

**Unterlagen für die teilregionalen Workshops Februar 2010**

**Teilgebiet Lyss / Aarberg**

*Inhalt:*

1.	<i>Einleitende Bemerkungen</i>	<i>Seite</i>	<i>1</i>
2.	<i>Räumliches Entwicklungsleitbild</i>		<i>2</i>
3.	<i>Teilgebietskonzept</i>		<i>5</i>
3.1	<i>Konzeptinhalte – Übersicht</i>		<i>5</i>
3.2	<i>Teilgebietskonzept Lyss / Aarberg</i>		<i>6</i>
4.	<i>Kantonale Vollzugs- und Prüfungsaufträge</i>		<i>8</i>
4.1	<i>Allgemeine Vollzugaufträge</i>		<i>8</i>
4.2	<i>Allgemeine Prüfungsaufträge</i>		<i>9</i>
4.3	<i>Regionsspezifische Vollzugs- und Prüfungsaufträge</i>		<i>10</i>

*Anhang:*

- Räumliches Entwicklungsleitbild*
- Teilgebietskonzept Lyss /Aarberg*

*Auftraggeber:*

*Verein seeland.biel/bienne, c/o Berz Hafner + Partner AG,  
Fliederweg 10, 3000 Bern 14 T 031 388 60 60*

*Bearbeitung:*

*Arbeitsgemeinschaft Haag Hähle / Panorama AG / georegio  
p. Adr. Rechberger-Strasse 5 2502 Biel/Bienne T 032 323 83 78 / 80*

## 1. Einleitende Bemerkungen

Der vorliegende Bericht dient als Diskussionsgrundlage für den am 9. Februar 2010 stattfindenden Workshop mit den Gemeinden des regionalen Teilgebietes Lyss / Aarberg.

Nachdem anlässlich eines im Juni 2009 durchgeführten Workshops eine erste Fassung für ein räumliches Entwicklungsleitbild der Region see-land.biel/bienne diskutiert wurde, geht es nun darum, die gemeinsame Meinungsbildung auf der Basis von konkreteren Vorstellungen zur regionalen Raumentwicklung weiterzuführen. Damit soll die Basis geschaffen werden für die Erarbeitung des ab Mitte 2010 der öffentlichen Mitwirkung zu unterbreitenden gesamtreionalen Richtplans.

Inhalt des vorliegenden Berichts sind:

- eine überarbeitete, punktuell vertiefte und ergänzte Neufassung des räumlichen Entwicklungsleitbildes;
- der Entwurf zum Teilgebietskonzept für den Raum Lyss / Aarberg;
- einen anhand der kantonalen Vorgaben aufgebauten Überblick der im Zuge der weiteren Arbeiten zu berücksichtigenden Sachverhalte mit einer Erläuterung der im Rahmen des gesamtreionalen Richtplans konkret zu behandelnden Planinhalte.

## 2. Räumliches Entwicklungsleitbild

Vgl. beiliegende Plandarstellung.

### Aufgaben des Entwicklungsleitbildes

Das Entwicklungsleitbild legt die grossen Linien der regionalen Entwicklung fest und zeigt deren räumliche Zuordnung auf. Es bildet die Grundlage für die anschliessende Differenzierung und Vertiefung in den Teilräumen.

### Leitsätze

Das Entwicklungsleitbild baut auf folgenden Leitsätzen auf:

- 1) Die Region seeland.biel/bienne fördert die unterschiedlichen Eignungen und Qualitäten seiner Teilräume. Insbesondere wird in urbanisierte (Entwicklungs-) und ländliche Räume unterschieden.
- 2) Die Entwicklungsräume situieren sich entlang den Hauptverkehrsachsen, insbesondere des öffentlichen Verkehrs.
- 3) Die Entwicklungsräume und insbesondere der Agglomerationskern übernehmen einen überdurchschnittlichen Wachstumsanteil für Wohnen und Arbeiten und werden dabei wie folgt differenziert:
  - Die Achsen Biel – Grenchen und Biel – Lyss – Schüpfen enthalten ein hohes Potenzial in den Bereichen Wohnen und Arbeiten.
  - Die Achse Kerzers – Ins- Neuenburg enthält ein mittleres Potenzial in den Bereichen Wohnen und Arbeiten.
  - Die Achse Biel – Twann – Le Landeron gilt als Tourismus- und überregionaler Verbindungsachse.
- 4) In den ländlichen Räumen wird eine Stabilisierung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze angestrebt. Die landwirtschaftliche Ausprägung bleibt erhalten. Zur Strukturhaltung gehört eine Förderung der landwirtschaftlichen Diversifizierung, des lokalen Gewerbes und eine massvolle Entwicklung der Siedlungskerne (Stützung der sozialen und technischen Infrastrukturen).
- 5) Die naturräumlichen Werte in den ländlichen Räumen werden einerseits erhalten (Hügelzonen) und andererseits gestärkt (Flurebenen). Im Bereich der Entwicklungsräume werden die wichtigen Vernetzungskorridore in besonderem Masse gewährleistet.



