wir Sie auf, die Velonebenroute auf diesem Wegabschnitt ausdem Velonetzplan zu streichen.	Mail	B	Angepasst
Quartierleist NORD Burgdorf	Grundsätzlich fehlt aus meiner Sicht nach wie vor ein praktischer Veloweg um vom Tiergarten zum Bhf zu	Mail	B	Angepasst gemäss Zielzustand Stadt Burgdorf mit entsprechenden Verbindungen / Netzlücken.

	gelangen. Wenn man vom Tiergarten herkommt und auf dem Radweg entlang der Bahn geht in Richtung Buchmatt ist ein Velo-Nebenstarassee eingezeichnet bei der Unterführung Tiergarten-Aebi. Diese geht vor der Unterführung Seite Tiergarten parallel zum Bahngleis bis fast zum Bahnhof Buchmatt. Da ist KEIN Veloweg. (Grün eingezeichnet = Nebenveloweg). Grün eingezeichnet ist nördlich der Bahnlinie eine Verbindung (Kanalweg). Die gibt's so nicht. - Wir beantragen bei der Stadt Burgdorf umgehend eine Verbindung Kanalweg-Sersa-Radix/Krafi) - heute muss man auf die Kanontsstrasse ausweichen. Leider wurde das Anliegen abgelehnt.			
Stadt Burgdorf	(1) Es wird festgestellt, dass die Hauptverbindung Buchmatt - Kirchberg im Bereich Sandegge direkt nach der Schwingerbrücke auf die Eystrasse geführt wird. Die Stadt Burgdorf regt an, die verkehrsärmere und leicht direktere Linienführung entlang Grüttbachkanal und Sandeggenstrasse zu prüfen.		Nb	In Abhängigkeit zu der Linienführung des Velobahnkorridors. Allfällige Anpassungen im Rahmen der Aktualisierung RGSK vozunehmen.
Stadt Burgdorf	(2) Antrag auf Ergänzung VN zwischen Eishalle und Anschluss Alchenflüh (8) Antrag auf Ergänzung der VN (Stiereмattweg)		B	Aufgenommen
Stadt Burgdorf	(3) Antrag auf Kartenkorrektur: Einstufung der Kirchbergstrasse und Schachenstrasse westlich des Pulverwegs als VH II; Begründung: Weder die Kirchbergstrasse, noch die stark mit Schwerverkehr belastete Fabrikweg sind aus Sicht der Stadt Burgdorf für eine VH I geeignet. (4) Antrag auf Kartenkorrektur: Einstufung des Fabrikweg als VN (vgl. Nr. 3)		Nb	Zur Anbindung der regional bedeutenden Quell-Ziel-Orte und aufgrund des hohen Potenzials ist auf diesem Abschnitt eine VH I gerechtfertigt. Ob eine Strasse dafür geeignet ist, ist nicht Teil der Kriterien bei der Netzfestlegung.
Stadt Burgdorf	(5) Neubauelement 4 gem. KVNP / PU West: Antrag auf Ergänzung des städtischen Neubauelements 4 inkl. seiner 3 Teilelemente und deren Klassierung als VH I (vgl. Pla06_Burgdorf_Konzept Velonetz Zielzustand): a) PU West (gem. aktueller Planung "Entwicklungsgebiet		B	Angepasst; siehe Änderungsplan Nr. 31, Aufnahme Netzlücke 131 und Verweis auf das Neubauelement 5 der Stadt Burgdorf

	Bahnhof Nord" weiter östlich darzustellen) b) Neue Veloachse zw. PU West und Knoten Kirchbergstrasse / Eystrasse c) Velopasserelle zw. PU West und Bereich Tec Lab (Überführung Tiergartenstrasse) längs der Gleise. Die Machbarkeit des Neubauelements 4 muss zusammen mit dem Neubauelement 5 noch vertieft geprüft werden. Aus Sicht der Stadt braucht es eine dieser beiden Netzergänzungen für den Anschluss der nordwestlichen Stadtquartiere und Nachbargemeinden an den Veloring, den Bahnhof Burgdorf und ans Stadtzentrum.			
Stadt Burgdorf	(6) Neubauelement 5 gem. KVNP fehlt in RVNP: Antrag auf Ergänzung des Neubauelements 5 und Klassierung der drei Arme als VH I. Die Machbarkeit des Neubauelements 4 muss zusammen mit dem Neubauelement 5 noch vertieft geprüft werden. Aus Sicht der Stadt braucht es eine dieser beiden Netzergänzungen für den Anschluss der nordwestlichen Stadtquartiere und Nachbargemeinden an den Veloring, den Bahnhof Burgdorf und ans Stadtzentrum.		B	Angepasst; siehe Änderungsplan Nr. 29, Aufnahme Netzlücke 129 und Verweis auf das Neubauelement 5 der Stadt Burgdorf
Stadt Burgdorf	(7) Hauptverbindung vom Raum TecLab bis zum Nassiweg inkl. Neubauelement 9 Antrag auf Aufklassierung als VH I		B	Angepasst; siehe Änderungsplan Nr. 28, Aufnahme Netzlücke 135 und Verweis auf das Neubauelement 9 der Stadt Burgdorf
Stadt Burgdorf	(10) Antrag Klassierung als VH I für voraussichtlichen Teilabschnitt der Velobahn Korr. 24, Burgdorf - Kirchberg (32) Veloring-Segment Süd zwischen Bahnübergang Spital und Anschluss Velobahn 23 Burgdorf - Lützelflüh Antrag Aufklassierung der Achse Leuemattweg - Thunstrasse - Grunerstrasse - Burgergasse als VH I. Dieser Abschnitt soll Teil des städtischen Velorings werden (als Ersatz für den Korridor Hofgutweg - Elfenweg). Klassierung VH I entspricht sinngemäss auch dem aktuellen kantonalen Sachplan, der den Veloring durchgängig		Nb	Die Festlegung der Linienführung der Velobahn erfolgt nach Abschluss der jeweiligen Studien durch den Kanton.

	als VH I klassiert. Im Zielzustand soll der Veloring zu einem grossen Teil eine Velobahn werden.Ist Abhängig vom Projekt VSBHO und dem Neubauelement 2.			
Stadt Burgdorf	(11) Für die Stadt Burgdorf steht die parallele VH I über die Eystrasse und die PU West im Vordergrund. Wenn diese umgesetzt werden kann, erübrigt sich eine VH I auf der Wille- und Tiergartenstrasse (Klassierung nur als VN). Falls derzeit in der RVNP an der Klassierung der Willestrasse als VH I festgehalten wird, soll der Teilabschnitt nördlich der Guisanstrasse ebenfalls als VH I klassiert werden.		Nb	Aufgrund der noch unsicheren Realisierbarkeit der PU West wird an beiden Linienführungen festgehalten. Beide sind zur Anbindung regional bedeutender Quell-Ziel-Orte von Bedeutung (siehe Änderungsplan Nr. 15)
Stadt Burgdorf	(12) abweichende Linienführung der Hauptverbindung Meisenweg - Tiergartenunterführung Antrag auf Ergänzung einer VH II via Agathon-Billetter-Weg - Gsteighofwägli - Ambossweg - Hammerweg - Velounterführung als Ersatzverbindung sofern in erforderlicher Qualität realisierbar ist. (13) Lerchenbühlweg zwischen Veloring und Steinhofstrasse Antrag auf Ergänzung der Verbindung und Klassierung als VH II		z.T. B	Aufgenommen als VN gemäss dem Austausch vom 30.06. in Burgdorf.
Stadt Burgdorf	(14) Antrag auf Ergänzung VH I via Farbweg - Kornhausgasse - Haldenweg als kantonale Ersatzverbindung sofern in erforderlicher Qualität realisierbar. Falls die Ersatzverbindung aufgenommen wird, wäre im Gegenzug die Abklassierung der Kantonsstrasse und Poststrasse möglich.		Nb	Der Prozess für Velohauptersatzverbindungen gemäss kantonaler Richtlinie ist massgebend. Die VH I wird auf der Kantonsstrasse belassen, die aus Sicht der Stadt Burgdorf mögliche Alternative wird gemäss kommunaler Planung als VN abgebildet. Auf der VH I wird eine Schwachstelle festgelegt und in der Schwachstellenliste auf die Prüfauforderung Seitens Stadt Burgdorf verwiesen.
Stadt Burgdorf	(15) Antrag auf Aufklassiuerung als VH II; Begründung: Das Potenzial wird als ausreichend eingeschätzt. Die Verbindung dient der Bahnhoferschliessung und schliesst das Stadtzentrum und das Gsteig an den Veloring an. (16) Lyssachstrasse Ost und Mühlegasse Antrag Aufklassierung als VH II; Begründung: Das Potenzial wird als ausreichend eingeschätzt. (18) Fuss- und Radweg zwischen		B	Angepasst; siehe Änderungsplan Nr. 20

	Bahnhofstrasse und Technikumstrasse Antrag Aufklassierung als VH II; Begründung: Das Potenzial wird als ausreichend eingeschätzt. Die Verbindung dient der Bahnhofer-schliessung und schliesst das Gsteig an den Veloring an.			
Stadt Burgdorf	(17) Freizeitroute linkes Emmeufer zwischen Wynigenstrasse (Burgdorf) und Hasle Antrag Aufklassierung als VN		Nb	Die Verbindung ist im Freizeitnetz abgebildet.
Stadt Burgdorf	(19) Wynigenstrasse zwischen Schützenweg und Kreisel Metzgergasse Antrag auf einheitliche Klassierung der Wynigenstrasse als VH II.		B	Rückstufung von VH I zu VH II, siehe Änderungsplan Nr. 21
Stadt Burgdorf	(20) Südliche Sägegasse - Emmentalstrasse: Angesichts der tiefen Velostandards auf der Oberburgstrasse ab Abzweiger Spital - Emmentalstrasse - Sägegasse bis Abzweiger Schützenweg ist eine Ersatzverbindung via Burgergasse zu prüfen. Falls diese in erfoderlicher Qualität realisierbar ist, kann die Emmentalstrasse und die südliche Sägegasse zur VH II abklassiert werden. (21) Oberburgstrasse zwischen Schmiedenrain und Elfenweg: Angesichts der tiefen Velostandards auf der Oberburgstrasse ab Abzweiger Spital - Emmentalstrasse - Sägegasse bis Abzweiger Schützenweg ist eine Ersatzverbindung via Burgergasse zu prüfen. Falls diese in erforderlicher Qualität realisierbar ist, kann die Oberburgstrasse nördlich des Elfenwegs zur VN abklassiert werden. (22) Oberburgstrasse zwischen Bahnübergang Spital und Hofgutweg Angesichts der tiefen Velostandards auf der Oberburgstrasse ab Abzweiger Spital - Emmentalstrasse - Sägegasse bis Abzweiger Schützenweg ist eine Ersatzverbindung via Burgergasse zu prüfen. Falls diese in erfoderlicher Qualität realisierbar ist, kann dieser Teilabschnitt der Oberburgstrasse zur VN abklassiert werden.		B	Die in der kommunalen Planung von der Stadt Burgdorf angedachten Hierarchien werden in die regionale Planung übernommen. Diese Hauptverbindungen sind die aus Netzlogik sinnvolleren Verbindungen und werden so festgesetzt. Es handelt sich dabei nicht um Ersatzverbindungen für die Kantonsstrasse, siehe Änderungsplan Nr. 22

	(33) Oberburgstrasse zw. Bahnübergang Spital und Abzweigung Spital Angesichts der tiefen Velostandards auf der Oberburgstrasse ab Abzweiger Spital - Emmentalstrasse - Sägegasse bis Abzweiger Schützenweg fordert die Stadt Burgdorf die Definition einer Ersatzverbindung via Burgergasse. Falls diese in erfoderlicher Qualität realisierbar is, kann dieser Teilabschnitt der Oberburgstrasse zur VN abklassiert werden. (28) Schmiederain Antrag zur Aufklassierung als VH II (29) Schlossmattstrasse - Doktorstützli - Wöschhüsliweg: Antrag zur Aufklassierung als VH II			
Stadt Burgdorf	(23) Heimiswilstrasse innerhalb Veloring inkl. Anschlussdreieck an Sägegasse Antrag auf einheitliche Klassierung der Heimiswilstrasse als VH II (bis zum Anschluss Emmentalstrasse) (30)Burgergasse Antrag zur Aufklassierung als VH II		B	Rückstufung von VH I zu VH II der Heimiswilstrasse und Aufnahme als VH II der Burgergasse, siehe Änderungsplan Nr. 23
Stadt Burgdorf	(24) Schützenweg westseitig an kleiner Emme (vorbei an Schützenhaus) Antrag Aufklassierung als VH II		B	Angepasst, siehe Änderungsplan Nr. 24
Stadt Burgdorf	(25) Pestalozzistrasse Antrag Aufklassierung als VH II		B	Angepasst, siehe Änderungsplan Nr. 25
Stadt Burgdorf	(26) Metzgergasse in RVNP als VN klassiert; Staldenstrasse unklassiert (übr. Netz) Antrag Aufklassierung der Verbindung Metzgergasse - Staldenstrasse als VH II als Ersatzverbindung für die von der RKE vorgeschlagene Verbindung via Kronenhalde zu prüfen (vgl. Nr. 27) (27) Kronenhalde Antrag Abklassierung der Kronenhalde zur VN		B	Angepasst, siehe Änderungsplan Nr. 26
Stadt Burgdorf	(31) Zähringerstrasse zw. Bahnübergang und Bernstrasse: Antrag auf Klassierung als VH II		B	Angepasst, siehe Änderungsplan Nr. 27
Stadt Burgdorf	(35) Querverbindung zw. Emmentalstrasse (Höhe Nr. 121/127) und geplanter Velobahn (Neubaustrecke NBE 1)		K	-

