

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland Bericht



Beschluss

Das Dossier besteht aus:

- » **Bericht**
- » Karte Netzplan
- » Karte Massnahmen

15. April 2021



Auftraggeber

Verein seeland.biel/bienne
c/o BHP Raumplan AG, Fliederweg 10, Postfach 575, 3000 Bern 14
info@seeland-biel-bienne.ch

Projektleitung

Bernhard Gerber
Thomas Berz

Auftragnehmerin

Kontextplan AG
Gutenbergstrasse 6, 3011 Bern
info@kontextplan.ch

Bearbeitung

Julian Baker
Camille Girod
Michel Schmid

Titelbild: Strassenbegleitender Radweg bei Vinelz (Foto: Kontextplan AG)



Inhaltsverzeichnis

1. Kontext	4
2. Situations- und Trendanalyse	6
2.1 Auswertung Mikrozensus	6
2.2 Erhebung Schulwege	7
2.3 Erfolgskontrolle SVV	7
2.4 Velounfälle	8
2.5 Bike + Ride und Bike-Sharing Angebot	12

3. Handlungsbedarf	16
4. Strategie	17
5. Netzbildung	19
6. Massnahmen	21

Anhang

Anhang 1: Ermittelter Handlungsbedarf B+R-Anlagen

Abkürzungen

B+R	Bike and Ride
FGSO	Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GS	Gemeindestrasse
KS	Kantonsstrasse
KXP	Kontextplan
LV	„Langsamverkehr“ (= Fuss- und Veloverkehr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OIK	Oberingenieurkreis
ÖV	öffentlicher Verkehr
s.b/b	Region Biel-Seeland
SVV	Kantonaler Sachplan Veloverkehr 2014
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern



1. Kontext

Gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr (SVV) planen die Regionen das regionale Velonetz für den Alltagsverkehr, entwickeln den Handlungsbedarf und bestimmen daraus die nötigen Massnahmen. Zudem überprüfen sie die Optimierungsvorschläge der nationalen und regionalen Velolandrouten (Freizeitnetz) gemäss SVV in Absprache mit dem kantonalen TBA. Gemäss den zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben RGSK 2021 stellen die Regionen zudem sicher, dass sie spätestens für die Planung der LV-Massnahmen in den RGSK 2025 über eine abgestimmte Velonetzplanung für das gesamte Regionsgebiet verfügen. Des Weiteren muss eine Bereinigung der bestehenden Langsamverkehrsmassnahmen (LV-Massnahmen) unter Einbezug der Netzlücken des SVV erfolgen.

Bisher bestanden in der Region seeland.biel/bienne (s.b/b) zwar Velo-Konzepte für Teilgebiete und einzelne Korridore (z.B. Veloführung linkes Bielerseeufer), aber keine abgestimmte Planung über die ganze Region. Deshalb wurden auf Basis der Vorgaben des kantonalen Sachplans Veloverkehr und abgestimmt auf die Ziele und Strategien des RGSK 2021/AP 4 eine regionale Velonetzplanung hinsichtlich der nächsten Generation RGSK und Agglomerationsprogramm erarbeitet.

Die vorgegebenen Projektziele waren:

- _ Erarbeiten der regionalen Velonetzplanung Biel-Seeland (Routen, Schwachstellen, Massnahmen)
- _ Erarbeiten eines Konzepts zur Förderung der Intermodalität mit Massnahmen für Bike+Ride / Bike-Sharing
- _ Überprüfen und bereinigen der Velo-Massnahmen aus dem RGSK 2016/AP 1-3
- _ Erarbeiten der Bausteine (Texte und Karten) für das AP 4

Zudem wurde die Planung mit dem gleichzeitig erarbeiteten Sachplan Veloverkehr der Stadt Biel abgestimmt.

Dieser Kurzbericht enthält dementsprechend folgende Kapitel:

- Situations- und Trendanalyse
- Handlungsbedarf
- Strategie
- Netzbildung
- Massnahmen

Folgende Grundlagen standen für die Erarbeitung zur Verfügung (Auswahl):

Kanton Bern

- _ Kantonales Strassengesetz (SG) und kantonale Strassenverordnung (SV)
- _ Sachplan Veloverkehr Kanton Bern (RBB 3. Dezember 2014)
- _ Mobilität im Kanton Bern, Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 (BVE, 2018)
- _ Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Zusatzauswertung Veloverkehr, Velonutzung 2000-2015 im Kanton Bern (BVE, 2018)
- _ Arbeitshilfe „Anlagen für den Veloverkehr“ (BVE, 2018)
- _ Erhebung der Schulwege in den Gemeinden (TBA-DLZ, 2013)
- _ Erfolgskontrolle Sachplan Veloverkehr (TBA-DLZ, in Arbeit)
- _ RGSK 2021. Zeitliche und inhaltliche Vorgaben (RRB, 19. September 2018)

seeland.biel/bienne



- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Seeland-Biel/Bienne 2. Generation mit Agglomerationsprogramm Biel-Lyss 3. Generation (2016)
- Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast (2017)
- Umsetzung Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, Vertiefungsstudie Veloverbindungen Biel Süd (3.12.2018)
- Konzept Veloführung am linken Bielerseeufer, Abschnitt Twann bis Schlössli (2016)
- Korridorstudie Velokorridor Büren-Leuzigen (2016)
- Fuss- und Veloverkehr, Umsetzungskonzept (2007)
- Agglomerationsprogramm Biel/Bienne. Konzept Bike+Ride (2012)

Gemeinden

- Richtplan verkehrliche flankierende Massnahmen vfM N5 (2013)
- Überkommunaler Richtplan Nachnutzung SBB-Trasse La Neuveville-Twann (in Arbeit)
- Gesamtmobilitätsstrategie 2018-2040 der Stadt Biel
- Kommunale Velo- bzw. Verkehrsrichtpläne

Weitere

- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland (2014)
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland 2. Generation inkl. Agglomerationsprogramm Bern 3. Generation (2016)
- Routennetz Veloland von SchweizMobil
- Velopotenzialanalyse Kanton Bern 2014 / Überarbeitung 2019
- Kantonsbeiträge an Investitionen in Anlagen zur kombinierten Mobilität, Richtlinie (BVE, 2018)
- Mobilitätsmonitoring der Stadt Biel (2018)
- Institute for Transportation & Development Policy in New York (ITDP), 2013.

Öffentliche Mitwirkung

Vom 10. Februar bis 31. März 2020 fand eine öffentliche Mitwirkung zum regionalen Velonetzplan Biel-Seeland statt. Zur Mitwirkung eingeladen waren die Gemeinden sowie interessierte Organisationen, Interessenverbände, Parteien und die Bevölkerung. Insgesamt 39 Stellungnahmen wurden eingereicht. Die Mitwirkung zeigte eine breite Unterstützung für die Strategie und die Massnahmen. Zahlreiche Anregungen und Ergänzungen, hauptsächlich zu den Massnahmen, wurden eingebracht und – soweit sie stufengerecht und mit der Zielsetzung vereinbar waren – aufgenommen. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind in einem separaten Mitwirkungsbericht dokumentiert (www.seeland-biel-bienne.ch).



2. Situations- und Trendanalyse

2.1 Auswertung Mikrozensus

Die folgende Analyse beruht auf den Angaben aus dem Mikrozensus Mobilität 2015, der kantonalen Auswertung des BVE dazu, der Zusatzauswertung Veloverkehr des TBA (2018) und auf einer SVI-Forschungsarbeit von Kontextplan, die auch die Veloschnellroute Thun-Heimberg untersuchte (2017).

Veloanteil nach Etappen

Gemäss Mikrozensus 2015 (Zusatzauswertung Velo) betrug der **Veloanteil an allen Etappen** in der Region Seeland 2015 **8.9%**. Damit liegt die Region etwa im kantonalen Mittelfeld (siehe Abbildung unten). Nach einem stetigen Rückgang zwischen dem Jahr 2000 (8.4%) und dem Jahr 2010 (7.2%) konnte in den fünf Jahren bis 2015 wieder ein starker Anstieg verzeichnet werden. Der MIV-Anteil liegt bei 37.8% und der ÖV-Anteil bei 11.8%.

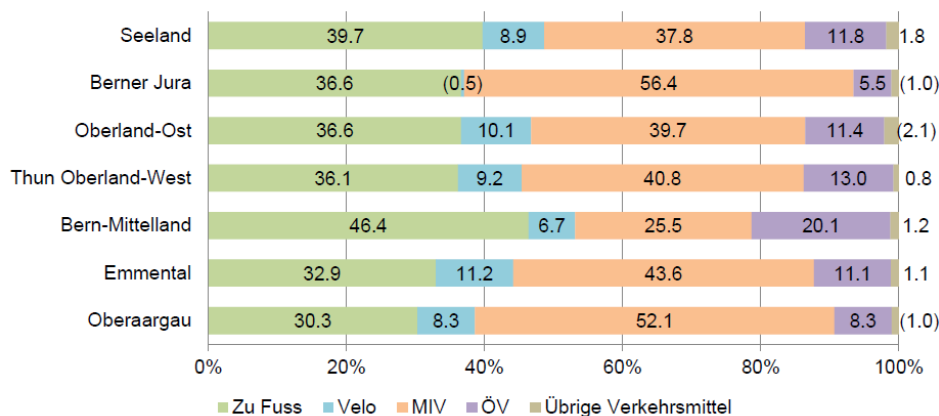


Abbildung 1: Durchschnittliche Verkehrsmittelanteile an den täglichen Etappen in den Planungsregionen des Kantons Bern 2015 (Zusatzauswertung Veloverkehr Kanton Bern).

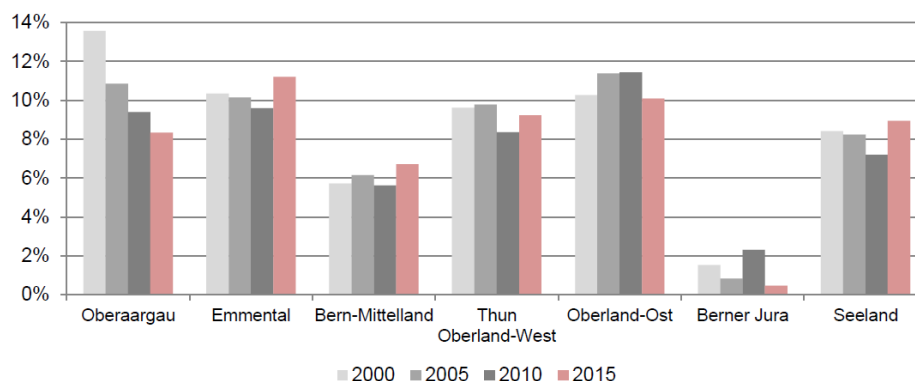


Abbildung 2: Durchschnittliche Veloanteile an den täglichen Etappen in den Planungsregionen des Kantons Bern von 2000 bis 2015

Velobesitz

In der Schweiz gibt es pro Haushalt durchschnittlich 1.66 Velos (inkl. E-Bikes). In der Planungsregion Biel/Bienne-Seeland liegt der Anteil bei **1.91 Velos** (inkl. 0.06 E-Bikes) pro Haushalt und somit auch höher als der Kantonale Schnitt (1.85). In der Agglomeration Biel selber liegt der Wert mit **1.66** interessanterweise wesentlich tiefer als in



allen anderen Agglomerationen im Kanton (z.B. Bern 1.84, Thun 2.01). Die **Verfügbarkeit** von Velos ist mit **82%** (9% davon nach Absprache) gleich hoch wie der Kantonschnitt (ebenfalls 82%). Im Kanton Bern nahm der Velobesitz von 2005 bis 2015 aber deutlich ab (von 2.03 auf 1.85 Velos pro Haushalt). Die Abnahme ist unter anderem auf die kleiner gewordenen Haushaltgrössen zurückzuführen.

