



# Vortrag

Datum RR-Sitzung: 11. Februar 2026  
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion  
Geschäftsnummer: 2021.BVD.3367  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

## Neubau Radweg Oberburg - Hasle; 24020094, Objektkredit

### Inhaltsverzeichnis

|     |                                                                           |   |
|-----|---------------------------------------------------------------------------|---|
| 1.  | <b>Zusammenfassung</b>                                                    | 2 |
| 2.  | <b>Rechtsgrundlagen</b>                                                   | 2 |
| 3.  | <b>Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens</b>                               | 2 |
| 3.1 | Ausgangslage und Bedarf                                                   | 2 |
| 3.2 | Projektbeschreibung                                                       | 3 |
| 3.3 | Projektanpassung wegen Bau einer Werkhalle der BLS                        | 4 |
| 3.4 | Kostensteigerung gegenüber dem Kreditantrag für die Frühlingssession 2022 | 5 |
| 3.5 | Alternativen und Folgen eines Verzichts                                   | 5 |
| 3.6 | Termine                                                                   | 6 |
| 4.  | <b>Finanzielle und personelle Auswirkungen</b>                            | 6 |
| 4.1 | Kostenübersicht                                                           | 6 |
| 4.2 | Beteiligungen und Beiträge Dritter                                        | 7 |
| 4.3 | Finanzierung                                                              | 7 |
| 4.4 | Angaben zu den Investitionen                                              | 7 |
| 5.  | <b>Auswirkungen auf die Gemeinden</b>                                     | 8 |
| 6.  | <b>Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt und Klima</b>        | 8 |
| 6.1 | Wirtschaft und Gesellschaft                                               | 8 |
| 6.2 | Umwelt und Klima                                                          | 8 |
| 7.  | <b>Antrag</b>                                                             | 9 |

## 1. Zusammenfassung

Zwischen Oberburg und Hasle ist die Verkehrssicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer nicht gewährleistet. Sie teilen sich die Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr, obwohl das Verkehrsaufkommen mit rund 18 200 Fahrzeugen pro Werktag sehr hoch ist. Der betreffende Kantonsstrassenabschnitt liegt ausserhalb des Projektperimeters der «Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle». Das Gebiet ist innerorts stellenweise so eng überbaut, dass für Radstreifen oder einen Radweg entlang der Kantonsstrasse keine Flächen zur Verfügung stehen. Daher soll ein separater, sicherer Radweg entlang der Bahnlinie der BLS Netz AG (BLS) erstellt werden.

Im Juni 2021 wurde der Strassenplan für den neuen Radweg genehmigt und am 10. November 2021 hat der Regierungsrat den für den Radweg notwendigen Kredit zu Händen des Grossen Rates verabschiedet. Erst danach zeigte sich, dass die geplante Linienführung des Radwegs wegen des Baus einer Werkhalle der BLS nicht realisierbar ist. Das Geschäft wurde daher in der Frühlingssession 2022 an den Regierungsrat zurückgewiesen, mit der Auflage, die Projektierung des Neubaus des Radwegs koordiniert mit dem Projekt der BLS-Werkstätte zu überarbeiten.

Für die Ausführung des überarbeiteten Projekts wird ein Objektkredit in der Höhe von CHF 10 529 000 (Gesamtkosten von CHF 12 479 000 abzüglich der bewilligten Projektierungskosten CHF von 950 000 und der zugesicherten Kostenbeteiligung der BLS von CHF 1 000 000) beantragt.

Bauherr ist der Kanton Bern, handelnd durch den Oberingenieurkreis IV des Tiefbauamts.

