seeland.biel/bienne

Regionaler Velowegnetzplan Biel-Seeland 2026

RVNP 2026

Erläuterungsbericht

Genehmigung

29. September 2026

Impressum

Auftraggeber
Verein seeland.biel/bienne
c/o BHP Raumplan AG, Güterstrasse 22a, 3008 Bern

Arbeitsgruppe
Claudia Christiani, Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Tiefbauamt, Oberingenieurkreis III
Kai Kattau, Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Tiefbauamt, Langsamverkehr und Planungen
Julian Baker, KONTEXTPLAN
Larissa Wyss, KONTEXTPLAN
Carla Laub, Geschäftsstelle seeland.biel/bienne

Bearbeitung
KONTEXTPLAN: Larissa Wyss, Marion Hanggartner, Julian Baker
Geschäftsstelle seeland.biel/bienne: Carla Laub

1567_RVNP2026_Bericht260929.docx

Inhaltsverzeichnis

1. Auftrag und Inhalt 6
1.1. Ausgangslage 6
1.2. Aufgabe und Projektziele 6
1.3. Verbindlichkeit 7
1.4. Inhalt und Aufbau 7

2. Planungsprozess 8
2.1. Projektorganisation 8
2.2. Vorgehen 8
2.3. Öffentliche Mitwirkung 9
2.4. Beschluss 9

3. Grundlagen 10
3.1. Bestehende Velowegnetze 10
3.2. Kantonale Vorgaben und Standards 10
3.3. Monitoring und Controlling 12

4. Analyse 13
4.1. Quell- und Zielorte 13
4.2. Velopotenzial 14
4.3. Potenzial Veloparkierung Bike und Ride-Anlagen 15

5. Regionales Velowegnetz 17
5.1. Velowegnetz Alltagsverkehr 17
5.2. Velowegnetz Freizeitverkehr (orientierender Inhalt) 19
5.3. Regionale Mountainbikeplanung 19
5.4. Veloparkierungsanlagen 19

6. Handlungsbedarf 21
6.1. Velowegnetz 21
6.2. Veloparkierungsanlagen 22

7. Weitere Planungs- und Verfahrensschritte 23
7.1. Änderungen SVN 23
7.2. Festlegung Velonebenverbindungen in RGSK 24
7.3. Massnahmenplanung 24

8. Abbildungen und Tabellen 25

Anhang

- Anhang 1 Handlungsbedarf Velowegnetz Handlungsbedarf
- Anhang 2 Bike und Ride-Anlagen Planungsstand
- Anhang 3 kommunale Velowegnetzplanung Potenzial
- Anhang 4 Velobahn Lyss – Münchenbuchsee Änderungen
- Anhang 5 SVN 2025

Beilage

- Beilage 1 Regionaler Velowegnetzplan 2026
- Beilage 2 Regionaler Velowegnetzplan 2026 – Handlungsbedarf
- Beilage 3 Analysekarte Velopotenzial 2040
- Beilage 4 Analysekarte Potenzial Veloparkierung Bike + Ride 2040
- Beilage 5 Regionaler Velowegnetzplan 2026 – Änderungsplan

Abkürzungen

AP	Agglomerationsprogramm des Bundes
ASm	Aare Seeland mobil AG
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
B+R	Bike und Ride
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
KVNP	Kommunale Velowegnetzplanung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
öV	Öffentlicher Verkehr
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RVNP	Regionaler Velowegnetzplan
SBB	Schweizerische Bundesbahn
s.b/b	Region seeland.biel/bienne
SG	Strassengesetz (Kanton Bern)
SV	Strassenverordnung (Kanton Bern)
SVN	Sachplan Velowegnetz (Kanton Bern)
SVI	Schweizerische Vereinigung der Mobilitäts- und Verkehrsfachleute
ViV	Verkehrsintensive Vorhaben
VWG	Veloweggesetz (Bund)

1. Auftrag und Inhalt

1.1. Ausgangslage

Im Dezember 2021 hat die Mitgliederversammlung seeland.biel/bienne (s.b/b) den Regionalen Velonetzplan Biel-Seeland 2021 (RVNP 2021) beschlossen. Dieser bezeichnet das Netz der Velowege von regionaler Bedeutung und identifiziert den Handlungsbedarf bei der Veloinfrastruktur (Schwachstellen, Netzlücken). Die Velowege mit «kantonaler Netzfunktion» wurden in den Kantonalen Sachplan Velowegnetz (SVN) aufgenommen. Dieser bildet die Grundlage für Kantonsbeiträge an Veloinfrastrukturen auf Gemeindestrassen. Die Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen und Netzlücken wurden in das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021 (RGSK 2021) und das Agglomerationsprogramm (AP) der 4. Generation aufgenommen.

Seit der Erarbeitung des RVNP 2021 haben sich die Rahmenbedingungen für die Velowegnetzplanung verändert und der Alltags- und Freizeitveloverkehr hat weiter an Bedeutung gewonnen:

- Mit dem Veloweggesetz (VWG) hat der Bund 2022 eine neue Rechtsgrundlage für die Veloverkehrsförderung geschaffen. Es verpflichtet Kantone und Gemeinden, ihre Velowegnetze bis Ende 2027 behördenverbindlich zu planen und bis Ende 2042 umzusetzen.
- Abgestimmt auf das Bundesgesetz definiert das revidierte kantonale Strassengesetz (SG) die Netzhierarchie und die Routenkategorien neu. Zudem sieht das SG vor, dass der Kanton ersatzweise die Kosten für Velowege auf Gemeinde- oder Privatstrassen trägt, wenn auf der Kantonsstrasse mit verhältnismässigem Aufwand kein Veloangebot geschaffen werden kann und der SVN eine Ersatzverbindung vorsieht.
- Der Kanton hat unter Einbezug der Regionen die Richtlinie «Velowegnetzplanung im Kanton Bern – Gesamtprozess und Planungssystematik» entwickelt. Demnach sind die regionalen Velowegnetzpläne bis Ende 2026 zu aktualisieren, damit sie bis Ende 2027 in den kantonalen Sachplan Velowegnetz aufgenommen werden können. Auch auf Ebene der Gemeinde soll die kommunale Velowegnetzplanung bis Ende 2027 in den Richtplänen festgelegt werden.
- E-Bikes sind weiterhin im Trend und erhöhen die Reichweite für den Veloverkehr erheblich und stellen neue Anforderungen an die Veloinfrastruktur.

1.2. Aufgabe und Projektziele

Mit dem Regionalen Velowegnetzplan Biel-Seeland RVNP 2026 soll das bestehende Netz des RVNP 2021 überprüft und an die neuen übergeordneten Vorgaben angepasst werden. Das Ergebnis des Regionalen Velowegnetzplans 2026 fokussiert auf den Veloalltagsverkehr und setzt sich wie folgt zusammen:

- Festlegen des Regionalen Velowegnetzes für den Alltagsverkehr
- Festlegen der regional bedeutenden Veloparkierungsanlagen
- Überprüfen und Erfassen von Schwachstellen und Netzlücken

Der Hauptfokus der RVNP 2026 liegt dabei gemäss den Vorgaben des Kantons auf den sogenannten Velonebenverbindungen.

1.3. Verbindlichkeit

Der RVNP 2026 ist ein strategisches Planungsinstrument, welches das aus regionaler Sicht angestrebte zukünftige Velowegnetz abbildet. Er wird in Zusammenarbeit mit den Gemeinden erarbeitet und von diesen im Rahmen der Mitgliederversammlung beschlossen.

Die im RVNP 2026 festgelegten Velowege mit «kantonaler Netzfunktion» werden im SVN behördenverbindlich festgelegt. Die Velonebenverbindungen werden von den Gemeinden in ihren Richtplänen behördenverbindlich festgelegt. Zusätzlich werden die Velonebenverbindungen im RGSK 2029 behördenverbindlich gesichert.

1.4. Inhalt und Aufbau

Der RVNP 2026 besteht aus einem Erläuterungsbericht und verschiedenen Anhängen und Planbeilagen. Zusätzlich wurde für die öffentliche Mitwirkung eine Kurzfassung «Der RVNP 2026 in Kürze» verfasst.

Im Erläuterungsbericht wird der gesamte Planungsprozess und die einzelnen Inhalte dokumentiert. Die relevantesten Inhalte daraus werden in der Kurzfassung zusammengefasst. Letztere enthält zudem eine Erklärung der einzelnen Planinhalte und dient somit auch als vereinfachtes Arbeitsinstrument für die Gemeinden. Die Kurzfassung ist zweisprachig (Deutsch / Französisch) verfügbar.

In den Planbeilagen werden einerseits die Analyseresultate dokumentiert und andererseits ist darin der Velowegnetzplan inkl. Handlungsbedarf enthalten.

2. Planungsprozess

2.1. Projektorganisation

Auftraggebend ist die Region s.b/b. Die fachliche Bearbeitung des RVNP 2026 wird durch das Büro Kontextplan durchgeführt. In regelmässigen Abständen fanden Sitzungen mit der Projektleitung und der Arbeitsgruppe statt, bestehend aus kantonalen Fachpersonen, um den aktuellen Erarbeitungsstand zu diskutieren. Im Rahmen einer Umfrage, zweier Informationsveranstaltungen und der öffentlichen Mitwirkung wurden die Strasseneigentümer und die relevanten Verkehrsverbände in den Planungsprozess miteinbezogen.

2.2. Vorgehen

Der RVNP 2026 wurde in sechs Phasen erarbeitet.

Abbildung 1: Vorgehen Erarbeitung RVNP 2026

2.3. Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung dauerte vom 16. April bis am 3. Juli 2026. Insgesamt 67 Gemeinden, Organisationen, Parteien, Verbände und Private haben eine Mitwirkungseingabe eingereicht. Dies entspricht rund 180 einzelnen Eingaben.

Die Eingaben wurden systematisch erfasst, thematisch geordnet und hinsichtlich des Anpassungsbedarfs beurteilt. Bei Bedarf wurden Anpassungen an den Dokumenten vorgenommen. Die einzelnen Eingaben sowie der Umgang mit ihnen sind im Mitwirkungsbericht dokumentiert.

2.4. Beschluss

Der RVNP 2026 wird am 30. November 2026 von der Mitgliederversammlung der Region s.b/b beschlossen.

3. Grundlagen

3.1. Bestehende Velowegnetze

Der RVNP 2026 berücksichtigt die bestehenden Velowegnetzplanungen. Dies sind:

- Kantonaler Sachplan Velowegnetz 2025
- Regionaler Velowegnetzplan 2021
- Kommunale Velowegnetzplanungen

3.2. Kantonale Vorgaben und Standards

3.2.1. Richtlinie «Velowegnetzplanung im Kanton Bern»

Die kantonale Richtlinie «Velowegnetzplanung im Kanton Bern» legt die Netzhierarchiestufen fest. Die stufengerechte Zuordnung der einzelnen Netzverbindungen erfolgt auf Basis der beiden Kriterien «Verbindungsfunktion» und «Velopotenzial». Es müssen jeweils die Anforderungen beider Kriterien erfüllt sein.

Netzhierarchiestufen

Das Velowegnetz für den Alltagsverkehr gliedert sich im Kanton Bern in insgesamt vier Netzhierarchiestufen. Die Netzhierarchie beeinflusst insbesondere die Standards, die Anforderungen hinsichtlich des Fahrflusses (z.B. an Knotenpunkten) und die Qualität der Ausstattung.

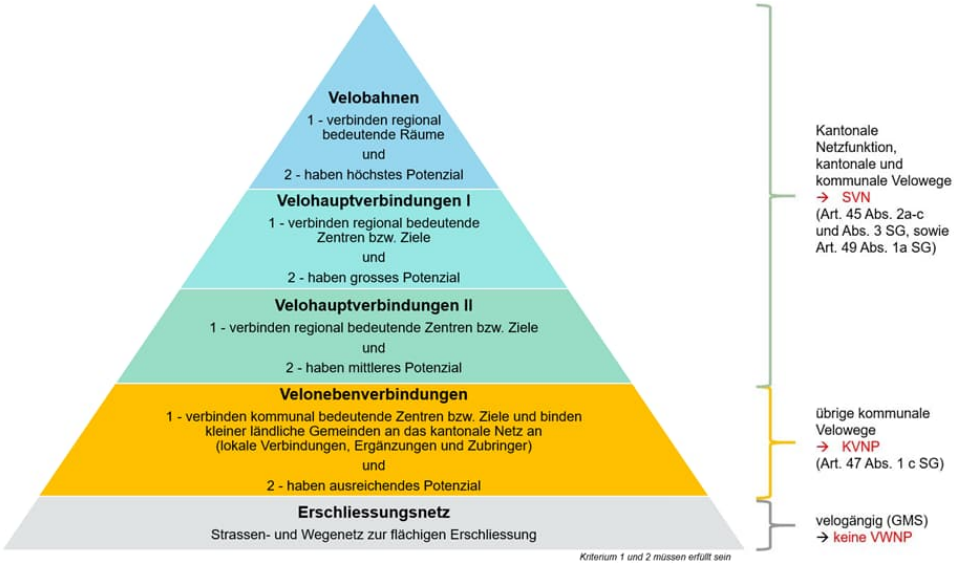


Abbildung 2: Netzhierarchiestufen Velowegnetz Alltagsverkehr

Verbindungsfunktion

Die Anforderungen an die Verbindungsfunktion gelten als erfüllt, wenn die zu verbindenden Quell- und Zielorte einer von vier Kategorien (regionaler bedeutender Raum, regionale bedeutende Zentren und Ziele, kommunal bedeutende Zentren

und Ziele, kleine ländliche Gemeinden[1]) entsprechen. Abbildung 3 dient der Veranschaulichung dieser Anforderungen.

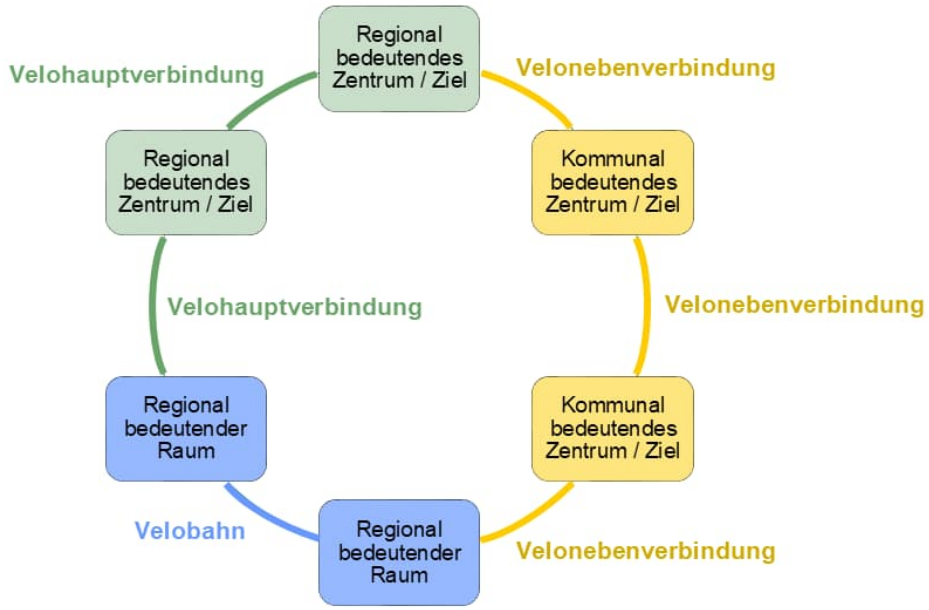


Abbildung 3: Anforderungen Verbindungsfunktion, Quell-Ziel-Verbindungen (Quelle: Tiefbauamt Kanton Bern (2024), Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern – Gesamtprozess und Planungssystematik)

Velopotenzial (Schwellwerte)

Die Anforderung an das Velopotenzial gilt als erfüllt, wenn das Velopotenzial den Schwellenwert der vorgesehenen Hierarchiestufe überschreitet. Folgende Schwellwerte je Netzhierarchiestufe sind zu berücksichtigen:

Netzhierarchiestufe	Velopotenzial *(Anzahl Velofahrende pro Tag)*
Velobahn	> 1'000 – 1'100
Velohauptverbindung I	> 700 – 800
Velohauptverbindung II	> 400 – 500
Velonebenverbindung	ausreichendes Potenzial (für s.b/b > 150)

Tabelle 1: Schwellwerte Velopotenzial je Netzhierarchiestufe

3.2.2. Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrassen»

Für ein sicheres und attraktives Velowegnetz ist die angebotene Veloinfrastruktur und deren ausreichende Dimensionierung ausschlaggebend. Mit steigender Netzhierarchiestufe erhöhen sich auch die Anforderungen an eine vom motorisierten Individualverkehr (MIV) getrennte und möglichst unterbruchsfreie Führung. Gleichzeitig legen die kantonalen Standards Kantonsstrassen abhängig von der signalisierten Geschwindigkeit und der Netzhierarchiestufe, Grenzwerte fest, bis zu welchem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr verträglich ist. Diese Grenzwerte wurden bei der Ermittlung des Handlungsbedarfs berücksichtigt (vgl. Kapitel 6.1). Für die konkrete

[1] Die Kategorie „kleine ländliche Gemeinde" ist in Abbildung 3 nicht dargestellt, entspricht hinsichtlich ihrer Bedeutung jedoch der Kategorie „kommunal bedeutendes Zentrum / Ziel".