Veloparkierung

Jede Velofahrt startet oder endet an einem Veloabstellplatz. Im Kanton Bern verfügen 82% der Einwohner über einen Veloabstellplatz zu Hause (Schweiz 80%). In der Region Biel-Seeland sind es **83%**. In der Agglomeration Biel liegt der Wert knapp höher bei 84%. Am Arbeits- oder Ausbildungsort sind es im Kanton 82.5% (CH: 76.8%) und in der Region knapp **80%**. In der Agglomeration Biel ist es mit 77.0% der niedrigste Wert im Vergleich zu den anderen Agglomerationen (z.B. Bern 80.1%, Thun 86.3%).

Verteilung nach Raumtypen

Folgende Raumtypen werden unterschieden: urbane Kerngebiete, Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen, zentrumsnahe ländliche Gebiete sowie Hügel- und Berggebiete.

Im Kanton ist ein **Stadt-Land-Muster** im Mobilitätsverhalten ersichtlich. In den Agglomerationsgürteln und Entwicklungsachsen sowie in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten werden im Veloverkehr grössere Distanzen zurückgelegt als in den urbanen Kerngebieten. Die kürzesten Velodistanzen finden sich erwartungsgemäss in den Hügel- und Berggebieten.

Potenzial

Im Kanton Bern sind rund 55% der MIV Etappen weniger als 5km; 40% unter 3km und 10% gar unter einem km. Das sind Distanzen, die bei entsprechender Topographie und Infrastruktur sehr gut mit dem Velo bewältigbar sind.

Zwei Drittel der MIV- und ÖV-Etappen sind 10 Kilometer oder kürzer. Eine Distanz, die bei geeigneter Veloinfrastruktur, sehr gut mit dem E-Bike zurückgelegt werden könnte.

Zur Region Biel-Seeland sind keine genaueren Daten verfügbar. Aufgrund der Topographie ist davon auszugehen, dass sich die regionalen Zahlen noch etwas akzentuieren. Die Zahlen zeigen aber auch so, dass noch viel Potenzial vorhanden ist, selbst wenn nur ein kleiner Teil der MIV- und ÖV-Fahrten im Kurzbereich verlagert werden könnten.

2.2 Erhebung Schulwege

In der Region gibt es sehr viele überkommunale Schulwege, die mit dem Velo zurückgelegt werden. Sie sind über das gesamte Regionsgebiet verteilt und weisen zum Teil erhebliche Distanzen auf. In der Netzplanung werden die Schulwege besonders berücksichtigt (Zielgruppe mit erhöhtem Schutzbedürfnis).

2.3 Erfolgskontrolle SVV

Im Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern (SVV) von 2014 sind **30 Netzlücken** in der Region Biel-Seeland ausgewiesen. Gemäss Erfolgskontrolle des Kantons vom März 2019 zeigt sich, dass **erst 5 Massnahmen umgesetzt** sind. Weitere neun sind in Planung (Studie oder Projekt). Beim Rest (16 Netzlücken) besteht noch keine Aktivität.



2.4 Velounfälle

Total gab es im Zeitraum 2014 bis und mit 2018 **778 gemeldete Velounfälle**. Neun Personen wurden dabei getötet, 196 schwer und 553 leicht verletzt.

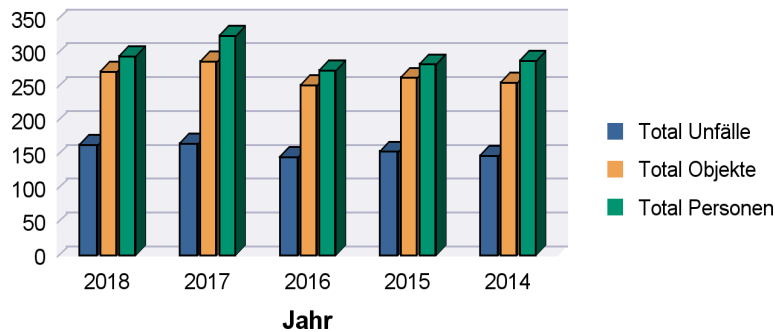


Abbildung 3: Velounfälle im Perimeter 2014 - 2018

Der häufigste Unfalltyp waren **Schleuder- oder Selbstunfälle (36%)** gefolgt von Einbiegeunfällen (25%) und Abbiegeunfälle (12%).

Die häufigsten Unfallursachen sind im Zusammenhang mit **Vortrittsmissachtungen** zu sehen: „Missachten des Vortrittssignals Kein Vortritt“ sowie „anderes Fehlverhalten im Zusammenhang mit Vortritt“, Missachten des Rechtsvortrittes (alle zusammen **43%**). Es folgen „Andere Bedienungsfehler“ (10%), „zu nahes Überholen (seitlich)“ (6%) und „Anderes Fehlverhalten bei Fahrbewegungen“ (6%).

Die meisten Velo-Unfälle passieren **bei schwachem Verkehrsaufkommen (49%)**, gefolgt von normalem Aufkommen (33%).

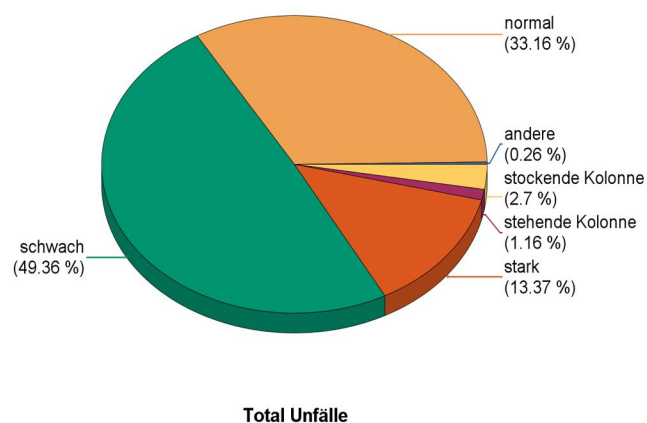
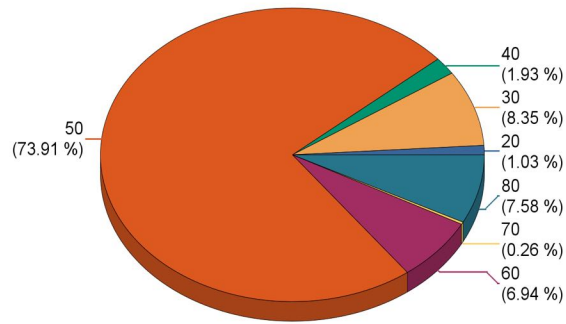


Abbildung 4: Velounfälle je nach Verkehrsaufkommen



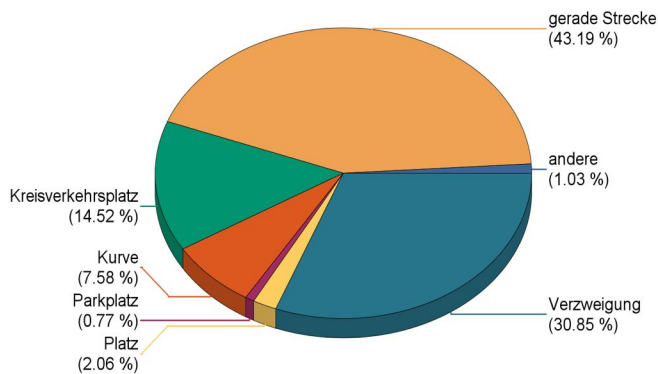
Mit Abstand die meisten Unfälle passieren bei **T-50 und höher (88%)**



Total Unfälle

Abbildung 5: Velounfälle je nach signalisierter Geschwindigkeit

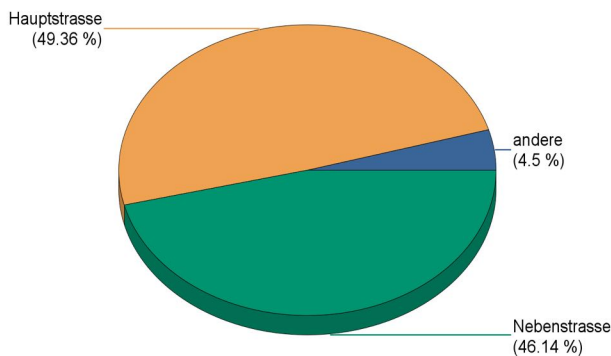
Nach Unfällen **auf gerader Strecke (43%)** belegen **Verzweigungen** den zweiten Rang (**31%**). An dritter Stelle liegen die **Kreisverkehrsplätze (15%)**, was deren bekannte Gefährlichkeit für Velofahrende untermauert. Bemerkenswert ist allerdings, dass die Unfallzahlen bei Kreisverkehrsplätzen in Biel-Seeland deutlich unter denen im Entwicklungstaum Thun (ERT) liegen (26%).



Total Unfälle

Abbildung 6: Velounfälle je nach Unfallstelle

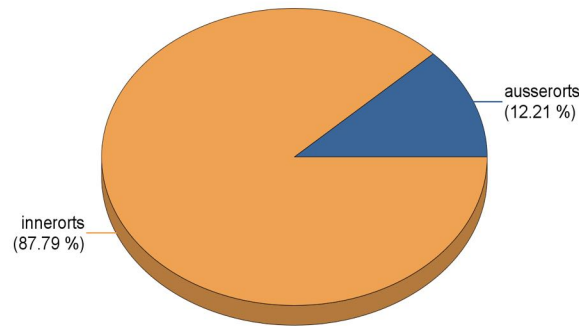
Es zeigt sich, dass sich auf den Strassenarten **Hauptstrasse (49%)** und **Nebenstrasse (46%)** etwa gleich grosse Anteile der Velounfälle ereignen.



Total Unfälle

Abbildung 7: Velounfälle je nach Strassenart

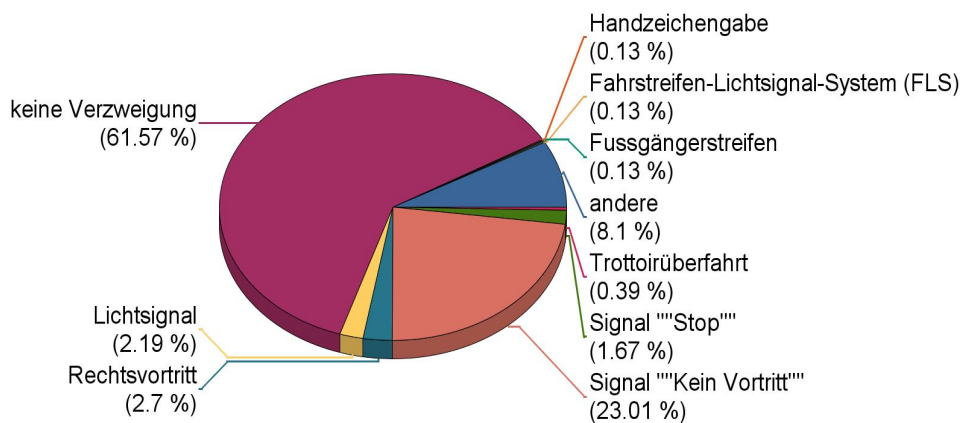
Wobei insbesondere Strecken **innerorts** gefährlich sind (**88%**).



Total Unfälle

Abbildung 8: Velounfälle je nach innerorts / ausserorts

Betreffend der Vortrittsregelung scheinen interessanterweise Stellen **ohne Verzweigungen (62%)** am gefährlichsten zu sein, gefolgt von Bereichen mit dem Signal „kein Vortritt“ (23%).



