seeland.biel/bienne

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation **Massnahmen**

Genehmigung

Das Agglomerationsprogramm besteht aus:

- Hauptbericht
- **Massnahmen**
- Kartenband
- Umsetzungstabellen

30. Juni 2021

Impressum

Auftraggeber
Verein seeland.biel/bienne
c/o BHP Raumplan AG, Fliederweg 10, Postfach 575, 3000 Bern 14

Leitungsgremium Konferenz Agglomeration Biel
Theres Lautenschlager, Studen, Gemeindepräsidentin (Vorsitz, ab 01.01.2020)
Stefan Krattiger, Aegerten, Gemeindepräsident (Vorsitz, bis 31.12.2019)
Erich Fehr, Biel, Stadtpräsident
Sandra Hess, Nidau, Stadtpräsidentin
Heinrich Sgier, Pieterlen, Gemeinderat (ab 01.10.2020)
Philippe Hänni, Orpund, Gemeinderat (bis 31.03.2020)
Daniel Kopp, Sutz-Lattrigen, Gemeinderat (ab 01.01.2021)
Andreas Stauffer, Täuffelen, Gemeindepräsident (bis 31.12.2020)

Bearbeitung
BHP Raumplan AG, Bern: Thomas Berz, Bernhard Gerber, Beda Baumgartner, Martin Lutz, Kaspar Reinhard, Reto Mohni, Selina Schönbächler
Kontextplan AG, Bern: Gilles Leuenberger, Roland Uhler
Landschaftswerk Biel-Seeland AG Biel: Christoph Iseli, Lea Fluri
RSW AG, Lyss: Patrick Muster, Martin Hess
Transitec AG, Bern: Urs Gloor, Christian Hänggi, Eva Vontobel

Inhaltsverzeichnis

1 Definition der Koordinationsstände 4

2 Genehmigungsvermerke 5

3 Vereinbarte Massnahmen AP1 - AP3 6

4 Übersicht Massnahmen AP 4. Generation 9

5 Massnahmenblätter AP 4. Generation 14

1 Definition der Koordinationsstände

Die in den Massnahmenblättern aufgeführten Koordinationsstände haben die folgende Bedeutung:

Festsetzung
Hier konnte die Koordination erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Die Beteiligten sind sich bezüglich des Weiteren Vorgehens einig. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe.

Zwischenergebnis
Diese Kategorie zeigt an, dass der Koordinationsprozess angelaufen ist und bereits Ergebnisse vorliegen. Ein Zwischenergebnis liegt dann vor, wenn sich die Beteiligten über das Vorgehen und die Ziele einig sind und das Erreichte transparent offengelegt werden kann. Zu jedem Zwischenergebnis gehört die Auflistung der noch fehlenden konkreten Tätigkeiten zur Überführung in eine Festsetzung.

Vororientierung
Dies ist die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Sie lässt die Aufnahme einzelner Ideen oder Ziele zu. Die konkreten Folgen des Vorhabens sind weder abschätzbar noch lassen sie sich aufzeigen. Um den Koordinationsprozess einzuleiten sind Anstrengungen nötig. Es besteht lediglich eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partnern.

2 Genehmigungsvermerke

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland (RGSK)
Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation

Mitwirkung vom 10.02.2020 bis 31.03.2020

Vorprüfung vom 17. Dezember 2020

Mit der Genehmigung wird aufgehoben:
» Richtplan verkehrsintensive Vorhaben ViV Agglomeration Biel (genehmigt am 30. März 2005)

Beschlossen durch die Mitgliederversammlung der Planungsregion seeland.biel/bienne am 30. Juni 2021

