

Entwurf für die öffentliche Mitwirkung vom 16. April bis 3. Juli 2026

Regionaler Velowegnetzplan Biel-Seeland RVNP 2026

Erläuterungsbericht

Stand 16. April 2026



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



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	9
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	12
4. Analyse	13
4.1. Quell- und Zielorte	13
4.2. Velopotenzial	14
4.3. Potenzial Veloparkierung	15
5. Regionales Velowegnetz	17
5.1. Velowegnetz Alltagsverkehr	17
5.2. Velowegnetz Freizeitverkehr (orientierender Inhalt)	19
5.3. Veloparkierungsanlagen	19
6. Handlungsbedarf	21
6.1. Velowegnetz	21
6.2. Veloparkierungsanlagen	21
7. Weitere Planungs- und Verfahrensschritte	22
7.1. Änderungen SVN	22
7.2. Festlegung Velonebenverbindungen in RGSK	23
7.3. Massnahmenplanung	23
8. Abbildungen und Tabellen	24



Anhang

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

Beilage

- Beilage 1 Regionaler Velowegnetzplan 2026
- Beilage 2 Regionaler Velowegnetzplan 2026 – Handlungsbedarf
- Beilage 3 Analysekarte Velopotenzial 2040
- Beilage 4 Analysekarte Potenzial Veloabstellplätze 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 Strassen-gesetz (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 Ersatz- verbindung vorsieht.
- Der Kanton hat unter Einbezug der Regionen die Richtlinie «Velowegnetzpla- nung 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 aufgenom- men werden können. Auch auf Ebene der Gemeinde soll die kommunale Velo- wegnetzplanung bis Ende 2027 in den Richtplänen festgelegt werden.
- E-Bikes sind weiterhin im Trend und erhöhen die Reichweite für den Velover- kehr 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 ange- passt 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 Veloparkieranlagen
- 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 Analysresultate dokumentiert und andererseits ist darin der Velowegnetzplan inkl. Handlungsbedarf enthalten.



2. Planungsprozess

2.1. Projektorganisation

Auftraggebend ist die Region s.b/b. Die Projektleitung obliegt Carla Laub. 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.

Gremium	Funktion / Mitglieder
Mitgliederversammlung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschluss RVNP 2026
Vorstand	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Freigabe RVNP 2026 für Mitwirkung und Beschlussfassung
Leitungsgremium Raumentwicklung und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projektsteuerung, Beschluss Projektbeschreibung und Auftragsvergabe ▪ Verabschiedung Zwischenergebnisse und Schlussfassung
Projektleitung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ seeland.biel/bienne: Carla Laub
Arbeitsgruppe	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fachliche Begleitung durch folgende Akteure: <ul style="list-style-type: none"> ▫ Bau-/ Verkehrsdirektion, Tiefbauamt Kanton Bern, DLZ: Kai Kattau ▫ Bei Bedarf Fachstelle Langsamverkehr (Erik Gorrengourt) und OIK III (Claudia Christiani) ▫ Auftragnehmende
Strasseneigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umfrage Gemeinden: Mit zwei Teilen regional und kommunal, Stand der Grundlagen / Netzplanung, Veloparkierung ▪ Zwei Infoveranstaltungen Gemeinden zum Start der Planung und zur Netzplanung / Handlungsbedarf und vor der öffentlichen Mitwirkung ▪ Bilaterale Gespräche mit Biel und Lyss
Verkehrsverbände	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umfrage: <ul style="list-style-type: none"> ▫ PRO VELO Biel/Bienne – Seeland – Jura bernois ▫ TCS Sektion Biel/Bienne-Seeland ▫ VCS Regionalgruppe Biel/Bienne-Seeland-Jura Bernois
Auftragnehmende	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kontextplan (fachliche Bearbeitung, Unterstützung der Projektleitung bei der Auswertung der Mitwirkung)

Tabelle 1: Projektorganisation Erarbeitung RVNP 2026



2.2. Vorgehen

Der RVNP 2026 wird 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. Eingeladen wurden der Kanton, die Gemeinden und die relevanten Verkehrsverbände (vgl. Kapitel 2.1).

Es folgt eine textliche Ergänzung nach der öffentlichen Mitwirkung zu den Ergebnissen.

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.

