

Regionale Velonetzplanung RGSK 2021 Agglomerationsprogramm 4. Generation

Infoveranstaltung zur Mitwirkung
12. Februar 2020, Lyss



Ablauf

-
1. Begrüssung
 2. Ausgangslage und Einordnung der Planungsinstrumente
 3. Regionale Velonetzplanung
 4. RGSK 2021 / AP 4. Generation
 5. Neue Massnahmen
 6. Fragen, Reaktionen, Anliegen
-

Worum geht es?

- » Die Region Biel-Seeland ist ein attraktiver Lebensraum und Wirtschaftsstandort.
- » 2002-2018: Wachstum der Wohnbevölkerung und der Beschäftigten um rund 1 Prozent pro Jahr
- » Bevölkerungsszenario mittel (2045): Weitere Zunahme der Wohnbevölkerung um rund 1 Prozent pro Jahr
- » Mehr Flächenbedarf für Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Freizeit, Erholung
- » Steigende Mobilitätsbedürfnisse

Übergeordnete Ziele

- » Erwartetes Bevölkerungswachstum am richtigen Ort ermöglichen
- » Bodenverbrauch reduzieren, Grün- und Landschaftsräume erhalten, landwirtschaftliche Böden sichern
- » Mobilität effizient, platzsparend und emissionsarm organisieren.

erfordert Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr auf allen Ebenen: Bund – Kanton – Region – Gemeinde – Areal

Strategie der Region seeland.biel/bienne

- » Siedlungsentwicklung nach innen konsequent und qualitätsvoll umsetzen
- » Ökologische Landschaftsentwicklung – Natur, Erholung, Landwirtschaft
- » Verkehr vermeiden – verlagern – vernetzen – verträglich gestalten

Drei Planungsinstrumente in der Mitwirkung

Velonetzplanung

NEU

Regionales Konzept

- » Ganze Region (ohne Stadt Biel)
- » Regionale Velorouten
- » Massnahmen auf Kantons- und Gemeindestrassen
- » Grundlage für Kantonsbeiträge an Massnahmen auf Gemeindestrassen

RGSK 2021

AKTUALISIERT

Regionaler Richtplan

- » Ganze Region
- » Siedlung, Landschaft und Verkehr regional koordinieren und lenken
- » Verlässlicher Rahmen für Gemeinden (behördenverbindlich)
- » Wird alle vier Jahre aktualisiert

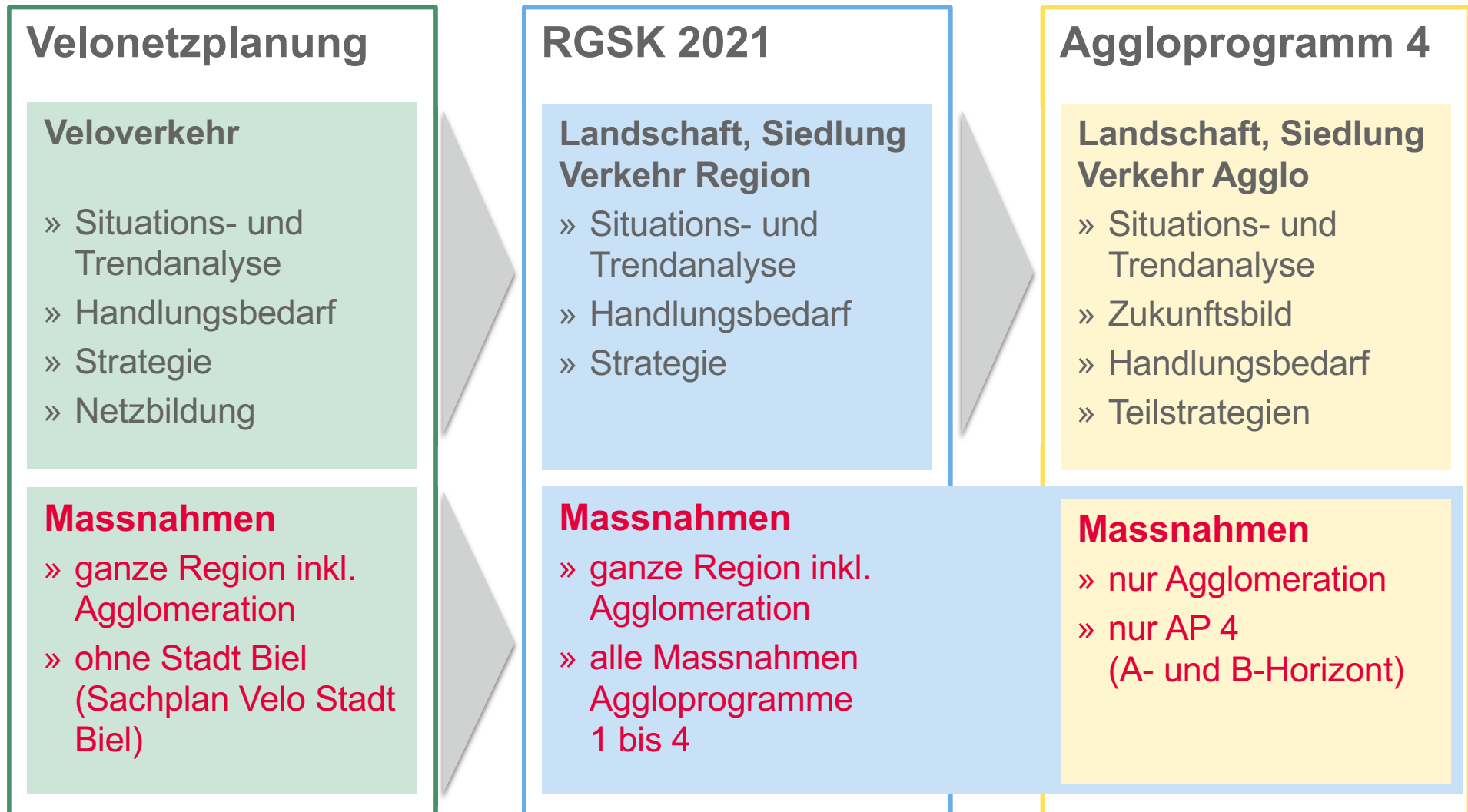
Aggloprogramm 4

NEU

Umsetzungsprogramm

- » Detaillierung des RGSK für die Agglomeration
- » Perimeter gem. Bund
- » Fokus auf Umsetzung in den nächsten 10 Jahren
- » Antrag für Bundes- und Kantonsbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen
- » Kann alle vier Jahre eingereicht werden

Inhaltlicher Zusammenhang



Unterlagen auf www.seeland-biel-bienne.ch

Velonetzplanung

Dossier

Bericht

Karte Velonetz

Karte Massnahmen

Hilfsmittel

Fragebogen
für die Mitwirkung

Netz und Massnahmen:
rvnp.geoseeland.ch

RGSK 2021

Dossier

Bericht

Massnahmen

Übersichtskarte

Hilfsmittel

Übersicht der
Änderungen

Fragebogen
für die Mitwirkung

Massnahmen RGSK und Aggloprogramm:
rgsk.geoseeland.ch

Aggloprogramm 4

Dossier

Hauptbericht

Massnahmen

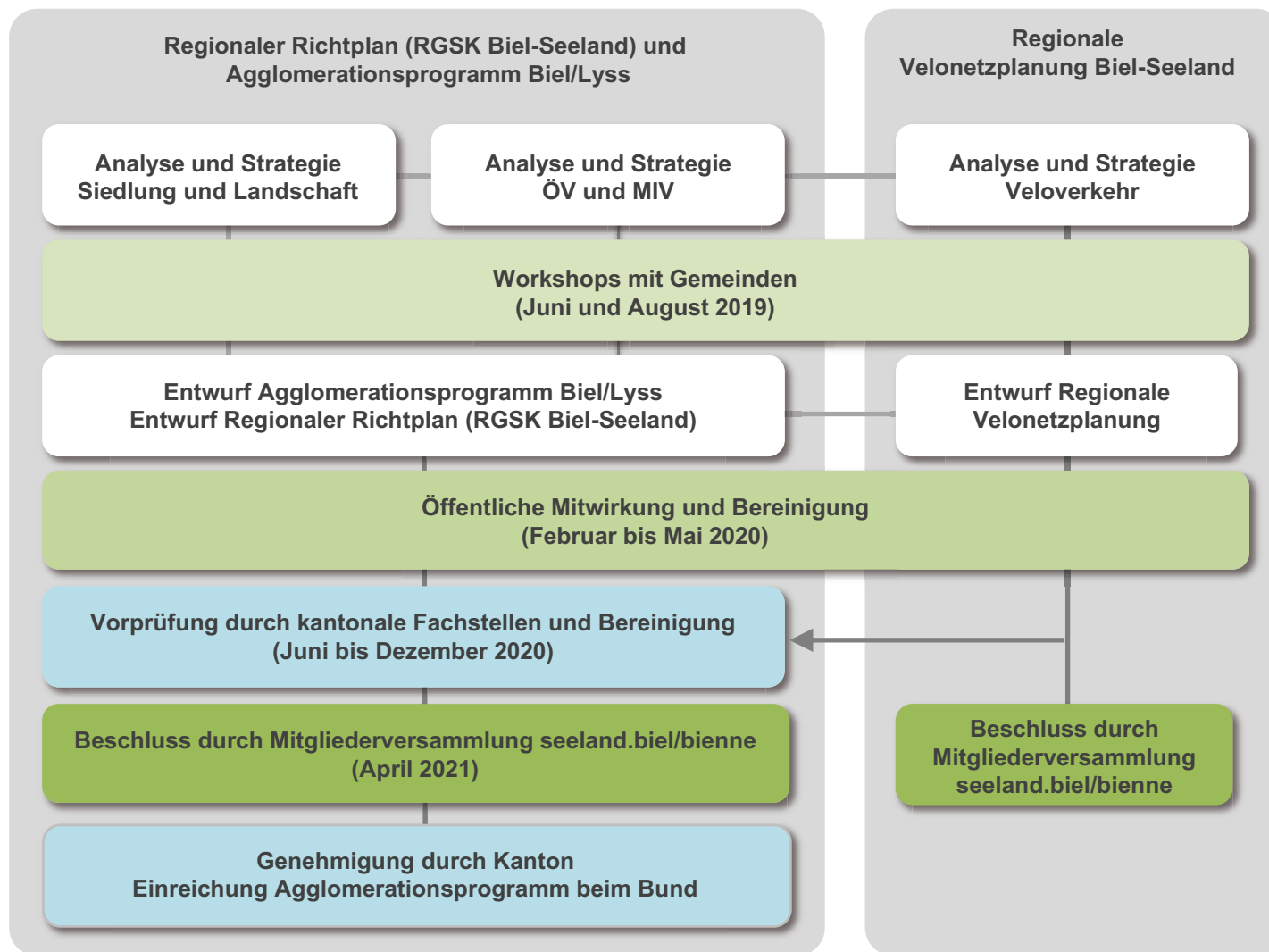
Kartenband

Hilfsmittel

Hauptbericht: «Das
Wichtigste in Kürze»