Die Präsidentin:
Madeleine Deckert

Der Geschäftsleiter:
Thomas Berz

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Biel, den 30. Juni 2021

Der Geschäftsleiter:
Thomas Berz

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung 20. Dez. 2021

AMT FÜR GEMEINDEN UND RAUMORDNUNG DES KANTONS BERN

3 Vereinbarte Massnahmen AP1 - AP3

Gen.	ARE-Code	Nr. AP	Titel	Piorität
Nicht durch Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen				
AP1	371.202	S1-7	Richtplan Siedlung+Verkehr Agglo Biel	
AP1	371.203	S8	Lärmschutz Bahn und Strasse	
AP1	371.204	S9	Naherholungsraum Bielerseebucht	
AP1	371.205	S10	Naherholungsraum Nidau-Büren-Kanal	
AP1	371.206	V1	Angebotsverbesserung öV	
AP1	371.207	V3	Verbesserung im Angebotsumfeld des öffentlichen Verkehrs	
AP1	371.208	V4	Mobilitätsmanagement	
AP1	371.209	V21/24	Richtplan verkehrlich flankierende Massnahmen vfM zur A5	
A-Liste				
AP1	371.027		SBB-Bahnhalt Bözingenfeld	A
AP1	371.028		Regio-Tram, Busvorlauf	A
AP1	371.013		MP Bus-Bevorzugung I	A
AP1	*371.025*		*Konzept LV_A-Liste*	
AP1	371.015		MP Intermodale Schnittstellen I	A
AP1	371.017		MP Schliessen von Netzlücken I	A
AP1	371.018		MP Reparatur Hauptverkehrsstr. I	A
AP1	371.019		MP Reparatur Quartiere I	A
B-Liste				
AP1	371.012		Regio-Tram	B
AP1	371.004		Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Ipsach	B
AP1	371.004		Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Sutz-Lattrigen	B
AP1	371.007		Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Aegerten	B
AP1	*371.026*		*Konzept LV_B-Liste*	
AP1	371.020		MP Schliessen von Netzlücken II	B
AP1	371.021		MP Reparatur Hauptverkehrsstr. II	B
Nicht durch Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen				
AP2	0371.2.018	B 10	Verkehrsintensive Vorhaben	A
AP2	0371.2.026	A 1	Siedlungsflächenbedarf Wohnen	A
AP2	0371.2.027	A 2	Regionale Wohnschwerpunkte	A
AP2	0371.2.028	A 3	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale Arbeitsschwerpunkte	A
AP2	0371.2.029	A 4	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten	A
AP2	0371.2.030	A 5	Regionale Zentralitätsstruktur	A
AP2	0371.2.031	A 6	Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen	A
AP2	0371.2.032	A 7	Aufwertung und Erneuerung der Quartiere	A
AP2	0371.2.033	A 8	Verdichtung des Siedlungsgebietes	A
AP2	0371.2.034	A 9	Spielraum für die örtliche Siedlungsentwicklung wichtige Siedlungsgrenzen	A
AP2	0371.2.035	A 10	Weiler	A
AP2	0371.2.036	C 1	Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus	A
AP2	0371.2.037	C 2	Seeufergebiet	A