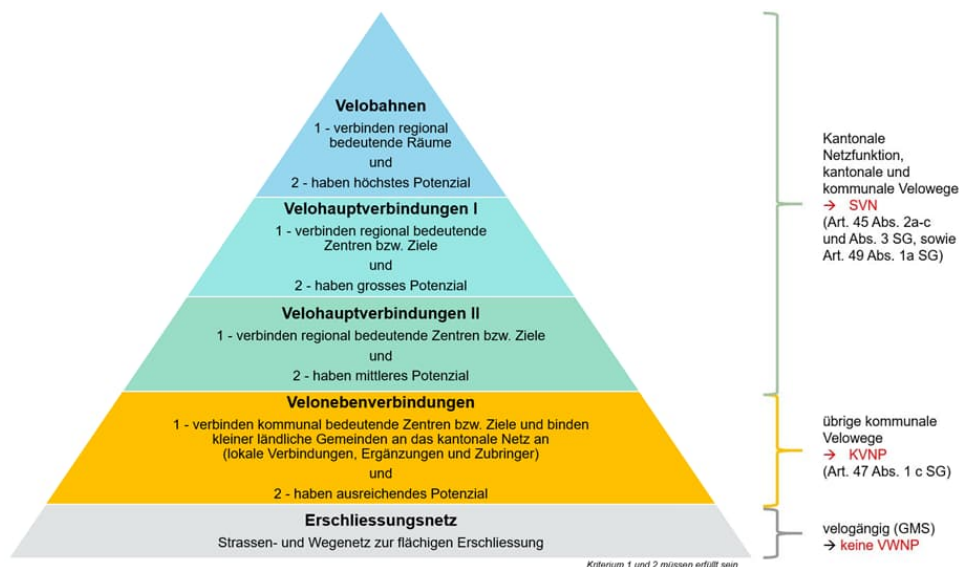


Abbildung 2: Netzhierarchiestufen Velowegnetz Alltagsverkehr

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 Gemeinden¹⁾ entsprechen. Abbildung 3 dient der Veranschaulichung dieser Anforderungen.

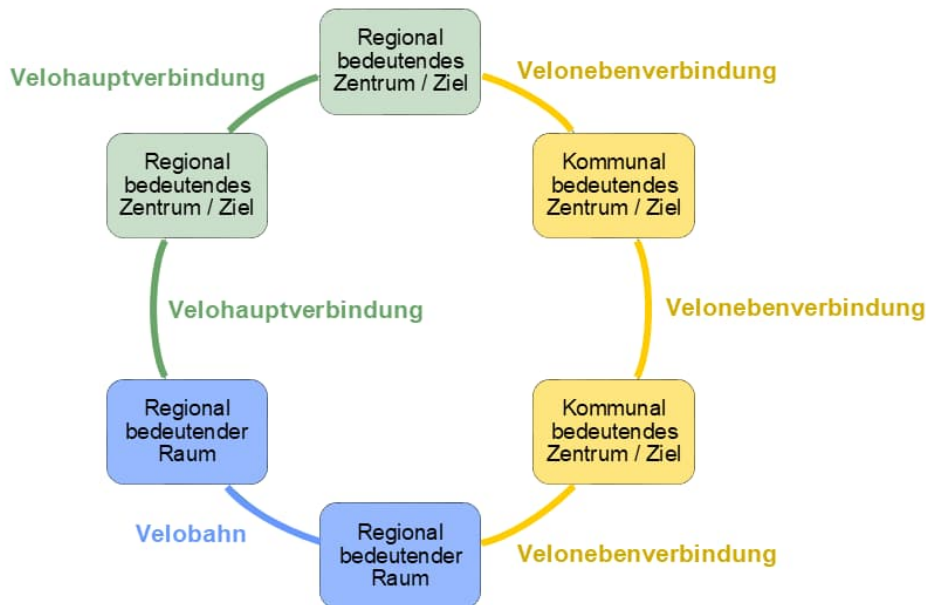


Abbildung 3: Anforderungen Verbindungsfunktion, Quell-Ziel-Verbindungen (Quelle: Tiefbauamt Kanton Bern (2024), Richtlinie Velowegnetzplanung im Kanton Bern – Gesamtprozess und Planungssystematik)

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 2: 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. Gemäss den nationalen Vorgaben entwickelt der Kanton Führungsformen und Dimensionierungen unter Berücksichtigung der jeweiligen Netzhierarchiestufe. Diese werden voraussichtlich Ende 2027 publiziert.

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



3.3. Monitoring

Seit dem Inkrafttreten des RVNP 2021 konnten etwas mehr als zehn Massnahmen realisiert werden. Diese werden im RVNP 2026 nicht mehr als Handlungsbedarf ausgewiesen (vgl. Kapitel 6). 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 (Stand 2023) vermerkt.