	Antrag auf Überprüfung der Hierarchiestufe: Aus Sicht der Stadt Burgdorf ist es nicht plausibel, dass die Querverbindung zwischen Emmentalstrasse Nr. 121/127 und der geplanten Velobahn (Neubaustrecke) als VH I eingestuft ist, wenn die Emmentalstrasse selbst als VH II eingestuft ist.			
Stadt Burgdorf	(36) Bucherstrasse Antrag auf Ergänzung der VN		B	Angepasst
TBA	2.2 Velobahnen (VB) Bezüglich der Velobahnen V22, V23 und V24 mit laufenden oder bereits abgeschlossenen Korridorstudien werden die Linienführungen gemäss jeweiliger Bestvariante in den Sachplan Velowegnetz übernommen.		K	Die Übernahme der Linienführungen der Velobahnen erfolgt im Rahmen der Sachplan-Überarbeitung 27 durch den Kanton und ist nicht Teil der RVNP.
TBA	2.3 Velohauptverbindungen (VH I / II) Unter Bezug auf die aktuelle Velowegnetzplanung der Stadt Burgdorf wurden nach der Vernehmlassung Änderungen an der Netzplanung vorgeschlagen (siehe «Liste Änderungen», Stand Mitwirkung). Gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf wurde dabei insbesondere eine Netzkorrektur Nr. 16 und 4 sowie Netzergänzungen Nr. 15, 17, 18 und 19 vorgenommen. Wir begrüssen den Vorschlag der Ergänzung der Velohauptverbindungen 17 und 18 innerhalb des «Velorings». Attraktive Velohauptverbindungen aus Richtung Lyssachstrasse und Bernstrasse im Westen der Stadt sollen die Velofahrenden zukünftig auf direktem Wege zur Altstadt führen. Auch die diagonale Velohauptverbindung 19 (Burgergasse) halten wir für eine angemessene Netzergänzung. Ebenso begrüssen wir die Herausnahme der Kantonsstrasse aus dem Netz der Velohauptverbindungen im Bereich innerhalb des Velorings (zwischen Pulverweg und Gysnauweg, Nr. 16) und den Ersatz dieser Velohauptverbindung auf einem Strassenzug weiter nord-westlich. Dies entspricht der schriftlichen Rückmeldung des TBA im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zur kommunalen		K	Das Netz in Burgdorf wurde an einer Sitzung mit Vertretung Stadt, Kanton und Region am 30.06. gemeinsam überarbeitet und bereinigt.

	Velowegnetzplanung der Stadt Burgdorf vom 26.08.2025 (per Mail an die Stadt Burgdorf). Letztere enthält den gemeinsam an einer vorangehenden Besprechung vereinbarten Grundsatz, dass die Velohauptverbindungen auf dem «Veloring» abseits der Kantonsstrassen verlaufen sollen (vgl. Planung Stadt Burgdorf Stand öffentliche Mitwirkung Sommer 2025). In den Unterlagen zur öffentlichen Mitwirkung der RVNP wird die Kantonsstrasse stellenweise (z. B. im Bereich Gotthelfstrasse und Sägegasse) jedoch noch als Velohauptverbindung aufgeführt. Die Region und die Stadt werden gebeten, die Kantonsstrassen innerhalb des «Velorings» in ihrer Planung als Veloebenverbindungen aufzuführen.			
TBA	2.4 Velonebenverbindungen (VN) Wir begrüssen die neu aufgenommenen Velonebenverbindungen im Alltagsnetz in der Region Emmen- tal. Diese verbinden die kommunal bedeutenden Quellen und Ziele untereinander bzw. binden diese an das Velowegnetz der Velohauptverbindungen an. Zudem wird verdankt, dass in den Siedlungsgebieten das Velowegnetz durch Velonebenverbindungen verdichtet wurde.		K	
TBA	Nr. 86: Wenn die Ersatzverbindung der Kantonsstrasse via Haslenbach festgesetzt würde, stellt dies die Änderung Nr. 10 als VH II in Frage (Netzanbindung). Die Netzhierarchie hat entsprechend Auswirkungen auf die Ausweisung einer Schwachstelle (Annahme DTV ≤ 2'500: für VH II wäre Abschnitt ausserorts eine Schwachstelle, für eine VN nicht).		K	Die Ersatzverbindung hat erst Status Vororientierung. Es wurde noch nicht final entschieden, dass die bestehende Linienführung nicht die beste ist und auch noch keine Alternativen untersucht. Im Rahmen der RVNP wird an der Anpassung festgehalten. Wird zukünftig eine VHE festgesetzt, sind die Auswirkungen auf das übrige Netz und seine Hierarchie neu zu überprüfen.
TBA	Nr. 87: bitte für Vollständigkeit der Netzplanung die Signatur der Ersatzverbindung (VH II) bis Gammenthal ergänzen		B	Es wird angenommen, dass es sich um die Ergänzung (nicht Ersatzverbindung) der VH II handelt. Diese wurde entsprechend angepasst.

Sind die wichtigsten öffentlichen Veloabstellanlagen erfasst? Wenn nicht, was fehlt?				
Absender	Anliegen	Beilage	Beurteilung	Begründung
Einwohnergemeinde Eggiwil	In Eggiwil sind die wichtigsten öffentlichen Veloabstellanlagen erfasst.	-	K	-
Einwohnergemeinde Langnau im Emmental	Alles erfasst!	-	K	-
Gemeinde Utzenstorf	3. nein, Veloabstellanlagen bei den Schulanlagen Utzenstorf fehlen	-	B	Die Veloabstelllage wurde in den Plänen und der Liste aufgenommen.
Salis / Sommer; Privatperson	Können wir nicht beurteilen.	-	K	-
Quartierverein Schlossmatt	Beim Parkhaus Oberstadt fehlt Parkierungsanlage. Da müsste eine gedeckte Abstellanlage z.B. anstelle der Aussenparkplätze unten beim Lift installiert werden. Insbesondere bei Anlässen in der Oberstadt ergibt sich eine ungünstige Situation in diesem Bereich	-	K	-
Gemeinde Krauchthal	Veloabstellanlage bei der Schulanlage «Rüedismatt» ist aufzunehmen.	-	B	Die Veloabstelllage wurde in den Plänen und der Liste aufgenommen.
Rüfenacht; Privatperson	Veloparkplatz bei Migros / Denner Hasle (?)	-	B	Die Veloabstelllage wurde in den Plänen und der Liste aufgenommen.
Einwohnergemeinde Aefligen	Im Bericht Regionale Velonetzplanung Emmental ist beim Anhang 2 - Analyse Veloparkierung der Bahnhof Aefligen mit einer neutralen Einstufung in Gelb zu dem SOLL der Anzahl Veloabstellplätze aufgeführt. Die Zuständigkeit liegt für den Gemeinderat Aefligen bei der BLS für eine Überprüfung.	Brief	K	-
Gemeinde Kirchberg	Der Gemeinderat stimmt den unterlagen zu, möchte aber noch erwähnen, dass Veloabstellplätze im Bereich des Bahnhofes RUAL/Kirchberg zu prüfen sind.	Mail	K	-
TBA	2.7 Veloparkierungsanlagen Im Anhang 1 des Erläuterungsberichts findet sich eine Liste der grösseren regional bedeutenden Veloabstellanlagen, sie sind auch auf der Karte verortet. Der Titel der Liste und der Übertitel der Legende trifft nicht auf alle Abstellanlagen der Liste zu: wir empfehlen, alle Anlagen mit weniger als 50 Veloabstellplätzen in einer zweiten, getrennten Liste		B	

	darzustellen. Gemäss Vorgaben in der Richtlinie zur Velonetzplanung sollen zudem die wichtigen Veloparkierungsanlagen in zwei Grössenkategorien aufgeteilt werden: Grössenkategorie I (mehr als 500 Velos) und II (50 bis 500 Velos). Bei zwei Gemeinden/ Orten sind Veloabstellanlagen aufgeführt mit einer Anzahl Veloabstellplätzen von Null (bitte erläutern/ korrigieren).			

Sind die Bedürfnisse der velonutzenden Bevölkerung genügend berücksichtigt? Sind die Bedürfnisse der velointeressierten Bevölkerung genügend berücksichtigt?				
Absender	Anliegen	Beilage	Beurteilung	Begründung
Arni; Privatperson	Nein: Im Kaltacker befindet sich ein Kindergarten und Primarschulhaus. In den letzten Jahren wurde viel gebaut, was auch den Zuzug von Familien mit Kindern mit sich brachte. Die Verbindungsstrasse Affoltern nach Heimiswil bzw Burgdorf wird neuer intensiv für den Berufsverkehr und auch als Umfahrung für den Schwerverkehr (inkl. Sattelschlepper) genutzt. Die Tempolimiten sind nicht stringent (80 / 60/ 40) die Markierungen auch für den Veloverkehr fehlen. Teilausbauten der Strasse verlocken, diese als Renn- und Raserstrecke zu nutzen. Schüler der Primarschule, die im Raum Kaltacker wohnen, besuchen in Burgdorf die Oberschule mit dem Velo via Seidenwand. Es ist nur eine Frage der Zeit bis sich ein Velounfall auf der engen Strasse ereignet!	-	K	Im Bereich Kaltacker wurden zur Erschliessung der genannten Zielorte Velonebenverbindungen aufgenommen.
?; Privatperson	Wurde auch berücksichtigt, betreffend E-Bikes an den Veloparkierstationen Ladeinfrastruktur zu erstellen?	-	B	Ein entsprechender Verweis wurde im technischen Bericht ergänzt
Flüeler; Privatperson	ein durchgehender Veloweg Langnau - Konolfingen, ohne dass auf die Hauptstrasse gewechselt werden muss, wäre wünschenswert.	-	K	-
Brügger; Privatperson	Nein. Schnelle Pendlerverbindung aus der Region Hindelbank nach Bern. Es gibt Lücken und gefährliche Stellen an den Übergängen der Regionengrenzen.	-	K	-
Jenni; Privatperson	-Für Freizeitfahrten sind viele Abzweiger und Umwege weniger entscheidend. Für Pendler hingegen, wo die Geschwindigkeit zählt, sind viele aktuelle Velowege bedingt nutzbar.	-	K	-
Adrian; Privatperson	Fahrradfahrer sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Also haben sie sich auch so zu verhalten.	-	K	-
Einwohnergemeinde Eggiwil	Die Bedürfnisse der velonutzenden und velointeressierten Bevölkerung sind genügend berücksichtigt.	-	K	-

Gemeinde Hellsau	Wir haben bei uns eine Parallelstraße welche von Ihnen als Veloweg definiert wurde. Ist diese Strasse für den landwirtschaftlichen Verkehr und für Anwohner noch zu benutzen?	-	K	Ja, die Festlegung der Veloroute auf dem Parallelweg schliesst die Nutzung durch andere Verkehrsteilnehmende nicht aus.
Schilling; Privatperson	Verbindung zu Bolligen fehlt, gefährlicher Weg	-	B	Eine VH II führt nach Bolligen. Eine Schwachstelle wurde im Rahmen der Mitwirkung aufgenommen.
Zurbuchen; Privatperson	Nein, zwischen Krauchthal und Bolligen fehlt ein sicherer Veloweg, obwohl die Strecke sehr stark befahren ist. Offenbar fühlt sich weder die Region Emmental noch die Region Mittelland zuständig für diesen Abschnitt.	-	B	Eine VH II führt nach Bolligen. Eine Schwachstelle wurde im Rahmen der Mitwirkung aufgenommen.
Salis / Sommer; Privatperson	Nein. Für die Strecke Krauchthal - Bolligen (ab Hub, Spritzenhaus bis Lutzeren) fehlt eine sichere Veloverbindung (kein Velostreifen, kein Veloweg). Das hat zur Folge, dass es für die velonutzende Bevölkerung gefährlich ist und die velointeressierte Bevölkerung davon abhält das Velo zu benützen.	-	B	Eine VH II führt nach Bolligen. Eine Schwachstelle wurde im Rahmen der Mitwirkung aufgenommen.
Quartierverein Schlossmatt	Es hat etliche Lücken im Plan siehe Frage 2 und 5 Tempo 30 müsste bei schwierigen Querungen (Schwachstellen/Netzlücken) auch auf der Hauptstrasse eingeführt werden	-	K	-
Gemeinde Krauchthal	Frage 1: Die Abbiege -/Kreuzungssituation in Hub, der Hindelbankstrasse in Krauchthal und bei der Verzweigung Lindental-Bolligenstrasse ist auf die Verkehrssicherheit mit Fokus Fahrrad zu prüfen. Frage 2: ja	-	K	-
Rüfenacht; Privatperson	Wichtig: Fokus auf Velo-Alltagsverkehr. Höchste Priorität müsste unseres Erachtens eine gute und rasche, allwettertaugliche Veloverbindung Hasle - Oberburg - Burgdorf haben!	-	K	-
GRÜNE Emmental	Um die «velointeressiert» Bevölkerung zu einer «velonutzenden» Bevölkerung zu machen, braucht es in erster Linie – wir wissen es alle – sichere Infrastrukturen. Zu NutzerInnen werden die Menschen erst, wenn sie die Infrastruktur vor sich sehen, bereit zur Benützung. Ein Plan hat für die velointeressierten Menschen nur eine sehr geringe Bedeutung, weil zu abstrakt.	-	K	-