Gen.	ARE-Code	Nr. AP	Titel	Piorität
AP2	0371.2.038	C 3	Flussufer	A
AP2	0371.2.039	C 4	Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung	A
AP2	0371.2.040	C 5	Vorranggebiete Natur und Landschaft A und B	A
AP2	0371.2.041	C 6	Ökologische Landschaftsentwicklung	A
AP2	0371.2.001	B 1	Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität	A
AP2	0371.2.005	B 4	Strassengebundener öffentlicher Verkehr	A
AP2	0371.2.017	B 9	Parkierungsangebote / Parkierungsstandorte	A
AP2	0371.2.016	B 8	Lokale Erschliessung / Verkehrsberuhigung	A
Eigenleistungen				
AP2	0371.2.046	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss – Marktplatz	Ave
AP2	0371.2.066	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer – Teil: Mörigen	Ave
AP2	0371.2.067	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer – Teil: Sutz	Ave
AP2	0371.2.051	B 11	Langsamverkehr. Intermodale Schnittstellen – Verbesserung/Umbau Bus Haltestelle Spitalzentrum	Ave
AP2	0371.2.054	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Altstadt/Untergasse	Ave
A-Liste				
AP2	0371.2.003	B 3	Schienengebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhaltestellen Busswil und Lyss)	A
AP2	0371.2.006	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Agglomeration Biel)	A
AP2	0371.2.045	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss – Biel-/Hauptstrasse	
AP2	0371.2.065	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer – Teil: Ipsach	A
AP2	0371.2.055	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Kreuzplatz	
AP2	0371.2.021	B 11	Langsamverkehr: Reparatur von Hauptverkehrsstrassen	A
AP2	*0371.2.069*		*Konzept LV A-Liste*	*A*
AP2	0371.2.050	B 11	Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen – B&R und Velo-Parkplätze	A
AP2	0371.2.052	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – Teil: Kleinmassnahmen	A
AP2	0371.2.064	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Kleinmassnahmen	A
B-Liste				
AP2	0371.2.002	B 2/I	Regiotram	B
AP2	0371.2.004	B 3/I	Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI	B
AP2	0371.2.007	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Lyss)	B
AP2	0371.2.047	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – 2. Bahnhofpassage Biel	B
AP2	0371.2.048	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – Bahnunterführung Lyss	B
AP2	0371.2.053	B11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – Teil: BGK Oberer Quai	B
AP2	0371.2.056	B11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Mett Zentrum	B
AP2	0371.2.057	B11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Bahnhofstrasse	B
AP2	*0371.2.070*		*LV B-Liste*	*B*
AP2	0371.2.014	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer – Teil: LV	B
AP2	0371.2.023	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere	B
AP2	0371.2.025	B 11	Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen	B
Nicht durch Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen				
AP3	0371.3.019	S10	Verkehrsintensive Vorhaben	As

Gen.	ARE-Code	Nr. AP	Titel	Piorität
AP3	0371.3.032	S1	Siedlungsflächenbedarf Wohnen	As
AP3	0371.3.033	S2	Regionale Wohnschwerpunkte	As
AP3	0371.3.034	S3	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale Arbeitsschwerpunkte	As
AP3	0371.3.035	S4	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten	As
AP3	0371.3.036	S5	Regionale Zentralitätsstruktur	As
AP3	0371.3.037	S6	Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen	As
AP3	0371.3.038	S7	Aufwertung und Erneuerung der Quartiere	As
AP3	0371.3.039	S8	Verdichtung des Siedlungsgebietes	As
AP3	0371.3.040	L1	Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung	As
AP3	0371.3.041	L2	Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus	As
AP3	0371.3.042	L3	Seeufergebiet	As
AP3	0371.3.043	L4	Flussufer	As
AP3	0371.3.044	L5	Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung	As
AP3	0371.3.045	L6	Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiet	As
AP3	0371.3.046	L7	Ökologische Landschaftsentwicklung	As
AP3	0371.3.047	L10	Windenergie	As
AP3	0371.3.001	NM-VM-1	Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität	Av
AP3	0371.3.002	NM-VM-2	Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast	Av
AP3	0371.3.007	ÖV-W-1	ÖV-Knoten Bahnhof / Masterplan Biel/Bienne	Av
AP3	0371.3.008	ÖV-Str-1	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Weiterentwicklung Busangebot	Av
AP3	0371.3.018	NM-PP-1	Parkierungsangebote / Parkieurungsstandorte	Av
A-Massnahmen				
AP3	0371.3.021	LV-N-2	Oberer Quai	A
AP3	0371.3P.053		Paket LV A-Liste	A
AP3	0371.3P.054		Paket Aufw. Str. A-Liste	A
B-Massnahmen				
AP3	0371.3.009	ÖV-Str-2	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung	B
AP3	0371.3.057		Paket Aufw. Str. B-Liste	B
AP3	0371.3.025	LV-N-6	Bahnhofstrasse Biel	B
AP3	0371.3.028	LV-N-8	Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord	B
AP3	0371.3.055		Paket LV-B-Liste	B
AP3	0371.3.015	NM-VM-3	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel	B
AP3	0371.3.056		Paket VM B-Liste	B

4 Übersicht Massnahmen AP 4. Generation

Priorität Umsetzungshorizont: A = 2024 bis 2027, B = 202 bis 2031, C = ab 2032
KS Koordinationsstand: VO = Vororientierung, ZE = Zwischenergebnis, FS = Festsetzung
Kosten Mio CHF

