

Der RVNP 2026 Biel-Seeland in Kürze

Beim vorliegenden Dokument «Der RVNP 2026 Biel-Seeland in Kürze» handelt es sich um eine Zusammenfassung der relevantesten Inhalte aus dem Erläuterungsbericht «Regionaler Velowegnetzplan Biel-Seeland RVNP 2026».

1. Auftrag und Inhalt

Die Region seeland.biel/bienne hat die Aktualisierung des Regionalen Velowegnetzplans in Auftrag gegeben. Der bisherige Velonetzplan aus dem Jahr 2021 wurde überprüft und an veränderte Rahmenbedingungen angepasst. Dazu gehören neue kantonale und nationale Vorgaben – insbesondere das Veloweggesetz –, veränderte Mobilitätsbedürfnisse, die zunehmende Bedeutung des Alltagsveloverkehrs sowie die wachsende Nutzung von E-Bikes.

Der Regionale Velowegnetzplan (RVNP) legt das strategische Zielnetz für den Veloverkehr in der Region seeland.biel/bienne fest. Er definiert Netzkategorien, beschreibt die angestrebten Qualitätsanforderungen und hält bestehende Schwachstellen und Netzlücken fest. Der Regionale Velowegnetzplan ist ein strategisches Planungsinstrument auf regionaler Ebene und bildet die Grundlage für die weitere Vertiefung in kantonalen und kommunalen Planungen. Er entfaltet keine direkte Behördenverbindlichkeit, ist jedoch bei raum- und verkehrsrelevanten Vorhaben zu berücksichtigen.

2. Planungsprozess

Die Erarbeitung erfolgte unter der Federführung der Region seeland.biel/bienne in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden sowie den zuständigen kantonalen Fachstellen. Die Projektorganisation umfasste eine fachliche Arbeitsgruppe sowie externe Planungsunterstützung.

Die Aktualisierung des Regionalen Velowegnetzplanes 2026 umfasste folgende zentrale Arbeitsschritte:

- » Abholen der bestehenden Bedürfnisse relevanter Akteure
- » Analyse der Quell- und Zielorte sowie Aktualisierung bestehender Potenzialanalysen
- » Überprüfung, Anpassung und Ergänzung bestehendes regionales Velowegnetz
- » Auswertung umgesetzter Massnahmen und Identifikation verbleibender Handlungsbedarf

Die Gemeinden wurden frühzeitig mittels Umfrage und Informationsveranstaltung in den Planungsprozess eingebunden. Sie hatten Gelegenheit, Rückmeldungen zum bestehenden Velowegnetz, zu lokalen Defiziten sowie zu geplanten Entwicklungen einzubringen. Der Einbezug stellte sicher, dass regionale Zielsetzungen mit den kommunalen Planungen abgestimmt sind.

Der Entwurf des Regionalen Velowegnetzplans wird im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung aufgelegt. Dabei können die Gemeinden und Organisationen zum Regionalen Velowegnetzplan 2026 Stellung nehmen. Die eingegangenen Rückmeldungen werden geprüft und – wo sachlich begründet – in die Planung integriert.


Nach Abschluss der fachlichen Bereinigung wird der Regionale Velowegnetzplan 2026 von der Mitgliederversammlung der Region seeland.biel/bienne beschlossen. Mit dem Beschluss bildet der

Velowegnetzplan die strategische Grundlage für die weitere Umsetzung und Koordination von Veloinfrastrukturprojekten.

3. Regionales Velowegnetz (vgl. Beilage 1)

Das regionale Velowegnetz für den Alltagsverkehr verbindet alle regional und kommunal wichtigen Ziele, 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.

Im Regionalen Velonetzplan 2021 gab es zwei Netzhierarchiestufen – Direkttrouten und Komforttrouten. Diese Kategorisierung entspricht nun nicht mehr den revidierten kantonalen Anforderungen. Aus diesem Grund sind für den Regionalen Velowegnetzplan 2026 die Netzhierarchiestufen analog den kantonalen Vorgaben übernommen worden. Nachfolgend ist die Bedeutung der einzelnen Planinhalte aufgeführt.

Planinhalt	Bedeutung
 Velobahn	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.
 Velohauptverbindung I / 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.
 Velonebenverbindung	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 tangentielle Beziehungen sichergestellt. Sie haben kein mittleres, aber dennoch ausreichendes Velopotenzial.
 Ersatzverbindung	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.