Bachofner; Privatperson	Konkret: Gemeinde Krauchthal - Es fehlt eine sichere Routenführung ab Krauchthal in Richtung Boll, bis zum Weiler Lindenthal. Für den Teilabschnitt Krauchthal-Lindenfeld wäre ein Radweg bereits fast vorhanden, wenn man den bestehenden Landwirtschaftsweg (südöstlich entlang des Baches) ausbauen und die Ein- und Ausfahrten sicher gestalten würde. - Es fehlt eine Veloverbindung von Hub kommend in Richtung Lindenthal und umgekehrt. Das hat zu Folge, dass viele Velos den sicheren Radweg entlang des Krauchthalbaches im Hub-Tal nicht benützen. - Schulweg: In Krauchthal gibt es eine sichere Verbindung vom Unterdorf (Oberburgstrasse) zum Schulhaus. Sie bedingt zwei Strassenquerungen: über die Oberburgstrasse beim Dorfeingang und über die Hindelbankstrasse auf der Höhe der Toyota-Garage Hebeisen. Weil diese beiden Stellen keinerlei sichere Infrastruktur aufweisen, wird diese Wegvariante von Schulkindern nicht benützt; stattdessen fahren sie gar nicht Velo oder sie benützen die schmalen Trottoirs entlang der Hauptstrasse.	-	B B B	Eine VH II ist auf der Lindentalstrasse festgelegt. Eine Schwachstelle wurde ergänzt (siehe Schwachstellenliste Nr. 56). Eine VN wurde ergänzt. Eine Schwachstelle an der Querung Hindelbankstrasse wurde ergänzt (siehe Schwachstellenliste Nr. 48). Im Bereich der Querung Oberburgstrasse ist die Strecke bereits Teil einer Schwachstelle. Im Rahmen der Verbesserung der Strecke sind auch die Knoten mitzudenken.
Bachofner; Privatperson	Für Schulkinder ist einzig das Quartier Grossacher gut mit dem Schulhaus verbunden. Die anderen Dorfquartiere weisen keine sichere Velo-Infrastruktur auf und die Hauptstrasse durch das Dorf mit T50 hat eine sehr starke Trennwirkung zur Folge. Der Schulweg für die Kinder von Hub ist zwischen den Dörfern Hub und Krauchthal gut. Hingegen ist das einseitige, schmale Trottoir in Hub eine Notlösung mit einigen Gefahren, insbesondere auf dem Hinweg (Fahrtrichtung Krauchthal), wenn die Kinder in Fahrbahn-Gegenrichtung (also links) fahren und einige unübersichtliche Stellen meistern müssen.		K B	Eine entsprechende Schwachstelle wurde aufgenommen (siehe Schwachstellenliste Nr. 127)
Grüne Region Langnau	Um die «velointeressiert» Bevölkerung zu einer «velonutzenden» Bevölkerung zu machen, braucht es – wir wissen es alle – sichere Infrastrukturen. Zu NutzerInnen werden die Menschen erst, wenn sie die	-	K	-

	Infrastruktur vor sich sehen, bereit zur Benützung. Ein Plan hat für die velointeressierten Menschen nur eine sehr geringe Bedeutung, weil zu abstrakt.			
Pro Velo Emmental	Im Grundsatz erkennen wir die Notwendigkeit, Destinationen im Ortskern über die Hauptachse erreichen zu müssen. Eine Linienführung der Veloerschliessung im Autoverkehr ist daher unumgänglich, wenn auch stossend, zumal meist kein Platz da ist, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Ausserorts aber kann die Lösung nicht darin bestehen, Radstreifen oder Radwege entlang von Hauptstrassen zu bauen. Diese technische Lösung berücksichtigt den Umstand nicht, dass das Radfahren attraktiv sein soll, um weitere Zielgruppen anzusprechen, namentlich solche, die heute noch per Auto verkehren. Ein Umstieg vom Auto an den Strassenrand ist wenig ansprechend für Menschen, die tagein tagaus sehen, dass die Velofahrenden ein Randdasein in der Gischt der an ihnen verbeifahrenden Autos fristen. Wir sprechen uns daher wo immer möglich für eine landschaftlich ansprechende Lösung aus, die fernab von Lärm und Strasse führt. Wenn es sich nicht gerade um eine Hauptroute handelt, kann hier auch auf Koexistenzlösungen mit dem Fussverkehr gebaut werden, zum Beispiel entlang von Waldrändern oder Bächen.	Brief	K	-
Quartierleist NORD Burgdorf	Generell fragen wir uns, ob man sich auch überlegt, auf welchen Strassen man die schnellen E-Bikes erlauben will oder wann diese auf die Hauptverkehrsachsen für Autos ausweichen sollen.	Mail	K	
TBA	3.1 Velowanderrouten In der RVNP 26 ist im Bericht und ggf. in der Karte die Entwicklung der Velowanderrouten im Emmental aufzuzeigen. Auch wenn keine Aufhebungen oder Verdichtungen geplant sind, sollte die Übernahme der SchweizMobil-Routen kurz erläutert werden. 3.2 Mountainbike-Routen		K	In Kapitel 1.2 wird die bestehende Planung des Freizeitnetzes im Emmental erwähnt und der Umgang damit im Rahmen der RVNP erläutert.

	Alle bestehenden regionalen MTB-Routenplanungen sind in der RVNP 26 zu berücksichtigen und ggf. unverändert darzustellen. Die MTB-Routen sind Teil des Freizeitnetzes und sind daher mit diesem zu verbinden. Allfällige dadurch notwendige Ergänzungen des Velowanderroutennetzes («Zubringerverbindungen») sind zu ergänzen.			

Sind die Schwachstellen/Netzlücken erfasst? Wenn nicht, welche fehlen?				
Absender	Anliegen	Beilage	Beurteilung	Begründung
Arni; Privatperson	Die Verbindungsstrasse Affoltern nach Heimiswil bzw Burgdorf wird neuer intensiv für den Berufsverkehr und auch als Umfahrung für den Schwerverkehr (inkl. Sattelschlepper) genutzt. Insgesamt besteht auf der genannten Velostrecke die Schwachstelle, dass es Pendlerstrassen sind für den Berufsverkehr und vom Langsamverkehr aus Sicherheitsgründen zu meiden sind, insbesondere morgens und abends. Eine Konzeption, wie dem vermehrten Verkehrsaufkommen zu begegnen ist fehlt aus meiner Sicht.	-	K	Aufgrund des tiefen DTVs kann auf diesen Strecken gemäss kantonalen Standards keine Schwachstelle ausgewiesen werden.
?; Privatperson	Ja, was ich nirgends gelesen habe ist, wie wird eine Entflechtung von Velos auf reinen Wanderwegen die als Abkürzungen gerne genommen werden von RadfahrerInnen, gehandhabt?	-	K	-
Flüeler; Privatperson	Zwischen Bowil und Zäziwil muss öfters auf der Hauptstrasse gefahren werden, wären keine Alternativen möglich? Z.B. auf Feldwegen links des Bahngeleises (wenn man Richtung Bern schaut)	-	Nb	Die Strecke liegt in der Region Mittelland und wurde im Rahmen der RVNP Emmental nicht bearbeitet.
Brügger; Privatperson	Nein. Schnelle Pendlerverbindung aus der Region Hindelbank nach Bern. Es gibt Lücken und gefährliche Stellen an den Übergängen der Regionengrenzen. (Beispielsweise an der Gemeindegrenze Hindelbank hört der super Veloweg auf und man muss in der Gemeinde Bäriswil auf die Hauptstrasse (80km/h) ohne Velostreifen!	-	K	Der erwähnt Abschnitt liegt im Velobahn-Korridor. Die Linienführung und notwendigen Massnahmen werden im Rahmen dieser Studie konkretisiert.
Adrian; Privatperson	Eine schwachstelle ist die Sturköpfigeit und ignorantz sowie rücksichtslosigkeit der Fahrradfahrer	-	K	-
Einwohnergemeinde Eggiwil	Die Schwachstellen/Netzlücken sind erfasst. Der Gemeinderat weisst noch einmal darauf hin, dass speziell die Abschnitte Röthenbach-Eggiwil / Eggiwil-Aeschau und Aeschau-Signau drigend überprüft und in absehbarer Zeit "Velotauglich" gemacht werden sollten. Auf der Schwachstellenliste ist schon aufgeführt - "T80, DTV ~1500, keine Veloinfrastruktur. Mischverkehr in Ordnung als weitere mögliche Führungsform. Fuss-	-	K	

	/Radweg anzustreben. Der Kantonsstrassenabschnitt Eggiwil-Holzmatt-Horben-Aeschau-Schüpbach-Signau wird neben dem "Freizeitveloverkehr" auch von den Sekundarschülerinnen und Schülern befahren. Die Hauptstrasse ist relativ schmal und stark befahren sollte wenn irgendwie möglich in absehbarer Zeit verbreitert oder mit einem Radstreifen versehen werden können.			
Gemeinde Hellsau	Sind schon Änderungen für die beiden Schwachstellen bei uns geplant wenn ja welche? Schwachstelle Nr. 21: Die bestehende Querung im Bereich des Gasthofs Freienhof erachten wir als sehr gefährlich. Wir empfehlen die Querung in Richtung Höchstetten (auf Höhe der Liegenschaft Zürich-Bernstrasse 7) zu verschieben. Bedingt durch die starke Frequentierung des Freienhofs mit einer grossen Anzahl LKW's birgt diese Passage zusätzliche Risiken für Radfahrende. Der Parallelweg wird aktuell sowohl von der Landwirtschaft wie auch den Anwohnenden mit unterschiedlichen Fahrzeugen genutzt. Diese Doppelnutzung muss zwingend auch in Zukunft möglich bleiben.	Brief	K	Es sind noch keine Änderungen für die beiden Schwachstellen geplant.
Gemeinde Hasle bei Burgdorf	Die neue Veloroute Oberburg - Hasle - Lützelflüh ist in Hasle nicht optimal geführt. Leider wird das Umfahren über den Pfarrhausweg nur schwierig korrigierbar sein. Anschliessend die Unterführung der Eisenbahn vom Pfarrhausweg zur Kalchofenstrasse ist nicht übersichtlich, zu eng und birgt grosses Kollisionsrisiko!	-	K	
Einwohnergemeinde Langnau im Emmental	Im Bereich Hüselmatte, orographisch rechts: Unklare Situation zwischen Fahrrad und Fussgänger (kommunale Klärung).	-	K	
Walther; Privatperson	Siehe Frage 2 Leider gab es in der Vergangenheit schon etliche Unfälle, auch tödliche. Die Verkehrsführung bergwärts Richtung Lutzeren-	-	B	Eine entsprechende Schwachstelle wurde ergänzt.