Ausgestaltung der Veloinfrastruktur entwickelt der Kanton gemäss den nationalen Vorgaben unter Berücksichtigung der jeweiligen Netzhierarchiestufe Führungsformen und Dimensionierungen. Diese werden voraussichtlich Ende 2027 publiziert.

3.3. Monitoring und Controlling

Seit dem Inkrafttreten des RVNP 2021 konnten etwa 15 Massnahmen realisiert werden. Weiter wurden 12 Abschnitte mit Handlungsbedarf aufgrund der neuen kantonalen Standards nicht mehr als solche ausgewiesen (vgl. Kapitel 6.1). Die noch nicht umgesetzten Massnahmen resp. die Abschnitte, auf denen Handlungsbedarf besteht, sind in der Übersichtsliste in Anhang 1 aufgeführt. Dort ist auch der aktuelle Umsetzungsstand vermerkt.

Netzlücken im Veloalltagsnetz	ASTRA *(NS 3. Kl.)*	TBA *(KS / KRW)*	Gemeinden *(GS / PS)*	Total
Total	**-**	**7**	**11**	**18**
davon in Bearbeitung	-	5	3	8
davon noch nicht begonnen	-	2	7	9
davon sistiert	-	-	1	1

Tabelle 2: Übersicht Umsetzungsstand (Stand 2023) Netzlücken im Veloalltagsnetz

Schwachstellen im Veloalltagsnetz	ASTRA *(NS 3. Kl.)*	TBA *(KS / KRW)*	Gemeinden *(GS / PS)*	Total
Total	**3**	**46**	**25**	**74**
davon in Bearbeitung	1	13	6	20
davon noch nicht begonnen	2	33	14	49
davon sistiert	-	-	5	5

Tabelle 3: Übersicht Umsetzungsstand (Stand 2023) Schwachstellen im Veloalltagsnetz

Das bestehende Controlling zum RVNP 2026 wird im Anschluss an den RVNP 2026 gemeinsam mit dem Kanton und den Gemeinden überprüft und bei Bedarf weiterentwickelt. Dabei wird auch zu klären sein, in welcher Form Zielabweichungen und der Umgang damit künftig dokumentiert werden sollen.

4. Analyse

Im Rahmen des RVNP 2021 wurde eine fundierte Situations- und Trendanalyse durchgeführt. Die damaligen Aussagen sind grossmehrheitlich noch gültig und wurden im Rahmen der vorliegenden Überarbeitung daher nicht aktualisiert. Eine Ausnahme bilden die Potenzialanalysen (vgl. Kapitel 4.2 und 4.3) und die Ergänzung der regionalen und kommunalen Ziel- und Quellorte (vgl. Kapitel 4.1). Diese Grundlagen sind erforderlich, um anschliessend die Netzplanung gemäss der kantonalen Richtlinie «Velowegnetzplanung im Kanton Bern – Gesamtprozess und Planungssystematik» durchführen zu können.

4.1. Quell- und Zielorte

4.1.1. Potenzialgebiete

Die Potenzialgebiete bilden die Basis für die Velopotenzialanalyse (vgl. Kapitel 4.2) und umfassen in der Regel das gesamte Gemeindegebiet, bei grösseren Gemeinden teilweise auch einzelne Ortsteile. Sie zeigen auf hoher Flughöhe, welche Verbindungsfunktion zwischen zwei Gemeinden resp. Ortsteilen vorliegt. Für die Einteilung in die vier Kategorien gemäss kantonaler Richtlinie wurden folgende Kriterien angewendet.

Potenzialgebiet	Kriterium
Regional bedeutender Raum	▪ Kantonale Zentren gem. Richtplan Kanton ▪ Regionale Zentren von kantonaler Bedeutung gem. Richtplan Kanton ▪ Zentren 4. Stufe gem. Richtplan Kanton ▪ Gemeinden mit > 10'000 Einwohnenden
Regional bedeutendes Zentrum / Ziel	▪ Gemeinden mit 1’000- 10'000 Einwohnenden
Kommunal bedeutendes Zentrum / Ziel	▪ Ortsteile von Gemeinden, welche einer der übrigen drei Kategorien zugewiesen wurden.
Kleine ländliche Gemeinde	▪ Gemeinden mit < 1'000 Einwohnenden

Tabelle 4: Kriterien für die Einteilung der Potenzialgebiete

Die Potenzialgebiete sind auf der Analysekarte zum Velopotenzial in Beilage 3 dargestellt.

4.1.2. Regionale und kommunale Quell- und Zielorte

Bei der Festlegung der regionalen und kommunalen Quell- und Zielorte wurde die Praxishilfe Velowegnetzplanung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) berücksichtigt. Einige Quell- und Zielorte haben eine eindeutige regionale oder kommunale Bedeutung (z.B. Bahnhof, Schulhaus Oberstufe etc.). Andere Quell- und Zielorte können sowohl eine regionale als auch eine kommunale Bedeutung haben. Hier wurde zusammen mit s.b./b und den Gemeinden eine fallweise Beurteilung

der einzelnen Standorte vorgenommen. Nachfolgend eine Übersicht zu den einzelnen Quell- und Zielorten und deren Datengrundlage.

Quell- und Zielorte	Datengrundlage
Bahnhof	Geoportal Kanton Bern
Regional bedeutende Bushaltestelle / Seilbahnstation	RVNP 2021, verifiziert durch öV-Betreibende
Schulstandort	Datensatz «öffentliche Schulstandorte» Kanton Bern
Campingplatz	eigene Recherche
Badeanstalt	eigene Recherche
Sportanlage	Datensatz «Sportstätten» Kanton Bern
Regionaler Wohn-/ Arbeitsschwerpunkt	RGSK 2025
Standorte Verkehrsintensiver Vorhaben (ViV)	RGSK 2025
Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten	RGSK 2025
Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten	RGSK 2025
Weitere regionale / kommunale Ziele	Rückmeldungen Gemeinden / Region

Tabelle 5: Regionale und kommunale Quell- und Zielorte sowie ihre Datengrundlage

Regional bedeutende Einkaufseinrichtungen befinden sich in der Region s.b/b in der Regel innerhalb der Ortszentren, entlang der Hauptstrassen oder innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets. Sie werden über die entsprechenden Potenzialgebiete sowie das bestehende Velowegnetz abgedeckt. Auf eine separate Darstellung der Zielkategorie Einkaufseinrichtungen wird deshalb verzichtet.

Die regionalen und kommunalen Quell- und Zielorte sind auf der Analysekarte zum Velopotenzial in Beilage 3 dargestellt.

4.2. Velopotenzial

Im Rahmen der RVNP 2021 wurde bereits eine Velopotenzialanalyse durchgeführt. Diese wurde als Grundlage verwendet und mit aktuellen Daten zu den Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen (Hektardaten) aktualisiert.

Die Velopotenzialanalyse stellt die Wunschlinien dar, die Potenzialgebiete innerhalb eines Radius von maximal fünf Kilometern verbinden (vgl. Kapitel 4.1.1). Dabei fliessen die Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen sowie der angestrebte Modalsplit-Anteil des Veloverkehrs ein. Gemäss der Roadmap Velo des ASTRA soll der Veloverkehr bis 2035 verdoppelt werden. Für die Region s.b/b wurde daher eine

Steigerung des Modalsplit-Anteils von derzeit, 9.4 %[2] auf zukünftig 19 % angenommen.

Die Ergebnisse der Velopotenzialanalyse sind in Beilage 3 dargestellt. Abbildung 4 zeigt beispielhaft einen Ausschnitt der Karte. Dargestellt sind die Potenzialgebiete und das Potenzial für den durchschnittlichen Werktagsverkehr (DVW) zwischen diesen Potenzialgebieten.

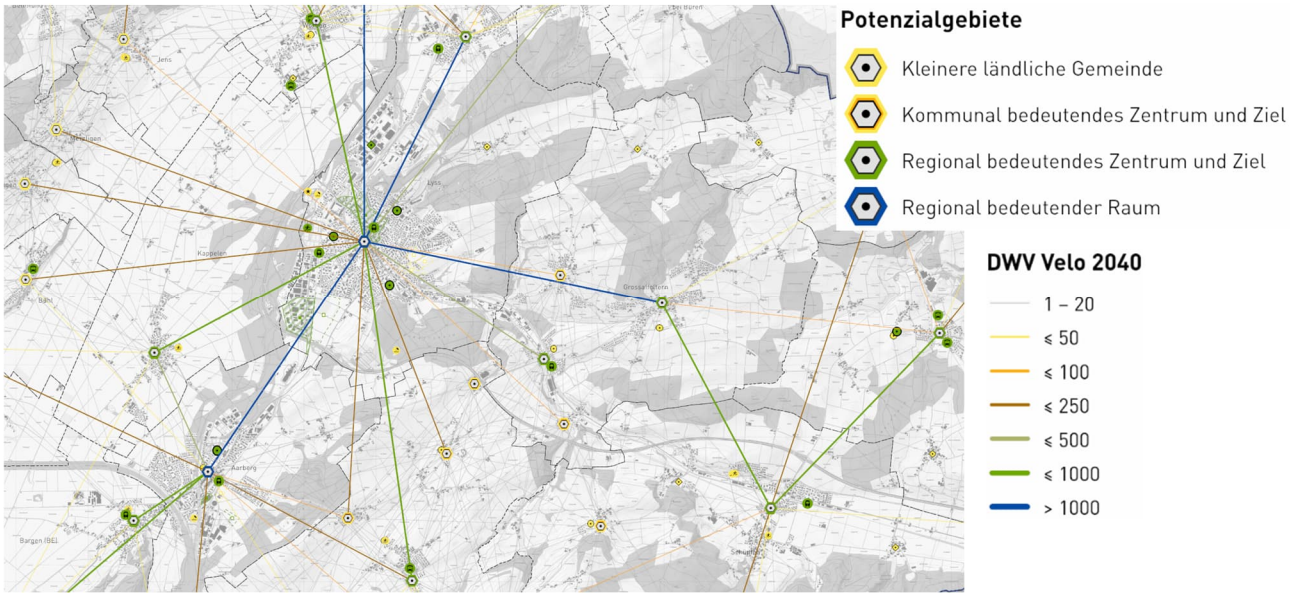


Abbildung 4: Auszug Velopotenzialanalyse (Beilage 3), Hinweis: zusätzlich zu den Potenzialgebieten und dem DWV Velo 2040 sind auch die regionalen / kommunalen Quell- und Zielorte dargestellt (grüne / gelbe Piktogramme)

4.3. Potenzial Veloparkierung Bike und Ride-Anlagen

Im RVNP 2026 liegt der Fokus bei den Veloparkierungsanlagen auf den Bike und Ride-Anlagen (B+R-Anlagen). Berücksichtigt werden dabei alle Bahnhöfe in der Region s.b/b sowie Bushaltestellen und Seilbahnstationen von regionaler Bedeutung (wichtige Umsteigeknoten o.ä.). Die regional bedeutenden Bushaltestellen wurden bereits im RVNP 2021 festgelegt und im Rahmen des RVNP 2026 mit den öV-Betrieben verifiziert.

Im RVNP 2021 wurde eine Bedarfsermittlung durchgeführt und der damalige Handlungsbedarf abgeleitet. Im Rahmen des RVNP 2026 wurde diese Analyse mit einer angepassten Methodik überarbeitet. Dazu wurden bei den relevanten öV-Betrieben (SBB, BLS, ASm) das aktuelle Angebot an Veloabstellplätzen und die aktuellen Fahrgastzahlen erfragt. Anhand der Anzahl einsteigender Fahrgäste[3] wurde der heutige und zukünftige Bedarf an Veloabstellplätzen ermittelt. Dabei wurden die Empfehlungen des ASTRA (Handbuch Veloparkierung) berücksichtigt und für die Region s.b/b präzisiert. Zur Abschätzung des Entwicklungspotenzials bis 2040 wurden die Richtwerte der BLS angewendet.

[2] Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (2023). Mikrozensus 2021. Velonutzung im Kanton Bern: Zusatzauswertung Veloverkehr des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021.
[3] Berücksichtigt werden nur die Einsteigenden, da Velonutzende i.d.R. am Bahnhof ein- und aussteigen und somit doppelt gezählt würden. Der Bedarf an Veloabstellplätzen würde dadurch überschätzt.

Anzahl Einsteigende	Anzahl Veloabstellplätze pro 10 Wegreisende	Entwicklungspotenzial bis 2040
< 500	1	+ 25 %
500 – 1'000	2	+ 35 %
> 1'000	3	+ 35 %

Tabelle 6: Richtwerte für die Ermittlung des Bedarfs an Veloabstellplätzen heute und 2040

Der Bedarf an Veloabstellplätzen 2040 sowie der Handlungsbedarf (Differenz Angebot heute vs. Bedarf 2040) ist in Beilage 4 ersichtlich. Abbildung 5 zeigt beispielhaft einen Ausschnitt der Karte.

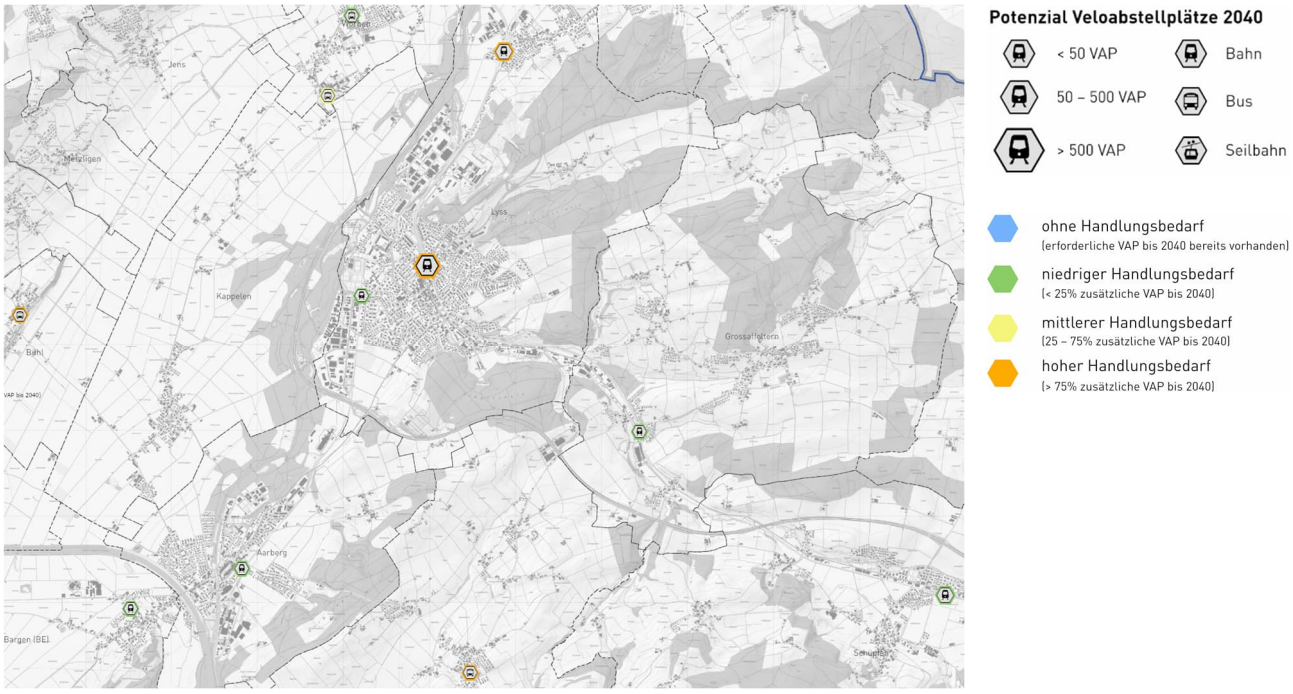


Abbildung 5: Auszug Potenzialanalyse Veloabstellplätze (Beilage 4) inkl. Handlungsbedarf

5. Regionales Velowegnetz

Das regionale Velowegnetz für den Alltagsverkehr verbindet alle regional und kommunal wichtigen Ziele (vgl. Kapitel 4.1), die ein entsprechendes Potenzial an Velofahrenden aufweisen. Die Veloinfrastruktur muss so ausgebaut sein, dass sie für alle Zielgruppen sicher, kohärent, direkt und komfortabel befahrbar ist. Der konkrete Ausbaustandard ist abhängig von der Netzhierarchiestufe (vgl. Kapitel 3.2.2). Der RVNP 2026 befindet sich in Beilage 1.