Total Unfälle

Abbildung 9: Velounfälle je nach Vortrittsregelung

Unfallschwerpunkte

Insgesamt gibt es in der Region Biel-Seeland **20 Unfallschwerpunkte** Velo. Die meisten davon (16) in der Stadt Biel. **12 Unfallschwerpunkte** liegen auf **Kreisverkehrsplätzen**, acht an sonstigen Knoten. Interessanterweise ist die Begegnungszone am Zentralplatz Biel ebenfalls ein Unfallschwerpunkt Velo.



Abbildung 10: Unfallschwerpunkte Velo in Biel

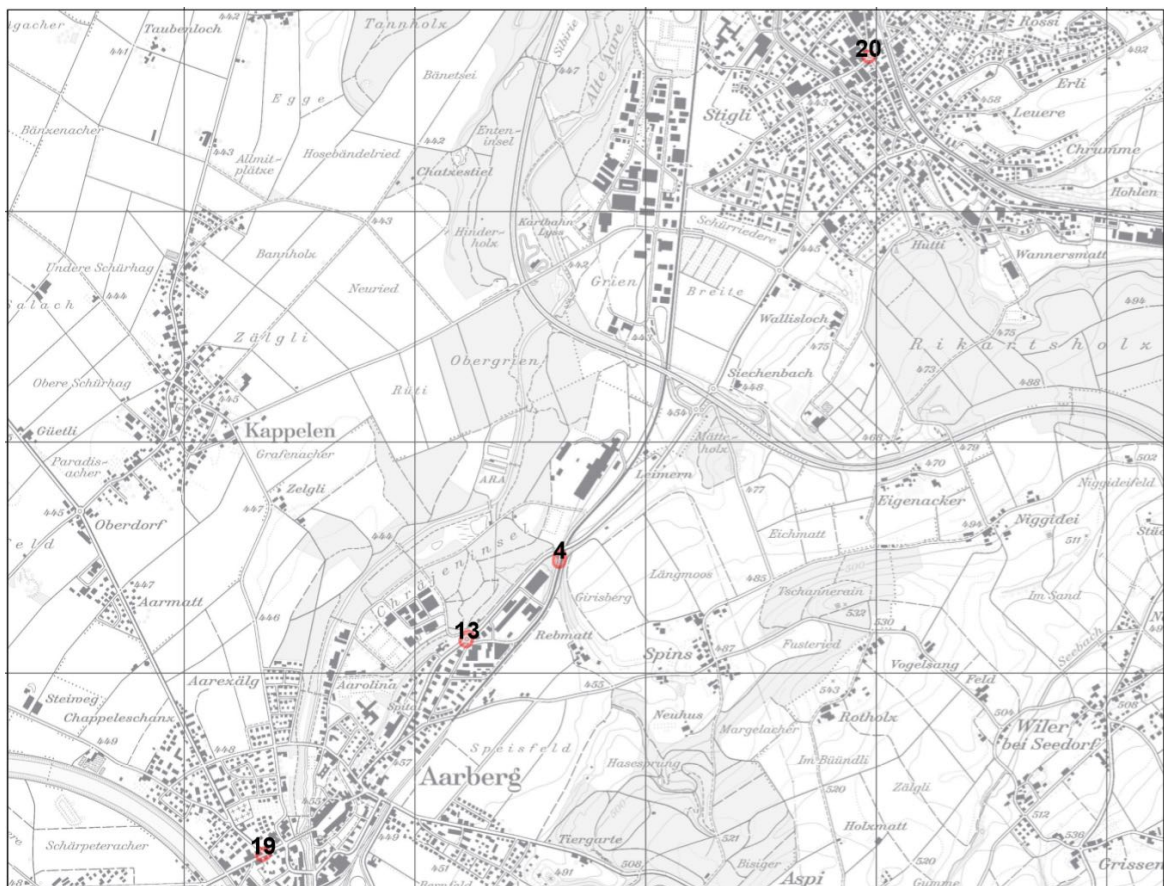


Abbildung 11: Weitere Unfallschwerpunkte Velo in der Region Biel-Seeland



2.5 Bike + Ride und Bike-Sharing Angebot

Bike + Ride

Ein gut ausgebautes Angebot an Bike + Ride-Anlagen (B+R-Anlagen) gehört nicht nur in Agglomerationsräumen zu einer attraktiven Veloinfrastruktur. B+R-Anlagen ermöglichen die Benutzung des Velos für die Feinerschliessung ab den Bahn- und wichtigen Bushaltestellen.

Da Benutzer/innen von B+R-Anlagen ihre Velos meist für längere Zeit, tagsüber oder nachts, abstellen, sind folgende minimale Qualitätsanforderungen von zentraler Bedeutung:

- verkehrssichere Zufahrten
- Lage nahe bei den Perronzugängen
- gut einsehbar und beleuchtet
- Schutz vor Diebstahl (Velorahmen anschliessbar)
- Wettergeschützt

Bedarfsermittlung

In der Region Biel-Seeland sind rund 50 B+R-Anlagen vorhanden. Für mehrere Anlagen ist eine Erweiterung bereits in Planung. Der zukünftige Bedarf an B+R-Anlagen bzw. -Plätzen wurde für die ganze Region nach folgendem iterativen und mehrschichtigen Vorgehen abgeschätzt:

- 1) Ermittlung des Potenzials aufgrund der ÖV-Gütekategorie und des ÖV-Typs (Bahn oder Bus) → Identifikation der relevanten Bahnhöfe / Bahn- und Bushaltestelle
- 2) Umfrage bei den Gemeinden → Auslastung / Überlastung von bestehenden Anlagen bzw. Bedarf nach neuen Anlagen und allenfalls Bezifferung dieses Bedarfs
- 3) Umfrage bei den ÖV-Betreibern → Bezifferung des Bedarfs aufgrund der Anzahl Ein- und Aussteiger an Bahnhöfen / Bahn- und Bushaltestellen, welche durch die Aare Seeland mobil bedient werden
- 4) Strassennetzplan 2014-29 (SNP 2014-29)
- 5) Plausibilisierung anhand des Berichts «Agglomerationsprogramm Biel/Bienne – Konzept Bike + Ride» (planum biel ag, Entwurf vom 10.02.2012)
- 6) Plausibilisierung anhand des Richtplans / RGSK Biel-Seeland 2. Generation mit integriertem Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 3. Generation (2016), Massnahme B 11

Grundsätzlich wurde zwischen Erweiterungsbedarf, Bedarf nach einer neuen Anlage und infrastrukturellem Bedarf (gemäss minimalen Anforderungen, vgl. oben) unterschieden. Ein Ziel ist es, dass neue, zu erweiternde oder zu erneuernde Anlagen mit Kantons- und/oder Bundesbeiträgen mitfinanziert werden können. Gemäss Richtlinie für Kantonsbeiträge an Investitionen in Anlagen zur kombinierten Mobilität (insb. P+R und B+R) vom 16.03.18 ist ein Bedarfsnachweis für Erweiterungen bzw. neue Anlagen nötig.

Im ersten Schritt wurde also das Potenzial für B+R-Anlagen aufgrund der Erschliessungsqualität des ÖV bestimmt und auf einem Plan dargestellt (siehe Abbildung 12).



Korridore mit schienengebundenem ÖV weisen in der Region Seeland ein hohes Potenzial für Bike + Ride auf, weil sie den höchsten Takt und eine zentrale Lage im Siedlungsgebiet aufweisen. Es wurden deshalb alle Bahnlinien berücksichtigt und ihre zugehörigen Bahnhöfe / Bahnhaltestellen einer Potenzialstufe zugewiesen: Bahnhöfe / Bahnhaltestellen mit ÖV-Güteklasse A-C wurden einem hohen Potenzial zugewiesen, während Bahnhöfe / Bahnhaltestellen mit ÖV-Güteklasse D einem mittleren Potenzial zugeteilt wurden.

Eine einzige regionale Buslinie mit ÖV-Güteklasse D wurde in Betracht gezogen. Alle weiteren regionalen Buslinien besitzen eine tiefere ÖV-Güteklasse und weisen deshalb ein relativ geringes B+R-Potenzial auf (Feinerschliessungsfunktion und keine Durchleiterfunktion).

Die Stadtbuslinien Biel wurden nicht einbezogen, weil der B+R-Bedarf auf Stadtgebiet im Sachplan Velo Stadt Biel behandelt wird.

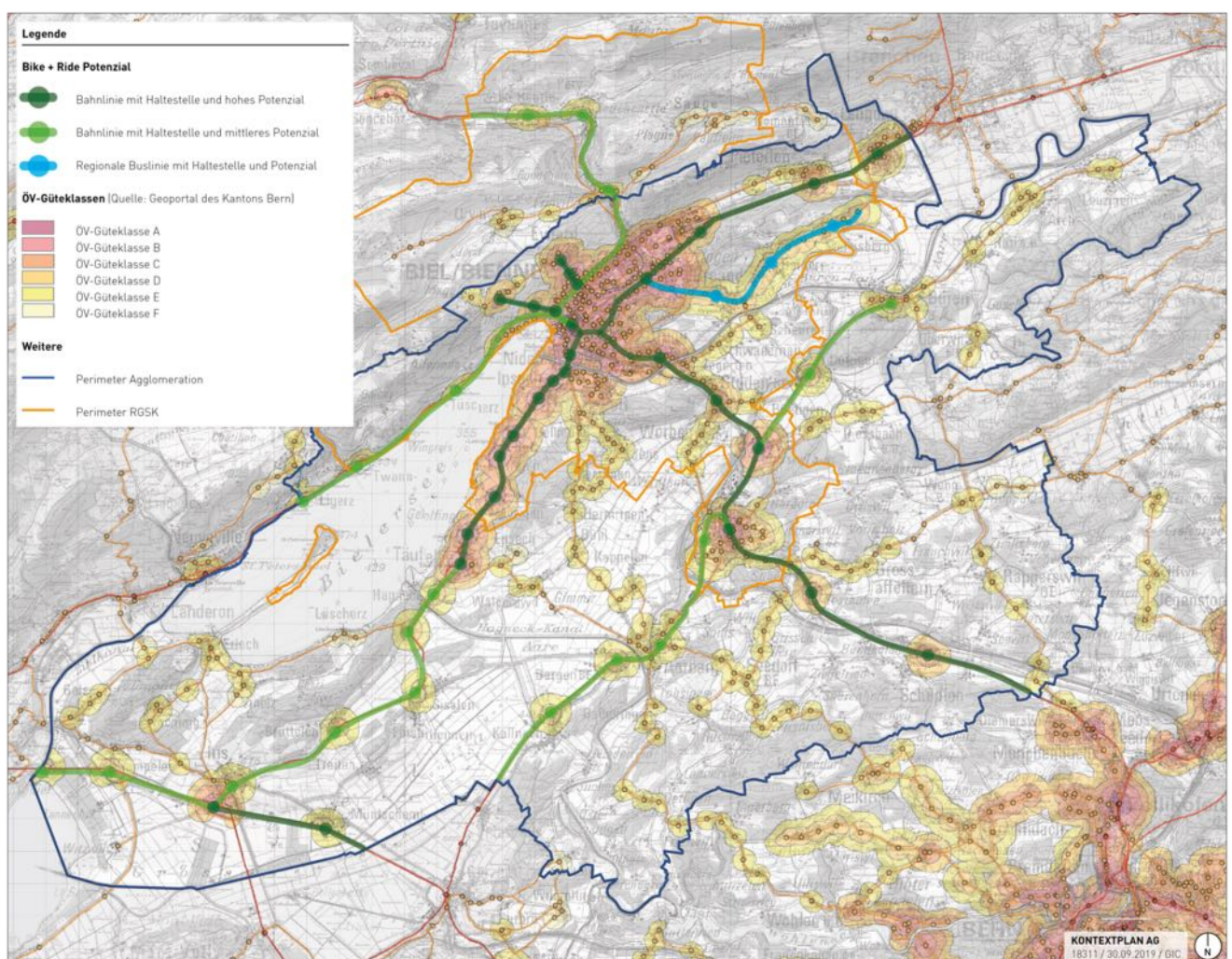


Abbildung 12: Potenzialanalyse für B+R-Anlagen für die Region seeland.biel/bienne

Als Nächstes wurde bei allen Gemeinden der Region eine Umfrage bezüglich der Aus- bzw. Überlastung von bestehenden Anlagen sowie eines allfälligen Bedarfs für die Infrastrukturerneuerung durchgeführt.