Fragebogen
für die Mitwirkung

Meilensteine



Die wichtigsten Neuerungen

- » Regionale Velonetzplanung zur Förderung des Veloverkehrs
- » Verstärkung der Siedlungsentwicklung nach innen mit neuen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten
- » Mobilität bewältigen ohne A5 Westumfahrung Biel und ohne Regiotram in den nächsten zwanzig Jahren
- » Bereinigung aller Gemeinde- und Kantonsmassnahmen und Neufassung der Massnahmenblätter gemäss Vorgaben des Kantons
- » Neufassung des Agglomerationsprogramms gemäss Vorgaben des Bundes und Herauslösung aus dem RGSK (RGSK und AP als separate Dossiers)

Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland

Anlass und Kontext

Analyse – Handlungsbedarf

Ziele / Strategie

Netzbildung

Velorouten/Massnahmen

Weitere Schritte

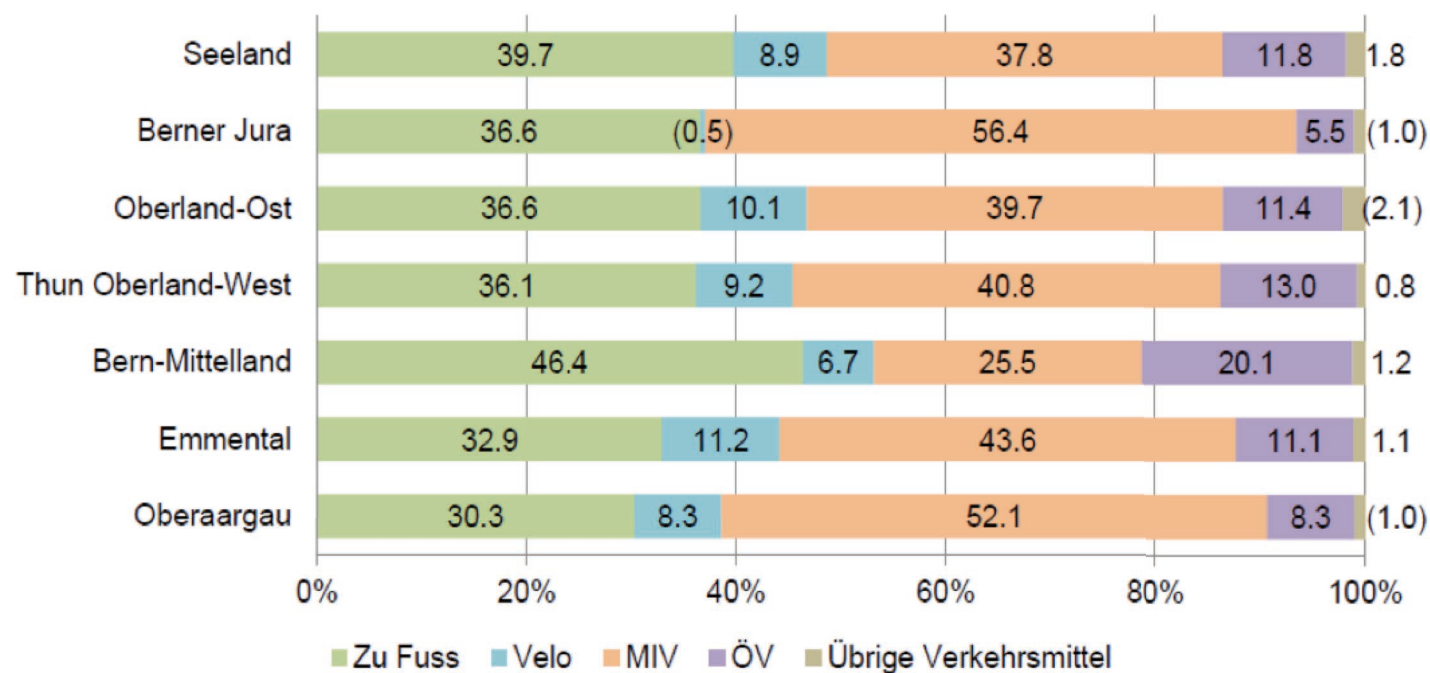


Anlass und Kontext

- » Kanton: Sachplan Veloverkehr / Vorgaben RGSK
 - Regionen planen das regionale Velonetz
 - Grundlage für Anpassung / Nachführung Sachplan Veloverkehr und LV-Massnahmen im RGSK (2025)
 - Korridore Vorrangrouten (SP Velo 2020)
- » Region: RGSK 2021 / Agglomerationsprogramm 4. Generation
 - Bisher nur Velokonzepte für Teilgebiete
 - Strategie: stärkeres Gewicht Fuss- und Veloverkehr
- » Stadt Biel: Sachplan Velo
 - separate Planung, koordiniert

Analyse: Veloanteil im Gesamtverkehr

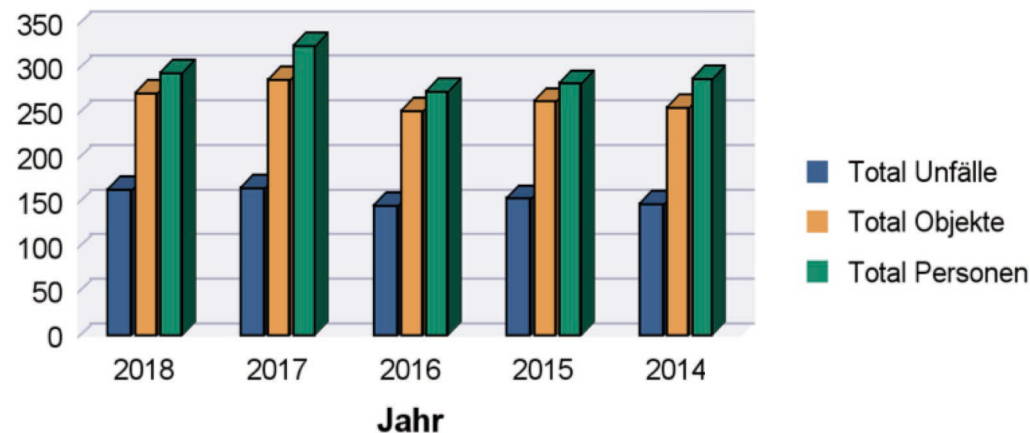
» Veloanteil nach Etappen 2015: 8.9% - kantonales Mittelfeld



» Veloanteile 2000: 8.4% - 2010: 7.2%

Analyse: Velounfälle

- » Velounfälle 2014 – 2018: 778 gemeldet, 9 Personen getötet
196 schwer und 533 leicht verletzt