5.1. Velowegnetz Alltagsverkehr

Im RVNP 2021 gab es zwei Netzhierarchiestufen – Direktrouten und Komfortrouten. Diese Kategorisierung entspricht nun nicht mehr den revidierten kantonalen Anforderungen (vgl. Kapitel 3.2.1). Aus diesem Grund sind für den RVNP 2026 die Netzhierarchiestufen analog dem SVN 2025 übernommen worden. Für die Entwicklung des regionalen Velowegnetzes werden die in Kapitel 3 aufgeführten strategischen Ansätze aufgegriffen. Mit den Nebenverbindungen wird das kantonale Velowegnetz verdichtet. Für die Region s.b/b wird in Anlehnung an die Praxishilfe Velowegnetzplanung des ASTRA eine Maschenweite von 200-500 m angestrebt.

5.1.1. Velobahnen ( )

Velobahnen sind die qualitativ hochwertigsten Verbindungen. Sie verbinden regional bedeutende Räume über längere Distanz und haben das höchste Velopotenzial. Velobahnen weisen einen sehr hohen Ausbaustandard auf und führen in der Regel über baulich abgesetzte Radwege und motorfahrzeugarme Strassen. Mit Velobahnen wird eine Bündelung von Veloalltagsbeziehungen angestrebt. Sie weisen folgende Qualitätsmerkmale auf:

Sicherheit objektiv / subjektiv	Fahrfluss	Direktheit	Umfeldqualität
■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ □

Tabelle 7: Qualitätsanforderungen von Velobahnen

Die Velobahnen wurden vom SVN 2025 übernommen. Allfällige Anpassungen gegenüber dem SVN 2025 sind in Kapitel 7.1 dokumentiert.

5.1.2. Velohauptverbindungen I und II (/)

Velohauptverbindungen I und II bilden das starke Gerüst des (kantonalen) Velowegnetzes und verbinden regional bedeutende Zentren und Ziele. Velohauptverbindungen I verfügen über ein grosses Velopotenzial. Bei Velohauptverbindungen II ist das Velopotenzial lediglich mittel. Velohauptverbindungen sind zügig und unterbruchsarm befahrbar und verlaufen möglichst direkt. Aufgrund ihrer Bedeutung müssen sie mit einem hohen Ausbaustandard ausgestaltet werden. Sie weisen folgende Qualitätsmerkmale auf:

Sicherheit objektiv / subjektiv	Fahrfluss	Direktheit	Umfeldqualität
■ ■ ■	■ ■ □	■ ■ □	■ ▪ □

Tabelle 8: Qualitätsanforderungen von Velohauptverbindungen I und II

Die Velohauptverbindungen I / II wurden vom SVN 2025 übernommen. Allfällige Anpassungen gegenüber dem SVN 2025 sind in Kapitel 7.1 dokumentiert.

5.1.3. Velonebenverbindungen ( )

Die Velonebenverbindungen vervollständigen das Velowegnetz Alltag durch lokale Verbindungen zu kommunal wichtigen Quell- und Zielorten. Mit Velonebenverbindungen können auch kleinere, ländliche Gemeinden in das Velowegnetz integriert werden. In den Siedlungsräumen werden durch Velonebenverbindungen oft auch tangentiale Beziehungen sichergestellt. Sie haben kein mittleres, aber dennoch ausreichendes Velopotenzial. Sie weisen folgende Qualitätsmerkmale auf:

Sicherheit objektiv / subjektiv	Fahrfluss	Direktheit	Umfeldqualität
■ ■ ■	■ ▪ □	■ □ □	■ ▪ □

Tabelle 9: Qualitätsanforderungen von Velonebenverbindungen

Die Velonebenverbindungen sind im SVN 2025 nicht dargestellt, da sie eine kommunale Netzfunktion übernehmen. Sie wurden im Rahmen des RVNP 2026 gemäss Vorgaben des Kantons und im Austausch mit den Gemeinden ermittelt und festgelegt. Die Netzdichte der Velonebenverbindungen variiert in der Region s.b/b. Insbesondere Gemeinden, die bereits über eine kommunale Velowegnetzplanung verfügen resp. diese derzeit erarbeiten, verfügen oft über ein dichteres Netz als die übrigen Gemeinden. Im Sinne einer rollenden Planung wird sich das kommunale Velowegnetz in diesen Gemeinden in den nächsten Jahren aber weiter verdichten. Der aktuelle Planungsstand hinsichtlich der kommunalen Velowegnetzplanung ist in Anhang 3 dokumentiert.

5.1.4. Ersatzverbindungen / zu ersetzende Kantonsstrassen (/)

Ersatzverbindungen stellen keine eigene Netzhierarchiestufe dar. Sie bezeichnen Velowegverbindungen, die als Ersatz für die Kantonsstrasse dienen und werden dann eingesetzt, wenn der Kanton auf der Kantonsstrasse mit verhältnismässigem Aufwand kein Veloangebot schaffen kann. In solchen Fällen sieht der Sachplan eine ersatzweise Führung des Veloalltagsverkehrs auf einer Gemeinde- oder Privatstrasse vor. Der Kanton trägt die Kosten für diesen Veloweg.

Im RVNP 2026 wird zwischen Ersatzverbindungen unterschieden, die bereits im SVN festgelegt sind und solchen, die aufgrund der Erarbeitung des RVNP 2026 durch die Region vorgeschlagen werden.

5.1.5. Korridor zur Klärung der Linienführung resp. zur Prüfung von Velobahnen (/)

In einigen Abschnitten ist die konkrete Linienführung noch nicht abschliessend festgelegt. Im RVNP 2026 wurden deshalb analog zum SVN Korridore zur Klärung resp. Prüfung ausgeschieden. Für diese Abschnitte ist im weiteren Planungsprozess eine eigene Korridorstudie durchzuführen.

Prüfung neuer Korridor Velobahn

Die Analyse zeigt, dass die Verbindungsfunktion für eine Velobahn zwischen Lyss und Münchenbuchsee gegeben ist. Mit der im Rahmen des RVNP 2026 durchgeführten Velopotenzialanalyse kann jedoch das erforderliche Velopotenzial von >1'000-1'100 nicht nachgewiesen werden. Aus diesem Grund wurde eine vertiefte Untersuchung durchgeführt (vgl. Anhang 4). Auch mit dieser Untersuchung kann die erforderliche Potenzialschwelle für eine Velobahn nicht erreicht werden. Deshalb wird auf die Aufnahme eines zusätzlichen Korridors zur Prüfung einer Velobahn zwischen Lyss und Münchenbuchsee verzichtet.

5.2. Velowegnetz Freizeitverkehr (orientierender Inhalt)

5.2.1. Veloland Schweiz ( )

Der RVNP 2026 bezeichnet das Velowegnetz für den Alltagsverkehr. Die Velowegnetze für den Freizeitverkehr übernehmen eine andere Funktion (Erholung) und haben abweichende Anforderungen (Umfeldqualität etc.). Sie liegen in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebiets und können mit dem Alltagsvelowegnetz deckungsgleich sein, müssen aber nicht. Im RVNP 2026 sind die Velolandrouten von SchweizMobil als orientierende Inhalte dargestellt.

5.2.2. Mountainbikeland Schweiz

Bis auf eine Ausnahme (Nr. 560 auf dem Gemeindegebiet von Lengnau BE) sind Mountainbikerouten in der Region s.b/b zurzeit nicht vorhanden. Deshalb wurde auf eine Darstellung im RVNP 2026 verzichtet.

5.3. Regionale Mountainbikeplanung

Es liegt noch keine Regionale Mountainbikeplanung vor. Im Anschluss an den RVNP 2026 wird geklärt, inwiefern eine solche Planung in den nächsten Jahren erarbeitet werden soll.

5.4. Veloparkierungsanlagen

Die Veloparkierung ist ein wichtiger Bestandteil eines attraktiven Velowegnetzes. Nur wenn es attraktive Veloparkierungsmöglichkeiten an den Quell- und Zielorten gibt, kann der Veloverkehr eine bedeutende Rolle in der Mobilitätskette von «Tür zu Tür» übernehmen.

Im RNVP 2026 werden deshalb regional wichtige Veloparkierungsanlagen festgehalten. Der Fokus liegt aus regionaler Perspektive auf den B+R-Anlagen. Sie ermöglichen die Benutzung des Velos für die Feinerschliessung ab Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen und vergrössern deren Einzugsgebiet. Gleichzeitig bringt ein attraktives B+R-Angebot mehrere Vorteile:

- Eine geordnete Veloparkierung verbessert das Erscheinungsbild, schützt die Velos vor Beschädigungen und erhöht die Kapazität.
- Der bereits heute beträchtliche Anteil an öV-Fahrgästen, die mit dem Velo zum Bahnhof / zur Bushaltestelle fahren, kann gehalten oder erhöht werden.
- Das Einzugsgebiet einer Haltestelle vergrössert sich gemäss dem Handbuch Veloparkierung des ASTRA mit dem Velo als Zubringer um das Sechsfache (im Vergleich zu Zufussgehenden). Die Benutzung des Velos trägt so zu einer besseren Auslastung des öV bei.

5.4.1. Qualitätsanforderungen

Da Benutzende von B+R Anlagen ihre Velos meist für längere Zeit – tagsüber oder auch nachts – abstellen, unterscheiden sich ihre Anforderungen von herkömmlichen Veloabstellanlagen. Folgende minimalen Qualitätsanforderungen sind an allen im RVNP 2026 festgehaltenen B+R-Anlagen zu erfüllen:

- verkehrssichere Zufahrten
- Lage nahe bei den Perronzugängen
- gut einsehbar und beleuchtet
- Schutz vor Diebstahl (Veloparkierung mit abschliessbarem Velorahmen)
- Witterungsgeschützt

Bei grösseren B+R-Anlagen wird zusätzlich empfohlen Schliessfächer für Helm, Regenschutz, Velolicht etc. und eine Service-/ Pumpstation anzubieten.

5.4.2. Regional wichtige Veloparkierungsanlagen

Der Fokus liegt aus regionaler Perspektive auf den B+R-Anlagen. Berücksichtigt werden dabei alle Bahnhöfe in der Region s.b/b sowie Bushaltestellen und Seilbahnstationen von regionaler Bedeutung (wichtige Umsteigeknoten o.ä.). Die regional bedeutenden Bushaltestellen wurden bereits im RVNP 2021 festgelegt und im Rahmen des RVNP 2026 mit den öV-Betrieben verifiziert. Es werden folgende drei Grössenkategorien unterschieden:

- Veloabstellanlagen mit < 50 Veloabstellplätzen
- Veloabstellanlagen mit 50 – 500 Veloabstellplätzen
- Veloabstellanlagen mit > 500 Veloabstellplätzen

Die regional wichtigen Veloparkierungsanlagen sind auf dem RVNP 2026 (vgl. Beilage 1) verortet und in der Übersicht in Anhang 2 festgehalten.

6. Handlungsbedarf

6.1. Velowegnetz

Das im RVNP 2026 festgelegte Velowegnetz erfüllt noch nicht überall die Anforderungen gemäss den Standards (vgl. Kapitel 3.2.2) – es besteht Handlungsbedarf. Dieser ist grösstenteils jedoch nicht neu, sondern es ist bereits der Handlungsbedarf aus dem RVNP 2021, den RGSK und dem SVN 2025 bekannt. Teilweise bestehen dazu auch bereits konkrete Massnahmen. Der bestehende Handlungsbedarf wurde geprüft und sofern weiterhin gültig in den RVNP 2026 übernommen. Dabei wurde die Nummerierung aus dem RVNP 2021 weitestgehend beibehalten. Zusätzlich gibt es aufgrund der Anpassungen am kantonalen Velowegnetz gemäss SVN 2025 weiteren Handlungsbedarf, welcher neu erfasst wurde. Der Handlungsbedarf wird in Form von Netzlücken und Schwachstellen festgehalten.

- **Netzlücken:** Netzabschnitte auf denen keine fahrbare Verbindung existiert (z.B. fehlende Brücke, fehlende Strasse)
- **Schwachstellen:** Defizite in der bestehenden Infrastruktur des Velowegnetzes (z.B. zu hohe Verkehrsbelastung durch den MIV, nicht ausreichend breiter Radweg, Naturbelag auf Strecken für den Alltagsverkehr, Sicherheits- oder Leistungsfähigkeitsdefizite an Knoten etc.)

Der vorliegende Handlungsbedarf ist auf dem Plan in Beilage 2 dargestellt und in der Liste in Anhang 1 (Velowegnetz) festgehalten.

Aufgrund der neuen kantonalen Standards (vgl. Kapitel 3.2.2) und den damit verbundenen Anpassungen hinsichtlich der Anforderungen des Veloverkehrs, wurde nachfolgender Handlungsbedarf im Rahmen des RVNP 2026 aufgehoben, ohne dass konkrete Massnahmen ergriffen wurden:

- HB38.3 Ortsdurchfahrt Jens
- HB38.4 Ortsdurchfahrt Busswil
- HB38.5.1 Ortsdurchfahrt Büren an der Aare (Abschnitt auf Gemeindestrasse)
- HB38.8.1/2 Ortsdurchfahrt Oberwil bei Büren
- HB38.9 Ortsdurchfahrt Grossaffoltern
- HB38.14 Ortsdurchfahrt Lüscherz
- HB38.15 Ortsdurchfahrt Vinelz
- HB38.19.1 Ortsdurchfahrt Müntschemier (Abschnitt auf Gemeindestrasse)
- HB65 Ortsdurchfahrt Ins (Abschnitt Bahnhofstrasse)
- HB66 Ortsdurchfahrt Evilard
- HB75 Brügg, Pfeidstrasse
- HB84 Mörigen-Gerolfingen Ausserortsstrecke
- HB106 Biel, Alfred-Aebi-Strasse
- HB107 Biel, Zukunftstrasse

6.2. Veloparkierungsanlagen

Bei den B+R-Anlagen wird der Handlungsbedarf hinsichtlich der Anzahl Abstellplätzen ausgewiesen. Dazu wurde das bestehende Angebot den erforderlichen Veloabstellplätzen im Jahr 2040 gegenübergestellt. Das Ergebnis ist auf dem Plan in Beilage 2 dargestellt und in der Liste in Anhang 2 festgehalten.

Von den insgesamt 62 B+R-Anlagen von regionaler Bedeutung weisen 24 keinen Handlungsbedarf auf. Das heisst, bei diesen B+R-Anlagen decken die angebotenen Veloabstellplätze bereits heute den prognostizierten Bedarf von 2040 ab. Bei 33 B+R-Anlagen, also etwas mehr als der Hälfte, gibt es jedoch einen hohen Handlungsbedarf. Dort muss die Anzahl der Veloabstellplätze bis 2040 um mehr als 75 % gegenüber heute ausgebaut werden, um den prognostizierten Bedarf zu decken. Dies betrifft vor allem folgende öV-Haltestellen: Biel Orpundplatz, Biel Bahnhof, Lyss Bahnhof, Lengnau, Ipsach Herdi, Pieterlen und Orpund Byfang.

7. Weitere Planungs- und Verfahrensschritte

7.1. Änderungen SVN

Der RVNP 2026 übernimmt das kantonale Velowegnetz (SVN 2025) weitgehend unverändert. Aufgrund von Analysen zu Ziel- und Quellorten, der Velopotenzialanalyse sowie Rückmeldungen aus Gemeinden, Verbänden und kantonalen Fachstellen wurden jedoch punktuelle Anpassungen vorgenommen, die im Änderungsplan (vgl. Beilage 5) und in der Liste (vgl. Anhang 5) dokumentiert sind.

Zu ersetzende Kantonsstrasse (Zwischenergebnis / Vororientierung)

Für die im SVN 2025 festgelegten «zu ersetzenden Kantonsstrassen» - insgesamt acht in der Region s.b/b – wurden alternative Linienführungen gesucht. Sofern vorhanden und nicht mit Umwegen verbunden, wurde die jeweilige kantonale Velowegverbindung auf parallele Gemeinde- und Privatstrassen verlegt und als Ersatzverbindung vorgeschlagen (vgl. Anhang 5). Für folgende Abschnitte besteht keine Alternative zur Kantonsstrasse. Entsprechend ist diese gemäss den Anforderungen der jeweiligen Netzhierarchiestufe auszubauen (Handlungsbedarf, vgl. Kapitel 6.1).