Netzlücken im Veloalltagsnetz	ASTRA <i>(NS 3. Kl.)</i>	TBA <i>(KS / KRW)</i>	Gemeinden <i>(GS / PS)</i>	Total
Total	-	7	12	19
davon in Bearbeitung	-	5	3	8
davon noch nicht begonnen	-	2	8	10
davon sistiert	-	-	1	1

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

Schwachstellen im Veloalltagsnetz	ASTRA <i>(NS 3. Kl.)</i>	TBA <i>(KS / KRW)</i>	Gemeinden <i>(GS / PS)</i>	Total
Total	3	53	33	89
davon in Bearbeitung	1	14	6	21
davon noch nicht begonnen	2	39	22	63
davon sistiert	-	-	5	5

Tabelle 4: Übersicht Umsetzungsstand (Stand 2023) Schwachstellen im Veloalltagsnetz



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 kantonomer Richtlinie wurden folgende Kriterien angewendet.

Potenzialgebiet	Kriterium
Regional bedeutender Raum	<ul style="list-style-type: none">▪ Kantonale Zentren gem. Richtplan Kanton▪ Regionale Zentren von kantonomer Bedeutung gem. Richtplan Kanton▪ Zentren 4. Stufe gem. Richtplan Kanton▪ Gemeinden mit > 10'000 Einwohnenden
Regional bedeutendes Zentrum / Ziel	<ul style="list-style-type: none">▪ Gemeinden mit 1'000- 10'000 Einwohnenden
Kommunal bedeutendes Zentrum / Ziel	<ul style="list-style-type: none">▪ Ortsteile von Gemeinden, welche einer der übrigen drei Kategorien zugewiesen wurden.
Kleine ländliche Gemeinde	<ul style="list-style-type: none">▪ Gemeinden mit < 1'000 Einwohnenden

Tabelle 5: 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 6: Regionale und kommunale Quell- und Zielorte sowie ihre Datengrundlage

In der Region s.b/b bestehen keine Einkaufseinrichtungen von regionaler Bedeutung; diese Kategorie entfällt daher abweichend vom VWG. Kommunale Einkaufseinrichtungen im Ortszentrum werden mit den Potenzialgebieten abgedeckt.

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.

² Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (2023). Mikrozensus 2021. Velonutzung im Kanton Bern: Zusatzauswertung Veloverkehr des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021.



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 (DWV) zwischen diesen Potenzialgebieten.