	Bolligen muss dringend geplant und umgesetzt werden. Dies alles in Zusammenarbeit mit Bolligen- Region Bern..			
Büchel; Privatperson	Absolute Schwachstelle betreffend Sicherheit für Velofahrer auf der Strecke zwischen Hub bei Krauchthal und Bolligen	-	B	Eine entsprechende Schwachstelle wurde ergänzt.
Rychiger; Privatperson	Die Strasse zwischen Hub nach Bolligen über die Lutzere ist äusserst gefährlich fpr Velofahrer. Da muss noch etwas möglich sein.	-	B	Eine entsprechende Schwachstelle wurde ergänzt.
Schilling; Privatperson	Verbindung zu Bolligen von Hub Krauchthal, Veloweg Hub- Krauchthal	-	B	Eine entsprechende Schwachstelle wurde ergänzt.
Zurbuchen; Privatperson	Nein, zwischen Krauchthal (Brünnliacher) und Bolligen fahren die Velos auf der sehr kurvigen und unübersichtlichen Hauptstrasse mit Tempo 80 und ohne Velostreifen.	-	B	Eine entsprechende Schwachstelle wurde ergänzt.
Salis / Sommer; Privatperson	Die Schwachstelle befindet sich Region übergreifend Emmental - Mittelland zwischen Hub (Krauchthal und Lutzeren (Bolligen). Sowie Krauchthal - Boll (Abschnitt Krauchthal bis Lindenthal)	-	B	Eine entsprechende Schwachstelle wurde ergänzt.
Maurer; Privatperson	Hauptstrasse Alchenstorf	-	Nb	Aufgrund des tiefen DTVs kann auf diesen Strecken gemäss kantonalen Standards keine Schwachstelle ausgewiesen werden.
Quartierverein Schlossmatt	Aus unserem Quartier fehlt: Querung Spital Querung Rütschelengasse Querung Pestalozzi Parkplatz Querung Grunerstrasse mit Heimiswilstrasse Querung Heimiswilbrücke mit Emmedammroute	-	K	Die Querungen sind bereits durch Schwachstellen auf den jeweiligen Strecken abgedeckt. Die Querung Heimiswilbrücke mit Emmedammroute betrifft die Freizeitroute und ist damit nicht Teil der RVNP-Schwachstellenanalyse.
Rüfenacht; Privatperson	Hasle: Gute Lösung mit Zubringer über die Kalchofenstrasse. Wichtig: für Velofahrer in Richtung Bahnhof bei der Einmündung in die Kantonsstrasse eine gefahrlose Lösung suchen. Problempunkt: Unterführung der BLS durch eine enge Röhre; sehr unübersichtliches Ein- und Ausbiegen (90°-Winkel!), sehr eng (Gegenverkehr mit Velos, Fussgängern, Kinderwagen unmöglich). Unbedingt in Zusammenarbeit	-	K	In Hasle und Lützelflüh sind Schwachstellen auf den erwähnten Abschnitten enthalten. Die Lochbach- und die Breitmoosstrasse liegen im Korridor der Velobahn und werden im Rahmen dieser Studien konkretisiert.

	mit der BLS verbreitern (ursprünglich war für den Radweg eine separate Unterführung geplant…)! Situation an der Bahnhofkreuzung für Velofahrer unmöglich und gefährlich: Zufahrt Rüegsauschachen - Bahnhof Hasle, Fahrt Rüegsauschachen - Richtung Riefershäusern (auf den Radweg Goldbach, auf den Radweg Schafhausen, zum Migros). Lützelflüh: Die Lützeflühstrasse nach Rüegsauschachen müsste vetotauglich gemacht werden (Verbreiterung mit Velostreifen). Der Veloweg Lützelflüh - Hasle muss dringen durchgehend asphaltiert werden (ist oft in einem sehr schlechten Zustand). Oberburg: Die Lochbachstrasse muss verbreitert und wenn möglich mit Radstreifen versehen werden (spätestens mit der Erstellung des Veloweges Oberburg - Hasle). Hindelbank: Veloweg nach Lyssach (Breitmoosstrasse) muss ausgebaut und durchgehend asphaltiert werden.			
GRÜNE Emmental	Konkret: Burgdorf - Was als «städtischer Radweg-Ring» seinerzeit vorbildlich war, kann heute leider bloss noch als gewöhnlich bezeichnet werden. Angesichts des vielen Veloverkehrs in der Stadt Burgdorf ist es höchste Zeit, den «Ring» endlich fertigzustellen und an vielen Stellen zu verbessern: viele Knoten und Vortrittsregelungen sind nicht zum Vorteil des Veloverkehrs konzipiert; im Bereich Sägegasse bis Steinhof gibt es keine geeignete und durchgehende Veloverbindung. - Genau dieser Bereich ist im Plan als «zu prüfender Korridor Velobahn» dargestellt. Dem entnehmen wir, dass	Excel	K	Das Netz und die Schwachstellen in Burgdorf wurden in Abstimmung mit der kommunalen Planung präzisiert. Die Velobahn wird in separaten Studien untersucht und konkretisiert.

	er mit höchster Priorität behandelt wird und Verbesserungen in naher Zukunft umgesetzt werden.			
Grüne Region Langnau	Wir begrüssen, dass der umfassende Handlungsbedarf (Netzlücken, Sicherheitsdefizite) im Rahmen der Velonetzplanung erkannt wurde. Insbesondere die immensen Schwachstellen auf wichtigen Routen bzw. Schulwegen wie der Ortsdurchfahrt Zollbrück oder der Kantonsstrasse Rüderswil-Zollbrück, müssen aus unserer Sicht schnellstmöglich angegangen werden. Hier ein Antrag auf Aufnahme einer Schwachstelle im Velonetz: Die Verbindung Rüderswil-Zollbrück-Emmenmatt weist im Bereich zwischen Bramegg und Emmenhofweg, (siehe Karte im separaten Mail vom 30.05.2026, mit Nummer 1 gekennzeichnet), eine Schwäche auf. Der Weg ist in diesem Bereich nicht befestigt und insbesondere im Winter kaum befahrbar. Aufgrund der für Velofahrende unzumutbaren Situation auf der parallel verlaufenden Kantonsstrasse (Lauperswil-Emmenmatt) entsteht dort für Velofahrende eine Netzlücke.	PDF	B	Die Schwachstelle zwischen Bramegg und Emmenhofweg wurde aufgenommen (siehe Schwachstellenliste Nr. 126)
	Langnau: 1) Die Strassen sind allesamt massiv von Auto- und Lastwagenverkehr befahren. Innerhalb des Dorfes sind die Passagen auch oft eng und lassen ein ungehindertes und sicheres Fahrradfahren nicht zu. Die Strassen sind innerhalb des Dorfes nie mit Velomarkierungen gekennzeichnet, geschweige denn sind Velostreifen vorhanden. 2) Eine weitere Schwachstelle befindet sich beim Ilfiskreisel. Hier kommt die Hauptroute aus Richtung Bern dazu, die zuvor von Signau her über die Schnellstrasse führt. Aus unserer Erfahrung kann man hier keinen Moment beruhigt mit dem Velo unterwegs sein. 3)Es gibt auch auf den Nebenrouten kaum eine sinnvolle Passage, wie von der West- zur Ostseite des Dorfes gefahren werden kann (Bahnquerung). Entsprechend diesen Beschreibungen sehen wir sehr viel		K	

	Handlungsbedarf in der Velonetzplanung rund um und in Langnau. Nicht zuletzt ist Langnau auf der Karte als "regional bedeutendes Zentrum" markiert.			
Hänni-Walther; Privatperson	Die Schwachstellen im Velokorridor Burgdorf-Bern sind nicht vollständig berücksichtig. Insbesondere ab Hub bis nach Bolligen müsste dringend hingeschaut werden. Da es sich hier um eine Schnittstelle zur Region Mittelland handelt, ist eine Kooperation zwischen allen Beteiligten Regionen und Gemeinden absolut zentral.	-	B	Die Schwachstellen in Burgdorf wurden abgestimmt auf die kommunale Planung überarbeitet. Der Velokorridor wird im Rahmen einer separaten Studie konkretisiert. Eine Schwachstelle bei Hub-Bolligen wurde ergänzt.
Vasella; Privatperson	Einige Schwachstellen in Krauchthal, die ev noch nicht erfasst sind - der Veloweg Richtung Oberburg verläuft parallel zu Hauptstrasse. die Querung der Hindelbankstrasse ist bei hohem Verkehrsaufkommen nicht immer ganz einfach, v.a. von Richtung Oberburg kommend, muss am Hang angehalten und angefahren werden zum Überqueren - im Dorfzentrum ist es an manchen Stellen nicht einfach von einer Nebenstrasse auf die Hauptstrasse (Länggasse) einzubiegen, da die Übersicht wegen Kurven schlecht ist und die Autos schnell fahren. - In Hub endet der Veloweg, der Abschnitt Hub - Bolligen ist eine enge schnell befahrene und kurvenreiche Strasse (80 km), da fehlt ein Veloweg komplett. Der Abschnitt liegt zwar nicht mehr im Emmental, wird aber vorwiegend von Einwohner:innen Emmentals benutzt, die nach Bern fahren, betrifft also diese wohl eher als die Einwohner:innen Bolligens, darum erlaube ich mir auf diesen problematischen Abschnitt aufmerksam zu machen und	PDF	B	Eine Ergänzung dazu wurde bei der Schwachtelle Nr. 120 gemacht. Eine Aufnahme einer entsprechenden Schwachstelle ist unter Berücksichtigung der kantonalen Standards nicht möglich. Eine entsprechende Schwachstelle wurde aufgenommen (Nr. 127).
Elternrat Krauchthal	Schwierige Stellen für unsere Kinder und Schulkinder: - in Krauchthal Dorf, sowie in Hub Dorf, Kinder bis 12 fahren auf dem Trottoire, da auf der Kantonsstrasse keine Velostreifen vorhanden sind. Diese Trottoires sind aber sehr eng mit hohem Bordstein und nicht fürs Velofahren geeignet. - die Kinder der Oberstufe fahren mit dem Fahrrad nach Hindelbank, das Abbiegen in die Hindelbankstrasse, sowohl vom Fahrradweg, wie auch bei der Kreuzung	-	B	Eine entsprechende Schwachstelle zur Anordnung von Radstreifen wurde aufgenommen (Nr. 127) und die Verbesserung der Querungssituationen in Schwachstelle Nr. 120 ergänzt.

	Länggasse/Oberburgstrasse/Hindelbankstrasse ist eine Herausforderung, insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen			
Bangerter; Privatperson	Schwachstelle, Velounterführung in Hasle: Die Bahnunterführung in Hasle von der Kalkhofenstrasse zum Pfarrhausweg sollte als Schwachstelle aufgeführt werden. Das Tunnelprofil; (Gefälle, Höhe, Breite, Belag) ist vor allem mit Kinderanhänger kaum fahrbar.	-	B	Eine entsprechende Schwachstelle wurde ergänzt (siehe Schwachstellenliste Nr. 128.)
Dick; Privatperson	Da ich selber auch Auto fahre, sind die Velofahrer auf der Verbindung Hub (Krauchthal) und Habstetten wirklich ein Hindernis und sehr gefährlich.	Mail	K	-
Einwohnergemeinde Aefligen	In der Liste der Schwachstellen ist die Schwachstelle 37 (Kantonsstrasse) aufgeführt. Bei der Stelle 37 handelt es sich um die Kantonsstrasse, die Gemeinde ist als Eigentümerin nicht betroffen. Massnahmen würden durch die Gemeinde aber sicher begrüsst.	Brief	K	-
Einwohnergemeinde Lyssach	Grundsatzlich werden die Eingaben (Schwachstellen) der Gemeindevernehmlassung bestatigt. Die Schwachstelle 2 wurde im Dokument «Stand Mitwirkung» entfernt, was richtig ist. Die Schwachstelle 56 ist nicht als solche erkennbar. Die durch die Gemeinde getroffenen Massnahmen sind ausreichend. Die Schwachstelle 57 ist ebenfalls als solche nicht erkennbar. Im Zubringer sind keine Markierungen erforderlich. Zur Schwachstelle 119 ist zum wiederholten Mal zu erwahnen, dass die Gemeinde Lyssach n6rdlich der Bahnlinie die erforderliche Infrastruktur bereits in eigenen Kosten erstellt hat. Auf der Kantonsstrasse südlich der Bahnlinie ist unseres Erachtens weder ein Radstreifen noch ein Radweg erforderlich. Es sind keine Steuergelder einzusetzen. Vielmehr ist der Radweg ab Gemeindegrenze Burgdorf in 6stlicher Richtung entlang der Bahnlinie zu verlangern. Im Dorf Lyssach, bestenfalls im Zusammenhang mit dem geplanten Bahnhofumbau, ist eine Querung der Geleise erforderlich, dass der Veloweg südlich der Bahnlinie	Brief	K K B B K K	Die Schwachstellen 56 und 57 wurde nach Kontrolle der DTV und Geschwindigkeit entfernt. Die Schwachstelle auf der Kantonsstrasse bleibt bestehen, da das Netz erst nach Prüfung durch das OIK auf der Kantonsstrasse aufgehoben und ggf. auf die bestehende Infrastruktur verlegt werden kann.