Der Kreditbeschluss des Grossen Rates unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

## 2. Rechtsgrundlagen

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11), Art. 38 ff., insb. Art. 45 und 55 Abs. 1
- Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV; BSG 732.111.1), Art. 17 ff.
- Finanzhaushaltsgesetz vom 15. Juni 2022 (FHG; BSG 620.0), Art. 21 ff.
- Finanzhaushaltsverordnung vom 16. November 2022 (FHvV; BSG 621.1), Art. 21 ff.
- Strassennetzplan 2022–2037 vom 9. Juni 2021, angepasst am 23. April 2025 (2024.BVD.4244)
- Sachplan Velowegnetz 2025, RRB 925/2025, 2024.BVD.2025
- Strassenplan vom 14. Juni 2021, angepasst am 4. Juli 2025

## 3. Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens

### 3.1 Ausgangslage und Bedarf

Die Kantonsstrasse Nr. 23 (Kirchberg - Burgdorf - Ramsei - Huttwil) ist eine wichtige Hauptverkehrsstrasse im Kanton Bern. Zwischen Oberburg und Hasle b. B. ist das Verkehrsaufkommen mit einem durchschnittlichen Werktagsverkehr von rund 18 200 Fahrzeugen im Jahr 2019 hoch. Velofahrerinnen und -fahrer müssen auf dieser Ausserortsstrecke bei Tempo 80 im Mischverkehr ohne geschützte, für sie reservierte Fahrbahn verkehren.

Auf dem bereits bestehenden Radweg zwischen Hasle und Lützelflüh verkehren heute durchschnittlich 600 Velos pro Tag (DTV). Auf der geplanten Fortsetzung des Radwegs Richtung Stadt Burgdorf ist von einem höheren Veloverkehr auszugehen. Die Potenzialanalyse für 2040 geht von 1000 bis 1500 Velos pro Tag aus.

Der Kantonsstrassenabschnitt zwischen dem Anschluss Hasle und dem Anschluss Oberburg liegt ausserhalb des Projektperimeters der «Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle». Der Kantonsstras-

senabschnitt wird weiterhin ein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen, weshalb die Gefährdungssituation für die Velofahrenden weiterbesteht. Der aufgrund der Sicherheitsdefizite für Velofahrende dringende Radweg wurde deshalb als eigenständiges Projekt ausserhalb des Grossprojektes vorangetrieben. Nach einer öffentlichen Mitwirkung wurde der Strassenplan für einen neuen Radweg (in untenstehendem Plan rot markiert) erarbeitet. Er wurde nach der öffentlichen Auflage am 14. Juni 2021 genehmigt.