Massnahmen Landschaft

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
L-Gr.2	Lyss, Stadtpark	As	FS	15
L-Gr.3	Brügg, Uferpark und Erlenpark	As	FS	17
L-Gr.3.1	Abschnitt 1, Wasserkraftwerk bis Familiengärten	As	FS	19
L-Gr.3.2	Abschnitt 2, Entlang Familiengärten	As	FS	19
L-Gr.3.3	Abschnitt 3, Uferpark/Erlenpark	As	FS	20
L-Ü.1	Seeufergebiet, Agglomeration	As	FS	21
L-Ü.3	Landschaftliche Aufwertung, Agglomeration	As	FS	23
L-Ü.4	Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss	As	FS	25
L-Ü.5	Aufwertung historischer Bauten im Jura, Aggloomeration	As	FS	27
L-Ü.6	Ökologische Landschaftsentwicklung	As	FS	28

Massnahmen Siedlung

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
S-UV.1	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Agglomeration			31
S-UV.1.1	Biel, Brühlstrasse	vor 2024	FS	33
S-UV.1.2	Biel, Gurzelen	As	FS	33
S-UV.1.3	Biel, Kreuzplatz Nord	vor 2024	FS	34
S-UV.1.4	Biel, Drahtwerke Taubenloch	As	FS	34
S-UV.1.5	Biel, Heuer-Areal	As	FS	35
S-UV.1.6	Biel, Isabellenweg	As	FS	35
S-UV.1.7	Biel, Jakob-Strasse-Süd	vor 2024	FS	36
S-UV.1.8	Biel, Quartierzentrum Geyisried	As	FS	36
S-UV.1.9	Biel, Wildermethmatte	As	FS	37
S-UV.1.10	Biel, Bahnhof Mett	Bs	FS	38
S-UV.1.11	Brügg, Ile de Brügg / Neubrück	vor 2024	FS	38
S-UV.1.12	Lyss, Areal Schulgasse/Kreuzgasse/Hauptstrasse	vor 2024	FS	39
S-UV.1.13	Lyss, Kambly-Areal	vor 2024	FS	39
S-UV.1.14	Lyss, Mühleplatz	vor 2024	FS	40
S-UV.1.15	Lyss, Seeland-Center	vor 2024	FS	40
S-UV.1.16	Lyss, Stegmatt	vor 2024	FS	40
S-UV.1.17	Lyss, Bahnhofstrasse	As	FS	41
S-UV.1.18	Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse	As	FS	41
S-UV.1.19	Lyss, Kasernen- und Zeughausareal	Bs	FS	41

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
S-UV.1.20	Lyss, Nutrexareal Busswil	Bs	FS	42
S-UV.1.21	Lyss, Viehmarktplatz	Bs	FS	42
S-UV.1.22	Nidau, Bahnhof	As	FS	42
S-UV.1.23	Nidau, Hauptstrasse Süd	As	FS	43
S-UV.1.24	Pieterlen, Bahnhofareal	Bs	FS	43
S-UV.1.25	Lyss, Areal Hauptstrasse	As	FS	43
S-SW.1	Regionale Wohnschwerpunkte, Agglomeration			44
S-SW.1.2	Biel, Sägefeld	As	FS	46
S-SW.1.3	Biel, Bischofkänel West	Bs	FS	46
S-SW.1.4	Biel, Bischofkänel Ost	Bs	FS	46
S-SW.1.5	Ipsach, Schürlirain	vor 2024	FS	47
S-SW.1.7	Nidau, AGGLOlac	Bs	FS	48
S-SW.1.8	Orpund, Römerareal	Bs	FS	48
S-SW.1.9	Péry-La Heutte, Champs l'Allemand (Massnahme CRTU Jura bernois)	Bs	FS	49
S-SA.1	Regionale Arbeitsschwerpunkte, Agglomeration			50
S-SA.1.1	Biel, ESP Bözingenfeld	Daueraufgabe	FS	52
S-SA.1.2	Biel, ESP Masterplan Bahnhof	Daueraufgabe	FS	52
S-SA.1.3	Brügg, Brüggmoos	Daueraufgabe	FS	53
S-SA.1.4	Lyss, ESP Bahnhof	Daueraufgabe	FS	53
S-SA.1.5	Lyss, ESP Grien Süd	Daueraufgabe	FS	54
S-SA.1.6	Studen, ESP Studengrien	Daueraufgabe	FS	54
S-VW.3	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen, Agglomeration (A-, B-Horizont)			55
S-VW.3.1	Pieterlen, Mitte von Pieterlen – Chlösterlimatte	Bs	FS	57
S-VA.3	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten, Agglomeration (A-, B-Horizont)			58
S-VA.3.1	Orpund, Löörezälgli	As	FS	60