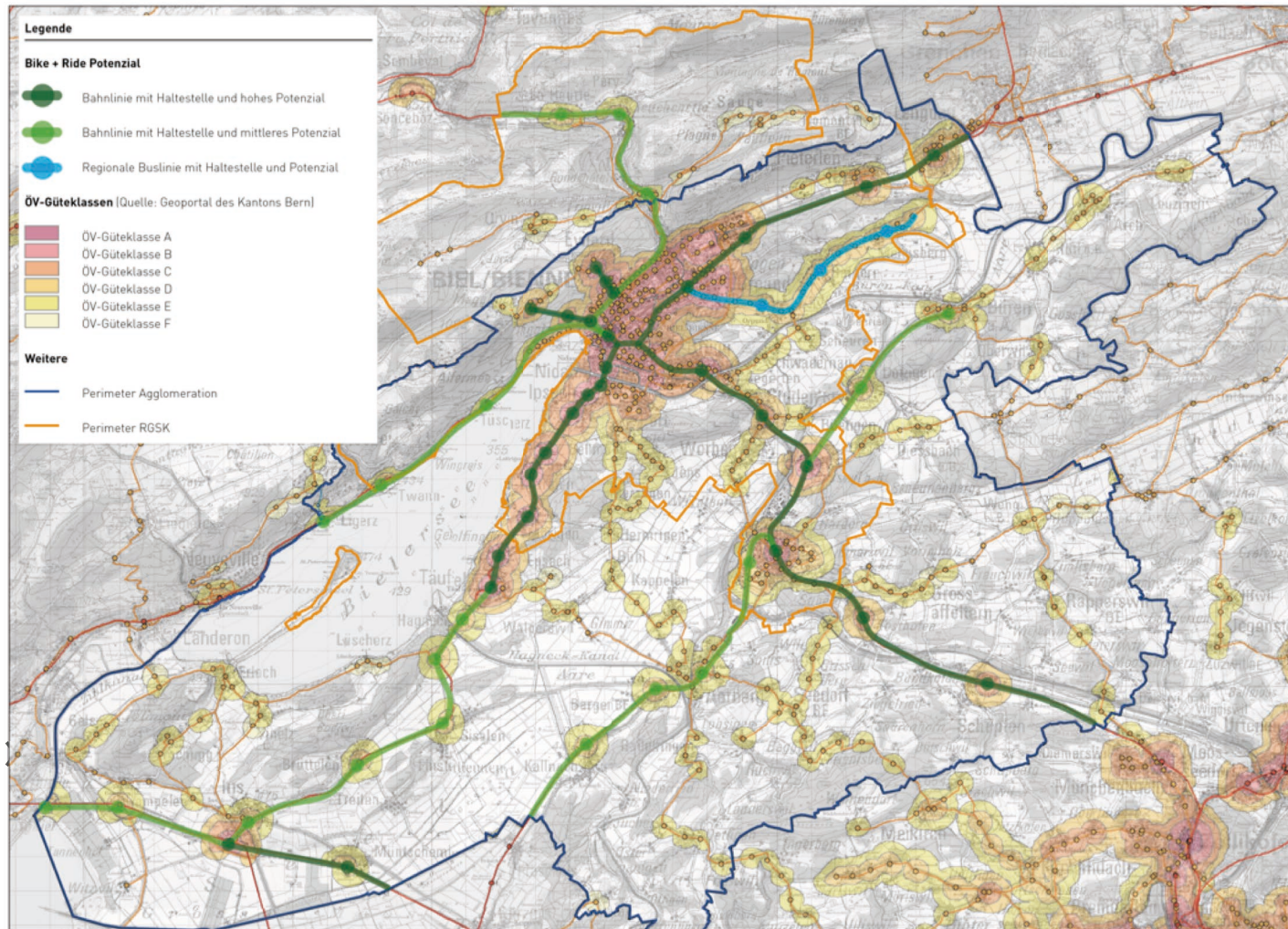


- » 49% bei schwachem Verkehrsaufkommen
88% bei Tempo 50 und höher
- » 20 Unfallschwerpunkte, davon 16 in der Stadt Biel
12 liegen auf Kreisverkehrsplätzen, 8 auf anderen Knoten

Analyse: Velopotenzial

- » Velobesitz:
s.b/b: 1.91 Velos pro Haushalt / Agglo Biel 1.66 / Kanton BE 1.85
- » Veloparkierung (Verfügbarkeit zu Hause):
s.b/b: 83% der Einwohner / Agglo Biel 84% / Schweiz: 80%
- » Stadt-Land-Muster:
Grösste Velodistanzen in Agglogürtel und Entwicklungsachsen
- » Umlagerungspotenzial:
55% der MIV-Etappen > 5 km / 40% > 3 km / 10% > 1 km
- » Breitere Bevölkerungskreise (u.a. ungeübte/unsichere) für das regelmässige Velofahren im Alltag gewinnen
- » Viele überkommunale Schulwege in der Region (Zielgruppe mit erhöhtem Schutzbedürfnis)

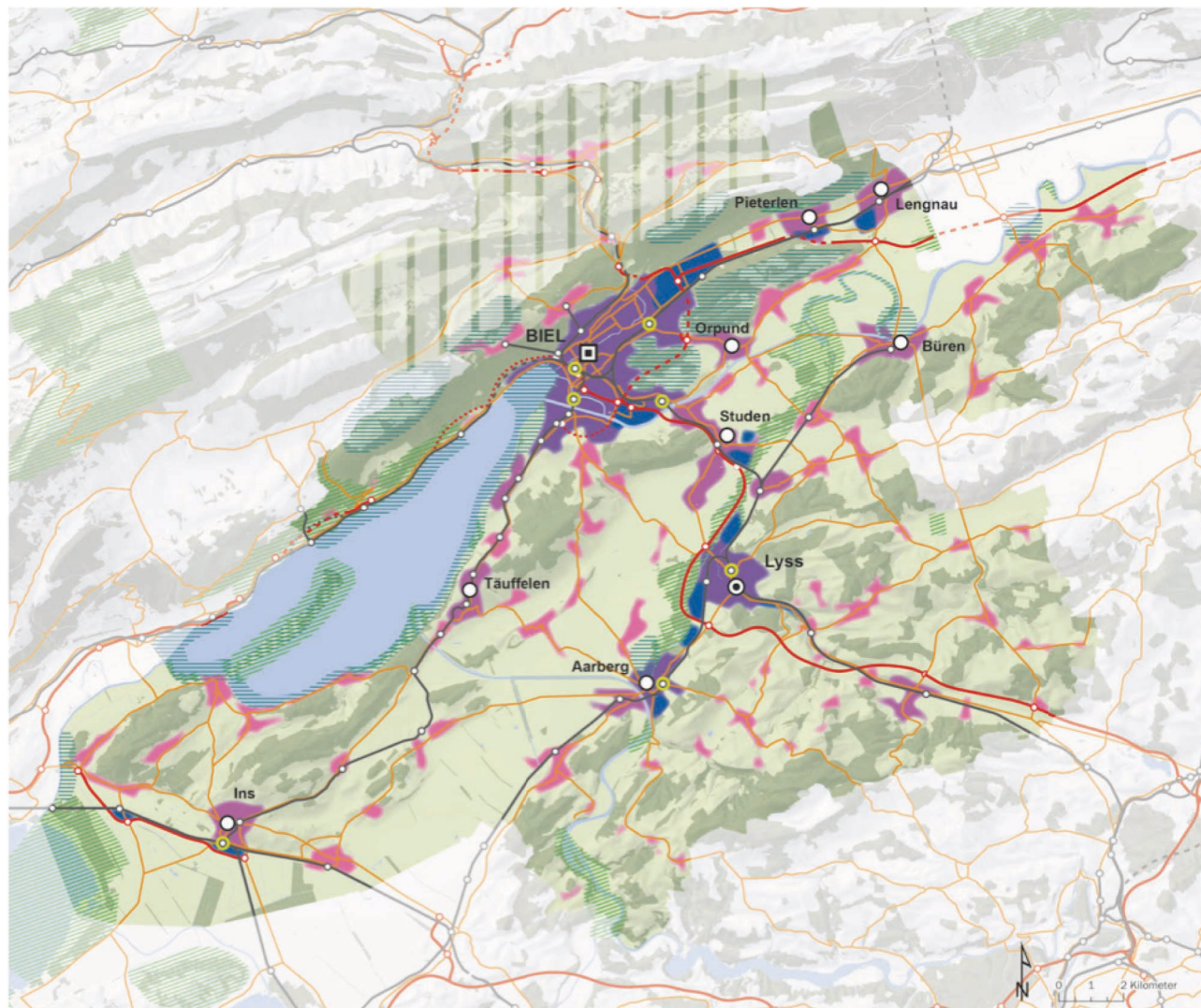
Handlungsbedarf: Bike + Ride / Bike-Sharing



Strategie Velonetzplanung

- » Ziel: 12 % Veloanteil (nach Etappen) im 2030
- » Das regionale Velonetz für den Alltagsverkehr erschliesst alle wichtigen Zielorte
- » Die Veloverbindungen müssen für alle Zielgruppen sicher, kohärent, direkt und/oder komfortabel sein
 - Direkttrouten: für schnelle und geübte Alltags-Velofahrende, meist auf/entlang Hauptstrassen
 - Komforttrouten: für Alltags-Velofahrende mit höheren Sicherheits- und Komfortbedürfnissen, wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen
- » Genügendes und qualitativ gutes Angebot an Veloabstellplätzen an den Zielorten / Bike + Ride bei den ÖV-Haltestellen

Strategie: Abstimmung auf Entwicklungsleitbild RGSK



Landschaftsraum

-  Landwirtschaftsgebiet: Siedlung begrenzen und Kulturland sichern
-  Wertvoller Landschafts- und Naturräume: schützen und pflegen
-  Regionales Erholungsgebiet: aufwerten und Zugänglichkeit verbessern

Siedlungsraum

-  Agglomerationskern: konsequent und mit hoher Qualität nach innen entwickeln
-  Entwicklungsachsen: sorgfältig verdichten und städtebaulich aufwerten
-  Ländlicher Raum: dörfliche Strukturen erhalten und Ortskerne stärken
-  Arbeitsschwerpunkte Industrie und Gewerbe: optimal erschliessen und weiter entwickeln