- 6) Die Bahnlinien bilden die Basis der öffentlichen Verkehrserschließung. Mit zusätzlichen Geleisen, Taktverdichtungen und der Ergänzung durch das Regiotram wird dieses Fundament ausgebaut.
- 7) Im Bereich Strassenverkehr bildet eine bessere Siedlungsverträglichkeit entlang der Achse des rechten Bielerseeufers, den Strecken Lyss - Kerzers und Lyss - Büren - Solothurn Schwerpunkt der regionalen Bestrebungen.

#### *Aufbau des Entwicklungsleitbildes*

Das Entwicklungsleitbild unterscheidet die für die räumliche Entwicklung massgebenden Teilgebiete und weist ihnen ihrer Eigenart entsprechende Aufgaben zu.

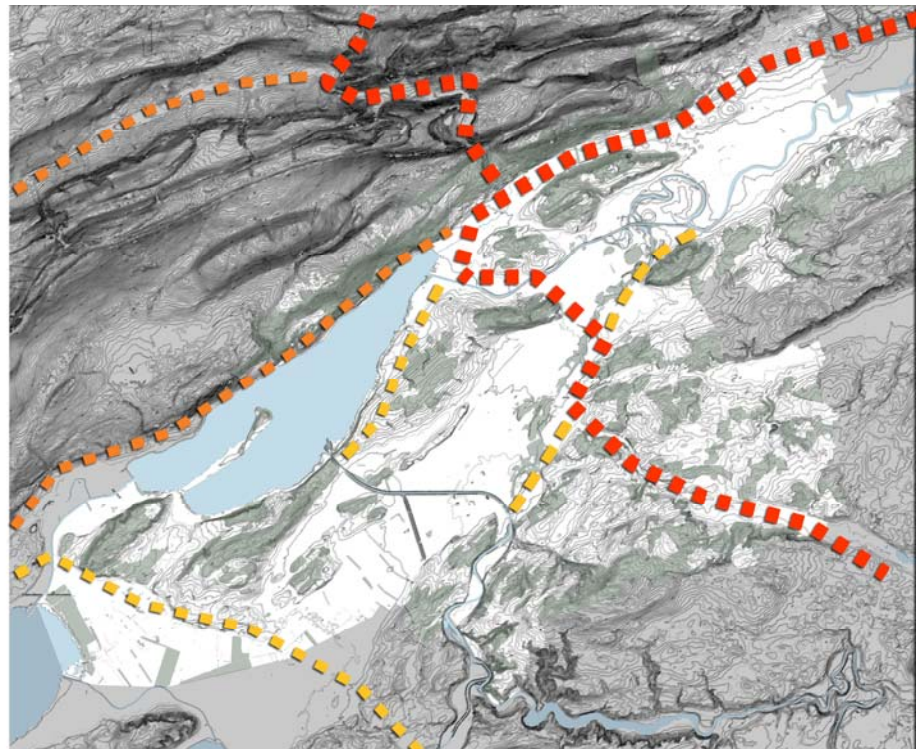
#### *a) Entwicklungsräume*

Die im kantonalen Richtplan (und in den RGSK Vorgaben enthaltenen) kantonalen Entwicklungsachsen und Verbindungsachsen werden übernommen. Ergänzt werden sie mit regionalen Entwicklungsachsen, welche sich durch die traditionellen Dorfstrukturen und den dementsprechend vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen ergeben. Innerhalb des Regionsperimeters sind vor allem die Achsen Lyss/Aarberg - Büren, Biel-Täuffelen sowie Kerzers-Ins-Neuenburg von Interesse.