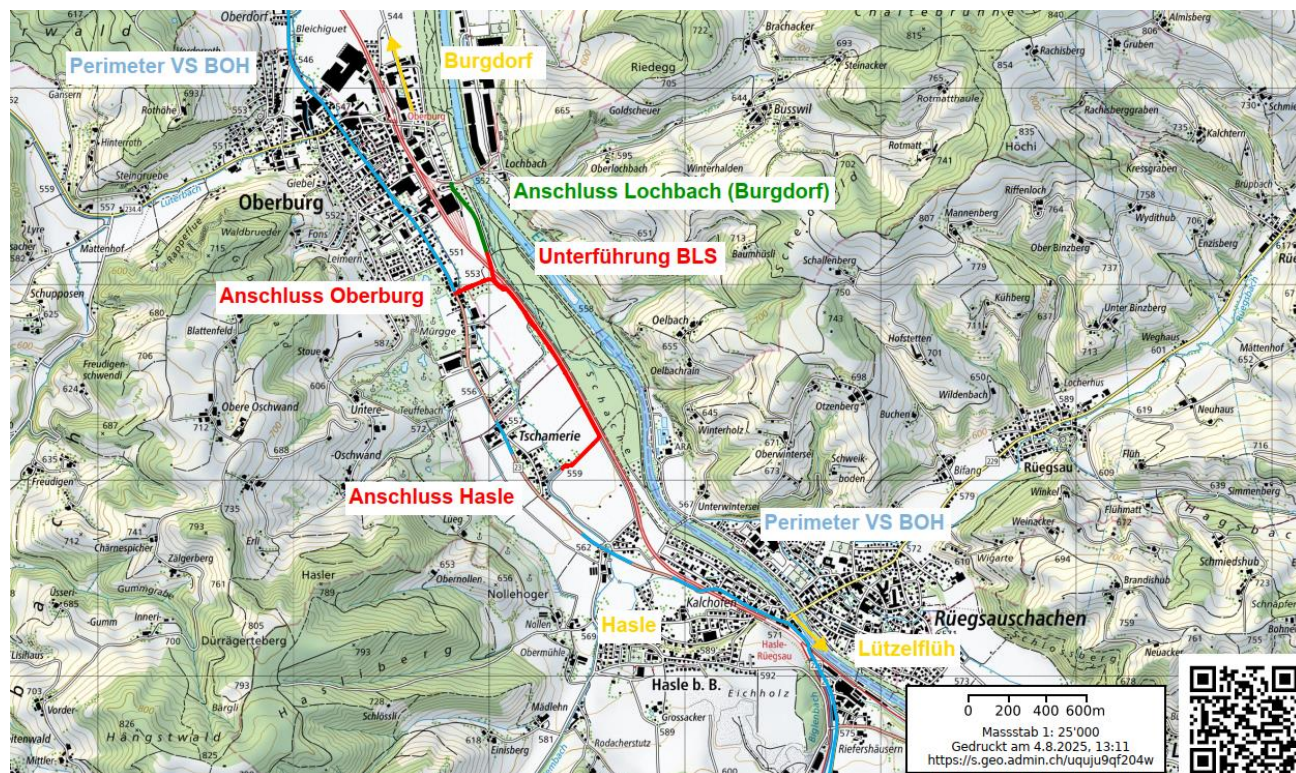


Abbildung 1: Situationsplan: Projektperimeter rot eingezeichnet

### 3.2 Projektbeschreibung

Geplant ist ein separater Radweg entlang der Bahnlinie der BLS Netz AG (BLS), der ein sicheres Kreuzen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ermöglichen soll und gleichzeitig haushälterisch mit den vorhandenen Ressourcen umgeht.

Konkret vorgesehen ist:

- ein 3.5 m breiter Radweg mit beidseitigem Bankett von 0.5 m, wobei auf einer Länge von ca. 700 m ein bereits vorhandener Weg neu befestigt und auf einer Länge von ca. 660 m ein neuer Weg gebaut wird, der die Längsverbindung zwischen Burgdorf und Hasle b.B. herstellt;
- ein 2.5 m breiter Radweg mit beidseitigem Bankett von 0.5 m auf einer Länge von 275 m, der die Gemeinde Oberburg anbindet;
- eine 5 m breite Unterführung der BLS-Linie mit Versickerungsanlage und die Entwässerung des BLS-Trassees.
- eine 4 m breite Brücke über den Biembach

Der Radweg schliesst eine wichtige Lücke im Velonetz (Netzlücke Nr. 46 im kantonalen Sachplan Velowegnetz). Der Abschnitt ist Teil der geplanten Velobahn Lützelflüh-Burgdorf. Es handelt sich um ein regional verankertes Bedürfnis.

Mit dem geplanten kantonalen Radweg und auf den darauf anschliessenden, wenig befahrenen Gemeindestrassen kann sicher abseits der Kantonsstrasse per Velo bis in die Zentren von Hasle und

Burgdorf gefahren werden. Dank dem Anschluss in Oberburg und in Hasle bei Burgdorf dient der Radweg auch den Einwohnerinnen und Einwohner der dazwischen liegenden Ortschaften.

### 3.3 Projektanpassung wegen Bau einer Werkhalle der BLS

Am 10. November 2021 hat der Regierungsrat den Kreditantrag für die Ausführung zu Handen des Grossen Rats verabschiedet. Im Februar 2022 teilte die BLS mit, dass im Bereich des projektierten Radweges eine grössere Werkstätte erstellt werden soll.