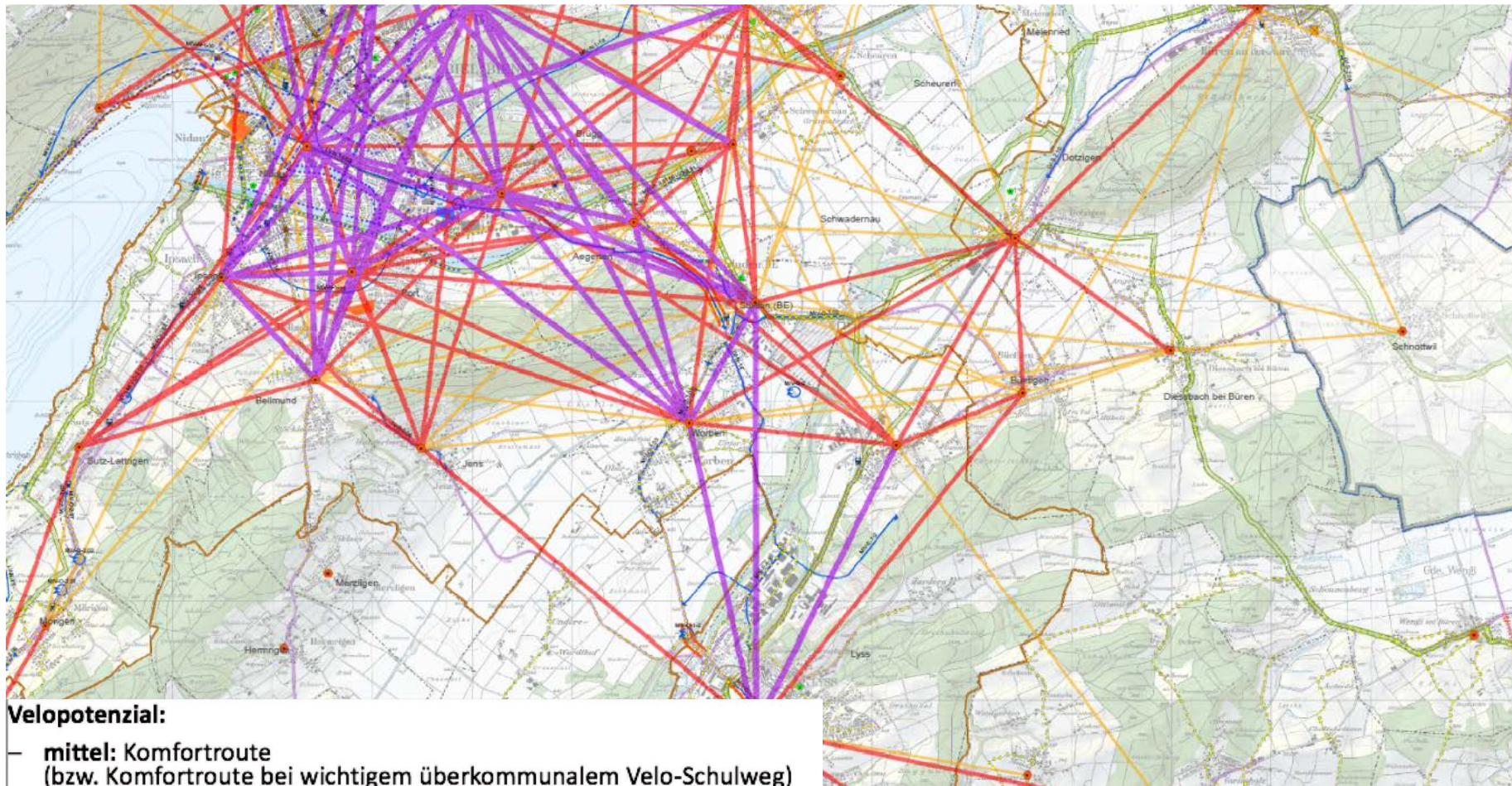
Zentren

-  Kantonales Zentrum (2. Stufe): Biel als Zentrumsstadt der Region Seeland-Berner Jura und Entwicklungsmotor im Kanton Bern ausbauen
-  Regionales Zentrum (3. Stufe): Lyss als Regionalzentrum im Seeland festigen
-  Teilregionale Zentren (4. Stufe): als Versorgungszentren für umliegende Gemeinden stärken

Mobilität

-  Bahnlinie bestehend / Tunnel
-  Bahnlinie geplant
-  Bahnhofstabelle / kombinierte Mobilität
-  Multimodale Verkehrsdrehscheibe: attraktiver Umsteigeknoten mit Versorgungsangeboten
-  Autobahn mit Anschluss / Tunnel
-  Autobahn mit Anschluss geplant
-  Durchgangs- oder Verbindungsstrasse

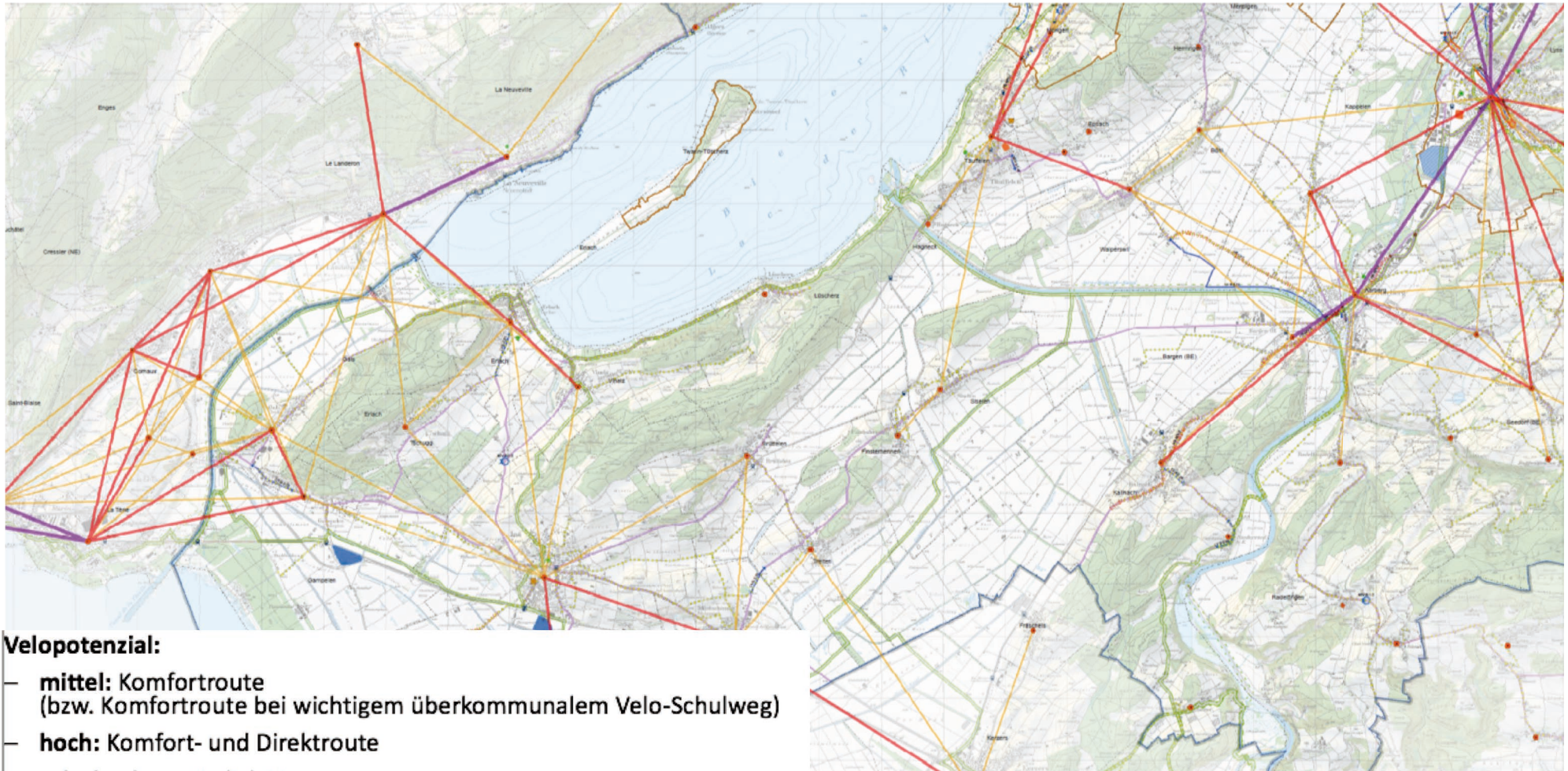
Netzbildung: Wunschlinien / Potenzial



Velopotenzial:

- **mittel:** Komfortroute
(bzw. Komfortroute bei wichtigem überkommunalem Velo-Schulweg)
- **hoch:** Komfort- und Direktroute
- **sehr hoch:** zusätzlich Vorrangroute