- E37: Meinisberg – Safnern (Vororientierung, Knoten Hauptstrasse / Eschenweg – Haupt-/ Paul-Jenni-Strasse)
- E55: Bahnhof Gampelen – Kreisel Witzwil (Vororientierung, gesamte Strecke)
- E56: Erlach – Tschuggen (Vororientierung, Knoten Galsstrasse / Stadtgraben – Knoten Ins-/ Hauptstrasse)

Umklassierung

Einige Velowegverbindungen weisen aufgrund der für den RVNP 2026 durchgeführten Velopotenzialanalyse (vgl. Kapitel 4.2) zwar das Velopotenzial und die Verbindungsfunktion für eine bestimmte Netzhierarchiestufe auf, sind im SVN 2025 jedoch nicht dieser zugeordnet. Entsprechende Anpassungen wurden im RVNP 2026 vorgenommen. Dies betrifft hauptsächlich Hauptverbindungen II (DWV >400-500), die zu Hauptverbindungen I (DWV >700-800) aufklassiert wurden. Die konkreten Umklassierungen sind dem Anhang 5 zu entnehmen.

Anpassung Linienführung

Vereinzelt wurden Anpassungen der Linienführung vorgenommen. Die konkreten Anpassungen und deren Begründung sind dem Anhang 5 zu entnehmen.

Netzergänzung /-aufhebung

Aus nachfolgenden Gründen wurden Netzergänzungen /-aufhebungen vorgenommen. Die konkreten Netzergänzungen /-aufhebungen sind dem Anhang 5 zu entnehmen.

- Anbindung an regional bedeutende Ziele
- Neue Direktverbindung zwischen zwei Gemeinden bei ausgewiesenem Velopotenzial
- Anbindung an übergeordnetes Velowegnetz (v.a. Velobahn)

Korridore für die Prüfung von Velobahnen

In der Region s.b/b gibt es zwei Korridore für Velobahnen: Solothurn-Grenchen-Biel und Ipsach-Nidau-Biel. Parallel zum RVNP 2026 wurden resp. werden im Auftrag des Kantons Korridorstudien zur Konkretisierung der Linienführung durchgeführt. Sofern aufgrund dieser Studien konsolidierte Ergebnisse vorliegenden, wurden die Korridore im RVNP 2026 durch die konkrete Linienführung ersetzt. Die entsprechenden Anpassungen sind im Änderungsplan und im Anhang 5 mit der Nr. A39 gekennzeichnet.

7.2. Festlegung Velonebenverbindungen in RGSK

Die Velonebenverbindungen werden im RGSK 2029 behördenverbindlich gesichert.

7.3. Massnahmenplanung

Im Anschluss an den RVNP 2026 erfolgt die eigentliche Massnahmenplanung, die Projektierung und der Bau von Velowegen. Bei einem Grossteil des Handlungsbedarfs ist bereits eine konkrete Massnahme vorliegend (RGSK, AP, SVN). Bei den übrigen ist diese noch zu erarbeiten und sofern zweckmässig in die übergeordneten Planungsinstrumente (RGSK, AP, SVN) aufzunehmen.

8. Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Vorgehen Erarbeitung RVNP 2026 8
Abbildung 2: Netzhierarchiestufen Velowegnetz Alltagsverkehr 10
Abbildung 3: Anforderungen Verbindungsfunktion, Quell-Ziel-Verbindungen (Quelle: Tiefbauamt Kanton Bern (2024), Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern – Gesamtprozess und Planungssystematik) 11
Abbildung 4: Auszug Velopotenzialanalyse (Beilage 3), Hinweis: zusätzlich zu den Potenzialgebieten und dem DWV Velo 2040 sind auch die regionalen / kommunalen Quell- und Zielorte dargestellt (grüne / gelbe Piktogramme) 15
Abbildung 5: Auszug Potenzialanalyse Veloabstellplätze (Beilage 4) inkl. Handlungsbedarf 16

Tabelle 1: Schwellwerte Velopotenzial je Netzhierarchiestufe 11
Tabelle 2: Übersicht Umsetzungsstand (Stand 2023) Netzlücken im Veloalltagsnetz 12
Tabelle 3: Übersicht Umsetzungsstand (Stand 2023) Schwachstellen im Veloalltagsnetz 12
Tabelle 4: Kriterien für die Einteilung der Potenzialgebiete 13
Tabelle 5: Regionale und kommunale Quell- und Zielorte sowie ihre Datengrundlage 14
Tabelle 6: Richtwerte für die Ermittlung des Bedarfs an Veloabstellplätzen heute und 2040 16
Tabelle 7: Qualitätsanforderungen von Velobahnen 17
Tabelle 8: Qualitätsanforderungen von Velohauptverbindungen I und II 18
Tabelle 9: Qualitätsanforderungen von Velonebenverbindungen 18

Regionaler Velowegnetzplan Biel-Seeland RVNP 2026 / Planification régionale des réseaux de voies cyclables 2026 (PRRVC) de Bienne-Seeland

Anhang 1: Handlungsbedarf Velowegnetz / Annexe 1 : Besoin d'action sur le réseau de voies cyclables

Legende / Légende

Strassenkategorie / Federführung - Catégorie de routes / Responsabilité	
NS3 / RN3	Nationalstrassen dritter Klasse
KS / RC	Kantonsstrassen
KRW / PPC	Kantonaler Radweg
GS/PS - RC/RP	Gemeinde- und Privatstrassen

Netzhierarchiestufe RVNP 2026 / Niveaux hiérarchiques PRRVC 2026	
VB / VEC	Velobahn / Voie express cyclable
HVI / LCPI	Velohauptverbindung I / Liaison cyclable principale I
HVII / LCPII	Velohauptverbindung II / Liaison cyclable principale II
NV / LCS	Velonebenverbindung / Liaison cyclable secondaire

Umsetzungsstand / Statut de mise en œuvre
noch nicht begonnen / non démarré
in Bearbeitung / en cours
sistiert / suspendu
abgeschlossen / terminé
Abstandnahme / Abandonné

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	Strassenkategorie / Federführung				RVNP 2026	Velo-land-route	Begründung / Bemerkung	Koordination SVN	Koordination RGSK	AP A-Hori-zont	Umsetzungsstand
				NS3	KS	KRW	GS/PS							
N°	Type	Désignation	Commune(s)	Catégorie de routes / Responsabilité				PRRVC 2026	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	Coordination PSRVC	Coordination CRTU	PA Hori-zon A	Statut de mise en œuvre
				RN3	RC	PPC	RC / RP							
HB04	Schwachstelle	Kappelen. Abzweigung Feldweg - Lyss, Kreisel Südstrasse inkl. Brücke	Kappelen, Lyss				x	HVI	-	Fehlende Veloinfrastruktur		RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.16 / BBS.FVV-Ü.20.17		noch nicht begonnen
HB05	Schwachstelle	Seedorf, Graben - Seedorf, Lyssstrasse	Seedorf		x		x	NV	-	Teilweise fehlende Veloinfrastruktur, Sicherheitsdefizit, Schulweg		-		noch nicht begonnen
HB06	Schwachstelle	Seedorf, Lyssstrasse - Seedorf, Wilerstrasse	Seedorf		x			HVI	-	Fehlende Veloinfrastruktur, Sicherheitsdefizit, Schulweg		-		noch nicht begonnen
HB07	Schwachstelle	Seedorf, Wilerstrasse - Seedorf,	Seedorf		x			HVII	-	Sicherheitsdefizit, Schulweg		-		noch nicht begonnen
HB08	Schwachstelle	Seedorf, Seebach - Aarberg, Saumweg	Seedorf		x			HVII	-	Sicherheitsdefizit, Schulweg		-		noch nicht begonnen
HB09	Schwachstelle	Aarberg, Saumweg - Aarberg, Haleweg	Aarberg		x			HVII	-	Sicherheitsdefizit, Schulweg		RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.11		noch nicht begonnen
HB10	Schwachstelle	Aarberg, Haleweg - Aarberg, Bahnhofstrasse	Aarberg		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur, Sicherheitsdefizit, Schulweg, Querung Bern-/Bahnhofstrasse (Koordination mit Projekt Rue de Caractères,		RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.10		noch nicht begonnen
HB13	Schwachstelle	Nidau, Bushaltestelle Grasgarten - Nidau, Bahnhofkreisel	Nidau		x			HVI	-	Sicherheitsdefizit, Schulweg		RGSK25: BBS.FVV-Ü.17.04	AP5	in Bearbeitung
HB14	Schwachstelle	Port, Kreisel Allmendstrasse - Bellmund, Lohngasse	Bellmund, Ipsach, Port		x			HVI	-	Sicherheitsdefizit, Schulweg		RGSK25: BBS.FVV-Ü.17.05	AP5	in Bearbeitung
HB21	Schwachstelle	Treiten, Hauptstrasse - Brüttelen, Gallsteinweg	Brüttelen, Treiten				x	HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur, schmale Strasse		RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.13		in Bearbeitung
HB22	Schwachstelle	Brüttelen, Christlicherain - Finsterhennen, Riedere	Brüttelen, Finsterhennen				x	HVII	-	Teilweise nicht befestigt, Schulweg		RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.12		noch nicht begonnen

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	Strassenkategorie / Federführung				RVNP 2026	Velo-land-route	Begründung / Bemerkung	Koordination SVN	Koordination RGSK	AP A-Hori-zont	Umsetzungsstand
				NS3	KS	KRW	GS/PS							
N°	Type	Désignation	Commune(s)	Catégorie de routes / Responsabilité				PRRVC 2026	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	Coordination PSRVC	Coordination CRTU	PA Hori-zon A	Statut de mise en œuvre
				RN3	RC	PPC	RC / RP							
HB23	Schwachstelle	Lüscherz, Hagneckstrasse - Lüscherz, Obermatte	Lüscherz		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur, hohes Tempo (80 km/h)		-		noch nicht begonnen
HB24	Schwachstelle	Walperswil, Aare-Hagneck-Kanal - Walperswil, Stockmattweg	Walperswil				x	HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur, schmale Strasse, Kiestransport (Schwerverkehr)		-		noch nicht begonnen
HB26	Schwachstelle	Rapperswil, Schulhaus - Schüpfen, Lyssbach	Rapperswil, Schüpfen		x			HVI	-	Fehlende Veloinfrastruktur, Schulweg		-		noch nicht begonnen
HB27	Schwachstelle	Schüpfen, Lyssbach - Schüpfen, Oberdorfstrasse	Schüpfen		x			HVI / HVII / NV	64	Fehlende Veloinfrastruktur, Schulweg		-		in Bearbeitung
HB28	Schwachstelle	Grossaffoltern, Subergfeld - Grossaffoltern, Martinsmattstrasse	Grossaffoltern		x			HVI	64	Fehlende Veloinfrastruktur		-		noch nicht begonnen
HB29	Netzlücke / Lacune du réseau	Netzlücke Keltenstrasse, Abschnitt Kelten-/Bielstrasse - Alfed-Aebi-Strasse / Lacune du réseau Keltenstrasse, tronçon Kelten-/Bielstrasse - Rue Alfred-Aebi	Biel/Bienne, Nidau				x	VB / HVI	-	Netzlücke / Lacune du réseau	SVN25: 58	RGSK25: BBS.FVV-Ü.18.04 / BBS.FVV-Ü.17.03		noch nicht begonnen
HB31	Netzlücke	Neue Brücke über Nidau-Büren-Kanal (Höhe Römerstrasse)	Nidau, Port				x	HVI	-	Netzlücke	SVN25: 81			noch nicht begonnen
HB33	Schwachstelle	Querung Bernstrasse (Höhe Guglerstrasse)	Nidau		x			HVI / HVII	-	Sicherheitsdefizit	SVN25: 82	RGSK25: BBS.MIV-Auf.06	AP5	in Bearbeitung
HB34	Schwachstelle	Querung Bürenstrasse (Höhe Innovationsstrasse)	Lengnau		x			HVII	-	Sicherheitsdefizit		RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.04	AP4	noch nicht begonnen
HB38.1	Schwachstelle	St. Niklaus (St. Niklausgasse - Am Waldrand)	Bellmund, Merzligen		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt		-		in Bearbeitung
HB38.2	Schwachstelle	Bellmund, Lohngasse - Bellmund, Stöcklerengasse	Bellmund		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt		-		in Bearbeitung
HB38.5	Schwachstelle	Büren an der Aare, Kanalstrasse - Büren an der Aare, Trappeten	Büren an der Aare		x			HVII	44	Fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt		-		noch nicht begonnen
HB38.6	Schwachstelle	Lengnau, Kreisel Eyweg - Lengnau, Solothurnstrasse	Lengnau		x			HVI	50	Fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt		-		noch nicht begonnen
HB38.7	Schwachstelle	Leuzigen, Käsereistrasse - Leuzigen, Kantonsgrenze SO	Leuzigen		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt		RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.08		noch nicht begonnen
HB38.10	Schwachstelle	Rapperswil, Zilmattstrasse - Rapperswil, Stollen	Rapperswil		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt		-		noch nicht begonnen
HB38.11	Schwachstelle	Walperswil, Bühlstrasse - Walperswil, Böschenallmenweg	Walperswil		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt		-		noch nicht begonnen
HB38.12	Schwachstelle	Täuffelen, Aarbergstrasse - Täuffelen, Leimenstrasse	Täuffelen		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt		-		noch nicht begonnen
HB38.13	Schwachstelle	Brüttelen, Christlicherain - Brüttelen, Treitenstrasse	Brüttelen		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt		-		noch nicht begonnen
HB38.16	Schwachstelle	Erlach, Galsstrasse - Erlach, Stadtgraben	Erlach		x			HVII	5, 50	Fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt		-		noch nicht begonnen

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	Strassenkategorie / Federführung				RVNP 2026	Velo-land-route	Begründung / Bemerkung	Koordination SVN	Koordination RGSK	AP A-Hori-zont	Umsetzungsstand
				NS3	KS	KRW	GS/PS							
N°	Type	Désignation	Commune(s)	Catégorie de routes / Responsabilité				PRRVC 2026	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	Coordination PSRVC	Coordination CRTU	PA Hori-zon A	Statut de mise en œuvre
				RN3	RC	PPC	RC / RP							
HB38.17	Schwachstelle	Gals, Wydenweg - Gals, Neuenburgstrasse	Gals		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt, Ist-Situation: Tempo 50 und DTV über 3'000		-		noch nicht begonnen
HB38.18	Schwachstelle	Ins, Mettlet - Ins, Rebenweg	Ins		x			HVI	59	Teilweise fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt		-		noch nicht begonnen
HB38.19	Schwachstelle	Müntschemier, Friedhof - Müntschemier, Treitengasse	Müntschemier		x			HVI	-	Teilweise fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt		-		noch nicht begonnen
HB38.22	Schwachstelle	Kallnach, Wolfbergweg - Kallnach, Fuchsgrubenweg	Kallnach		x			HVI / HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt,	SVN25: 93	-		noch nicht begonnen
HB38.23	Schwachstelle	Aarberg, Bahnhofstrasse - Aarberg, Schützengässli	Aarberg		x			HVI	44	Fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt, Querungen Bern-/Bahnhofstrasse und Bahnhof-/Nidaustrasse		-		noch nicht begonnen
HB38.24	Schwachstelle	Bargen, Juchachere - Bargen, Bargendamm	Bargen		x			HVI	-	Fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt		-		noch nicht begonnen
HB41	Schwachstelle	Scheuren, Grünenbach - Dotzigen, Grien	Dotzigen, Scheuren, Schwadernau				x	HVII	24	Fehlende Veloinfrastruktur,		RGSK25: BBS.FVV-Ü.17.10	AP5	in Bearbeitung
HB43	Schwachstelle	Kreisel Alte Lyssstrasse	Aarberg		x			HVI / NV	-	Sicherheitsdefizit		RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.09		noch nicht begonnen
HB44	Schwachstelle	Knoten Biel-/ Murtenstrasse	Aarberg		x			HVI	44	Sicherheitsdefizit		-		in Bearbeitung
HB45	Schwachstelle	Feldwege Herren-, Neue-, Weiermatte und Ipsenmoos	Ipsach				x	VB / NV	-	Teilweise nicht befestigt		RGSK21: BBS.FVV-Ü.01.07	AP4	noch nicht begonnen
HB47	Schwachstelle	Einmündung Feldweg in Beundenring	Nidau				x	VB	-	Teilweise nicht befestigt, Sicherheitsdefizit		RGSK21: BBS.FVV-Ü.17.09	AP5	in Bearbeitung
HB48	Schwachstelle	Büetigen, Busswilstrasse - Büetigen, Pappelweg	Büetigen		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt		-		noch nicht begonnen
HB50	Schwachstelle	Feldweg südlich Ammerzwilstrasse	Grossaffoltern				x	NV	-	Teilweise nicht befestigt		RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.14		sistiert
HB51	Schwachstelle	Einmündungen Feldwege in übergeordnetes Netz	Grossaffoltern				x	HVI / NV	-	Sicherheitsdefizit		RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.15		noch nicht begonnen
HB52.1	Schwachstelle	Schüpfen, Oberdorfstrasse - Schüpfen, Härdbächlimatt	Schüpfen		x			NV	64	Fehlende Veloinfrastruktur		-		noch nicht begonnen
HB52.2	Schwachstelle	Schüpfen, Härdbächlimatt - Schüpfen, Regionsgrenze s.b./b	Schüpfen		x			NV	64	Fehlende Veloinfrastruktur		-		noch nicht begonnen
HB54	Schwachstelle	Vinelz, Bergweg - Vinelz, im Gäu	Vinelz				x	HVII	59	Teilweise nicht befestigt		RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.18		sistiert
HB55	Schwachstelle	Gals, Kreisel Thiellestrasse - Gampelen, Oberdorfstrasse	Gals, Gampelen		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur		-		noch nicht begonnen
HB56	Netzlücke	Neue Brücke über Nidau-Büren-Kanal (Höhe Erlenweg)	Nidau				x	NV	-	Netzlücke		-		sistiert