	nach Hindelbank gefahrt werden karln. Sollte dies i.Z.m. dem Bahnhofumbau niGht m6glich sein, sind die bestehenden UnterfOhrungen zu nutzen.			
Gemeinde Lützelflüh	In der Schwachstellenanalyse wurden auf Gemeindeboden Lützelflüh insgesamt acht Schwachstellen eruiert. Sieben davon betreffen den Kanton und einzig die Schwachstelle Nr. 90 befindet sich auf einer Gemeindestrasse. Es ist jedoch nicht klar, welchen Zweck diese Schwachstellenanalyse verfolgt bzw. ob für die Gemeinde oder den Grundeigentümer Verpflichtungen entstehen. Dies sollte genauer erläutert werden.	Mail; Bild GZEL	K	
Gemeinde Rüegsau	Die Velohauptverbindung I zwischen Langnau im Emmental und Utzenstorf führt über das Gemeinde-gebiet von Rüegsau und hier konkret über die Winterseistrasse (Lützelflühstrasse – Winterseistrasse – alte Holzbrücke). Bereits im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens im 1. Quartal 2026 hat die Gemeinde Rüegsau mehrfach darauf hingewiesen, dass eine Routenführung über die Winterseistrasse als nicht geeignet betrachtet wird. Dabei wurde insbesondere auf die bekannten Schwächen wie fehlende Strassenbrei-te, Schwerverkehr und Fussgängerverkehr hingewiesen. In der Stellungnahme vom 31. März 2026 hat die Regionalkonferenz festgehalten, dass die Winterseistrasse aufgrund ihres tiefen DTV (durch-schnittliche tägliche Verkehrsstärke) und mit einer signalisierten Geschwindigkeit von 40 km/h den Standards entspricht und somit nicht in die Schwachstellen aufgenommen werden kann.	Brief	K	
Lerch; Privatperson	Lützelflüh - Rüderswil; Ausserortsstrecke; 95; Verlängerung der Schwachstelle Rüderswil; Ortsdurchfahrt; 95; Rüdeswil - Zollbrück; Ausserortsstrecke;; Rüderswil - Lauperswil (Zollbrück); Ortsdurchfahrt; 100; Lauperswil; Ortsdurchfahrt; 100; Emmenmatt (-Schüpbach); Ortsdurchfahrt;; Emmenmatt (Obermatt); Unterführung;;	Mail	Nb Nb Nb K K K K	T50 und dtv<3000 und somit keine Schwachstelle gemäss kt. Standards dito T60 und dtv<3000 und somit keine Schwachstelle gemäss kt. Standards Ortdurchfahrt als Schwachstelle enthalten (Nr. 122)

	Mungnau - Neumühle; Ausserortsstrecke; 124; Separate Schwachstelle, 124 einkürzen		Nb	Abgrenzung im Rahmen von Projektierung
	Ranflühschachen - Ramsei; Ausserortsstrecke; 99; Radweg ungenügend breit		Nb	Nicht prioritär
	Goldbach (Schwanden); Ortsdurchfahrt; 96;		K	Nr. 94
	Schwanden; Ortsdurchfahrt; 96 + 97; Separate Schwachstelle		K	
	Grünenmatt (Trachselwald); Ortsdurchfahrt; 90 + 91;		K	
	Emmenmatt - Schüpbach; Ausserortsstrecke; 101 + 20; Verlegung auf rechte Emmeseite		K	
	Schüpbach; Ortsdurchfahrt; 102; Einkürzen von 102		Nb	Schwachstelle auf der gesamten Strecke
	124 Seite Langnau; Ortsdurchfahrt; 124; Verlängern bis Ilfiskreisel		B	
	110 Seite Trubschachen; Ortsdurchfahrt; 110; Verlängern bis KS 10		Nb	Aufgrund von Präzisierungen der DTV Werte keine Schwachstelle mehr.
Lerch; Privatperson	Kröschenbrunnen; Ortsdurchfahrt; 109; KS 10		K	
	Schangnau; Ortsdurchfahrt; 116; Verlängern 116 Rtg Wald und K'boden		Nb	Aufgrund von Präzisierungen der DTV Werte keine Schwachstelle mehr.
	Schangnau - Schallenbergstr.; Ausserortsstrecke; 116;		Nb	dito
	Zwei Schwachstellen gem. Plan nicht nr Schallenbergstrasse; Ausserortsstrecke;; u.a. Freizeitverbindung		K	
	Röthenbach; Ortsdurchfahrt; 112, 114;		K	dito
	Oberei - Süderen; Ortsdurchfahrt; 114; u.a. Freizeitverbindung			
	Krauchthal, Bolligenstrasse; Ausserortsstrecke;;		K	
	Krachthal, Lindentalstr., Länggasse; Ausserortsstrecke;;		K	
	Krauchthal; Ortsdurchfahrt; 120;		K	
	Hindelbankstr. - Krauchthalstr. - Teuffmatt;		K	
	Ausserortsstrecke; 120;		K	
	Hindelbank - Burgdorfstr; Ausserortsstrecke; 54, 66;			
	Sumiswald - Lützelflüh; Ausserortsstrecke; 89; Verlängern bis Lützelflüh		Nb	Kein Netz auf der KS
	Affoltern - Weier; Ausserortsstrecke; 80, 83;		K	
	Bätterkinden; Ortsdurchfahrt; 34, 26; neue Schwachstelle		K	
	Wiler - Utzenstorf; Ausserortsstrecke; 28, 33; Strecke auch als VH I aufnehmen		Nb	Potenzial nicht ausreichend, sowie fehlende regional bedeutende Zielorte
	Kirchberg - Koppigen; Ausserortsstrecke; 118, 17; Strecke		Nb	

	auch als VH II aufnehmen Wynigen - Koppigen; Ausserortsstrecke; 43; 43 Verlängern			Potenzial nicht ausreichend, sowie fehlende regional bedeutende Zielorte
Pro Velo Emmental	Das Erstellen von alltagstauglichen Wegen ist abhängig von der Belagsqualität. Da sich nicht alle Wege teeren lassen (Waldstrassen), regen wir an, vergleichbare Beläge in Betracht zu ziehen. Diese sollen offen sein für Versickerung, aber keinen Schmutz aufwirbeln bei Nässe. Diese Art Beläge würde eine Vielzahl von Verbindungen ermöglichen, die heute noch ausgeschlossen sind aufgrund einer zu engen Auslegung der Ansprüche an die Belagsqualität. Das Teeren von Waldstrassen sollte fallweise möglich sein. Es ist uns nicht ersichtlich, worin der ökologische Schaden besteht, wenn ein Stück Waldstrasse geteert wird, zumal man dazu nur einen Fahrbreite von ca. 2.5m benötigt. Damit bliebe ein Teil des Weges als Naturstrasse erhalten. Es ist in unseren Augen unverhältnismässig, parallele Strecken anzulegen, nur weil man im Wald keinen festen Belag einbringen darf. Der Erhalt von Wanderwegen ohne festen Belag kann trotzdem gewahrt bleiben.	Brief	K	-
Pro Velo Emmental	Querung Goldbach: Die Querung der Emmentalstrasse in Goldbach verdient eine bessere Lösung. Hier muss auf der Hauptstrasse links abgebogen werden. Das ist heikel. Wir schlagen eine Lösung mit Mittelstreifen oder Ähnlichem vor.	Brief	K	-
Rieser / Märki; Privatperson	es fehlt: Schwachstelle Überquerung Eybrücke Burgdorf	Mail + PDF	Nb	Die Standards des Kantons erlauben in diesem Fall keine Schwachstelle aufzunehmen, da Mischverkehr bei T30 eine geeignete Fürhungsform ist.
Region Luzern West	Ein wichtiges Element ist der „Neubau eines Rad-/Gehwegs“. Die Hauptarbeiten dauern bis Ende 2027. Nach Abschluss des Projektes wird es den Velofahrenden möglich sein, aus Richtung Escholzmatt herkommend bis an die Kantonsgrenze einen Veloweg zu nutzen. Dasselbe gilt für Velofahrende aus Marbach. An der Kantonsgrenze endet dann aber der neue Rad-	Mail	K	

	/Gehweg. Auf Berner Seite müssen Velofahrende eine Fahrspur mit dem MIV und Schwerverkehr teilen, was die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden beeinträchtigt. Die REGION LUZERN WEST würde es sehr begrüssen, wenn auf Berner Seite ebenfalls ein Rad-/Geweg realisiert werden könnte, sodass Velofahrende künftig sicher über die Kantonsgrenze bis Langnau i.E. auf einem Radweg unterwegs sein können.			
Quartierleist NORD Burgdorf	Guisanstrasse ist als Hauptverbindung eingetragen, diese Strasse ist aber Einbahn (auch für Fahrräder). D.h. nur Fahrtrichtung vom Schulhaus Richtung Stadt erlaubt. Welches ist die Hauptverbindung in Gegenrichtung? Eybrücke: sehr komplexe Situation mit vielen Strassen mit Rechtsvortritt und schlechter Übersicht. Brücke selbst zudem mit sehr enger Fahrbahn und erlaubtem Gegenverkehr, bei welcher Velofahrer oft knapp überholt werden. Zudem sehr hohes Trottoir, auf welches nicht ausgewichen werden kann. Bei der Stadtverwaltung haben wir die Idee eingebracht vom Eyfeld zum Neumattschulhaus eine Velo-/Fussgängerbrücke über die Emme zu bauen. Das würde die Schulwegsicherheit fördern und den neuralgischen Punkt "Eybrücke" entlasten. Anbindung von Landi Lyssach ab Kreisel MC Donalds ein Problem, resp. aktuelle eine sehr gefährliche Situation.	Mail	B Nb K	Eine entsprechende Netzlücke wird aufgenommen. Auf der Einbahn Guisanstrasse soll für den Veloverkehr die Befahrung im Gegenverkehr ermöglicht werden. Die Standards des Kantons erlauben in diesem Fall keine Schwachstelle aufzunehmen, da Mischverkehr bei T30 eine geeignete Fürhungsform ist. Auf dieser Strecke ist bereits eine Schwachstelle festgelegt.
Stadt Burgdorf	(5) Antrag auf Ergänzung des städtischen Neubauelements 4 inkl. seiner 3 Teilelemente und deren Klassierung als VH I (vgl. Pla06_Burgdorf_Konzept Velonetz Zielzustand): a) PU West (gem. aktueller Planung "Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord" weiter östlich darzustellen) b) Neue Veloachse zw. PU West und Knoten Kirchbergstrasse / Eystrassec) Velopasserelle zw. PU West und Bereich Tec Lab (Überführung Tiergartenstrasse) längs der Gleise		B	Als Netzelemente VH I (siehe Änderungsplan Nr. 29) inkl. Netzlücken (Schwachstellenliste 129-131) aufgenommen

	Die Machbarkeit des Neubauelements 4 muss zusammen mit dem Neubauelement 5 noch vertieft geprüft werden. Aus Sicht der Stadt braucht es eine dieser beiden Netzergänzungen für den Anschluss der nordwestlichen Stadtquartiere und Nachbargemeinden an den Veloring, den Bahnhof Burgdorf und ans Stadtzentrum. (6) Antrag auf Ergänzung des Neubauelements 5 und Klassierung der drei Arme als VH I Die Machbarkeit des Neubauelements 4 muss zusammen mit dem Neubauelement 5 noch vertieft geprüft werden. Aus Sicht der Stadt braucht es eine dieser beiden Netzergänzungen für den Anschluss der nordwestlichen Stadtquartiere und Nachbargemeinden an den Veloring, den Bahnhof Burgdorf und ans Stadtzentrum. (9) Antrag auf Aufklassierung als VH I; Begründung: Schlüsselelement zur Anbindung des Arbeitsschwerpunktes sowie der nordwestlichen Nachbargemeinden an den Veloring, den Bahnhof und das Stadtzentrum, wobei die Zweckmässigkeit auch von der Machbarkeit von Neubauelement 4 oder 5 abhängt			
Stadt Burgdorf	USP Wynigenstrasse ausserorts Schwachstelle Nr. 3 wird in Liste als Knoten bezeichnet; Standort und beschriebenes Unfallgeschehen deuten aber auf eine Strecke hin.		B	Aufgrund der Rückmeldung zu neuesten Unfalldaten wurde die Schwachstelle entfernt.
TBA	Die Stadt Burgdorf hat für ihre Velonetzplanung einen Zwischenstand und einen Endzustand erarbeitet. Die RVNP 26 soll aus Sicht des TBA der Endzustand (geplantes Velowegnetz) der kommunalen Planung abgebildet werden. Der Sachplan des Kantons wird die Querungen an den Kantonsstrassen gemäss «Endzustand» aufnehmen; der Zwischenstand wird nicht abgebildet werden.		K	Die RVNP stellt den Endzustand dar. Nicht aus dem Plan entfernt werden zum jetzigen Zeitpunkt Verbindungen, die durch die Schliessung von Netzlücken entfallen im Fall von Burgdorf, da die in der kommunalen Planung vorgeschlagenen Neubauelemente hinsichtlich Machbarkeit und Zeithorizont noch unsicher sind. Ein entsprechender Vermerk wird in der Schwachstellenliste ergänzt.
TBA	2.5 Velo-Ersatzverbindungen Im Zusammenhang mit der Netzvollendung kommt den Ersatzverbindung eine bedeutende Rolle zu. Im		K	In der Region Emmental gibt es ausschliesslich VHE mit dem Koordinationsstand Vororientierung. Fall A trifft nirgends zu.