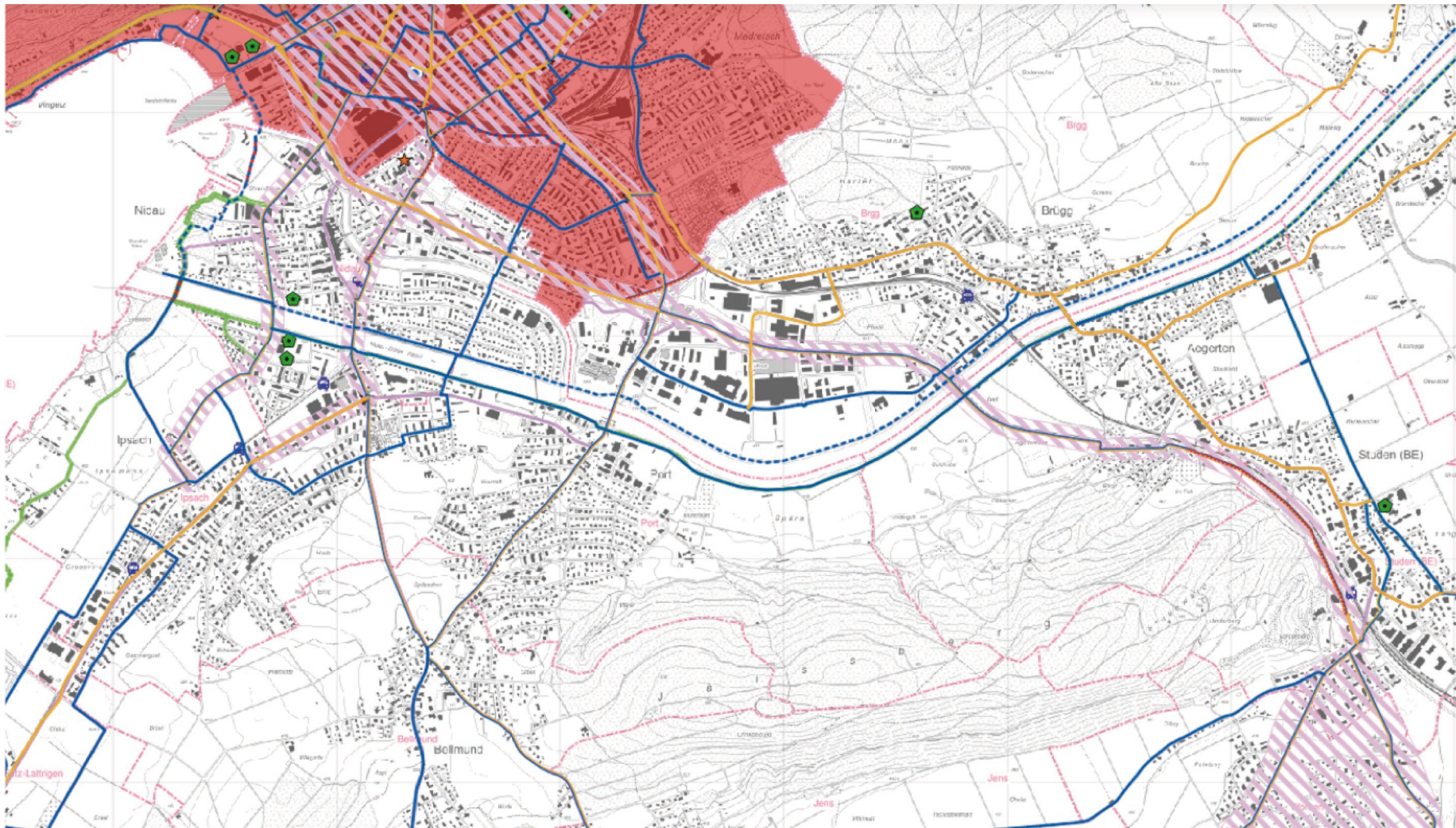
Netzbildung: Wunschlinien / Potenzial



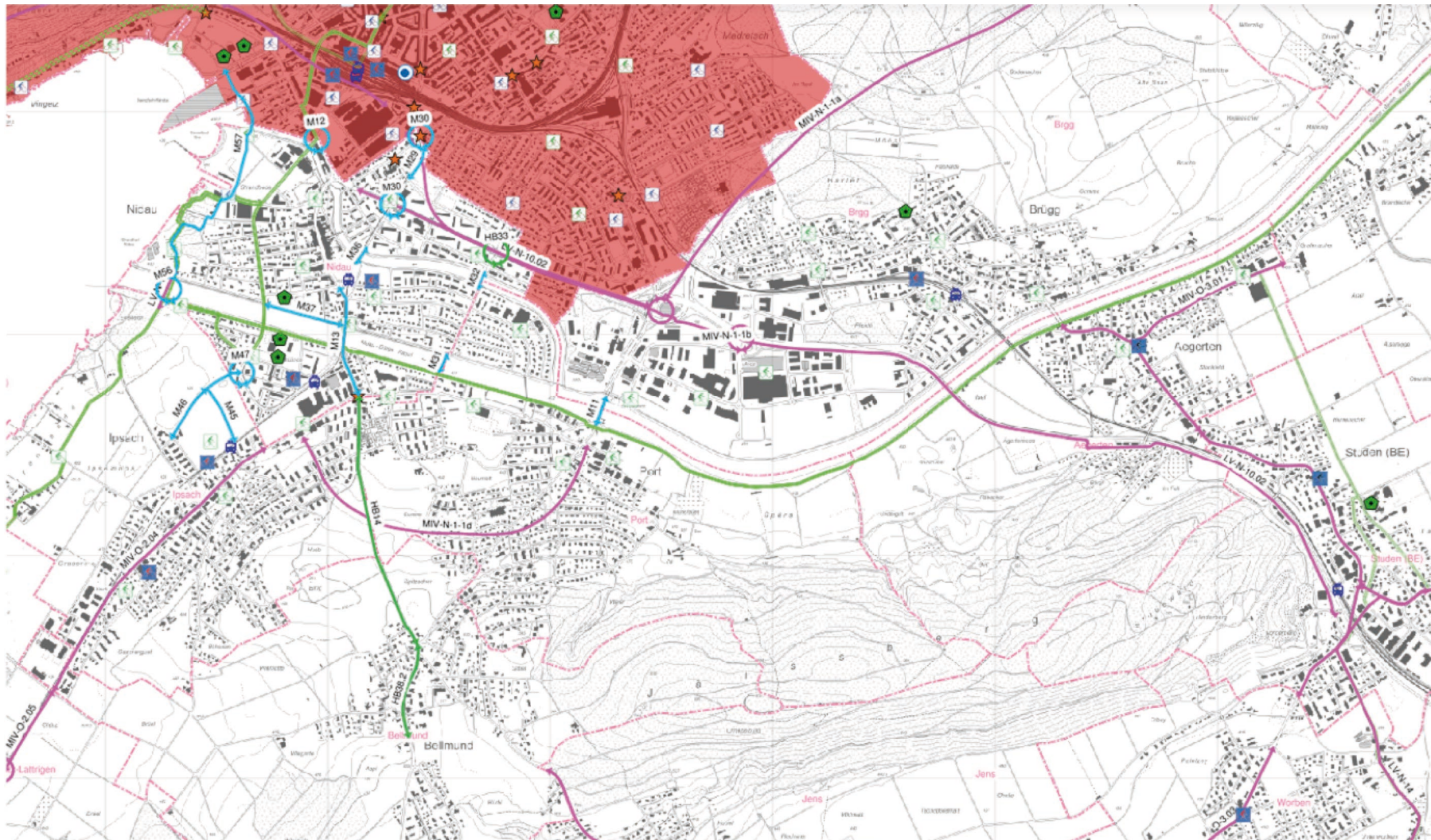
Velopotenzial:

- **mittel:** Komfortroute
(bzw. Komfortroute bei wichtigem überkommunalem Velo-Schulweg)
- **hoch:** Komfort- und Direktroute
- **sehr hoch:** zusätzlich Vorrangroute

Massnahmen: Karte regionales Velonetz



Massnahmen: Karte Massnahmen



Massnahmen: Liste

Nr.	Gemeinde	Schwachstelle	reg. Handlungsbedarf	mögliche Massnahme	Federführung	Kostenschätzung in Mio. ³			Umsetzung		
						< 0.5 Mio.	0.5 – 2.0 Mio.	> 2.0 Mio.	'23 ⁴	'24 - '27	'28 - '31
M47	Nidau	Massnahmenbedarf Komfortroute bei Einmündung Feldweg / Beundenring	mittel	Gemäss Vertiefungsstudie 2018, M-Nr.3: Ausbau des schmalen Feldweges mit Optimierung der Linienführung, Verbesserung des Einmündungsbereichs in den Beundenring und Aufhebung zu schmale Radstreifen zugunsten einer Abbiegehilfe.	Nidau	X				X	
M48	Büetigen	Massnahmenbedarf sowohl auf Kantonsstrasse innerorts als auch auf den Abzweigungen	hoch	Markierungen FGSO und Verbesserung Abzweigungen	Büetigen	X					
M49	Rapperswil	Massnahmenbedarf auf Kantonsstrasse innerorts (Schulweg)	hoch	Verbesserungen im Sinne Komfortroutenstandards	OIK III	X				X	
M50	Grossaffoltern	Unbefestigter Feldweg (Komfortroute)	mittel	Feldweg mit Hartbelag ausbauen	Grossaffoltern	X					X
M51	Grossaffoltern	Drei Abbiegehilfen auf Hauptstrasse/Verbindungsstrassen fehlen	hoch	Drei Abbiegehilfen auf Hauptstrasse/Verbindungsstrassen	Grossaffoltern OIK III	X					X
M52	Schöpfen	Massnahmenbedarf für Komfortroute auf Hauptstrasse ausserorts	hoch	Markierungen FGSO (Randstreifen)	Schöpfen	X					X
M54	Vinelz	Unbefestigter Feldweg (Komfortroute)	mittel	Feldweg mit Hartbelag ausbauen	Vinelz	X					X
M55	Gamalen	Massnahmenbedarf für Komfortroute auf Hauptstrasse	hoch	Markierungen FGSO (Randstreifen)	Gamalen	X					X
M56	Nidau	Netzlücke auf Komfortroute und geplanter Freizeitroute	mittel	Neue Fuss- und Velobrücke «Erlenwäldli»	Nidau		X				X
M57	Nidau	Massnahmenbedarf Komfortroute	mittel	Realisierung Alltagsverbindung im Zusammenhang mit AGGLO	Nidau		X				X