Zudem wurde beim ÖV-Betreiber Aare Seeland mobil AG (ASM) die Anzahl bestehende Veloabstellplätze und die durchschnittlichen Anzahl Ein- und Aussteiger pro



Tag an den identifizierten relevanten Bahnhöfen / Bahn- und Bushaltestellen nachgefragt. Aufgrund dieser Angaben wurde der Erweiterungsbedarf bzw. der Bedarf für neue Anlagen ermittelt.

Richtwerte gemäss dem ASTRA-Handbuch zu Planung, Realisierung und Betrieb von Veloparkierung (2008):

Richtwerte	Velo-Abstellplätze
Bahnhöfe, Endhaltestellen Tram / Bus	
Anzahl Velo-Abstellplätze pro 10 Wegreisende	1 - 4
Anteil Velo-Abstellplätze für Spezialfahrzeuge	5 %
Haltestellen Tram / Bus (Überlandlinie)	
Anzahl Velo-Abstellplätze pro Haltestelle	5
Haltestellen Park & Ride-Anlagen	
Anzahl Velo-Abstellplätze pro 100 Autoparkplätze	5

Ergänzend wurden die im Anhang 5 und 6 des SNP 2014-29 für die Region angegebenen möglichen Standorte von B+R und Velostationen berücksichtigt. Für die Ermittlung des infrastrukturellen Erneuerungsbedarfs wurden die Angaben im Bericht «Agglomerationsprogramm Biel/Bienne – Konzept Bike + Ride» (planum biel ag, 2012) und im RGSK 2016 übernommen.

Handlungsbedarf B+R

Aufgrund der durchgeführten Untersuchungen konnte schliesslich bei 46 Bahn- / Bushaltestellen und Bahnhöfen der Region seeland.biel/bienne ein Handlungsbedarf identifiziert werden. Es handelt sich dabei einerseits bei bestehenden B+R-Anlagen um einen Erweiterungsbedarf und / oder um einen Erneuerungsbedarf (gemäss den minimalen Anforderungen). Andererseits besteht bei fehlenden Anlagen ein Bedarf nach neuen Veloabstellplätzen. Einer Übersicht des ermittelten Handlungsbedarfs ist im Anhang 1 enthalten.

Um die kantonalen und nationalen Voraussetzungen zur Finanzierung zu erfüllen wurde der ermittelte Bedarf als Massnahmen folgendermassen geordnet:

- Anlagen mit Erweiterungsbedarf und neue Anlagen im Agglomerationsperimeter (Kantons- und Bundesbeiträge)
- Anlagen mit Erweiterungsbedarf und neue Anlagen ausserhalb des Agglomerationsperimeters (Kantonsbeiträge)
- Erneuerungsbedarf in der Agglomeration (eventuell Bundesbeiträge)

Bike-Sharing / Velospot

Für die Förderung des Veloverkehrs ebenfalls von grosser Bedeutung sind Bike-Sharing-Angebote. Sie werden einerseits von Zu- und Wegpendlern für die letzte bzw. ersten Etappe ihres Weges benutzt. Andererseits wird das Angebot von der Wohnbevölkerung je nach Bedarf in Anspruch genommen. Für ein attraktives Angebot ist ein dichtes Netz von Bike-Sharing-Stationen erforderlich. Die Stationen sollten in der Nähe von wichtigen Quell- und Zielorten liegen, wie Umsteigeknoten im ÖV-Netz (multimodale Verkehrsdrehscheiben), Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Versorgungsstandorte.



Von der Firma Velospot wird auf Stadtgebiet Biel bereits relativ dichtes Netz mit 50 Bike-Sharing-Stationen betrieben. Auch in den umliegenden städtischen Gemeinden besteht ein Potenzial für Bike-Sharing. Es ist jedoch noch nicht erschlossen. Überlegungen zum Ausbau von Velospot sind in einem Netzplan (2012) dokumentiert. Darin sind mögliche neue Standorte in der Kernagglomeration Biel vorgeschlagen (Biel, Nidau, Ipsach, Port, Brügg, Aegerten, Orpund).

Die im Netzplan von 2012 vorgeschlagenen Velospot-Standorte wurden mit den aktuellen Netzüberlegungen der regionalen Velonetzplanung abgestimmt. Dabei wurden folgende Kriterien aus dem Handbuch für die Planung von Bike-Sharing-Netzen³ berücksichtigt:

- Hohe und homogene Stationsdichte erreichen
- Mit dem ÖV verbinden
- Lineare Veloinfrastruktur unterstützen
- Bereiche mit gemischten Nutzungen bedienen
- Physische Hindernisse vermeiden
- Mehrere Zugänge anbieten
- Elektrischer Anschluss ermöglichen (nur für E-Bikes notwendig)

Aktuell haben Nidau und Ipsach Interesse für Velospot-Stationen angemeldet.

Cargo-Bike-Sharing

Die Stadt Biel stellt ihren Bewohnerinnen und Bewohnern sechs elektrische Cargo-Bikes zur Verfügung. Ein weiteres steht auf dem Gemeindegebiet von Nidau bereit. Schwere und sperrige Lasten können damit direkt vor die Haustüre transportieren werden. Auch das lokale Gewerbe profitiert von diesem neuen Angebot, das sich nicht nur an Private richtet. Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit carvelozgo erarbeitet und stellt eine Alternative zum eigenen Auto dar. Eine Ausweitung des Angebotes in die Region trägt zu einer umfassenden Veloförderung bei.

³ Institute for Transportation & Development Policy in New York (ITDP), 2013. Seite 40.



3. Handlungsbedarf

Der **Veloverkehrsanteil in der Region Biel-Seeland liegt im Kantonsvergleich etwa im mittleren** (teilregional z.T. auf niedrigem) **Niveau**. In den urbanen Räumen wird das Velo grundsätzlich mehr genutzt, als im ländlich geprägten Raum. Auch die Topographie spielt eine wichtige Rolle, ob Velo gefahren wird oder nicht. Generell besteht ein **grosses Verlagerungspotenzial** vom MIV auf das Velo.

Heute sind vor allem die **geübten, sicheren Alltags-Velofahrenden** unterwegs, welche mit der bisherigen Veloinfrastruktur meist zurechtkommen. Bislang ist es kaum gelungen, breitere Bevölkerungskreise (Familien mit kleinen Kindern, ungeübte/unsichere Velofahrende, Freizeitfahrer, autoaffine Zielgruppen etc.) fürs regelmässige Velofahren im Alltag zu gewinnen.

Die **Unfallzahlen** zeigen, dass Velofahren insbesondere an **geraden Strecken bei T50** (und höher), an **Verzweigungen** und **Kreisverkehrsplätzen** sowie auf **Hauptstrassen innerorts** gefährlich ist. Auch **bei geringem Verkehrsaufkommen** gibt es viele Velounfälle. Bisher etablierte Führungs- und Knotenformen müssen deshalb aus Velosicht zumindest kritisch hinterfragt werden. Zudem müsste T-50 auf Hauptstrassen innerorts aus Velosicht überdacht werden. Auch bei geringem MIV-Aufkommen können Verbesserungen für den Veloverkehr notwendig sein (insbesondere auf Schulwegen).

Die **Umsetzung der Langsamverkehrsmassnahmen** aus dem Agglomerationsprogramm 1. bis 3. Generation kommt **langsamer** voran als geplant. Wichtige physische Netzlücken konnten nicht geschlossen und viele qualitative Netzlücken nicht behoben werden. Die Gründe sind unterschiedlich. Teilweise liegt es an der Komplexität der Massnahmen (z.B. wenn sie in einem Gesamtzusammenhang mit anderen Massnahmen stehen), an den finanziellen Möglichkeiten oder den unklaren Zuständigkeiten. Das heisst, dass im Rahmen dieser Velonetzplanung gegebenenfalls auch Alternativen zu den bisherigen Massnahmen betrachtet werden müssen.

Bisher wurde versucht, den Veloverkehr **möglichst in den Verkehrsablauf auf der Strasse zu integrieren**. Der stagnierende Veloanteil, die Unfallstatistik, die langsame Umsetzung von FVV-Massnahmen und die Schwierigkeiten, weitere Zielgruppen für den Veloverkehr zu gewinnen, werfen die Frage auf, ob diese Strategie weiterhin überall zielführend ist. Um das brachliegende Verlagerungspotenzial zu erschliessen, muss vermehrt auf die **Infrastruktur-Bedürfnisse weiterer Zielgruppen** eingegangen werden. Verbesserte **Kommunikation und Koordination** kann ebenfalls einen Beitrag leisten. Allenfalls können auch **unterschiedliche Strategien je nach Raumtyp** (Stadt vs. Land, Ebene vs. Hügel- und Berggebiete) zielführend sein.

Bei **Bike + Ride** und beim **Bike-Sharing** sowie beim **Cargo-Bike Sharing** besteht Ausbaupotenzial. Hierzu braucht es nicht zuletzt auch eine Koordination auf regionaler Ebene.



4. Strategie

Der **Anteil des Veloverkehrs** (nach Etappen) in der Region Biel-Seeland soll bis 2030 **auf mindestens 12% erhöht** werden. Im Fokus sind Wegstrecken bis ca. 5 km, für die E-Bikes auch für längere Strecken. Das **regionale Velonetz für den Alltagsverkehr** erschliesst deshalb schwergewichtig alle **regional wichtigen Ziele**, die ein entsprechendes **Potenzial** an Velofahrenden aufweisen und in der Regel nicht weiter als 5km voneinander entfernt sind.

Als regional wichtige Ziele gelten insbesondere:

- Entwicklungsschwerpunkte (ESP)
- regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte
- Verkehrsintensive Standorte von regionaler Bedeutung
- Grössere, zusammenhängende Siedlungs- bzw. Arbeitsplatzgebiete
- Regionalzentren
- Schulstandorte-Oberstufe
- wichtige Bahnhöfe und ÖV-Knoten

Die Anlagen für den Veloverkehr müssen **für alle Zielgruppen sicher, kohärent, direkt und komfortabel sein**. **Innerorts** kann dies bei entsprechender Gestaltung der Anlagen (Erscheinungsbild, Geschwindigkeit) durch die **Integration in den Verkehrsablauf** erfolgen. Insbesondere **ausserorts** ist eine **Separierung** MIV/Velo oder eine **alternative, verkehrsarme Führung** zu prüfen. Im beiliegenden regionalen Velonetzplan wird dies in **zwei Routenkategorien** umgesetzt:

- **Direktrouten:** Direkte Routen meist entlang der Hauptverkehrsachsen für schnelle und geübte Alltags-Velofahrende. Auf Kantonsstrassen gelten die Kantonsstrassenstandards.
- **Komfortrouten:** Für Alltags-Velofahrende mit höheren Komfort- und Sicherheitsbedürfnissen. Sie werden wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen geführt.