Die Entwicklungsachsen umfassen die für eine vorrangige Siedlungsentwicklung prädestinierten Standorte. Unterschieden werden dabei (ausserhalb Agglomeration Biel):

- Schwerpunkte für Wohn- und Mischnutzung (Lyss, Aarberg, Buswil, Schüpfen, Ins, Gampelen und Grenchen/Bettlach).
- Schwerpunkte für Arbeitsnutzung (Lyss, Aarberg, Ins, Gampelen und Grenchen)

- ■ ■ ■ *Kantonale Entwicklungsachsen 1. und 2. Ordnung*
- ■ ■ ■ *Kantonale Verbindungsachsen*
- ■ ■ ■ *Regionale Entwicklungsachsen*



#### *b) Zentralitätsstruktur, regionale räumliche Schwerpunkte*

Neben den im kantonalen Richtplan festgelegten Zentren Biel (Kantonales Zentrum, 2. Stufe) und Lyss/Aarberg (regionales Zentrum von kantonalen Bedeutung, 3. Stufe) werden regionale räumliche Schwerpunkte quasi als Zentren 4. Stufe festgelegt. Massgebend dafür ist ihre Bedeutung als Arbeitsplatzstandort, das Dienstleistungsangebot, die öffentliche Verkehrserschließung und ihre Zugehörigkeit zu einer Entwicklungsachse. Zur Diskussion gestellt wird ebenfalls der Einbezug von Port und Ipsach in das kantonale Zentrum Biel.

Es ergibt sich folgende Zentralitätsstruktur:

- Kantonales Zentrum: Biel (Biel, Brügg, Nidau, Ipsach, Port)
- Regionale Zentren von kantonaler Bedeutung: Lyss / Aarberg
- Räumliche Schwerpunkte: Pieterlen, Lengnau, Orpund, Büren, Studen, Täuffelen, Ins, La Neuveville/Le Landeron sowie Schüpfen

*c) Ländlicher Raum*

Das durch seine Topographie, Gewässer und Waldbestände vielfältig gegliederte, die räumliche Eigenheit der Region prägende Gebiet bildet Ort einer Vielzahl von Ansprüchen, im Zusammenhang mit der Landwirtschaft, der Siedlungserweiterung, dem Natur- und Landschaftsschutz, den Freizeit- und Erholungsaktivitäten stehenden Ansprüchen.

Unterschieden werden:

- die zumeist ausgedehnten Ebenen des Grossen Moos, der Aare- und Zihlebene, des Lyssbach- und Limpachtals. Im Vordergrund steht hier das Anliegen der Erhaltung der landwirtschaftlichen Produktionsflächen (Landschaftsräume A).
- die topographisch bewegten Räume in den Räumen Ins-Erlach, Seedorf-Radelfingen, Grossaffoltern – Rapperswil sowie längs dem Bucheggberg. Im Vordergrund steht hier die Erhaltung feinmassstäblicher Landschafts- und Siedlungsstrukturen (Landschaftsräume B).
- Die durch verschiedene Schutzgebiete gekennzeichnete Teile der Aareebene sowie vereinzelte kleinräumigere Bereiche, welche aufgrund besonderer Eigenschaften (kulturhistorische und ökologische Bedeutung, Lage längs Gewässern oder schutzwürdigen Naturbeständen, landschaftlicher Beschaffenheit) zu erhalten sind (Landschaftsräume C).

*d) Tourismus / Freizeit / Erholung*

Tragende Elemente für Tourismus und Freizeit bilden sowohl die in Seen und Fließgewässer anstossenden Uferbereiche als auch das Gebiet der an der Regionsgrenze entlang führenden 1. Jurakette. Als Vorranggebiete für diesbezügliche Einrichtungen und Anlagen bestimmt werden Standorte im Uferbereich des Bielersees (Biel / Nidau / Ipsach, Erlach / Vinelz), bzw. des Zihlkanals (Gals / Gampelen), im Gebiet von Aarberg Büren / Arch sowie der Twannberg.

*e) Verkehrsangebot*  
*- Strassenverkehr*

Auf dem Gebiet des Strassenverkehrs steht die Realisierung folgenden Vorhaben im Vordergrund:

- Fertigstellung der A5-Umfahrung und der zur Entlastung des regionalen Strassennetzes dienenden Begleitmassnahmen
- (Sanierung A5 am linken Seeufer)
- Vollendung der für eine Übernahme durch den Bund vorgesehen H6 auf Strecke Brügg-Lyss (insbes. Ausbau Anschluss Studen)
- Neuerschliessung der Industriezone Lyss-Nord;  
Umgestaltung der Ortsdurchfahrten im längs der Verbindungsachsen Leuzigen-Büren, Lyss-Kallnach, Ipsach Täuffelen.