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	Strassenkategorie / Federführung				RVNP 2026	Velo-land-route	Begründung / Bemerkung	Koordination SVN	Koordination RGSK	AP A-Horizont	Umsetzungsstand
				NS3	KS	KRW	GS/PS							
N°	Type	Désignation	Commune(s)	Catégorie de routes / Responsabilité				PRRVC 2026	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	Coordination PSRVC	Coordination CRTU	PA Horizon A	Statut de mise en œuvre
				RN3	RC	PPC	RC / RP							
HB57	Schwachstelle / Point problématique	Verbindung zwischen Nidau-Büren-Kanal und Schüss / Liaison entre le canal de Nidau-Büren et La Suze	Biel/Bienne, Nidau				x	HVI / NV	-	Aufwertung Veloinfrastruktur / Amélioration de l'infrastructure cyclable		RGSK21: BBS.LV-Ü.7.2	AP2	noch nicht begonnen
HB59.1	Netzlücke	Büren an der Aare, Gummenweg - Gemeindegrenze Rüti bei Büren	Büren an der Aare			x		HVII	44	Netzlücke	SVN25: 88	RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.06		in Bearbeitung
HB59.2.1	Schwachstelle	Gemeindegrenze Büren an der Aare - Einmündung Bürenstrasse	Rüti bei Büren			x		HVII	44	Teilweise nicht befestigt, fehlende Querungshilfe über Bürenstrasse	SVN25: 88	RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.07		in Bearbeitung
HB59.2.2	Schwachstelle	Einmündung Bürenstrasse - Rüti bei Büren, Rodete	Rüti bei Büren		x			HVII / NV	44	fehlende Veloinfrastruktur, fehlende Querungshilfe über Bürenstrasse	SVN25: 88	RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.07		in Bearbeitung
HB63	Schwachstelle	Hagneck, Leimenstrasse - Hagneck, Gemeindegrenze Lüscherz	Hagneck		x			HVII	8	Fehlende Veloinfrastruktur		-		noch nicht begonnen
HB64	Schwachstelle	Gals, Kreisel, Thiellestrasse - Gals, Neuenburgstrasse	Gals		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur		-		noch nicht begonnen
HB67	Schwachstelle	Dotzigen, Hole - Dotzigen, Im Leimer	Dotzigen		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur		RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.03		noch nicht begonnen
HB72	Netzlücke	Neue Brücke über A6	Brügg			x		HVI	-	Netzlücke	SVN25: 95	RGSK21: BBS.FVV-Ü.09	AP4	in Bearbeitung
HB73	Netzlücke	Schliessung Netzlücke nordseitig Bernstrasse	Brügg			x		HVII	-	Netzlücke	SVN25: 96	RGSK21: BBS.FVV-Ü.01.12	AP4	noch nicht begonnen
HB74	Netzlücke	Neue Brücke über Nidau-Büren-Kanal (Höhe Spitalzentrum)	Aegerten, Brügg			x		VB	-	Netzlücke	SVN25: 95	RGSK25: BBS.FVV-Ü.10		in Bearbeitung
HB76	Schwachstelle	Kappelen, Kreisel Autobahnauffahrt A6 - Lyss, Kreisel Unterer Aareweg	Kappelen, Lyss		x			HVI	-	Sicherheitsdefizit insb. an den Kreiseln, Schulweg		-		in Bearbeitung
HB77	Netzlücke	Lengnau, Leugenenweg - Meinisberg, Aglere	Lengnau, Meinisberg				x	HVII / NV	-	Netzlücke		RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.05		noch nicht begonnen
HB78	Schwachstelle	Querung Bürenstrasse (Höhe Sonnenhofstrasse)	Pieterlen		x			HVII	-	Sicherheitsdefizit		-		noch nicht begonnen
HB81	Schwachstelle / Point problématique	Oberer Quai (Neumarktstrasse - Biel-Schüss) / Quai du Haut (Rue du Marché-Neuf - Bienne-La Suze)	Biel/Bienne				x	HVI	-	Sicherheitsdefizit / Manque de sécurité		RGSK21: BBS.FVV-Ü.07.04	AP3	noch nicht begonnen
HB82	Schwachstelle	Twann-Tüscherz, Twann - Twann-Tüscherz, Alfermée	Twann-Tüscherz				x	HVI	-	Sicherheitsdefizit, Schulweg		RGSK21: BBS.FVV-Ü.07.05	AP3	noch nicht begonnen

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	Strassenkategorie / Federführung				RVNP 2026	Velo-land-route	Begründung / Bemerkung	Koordination SVN	Koordination RGSK	AP A-Hori-zont	Umsetzungsstand
				NS3	KS	KRW	GS/PS							
N°	Type	Désignation	Commune(s)	Catégorie de routes / Responsabilité				PRRVC 2026	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	Coordination PSRVC	Coordination CRTU	PA Hori-zon A	Statut de mise en œuvre
				RN3	RC	PPC	RC / RP							
HB83	Schwachstelle / Point problématique	Holunderweg (Oberer Quai - Jurastrasse) / Chemin des Sureaux (Quai du Haut - Rue du Jura)	Biel/Bienne				x	HVI	-	Sicherheitsdefizit, Verbreiterung Fuss-/Veloweg zwecks räumlicher Trennung und Erhöhung Verkehrssicherheit, Ersatz bestehende Fuss-/Velobrücke mit Neubau, Massnahmen Bestandteil Revitalisierung Madretsch-Schüss / Manque de sécurité, élargissement du chemin pour piétons/voies cyclables en raison de la séparation physique et de l'amélioration de la sécurité routière, remplacement de la passerelle pour piétons et cyclistes par une nouvelle construction, la mesure fait partie intégrante de la revitalisation de la Suze de Madretsch		RGSK21: BBS.FVV-Ü.01.13	AP4	noch nicht begonnen
HB85	Schwachstelle	Ligerz Gemeindegrenze Twann-Tüscherz - Ligerz	Ligerz				x	HVI	-	Sicherheitsdefizit		RGSK25: BBS.FVV-Ü.17.06	AP5	in Bearbeitung
HB86	Schwachstelle	Sutz-Lattrigen, Chürzigraben - Sutz-Lattrigen, Grubenweg	Sutz-Lattrigen		x			HVI	-	Fehlende Veloinfrastruktur		-		noch nicht begonnen
HB87	Schwachstelle	Nidau, Herrenmoosweg - Nidau, Beundenring	Nidau				x	VB	-	Fehlende Veloinfrastruktur		BBS.FVV-Ü.17.09	AP5	noch nicht begonnen
HB88	Netzlücke / Lacune du réseau	Verbindung Mühlefeldweg - Bahnhof Süd (Passarelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse) / Liaison Chemin du Champ-du-Moulin - Gare Sud (passarelle au-dessus de Rue Alfred-Aebi et Rue de Morat)	Biel/Bienne				x	HVI	-	Netzlücke / Lacune du réseau	SVN25: 85	RGSK25: BBS.FVV-Ü.05		noch nicht begonnen
HB90	Netzlücke	Neue Bahnunterführung Haltestelle Beunden	Nidau				x	HV	-	Netzlücke		RGSK25: BBS.FVV-Ü.18.05		noch nicht begonnen
HB91	Schwachstelle	Dotzigen, Dotzigefeld - Dotzigen, im Leimer	Dotzigen				x	HVII	-	Teilweise nicht befestigt		RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.19		noch nicht begonnen
HB92	Schwachstelle	Müntschemier, Muttli - Treiten, Möösli	Müntschemier, Treiten		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur		RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.01		in Bearbeitung
HB93.1	Netzlücke	Schüpfen, Bundkofen - Grossaffoltern, Bernstrasse	Grossaffoltern, Schüpfen			x	x	HVI	-	Netzlücke	SVN25: 38	RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.02		in Bearbeitung
HB93.2	Schwachstelle	Schüpfen, Bundkofen - Grossaffoltern, Bernstrasse	Grossaffoltern, Schüpfen			x	x	HVI	-	Sicherheitsdefizit, teilweise nicht befestigt		RGSK25: BBS.FVV-Ü.20.02		in Bearbeitung
HB94	Netzlücke / Lacune du réseau	Neue Gleisquerung (Höhe Ohm-Weg) / Nouvelle traversée de voies (à hauteur de Chemin Ohm)	Biel/Bienne				x	HVI	-	Netzlücke / Lacune du réseau	SVN25: 84	RGSK25: BBS.FVV-Ü.04		in Bearbeitung

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	Strassenkategorie / Federführung				RVNP 2026	Velo-land-route	Begründung / Bemerkung	Koordination SVN	Koordination RGSK	AP A-Horizont	Umsetzungsstand
				NS3	KS	KRW	GS/PS							
N°	Type	Désignation	Commune(s)	Catégorie de routes / Responsabilité				PRRVC 2026	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	Coordination PSRVC	Coordination CRTU	PA Horizon A	Statut de mise en œuvre
				RN3	RC	PPC	RC / RP							
HB95	Netzlücke / Lacune du réseau	Biel, Madretschstrasse - Biel, Mattenstrasse / Bienne, Rue de Madretsch - Bienne, Rue des Prés	Biel/Bienne				x	NV	-	Netzlücke / Lacune du réseau		RGSK21: BBS.FVV-Ü.01.05	AP4	in Bearbeitung
HB96	Netzlücke / Lacune du réseau	Biel, Schmiedweg - Biel, Mühlefeldweg / Bienne, Chemin de la Forge - Bienne, Chemin du Champ-du-Moulin	Biel/Bienne				x	HVI	-	Netzlücke / Lacune du réseau	SVN25: 133	RGSK25: BBS.FVV-Ü.15	AP5	noch nicht begonnen
HB97	Netzlücke	Lyss, Grien neue Fuss- und Veloverbindung	Lyss			x		NV	-	Netzlücke		BBS.FVV-Ü.07.02	AP2	noch nicht begonnen
HB98	Netzlücke / Lacune du réseau	Neue Brücke über Taubenloch / Nouveau pont au-dessus du Taubenloch	Biel/Bienne				x	HVII	-	Netzlücke / Lacune du réseau		BBS.FVV-Ü.07.01	AP1	in Bearbeitung
HB99	Netzlücke / Lacune du réseau	Neue Brücke über Schüss / Nouveau pont au-dessus de la Suze	Biel/Bienne				x	HVI	-	Netzlücke / Lacune du réseau	SVN25: 56	RGSK21: BBS.LV-Ü.01.04	AP4	noch nicht begonnen
HB100	Schwachstelle / Point problématique	Biel, Orpundstrasse - Biel, Lehmgrubenweg / Bienne, Route d'Orpond - Bienne, Chemin de la Marnière	Biel/Bienne				x	HVI	-	Sicherheitsdefizit / Manque de sécurité		BBS.FVV-Ü.07.11	AP1	in Bearbeitung
HB101	Netzlücke	Studen, Zälgli - Aegerten, Vollstrasse	Aegerten, Studen			x		VB	-	Netzlücke	SVN25: 41	RGSK25: BBS.FVV-Ü.18.01		in Bearbeitung
HB102.1	Schwachstelle / Point problématique	Biel, Autobahnanschluss Brüggmoos - Nidau, Salzhausstrasse / Bienne, accès à l'autoroute Brüggmoos - Nidau, Rue de la Gabelle	Biel/Bienne, Nidau		x			HVI	-	Fehlende Veloinfrastruktur resp. Aufwertung Veloinfrastruktur (nicht auf Gegenverkehr ausgelegt), Koordination mit Projekt Rue de Charactère / Infrastructures cyclables manquantes, resp. revalorisation de l'infrastructure cyclable (pas conçu pour la circulation en sens inverse), coordination avec le projet « Rue de Caractères »		-		in Bearbeitung
HB102.2	Schwachstelle	Aegerten, Vollstrasse - Brügg, Wasserstrasse	Aegerten, Brügg				x	VB / NV	-	Fehlende Veloinfrastruktur resp. Aufwertung Veloinfrastruktur		RGSK25: BBS.FVV-Ü.18.02 (zur Brücke); RGSK12:BBS.FVV-Ü.07.02		in Bearbeitung
HB103	Schwachstelle	Bellmund, Stöcklerengasse - St. Niklaus, Am Waldrand	Bellmund, Merzligen		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur		RGSK21: BBS.FVV-Ü.07.10	AP3	in Bearbeitung
HB104	Schwachstelle	Nidau, Balainenweg - Nidau, Aarbergstrasse	Nidau				x	VB	-	Aufwertung Veloinfrastruktur		BBS.LV-Ü.7.11; RGSK21: BBS.FVV-	AP1 / AP4	in Bearbeitung
HB105	Schwachstelle	Nidau, Dr. Schneider-Strasse - Nidau, Hauptstrasse	Nidau				x	NV	-	Teilweise nicht befestigt		RGSK21: BBS.FVV-Ü.07.03	AP3	noch nicht begonnen

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	Strassenkategorie / Federführung				RVNP 2026	Velo-land-route	Begründung / Bemerkung	Koordination SVN	Koordination RGSK	AP A-Horizont	Umsetzungsstand
				NS3	KS	KRW	GS/PS							
N°	Type	Désignation	Commune(s)	Catégorie de routes / Responsabilité				PRRVC 2026	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	Coordination PSRVC	Coordination CRTU	PA Horizon A	Statut de mise en œuvre
				RN3	RC	PPC	RC / RP							
HB108	Schwachstelle / Point problématique	Biel, Oberer Quai - Biel, Schleusenweg / Bienne, Quai du Haut - Bienne, Chemin des Écluses	Biel/Bienne				x	HVI	-	Sicherheitsdefizit / Manque de sécurité		RGSK21: BBS.FVV-Ü.01.06	AP4	noch nicht begonnen
HB109	Schwachstelle / Point problématique	Taubenlochschlucht / Gorges du Taubenloch	Biel/Bienne	x				HVII	64	Sicherheitsdefizit / Manque de sécurité		RGSK25: FVV-Nat.01		in Bearbeitung
HB110	Schwachstelle	Kappelen, Autobahnanschluss Lyss Nord - Worben, Fencherenweg	Kappelen, Worben		x			VB	-	Aufwertung Veloinfrastruktur		RGSK25: BBS.FVV-Ü.17.01		noch nicht begonnen
HB111	Schwachstelle	Worben, Fencherenweg - Studen, Gouchertweg	Studen, Worben		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur, Aufwertung Ortsdurchfahrt		RGSK21: BBS.MIV-Auf.01	AP4	noch nicht begonnen
HB112.1	Schwachstelle / Point problématique	Sägifeld / Chemin de la Scierie	Biel/Bienne				x	HVI / NV	-	Sicherheitsdefizit / Manque de sécurité	SVN25: 56	RGSK25: BBS.FVV-Ü.17.07	AP5	noch nicht begonnen
HB112.2	Netzlücke / lacune du réseau	Sägifeld / Chemin de la Scierie	Biel/Bienne				x	HVI / NV	-	Netzlücke / Lacune du réseau	SVN25: 56	RGSK25: BBS.FVV-Ü.17.07	AP5	noch nicht begonnen
HB113	Netzlücke	Meinisberg, Eschenweg - Meinisberg, Aareweg	Meinisberg				x	HVII	-	Netzlücke	SVN25: 121	-		noch nicht begonnen
HB114	Schwachstelle	Gerolfingen, Hoserenstrasse - Gerolfingen, Alte Bielstrasse	Gerolfingen		x			HVI	-	Fehlende Veloinfrastruktur		-		noch nicht begonnen
HB115	Schwachstelle / Point problématique	G-Müller-Platz / Place Guido-Müller	Biel/Bienne, Nidau				x	HVI	-	Sicherheitsdefizit / Manque de sécurité	SVN25: 42	BBS.MIV-Auf.06	AP5	in Bearbeitung
HB116	Netzlücke / Lacune du réseau	Neuer Radweg Beaumont / Nouvelle piste cyclable Beaumont	Biel/Bienne, Evilard			x		HVII	-	Netzlücke / Lacune du réseau		-		in Bearbeitung
HB117	Schwachstelle	Lengnau, Kantonsgrenze - Lengnau, Badmattstrasse	Lengnau		x			HVI	-	Aufwertung Veloinfrastruktur		-		noch nicht begonnen
HB118	Schwachstelle	Meinisberg, Rosenweg - Safnern, Paul Jenni-Strasse	Meinisberg, Safnern		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur		-		noch nicht begonnen
HB119	Schwachstelle	Safnern, Grenzweg - Orpund, Lindenstrasse	Orpund				x	HVII	-	Teilweise nicht befestigt		-		noch nicht begonnen
HB120	Netzlücke / Lacune du réseau	Passerelle Lehmgrubenweg - Längfeld / Passerelle Chemin de la Marnière - Chemin du Long-Champ	Biel/Bienne				x	HVI	-	Netzlücke / Lacune du réseau		-		noch nicht begonnen
HB121	Schwachstelle	Erlach, Winzerweg - Erlach,	Erlach		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur		-		noch nicht begonnen
HB122	Schwachstelle	Gampelen, Bahnhof - Gampelen, Kreisel Witzwil	Gampelen		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur		-		noch nicht begonnen
HB123	Schwachstelle	Müntschemier, Stegenmatte - Müntschemier, Hürlimatte	Müntschemier				x	HVII	-	nicht befestigt		-		noch nicht begonnen
HB124	Netzlücke / Lacune du réseau	Biel, Seilerweg - Biel, Marie-Louise-Bloesch-Weg / Bienne, Chemin des Cordiers - Bienne, Chemin Marie-Louise-Bloesch	Biel/Bienne				x	HVI	-	Netzlücke / Lacune du réseau	SVN25: 89	-		noch nicht begonnen
HB125.1	Schwachstelle	Neuer Anschluss Uferweg - Neuenburgstrasse (N5)	Twann-Tüscherz	x				HVI	-	Aufwertung Veloinfrastruktur, Sicherheitsdefizit		-		in Bearbeitung