In bestimmten Situationen werden beide Routentypen abschnittsweise kombiniert geführt. Hier gelten die Anforderungen beider Kategorien.

Um den Verlagerungseffekt insbesondere im überörtlichen Pendlerverkehr auszuschöpfen, sollen für Beziehungen mit grossem Potenzial Korridore für **Vorrangrouten** festgelegt werden. Für diese soll später in kantonalen Korrdorstudien die genaue Linienführung und der Ausbaustandard festgelegt werden.

Der **Sicherheit** für den Veloverkehrs wird grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Dies gilt speziell für die Schulwege, aber auch auf Velorouten entlang von Hauptverkehrsstrassen sowie bei Querungsstellen.

Das regionale Velonetz für den Alltagsverkehr wird in der Regel **auf asphaltierten Strecken** geführt. Ausnahmen sind in begründeten Fällen denkbar.

Auf wichtigen Pendlerverbindungen wird das **E-Bike-Potenzial** mit gezielten Massnahmen (u.a. Kommunikation) so weit wie möglich ausgeschöpft. Dies gilt insbesondere auch für Strecken mit steilen Abschnitten.

Um einen **effektiven Einsatz der Mittel** sicherzustellen, sollen vor allem jene Routen und Massnahmen ins regionale Velonetz aufgenommen werden, die ein grosses oder



erhebliches Potenzial (bezogen auf alle Zielgruppen) aufweisen. Aus dem gleichen Grund soll das regionale **Alltags- und Freizeitnetz**, dort wo zielführend, zusammengelegt werden.

Um die **kombinierte Mobilität** (Velo – ÖV) zu stärken, ist ein genügendes und qualitativ gutes Angebot an Veloabstellplätzen bei den öV-Haltestellen (**Bike +Ride**) vorzusehen. Eine Erweiterung des Bikesharing-Angebots auf die Gemeinden Nidau, Ipsach, Port, Brügg, Aegerten und Orpund ist ebenfalls anzustreben.

Im Agglomerationsraum soll eine Signalisation der wichtigsten Velorouten vorgenommen werden.

Es soll zudem eine regionale Koordinationsstelle Velo eingerichtet werden. Diese soll den Gemeinden helfen, die Massnahmen aufeinander abzustimmen und das Wissen auszutauschen und zu bündeln. Eine wichtige Aufgabe besteht darin, mit den Gemeinden Minimalstandards für Velorouten festzulegen und weitere Verbesserungen für den Veloverkehr mit den Gemeinden voranzutreiben.



5. Netzbildung

Die Entwicklung des regionalen Velonetzes greift die strategischen Ansätze gemäss Kapitel 4 auf und legt sie zuerst auf die identifizierten Wunschlinien mit Velopotenzial und dann auf das regionale Veloroutennetz um.

Wunschlinien und Velopotenzial

Die Wunschlinien verbinden die wichtigen Ziel- und Quellorte, welche in einer Distanz bis 5 Kilometer zueinander liegen und ein gewisses Velopotenzial aufweisen. Das Velopotenzial zwischen den Orten bzw. auf den Wunschlinien wurde in einer GIS-Analyse² auf der Grundlage eines Gravitationsmodells ermittelt. Es werden die Stufen mittleres, hohes und sehr hohes Velopotenzial unterschieden.

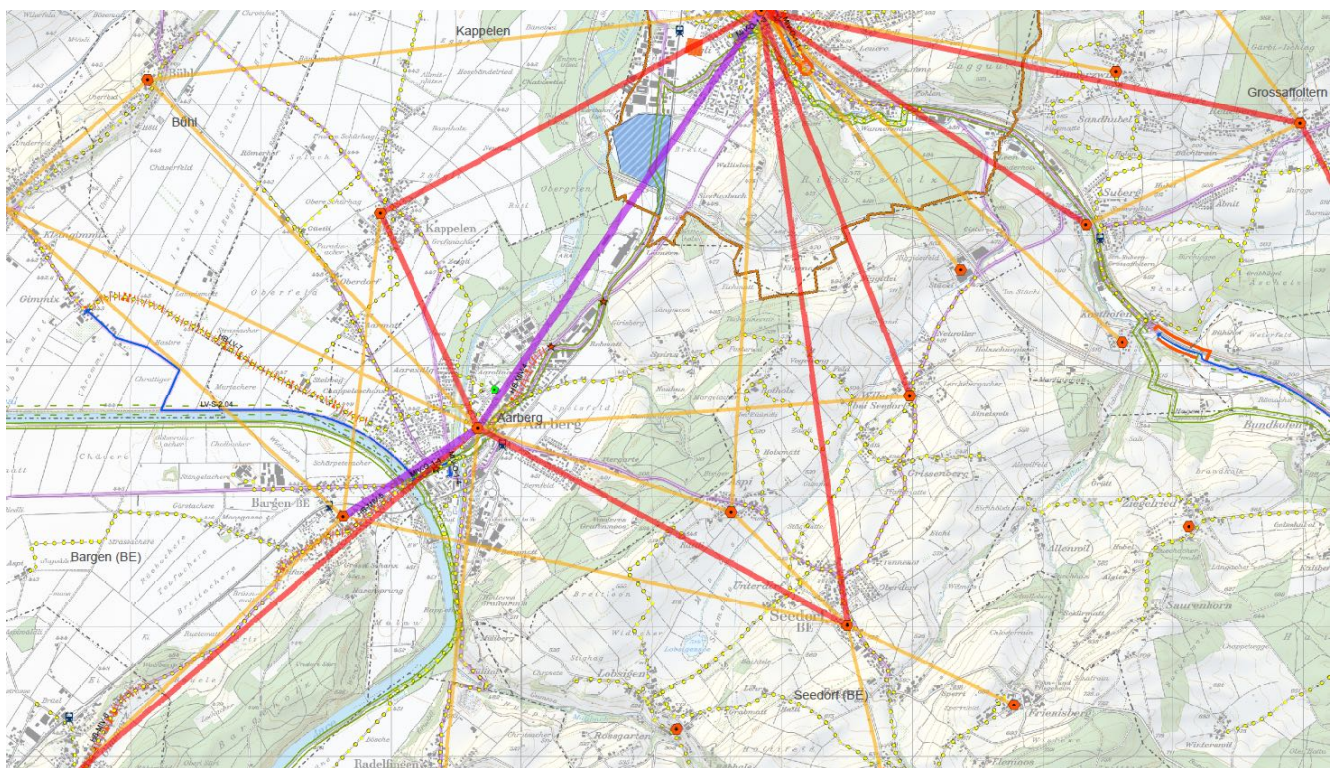


Abbildung 13: Regionale Ziel- oder Quellpunkte sowie gewichtete Wunschlinien, Arbeitsentwurf. (Ausschnitt, Quelle: Kontextplan) gelb = mittleres Velopotenzial | rot = hohes Velopotenzial | violett = sehr hohes Velopotenzial bzw, Vorrangroutenpotenzial

Regionales Velonetz

Die Umlegung der Wunschlinien auf das Routennetz erfolgt nach folgenden Grundsätzen:

- Wunschlinie mit **hohem bis sehr hohem Velopotenzial**: Es soll sowohl eine **Direktroute** wie auch eine **Komfortroute** angeboten werden.
- Wunschlinie mit **mittlerem Velopotenzial**: Es wird mindestens eine **Komfortroute** angeboten.
- Verbindung mit **geringem Velopotenzial**: Es wird in der Regel keine regionalen Routen angeboten. Eine Ausnahme bilden die überkommunalen Velo-Schulwege. Sie werden durch Komforttrouten sichergestellt.

² Für das Velopotenzial wurde eine eigene GIS-Velopotenzialanalyse basierend auf einem Gravitationsmodell erstellt.



- **Netzgedanke:** Im Sinne eines homogenen Gesamtnetzes werden allfällige Anschluss- und Verbindungslücken mit regionalen Velorouten geschlossen.
- Für die **Veloführung auf Komfortrouen** gelten folgende Grundsätze:
 - Innerorts, insbesondere Ortskern: in der Regel integriert im Verkehrsablauf auf der Hauptstrasse
 - Ausserorts: nach Möglichkeit auf separatem Weg oder auf verkehrsarmer Strasse.

Einbezug von Gemeinden und Kanton

Der Netzentwurf und die daraus notwendigen Massnahmen wurde anlässlich von teil-regionalen Workshops und mit den Rückmeldungen der Gemeinden ergänzt und bereinigt. Kantonale Überlegungen flossen über die Vertretung in der Begleitgruppe ein.

Plandarstellung

Als Inhalte der regionalen Velonetzplanung sind nebst dem regionalen Velonetz (Direkt- und Komfortrouen) die neuen Massnahmen und der Handlungsbedarf auf dem Netz dargestellt. Weiter sind die Bike+Ride-Standort (bestehend / mit Ausbaubedarf / neu) und die Bike-Sharing/Velospot-Stationen (bestehend /geplant) bezeichnet.

Hinweisend sind Inhalte aus dem kantonalen Sachplan Veloverkehr (Routen, Netzlücken), dem RGSK 2016 (Massnahmen und Handlungsbedarf) sowie die Velolandrouen SchweizMobil eingezeichnet.

Stadtgebiet Biel: Die Darstellung des Velonetzes und der Bike+Ride- und Velospot-Standorte hat hinweisenden Charakter. Sie werden im Sachplan Velo der Stadt Biel festgelegt.

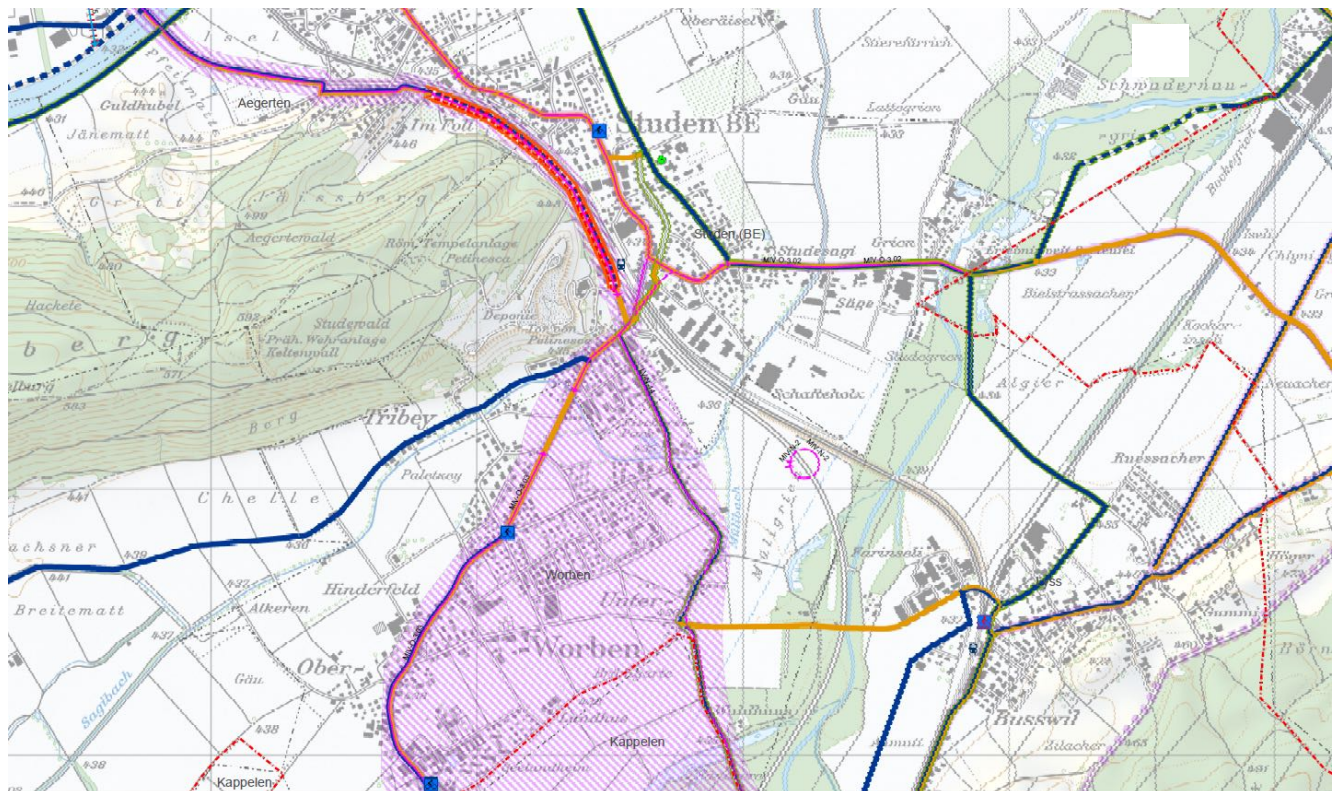


Abbildung 14: Regionaler Velonetzplan; Stand 01.11.2019 (Ausschnitt, Quelle: Kontextplan)