Massnahmen: Bike + Ride

Anhang 1: Ermittelter Handlungsbedarf B+R-Anlagen

Bahn- / Bushaltestelle / Bahnhof bzw. Gemeinde		Anzahl bestehende Velo-Abstellplätze ¹	Bedarf ermittelt (durch...)	Bedarf nach zusätzlichen Velo-Abstellplätzen ²	Erneuerungsbedarf ³	Bedarf SNP 2014-29
Aarberg Post/Bahnhof	Bahn	114	Nein (...Gemeinde)	0	Nein	Nein
Bargen	Bahn	13	-	0	teilweise	Nein
Biel Bahnhof (Velostation, Sektor Nord und Sektor Süd)	Bahn	1900	Ja (... Gemeinde)	400	Nein	Nein
Biel Bözingenfeld	Bahn	120	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	teilweise	Nein
Biel Leubringenbahn	Seilbahn	42	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	teilweise	Nein
Biel Magglingenbahn	Seilbahn	35	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	teilweise	Nein
Biel Mett	Bahn	0	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	teilweise	Nein
Brügg	Bahn	66	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	teilweise	Nein
Brüttelen	Bahn	20	Ja (... Berechnung)	10	Ja	Nein
Büren an der Aare	Bahn	54	-	0	teilweise	Nein
Buswil bei Büren	Bahn	54	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	teilweise	Nein
Dotzigen	Bahn	17	-	0	teilweise	Nein
Evilard / Leubringen	Seilbahn	10	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	teilweise	Nein
Gampelen	Bahn	56	Ja (... Gemeinde)	unbekannt	teilweise	Nein
Gerolfingen	Bahn	18	Ja (... Gemeinde)	80	Ja	Nein
Hagneck	Bahn	20	Nein (... Berechnung)	1	Ja	Nein
Hohfluh	Seilbahn	0	Nein (... Gemeinde)	0	teilweise	Nein
Ins Bahnhof	Bahn	187	Nein (... Gemeinde)	0	Ja	Nein
Ins Dorf	Bahn	20	Nein (... Gemeinde)	71	Ja	Nein
Ipsach	Bahn	28	Ja (... Gemeinde)	120	teilweise	Nein
Ipsach Herdi	Bahn	9	Ja (... Berechnung)	110	teilweise	Nein
Kallnach	Bahn	40	-	0	Ja	Nein
Lattrigen	Bahn	18	Ja (... Berechnung)	60	Nein	Nein
Lengnau	Bahn	60	Nein (... Gemeinde)	0	teilweise	Nein
Lüscherz	Bahn	20	Ja (... Berechnung)	10	Ja	Nein
Ligerz	Bahn	9	Nein (... Gemeinde)	67	Ja	Nein

Weitere Schritte

- » Nach der Mitwirkung: Integration der „Massnahmen“ (M..) in das RGSK 2021 / AP4
- » Potenzielle Massnahmen für das AP 4 (A-/B-Horizont) sind bezeichnet
- » Der „Handlungsbedarf“ (HB..) bleibt in der Velonetzplanung dokumentiert - entwickeln Massnahmen für spätere RGSK
- » Antrag zur Aufnahme des regionalen Velonetzes in den Kantonalen Sachplan im Rahmen des RGSK 2021
- » Separate Mitwirkung zum Sachplan Velo der Stadt Biel. Integration der wesentlichen Inhalte ins RGSK

RGSK 2021 / AP 4. Generation

Ausgangslage

Entwickungsleitbild / Zukunftsbild

Strategien Siedlung, Landschaft, Verkehr

Neue Massnahmen



Ausgangslage

Region seeland.biel/bienne

	Bevölkerung	Beschäftigte
Entwicklung	2002-2018 + 22 300 / 0,9 % pro Jahr	2001-2016 + 12 800 / 1,1 % pro Jahr
Trendszenario 2035	+ 28 600 / 1,0 % pro Jahr	+ 15 800 / 1,0 % pro Jahr
Kapazität Bauzone	+ 42 800	+ 27 700

Ausgangslage

Agglomeration Biel/Lyss

	Bevölkerung	Beschäftigte
Entwicklung	2002-2018 + 15 100 / 0,9 % pro Jahr	2001-2016 + 9 400 / 1,1 % pro Jahr
Trendszenario 2040	+ 23 200 / 0,9 % pro Jahr	+ 13 900 / 0,9 % pro Jahr
Kapazität Bauzone	+ 28 400	+ 15 000

Ausgangslage

Folgerungen

- » Die bestehenden Bauzonen können das erwartete Wachstum aufnehmen.
- » Dazu müssen die Baulandreserven und inneren Reserven konsequent genutzt werden.
- » Auf Siedlungserweiterungen soll weitgehend verzichtet werden.
- » Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung bleiben als langfristige Optionen erhalten.

Ausgangslage

Rahmenbedingungen

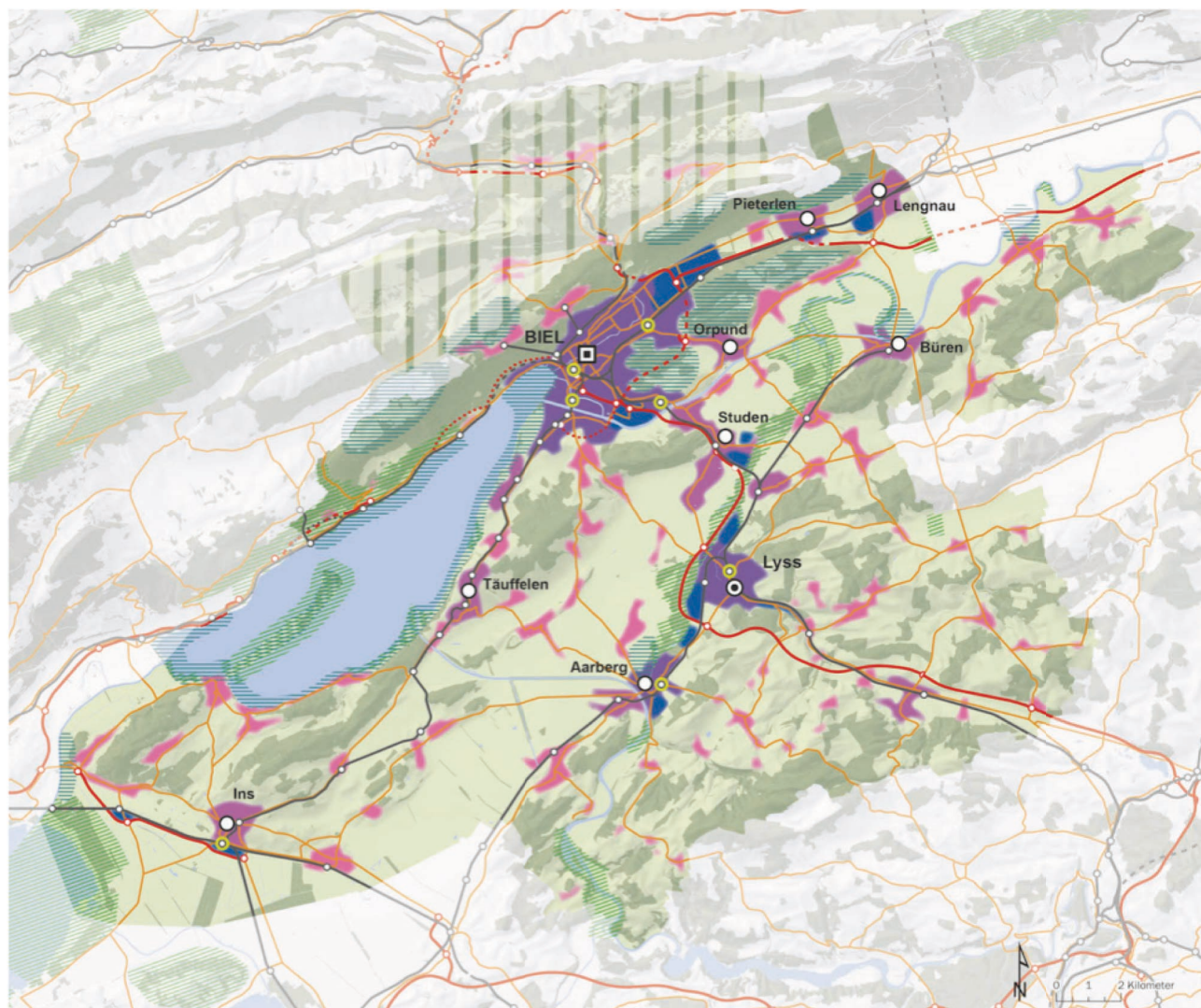
- » A5 Westumfahrung sistiert – Realisierung nach 2040
- » Regiotram sistiert – Realisierung nach 2040
- » Vierspurausbau A6 (T6) zwischen Lyss und Biel – Realisierung nach 2040

Zielsetzung

- » Lebens- und Umweltqualität verbessern und Bevölkerungswachstum und wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen ohne neue grosse Verkehrsinfrastrukturen in den nächsten zwanzig Jahren.



RGSK 2021 - Räumliches Entwicklungsleitbild



Landschaftsraum

-  Landwirtschaftsgebiet: Siedlung begrenzen und Kulturland sichern
-  Wertvoller Landschafts- und Naturräume: schützen und pflegen
-  Regionales Erholungsgebiet: aufwerten und Zugänglichkeit verbessern

Siedlungsraum

-  Agglomerationskern: konsequent und mit hoher Qualität nach innen entwickeln
-  Entwicklungsachsen: sorgfältig verdichten und städtebaulich aufwerten
-  Ländlicher Raum: dörfliche Strukturen erhalten und Ortskerne stärken
-  Arbeitsschwerpunkte Industrie und Gewerbe: optimal erschliessen und weiter entwickeln