	Rahmen der Erarbeitung der RVNP 26 sind dabei insbesondere zwei wesentliche Fälle zu unterscheiden. Fall A: Im Rahmen der planerischen Präzisierungen des Velowegnetzes für den Alltag sind die im SVN 25 bezeichneten Ersatzverbindungen (Koordinationsstand «Zwischenergebnis») zu überprüfen und wo nötig zu konkretisieren. Die Linienführung ist mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen. Den Fall A gibt es im Alltagsnetz der Region Emmental (gemäss Anhang 1.5 SVN 25) nicht. Fall B: Auf Antrag des TBA-OIK soll für einen Kantonsstrassenabschnitt (Koordinationsstand «Vororientierung»), auf welchem kein Veloangebot (gemäss Art. 49 SG) geschaffen werden kann, eine alternative Veloverbindung (auf Gemeine-/Privatstrassen) geplant werden.			
TBA	Ersatzverbindung E43 und E44 (gemäss Anhang 1.5 SVN 2025): Grundsätzlich gehen wir aufgrund der vorliegenden RVNP davon aus, dass die zur Festsetzung empfohlenen Ersatzverbindungen E43 und E44 auf Gemeinde-/Privatstrassen mit den betroffenen Standortgemeinden abgestimmt wurden. Im Falle von E43 Bollodingen – Wynigen ist eine Festsetzung nur in Abstimmung mit der RVNP der Region Oberaargau möglich. Es ist ein Hinweis zur erfolgten Abstimmung mit der Region Oberaargau aufzunehmen. Aus Sicht des TBA können die Ersatzverbindungen vorbehaltlich der durch die Region durchgeführten Abstimmung mit den Gemeinden und der Region Oberaargau wie vorgeschlagen anstatt der im SVN-Anhang 1.5 beschriebenen Kantonsstrassenabschnitte festgesetzt.		B	Die Festlegung der Ersatzverbindung auf der Parallelstrasse ist mit der angrenzenden Region Oberaargau abgestimmt. Die Abstimmung mit der Standortgemeinde Wynigen ist ausstehend. Die Dokumentation wurde entsprechend angepasst, es wird im Rahmen der RVNP ein Zwischenergebnis vorgeschlagen.
TBA	Ersatzverbindung E64, KS 12 zwischen Lohn – Kräiligen (gemäss Anhang 1.5 SVN 2025): Für die Ersatzverbindung ist durch die Region gemeinsam mit der Gemeinde Bätterkinden zu prüfen,		Nb	Stellungnahme Gemeinde Bätterkinden: Der Vorschlag wird abgelehnt.. Die Begründung liegt darin, dass die vorgeschlagene Route nur erschwert zugänglich ist und von den Einwohnerinnen und Einwohner der

	ob die neu in der RVNP 26 als Velonebenverbindung enthaltene Verbindung westlich des RBS-Trassees eine mögliche alternative Linienführung zur Kantonsstrasse KS 12 Lohn-Kräiligen darstellen würde. Aus Sicht des TBA wäre diese Verbindung als Kombination aus einem kantonalen Radweg (Neubauabschnitt entlang RBS-Trassee, inkl. nördlichem Abschnitt der Netzlücke Nr. 122 gemäss SVN 2025; Umsetzung und Finanzierung durch den Kanton) und einer Ersatzverbindung über die bestehenden Gemeindestrassen (Kräiligen- und Rainstrasse) eine valable, verhältnismässige Alternative zum Ausbau der Kantonsstrasse durch den Altisberg-Wald. Der dabei entstehende Eingriff in den Wald wird aufgrund des notwendigen Ausbaustandards (Radweg oder Radstreifen, zusätzliche Breite 3.60 – 4.00 m auf dem gesamten Abschnitt von ca. 800 m) als unverhältnismässig eingestuft. Dem gegenüber würde der Neubau eines Radwegs entlang des RBS-Trassees einem Verlust von Kulturland von rund 4.00 m Breite auf ca. 750 m bedeuten und könnte, als «Nachnutzung» der für das RBS-Ausbauprojekt ohnehin zu erstellenden Baupiste, realisiert werden (Bauphase RBS im Horizont 2029-2031). Zudem könnte so eine zweckmässige Synergie zur Verbesserung der Verbindung in Richtung Küttigkofen (Gemeinde Buchegg, Kt. SO) genutzt werden. Mit Zustimmung der Gemeinde Bätterkinden könnte diese Ersatzverbindung allenfalls auch direkt zur «Festsetzung» im SVN 27 vorgeschlagen werden.			Gemeinde Bätterkinden kaum genutzt werden würde. Zudem ist zu erwähnen, dass diese Route nur dann sinnvoll ist, wenn sie zusammen mit dem Ausbau des Bahngeleises der RBS erstellt werden würde. Ein solcher Ausbau ist jedoch noch nicht in Planung und kann noch viele Jahre andauern. Die Variante entlang der Kantonsstrasse durch den Wald wird somit nach wie vor als einzig sinnvolle Lösung beurteilt, da diese vom bestehenden Velostreifen weitergeführt werden kann und sich diese Route im Ortskern von Kräiligen befindet. Zudem benötigt der Langsamverkehr eine direkte Verbindung ohne unnötigen Umweg.
TBA	Die Schwachstellen-Liste wurde gemäss der Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen mittels der Kriterien Verkehrsmenge (DTV gemäss Verkehrsprognose aus dem Gesamtverkehrsmodell für 2040 «moderat») Geschwindigkeitsregime und der Netzhierarchiestufen überprüft. Für Mischverkehr auf T80-Abschnitten wurde ein DTV ≤ 1'500 als gering eingeschätzt. Gemeindestrassen wurden analog den Kantonsstrassen beurteilt.		K	Dass unter "tiefem DTV" eine Anzahl tiefer 1'500 verstanden wird, war dem Planungsteam nicht klar. Aufgrund dessen wurde in der Schwachstellenliste an den jeweiligen unsicheren Stellen der Vermerk "Wenn DTV "gering" Mischverkehr wie bestehend in Ordnung" ergänzt. Zudem hat sich das Planungsteam bzgl. DTV Werten anders als der Kanton auf den Layer Kantonsstrassenverekhrsdaten gestützt anstatt das Modell zu verwenden. Da hierzu keine Vorgaben gemacht wurden,

				wird davon ausgegangen, dass das Verwenden der KSVD Zahlen zulässig ist.
TBA	Nr. 16: falsche Begründung der Schwachstelle → Knoten weist geschützte Querungsmöglichkeit für den Veloverkehr auf, jedoch längs entspricht die Veloführung nicht den Standards		B	korrigiert
TBA	Nr. 41: keine Schwachstelle (VH II bei DTV 900 und T50/80) Nr. 44: keine Schwachstelle (VN bei DTV 800 und T60/80)		B	In der Schwachstellenliste wurde vermerkt, dass Mischverkehr aufgrundd es tiefen DTV möglich ist aber bei T80 nicht optimal. Da der DTV an dieser Stelle deutlich unter 1'500 liegt, wurde die Schwachstelle entfernt.
TBA	Nr. 43: bitte Schwachstelle unterteilen → erst ab Wil als Schwachstelle ausweisen (DTV 2'100 bei T80)		B	Die Schwachstelle wurde unterteilt. Es gibt sowohl zwischen Wil und Alchenstorf als auch zwischen Will und Wynigen einen Abschnitt mit T80, der als Schwachstelle ausgewiesen bleibt.
TBA	Nr. 45: keine Schwachstelle (VN bei DTV 1'400 und T80) Nr. 46: keine Schwachstelle (VN bei DTV 1'500 und T80) Nr. 48: keine Schwachstelle (VN bei DTV 2'100 und T50/60) Nr. 52: keine Schwachstelle (VN bei DTV ≤ 3'000 und T80) Nr. 56 keine Schwachstelle (VH II bei DTV 2'700 bei T30/60) Nr. 57: keine Schwachstelle (VH II bei DTV 1'000-2'000 und T30/50) Nr. 64: keine Schwachstelle (VH II bei DTV 2'600 und T50/60) Nr. 80: keine Schwachstelle (DTV 2'100, T60) Nr. 90: keine Schwachstelle (VH II, DTV 1'500, T50/60) Nr. 110: keine Schwachstellen (VN, DTV 1'300, T50/80) Nr. 111: keine Schwachstellen (VN, DTV 400, T60/80) Nr. 112: keine Schwachstellen (VN, DTV 2'000, T50/T60/T80) Nr. 113: keine Schwachstellen (VN, DTV 1'800, T80) Nr. 114: keine Schwachstellen (VN, DTV 800, T50/T80) Nr. 115: keine Schwachstellen (VN, DTV 400, T80) Nr. 116: keine Schwachstellen (VN, DTV 1'800, T50/60)		B	Da die DTV-Werte nicht präzise vorlagen, wurde in der Schwachstellenanalyse wie folgt darauf verwiesen: "Wenn DTV < 3000 Mischverkehr wie bestehend in Ordnung. Sonst..." Gestützt auf die vom Kanton in seiner Stellungnahme ausgewiesenen DTV Werte wurden die Schwachstellen entfernt.
TBA	Nr. 49: bitte Schwachstelle unterteilen → nur Abschnitte mit T80 (Richtung Hindelbank) und Ab-schnitt im Bereich Ortseingang Kirchberg (T50 ohne Infrastruktur) als Schwachstelle ausweisen		B	

	Nr. 51: bitte Schwachstelle unterteilen → nur Abschnitt T50 mit DTV 3'200-3'700 als Schwach-stelle ausweisen Nr. 67: gesamter Abschnitt als Schwachstelle ausweisen Nr. 93: bitte Schwachstelle unterteilen → T30-Zone (Brücke / Kirchplatz) nicht als Schwachstelle ausweisen Nr. 100: bitte Schwachstelle unterteilen → kurzer Abschnitt mit T30 (VH II, DTV 4'800) ist keine Schwachstelle Nr. 122: Schwachstelle von Kreisel Zollbrückstr. – Neumühle (Schulhaus Mungnau). Ab Neu-mühle – Mungnau fehlt eine Schwachstelle, bitte in die Schwachstellen-Liste aufnehmen			
TBA	Nr. 107: bitte Schwachstelle unterteilen → nur Abschnitt mit T80 als Schwachstelle aufnehmen		Nb	Auch der Abschnitt mit T60 ist eine Schwachstelle. Mischverkehr wäre nur bei DTV < 3000 zulässig.
TBA	Gemäss Unfallschwerpunkt-Analyse (Stand August 2025) haben die nachfolgend aufgelisteten Unfallschwerpunkte keine aktuelle Grenzwertüberschreitung und können nicht als solche ausgewiesen werden: Nr. 1, Nr. 3, Nr. 5, Nr. 8 und Nr. 10		B	
TBA	Bitte in der Schwachstellen-Liste ergänzen, welche Schwachstellen bereits einer im SVN ausge-wiesenen Schwachstellen entsprechen (inkl. Verweis auf SVN-Nr.). Nr. 31: Schwachstelle, aber weil DTV 1'700 bei T80 Nr. 32: DTV ca. 9'000 Nr. 33: Gesamte Koppigenstr. als Schwachstelle ausweisen. Nr. 37: Schwachstelle aufgrund von DTV 3'100 bei T80 Nr. 39: Schwachstelle aufgrund von DTV 2'500 bei T80 Nr. 50: DTV 3'200 Nr. 53: Schwachstelle aufgrund VH II, DTV 4'500 bei T50/80 Nr. 69: fehlende Nummerierung auf Karte Nr. 73: Bezug zu Netzlücke 72 und nicht 71, bitte korrigieren Nr. 124: Text in der Spalte "Hinweis Umsetzung" ist unklar Nr. 125: In der Spalte "Hinweis Umsetzung" ist die		B	In der Schwachstellenliste ergänzt.