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	Strassenkategorie / Federführung				RVNP 2026	Velo-land-route	Begründung / Bemerkung	Koordination SVN	Koordination RGSK	AP A-Hori-zont	Umsetzungsstand
				NS3	KS	KRW	GS/PS							
N°	Type	Désignation	Commune(s)	Catégorie de routes / Responsabilité				PRRVC 2026	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	Coordination PSRVC	Coordination CRTU	PA Hori-zon A	Statut de mise en œuvre
				RN3	RC	PPC	RC / RP							
HB125.2	Schwachstelle	Ausbau Uferweg	Twann-Tüscherz			x		HVI	-	Aufwertung Veloinfrastruktur, Sicherheitsdefizit	SVN25: 131	-		noch nicht begonnen
HB126	Netzlücke / Lacune du réseau	Biel, Paul-Robert-Weg / Bienne, Paul-Robert-Weg	Biel/Bienne			x		NV	-	Netzlücke / Lacune du réseau	SVN25: 124	-		noch nicht begonnen
HB127	Schwachstelle	Aareweg	Orpund				x	HVII	5	nicht befestigt		-		noch nicht begonnen
HB128	Schwachstelle / Point problématique	Biel, Gemeindegrenze Twann-Tüscherz - Biel, Kreisel Seevorstadt / Bienne, limite communale Douanne-Daucher - Bienne, giratoire Faubourg du Lac	Biel/Bienne	x				HVI	-	Mangelhafte Veloinfrastruktur (schmale Radstreifen) bei DTV ca. 20'000 und Tempo 50/60 / Infrastructure cyclable insuffisante (voies cyclables étroites) avec un TJM d'env. 20'000 et une vitesse à 50/60		-		in Bearbeitung
HB129	Schwachstelle	Walperswil, Junkeracher - Aarberg, Steiweg	Aarberg, Kappelen, Walperswil				x	NV	-	Fehlende Veloinfrastruktur bei DTV ca. 3'000 und Tempo 80		-		noch nicht begonnen
HB130	Schwachstelle	Lyss, Steinweg - Anfang Radweg entlang Busswilstrasse	Lyss				x	HVI	44	Sicherheitsdefizit		-		noch nicht begonnen
HB131	Schwachstelle	Lyss, Kiesgrube - Lyss, Mühleweg	Lyss				x	HVI	44	Sicherheitsdefizit, fehlende Veloinfrastruktur Fahrtrichtung Busswil		-		noch nicht begonnen
HB132	Schwachstelle	Studen, Rebenweg - Studen, Gouchertweg	Studen		x		x	VB	64	Fehlende Veloinfrastruktur auf Autobahnausfahrt und Kantonsstrasse bei DTV ca. 5'800 und Tempo 50		-		noch nicht begonnen
HB133	Schwachstelle	Studen, Petinescaplatz - Studen, Kreisel Wydenpark	Studen		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur bei DTV ca. 9'900-12'800 und Tempo 50		-		noch nicht begonnen
HB134	Schwachstelle	Studen, Wydenplatz - Studen, Sportfeldweg	Studen		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur bei DTV ca. 6'500 und Tempo 50		-		noch nicht begonnen
HB135	Netzlücke / Lacune du réseau	Querung Autobahn A5 auf Höhe Mohnweg / Traversée de l'autoroute A5 à hauteur du chemin des Pavots	Biel/Bienne				x	NV	-	Netzlücke / Lacune du réseau		-		noch nicht begonnen
HB136	Schwachstelle / Point problématique	Elise-Wysard-Strasse entlang Autobahn A16 / Rue Elise-Wysard le long de l'autoroute A16	Biel/Bienne				x	HVI	-	Teilweise nicht befestigt, ungenügende Wegbreite, wichtige Pendlerachse / Partiellement pas fixé, largeur de voie insuffisante, axe pendulaire important		-		noch nicht begonnen
HB137	Netzlücke / Lacune du réseau	Biel, Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse - Biel, Bubenberg-Strasse / Bienne, rue Georg-Friedrich-Heilmann - Bienne, rue Bubenberg	Biel/Bienne				x	NV	-	Netzlücke / Lacune du réseau		-		noch nicht begonnen
HB138	Schwachstelle / Point problématique	Biel, Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse - Biel, General-Dufour-Strasse / Bienne, rue Georg-Friedrich-Heilmann - Bienne, rue du Général-Dufour	Biel/Bienne				x	NV	-	Sicherheitsdefizit / Manque de sécurité		-		noch nicht begonnen
HB139	Netzlücke / Lacune du réseau	Biel, Zentralstrasse - Biel, Alleestrasse / Bienne, rue Centrale - Bienne, rue de l'Allée	Biel/Bienne				x	NV	-	Netzlücke / Lacune du réseau		-		noch nicht begonnen
HB140	Schwachstelle	Fussweg entlang Nidau-Büren-Kanal	Nidau				x	HVII	-	Fahrverbot für Veloverkehr		-		noch nicht begonnen
HB141	Schwachstelle	Brücke über Aare-Nidau-Büren-Kanal auf Höhe Gottstattstrasse	Orpund, Scheuren		x			HVI	5	Brücke zu schmal		-		noch nicht begonnen

Nr.	Art	Bezeichnung	Gemeinde(n)	Strassenkategorie / Federführung				RVNP 2026	Velo-land-route	Begründung / Bemerkung	Koordination SVN	Koordination RGSK	AP A-Hori-zont	Umsetzungsstand
				NS3	KS	KRW	GS/PS							
N°	Type	Désignation	Commune(s)	Catégorie de routes / Responsabilité				PRRVC 2026	Itin. de « La Suisse à vélo »	Motif / Remarque	Coordination PSRVC	Coordination CRTU	PA Hori-zon A	Statut de mise en œuvre
				RN3	RC	PPC	RC / RP							
HB142	Schwachstelle	Studen, Petinescaplatz - Studen, Ringstrasse (Radweg)	Studen				x	HVII	64	Sicherheitsdefizit		-		noch nicht begonnen
HB143	Schwachstelle	Querung Bürenstrasse auf Höhe Witmatt	Meinisberg		x			HVI	-	Keine Querungshilfe bei DTV ca. 12'200 und Tempo 80, gerade Linienführung Strasse		-		noch nicht begonnen
HB144	Schwachstelle	Privatstrasse Wingarten	Orpund				x	HVII	-	Privatstrasse ohne Dienstbarkeit		-		noch nicht begonnen
HB145	Schwachstelle	Dotzigen, Rigigässli - Dotzigen, Bahnhofstrasse	Dotzigen		x			HVII	24	Fehlende Veloinfrastruktur (Strecke und Querung) bei DTV ca. 5'700 und Tempo 50		-		noch nicht begonnen
HB146	Schwachstelle	Worben, Fencherenweg	Worben				x	VB	-	Teilweise nicht befestigt		-		noch nicht begonnen
HB147	Schwachstelle	Tschugg, Hinderem Holz - Ins, Rimmerzbach	Gampelen, Ins, Tschugg		x		x	HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur (Strecke und Querung) bei DTV ca. 6'000 und Tempo 60		-		noch nicht begonnen
HB148	Schwachstelle	Lüscherz, Gemeindegrenze Hagneck - Lüscherz, Hauptstrasse	Lüscherz		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur bei DTV ca. 4'000 und Tempo 60/80		-		noch nicht begonnen
HB149	Schwachstelle	Lüscherz, Hauptstrasse - Brüttelen, Spisacher	Brüttelen, Lüscherz		x			HVII	-	Teilweise nicht befestigt		-		noch nicht begonnen
HB150	Schwachstelle	Dammweg Walperswilbrücke - Aarberg	Aarberg, Kappelen, Walperswil				x	HVII	-	Teilweise nicht befestigt		-		noch nicht begonnen
HB151	Schwachstelle	St. Niklaus, St. Niklausgasse - Hermrigen, Chrutzacherweg	Hermrigen, Merzligen		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur bei DTV ca. 4'100 und Tempo 50/60/80		-		noch nicht begonnen
HB152	Netzlücke	Lyss, Bielstrasse - Lyss, Lyssbach	Lyss				x	NV	-	Netzlücke		-		noch nicht begonnen
HB153	Schwachstelle	Aarberg, Badsteg - Aarberg, Mülital	Aarberg		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur bei DTV ca. 2'500 und Tempo 80		-		noch nicht begonnen
HB154	Schwachstelle	Aarberg, Mülital - Radelfingen, Steiacher	Radelfingen		x			HVII	-	Fehlende Veloinfrastruktur bei DTV ca. 2'500 und Tempo 80		-		noch nicht begonnen
HB155	Schwachstelle	Querung Bürenstrasse auf Höhe Hagweg	Meinisberg		x			HVI	-	Keine Querungshilfe bei DTV ca. 12'200 und Tempo 80, gerade Linienführung Strasse		-		noch nicht begonnen
HB156	Netzlücke	Nidau, Burgerallee - Nidau, Dr.-Schneider-Strasse	Nidau				x	HVII	-	Netzlücke		-		in Bearbeitung
HB157	Schwachstelle	Anbindung Balainenweg an Velobahn auf Keltenstrasse	Nidau		x		x	HVI	-	Keine Querungshilfe bei DTV 15'000 und Tempo 30, Anbindung Velobahn		-		noch nicht begonnen

Regionaler Velowegnetzplan Biel-Seeland RVNP 2026 / Planification régionale des réseaux de voies cyclables 2026 (PRRVC) de Bienne-Seeland

Anhang 2: Handlungsbedarf Bike + Ride / Annexe 2 : Besoin d'action bike-and-ride

Nr.	Gemeinde / öV-Haltestelle		Einsteigende	Veloabstellplätze			Handlungsbedarf	Bemerkung
				Bestand	Bedarf heute	Bedarf 2040		
N°	Commune / arrêt de transports publics		Personnes à l'embarque-ment	Places de stationnement pour vélos			Besoin d'action	Remarque
				Capacité	Besoin aujourd'hui	Besoin 2040		
BR11	Biel, Magglingenbahn / Bienne, Funiculaire Macolin	Seilbahn / Funiculaire	639	10	128	173	hoch /grand	+163 Veloabstellplätze / places de stationnement pour vélos
BR12	Biel, Leubringenbahn / Bienne, Funiculaire Evilard	Seilbahn / Funiculaire	778	25	156	211	hoch / grand	+186 Veloabstellplätze / places de stationnement pour vélos
BR13	Brügg	Bahn	525	232	105	142	-	
BR14	Brüttelen	Bahn	83	18	8	10	-	
BR15	Busswil bei Büren	Bahn	950	133	190	257	hoch	+124 Veloabstellplätze
BR16	Evilard / Leubringen	Seilbahn / Funiculaire	528	8	106	143	hoch / grand	+135 Veloabstellplätze / places de stationnement pour vélos
BR17	Gampelen	Bahn	154	69	15	19	-	
BR18	Ipsach, Herdi	Bahn	248	9	25	31	hoch	+22 Veloabstellplätze
BR19	Ipsach	Bahn	332	27	33	41	mittel	+14 Veloabstellplätze
BR20	Lattrigen	Bahn	158	54	16	20	-	
BR21	Lyss Bahnhof	Bahn	5'850	593	1'755	2'369	hoch	+1'776 Veloabstellplätze
BR22	Magglingen	Seilbahn	355	0	36	45	hoch	+45 Veloabstellplätze
BR23	Mörigen	Bahn	165	9	17	21	hoch	+12 Veloabstellplätze
BR24	Nidau	Bahn	297	122	30	38	-	
BR25	Sutz	Bahn	282	14	28	35	hoch	+21 Veloabstellplätze
BR26	Täuffelen	Bahn	413	68	41	51	-	
BR27	Twann-Tüscherz	Bahn	120	109	12	15	-	
BR28	Wengi, Friedhof	Bus	5	0	1	1	hoch	+1 Veloabstellplatz
BR29	Dieterswil, Dorf	Bus	19	4	2	3	-	
BR30	Rapperswil, Gemeindehaus	Bus	16	12	2	3	-	
BR31	Worben, Post	Bus	116	20	12	15	-	
BR32	Worben, Worbenbad	Bus	112	10	11	14	mittel	+4 Veloabstellplätze
BR33	Arch, Bahnhofstrasse	Bus	27	0	3	4	hoch	+4 Veloabstellplätze
BR34	Arch, Arche	Bus	95	0	10	13	hoch	+13 Veloabstellplätze
BR35	Biel, Bahnhof / Bienne, Gare	Bahn / Train	26'150	1'740	7'845	10'591	hoch / grand	+8'851 Veloabstellplätze (Massnahme RGSK21 / AP4: BBS.LV-Ü.2.12) / +8'851 places de stationnement pour vélos (Mesure CRTU21 / PA4: BBS.LV-Ü.2.12)
BR36	Biel, Mett / Bienne, Mâche	Bahn / Train	290	31	29	36	tief / faible	+5 Veloabstellplätze / places de stationnement pour vélos
BR37	Biel, Bözingenfeld / Bienne, Boujean	Bahn / Train	330	66	33	41	-	

Nr.	Gemeinde / öV-Haltestelle		Einsteigende	Veloabstellplätze			Handlungsbedarf	Bemerkung
				Bestand	Bedarf heute	Bedarf 2040		
N°	Commune / arrêt de transports publics		Personnes à l'embarque-ment	Places de stationnement pour vélos			Besoin d'action	Remarque
				Capacité	Besoin aujourd'hui	Besoin 2040		
BR39	Nidau, Beunden	Bahn	176	18	18	22	tief	+4 Veloabstellplätze
BR41	Gerolfingen	Bahn	246	0	25	31	hoch	+31 Veloabstellplätze
BR43	Lüscherz	Bahn	67	18	7	9	-	
BR44	Aarberg, Bahnhof	Bahn	325	100	33	41	-	
BR45	Aegerten, Salimatte	Bus	105	0	11	14	hoch	+14 Veloabstellplätze
BR46	Bargen	Bahn	65	9	7	9	-	
BR47	Biel, Beaumont / Bienne, Beaumont	Seilbahn / Funiculaire	86	0	9	11	hoch / grand	+11 Veloabstellplätze / places de stationnement pour vélos
BR49	Biel, Orpundplatz / Bienne, Orpond	Bus	1'106	14	332	448	hoch / grand	+434 Veloabstellplätze / places de stationnement pour vélos
BR50	Bühl bei Aarberg, Dorf	Bus	47	0	5	6	hoch	+6 Veloabstellplätze
BR51	Büren an der Aare	Bahn	550	60	110	149	hoch	+89 Veloabstellplätze
BR52	Dotzigen	Bahn	220	30	22	28	-	
BR53	Frinbiller-Taubenloch	Bahn	64	7	6	8	tief	+1 Veloabstellplatz
BR54	Hagneck	Bahn	61	18	6	8	-	
BR55	Ins, Bahnhof	Bahn	866	101	173	234	hoch	+133 Veloabstellplätze
BR56	Ins, Dorf	Bahn	192	9	19	24	hoch	+15 Veloabstellplätze
BR57	Kallnach	Bahn	135	50	14	18	-	
BR59	Lengnau	Bahn	700	40	140	189	hoch	+149 Veloabstellplätze
BR60	Lyss, Grien	Bahn	105	64	11	14	-	
BR61	Müntschemier	Bahn	261	86	26	33	-	
BR62	Pieterlen	Bahn	650	58	130	176	hoch	+118 Veloabstellplätze
BR63	Rapperswil, Oberdorf	Bus	68	0	7	9	hoch	+9 Veloabstellplätze
BR65	Safnern, Dorfplatz	Bus	124	0	12	15	hoch	+15 Veloabstellplätze
BR66	Schüpfen	Bahn	700	362	140	189	-	
BR67	Seedorf, Gemeindeverwaltung	Bus	197	0	20	25	hoch	+25 Veloabstellplätze
BR68	Siselen-Finsterhennen	Bahn	130	108	13	16	-	
BR69	Studen	Bahn	500	180	100	135	-	
BR71	Suberg-Grossaffoltern	Bahn	325	186	33	41	-	
BR72	Tüscherz-Alfermée	Bahn	120	8	12	15	hoch	+7 Veloabstellplätze
BR73	Wengi, Dorfplatz	Bus	28	0	3	4	hoch	+4 Veloabstellplätze
BR74	Zihlbrücke	Bahn	86	0	9	11	hoch	+11 Veloabstellplätze
BR100	Orpund, Byfang	Bus	233	10	23	29	hoch	+19 Veloabstellplätze