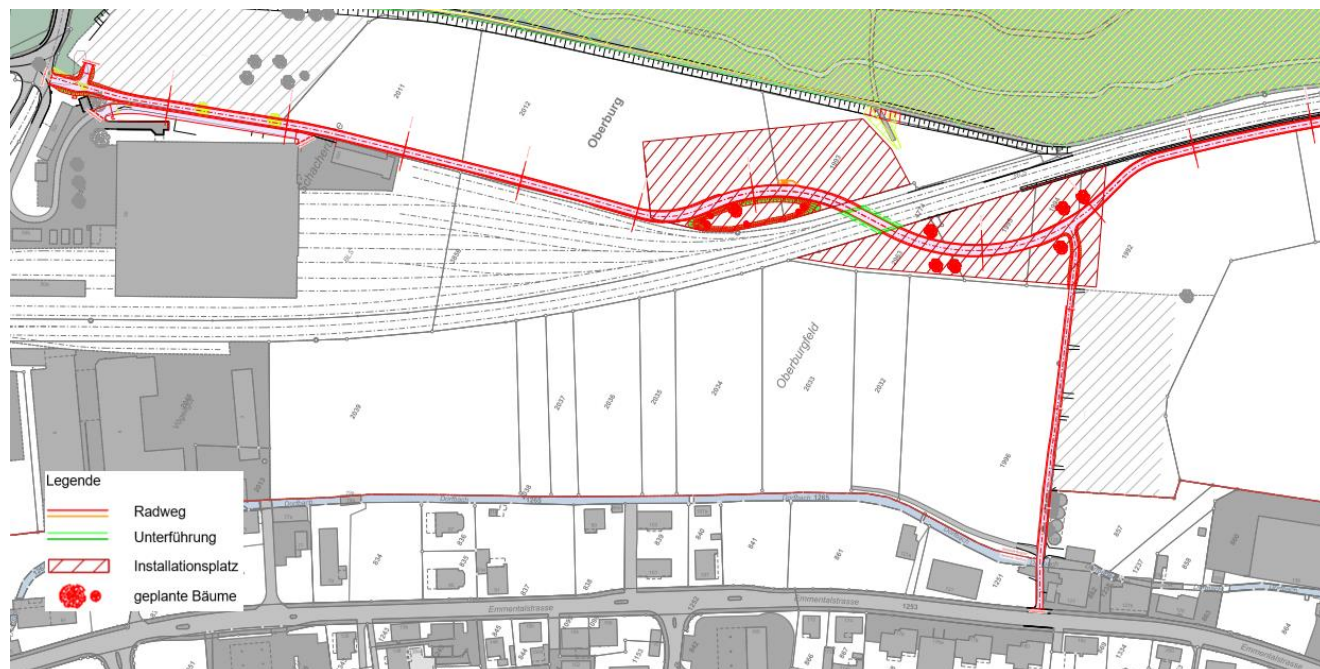


Abbildung 2: Situationsplan: Projekt 2021, vom Bauprojekt der BLS betroffener Abschnitt

Damit war der bewilligte Strassenplan nicht mehr realisierbar und der Grosse Rat hat das Kreditgeschäft an den Regierungsrat zurückgewiesen, mit der Auflage, das Projekt koordiniert mit dem Projekt der BLS-Werkstätte zu überarbeiten.

In Zusammenarbeit zwischen dem Kanton und der BLS AG wurde für den betroffenen Teil eine neue Linienführung gesucht, welche mit dem Strassenplan vom 4. Juli 2025 bewilligt wurde und zeitlich und materiell mit dem Projekt Um- und Neubau der BLS-Werkstätte koordiniert ist.

Das überarbeitete Projekt sieht folgende Änderungen vor:

- Die geplante Unterführung der Bahngeleise wird ca. 100 m Richtung Hasle b.B. verschoben.
- Die Versickerungsanlage für die Unterführung des Radwegs und die Entwässerung des BLS-Trassees liegen neu südlich der Gleise zwischen Radweg und Gleis.
- Der 2.5 m breite Radweganschluss an die Gemeinde Oberburg wird um rund 80 m verlängert, um weiterhin an die Unterführung anzuschliessen.
- Auf einer Länge von 400 m führt der Radweg über die neue Erschliessungsstrasse der BLS Werkstätte.