*- Öffentlicher Verkehr*

Der Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs dienen:

- Ausbau der Geleiseinfrastruktur auf der Jurafusslinie (insbes. Doppelspur Ligerz);
- Erweiterung des ÖV-Angebotes durch eine durchgehende Buslinie Biel-Grenchen;
- die Verlängerung der BTI-Linie bis ins Bözingenfeld (Regiotram);
- Fahrplanverdichtungen S-Bahn Biel-Bern (per Dez. 2011);
- Punktuelle Erweiterungen des Bus-Angebotes inkl. Fahrplanverdichtungen.

### 3. Teilgebietskonzept

#### 3.1 Konzeptinhalte - Übersicht

Die Teilgebietskonzepte enthalten räumliche Festlegungen für die im Rahmen des gesamtheregionalen Richtplanes zu regelnden Planinhalte. Sie beziehen sich auf die drei Teilräume Grenchen / Büren, Lyss / Aarberg und Ins / Erlach.

Gegenstand des Teilgebietskonzeptes Lyss / Aarberg bilden:

<i>Schwerpunkte Wohnen und Arbeiten</i>	Aufgrund ihres Bezugs zur örtlichen Siedlungsstruktur, ihrer räumlichen Lage und flächenmässigen Ausdehnung bilden die Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten Voraussetzung für die angestrebte, auf die Verkehrsinfrastrukturen abgestimmte Siedlungsentwicklung.
<i>Schwerpunkte Tourismus, Freizeit, Erholung</i>	Die Entwicklungsschwerpunkte Tourismus, Freizeit, Erholung bezeichnen Standorte, welche sich aufgrund ihres landschaftlichen Potenzials und ihrer Verkehrslage für die Ansiedlung von intensiveren Anlagen, wie Campings, Freizeitanlagen und dergleichen eignen.
<i>Wichtige Siedlungsbegrenzungen</i>	Bezeichnet werden Siedlungsränder, bei welchen mit einer Begrenzung der Siedlung oder Erhalt und Aufwertung bestehender Siedlungsränder der Bestand wichtiger Landschaftsteile oder Ortsansichten gesichert wird.
<i>Spielraum für die örtliche Siedlungsentwicklung</i>	Mit der Bezeichnung eines Spielraums soll eine örtliche Siedlungsentwicklung bewirkt werden, welche die landschaftlichen und siedlungsstrukturellen Verhältnisse berücksichtigt und welche auf die mit den wichtigen privaten und öffentlichen Dienstleistungen ausgestatteten, über eine gute ÖV-Bedienung verfügenden Ortsteile ausgerichtet ist.
<i>Weiler</i>	Die in den Hügelländern des ländlichen Raums verbreiteten Siedlungskerne sollen durch ihre Bezeichnung als Weiler in ihrem Bestand konsolidiert werden. Damit wird insbesondere die Umnutzung von vorhandenen Bauvolumen gefördert.
<i>Landschaftsräume A</i>	Vorrangige Konzeptinhalte für die Landschaftsräume A sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Erhaltung der landwirtschaftlichen Produktionsflächen;</li> <li>– die Ermöglichung von Anlagen der Intensivlandwirtschaft an geeigneten <sup>1)</sup>, landschaftlich abgestimmten <sup>2)</sup> und geografisch konzentrierten Standorten;</li> <li>– die Verstärkung der visuellen und naturräumlichen Vielfalt, insbesondere durch die Vermehrung und Inwertsetzung der linearen Vegetationsstrukturen sowie der Wasserläufe;</li> <li>– die landschaftlich abgestimmte Situierung von notwendigen Aussiedlungen landwirtschaftlicher Bauten.</li> </ul>
<i>Landschaftsräume B</i>	Vorrangige Konzeptinhalte für die Landschaftsräume B sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhalt der landwirtschaftlichen Produktionsflächen, insbesondere durch eine konzentrierte, auf die bestehenden Siedlungskerne beschränkte Bestimmung von Baugebieten;</li> <li>– Erhalt der feinmasstäblichen Landschaftsstrukturen, insbesondere durch die Vermeidung von grossmasstäblichen Landwirtschaftsanlagen.</li> </ul>

---

<sup>1)</sup> insbesondere hinsichtlich Erschliessung und (minderer) Bodenqualität  
<sup>2)</sup> z.B. angelehnt an vorhandene Vegetationselemente

- Landschaftsräume C* Vorrangige Konzeptinhalte für die Landschaftsräume C sind:
- Erhalt typischer Kulturen (z.B. Rebkulturen, hochstämmige Obstbaumkulturen);
  - Freihaltung von unmassstäblichen oder die naturräumlichen Werte störenden Bauten und Anlagen;
  - Vermeidung grösseren Erdbewegungen;
  - Erhalt und Pflege vorhandener Landschaftsstrukturen (insbesondere Vegetation und Gewässer).