6. Massnahmen

Zur Umsetzung der im regionalen Velonetzplan definierten Routen sind Massnahmen notwendig. Es liegen bereits Langsamverkehrsmassnahmen aus dem RGSK 2016 vor, welche in die Planung eingeflossen sind. Auch ist aus dem kantonalen Sachplan Veloverkehr der Handlungsbedarf bekannt. Die genannten Massnahmen liegen in der Regel auf dem geplanten regionalen Velonetz. Weiter wurden die Massnahmen zum MIV aus dem RGSK ebenfalls im Netzplan dargestellt. Dies, weil mit diesen Massnahmen teilweise ebenfalls Verbesserungen für den Veloverkehr erzielt werden können sie oftmals auf dem regionalen Velonetz liegen.

Der Ausbaubedarf an Bike+Ride und Velospot Anlagen wurde ebenfalls aufgenommen.

Wo Massnahmen noch nicht in Planung sind oder zum derzeitigen Zeitpunkt nicht eingegrenzt werden können, aber Handlungsbedarf aus regionaler Velosicht besteht, wurde dieser ebenfalls aufgenommen.

Weitere Planungs- und Verfahrensschritte

Im Rahmen des RGSK 2021 wird dem Kanton beantragt, das regionale Velonetz in den kantonalen Sachplan Veloverkehr aufzunehmen (Velorouten mit kantonaler Netzfunktion).

Die in der nachfolgenden Liste aufgeführten Massnahmen wurden in das RGSK 2021 aufgenommen, ausgenommen geringfügige sowie Markierungs- und Signalisationsmassnahmen.

Die Massnahmen, welche in das Agglomerationsprogramm 4. Generation aufgenommen werden (A- oder B-Horizont) sind in der Massnahmenliste bezeichnet.

Die Massnahmen in der Stadt Biel sind Gegenstand des Sachplans Velo 2035 Stadt Biel und in der Massnahmenliste nicht enthalten. Sie wurden ebenfalls in das RGSK 2021 bzw. das Agglomerationsprogramm 4. Generation aufgenommen.



Massnahmenliste

Legende

M...	Massnahme: es besteht Handlungsbedarf; die Massnahme ist in Planung oder es liegt ein konkreter Massnahmenansatz zur Behebung der Schwachstelle vor. Wird als Massnahme in das RGSK 2021 aufgenommen.
HB ...	Handlungsbedarf: es besteht Handlungsbedarf; ein konkreter Massnahmenansatz liegt noch nicht vor oder muss im Zusammenhang mit einem Gesamtprojekt entwickelt werden (z.B. Gestaltung Ortsdurchfahrt). Der Handlungsbedarf bleibt im regionalen Velonetzplan dokumentiert, wird aber nicht in das RGSK 2021 aufgenommen.
	Die Massnahme ist im Agglomerationsprogramm 1. oder 2. Generation enthalten (A1/2-Massnahme)
	Die Massnahme ist im Agglomerationsprogramm 3. Generation enthalten (A3-Massnahme)
	Die Massnahme wird in das Agglomerationsprogramm 4. Generation aufgenommen (A- oder B-Horizont)
	Die Massnahme ist langfristig und wird für das AP 5. Generation vorgemerkt.

Nr. RVNP	Nr. RGSK	Gemeinde	Schwachstelle	reg. Handlungsbedarf	mögliche Massnahme	Federführung	Kostenschätzung in Mio. ³			Umsetzung		
							< 0.5 Mio.	0.5 – 2.0 Mio.	> 2.0 Mio.	'20-'23 ⁴	'24-'27	'28-'31
M03	LV-Ü.8.25	Kappelen	Fehlende sichere Direktverbindung vom Dorfkern Kappelen zum Bahnhof Lyss (siehe auch Mo4)	hoch	Brücke über Autobahn (gemäss Studie B+S 2016)	Kappelen		X				X
M04	LV-Ü.8.26	Kappelen	Fehlende sichere Direktverbindung vom Dorfkern Kappelen zum Bahnhof Lyss (siehe auch Mo3)	hoch	Separater Fuss- und Radweg (gemäss Studie B+S 2016)	Kappelen	X				X	
M05		Seedorf	Sicherheitsdefizite Schulweg	mittel	Markierungen FGSO	OIK III	X					X
HB06		Seedorf	Steiler Strassenabschnitt innerorts, Sicherheitsdefizite Schulweg / Komfortroute	mittel	z.B. für bergauf Randstein abschrägen zum Ausweichen der Velos und zus. FGSO	OIK III	X					X
M07		Seedorf	Sicherheitsdefizite Schulweg / Komfortroute, ausserorts	mittel	Temporeduktion prüfen	OIK III	X					X
M08		Seedorf	Sicherheitsdefizite auf Schulweg / komfortroute, innerorts	mittel	Markierungen FGSO	OIK III	X					X
M09	LV-Ü.8.17	Aarberg	Sicherheitsdefizite auf Schulweg / Komfortroute, ausserorts	mittel	Sichere Veloinfrastruktur bergab (neues Trottoir bergab, Velo gestattet)	OIK III		X			X	
M10	LV-Ü.8.16	Aarberg	Sicherheitsdefizite auf Schulweg / Komfortroute, innerorts	hoch	Eingangstor Auftakt Siedlung, Geschwindigkeit einhalten (Sichtweiten Ausfahrten), sicheres Veloangebot beidseitig	OIK III		X				X
M11	realisiert 2020/21	Port	Sichere Querung für Veloverkehr fehlt im Bereich Wehrbrücke	hoch	Neue Brücke für FVV mit abgestimmter Lage auf das Velonetz	Port		X		X		
M12	LV-Ü.1.10	Nidau	Dr. Schneider-Strasse, Einmündung in Aarbergstrasse: ungenügender Komfort, fehlende Radstreifen auf der Knotenzufahrt	hoch	Gemäss Vertiefungsstudie 2018, M-Nr.6: Strassenrandkorrektur und Spurenaufteilung / Radstreifen. Steuerungsanpassungen zugunsten des Veloverkehrs (Verkürzung Wartezeiten).	Biel, Nidau	X					X
M13	LV-Ü.7.6	Nidau	Direkt-/Komfortroute/Schulweg: fehlende Radstreifen, Sicherheitsdefizite.	hoch	Gemäss Vertiefungsstudie 2018, M-Nr.20/21/22/23: Kreisel Kreuzweg: Bypass aufheben, Radstreifen auf Zufahrten. Hauptstrasse bis Brücke: Neugestaltung mit Radstreifen und Abbiege-/Querungshilfen. Kanalbrücke bis Einmündung Aalmattenweg: Anbau Fussgängersteg, Neuaufteilung Strassenquerschnitt mit Radstreifen. Projekt in Arbeit (OIK III)	OIK III		X		X		
M14	LV-Ü.2.2	Nidau, Bellmund	Sicherheitsdefizite auf Schulweg Hüb Richtung Nidau	hoch	Muss mit separatem Radweg gelöst werden.	OIK III		X				X



Nr. RVNP	Nr. RGSK	Gemeinde	Schwachstelle	reg. Handlungsbedarf	mögliche Massnahme	Federführung	Kostenschätzung in Mio. ³			Umsetzung		
							< 0.5 Mio.	0.5 – 2.0 Mio.	> 2.0 Mio.	'20 - '23 ⁴	'24 - '27	'28 - '31
M16	LV-Ü.1.17	Evilard, Stadt Biel	Fahrverbot Velo auf Neuweg, Querungshilfe	hoch	Ersatz des signalisierten allgemeinen Fahrverbots durch ein Verbot für den motorisierten Verkehr auf dem Neuweg zwischen Biel und Evilard. Sicherung der Einmündung in die Leubringenstrasse (Mittelsinsel für das Queren in zwei Etappen). Verkehrsberuhigung (Geschwindigkeitsreduktion) von der Einmündung bis zur Ortseinfahrt Leubringen.	Stadt Biel, Evilard	X					X
M18	LV-Ü.2.11	Safnern	Netzlücke Schulweg / Komfortroute	hoch	Netzlücke schliessen: bestehende Wege verbinden	Safnern	X					X
M19	LV-Ü.8.6	Gals, Le Landeron	Enge Platzverhältnisse auf Brücke	hoch	Sanierung Strassenbrücke	OIK III		X		X		
M21	LV-Ü.8.19	Brüttelen, Treiten	Strasse zu schmal.	mittel	Lösung (Verbreiterung) im Zusammenhang mit Projekt Bachöfning.	Brüttelen, Treiten		X				X
M22	LV-Ü.8.18	Brüttelen	Massnahmenbedarf Schulweg / Komfortroute, Güterzusammenlegung ist im Gange	hoch	Schulweg auf neuer Güterstrasse, Asphaltierung	Brüttelen		X			X	
HB23		Lüscherz	Anbindung Lüscherz an die Bahn. Handlungsbedarf Komfortroute (Sicherheitsdefizit durch Tempo 80)	mittel	Separate Veloinfrastruktur oder Temporeduktion prüfen	Lüscherz		X				X
HB24		Walperswil	Strasse zu schmal, Kiestransporte	mittel	Noch offen	Walperswil	X					X
HB26		Rapperswil Schüpfen	Handlungsbedarf Komfortroute insb. Einmündungen Wierenzwil, Frauchwil (Schulweg)	mittel	Temporeduktion prüfen, punktuelle Begleitmassnahmen	OIK III	X					X
M27	MIV-Auf.3.6	Schüpfen	Massnahmenbedarf Schulweg / Komfortroute (Sicherheitsdefizit durch hohe Geschwindigkeit)	hoch	Verbesserungen im Sinne Komfortroutenstandards	Schüpfen	X					X
HB28		Grossaffoltern	Teilw. unbefestigter Belag, Netzlücke.	hoch	Befestigen und Netzlücke schliessen	Grossaffoltern		X				X
M29	LV-Ü.7.6	Nidau	Netzlücke Direkt- und Komfortroute	hoch	Gemäss Vertiefungsstudie 2018, M-Nr.30: Erstellung eines Fuss- und Velowegs entlang der Bahntrasse.	Nidau	X			X		
M30	LV-Ü.7.6	Biel	Unfallsschwerpunkt Velo	hoch	Sanierung Kreisel (Verbesserungen Velo)	Biel, OIK III		X		X		
M31	LV-Ü.2.5	Nidau, Port	Neue Agglomerationsroute / Komfortroute: Netzlücke	mittel	Gemäss Vertiefungsstudie 2018, M-Nr.42: Neue Fuss- und Velobrücke	Nidau, Port		X				X
M32	LV-Ü.2.6	Nidau	Neuer Agglomerationsroute / Komfortroute: Enge Platzverhältnisse auf Brücke über die Zihl, unattraktive Veloführung Guglerstrasse Süd	mittel	Verbreiterung Brücke Guglerstrasse: Aufhebung Parkierung und Aufwertung Strassenraum (Vertiefungsstudie 2018, M-Nr.43)	Nidau		X				X
M33	LV-Ü.2.8	Nidau	Neue Agglomerationsroute / Komfortroute: Querung Bernstrasse für Velos sehr kompliziert und nicht komfortabel.	mittel	Gemäss Vertiefungsstudie 2018, M-Nr.44: Querungsvarianten Unterführung / à niveau / Überführung	OIK III	X					X
M34	LV-Ü.8.7	Lengnau	Gefährliche Querung der Kantonsstrasse	mittel	Verbesserung der Querung für den Veloverkehr (Querungshilfe)	OIK III	X					X
M36	LV-Ü.7.6	Nidau	Enge Platzverhältnisse auf Brücke	hoch	Sanierung Strassenbrücke	OIK III		X		X		
M37		Nidau	Fussweg für den Veloverkehr gestatten	hoch	Signalisation Fussweg, Velo gestattet	Nidau	X			X		
HB38		Diverse	Ortsdurchfahrten: - HB38.1 St. Niklaus - HB38.2 Bellmund - HB38.3 Jens - HB38.4 Busswil b. Büren - HB38.5 Büren a. d. Aare - HB38.6 Lengnau - HB38.7 Leuzigen - HB38.8 Oberwil b. Büren - HB38.9 Grossaffoltern	mittel	Verbesserungen im Sinne Komfortroutenstandards (z.B. FGSO, Tempo 30 etc.), Teilweise Ideen oder Konzepte bereits vorhanden.	OIK III Diverse Gemeinden			X		X	X