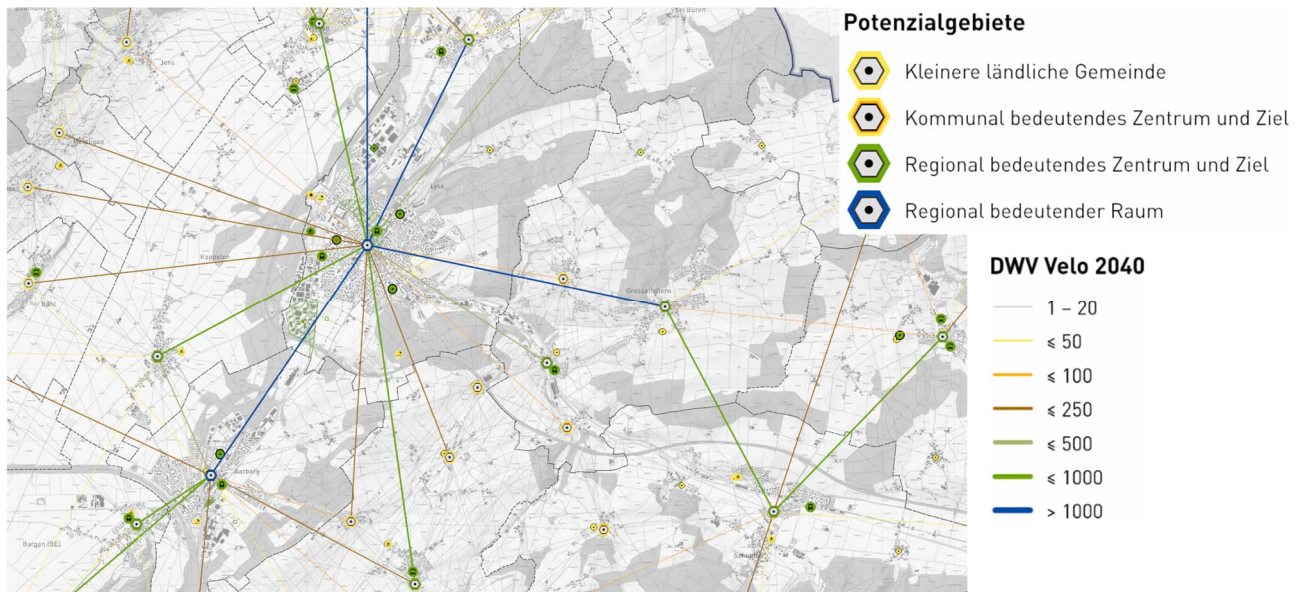


Abbildung 4: Auszug Velopotenzialanalyse (Beilage 3), Hinweis: zusätzlich zu den Potenzialgebieten und dem DWV Velo 2040 sind auch die regionalen / kommunalen Quell- und Zielorte dargestellt (grüne / gelbe Piktogramme)

4.3. Potenzial Veloparkierung

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 Fahrgäste³ 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.

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 7: 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.

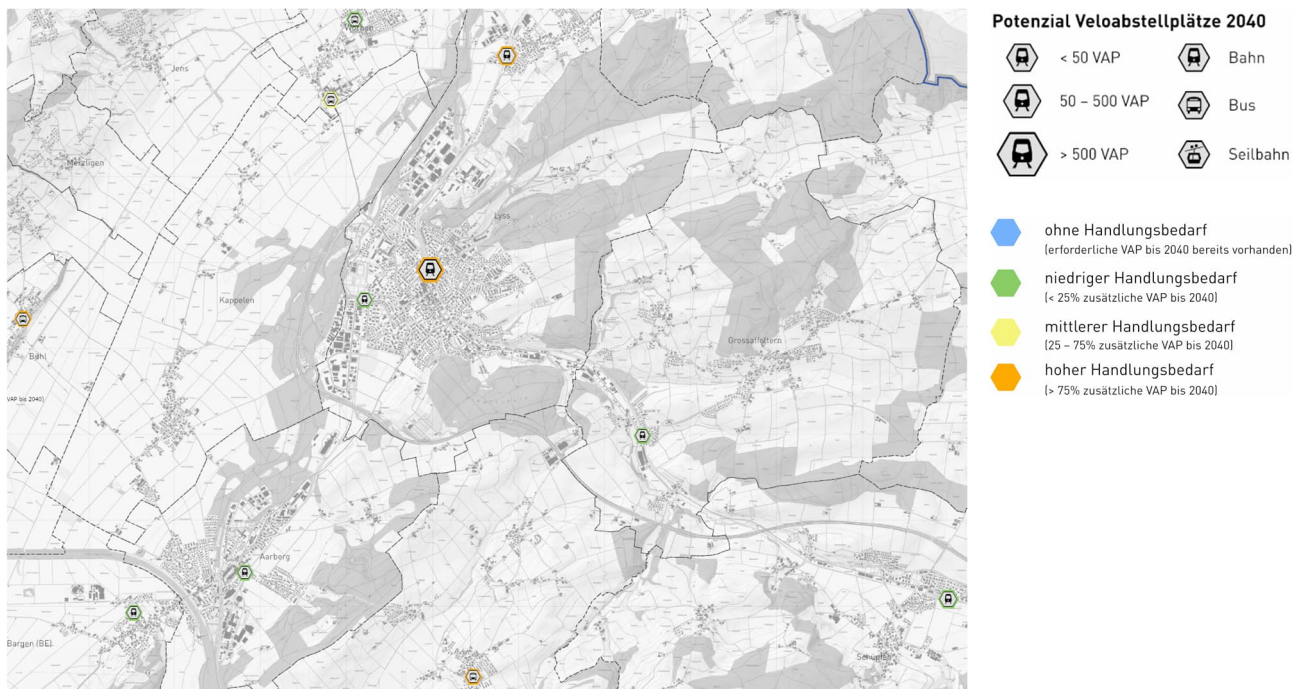


Abbildung 5: Auszug Potenzialanalyse Veloabstellplätze (Beilage 4) inkl. Handlungsbedarf



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 – Direkttrouten und Komforttrouten. 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 8: 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 9: 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 tangentielle Beziehungen sichergestellt. Sie haben kein mittleres, aber dennoch ausreichendes Velopotenzial. Sie weisen folgende Qualitätsmerkmale auf:

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

Tabelle 10: 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. Mountainbikerouten gemäss SchweizMobil sind in der Region s.b/b nicht vorhanden.

5.3. 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 RVNP 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.

5.3.1. 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.