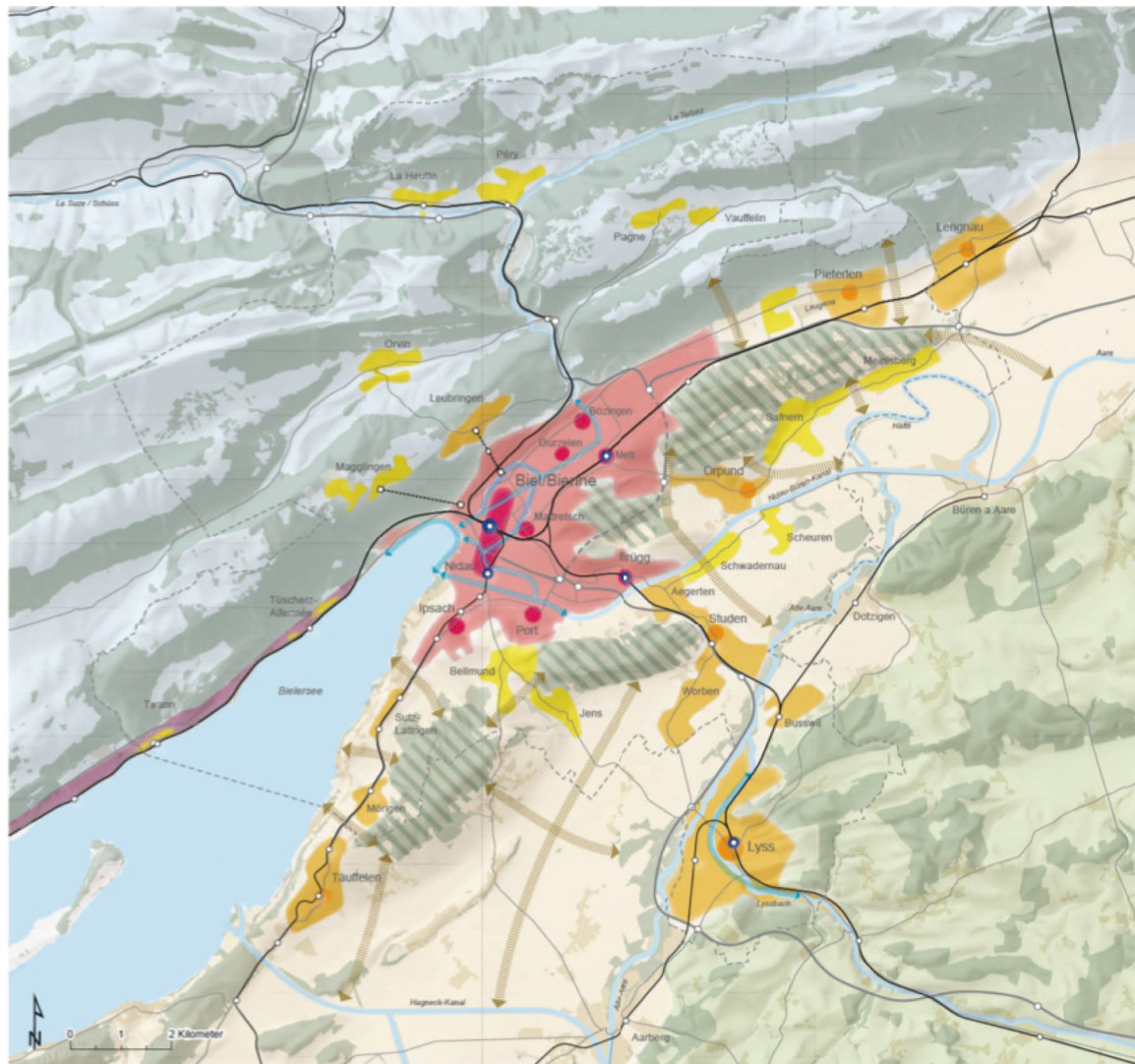
Zentren

-  Kantonales Zentrum (2. Stufe): Biel als Zentrumsstadt der Region Seeland-Berner Jura und Entwicklungsmotor im Kanton Bern ausbauen
-  Regionales Zentrum (3. Stufe): Lyss als Regionalzentrum im Seeland festigen
-  Teilregionale Zentren (4. Stufe): als Versorgungszentren für umliegende Gemeinden stärken

Mobilität

-  /  Bahnlinie bestehend / Tunnel
-  Bahnlinie geplant
-  Bahnhofstabelle / kombinierte Mobilität
-  Multimodale Verkehrsdrehscheibe: attraktiver Umsteigeknoten mit Versorgungsangeboten
-  /  Autobahn mit Anschluss / Tunnel
-  /  Autobahn mit Anschluss geplant
-  Durchgangs- oder Verbindungsstrasse

AP 4 – Zukunftsbild



Landschaftsraum

-  Naturnahe Hügel- und Berglandschaft des Jura
-  Rebbaulandschaft am nördlichen Bielerseeufer
-  Hügellandschaft des Mittellandes
-  Siedlungsnah bewaldete Hügelzüge
-  Offene Agrarlandschaft der Aareebene
-  Landschaftszäsuren und Vernetzungsachsen
-  Lebensräume und Erholungsgebiete der See- und Flusssufer
-  Frei- und Grünflächen entlang der Gewässer im Stadtraum

Siedlungsraum

-  Agglomerationskern: dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität
-  Agglomerationsachsen: gezielt verdichtet und städtebaulich aufgewertet
-  Ländlicher Raum: intakte Strukturen

Versorgungszentren

-  Kantonales Zentrum Biel
-  Orts- und Quartierzentren im Agglomerationskern
-  Regionales Zentrum Lyss
-  Teilregionale Zentren

Mobilität

-  Bahnlinie mit Haltestellen / Kombinierte Mobilität
-  Bahnlinie geplant
-  Seilbahn mit Haltestellen / Kombinierte Mobilität
-  Autobahn mit Anschluss / Tunnel
-  Multimodale Verkehrsdrehscheiben

-  Wald
-  Siedlungsgebiet (Bauzone)
-  Agglomeration Biel/Lyss

AP 4 – Zukunftsbild

Zielszenario Mobilität

- » Der MIV steigt nicht weiter an (wird plafoniert)
 - > Überprüfung mit Verkehrsmonitoring
- » Der Anteil des MIV am Gesamtverkehr nimmt ab. Die Anteile des öV und des Fuss- und Veloverkehrs nehmen zu
 - > Überprüfung mit Mikrozensus
- » Die Verkehrsbelastung liegt überall unter der lokalen Belastbarkeit der Strassenräume
 - > Überprüfung mit Verkehrsmonitoring

Handlungsbedarf

- » Konsequente und qualitätsvolle Verdichtung von unbebauten und unternutzten Bauzonen
- » Schaffung von vielfältig nutzbaren Frei- und Grünräumen für Freizeit und Erholung
- » Ökologische Stärkung und Vernetzung der Lebensräume von Tieren und Pflanzen
- » Ausrichtung auf eine siedlungsverträgliche, platzsparende und emissionsarme Mobilität.

Strategie Siedlung und Landschaft

- » **Siedlungen nach innen entwickeln** und weitgehender Verzicht auf Siedlungserweiterungen (Einzonungen) bis 2040
- » Verdichtung primär im **Agglomerationskern und in den Zentrumsorten** an den leistungsfähigen Bahnlinien
- » Stärken der **Orts- und Quartierzentren** > kurze Alltagswege
- » **Nutzungs- und Gestaltungsqualität** von Siedlungen, Strassenräume, Plätzen und Grünräumen verbessern
- » Siedlungsentwicklung auf **platzsparende und emissionsarme Mobilität** ausrichten
- » **Naherholung und ökologische Vernetzung** mit attraktiven und gut erreichbaren Frei- und Grünräumen stärken

Strategie Verkehr

- » **Verkehr vermeiden:** Siedlungsentwicklung an Standorten mit guter Anbindung an den öV und guten Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr
- » **Verkehr verlagern:** Ausbau des öV, Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und der kombinierten Mobilität
- » **Verkehr vernetzen:** Grössere Bahnstationen (Biel, Mett, Bözingenfeld, Brugg, Nidau, Lyss) als Verkehrsdrehscheiben ausbauen, öV optimal mit Fuss- und Veloverkehr (Bike+Ride und Bike-Sharing) und MIV (Park+Ride und Carsharing) vernetzen.
- » **Verkehr verträglich gestalten:** Lokale Belastbarkeiten der Strassenräume einhalten, Luft- und Lärmbelastung reduzieren, Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden gewährleisten

Neue Massnahmen Landschaft

Neue Massnahmen

- » Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss
- » Landschaftliche Aufwertung Agglomeration (Flussufer und Grünräume)

Erhöhung Priorität

- » Aufwertung Seeufergebiete (Planung 2021)



Neue Massnahmen Siedlung

Neue Massnahmen

- » 25 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Biel, Brügg, Büren an der Aare, Lyss, Nidau und Pieterlen, die einer neuen Nutzung zugeführt werden und deren Dichte erhöht wird
Planung und Realisierung vor 2024 / bis 2027 (A-Horizont) / bis 2031 (B-Horizont)
- » 4 neue Wohnschwerpunkte (grössere Baulandreserven) in Biel, Ipsach, Lyss und Orpund, die prioritär realisiert werden sollen.
Planung und Realisierung vor 2024 / bis 2027 (A-Horizont) / bis 2031 (B-Horizont)

Neue Massnahmen Siedlung

Neue Massnahmen

- » Standort für verkehrsintensive Vorhaben:
Brüggmoos > Neubau Spitalzentrum Biel (Vororientierung)
- » Vorranggebiet Tourismus / Freizeit / Erholung:
Gampelen, Tannenhof > Ersatzstandort für Camping Fanel

Neue Festsetzung (bisher Zwischenergebnis)

- » Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen:
Büren an der Aare, Solothurnstrasse / Galgenfeld
Planung und Realisierung bis 2027 (A-Horizont)

Neue Massnahmen öV

Verbesserung der öV-Erschliessung > RVK

Kurzfristig:

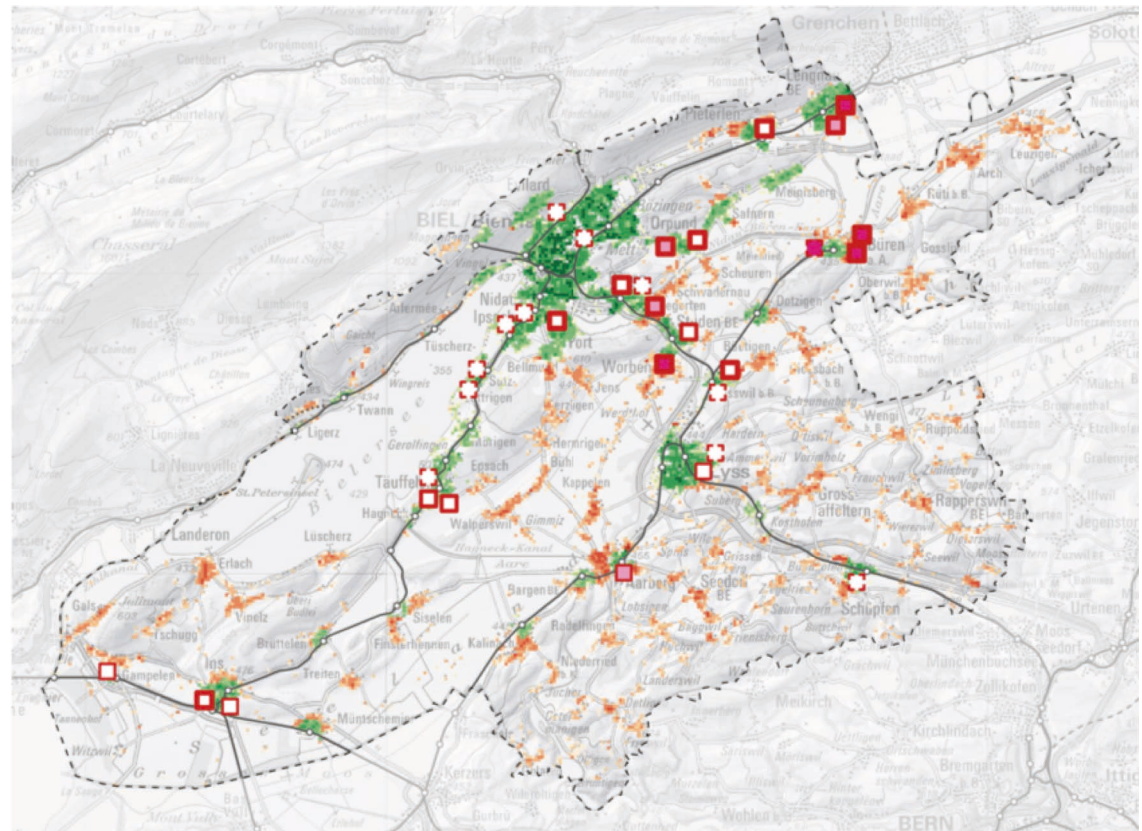
- » Büren an der Aare,
Solothurnstrasse / Galgenfeld

Mittelfristig:

- » Aegerten, Worben

Langfristig bei Bedarf:

- » Aarberg, Mühlifeld
- » Lengnau, ESP Lengnaumoos
- » Lengnau, Rolli-Ost
- » Pieterlen, Sömmerung
- » Büren an der Aare, Schüre
- » Studen, ESP Studengrien /
Studengrien Nord



Neue Massnahmen ÖV

Überprüfung Regiotram

- » Projekt ist sistiert, im Fokus steht die Weiterentwicklung des Busnetzes
- » Laufende Studie ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung der RVK
- » Überprüfung Regiotram im Rahmen der Studie RVK



Neue Massnahmen Langsamverkehr

Veloverkehr

- » Massnahmen aus Sachplan Velo Stadt Biel bereits integriert
- » Massnahmen in der übrigen Region werden nach der Mitwirkung aus der regionalen Velonetzplanung übernommen



Neue Massnahmen MIV

Sanierung Ortsdurchfahrten / Aufwertung Strassenräume

- » Lyss, Bahnhofstrasse Busswil
- » Biel Chipot- und Aeberlistrasse
- » Aarberg, Murtenstrasse
- » Bargaen, Ortsdurchfahrt
- » Biel, Unterer Quai
- » Biel, Verkehrsberuhigung Mett



Neue Massnahmen Nachfrageorientierte Mobilität

- » Busbevorzugungsmassnahmen
- » Erweiterung Parkleitsystem Biel
- » Verkehrsmonitoring
Kernagglomeration Biel
- » Mobilitätsmanagement
Agglomeration Biel



Unterlagen auf www.seeland-biel-bienne.ch

Velonetzplanung	RGSK 2021	Aggloprogramm 4
Dossier	Dossier	Dossier
Bericht	Bericht	Hauptbericht
Karte Velonetz	Massnahmen	Massnahmen
Karte Massnahmen	Übersichtskarte	Kartenband
Hilfsmittel	Hilfsmittel	Hilfsmittel
	Übersicht der Änderungen	Hauptbericht: «Das Wichtigste in Kürze»
Fragebogen für die Mitwirkung	Fragebogen für die Mitwirkung	Fragebogen für die Mitwirkung
Netz und Massnahmen: rvnp.geoseeland.ch	Massnahmen RGSK und Aggloprogramm: rgsk.geoseeland.ch	

Verbindliche Inhalte RGSK

Behördenverbindliche Teile des RGSK

- » **Entwicklungsziele**
 - > Bericht, Kap. 4.3
- » **Räumliches Entwicklungsleitbild**
 - > Bericht, Kap. 4.4
- » **Massnahmen**
 - > Massnahmenblätter RGSK
 - > WebGIS: rgsk.geoseeland.ch

Verbindliche Inhalte AP Biel/Lyss

Behördenverbindliche Teile des Agglomerationsprogramms

- » **Zukunftsbild und Teilstrategien**
 - > Hauptbericht Kap. 4 und 6
- » **Massnahmen der 4. Generation**
 - > Massnahmenblätter AP4
- » **Noch nicht realisierte Massnahmen der 1. bis 3. Generation**
 - > Massnahmenblätter RGSK
 - > WebGIS: rgsk.geoseeland.ch

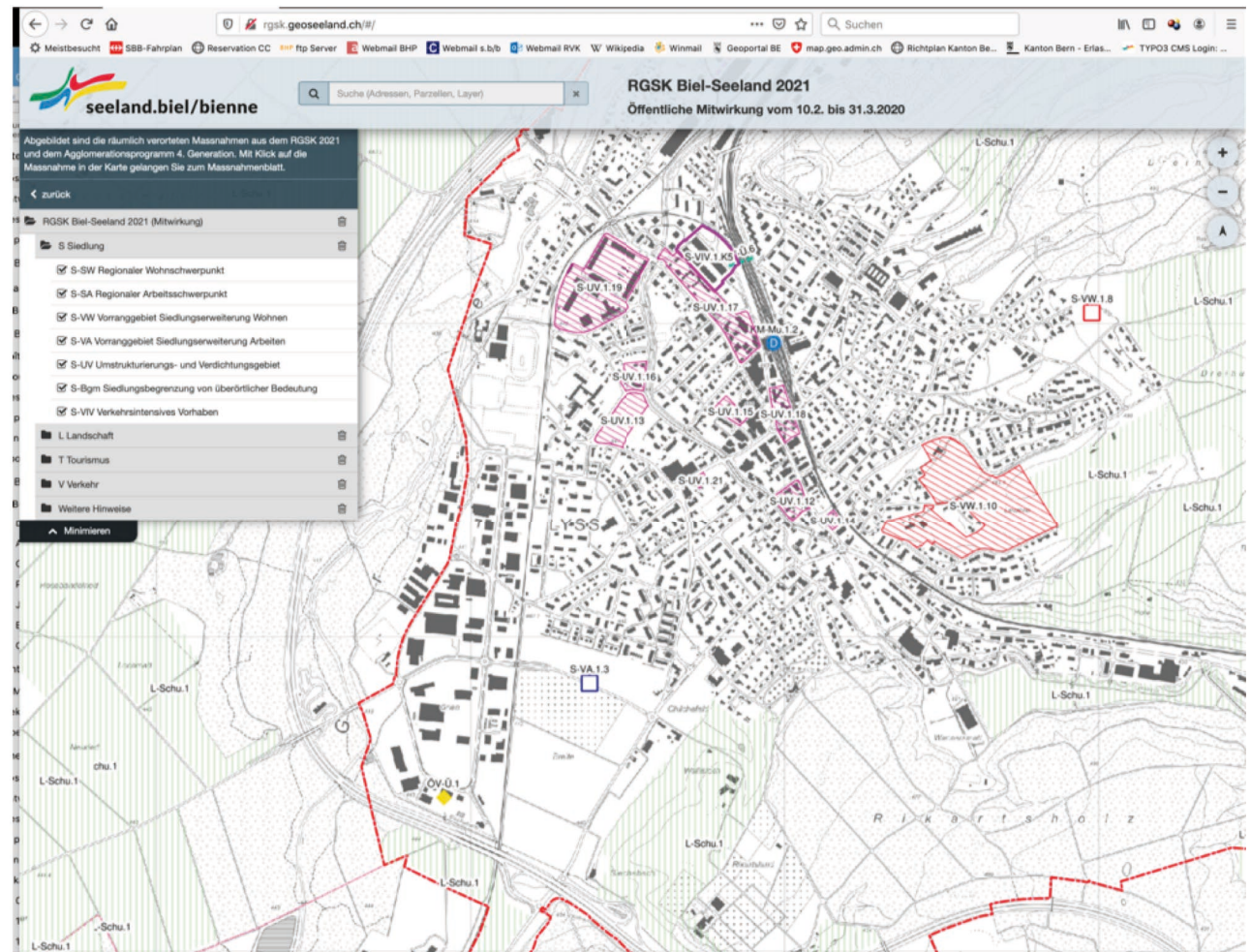
WebGIS

RGSK/AP:

rgsk.geoseeland.ch

Velonetzplanung:

rpvn.geoseeland.ch



Mitwirkung

Frist für die Einreichung der Eingaben: 31. März 2020

Kontakt:

Thomas Berz, 031 388 60 65, t.berz@seeland-biel-bienne.ch

Bernhard Gerber, 031 388 60 66, b.gerber@seeland-biel-bienne.ch