Nr. RVNP	Nr. RGSK	Gemeinde	Schwachstelle	reg. Handlungsbedarf	mögliche Massnahme	Federführung	Kostenschätzung in Mio. ³			Umsetzung			
							< 0.5 Mio.	0.5 – 2.0 Mio.	> 2.0 Mio.	'20 - '23 ⁴	'24 - '27	'28 - '31	
			- HB38.10 Rapperswil - HB38.11 Walperswil - HB38.12 Täuffelen - HB38.13 Brüttelen - HB38.14 Lüscherz - HB38.15 Vinelz - HB38.16 Erlach - HB38.17 Gals - HB38.18 Ins - HB38.19 Müntschemier - HB38.20 Reuchenette-Péry - HB38.21 Orpund - HB38.22 Kallnach - HB38.23 Aarberg - HB38.24 Barga										
M39	LV-Ü.8.24	Ins, Mont-Vully	Wasserablauf an Rotary Brücke schlecht gelöst und gefährdet langfristigen Erhalt der Brücke.	mittel	Sanierung Fuss- und Velobrücke Pont Rotary	Ins, Mont-Vully		X			X		
M40		Meinisberg	Fahrverbot für Velos auf Rosenweg	hoch	Ändern in zweiteiliges Fahrverbot (Autos, Motorräder)	Meinisberg	X					X	
M41	LV-Ü.2.10	Dotzigen, Schwadernau, Scheuren	Massnahmenbedarf Komfortroute	hoch	Temporeduktion, z.B. 60 km/h	Dotzigen, Schwadernau, Scheuren	X						X
M43	LV-Ü.8.15	Aarberg	Velounfallschwerpunkt beim Kreisels	hoch	Sanierung Kreisels	OIK III	X						X
HB44		Aarberg	Velounfallschwerpunkt	hoch	Noch offen	OIK III						X	
M45	LV-Ü.1.7	Ipsach	Feldwege (Weiermatte), kein Hartbelag	hoch	Gemäss Vertiefungsstudie 2018, M-Nr.2: Feldwege ausbauen und mit Hartbelag versehen	Ipsach	X					X	
M46	LV-Ü.1.8	Ipsach	Feldwege (Weiermatte), kein Hartbelag	mittel	Gemäss Vertiefungsstudie 2018, M-Nr.2: Feldwege ausbauen und mit Hartbelag versehen.	Ipsach	X					X	
M47	LV-Ü.1.8	Nidau	Massnahmenbedarf Komfortroute bei Einmündung Feldweg / Beundenring	mittel	Gemäss Vertiefungsstudie 2018, M-Nr.3: Ausbau des schmalen Feldweges mit Optimierung der Linienführung, Verbesserung des Einmündungsbereichs in den Beundenring und Aufhebung zu schmale Radstreifen zugunsten einer Abbiegehilfe.	Nidau	X					X	
M48		Büetigen	Massnahmenbedarf sowohl auf Kantonsstrasse innerorts als auch auf den Abzweigungen	hoch	Markierungen FGSO und Verbesserung Abzweigungen	Büetigen	X				X		
M49	LV-Ü.8.27	Rapperswil	Massnahmenbedarf auf Kantonsstrasse innerorts (Schulweg)	hoch	Verbesserungen im Sinne Komfortroutenstandards.	OIK III	X				X		
M50	LV-Ü.8.22	Grossaffoltern	Unbefestigter Feldweg (Komfortroute)	mittel	Feldweg mit Hartbelag ausbauen	Grossaffoltern	X						X
M51	LV-Ü.8.23	Grossaffoltern	Drei Abbiegehilfen auf Hauptstrasse/Verbindungsstrassen fehlen	hoch	Drei Abbiegehilfen auf Hauptstrasse/Verbindungsstrassen	Grossaffoltern OIK III	X					X	
M52		Schüpfen	Massnahmenbedarf für Komfortroute auf Hauptstrasse ausserorts	hoch	Markierungen FGSO (Randstreifen)	Schüpfen	X						X
M54	LV-Ü.8.31	Vinelz	Unbefestigter Feldweg (Komfortroute)	mittel	Feldweg mit Hartbelag ausbauen	Vinelz	X						X
M55		Gampelen	Massnahmenbedarf für Komfortroute auf Hauptstrasse	hoch	Markierungen FGSO (Randstreifen)	Gampelen	X						X
M56		Nidau	Netzlücke auf Komfortroute und geplanter Freizeitroute	mittel	Neue Fuss- und Velobrücke «Erlenwäldlibrücke»	Nidau		X					X
M57	LV-Ü.2.7	Nidau	Massnahmenbedarf Komfortroute	mittel	Realisierung Alltagsverbindung im Zusammenhang mit AGGLOlac	Nidau		X					X
M58	LV-Ü.8.32	Walperswil	Unbefestigter Weg (Komfortroute)	mittel	Belagsoptimierung wie auf dem östlichen Abschnitt	Walperswil		X					X



Nr. RVNP	Nr. RGSK	Gemeinde	Schwachstelle	reg. Handlungsbedarf	mögliche Massnahme	Federführung	Kostenschätzung in Mio. ³			Umsetzung		
							< 0.5 Mio.	0.5 – 2.0 Mio.	> 2.0 Mio.	'20 - '23 ⁴	'24 - '27	'28 - '31
M59	LV-Ü.8.11 LV-Ü.8.12	Büren a.d.A.	Netzlücke kantonaler Radweg	hoch	Realisierung asphaltierter kant. Radweg auf ehem. Bahntrasse inkl. neuer Anschluss an Quartierstrasse, Wechsel Bahndamm – Flurweg, Asphaltierung Flurweg entlang alter Bahntrasse und neue Querungshilfe auf Kantonsstrasse beim Weiler Buuchi.	Büren a.d.A.	X				X	
HB63		Hagneck	Handlungsbedarf Komfortroute	mittel	Verbesserungen im Sinne Komfortroutenstandards	Hagneck	X					X
HB64		Gals	Handlungsbedarf Komfortroute	mittel	Verbesserungen im Sinne Komfortroutenstandards	Gals	X					X
HB65		Ins	Handlungsbedarf Komfortroute	mittel	Verbesserungen im Sinne Komfortroutenstandards	Ins	X					X
HB66		Magglingen	Handlungsbedarf Komfortroute	mittel	Sichere Veloinfrastruktur bergab	Magglingen	X					X
M67	LV-Ü.8.4	Dotzigen	Massnahmenbedarf Direktroute	hoch	Befestigung Feldweg und Abbiegehilfe auf der Kantonsstrasse	Dotzigen, OIK III		X				X
HB68		Lyss	Unfallschwerpunkt Velo	hoch	Noch offen	OIK III		X		X		
M70	LV-Ü.11	alle	Koordination Massnahmen und Förderung Veloverkehr	hoch	Einrichten einer Koordinationsstelle Velo. Aufwand jährlich ca. CHF 20'000	s.b/b	X			X		
M71	LV-Ü.12	Agglomeration	Orientierung und Kommunikation	hoch	Erstellen und Umsetzen eines Signalisations- und Kommunikationskonzeptes für wichtigste Routen.	s.b/b	X			X		
M72	LV-Ü.9	Brügg	Neue Fuss- und Veloquerung A6	hoch	Überführung der A6 (Bernstrasse / Areal ehem. Expoparkplatz) mit Anschluss an die bestehende Veloroutenparallel zur T6 (Nordteil der Netzlücke 95 SVV); Massn. 1.1.1 gem. Machbarkeitsstudie Neues Spitalzentrum 2020	Brügg			X		X	
M73	LV-Ü.1.12	Brügg	Schliessen Netzlücke nordseitig der Bernstrasse	hoch	Wiederherstellung Fuss- und Veloverbindung (Netzlücke 96 SVV); Massn. 1.1.3 gem. Machbarkeitsstudie Neues Spitalzentrum 2020	OIK III	X			X		
M74	LV-Ü.10	Brügg	Neue Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal	hoch	Südteil der Netzlücke 95 SVV; Massn. 1.1.5 gem. Machbarkeitsstudie Neues Spitalzentrum 2020	Brügg			X		X	
M75	LV-Ü.1.14	Brügg	Neuer Fuss- und Veloweg zwischen Bahnhof Brugg und Spitalzentrum	hoch	Massn. 1.1.7 gem. Machbarkeitsstudie Neues Spitalzentrum 2020	Brügg		X			X	
HB76		Lyss	Die 3 Kreisel ab Autobahn Auf- und Abfahrt Richtung Lyss Zentrum sind gefährlich; Schulwegc	hoch	Umfahrung, Bypass o.ä.	OIK III		X			X	
M77	LV-Ü.8.8	Lengnau	Netzlücke auf Komfortroute zwischen Feldweg und Schützenmattweg	hoch	Netzlücke schliessen: bestehende Wege verbinden	Lengnau		X			X	
M78		Pieterlen	Gefährliche Querung der Kantonsstrasse	mittel	Verbesserung der Querung für den Veloverkehr (Querungshilfe)	OIK III	X					X
M79	LV-Ü.8.9	Lengnau, Grenchen	Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verträglichkeit zwischen Fuss- und Veloverkehr	hoch	für Velos passierfreundliche Absperungen auf dem für MIV gesperrten Abschnitt (auf Seite Lengnau ist zurzeit eine Barriere), Signaletik für Veloverbindung, Prüfen Optimierungen für Velofahrende auf den zufahrenden Abschnitten (Vortritt, Sichtweiten)	Lengnau, Grenchen	X				X	
M80	LV-Ü.7.21	Biel	Netzlücke auf Komfortroute zwischen Längfeldweg und Solothurnstrasse	hoch	Netzlücke schliessen: bestehende Wege verbinden	Biel	X					X

³ Die Grobkostenschätzung erfolgte auf Basis der jeweiligen Projektidee (Spalte: „mögliche Massnahme“) ohne Kosten Landerwerb.