5.3.2. 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. Der aktuelle Planungsstand hinsichtlich des Handlungsbedarfs wird im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung nachgefragt.

6.2. Veloparkieranlagen

Bei den B+R-Anlagen wird der Handlungsbedarf hinsichtlich der Anzahl Abstellplätze 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

Vereinzelte 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)



Konkretisierung Linienführung Velobahnen

In der Region s.b/b gibt es zwei Korridore für Velobahnen: Solothurn-Grenchen-Biel und Ipsach-Nidau-Biel. Im RVNP 2026 sind neben den Korridoren auch die Linienführungen gemäss aktuellem Planungsstand dargestellt. Diese wurden aber nicht als Ergänzungsantrag in die Liste in Anhang 5 aufgenommen.

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	9
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: Projektorganisation Erarbeitung RVNP 2026	8
Tabelle 2: Schwellwerte Velopotenzial je Netzhierarchiestufe	11
Tabelle 3: Übersicht Umsetzungsstand (Stand 2023) Netzlücken im Veloalltagsnetz	12
Tabelle 4: Übersicht Umsetzungsstand (Stand 2023) Schwachstellen im Veloalltagsnetz	12
Tabelle 5: Kriterien für die Einteilung der Potenzialgebiete	13
Tabelle 6: Regionale und kommunale Quell- und Zielorte sowie ihre Datengrundlage	14
Tabelle 7: Richtwerte für die Ermittlung des Bedarfs an Veloabstellplätzen heute und 2040	16
Tabelle 8: Qualitätsanforderungen von Velobahnen	17
Tabelle 9: Qualitätsanforderungen von Velohauptverbindungen I und II	18
Tabelle 10: Qualitätsanforderungen von Velonebenverbindungen	18

Regionaler Velowegnetzplan Biel-Seeland RVNP 2026

Anhang 3: Planungsstand kommunale Velowegnetzplanung

Gemeinden	Konzept vorliegend	Richtplan (behördenverbindlich) vorliegend	Konzept bis Ende 2027 vorliegend	Richtplan (behördenverbindlich) 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					
Bütigen	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 (behördenverbindlich) vorliegend	Konzept bis Ende 2027 vorliegend	Richtplan (behördenverbindlich) 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		