Regionaler Velowegnetzplan Biel-Seeland RVNP 2026

Anhang 3: Planungsstand kommunale Velowegnetzplanung

Gemeinden	Konzept vorliegend	Richtplan (behörden-verbindlich) vorliegend	Konzept bis Ende 2027 vorliegend	Richtplan (behörden-verbindlich) bis Ende 2027 vorliegend	Planung bis Ende 2027 nicht vorgesehen
Aarberg		x			
Aegerten					x
Arch					x
Bargen				x	
Bellmund					x
Biel		x			
Brügg			x		
Brüttelen					
Büetigen	x				
Bühl					
Büren an der Aare	x				
Diessbach b. Büren					x
Dotzigen					x
Epsach					
Erlach					x
Evilard			x		
Finsterhennen					x
Gals	x				
Gampelen					x
Grossaffoltern					x
Hagneck					x
Hermrigen				x	
Ins		x			
Ipsach		x			
Jens					x
Kallnach		x			
Kappelen		x			
Lengnau			x		
Leuzigen				x	
Ligerz					x
Lüscherz					x
Lyss		x			
Meienried				x	
Meinisberg					x
Merzligen					x
Mörigen					x

Regionaler Velowegnetzplan Biel-Seeland RVNP 2026

Anhang 3: Planungsstand kommunale Velowegnetzplanung

Gemeinden	Konzept vorliegend	Richtplan (behörden-verbindlich) vorliegend	Konzept bis Ende 2027 vorliegend	Richtplan (behörden-verbindlich) bis Ende 2027 vorliegend	Planung bis Ende 2027 nicht vorgesehen
Müntschemier	x			x	
Nidau	x				
Oberwil bei Büren					x
Orpund		x			
Pieterlen		x			
Port		x			
Radelfingen					x
Rapperswil BE	x				
Rüti bei Büren		x			
Safnern					x
Scheuren					x
Schüpfen		x			
Schwadernau					x
Seedorf		x			
Siselen		x			
Studen		x			
Sutz-Lattrigen					x
Täuffelen-Gerolfingen		x			
Treiten				x	
Tschugg			x		
Twann-Tüscherz					x
Vinelz					x
Walperswil					x
Wengi					x
Worben			x		

Planungsstand Gemeinde unbekannt

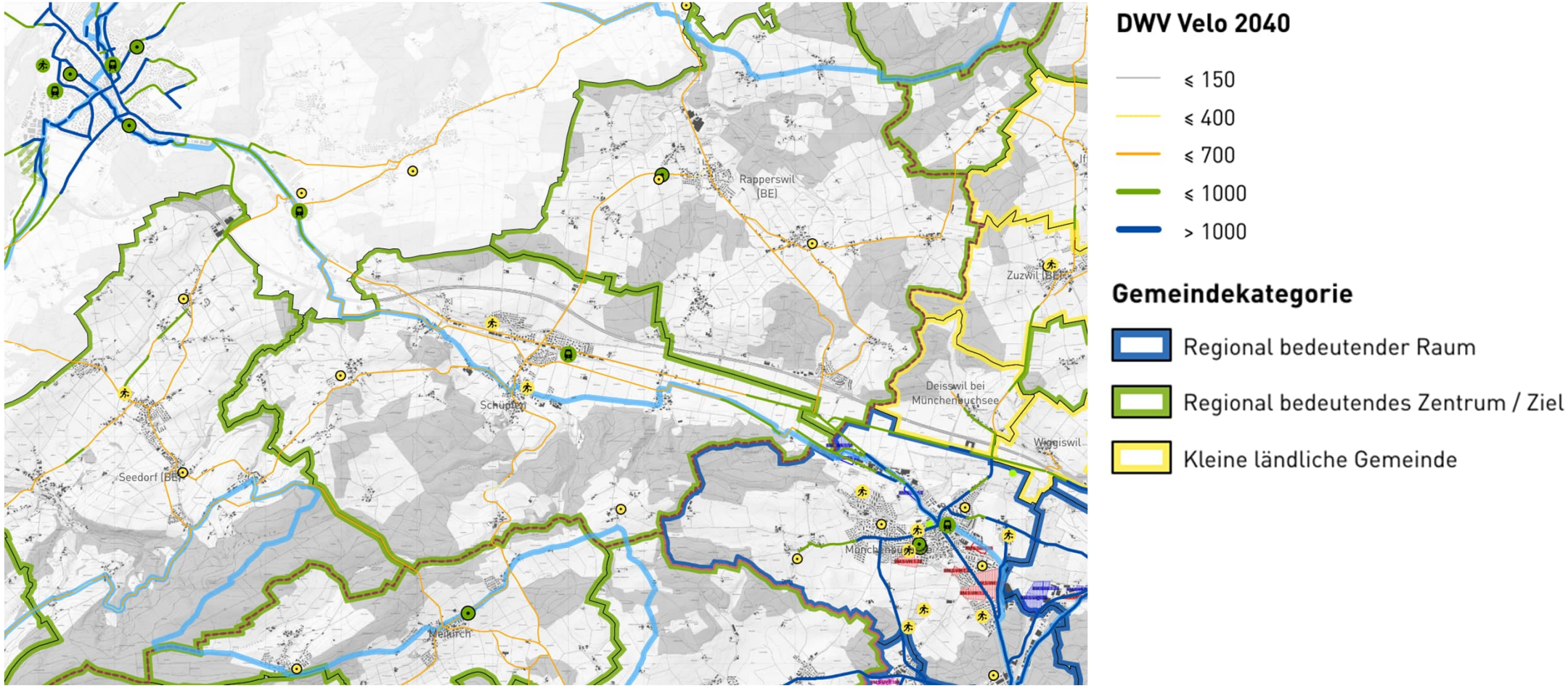
Planung, die bewegt.

KONTEXTPLAN

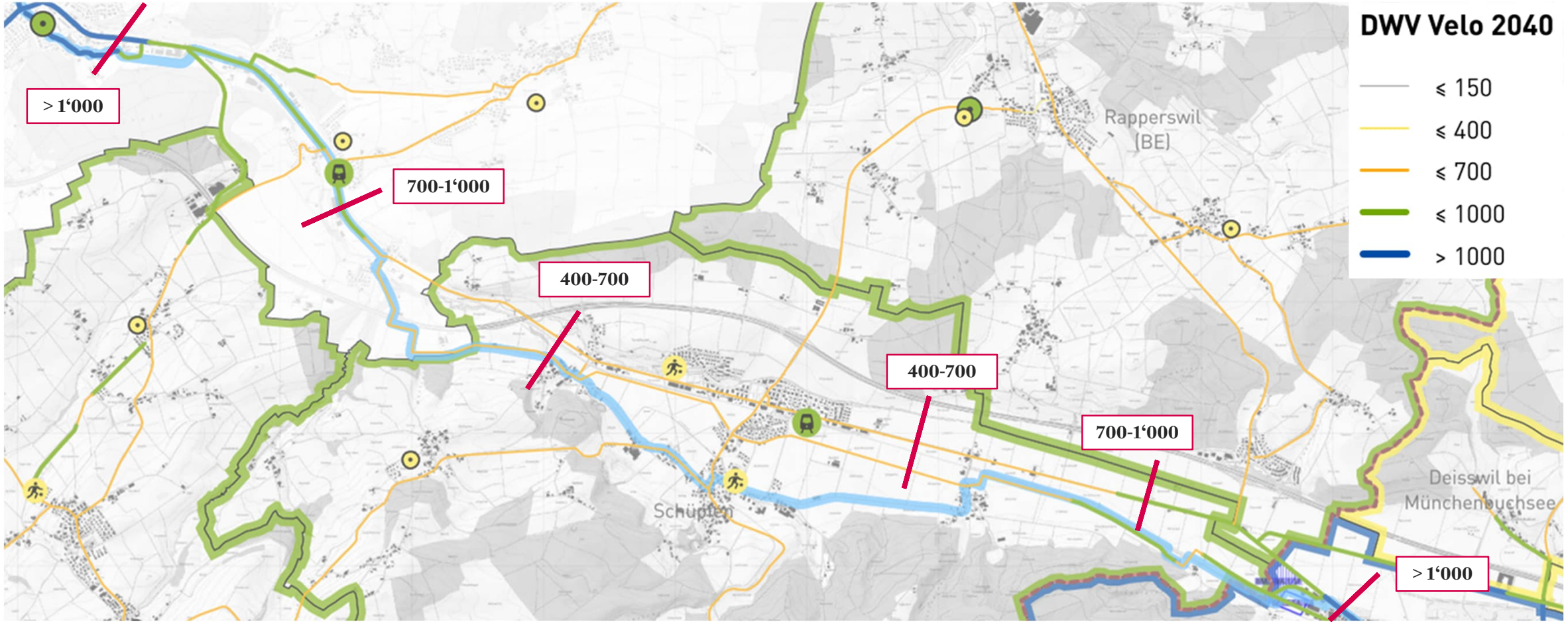
RVNP 2026 Biel-Seeland

Überprüfung Velopotenzial Korridor Lyss - Bern

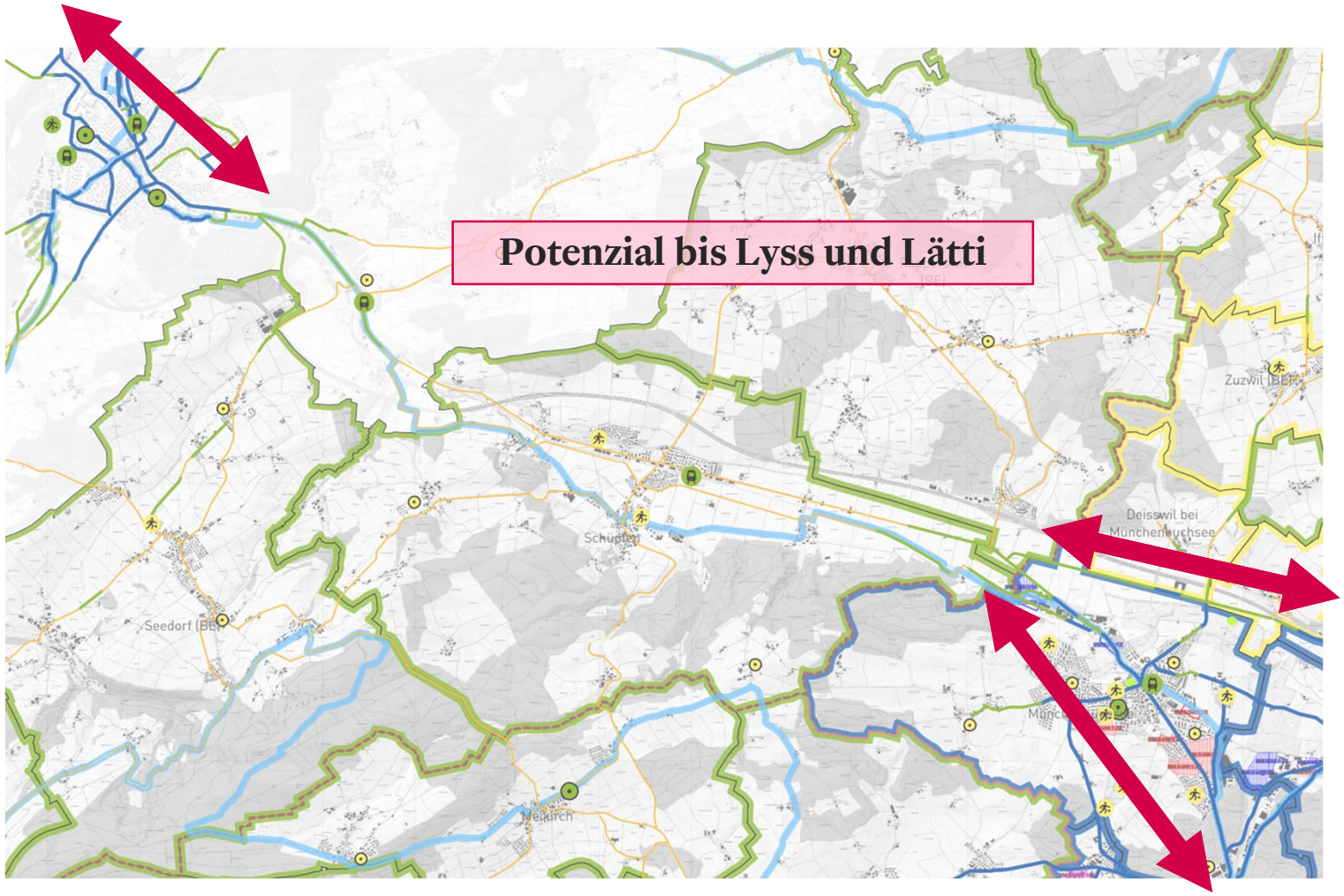
Velopotenzialanalyse Kanton Bern



Velopotenzialanalyse Kanton Bern



Kriterien Velobahn



1. Verbinden regional bedeutende Räume

✓ Lyss und Münchenbuchsee

2. Haben höchstes Velopotenzial (DTV > 1‘000)

(✓) nur bis Lyss und Lätti

DWV Velo 2040

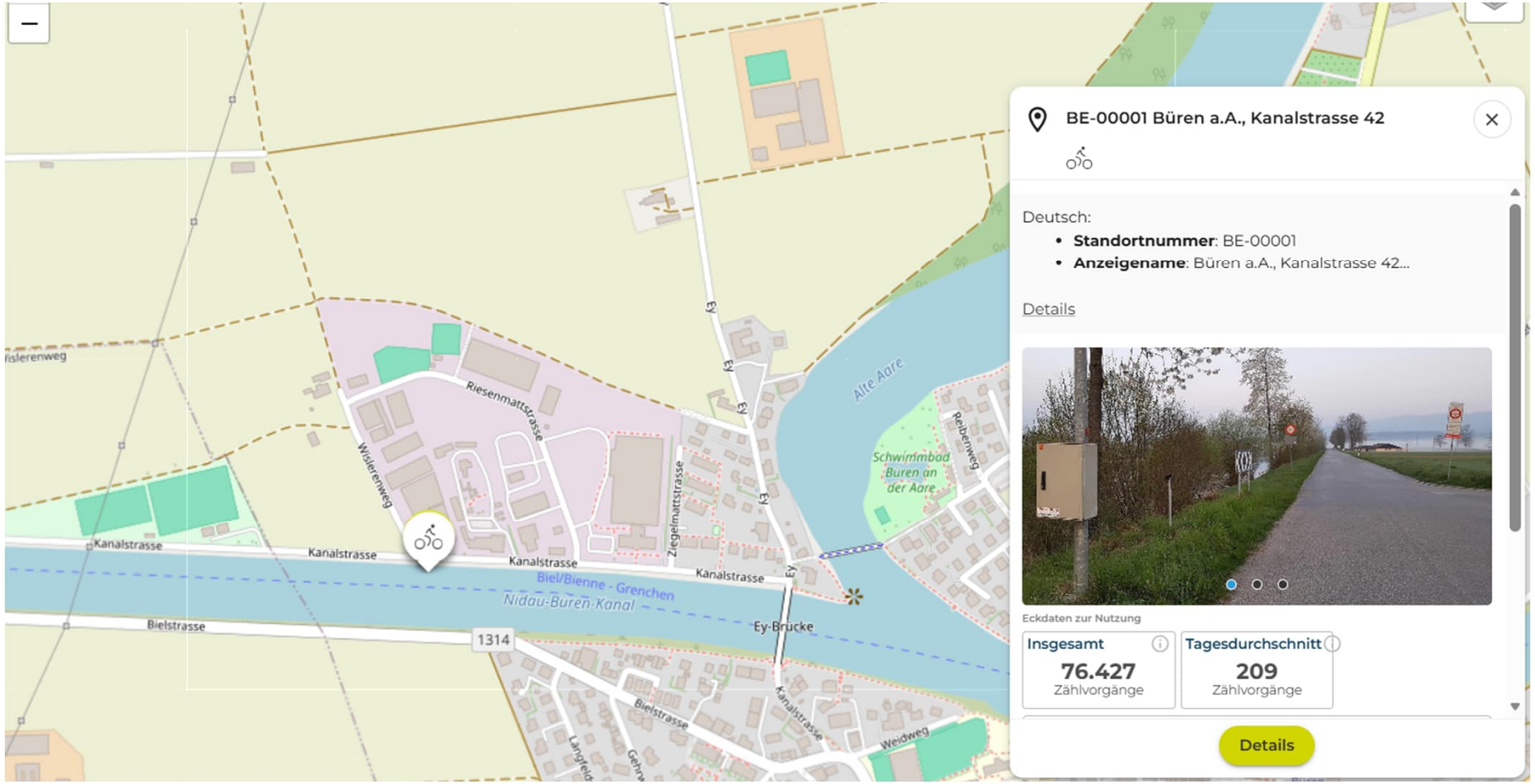
- ⩽ 150
- ⩽ 400
- ⩽ 700
- ⩽ 1000
- > 1000