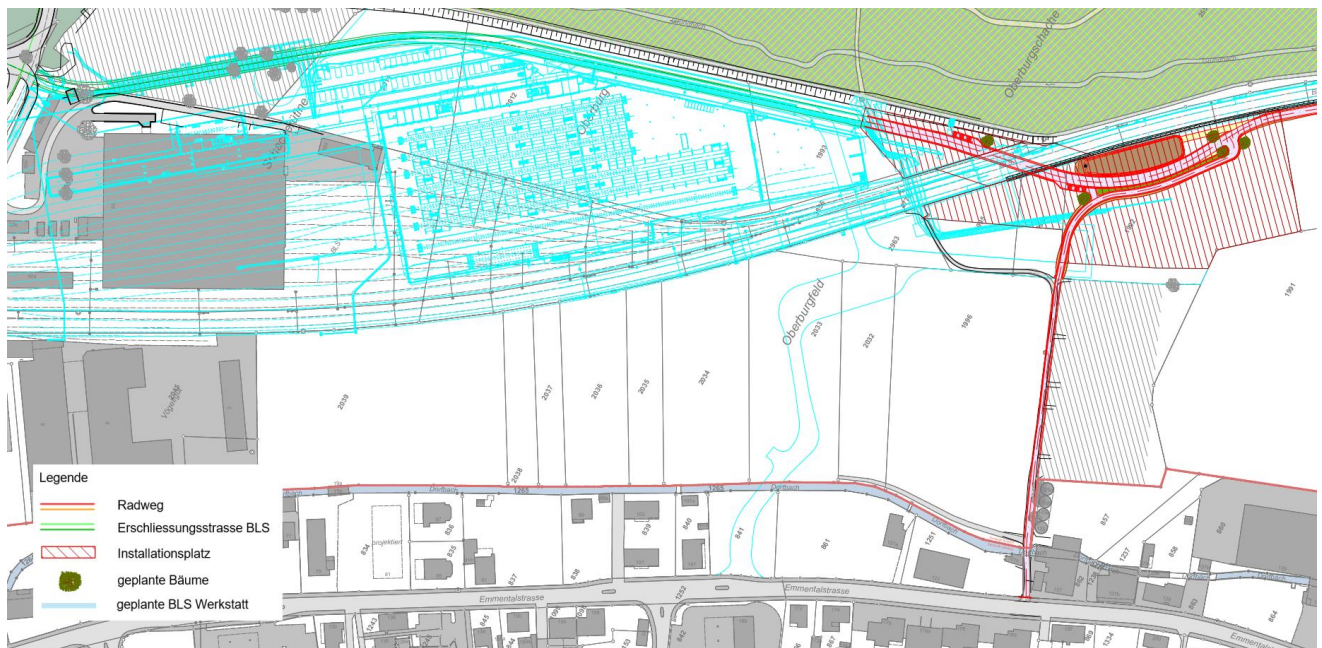


Abbildung 3: Situationsplan: Projekt 2025

### 3.4 Kostensteigerung gegenüber dem Kreditantrag für die Frühlingssession 2022

Nach der im Sommer 2025 bewilligten Anpassung des Strassenplans wurden die Gesamtkosten neu ermittelt. Die im August 2025 erfolgte neue Gesamtkostenprognose lag bei CHF 15.2 Mio. Anlässlich der beträchtlichen Kostenseigerung wurden die bisherigen Variantenentscheide noch einmal überprüft und die gewählte Linienführung bestätigt. Die Gesamtkosten konnten indes im Zuge verschiedener Plausibilisierungen und Optimierungen bis auf die dem Kreditantrag zugrunde liegenden Betrag von CHF 12.5 Mio. reduziert werden. Eine weitere Kostenreduktion ist ohne substantielle Abstriche beim Projekt nicht möglich.

Die sehr hohe Kostensteigerung von CHF 6.6 Mio. gegenüber dem Projekt aus dem Jahr 2021 ist neben den notwendigen Projektanpassungen auch auf ursprünglich zu tief veranschlagte Kosten für die Erstellung der Baugruben, die Baustelleneinrichtungskosten, die Kosten für Sicherheitsvorkehrungen gegenüber den Bahngleisen und die Beteiligung an Bahnersatzkosten zurückzuführen.