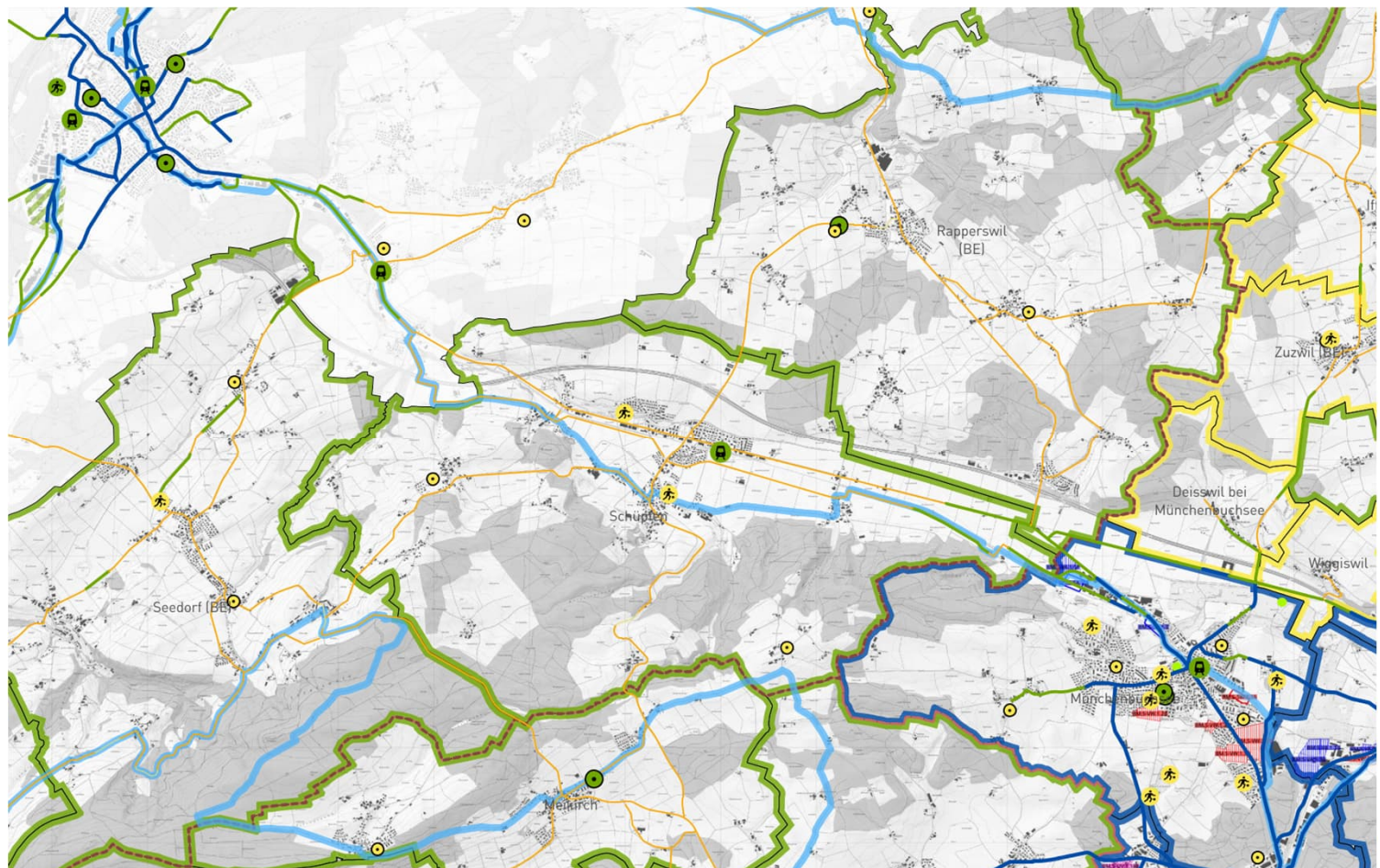
 Planungsstand Gemeinde unbekannt

RVNP 2026 Biel-Seeland

Überprüfung Velopotenzial Korridor Lyss - Bern



Velopotenzialanalyse Kanton Bern



DWV Velo 2040

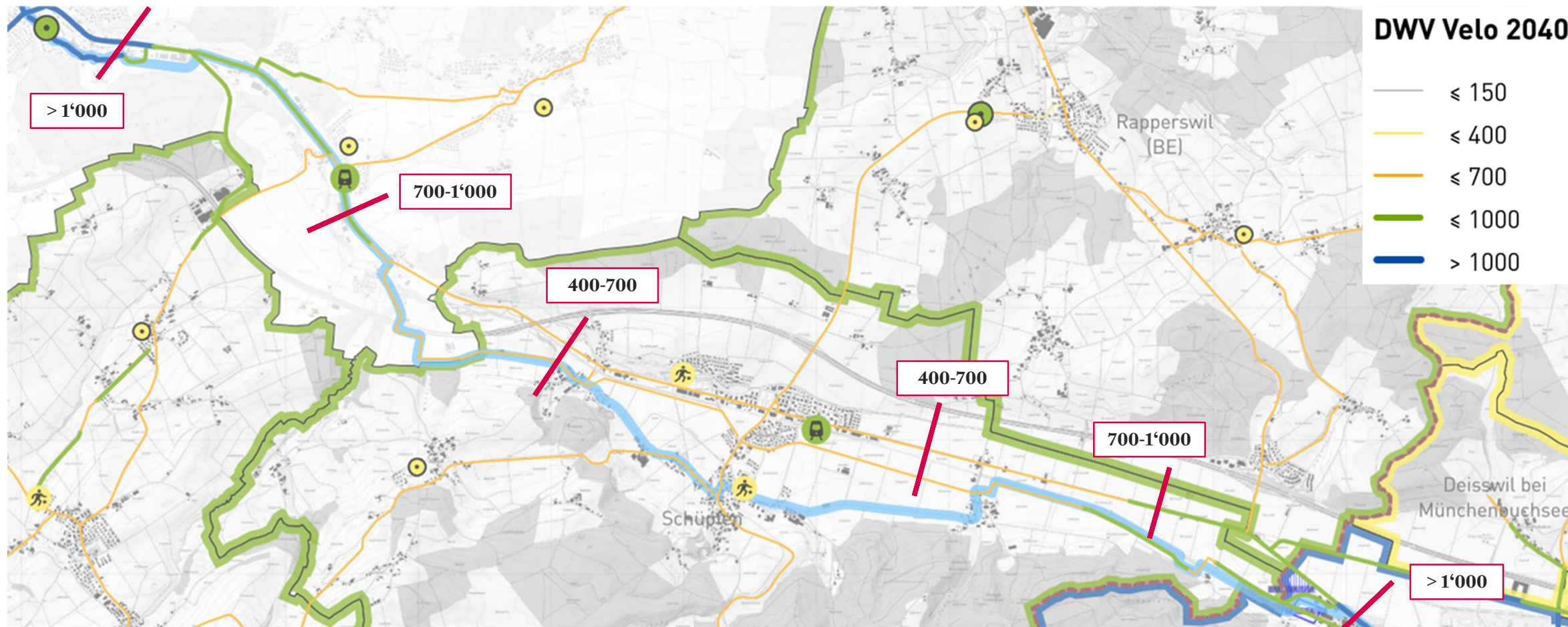
- ≤ 150
- ≤ 400
- ≤ 700
- ≤ 1000
- > 1000