*Schwachstellen / Handlungsbedarf Individualverkehr* Die Bezeichnung der Schwachstellen und des Handlungsbedarfs zum Individualverkehr kennzeichnet die bestehenden Defizite gemäss den kantonalen Vorgaben zu den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten.

### 3.2 Teilgebietskonzept Lyss / Aarberg

*Vgl. beiliegende Plandarstellung.*

- Räumliche Entwicklung* Dem Teilgebietskonzept liegt die Vorstellung nach einer differenzierten räumlichen Entwicklung zugrunde, die dazu führt, dass;
- der Raum Lyss – Aarberg (-Busswil) in seiner Bedeutung als regionaler Siedlungsschwerpunkt erhalten wird, indem neue Wohn- und Arbeitsschwerpunkte geschaffen, die Kernbereiche aufgewertet und das Versorgungsangebot konsolidiert wird;
  - der verkehrlich gut erschlossenen, mit einem guten Einkaufs- und Dienstleistungsangebot versehenen Gemeinden Worben und Schüpfen als Wohnort gestärkt werden;
  - in den ländlichen Gemeinden eine massvolle, in direkter Umgebung der mit Versorgungsangeboten ausgestatteten Siedlungskerne situierte Erweiterung der Wohn- und Arbeitsflächen ermöglicht wird;
  - der Bestand an grossflächigen Landschaftsräumen erhalten bleibt und die an diese gestellten Ansprüche von Landwirtschaft, Ökologie und Freizeitnutzung auf gemeinsamer Basis berücksichtigt werden.

*Verkehr* Hinsichtlich der Bedienung durch den öV ergibt sich ein unterschiedliches Bild. Während die von den Bahnlinien erschlossenen Gebiete über ein gutes Kursangebot verfügen, ergeben sich in den ländlichen Teilen Defizite.

Gegenstand der laufenden Bestrebungen zur Angebotsverbesserung sind Fahrplanverdichtungen auf den Linien Bern-Biel mit Halt Münchenbuchsee, Lyss und Biel sowie auf der Linie Lyss - Büren. Zu einer namhaften Attraktivierung der örtlichen öV-Bedienung führen die im Verlauf 2010 zu erfolgende Inbetriebnahme eines Ortsbussystems in Lyss sowie die vorgesehene Einrichtung der Bahnhaltestelle Lyss – Grien.

In Anbetracht des niederen Benützungsgrades fehlen die Voraussetzungen für einen namhaften Ausbau des übrigen Busangebotes.

In Bezug auf den Strassenverkehr ist davon auszugehen, dass die Inbetriebnahme des Ostastes der A5-Umfahrung (voraussichtlich 2017) zur Entlastung der Kantonstrassenverbindungen Solothurn – Lyss, bzw. Büren – Rapperswil führen wird. Die innerhalb des Teilgebietes vorgesehenen Massnahmen umfassen den Ausbau des Autobahnanschlusses Lyss-Nord, die Umgestaltung der K22 im Bereich der Ortsdurchfahrten Aarberg, Barga und Kallnach, sowie die Neuerschliessung der Industriezone Lyss-Nord mit einer Direktanbindung an das übergeordnete Strassen-netz.

*Erläuterungen zur Planbeilage*

Im Einzelnen bestimmt das Teilgebietskonzept folgende Planinhalte:

- Schwerpunkte Wohnen in den Gemeinden Lyss, Aarberg, Busswil, Worben und Schüpfen. Insgesamt verfügen die bezeichneten Standorte über ein genügendes öV-Angebot, und ein gut erreichbares Einkaufs- und Dienstleistungsangebot. Zudem tragen sie zu einer gezielten Arrondierung des bestehenden Baugebietes und zur Stärkung bestehender Quartiere bei.
- Schwerpunkte Arbeiten in der Gemeinde Lyss. Diese dienen der Ansiedlung industrieller Betriebe an einem verkehrlich geeigneten Standort (Anbindung an A5).
- Schwerpunkte Tourismus und Freizeit in Aarberg. In Bezug zur Aare soll die Ansiedlung neuer Tourismus- und Freizeitangebote ermöglicht werden.
- Die Bestimmung wichtiger Siedlungsabgrenzungen dient den Anliegen für eine Freihaltung der grossflächig vorhandenen zusammenhängenden Landschaftsräume einerseits, der Erhaltung siedlungstrennender Grünstrukturen zwischen einzelnen Ortschaften, sowie dem Schutz prägender Ortsansichten.
- Die innerhalb, bzw. direkt an bestehende Siedlungsgebiete angrenzenden als Spielraum für die örtliche Siedlungsentwicklung bezeichneten Flächen umfassen Orts- oder Quartierteile für welche im Rahmen des Siedlungsflächenbedarfs nach kantonalem Richtplan die Möglichkeit für eine Neueinzonung gegeben ist. Die sich dabei ergebenden örtlichen Festlegungen begründen sich zum Einen durch die vorhandenen Siedlungsstrukturen, zum Anderen durch die topographische und landschaftliche Konfiguration.
- Dem Landschaftsraum A zugewiesen werden die Flächen des Grossen Moos, der Aarerebene, des Limpach- und Lyssbachtals, innerhalb deren der landwirtschaftlichen Produktion Vorrang gegeben wird. Ermöglicht wird die Realisierung von Anlagen der Intensivlandwirtschaft an geeigneten (hinsichtlich Erschliessung und Bodenqualität), landschaftlich abgestimmten und örtlich eingegrenzten Standorten.
- Dem Landschaftsraum B zugewiesen werden jene Gebietsteile in welchen die kleinräumig gegliederte Landschaftsstruktur und die punktuelle Anordnung durch Weiler, Hofgruppen oder Einzelhöfe zu erhalten sind. Die Errichtung unmassstäblicher Bauten und Anlagen sowie grössere Eingriffe im Gelände (Aufschüttungen) sind zu vermeiden.
- Dem Landschaftsraum C zugewiesen werden jene Bereiche, bei welchen den Anliegen der Ökologie und der Landschaftserhaltung ein hoher Stellenwert zukommt. Teile davon bilden insbesondere die Schutzgebiete im Bereich der alten Aare, weitere von den Flussläufen geprägte Landschaftsräume (Niederried) sowie siedlungsgeprägte, Grünräume im Bereich von Siedlungskonzentrationen (vor allem Lyss, Aarberg).
- Als Schwachstellen / Handlungsbedarf Individualverkehr angeführt sind der Autobahnanschluss Lyss-Nord, die Ortsdurchfahrten Aarberg, Barga und Kallnach sowie die Bielstrasse in Lyss.

*Bilanz Siedlungsflächen Wohnen*

Eine erste, auf dem Siedlungsflächenbedarf nach kantonalem Richtplan basierende Bilanz der Siedlungsflächen ergibt für das Teilgebiet (ohne Schüpfen, Hagneck und Ruppoldsried, da für diese Gemeinden die Bauzonenreserven nicht erhoben wurden) folgendes Bild:

Siedlungsflächenbedarf für den Zeithorizont 2030:	123 ha
Reserven in rechtsgültigen Bauzonen:	80 ha
Schwerpunkte Wohnen (neu):	30 ha

Die sich ergebende Unterdeckung von 13 ha dürfte durch die zu erwartenden kleinteiligen Zonenerweiterungen in allen Gemeinden problemlos abgedeckt werden. Es ergibt sich demnach keine Notwendigkeit besonderer Massnahmen im Siedlungsbereich.

#### 4. Kantonale Vollzugs- und Prüfungsaufträge

Die in den vorhergehenden Kapiteln "Räumliches Entwicklungsteilbild" und "Teilgebietskonzepte" dargelegten Vorstellungen zur regionalen Entwicklung bilden Grundlage zur Festlegung des gesamtregionalen Richtplanes, bzw. des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzeptes (RGSK).

Die an den gesamtregionalen Richtplan gestellten Anforderungen sowie dessen Mindestinhalte sind im kantonalen Richtplan festgehalten (vgl. Massnahmenblatt B09 "Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte"). Weitergehende Anhaltspunkte vermitteln die beiden Dokumente "Handbuch RGSK" und "Kantonale Vorgaben". Diese verweisen insbesondere auf die im Zuge der abschliessenden Arbeiten zu regelnden Sachverhalte. Unterschieden wird dabei zwischen sog. Vollzungsaufträgen (VA.) und sog. Prüfungsaufträgen (P.A). Die VA betreffen Planinhalte, welche im gesamtregionalen Richtplan obligatorisch festzuhalten sind, während dem die Behandlung der PA dem Ermessen der Region überlassen wird.