### 3.5 Alternativen und Folgen eines Verzichts

Alternative Linienführungen nördlich der Bahnlinie führen entlang bzw. durch das Naturschutzgebiets Oberburger Schachen und sind nicht bewilligungsfähig. Sie wären nur mit erheblichen Eingriffen ins Auschutzgebiet «Oberburger Schachen» von nationaler Bedeutung möglich. Eine alternative Linienführung südlich der Bahnlinien würde über das Betriebsgeländes eines Industriegebietes und des Coop Supermarkt Oberburg führen was Sicherheitskonflikten zwischen Velofahrenden mit dem innerbetrieblichen Verkehr verursacht.

Eine Überführung über die Bahngleise wurde ebenfalls verworfen. Wegen der Bahnoberleitungen müsste eine Überführung auf kurzer Distanz eine Höhe von 10 m überwinden. Das wäre eine Steigung von rund 15 %, was für die meisten Personen, die das Velo im Alltag nutzen zu anspruchsvoll wäre. Für mobilitätseingeschränkte Personen wäre eine Überführung sogar ein unüberwindbares Hindernis.

Einen Niveauübergang lehnt die BLS ab, dieser würde auch durch das Bundesamt für Verkehr voraussichtlich nicht bewilligt. Gemäss Art. 24 Eisenbahngesetz sind neue Kreuzungen mit öffentlichen Strassen in der Regel als Über- oder Unterführung zu erstellen. Aufgrund des dichten Zugverkehrs würden

die Schranken ca. sieben Mal pro Stunde für insgesamt rund 15 Minuten geschlossen sein. Aus betrieblichen Gründen würde regelmässig mit Sperrzeiten von weit über 4 Minuten zu rechnen sein. Die Erfahrung zeigt, dass lange Sperrzeiten zum unerlaubten Überqueren des geschlossenen Bahnüberganges verleiten, was ein erheblichen Sicherheitsdefizit ist.

Bei einem vollständigen Verzicht auf den Radweg stünde den Velofahrenden zwischen Hasle und Oberburg weiterhin keine sichere Verbindung zur Verfügung. Da die Fahrbahn zu schmal ist und das Verkehrsaufkommen sehr gross, würde wegen gefährlichen Überholmanövern weiterhin eine gefährliche Situation für die Verkehrsteilnehmenden und insbesondere für die Velofahrenden bestehen bleiben.

3.6 Termine

Die Bauarbeiten des Radwegs Oberburg – Hasle beginnen, koordiniert mit den bereits laufenden Bauarbeiten des Um- und Neubaus der BLS-Werkstätte Oberburg, im Herbst 2027 mit der Erstellung der Schutzgerüste entlang der Bahnlinie. Die Inbetriebnahme des Radwegs ist für Frühjahr 2029 geplant.

4. Finanzielle und personelle Auswirkungen

4.1 Kostenübersicht

Preisstand 1.4.2025 Produktionskostenindex (PKI) des Schweizerischen Baumeisterverbandes - Vertragsteuerung; Schweizerischer Baupreisindex des Bundesamtes für Statistik - Indexteuerung

|                                                                                                |            |                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------------|
| Gesamtkosten                                                                                   | CHF        | 12 479 000        |
| ./.. Kostenbeteiligung der BLS AG                                                              | – CHF      | 1 000 000         |
| <b>Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme gemäss Art. 34 FHav</b>                    | <b>CHF</b> | <b>11 479 000</b> |
| ./.. am 10. August 2016 bewilligte Projektierungskosten für Phasen 31-33                       | – CHF      | 450 000           |
| ./.. am 11. Juli 2024 bewilligte Projektierungskosten für Phasen 41-51                         | – CHF      | 200 000           |
| ./.. am 5. Juni 2025 bewilligter Zusatzkredit für Umstellung auf Totalunternehmerausschreibung | – CHF      | 300 000           |
| <b>Zu bewilligender Kredit</b>                                                                 | <b>CHF</b> | <b>10 529 000</b> |

Es handelt sich um einmalige, neue Ausgaben im Sinne von Art. 27 und 30 Abs. 1 FHG.