⁴ Hinweis: Für B-Massnahmen der 3. Generation (resp. A-Massnahmen der 4. Generation), die zwingend 2023 begonnen werden müssen, kann bereits vor dem Beschluss der eidg. Räte zur Finanzierung der AP 4. Generation – voraussichtlich ab Ende 2022 – beim ASTRA ein Gesuch für einen vorzeitigen Baubeginn gestellt werden.



Handlungsbedarf B+R

Legende

	Die Massnahme ist im Agglomerationsprogramm 1.-3. Generation enthalten (A1/2/3-Massnahme)
	Die Massnahme wird in das Agglomerationsprogramm 4. Generation aufgenommen (Eigenleistung)

Nr. RVNP	NR. RGSK	Gemeinde	Schwachstelle	reg. Handlungsbedarf	mögliche Massnahme	Federführung	Kostenschätzung in Mio. ³			Umsetzung			
							< 0.5 Mio.	0.5 – 2.0 Mio.	> 2.0 Mio.	'20 - '23 ⁴	'24 - '27	'28 - '31	
Ausbau Velospot	KM-B.4	Biel, Ipsach, Nidau, Port, Brügg, Aegerten, Orpund	Ausbaubedarf Bike-Sharing-Angebot	mittel	Neue Bike-Sharing -Stationen	Biel, Ipsach, Nidau, Port, Brügg, Aegerten, Orpund	X			X	X		
B+R Erweiterung Agglomeration	KM-B.3.1 KM-B.3.2 KM-B3.3 LV-Ü.2.12	Diverse	Ausbaubedarf B+R, Agglomeration (exkl. Stadt Biel), siehe Anhang 1	hoch	Erweiterung B+R-Anlagen (gem. Anhang 1): - Brügg Bahnhof - Busswil b. Büren - Evillard / Leubringen - Ipsach, Herdi - Ipsach - Lattrigen - Lyss, Velostation Bahnhof - Maglingen - Mörigen - Nidau Bahnhof - Stutz - Twann-Tüscherz - Bushaltestelle Orpund, Byfang - Nidau, Beunden - Bushaltestelle Worben, Post - Bushaltestelle Worben Worbenbad	Gemeinden		X		X	X		
B+R Erweiterung übrige Region		Diverse	Ausbaubedarf B+R, übrige Region (ausserhalb Agglomerationsgebiet), siehe Anhang 1	hoch	Erweiterung B+R-Anlagen (gem. Anhang 1): - Brüttelen - Täuffelen - Gerolfingen Neue B+R-Anlagen (gem. Anhang 1): - Gampelen, Südseite Bahnhof - Ligerz, Festi - Bushaltestelle Arch, Bahnhofstrasse - Bushaltestelle Arch, Arche	Gemeinden	X			X	X		
B+R Erneuerung		Diverse	Erneuerungsbedarf B+R, siehe Anhang 1	hoch	Erneuerungsbedarf ⁵ an 50 B+R-Anlagen (siehe Anhang 1)	Gemeinden	X			X	X		

³ Die Grobkostenschätzung erfolgte auf Basis der jeweiligen Projektidee (Spalte: „mögliche Massnahme“) ohne Kosten Landerwerb.

⁴ Hinweis: Für B-Massnahmen der 3. Generation (resp. A-Massnahmen der 4. Generation), die zwingend 2023 begonnen werden müssen, kann bereits vor dem Beschluss der eidg. Räte zur Finanzierung der AP 4. Generation – voraussichtlich ab Ende 2022 – beim ASTRA ein Gesuch für einen vorzeitigen Baubeginn gestellt werden.

⁵ Investitionen im Sinne des SG – und somit beitragsberechtigt – sind „neue“ Ausgaben für P+R- und B+R-Anlagen sowie die dafür nötigen Projektkosten (Art. 52 Abs. 2 SG). Darunter fallen der Neubau und der Ausbau nicht aber der bauliche Unterhalt resp. die Erneuerung von Anlagen, für die ein Bedürfnis der kombinierten Mobilität nachgewiesen ist.



Anhang 1: Ermittelter Handlungsbedarf B+R-Anlagen

Bahn- / Bushaltestelle / Bahnhof bzw. Gemeinde		Anzahl bestehende Velo-Abstellplätze ¹	Bedarf ja/nein (ermittelt durch...)	Bedarf nach zusätzlichen Velo-Abstellplätzen ²	Erneuerungsbedarf ³	im SNP 2014-29 angeführt
Aarberg Post/Bahnhof	Bahn	114	Nein (... Gemeinde)	0	Nein	Nein
Bargen	Bahn	13	-	-	teilweise	Nein
Biel Bahnhof (Velostation, Sektor Nord und Sektor Süd)	Bahn	1900	Ja (... Gemeinde)	400	Nein	Nein
Biel Beaumont	Seilbahn	0	Nein (... Konzept Bike + Ride, 2012)	0	teilweise	Nein
Biel Bözingenfeld	Bahn	120	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	teilweise	Nein
Biel Leubringenbahn	Seilbahn	42	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	teilweise	Nein
Biel Magglingenbahn	Seilbahn	35	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	teilweise	Nein
Biel Mett	Bahn	0	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	teilweise	Nein
Biel Walserplatz	Bus	500	Nein (... RGSK-Massnahme realisiert)	0	-	Nein
Brügg	Bahn	66	Ja (... Gemeinde)	110	teilweise	Nein
Brüttelen	Bahn	20	Ja (... Berechnung)	10	Ja	Nein
Büren an der Aare	Bahn	54	-	-	teilweise	Nein
Busswil bei Büren	Bahn	54	Ja (... Gemeinde)	150	teilweise	Nein
Dotzigen	Bahn	17	-	-	teilweise	Nein
Evilard / Leubringen	Seilbahn	10	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	teilweise	Nein
Frin villier- Taubenloch	Bahn	unbekannt	-	-	-	Nein
Gampelen	Bahn	56	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	teilweise	Nein
Gerolfingen	Bahn	18	Ja (... Gemeinde)	80	Ja	Nein
Hagneck	Bahn	20	Nein (... Berechnung)	0	Ja	Nein
Hohfluh	Seilbahn	0	Nein (... Gemeinde)	0	teilweise	Nein
Ins Bahnhof	Bahn	187	Nein (... Gemeinde)	0	Ja	Nein
Ins Dorf	Bahn	20	Nein (... Gemeinde)	0	Ja	Nein
Ipsach	Bahn	28	Ja (... Gemeinde)	120	teilweise	Nein
Ipsach Herdi	Bahn	9	Ja (... Berechnung)	110	teilweise	Nein
Kallnach	Bahn	40	-	-	Ja	Nein
La Heutte	Bahn	unbekannt	-	-	-	Nein
Lattrigen	Bahn	18	Ja (... Berechnung)	60	Nein	Nein
Lengnau	Bahn	60	Nein (... Gemeinde)	0	teilweise	Nein
Lüscherz	Bahn	20	Ja (... Berechnung)	10	Ja	Nein
Ligerz	Bahn	9	Nein (... Gemeinde)	67	Ja	Nein
Ligerz, Festi	Seilbahn	0	Ja (vernachlässigbar)	10	teilweise	Nein
Ligerz, Pilgerweg	Seilbahn	0	Ja (vernachlässigbar)	0	teilweise	Nein
Lyss Bahnhof	Bahn	301	Nein (... Gemeinde)	5.8	teilweise	Nein
Lyss Grien	Bahn	unbekannt	Nein (... RGSK-Massnahme realisiert)	0	Nein	Nein
Lyss Velostation Bahnhof	Bahn	300	Ja (... Gemeinde)	300	Nein	Nein
Magglingen	Seilbahn	8	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	teilweise	Nein
Mörigen	Bahn	12	Ja (... Gemeinde)	60	teilweise	Nein
Müntschemier	Bahn	30	-	-	Ja	Nein
Nidau	Bahn	26	Ja (... Gemeinde)	90	teilweise	Nein
Nidau Beunden	Bahn	unbekannt	Ja (... Gemeinde)	80	Ja	Nein
Pieterlen	Bahn	72	-	-	Nein	Nein
Reuchenette-Péry	Bahn	unbekannt	-	-	-	Nein
Schüpfen	Bahn	233	-	-	teilweise	Nein
Siselen-Finsterhennen	Bahn	108	Nein (... Gemeinde)	0	-	Nein
Studen	Bahn	80	-	-	teilweise	Nein
Suberg-Grossaffoltern	Bahn	129	-	-	Ja	Nein
Sutz	Bahn	13	Ja (... Berechnung)	90	Ja	Nein
Täuffelen	Bahn	66	Ja (... Gemeinde)	100	Ja	Nein
Tüscherz-Alfermée	Bahn	10	Nein (... Gemeinde)	0	Ja	Nein
Twann-Tüscherz	Bahn	20	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	Ja	Nein
Zihlbrücke	Bahn	unbekannt	-	-	-	Nein
Wengi, Friedhof	Bus	0	Ja (... SNP)	5	teilweise	Ja
Dieterswil, Dorf	Bus	0	Ja (... SNP)	5	teilweise	Ja
Rapperswil, Post	Bus	0	Ja (... SNP)	5	teilweise	Ja
Aegerten, Dorfplatz	Bus	6	Nein (... Berechnung)	0	teilweise	Nein
Studen, Schulhaus	Bus	11	Nein (... Berechnung)	0	teilweise	Nein
Worben, Post	Bus	5	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	teilweise	Nein
Worben, Worbenbad	Bus	8	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	Nein	Nein
Bühl bei Aarberg, Dorf	Bus	0	Nein (... Gemeinde)	0	-	Nein
Biel, Orpundplatz	Bus	6	Nein (... Berechnung)	0	teilweise	Nein
Orpund, Byfang	Bus	0	Ja (... Gemeinde)	5	teilweise	Nein
Safnern, Dorfplatz	Bus	5	Nein (... Gemeinde)	0	teilweise	Nein
Arch, Bahnhofstrasse	Bus	0	Ja (... Gemeinde)	5	teilweise	Nein
Arch, Arche	Bus	0	Ja (... Gemeinde)	5	teilweise	Nein
Port	Gemeinde	unbekannt	Nein (Gemeinde)	0	Nein	-
Seedorf	Gemeinde	unbekannt	Nein (Gemeinde)	0	Nein	-
Bargen	Gemeinde	unbekannt	Nein (Gemeinde)	0	Nein	-

Tabelle 1: Angaben zur Ermittlung des Handlungsbedarfs an B+R-Anlagen aufgrund Rückmeldungen Gemeinden 2019, SNP 2014-29, RGSK 2016, Bericht «Konzept Bike + Ride» 2012



¹ Wenn gleich 0, ist heute keine B+R-Anlage an dieser Lage vorhanden.

² Bedarf gemäss ASTRA-Handbuch "Veloparkierung" auf Seite 37 ermittelt. Wenn gleich 0, ist kein Erweiterungsbedarf identifiziert worden.

³ Gemäss RGSK 2016 und Bericht «Konzept Bike + Ride», 2012: Ja = Anlage überdacht und Parkiersystem mit Anschliessvorrichtung / teilweise = Anlage überdacht oder Parkiersystem mit Anschliessvorrichtung / Nein = Anlage weder überdacht noch Parkiersystem mit Anschliessvorrichtung.