Gemeindekategorie

- Regional bedeutender Raum
- Regional bedeutendes Zentrum / Ziel
- Kleine ländliche Gemeinde

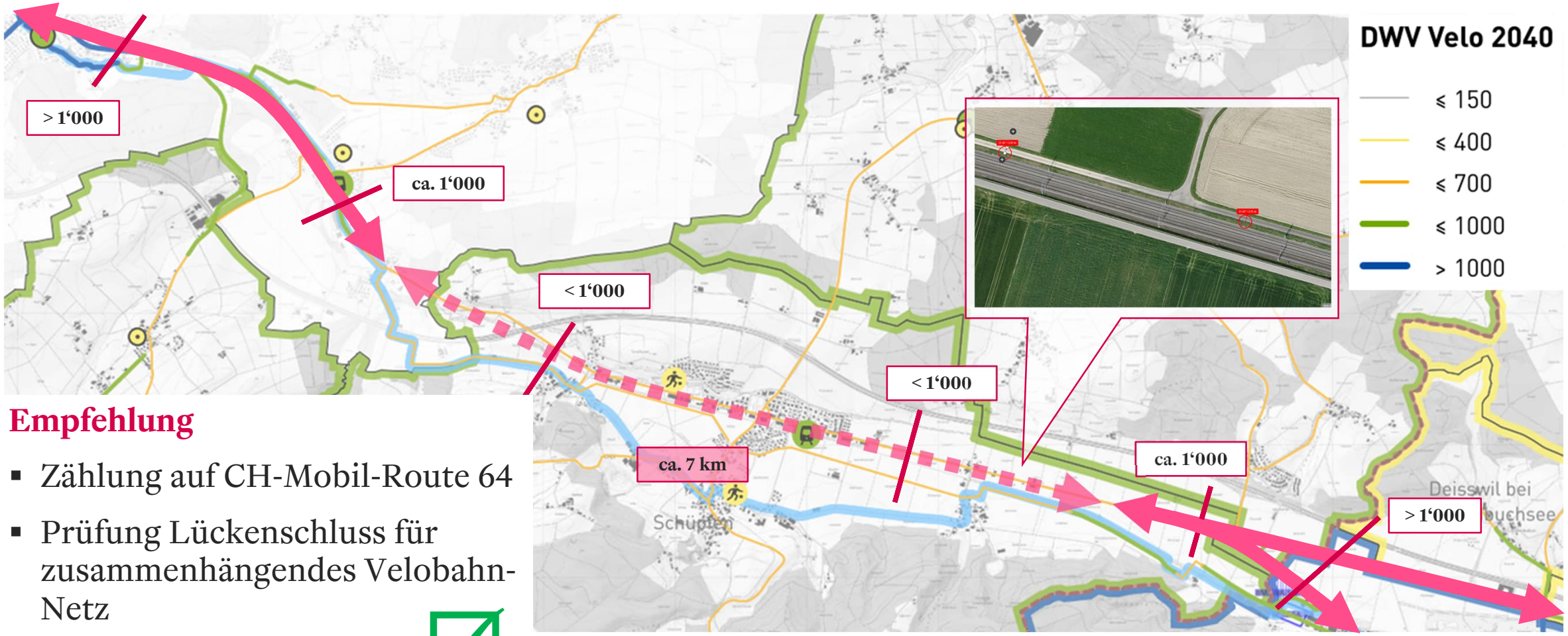
Schweiz-Mobil Route 64

Nächstgelegene Zählstelle CH-Mobil



Quelle: https://velo-ch.eco-counter.com/?siteId=100036112

Velopotenzial + Zählung CH-Mobil



Empfehlung

- Zählung auf CH-Mobil-Route 64
- Prüfung Lückenschluss für zusammenhängendes Velobahn-Netz

Regionaler Velowegnetzplan Biel-Seeland RVNP 2026

Anhang 5: Änderungen SVN 25

Legende

Strassenkategorie /Federführung	
NS3	Nationalstrassen dritter Klasse
KS	Kantonsstrassen
KRW	Kantonaler Radweg
GS/PS	Gemeinde- und Privatstrassen

Nr.	Art	Bezeichnung	Strassenkategorie / Federführung				Begründung / Bemerkung
			NS3	KS	KRW	GS/PS	
A01	Zu ersetzende Kantonsstrasse	KS 1318, Ins - Erlach		x		x	Alternative Linienführung über Feldwege westlich Kantonsstrasse, alternative Linienführung für Abschnitt Tschugg - Erlach nicht vorhanden (Kantonsstrasse ist zu verbessern), SVN25 Nr. E56 (Vororientierung)
A02	Zu ersetzende Kantonsstrasse	KS 1319, Ins - Vinelz		x		x	Alternative Linienführung über bestehende SchweizMobil-Route, entspricht auch Komfortroute gemäss RVNP21, SVN25 Nr. E57 (Vororientierung)
A03	Zu ersetzende Kantonsstrasse	KS 252 Büren an der Aare - Lengnau		x		x	Alternative Linienführung über parallelen Feldweg (bereits asphaltiert), entspricht auch Komfortroute gemäss RVNP21, SVN25 Nr. E14 (Zwischenergebnis)
A04	Zu ersetzende Kantonsstrasse	KS 235.1 Meinisberg - Orpund		x		x	HVII im Abschnitt Safnern - Orpund auf parallele Gemeindestrasse (Schulweg) verlegen, Kantonsstrass weiterhin als NV ausweisen (keine Ersatzverbindung), alternative Linienführung für Abschnitt Meinisberg - Safnern nicht vorhanden (südlicher Feldweg aufgrund Höhendifferenz und Zielen entlang Kantonsstrasse kein vollwertiger Ersatz), SVN25 Nr. E37 (Vororientierung)
A05	Zu ersetzende Kantonsstrasse	KS 1314 Orpund / Scheuren - Büren an der Aare		x		x	Alternative Linienführung über bestehende SchweizMobil-Route nördlich des Aare / Nidau-Büren-Kanals, teilweise Handlungsbedarf aufgrund unbefestigter Oberfläche, SVN25 Nr. E17 (Zwischenergebnis)

Nr.	Art	Bezeichnung	Strassenkategorie / Federführung				Begründung / Bemerkung
			NS3	KS	KRW	GS/PS	
A06	Zu ersetzende Kantonsstrasse	KS 22 Büren an der Aare - Dotzigen		x		x	Alternative Linienführung über bestehende HVII entlang Bahngleis, teilweise Handlungsbedarf aufgrund unbefestigter Oberfläche, SVN25 Nr. E38 (Vororientierung)
A07	Zu ersetzende Kantonsstrasse / Umklassierung	KS 6 Kosthofen - Schüpfen		x		x	Alternative Linienführung über HVI gemäss SVN25 (Projekt bereits in Erarbeitung), in der Weiterführung HVI zurück auf Kantonsstrasse und bestehende HVI zu NV umklassieren, SVN25 Nr. E39 (Vororientierung)
A08	Umklassierung	Spitzalzentrum Brügg			x	x	HVI in NV umklassieren, Anschluss an NV-Netz gewährleisten
A09	Umklassierung	Seedorf - Lyss		x		x	HVII in HVI umklassieren, Verbindung von regional bedeutendem Zentrum / Ziel (Seedorf) mit regional bedeutendem Raum (Lyss), Velopotenzial 2040 700-1'000 (DTV)
A10	Umklassierung	Busswil - Lyss		x		x	HVII in HVI umklassieren, Verbindung von regional bedeutendem Zentrum / Ziel (Busswil) mit regional bedeutendem Raum (Lyss), Velopotenzial 2040 ≥ 1'000 (DTV)
A11	Umklassierung	Grossaffoltern - Lyss		x		x	HVII in HVI umklassieren, Verbindung von regional bedeutendem Zentrum / Ziel (Grossaffoltern) mit regional bedeutendem Raum (Lyss), Velopotenzial 2040 ≥ 1'000 (DTV)
A12	Umklassierung	Grossaffoltern - Schüpfen				x	HVII in HVI umklassieren, Verbindung von regional bedeutendem Zentrum / Ziel (Grossaffoltern) mit regional bedeutendem Zentrum / Ziel (Schüpfen), Velopotenzial 2040 500-1'000 (DTV)
A13	Umklassierung	Rapperswil - Schüpfen		x			HVII in HVI umklassieren, Verbindung von regional bedeutendem Zentrum / Ziel (Rapperswil) mit regional bedeutendem Zentrum / Ziel (Schüpfen), Velopotenzial 2040 700-1'000 (DTV)
A14	Umklassierung	Kallnach - Aarberg		x	x		HVII in HVI umklassieren, Verbindung von regional bedeutendem Zentrum / Ziel (Kallnach) mit regional bedeutendem Raum (Aarberg), Velopotenzial 2040 500-1'000 (DTV)
A15	Umklassierung	Kerzers - Müntschemier - Ins		x			HVII in HVI umklassieren, Verbindung von regional bedeutendem Zentrum / Ziel (Müntschemier) mit regional bedeutendem Raum (Ins), Velopotenzial 2040 500-1'000 (DTV)
A16	Umklassierung	Nidau, Allmendstrasse				x	HVII in HVI umklassieren, Lückenschluss im HVI-Netz

Nr.	Art	Bezeichnung	Strassenkategorie / Federführung				Begründung / Bemerkung
			NS3	KS	KRW	GS/PS	
A17	Umklassierung / Anpassung Linienführung	Kappelen - Lyss				x	HVII in HVI umklassieren, Verbindung von regional bedeutendem Zentrum / Ziel (Kappelen) mit regional bedeutendem Raum (Lyss), Velopotenzial 2040 500-1'000 (DTV), Ausbau Lyssstrasse aufgrund Landerwerb (Fruchtfolgeflächen) kritisch, daher alternative Linienführung gemäss Vorschlag Gemeinde
A18	Umklassierung	Täuffelen - Mörigen - Sutz-Lattrigen - Ipsach		x		x	Klärung der doppelten Linienführung, HVI grundsätzlich auf Kantonsstrasse festlegen, NV grundsätzlich auf Gemeindestrassen festlegen, Ausnahme: Abschnitt Ipsach - Sutz-Lattrigen
A19	Umklassierung	Twann - Funtelen	x		x	x	Klärung der doppelten Linienführung, HVI auf Gemeindestrasse, NV auf Nationalstrasse, Ausbau Veloinfrastruktur kurz- bis mittelfristig nicht realistisch aufgrund erst kürzlich umgesetzten Sanierungsprojekt, für Anbindung Seeuferweg an Nationalstrasse besteht bereits eine Machbarkeitsstudie durch das ASTRA
A20	Umklassierung	Treiten, Kanalmühle				x	HVII in NV umklassieren, Linienführung wird auf dem Gemeindegebiet von Kerzers nicht weitergeführt, Potenzial (<100) und Verbindungsfunktion (Treiten = kleine ländliche Gemeinde) für HVII nicht gegeben
A21	Anpassung Linienführung	Waltwil - Zimlisberg				x	Neue Linienführung entspricht dem offiziellen Schulweg der Gemeinde (Eingabe Umfrage Sommer 2025)
A22	Anpassung Linienführung	Passerelle Biel, Längfeld				x	Ausbau bestehende Passerelle vom Mettlenweg zum Längfeldweg gemäss Abklärungen Stadt Biel nicht möglich, deshalb neue Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr auf Höhe Lehmgrubenweg
A23	Netzergänzung	Erlach, Mülibach				x	Neue HVII, Anbindung Oberstufenzentrum Erlach (regional bedeutendes Ziel) an übergeordnetes Velowegnetz
A24	Netzergänzung	Ins, Dorfstrasse - Rebstockweg				x	Neue HVII, Anbindung Oberstufenzentrum Ins (regional bedeutendes Ziel) an übergeordnetes Velowegnetz
A25	Netzergänzung	Müntschemier		x			Neue HVII, Direktverbindung von Treiten zum Oberstufenzentrum Ins (regional bedeutendes Ziel)
A26	Netzergänzung	Nidau, Oberer Kanalweg - Balainenweg				x	Neue HVI, regionale Zubringerverbindung an neue Velobahn gemäss kantonaler Korridorstudie
A27	Netzergänzung	Ipsach, Keltenstrasse				x	Neue HVII resp. Verlängerung Velobahn, Anbindung Camping (regional bedeutendes Ziel) an neue Velobahn gemäss kantonaler Korridorstudie

Nr.	Art	Bezeichnung	Strassenkategorie / Federführung				Begründung / Bemerkung
			NS3	KS	KRW	GS/PS	
A28	Netzergänzung	Lyss, Rosengasse		x		x	Neue HVII, Anbindung Oberstufenzentrum Lyss (regional bedeutendes Ziel) an übergeordnetes Velowegnetz
A29	Netzergänzung	Lyss, Oeleweg				x	Neue HVII, Linienführung gemäss kommunalem Velowegnetz und SchweizMobil-Route
A30	Netzergänzung /-aufhebung	Biel, Unterführung Bahnhof				x	Aufhebung Netzlücke Bahnhof Biel, Netzlücke kann gemäss Abklärungen nicht mit verhältnismässigem Aufwand geschlossen werden, zukünftige Hauptzugänge zum Bahnhof über Aarberg- und Murtenstrasse (Aarbergstrasse als HVI ergänzen)
A31	Umklassierung / Anpassung Linienführung	Twann - Ligerz	x			x	Klärung der doppelten Linienführung, HVI auf Gemeindestrasse/ehemaliges SBB-Trassee, NV auf Nationalstrasse, Linienführung entlang Seeufer aufgrund der Studie zur Nachnutzung des SBB-Trasses angepasst
A32	Anpassung	Kallnach - Niederried				x	Neue Linienführung liegt auf bestehendem Radweg entlang Gemeindestrasse
A33	Netzergänzung/-aufhebung	Biel, Reuchenetestrasse		x		x	Bereinigung der Linienführungen im Zusammenhang mit den Ersatzverbindungen E48 und E49 (Festsetzung)
A34	Netzaufhebung	Brügg, Velobahn				x	Korrektur Linienführung Velobahn, die nicht mehr weitergeführt wird
A35	Netzergänzung	Rampe Burgeralle > Dr.-Schneider-Strasse				x	Die bestehende Treppe wird in einem Projekt durch eine Rampe ersetzt und ermöglich dadurch einen neuen Zugang von der Burgeralle auf die Dr.-Schneider-Strasse
A36	Netzergänzung	Feldweg Hofmatte - Bahnhof Ins				x	Neue HVII, Direktverbindung von Tschugg zum Bahnhof Ins (regional bedeutendes Ziel)
A37	Anpassung Linienführung	Netzlücke Meinisberg				x	Die Neue Linienführung wird auf Wunsch der Gemeinde entlang der Grundstücke / Gebäude geführt, damit die bestehende Wiese weniger tanigert wird
A38	Umklassierung	Leuzigen - Arch				x	Klärung der doppelten Linienfhürung, HVII bleibt auf Kantonsstrasse, Gemeindestrasse wird zu NV abklassiert
A39	Umklassierung	Velobahnen Raum Biel		x		x	Abhängig von den Ergebnissen der Korridorstudien und sofern möglich wurden die Korridore durch die konkrete Linienführung der Velobahn ersetzt