	Koordination mit Ersatzverbindung VHE zu ergänzen			
TBA	Bitte in der Spalte "Handlungsbedarf" konkrete DTV-Werte angeben und Formulierungen wie "DTV geschätzt nicht tief" vermeiden.		K	Wo verfügbar (im KSVD Layer) wurden genaue DTV Werte angegeben. Wo keine Daten verfügbar sind, können auch keine Angaben gemacht werden. Dort wo der Kanton in seiner Stellungnahme konkrete Rückmeldungen gemacht hat, wurden diese entsprechend übernommen.
TBA	Nr. 20: In der Spalte "Hinweis Umsetzung" ist die Koordination mit Ersatzverbindung VHE zu ergänzen Nr. 23 In der Spalte "Hinweis Umsetzung" ist die Koordination mit Ersatzverbindung VHE zu ergänzen		B	

Schafft die Umsetzung der regionalen Velonetzplanung ein attraktives Velonetz, welches der gesamten Bevölkerung die sichere Benutzung des Velos ermöglicht?				
Absender	Anliegen	Beilage	Beurteilung	Begründung
Arni; Privatperson	Die Velowegumsetzung Burgdorf - Wynigen wurde nach 10 Jahren endlich umgesetzt, bravo. Die neue Landi zw. Burgdorf und Lyssach kann mit dem Velo nicht erreicht werden, Zufart wurde nicht eingeplant… Sicher? sicher nicht, oft eine Lotterie; attraktiv? das Emmental wäre sehr attraktiv für den E-Bike verkehr, als Turistenstrecke und könnte das Baizensterben ev. verhindern. Als neuer Slogan für die Herzrute: Herzrasen garantiert wenn du mit 100 überholt wirst und Sattelschlepper Begegnungen hast.	-	K	-
Brügger; Privatperson	Nein. Schnelle Pendlerverbindung aus der Region Hindelbank nach Bern. Es gibt Lücken und gefährliche Stellen an den Übergängen der Regionengrenzen. (Beispielsweise an der Gemeindegrenze Hindelbank hört der super Veloweg auf und man muss in der Gemeinde Bäriswil auf die Hauptstrasse (80km/h) ohne Velostreifen!	-	K	Der Velobahn-Korridor Burgdorf-Bern verläuft durch Hindelbank. Eine attraktive Verbindung wird im Rahmen dieses Projekts geschaffen.
Adrian; Privatperson	Velo kann schon jetzt sicher genug verwendet werden. Mit Helm, Licht und angemessener Geschwindigkeit sowie Rücksicht.	-	K	-
Einwohnergemeinde Eggiwil	Ja, wir sind der Meinung, dass die Umsetzung der regionalen Velonetzplanung ein attraktives Velonetz ermöglicht.	-	K	-
Walther; Privatperson	Im Endausbau, mit der Neugestaltung des Nadelöhrs (siehe Frage 2), nähert sich die Region Emmental/Bern einer Top-Velodestination an.	-	K	-
Schilling; Privatperson	Nicht ganz, die Verbindung zu Bolligen ist einfach zu gefährlich.	-	B	Eine entsprechende Schwachstelle wurde aufgenommen.
Salis / Sommer; Privatperson	Der direkte Weg von Burgdorf nach Bern führt über Krauchthal. Genau auf dieser Strecke fehlt ein Abschnitt. Ein attraktives Velonetz zur sicheren Benutzung der gesamten Bevölkerung erfordert ein	-	B	Eine entsprechende Schwachstelle wurde aufgenommen.

	Lösung innerhalb der Schlüsselstelle zwischen Hub und Lutzeren.			
Quartierverein Schlossmatt	Die Ansätze sind gut. Es muss mehr in sichere Infrastruktur investiert werden. Gedeckte, gut beleuchtete und aufgeräumte Veloabstellanlagen müssten betrieben werden. Der Vorrang des Motorisierten Individualverkehrs muss Zugunsten der anderen Mobilitätsformen angepasst werden Gute Beispiele sind in Nordeuropa etliche vorhanden Burgdorf könnte solche Konzepte als Velomodellstadt als Pilotprojekte testen Dies wurde ja in den 90er Jahren mit der Flanierzone schon einmal erfolgreich gemacht	-	K	-
Rüfenacht; Privatperson	Ja, mit Sicherheit; es sollte wenn möglich nicht mehr zu lange dauern (Prioritäten setzen!).	-	K	-
Grüne Region Langnau	Wenn sämtliche erkannten Schwachstellen und Netzlücken behoben sind wird ein attraktives und sicheres Velonetz vorhanden sein.	-	K	-
TBA	Kernfahrbahnen sind aus Sicht Veloverkehr mit grosser Zurückhaltung anzuordnen und werden nur als Option in Betracht gezogen, wenn keine anderen Verbesserungsmöglichkeiten für den Veloverkehr realisierbar sind.		K	

Haben Sie weitere Rückmeldungen?				
Absender	Anliegen	Beilage	Beurteilung	Begründung
Arni; Privatperson	Schwer-, Pendler-, Langsamverkehr / Freizeitverkehr müsste als ganzes auch mit dem Siedlungsbau besser koordiniert werden! Der Verkehrsfluss ist besser zu steuern.	-	K	-
Liechti; Privatperson	Zwischen Oberburg und Hasle hat es zahlreiche befestigte, geteerte Feldwege. Es sind primär diese zu verwenden, statt wertvollles Kulturland in der Talebene für den Veloverkehr zu opfern.	-	K	-
Brügger; Privatperson	Es ist das Gesamtbild zu betrachten. Viele aus der Region Hindelbank / Krauchthal pendeln nach Bern. Die Planung hört nicht an der Grenze auf.	-	K	-
Fuhrer / Werthmüller; Privatperson	Betrifft Gemeindegebiet Signau: Auf dem Velonetzplan ist der Verbindungsweg zwischen der Niedermattgrabenstrasse und dem Quartier Gassen als Velonebenroute eingezeichnet. Wir machen darauf aufmerksam, dass sich dieser Weg im Bereich der Parzellen Signau GBB-Nr. 1893, 1894, 1895 und 1896 auf Privatland befindet. Einzig auf der Parzelle 1896 (Anmerkungsgrundstück zu den Parzellen 1893, 1894 und 1895) befindet sich ein Wegrecht zur landwirtschaftlichen Nutzung zu Gunsten Parzelle Signau GBB-Nr. 1973. Es existiert auf diesem Wegabschnitt kein öffentliches Fuss- oder Fahrwegrecht. Einem solchen werden wir in Zukunft auch nicht zustimmen. Aus diesem Grund fordern wir Sie auf, die Velonebenroute auf diesem Wegabschnitt aus dem Velonetzplan zu streichen.	-	B	Wurde überarbeitet
Müller; Privatperson	Grundsätzlich spricht nichts gegen die vorgesehenen Anpassungen. Wie aus den Karten ersichtlich ist, ist die Strecke am rechten Ilfisufer zwischen der Moosbrücke (Inseliweg), Langnau (46.936581, 7.792947) und der Brücke bei Flühacker (Bäraustrasse), Bärau (46.928929, 7.808100) auch in Zukunft nicht Bestandteil des Velonetzes und heute mit einem Allgemeinen Fahrverbot belegt. Die grosse Problematik liegt nun darin, dass diese Regelung im Alltag von einigen Velofahrenden	-	K	-

	überhaupt nicht respektiert wird und das Fahrverbot ignoriert wird. Wie soll in Zukunft mit diesem Umstand umgegangen werden? Eigentlich müsste die Gemeinde das Fahrverbot durchsetzen, was aber kaum möglich ist. Am ehesten müssten mit baulichen Massnahmen die Zugänge so erschwert werden, dass eine Durchfahrt verhindert werden kann. Diese Massnahmen sind wahrscheinlich auch nicht so realistisch. Auf der anderen Seite scheint diese Strecke für die Velofahrenden sehr attraktiv zu sein obschon genügend Alternativen bestehen. Trotzdem stellt sich die Frage, ob diese Strecke neu in das Velonetz integriert werden sollte. Damit sich die Fussgänger und Velofahrenden nicht in die Quere kommen, müssten jedoch einige Stellen verbreitert werden. Ich habe keine Kenntnis davon, ob diese Fragen schon diskutiert wurden. Ich empfinde die aktuelle Situation sehr unbefriedigend und stossend. Vielleicht besteht jetzt die Gelegenheit, diesen Knoten zu lösen.			
Schwellenverband Emme I. Sektion	Offenbar ist geplant, die bestehende Velolandroute 44 auf dem Gemeindegebiet Rüdtligen-Alchenflüh zu verlegen und neu auf der Seite Kirchberg (W157) zu führen. Wir weisen darauf hin, dass dieses Vorhaben mit dem sich in Planung befindlichen Hochwasserschutzprojekt 03/04 des SVE1 kollidiert und so nicht umgesetzt werden kann. Sie erhalten mit separater Mail einen Planausschnitt mit alternativem Vorschlag zur Führung des Velolandwegs auf dem Gemeindegebiet Kirchberg.	Word	K	Das Freizeitnetz wurde im Rahmen des vorliegenden Projekts nicht überarbeitet.
Jenni; Privatperson	Mit dem Schnellen E-Bike wird effektiv 45 gefahren. Es wird durch den Kostenvorteil und den Geschwindigkeitsvorteil bei überlasteten Strassen auch für längere Pendlerstrecken (20km+) attraktiv. Dafür nimmt man eine Komforteinbusse und das Anziehen von Regen und Winterausrüstung in Kauf. Die bestehende Velo Infrastruktur ist für schnelle E-bikes	-	K	-

	meist unattraktiv: Doppelter Seitenwechsel nur um ein Stück (holprigen) Veloweg zu nutzen oder kein Vortritt bei jeder kleinen Seitenzufahrt führen dazu dass man lieber auf der Strasse bleibt. (Ramsei, Zollbrück). Das kurze Velowegstück zwischen Grünenmatt und Ramsei mit der Quergestellten Brücke ist ja ein Witz schlechthin. Der Schachenweg zwischen Hasle und Oberburg ist eine echte Abkürzung gegenüber der Strasse. Doch im Sommer gefährlich wegen der Spaziergänger und Hunde. Bei Regen, bin ich jeweils lieber zwischen den Autos auf der Haupstrasse durch geschlängelt, da durch den Mergel das Velo zu stark verschleisst. Nicht zuletzt aus Kostengründen und der Realisierbarkeit finde ich beidseitige Velostreifen keine schlechte Lösung. Es sind keine Fussgänger darauf. Man ist auf der Strasse mit dem Vorteil der direkten Spurführung. Man ist konzentrierter, langsamere Velofahrer nutzen nicht die die gesamte Strasse und man kann mit gebotener Vorsicht überholen. Innerorts schwimmt man mit dem Autoverkehr mit. Autos haben eine Hilfe zum Überholen und denken nicht, das Velo gehöre auf die Holperpiste nebenan. Bitte bedenkt, dass wir nicht mehr Freizeit-Veloverkehr brauchen sondern, dass das Velowegnetz so attraktiv ist, dass viele Menschen den Umstieg vom Auto aufs E-bike machen um zur Arbeit und zurück zu gelangen. Wenn so teure Umfahrungsstrassen nicht mehr nötig sind, kann auch mit einem sehr teuren Veloweg viel Geld gespart werden. Gut fürs Portemonnaie, die Gesundheit und die Umwelt. Danke für euer Engagement. Freundliche Grüsse Daniel Jenni			

Einwohnergemeinde Eggiwil	wir haben keine weiteren Angaben mehr. Wir danken für die gemachten Arbeiten.	-	K	-
Walther; Privatperson	Hub b. Krauchthal erlebt rege Bautätigkeit, was Neuverkehr Richtung Bolligen-Bern verursachen wird. Gerade deshalb, muss die Strecke dringend neu geplant und velotauglich umgestaltet werden	-	K	-
Zurbuchen; Privatperson	Bitte macht etwas, bevor es zu weiteren Unfällen kommt. Die Autofahrer sind sehr ungeduldig und auf dieser Strecke verkehrt auch noch ein Postauto, das die Velofahrer immer riskant überholen muss. Die Brünnliacher-Anwohner wären sehr dankbar, wenn es schon an abständigen ÖV-Verbindungen fehlt.	-	K	-
Gemeinde Utzenstorf	7.1 Standorte der regional und kommunal bedeutenden Ziele sind teilweise nicht richtig verortet. 7.2 Velonebenverbindung ab Schlossstrasse südliche des Schlosses in Landshutstrasse löschen (existiert nicht). 7.3 Hinweis zum Korridor Velobahn: Im Bereich des Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojektes «Objekt 03/04» wird keine Velobahn möglich sein. 7.4 Schwachstellen Nr. 1 und 32 fehlen auf den Plänen A3.	PDF	K B K B	 Angepasst überarbeitet
Salis / Sommer; Privatperson	Leider fand die Mitwirkung für die Region Mittelland letztes Jahr statt, ohne dass wir davon Kenntnis hatten. Da die Problematik Region übergreifend besteht, bedingt es eine Region übergreifende Zusammenarbeit. Wir danken für die Möglichkeit einer Mitwirkung.	-	K	-
Friedli; Privatperson	Die Strecke Signau - Eggiwil fahren wir regelmässig mit dem Velo und ist gefährlich schmal. Es verkehren auf dieser Strecke zahlreiche Lastwagen und Traktoren an den Wochenende etliche Motorräder. Ich denke die Fahrspurenbreite ist meist nicht mehr als 3m breit?! Autos überholen Velofahrer auch bei entgegenkommendem Verkehr bei Tempo ausserorts 80km/h (Der Autolack hängt fast am Ellenbogen des	-	K	-