Gemeindekategorie

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

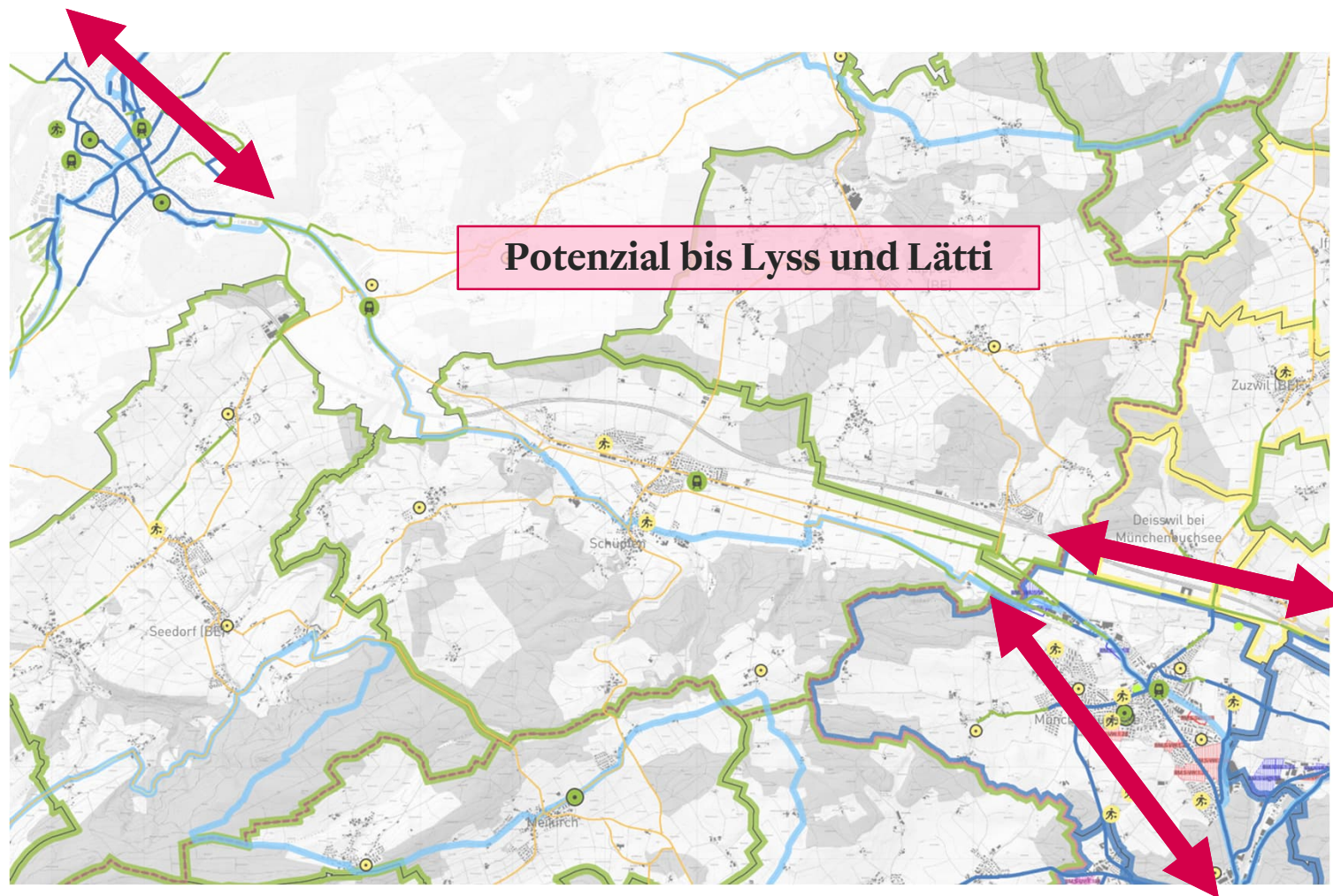


Velopotenzialanalyse Kanton Bern





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

Gemeindecategorie

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



Schweiz-Mobil Route 64





Nächstgelegene Zählstelle CH-Mobil

BE-00001 Büren a.A., Kanalstrasse 42

Deutsch:

- Standortnummer: BE-00001
- Anzeigename: Büren a.A., Kanalstrasse 42...