Eine weitere Differenzierung erfolgt durch die Unterscheidung in allgemeine und in regionsspezifische Aufträge.

##### 4.1 Allgemeine Vollzungsaufträge

Als obligatorische Planinhalte vorgegeben sind die nachstehend aufgeführten Themen, für welche das Teilgebietskonzept Lyss / Aarberg die folgenden Aussagen macht:

<i>VA Siedlung 1: Räumliche Schwerpunkte der 4. Zentrenstufe</i>	Als räumliche Schwerpunkte der 4. Stufe festgelegt wird die Gemeinde Schüpfen. Gemäss dem RGSK-Vorgaben erfüllt diese die dafür massgeblichen Kriterien hinsichtlich Arbeitsplatzstandort zwar nur beschränkt. Hinsichtlich Erschliessungsgrad durch den öffentlichen Verkehr, Angebotsqualität im Bereich öffentlicher Dienstleistungen und Konsumgüterversorgung werden die Voraussetzungen aber als genügend beurteilt. Zudem befindet sich Schüpfen auf einer kantonalen Entwicklungsachse.
<i>VA Siedlung 2: Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung</i>	Mit dem Konzeptinhalt "Wichtige Siedlungsbegrenzung" wird dem Anliegen für eine Festlegung von Siedlungsgrenzen entsprochen.
<i>VA Siedlung 3: Regionale Wohnschwerpunkte</i>	Mit den in den Gemeinden Lyss, Aarberg, Busswil, Worben und Schüpfen ausgeschiedenen Wohnschwerpunkten werden verschiedene Standorte bezeichnet, bei welchen den in den RGSK-Vorgaben formulierten Bedingungen bzgl. Erreichbarkeit der zentralörtlicher Einrichtungen, Bedienung durch den öffentlichen Verkehr, Mindestgrösse (1 ha) und angemessen dichter Besiedlung erfüllt werden.

<i>VA Siedlung 4: Regionale Arbeitsschwerpunkte</i>	Mit den in der Gemeinde Lyss ausgeschiedenen Arbeitsschwerpunkten werden mehrere Standorte bezeichnet, welche entsprechend den RGSK-Vorgaben an das bestehende Siedlungsgebiet angegliedert, verkehrstechnisch erschlossen und ans regionale Strassennetz angebunden und für den Fussgänger- und Veloverkehr gut erreichbar sind.
<i>VA Siedlung 5: Vorranggebiete für Natur und Landschaft</i>	Die Bestimmung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft im Sinne der RGSK-Vorgaben (übergeordnete Schutzgebiete, wie Bundesinventar der Moorlandschaften, Biotop von kantonaler und regionaler Bedeutung, BLN-Gebiete, kant. Naturschutzgebiete) decken sich - soweit solche bekannt sind - mit den im Teilgebietskonzept ausgeschiedenen Landschaftsräumen C. Da im vorliegenden Teilkonzept keine eigentlichen landschaftsplanerischen Untersuchungen vorgesehen sind, ist die vertiefte Bearbeitung landschaftlicher und naturräumlicher Aspekte späteren Schritten vorbehalten.
<i>VA-ÖV 1: Schwachstellen strassengebundener öV</i>	Gemäss den vom Kanton zur Verfügung gestellten Unterlagen wird der Bahnübergang Aarberg als Schwachstelle für den Strassengebundenen öV bezeichnet
<i>VA-Strasseninfrastruktur 1: Eigentumswechsel Strasseninfrastruktur</i>	Gemäss den vom Kanton zur Verfügung gestellten Unterlagen besteht im Teilgebiet Lyss / Aarberg kein Bedarf für einen Wechsel beim Strasseneigentum zwischen Kanton und Gemeinden. Das vorliegende Teilkonzept enthält dementsprechend keine Eigentumswechsel.
<i>VA-Kombinierte Mobilität 1: Standorte für Park + Ride-Anlagen</i>	Den Vorgaben des Kantons zu den beitragsberechtigten Park + Ride Abstellplätzen kann entnommen werden, dass: <ul style="list-style-type: none"> <li>- längs der Bahnlinie Lyss-Bern ein genügendes Angebot an P + R Abstellplätzen geschaffen worden ist;</li> <li>- längs der Bahnlinie Lyss – Büren ein zusätzlicher Bedarf von 58 Plätzen besteht;</li> <li>- längs der Bahnlinie Lyss – Kerzers ebenso ein Spielraum für 42 zusätzliche P + R Abstellplätze gegeben ist.</li> </ul> <p>In Bezug auf die Bahnhaltstellen auf der Strecke Lyss – Büren wird das bestehende Angebot in Anbetracht des kürzlich in Büren erfolgten Ausbaus als genügend erachtet. In Bezug auf die Linie Lyss – Kerzers besteht die Ansicht für eine bescheidene Erweiterung des Angebots bei der Haltestelle Kallnach.</p>