Die BLS AG trägt die Kosten von CHF 200 000 für die von ihr verursachten Anpassung des Bauprojekts und beteiligt sich mit CHF 800 000 an der Ausführung. Diese Beteiligung umfasst die Kosten für einen zusätzlichen Ausgang aus der Unterführung, einen Kostenanteil für die Versickerungsanlage und die weiteren Mehrkosten, die durch Anpassungen des Radwegprojekts an die Werkhalle der BLS entstehen. Die BLS hat die Kostenbeteiligung in einer Vereinbarung vom 9. Mai 2023 zugesichert.

Teuerungsbedingte Mehrkosten werden mit dem vorliegenden Beschluss bewilligt (Art. 29 FHav).

Das Projekt ist im Strassennetzplan 2022–2037 vom 9. Juni 2021, angepasst mit RRB 381/2025 aufgeführt. Der Radweg wird als Einzelvorhaben gemäss Art. 55 Abs. 1 SG durch einen Objektkredit bewilligt, weil die massgebende Kreditsumme über CHF 2 Mio. liegt und es sich um einen Neubau handelt.

Der Kreditbeschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

## 4.2 Beteiligungen und Beiträge Dritter

Die BLS AG trägt die Kosten für einen zusätzlichen Ausgang aus der Unterführung, einen Kostenanteil für die Versickerungsanlage und die Mehrkosten, die aufgrund der Anpassungen des Radwegprojektes an die Werkhalle der BLS entstehen. Die Kostenbeteiligung der BLS beträgt CHF 200 000 für die Projektierungskosten und CHF 800 000 für die Realisierungskosten. Die Kostenübernahme ist schriftlich zugesichert, weshalb vorliegend nur die Nettokosten beantragt werden.

Der Bund hatte für das ursprüngliche Radwegprojekt im Rahmen der Agglomerationsprogramme (AP) Burgdorf der 2. und 3. Generation einen Bundesbeitrag von CHF 1.9 Mio. zugesichert. Wegen der Projektverzögerung wurde das Radwegprojekt zugunsten anderer Projekte aus den AP 2 und 3 zurückgezogen. Anders als bei Projekten, die durch ein Beschwerdeverfahren Verzögerungen erleiden, war eine Fristerstreckung für die Geltendmachung des Bundesbeitrags im vorliegenden Fall nicht möglich. Der Radweg wurde daher neu im AP der 5. Generation angemeldet. Weil die Mehrkosten zu diesem Zeitpunkt noch nicht bekannt waren, wurde das Projekt mit Kosten von CHF 7.0 Mio. angemeldet. Die seither erkannten Mehrkosten können nach der Praxis des Bundes nicht mehr geltend gemacht werden.

## 4.3 Finanzierung

Es handelt sich um einen Verpflichtungskredit gemäss Art. 32 FHG, der mit den in Ziffer 4 des Beschlussentwurfs angegebenen Zahlungen abgelöst wird, die im Budget und im Finanzplan der Bau- und Verkehrsdirektion teilweise eingestellt sind.

## 4.4 Angaben zu den Investitionen

### 4.4.1 Art der Investitionsausgabe

| Total Investitionsausgaben | Davon wertvermehrend | Davon werterhaltend | Reserve in % |
|----------------------------|----------------------|---------------------|--------------|
| 12 479 000                 | 12 479 000           | 0                   | 0            |

### 4.4.2 Bezug zur gesamtkantonalen Investitionsplanung

(Allfällige Beiträge Dritter bereits abgezogen)

| In Mio. CHF                  | Total  | bisher | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030  |
|------------------------------|--------|--------|------|------|------|------|-------|
| Nettoinvestitionen aktuell   | 11.479 | 0.75   | 0.02 | 1.00 | 5.05 | 4.05 | 0.609 |
| In der GKIP 2025 eingestellt |        |        |      |      |      |      |       |

Da ursprünglich von Nettokosten von CHF 4.9 Mio. ausgegangen worden war, wird das Projekt in der gesamtkantonalen Investitionsplanung GKIP 2025 noch in der Sammelposition «Sammelvorhaben Neu- und Ausbau Kantonsstrassen» geführt. Das Projekt wird in der GKIP 2026 als Einzelprojekt zur Aufnahme beantragt. Die Mehrkosten werden innerhalb der Produktgruppe Infrastrukturen kompensiert.