Details

Eckdaten zur Nutzung

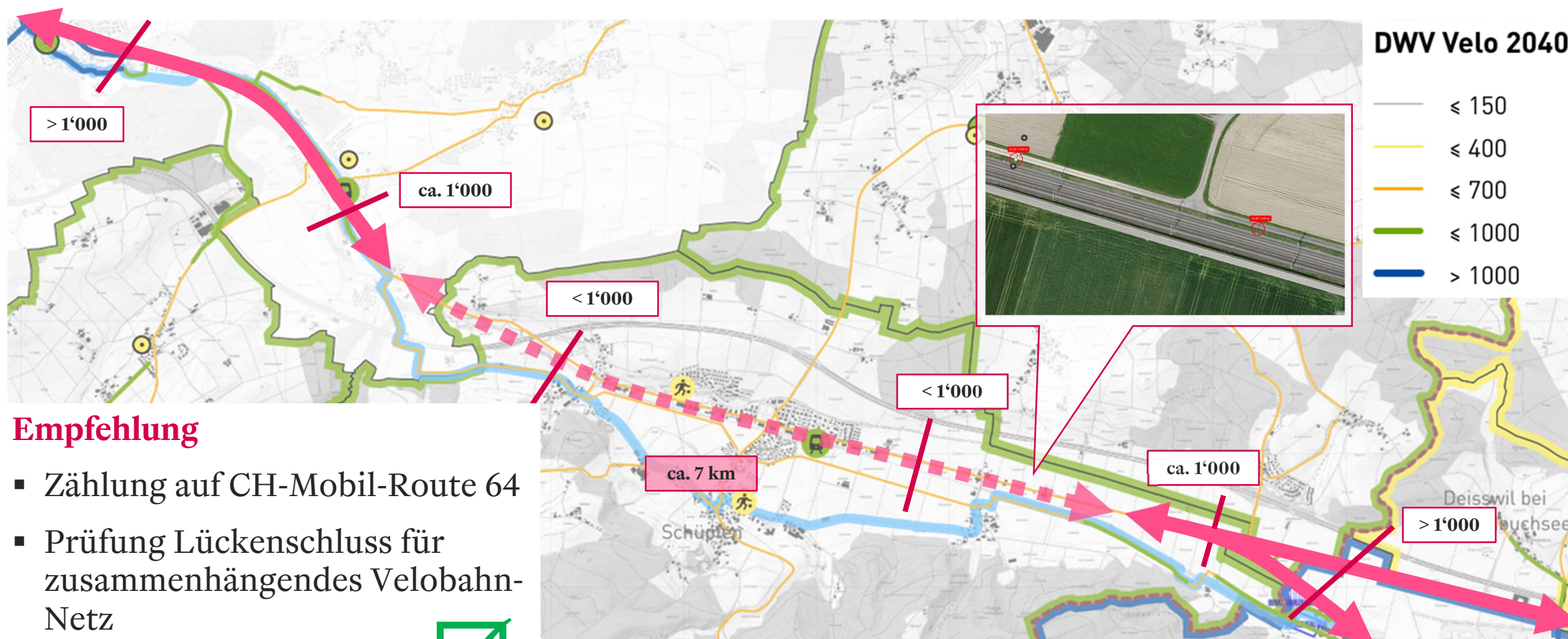
Insgesamt 76.427 Zählvorgänge	Tagesdurchschnitt 209 Zählvorgänge
--	---

[Details](#)

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



Velopotenzial + Zählung CH-Mobil



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 bestehende SchweizMobil-Route, entspricht auch Komfortroute gemäss RVNP21, 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)

Nr.	Art	Bezeichnung	Strassenkategorie / Federführung				Begründung / Bemerkung
			NS3	KS	KRW	GS/PS	
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)
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 \geq 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 \geq 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)

Nr.	Art	Bezeichnung	Strassenkategorie / Federführung				Begründung / Bemerkung
			NS3	KS	KRW	GS/PS	
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
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)

Nr.	Art	Bezeichnung	Strassenkategorie / Federführung				Begründung / Bemerkung
			NS3	KS	KRW	GS/PS	
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
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)