 Veloland Schweiz	<p>Der Regionale Velowegnetzplan 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 Regionalen Velowegnetzplan 2026 sind die Velolandrouten von SchweizMobil als orientierende Inhalte dargestellt. Mountainbikerouten gemäss SchweizMobil sind in der Region seeland.biel/bienne nicht vorhanden.</p>
 Veloparkierungsanlagen  	<p>Der Fokus liegt aus regionaler Perspektive auf den Bike und Ride-Anlagen. Berücksichtigt werden dabei alle Bahnhöfe in der Region seeland.biel/bienne sowie Bushaltestellen und Seilbahnstationen von regionaler Bedeutung (wichtige Umsteigeknoten o.ä.). Die regional bedeutenden Bushaltestellen wurden bereits im Regionalen Velonetzplan 2021 festgelegt und im Rahmen des Regionalen Velowegnetzplanes 2026 mit den öV-Betrieben verifiziert.</p>
 Potenzialgebiete   	<p>Die Potenzialgebiete 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. Die Einteilung in die vier Kategorien erfolgt gemäss den kantonalen Vorgaben.</p>
 Regionale / kommunale  Ziele	<p>Die Regionalen und kommunalen Ziele umfassen jene Orte, die mit dem Regionalen Velowegnetz erschlossen werden. Ihr Bedeutung (kommunal, regional) zeigt auf, welche Verbindungsfunktion vorliegt. Bei der Festlegung wurde die Praxishilfe Velowegnetzplanung des Bundesamts für Strassen berücksichtigt. Einige Ziele haben eine eindeutige regionale oder kommunale Bedeutung (z.B. Bahnhof, Schulhaus Oberstufe etc.). Andere Ziele können sowohl eine regionale als auch eine kommunale Bedeutung haben. Hier wurde zusammen mit der Region seeland.biel/bienne und den Gemeinden eine fallweise Beurteilung der einzelnen Standorte vorgenommen.</p>

4. Handlungsbedarf (vgl. Beilage 2)








Die Überprüfung des bisherigen Velowegnetzplans zeigt, dass in den vergangenen Jahren verschiedene Massnahmen umgesetzt wurden. Dennoch bestehen weiterhin Schwachstellen und Netzlücken (vgl. Beilage 2), insbesondere:

- » auf Abschnitten mit hoher Verkehrsbelastung / Geschwindigkeit
- » an Knotenpunkten und Querungsstellen
- » bei fehlender oder unzureichender Trennung vom motorisierten Verkehr
- » bei nicht durchgängigen oder unterbrochenen Verbindungen

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 Regionale Velowegnetzplan 2026 hält den Handlungsbedarf auf dem Velowegnetz und bei den Bike und Ride-Anlagen systematisch fest (vgl. Anhang 1 und 2 sowie Beilage 2). Nachfolgend ist die Bedeutung der einzelnen Planinhalte aufgeführt.

Planinhalt	Bedeutung
 Handlungsbedarf gemäss RVNP 2021	Der Handlungsbedarf bezieht sich auf Schwachstellen und Netzlücken im regionalen Velowegnetz. Es handelt sich dabei um den Handlungsbedarf, der bereits im Regionalen Velonetzplan 2021 erfasst wurde, aber noch nicht behoben ist.
 Handlungsbedarf gemäss RVNP 2026	Der Handlungsbedarf bezieht sich auf Schwachstellen und Netzlücken im regionalen Velowegnetz. Es handelt sich dabei um den Handlungsbedarf, der im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Velowegnetzplans 2026 neu erfasst wurde. Dieser ergab sich aus Anpassungen am kantonalen Velowegnetz oder aus Rückmeldungen der Gemeinden, Verbände und kantonalen Fachstellen.
 Handlungsbedarf gemäss SVN 2025	Teilweise wurde der Handlungsbedarf bereits im Sachplan Velowege vom Kanton erfasst. In diesen Fällen wurde die entsprechende Nummer auf dem Plan ergänzt.
 Handlungsbedarf  Veloparkierung  	Bei der Veloparkierung wird der Handlungsbedarf hinsichtlich der Anzahl Abstellplätze ausgewiesen. Dazu wurde das bestehende Angebot den erforderlichen Veloabstellplätzen (VAP) im Jahr 2040 gegenübergestellt. Es wird unterschieden nach vier Kategorien.

5. Weitere Planungs- und Verfahrensschritte

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.

Der Regionale Velowegnetzplan Biel-Seeland 2026 wird wie folgt behördenverbindlich verankert:

- » Velobahnen, Velohauptverbindungen I/II und Ersatzverbindungen werden in den kantonalen Sachplan Velowege 2027 aufgenommen.
- » Velonebenverbindungen werden in das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2029 und in die kommunalen Richtpläne aufgenommen.

Die konkrete Projektierung, Finanzierung und Realisierung der Massnahmen erfolgt in nachgelagerten Planungsprozessen auf kantonaler und kommunaler Ebene.

Impressum

Auftraggeber

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

Projektleitung

Carla Laub, Geschäftsstelle seeland.biel/bienne

Fachliche Begleitung

Kai Kattau, Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Tiefbauamt, Langsamverkehr und Planungen
Claudia Christiani, Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Tiefbauamt, Oberingenieurkreis III

Bearbeitung

Larissa Wyss, Projektleitung, KONTEXTPLAN
Julian Baker, KONTEXTPLAN
Marion Hanggartner, KONTEXTPLAN

Übersetzung französische Version mit Unterstützung von



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Bundesamt für Kultur BAK



Kanton Bern
Canton de Berne