	Velofahrers). Es benötigt Mut, diese Strecke mit dem Fahrrad zu fahren. Mein Partner und ich fahren die Strecke Eggiwil - Signau Bahnhof je 2x täglich mit dem Fahrrad für den Arbeitsweg Bern-wärts. Ein mulmiges Gefühl über das nahe Überholen von Autos erlebe ich bei wirklich fast jeder Fahrt. Verhaltensänderung: Ich gewöhne mir an, mehr Platz bei der Fahrbahn zu nutzen, dass das Auto hinter mir bei entgegenkommendem Verkehr nicht auf die Idee kommt, auch noch zu überholen. Mieter, welche unsere Hübeli Lodge (Ferienwohnung) aufsuchen, erkundigten sich mehrmals für Velomiete und wollten bei bei Brechbühl 2-Rad, welcher keine 500m von uns entfernt ist, ein E-Bike mieten. Sie äussern aber dann Angst auf dieser Strasse zu fahren. Ich kenne Stimmen aus der Eggiwiler Bevölkerung, welche berichten die Strecke nach Signau nicht mit dem Velo zu fahren. Sie seien nicht lebensmüde. Erstaunlich finde ich, wurde letztes Jahr der Belag dieser Strasse erneuert und keinerlei Markierung fürs Fahrrad angebracht. Ist dies Zeitgemäss auf einer derartig befahrenen Strasse?			
Beer; Privatperson	Dirfahrt Hasle Bahnübergang - Emmeweg ab Brücke Rüegsaistrasse solte verbessert werden.	-	K	Mit Schwachstelle im Plan enthalten
Rüfenacht; Privatperson	Mit den Zielsetzungen können wir uns voll und ganz identifizieren. Wir hoffen, nicht allzu lange auf die Realisierung warten zu müssen. Mit den kantonalen Prioritäten können sich viele Leute nicht immer identifizieren. Beispiel: 5*- Radweg von Lyssach nach Kernenried (durch den Wald… bei sehr wenig Verkehr) und jahrzehntelanges Warten auf einen Radweg Hasle - Oberburg mit bis zu 1200 Fahrzeugen / h.	-	K	-

Hänni-Walther; Privatperson	Danke herzlich dürfen wir Mitwirken und nehmen sie unsere Anliegen auf.	-	K	-
Aeschimann; Privatperson	Bestehen aufgrund der Planung für das Velonetz des Alltagsverkehrs irgendwelche Erfordernisse die bestehenden oder geplanten Velowege (z.B. Bike-Trails) für den Freizeitverkehr anzupassen? Falls ja, würde es hier auch wieder eine Phase der Mitwirkung geben?	-	K	Die bestehenden und geplanten Freizeitwege wurden als Grundlage für die RVNP verwendet. Ziel war es diese ans Alltagsnetz anzubinden. Eine Überprüfung / Anpassung des Freizeitnetzes fand im Rahmen dieser Planung nicht statt. Auf Stufe Kanton wird das Freizeitnetz in enger Zusammenarbeit mit SchweizMobil weiterentwickelt. Im Sachplan Velowegnetz werden bestehende, geplante und aufzuhebende Velowanderrouten dargestellt. Interessierte (Regionen, Tourismusorganisationen, Gemeinden etc.) können die Aufnahme weiterer Freizeitrouten in das kantonale Netz beantragen, somit besteht die Möglichkeit im Rahmen des Sachplan 2027 diese Eingaben zu machen. Bezüglich MTB ist die regionale Planung noch in Erarbeitung.
Bangerter; Privatperson	Wieso sind die Freizeitrouten …99 auf den Plänen nicht ersichtlich?	-	K	Die Freizeitrouten sind in grau im Hintergrund der Pläne dargestellt
BKW Energie AG	Im Projektperimeter des Velowegnetzplans befinden sich diverse Leitungen und Anlagen der BKW Energie AG. Die BKW prüft Vorhaben hinsichtlich der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften. Im Bereich von elektrischen Anlagen sind insbesondere die Leitungsverordnung (LeV) sowie die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) zu beachten. Beim vorliegenden Velowegnetzplan handelt es sich um ein grossflächiges Gebiet, in welchem zahlreiche Leitungen und Anlagen der BKW Energie AG betroffen sind. Da die betroffenen Gemeinden zusätzliche Velowegnetze festlegen beziehungsweise ergänzen können, ist eine abschliessende Beurteilung der möglichen Auswirkungen und allfälliger Massnahmen zum jetzigen Zeitpunkt nur eingeschränkt möglich. Aus Sicht der BKW ist sicherzustellen, dass der	Brief	K	-

	Bestandsschutz sowie der sichere und störungsfreie Betrieb der bestehenden Leitungen und Anlagen jederzeit gewährleistet bleiben. Auf mehreren der betroffenen Leitungen werden laufend Instandhaltungsarbeiten durchgeführt beziehungsweise zukünftige Sanierungen geplant. Allfällige Einschränkungen oder Auswirkungen auf diese Leitungen und Anlagen müssen daher frühzeitig berücksichtigt und mit der BKW abgestimmt werden. Sobald die Angaben und Ergänzungen der Gemeinden eingearbeitet wurden, kann der definitive «Velowegnetzplan» durch die BKW vertieft geprüft werden. Da eine abschliessende Beurteilung zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich ist, würde die BKW Energie AG bei der Publikation der öffentlichen Auflage vorsorglich Einsprache erheben, damit ausreichend Zeit für die detaillierte Prüfung der einzelnen Leitungen und Anlagen sowie der daraus resultierenden Auswirkungen und allfälligen Massnahmen verbleibt. Änderungen an Starkstromanlagen bedingen ein Plangenehmigungsverfahren durch das Eidgenössische Starkstrominspektorat (ESTI), was zu Verzögerungen von mehreren Monaten führen kann. Die BKW ist daher zwingend frühzeitig in die weitere Planung miteinzubeziehen.			
BLS Netz AG	Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Teilrichtplan Veloverkehr der Regionalkonferenz Emmental. Die BLS Netz AG begrüsst es, auch künftig möglichst frühzeitig in neue Veloverkehrsmassnahmen einbezogen zu werden, sofern diese in der Nähe unserer Bahnanlagen liegen oder diese direkt betreffen.	Brief	K	-

	Ebenso ist bei Geschwindigkeitsreduktionen oder bei Änderungen der Flächenaufteilung im Strassennetz eine frühzeitige Abstimmung erforderlich, sofern Auswirkungen auf den Fahrplan der Buslinien zu erwarten sind. Bei der BLS bzw. der Busland AG sind einzelne Bus-/Bahnanschlüsse bereits heute auf ein Minimum abgestimmt. Für die Planung von Verkehrsflächen entlang der Bahn sind die Sicherheitsabstände sowie die erforderlichen Schutzmassnahmen gemäss VSS-Norm 71 253 „Schiene – Strasse, Parallelführung und Annäherung“ zu berücksichtigen. Führen neue Velonetzrouten zu einer Intensivierung der Nutzung bestehender Wege entlang der Bahn, sind die sicherheitsrelevanten Aspekte (z. B. erforderliche Abschrankungen) neu zu prüfen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieser Anliegen im Rahmen der Mitwirkung.			
Einwohnergemeinde Lyssach	Der Gemeinderat Lyssach unterstützt durchgangige Velorouten, verwahrt sich jedoch bereits heute gegen allfallige Asphaltierungen von Wegen in der Landwirtschaftszone, in Landschaftsschutz resp. Landschaftsschongebieten oder gar im Wald. Asphaltierungen in vorerwahnten Gebieten sind mit den heutigen Anforderungen an Umwelt und Klima offensichtlich nicht vereinbar, auch nicht für Velobahnen. Den Kosten, welche den Gemeinden mit dem behördenverbindlichen Richtplan auferlegt werden sollen, steht der Gemeinderat Lyssach ablehnend gegenüber.	-	K	-
Pro Velo Emmental	Die von Transitec verwendete Kartenbasis ist schlecht lesbar und nicht geläufig. Die Abbildung von Topografie, Strassenklassen und Orten ist mangelhaft. Daraus entstand ein deutlicher Mehraufwand und ein wiederkehrendes Ärgernis bei der Beurteilung der Grundlagen. Wir möchten dringend bitten, künftig ausschliesslich auf Basis von Swisstopo zu arbeiten. Diese Karten haben sich bewährt, sind leicht lesbar und von	Brief	K	wurde überarbeitet

	geläufiger Erscheinung. Wir haben uns die Freiheit genommen, unsere Rückmeldungen mehrheitlich auf Basis Swisstopo zu machen. Diverse Rückmeldungen zu Radwanderrouten: Oberburg/Chrouchtalbach, Kirchberg Bütikofen Weier Ischlag, Wynigen Tannwald, Wynigen Chappelebach, Langnau/Eggiwil Hohwacht-Hüpfenboden, Schangnau-Rotmoos-Eriz			Das Freizeitnetz wurde im Rahmen des vorliegenden Projekts nicht überarbeitet.
swissgrid	Wenn die geltenden Verordnungen, Weisungen eingehalten werden, sehen wir keinen bedarf einer Mitwirkung.	Brief	K	-
Stadt Burgdorf	Erläuterungsbericht: - S. 5 Abschnitt 1.1: Es wird darauf hingewiesen, dass die RVNP laufend weiterentwickelt wird. Es fehlt hier die Angabe zum Zeithorizont und zur Periodizität. - S. 13: Bei der Verbindung Burgdorf-Hindelbank stimmt die Klassifizierung im Strukturbild (HVI) nicht mit der Klassifizierung im Netzplan (HVII) überein. - Anhgang 1: Der Bahnhof Oberburg liegt in der Gemeinde Burgdorf, nicht Oberburg. - Anhang 2: Der Bahnhof Burgdorf Buchmatt hat akutell vier Veloabstellplätze.	Brief	 K Nb B B	 Im Netzplan ist zwischen Burgdorf und Hindelbank eine VH I enthalten - wie dies auch im Strukturbild dargestellt wird. Angepasst Angepasst
TBA	Die Abbildung 10 im Erläuterungsbericht stellt den Unterschied zwischen regional und kommunal bedeutenden Quell- / Zielorten dar. Nicht immer nachvollziehbar ist, was auf der Karte dann effektiv als regional bedeutend bezeichnet wurde. Beim Weiler 'Höhe' bspw. erschliesst es sich uns nicht, warum dieser eine regionale Bedeutung hat. Bitte im Bericht nachvollziehbar begründen welche Quell- /Zielorte von regionaler Bedeutung sind. Insbesondere wenn von der Kategorisierung die Verbindungsfunktion abhängig ist (Quelle/Ziel am Endpunkt einer Verbindung).		B	Im Bericht konkretisiert. Das erwähnte Beispiel Weiler "Höhe" wurde überprüft. In den OSM-Daten war dort fälschlicherweise eine Sportanlage enthalten.
TBA	Das Tiefbauamt begrüsst die statistische Darstellung zum Controlling in Kapitel 8.4 des Berichtes zur RVNP 26.		K	

TBA	Der Überblick zu Schwachstellen und Netzlücken im Bericht genügt noch nicht den Anforderungen an das Controlling gemäss RL VWNP. Die Form der Berichterstattung im Rahmen des regionalen Controllings ist zu übernehmen. Es wird dringend empfohlen, dass ein weiterer Anhang für das Controlling in Tabellenform (gemäss Kap. 4.2 RL VWNP) ergänzt wird. Die einheitliche Controlling-Tabelle ist eine wichtige Grundlage für die Vorbereitung der Umsetzung der Velowegnetzplanung, sie dient der Triage des Handlungsbedarfs, der Finanzplanung, der Priorisierung der Velowegmassnahmen und schlussendlich der Zuordnung der prioritären Velowegmassnahmen zu den Horizonten der RGSK/AP.		B	Spalte Umsetzung umbenannt zu Bearbeitungsstand. Spalte Hinweis Umsetzung umbenannt zu Bemerkungen Spalten Zeitplan und Steuerung ergänzt.
TBA	4.2 Bearbeitungsstand der KVNP je Gemeinde Im Rahmen der RVNP 26 wurde eine vorbildliche Einbindung der Gemeinden in die Netzplanung durchgeführt. Die gewonnenen Erkenntnisse zum Bearbeitungsstand sollen in einer Gesamtübersicht (gemäss Kap. 4.2 RL VWNP), z. B. als Anhang oder Beilage in die RVNP 26 aufgenommen werden: Für Gemeinden mit gleicher Situation können die Angaben in einer Zeile zusammengefasst werden. Beispiel: - Bearbeitungsstand: terminiert - Zeitplan und allfällige Zielabweichung: Netzplanung abgeschlossen (RVNP 26), behördenverbindliche Planung verschoben auf 2029 - Steuerung bei Zielabweichung: behördenverbindliche Festlegung in RGSK 29 - Bemerkungen: Effiziente und abgestimmte Vorgehensweise auf Grundlage der RVNP 26		B	im Anhang des Berichts ergänzt