#### 4.4.3 Abschreibungsaufwand

| Anlageklasse                   | Betrag in CHF | Nutzungsdauer | Jährliche Abschreibung |
|--------------------------------|---------------|---------------|------------------------|
| Ober-/Unterbau Kantonsstrassen | 10 862 000    | 40            | 271 550                |
| Deckbelag Kantonsstrasse       | 617 000       | 12            | 51 417                 |

Es werden keine Bauteile ersetzt und deshalb wird auch kein ausserordentlicher Abschreibungsaufwand verursacht.

#### 4.4.4 Personelle Auswirkungen und weitere Folgekosten

Die Investition verursacht höhere Betriebs- oder Personalkosten für den Unterhalt in Höhe von rund CHF 10 000 pro Jahr. Diese Folgekosten zu Lasten der Erfolgsrechnung sind in der Finanzplanung eingestellt. Der neue kantonale Radweg schliesst an die Gemeindenetze von Burgdorf und Hasle an. Wie auch bei anderen kantonalen Radwegen wird der betriebliche Unterhalt durch die Gemeinden, im Auftrag und zu Lasten des Kantons ausgeführt.

### 5. Auswirkungen auf die Gemeinden

Die Gemeinden im Projektperimeter unterstützen das Projekt. Sie erhalten damit ein attraktives Angebot für Schülerinnen und Schüler und Pendlerinnen und Pendler. Damit können die Strasse und der öffentliche Verkehr entlastet und die Gesundheit gefördert werden. Dies gilt umso mehr als mit dem Radweg neu eine durchgehende und sichere Route für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung steht.

### 6. Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt und Klima

#### 6.1 Wirtschaft und Gesellschaft

Mit dem vorliegenden Projekt entsteht eine sichere, attraktive und allwettertaugliche Veloverbindung von Hasle ins Zentrum von Burgdorf. Durch die Schliessung der Netzlücke wird der bereits bestehende Radweg von Lützelflüh nach Burgdorf angebunden. Solche Verbindungen werden durch die Motion 162-2020 «kantonale Velooffensive II» gefordert, die der Grosse Rat als Motion resp. als Postulat überwiesen hat. Sie entsprechen einem zunehmenden Bedürfnis der Gesellschaft und generieren mit dem Velotourismus auch einen wirtschaftlichen Nutzen.

#### 6.2 Umwelt und Klima

Die Linienführung des Radwegs ist so gewählt, dass das Auenschutzgebiet «Oberburger Schachen» von nationaler Bedeutung nicht tangiert wird. Der Radweg durchquert ein vorsorglich ausgeschiedenes Grundwasserschutzgebiet.

Durch das Projekt werden rund 9 900 m<sup>2</sup> Land definitiv beansprucht. Davon sind rund 6 400 m<sup>2</sup> Frucht- und Ackerfläche. Die restliche Fläche ist Landwirtschaftsland, das bereits heute für landwirtschaftliche Wege genutzt wird. Für die Bauzeit wird rund 22 500 m<sup>2</sup> zusätzliches Kulturland temporär beansprucht. Dieses wird im Anschluss an die Bauarbeiten wieder instand gestellt. Um den Eingriff so schonend wie möglich zu gestalten, erfolgt die Baustellenerschliessung für den Radweg Oberburg – Hasle über die Baustellenerschliessung der BLS-Baustelle Um- und Neubau der BLS-Werkstätte Oberburg.

Das Projekt wird gestalterisch begleitet, damit es sich möglichst gut in die Landschaft integriert. Alle kantonalen Umweltfachstellen und die betroffenen Einwohnergemeinden stimmen dem Projekt zu und haben die nötigen Ausnahmegewilligungen erteilt.

## **7. Antrag**

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilagen

- Beschlussentwurf

Zusätzliche Beilagen für die BaK

- Link zu Strassenplandossiers Projekt 14. Juni 2021 und Projektänderung 4. Juli 2025
- Kostenvoranschlag