#### 4.2 Allgemeine Prüfungsaufträge

Als zu prüfende Aufträge vorgegeben sind die nachstehend aufgeführten Themen, für welche das Teilgebietskonzept Lyss / Aarberg folgende Aussagen macht:

<i>PA-Siedlung 1: Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung</i>	Die im Teilgebietskonzept ausgeschiedenen Schwerpunkte Wohnen und Arbeiten (neu) entsprechen den Vorranggebieten für regionale Siedlungserweiterung gemäss der RGSK-Definition.
<i>PA-Siedlung 2: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen</i>	Die im Teilkonzept angestellten Überlegungen ergeben keinen zwingenden Anlass zu einem innerregionalen Ausgleich von Siedlungsflächen. Ergeben sich in der Praxis einvernehmliche Siedlungsflächentransfers zwischen Gemeinden, sollen diese ausschliesslich zugunsten dem regionalen Zentrum (Lyss, Aarberg) bzw. den Zentren 4.Stufe (Schüpfen) erfolgen.

<i>PA-Siedlung 3: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Siedlungsgebieten</i>	Die im Teilkonzept angestellten Überlegungen ergeben keine Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Siedlungsgebieten.
<i>PA-Siedlung 4: Regionale Vorranggebiete für Natur und Landschaft</i>	Ausfluss der bisher unternommenen Arbeiten bildet die Ausscheidung der Landschaftsräume A, B und C. Die darin enthaltene Abstufung entspricht einer nur generellen Betrachtungsweise. Deren Konkretisierung und Differenzierung bleibt späteren Arbeitsschritten vorbehalten.
<i>PA-Siedlung 5: Harmonisierung der baulichen Grundordnungen der Gemeinden</i>	Auf die Absicht, eine formelle und zeitliche Harmonisierung der baulichen Grundordnungen der Gemeinden wird angesichts der unterschiedlichen Bedarfslage und aus praktischen Gründen verzichtet.
<i>Weitere Prüfungsaufträge</i>	Auf die Bearbeitung der Prüfungsaufträge betreffend <ul style="list-style-type: none"> <li>- Standorten für Bike + Ride-Anlagen (PA Kombinierte Mobilität 1),</li> <li>- Erstellung eines Marketingkonzeptes (PA Kombinierte Mobilität 2),</li> <li>- Erschliessung mit Wander- und Radwanderrouten in touristischen Gebieten (PA-Fussgänger und Velo-Freizeit1)</li> </ul> wurde verzichtet.

#### **4.3 Regionsspezifische Vollzugs- und Prüfungsaufträge**

Hinsichtlich den nachstehenden regionsspezifischen Vollzugs- und Prüfungsaufträge sind aus Sicht des Teilgebietskonzeptes folgende Schlussfolgerungen zu ziehen:

<i>PA Regionale Siedlung 1: Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzial</i>	Das Teilgebietskonzept bezeichnet eine grössere Anzahl von Weilerzonen, für welche eine Umstrukturierung, bzw. Umnutzung der bestehenden Bausubstanz ermöglicht werden soll.
<i>VA Regionale Strasseninfrastruktur 1: Überprüfung Schwachstellenanalyse Kanton</i>	Die vom Kanton im Bereich der Strasseninfrastruktur erhobenen Schwachstellen sind im Teilgebietskonzept berücksichtigt. Im Rahmen der bisherigen Arbeiten wurden keine zusätzlichen Schwachstellen erfasst.
<i>Weitere Vollzugs- und Prüfungsaufträge</i>	Auf die Bearbeitung weiterer regionsspezifischer Vollzugs- und Prüfungsaufträge wurde verzichtet, bzw. deren Bearbeitung in einen späteren Planungsschritt verwiesen. Diese Aufträge beziehen sich auf die Berücksichtigung konkreter Projekte und Planungen des Kantons für den Veloverkehr, einer Überprüfung des kantonalen Richtplans Velo sowie die Prüfung von Schwachstellen aus Sicht des Fussgängerverkehrs.