Massnahmen Verkehr

	Nr.	Titel	Priorität	KS	Kosten	Seite
		Öffentlicher Verkehr (ÖV)				
	ÖV-Ort.1	Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau	C	ZE	–	62
	ÖV-Ort.2	Überprüfung Regiotram, Option neue ÖV-Achse Agglomeration Biel	AvE	ZE	0.2	64
	ÖV-Str.2	Evilard, Wendeschlaufe Ortsbus Magglingen-Leubringen	A	FS	0.6	65
	ÖV-Str.3	Biel, Fahrbahnhaltestellen zur Busprioriserung	A	FS	3.7	67
	ÖV-Ü.1	Studien zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung, Agglomeration	AvE	FS	0.2	69
*	ÖV-E.1	Biel, Umstellung Buslinie 2 und 5 auf batterieelektrischen Betrieb	A	ZE	9.6	71
	ÖV-E.2	Biel, Umstellung Buslinien 6 und 8 auf batterieelektrischen Betrieb	B	ZE	17.4	73
		Kombinierte Mobilität (KM)				
	KM-B.4	Ausbau Bikesharing-Angebot im Agglomerationskern	AvE	FS	0.1	75
	KM-Mu.3	Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz	A	FS	2.5	76
	KM-Mu.4	Brügg, Gesamtkoordination Bahnhof Brügg	AvE	FS	0.1	78
	KM-Mu.5	Biel, Gesamtkoordination Bahnhof Biel	AvE	FS	0.4	80
	KM-Mu.6	Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz	B	FS	30.0	82
	KM-Mu.7	Nidau, Gesamtkoordination Bahnhof Nidau	AvE	FS	0.1	84
		Langsamverkehr (LV)				
	LV-Ü.1	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, A-Horizont				86
	LV-Ü.1.2	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Ausbau Radweg zwischen Mörigen und Gerolfingen	A	FS	1.5	88
	LV-Ü.1.4	Fussweg-/Velonetz Biel: Brücke Westerholz über die Schüss	A	FS	1.2	89
	LV-Ü.1.5	Fussweg-/Velonetz Biel: Neubau Gartenstrasse (Mattenstrasse – Madretschstrasse)	A	FS	1.6	90
	LV-Ü.1.6	Fussweg-/Velonetz Biel: Verbindung Hauserwehr	A	FS	1.5	91
	LV-Ü.1.7	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Feldwege Weiermatt, Ipsach	A	FS	0.32	92
	LV-Ü.1.8	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündungsbereich Feldweg Weienmatt - Beundenring	A	FS	0.1	93
	LV-Ü.1.9	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Kanalbrücke Dr. Schneider-Strasse (Herrenmoosweg bis Balainenweg)	A	FS	0.05	94
	LV-Ü.1.10	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündung Dr. Schneider-Str. in Aarbergstrasse	A	FS	0.11	95
	LV-Ü.1.11	Veloverbindung Brügg-Biel: Netzlücke Areal Notz AG	A	FS	0.1	96
	LV-Ü.1.12	Veloverbindung Brügg-Biel: Netzlücke Nordseite Verzweigungsbauwerk A5 Brügg	A	FS	0.4	97
	LV-Ü.1.13	Fussweg-/Velonetz Biel: Ausbau Holunderweg zwischen Hauserwehr und Jurastrasse	A	FS	1.5	98
	LV-Ü.1.14	Brügg, Neuer Fuss- und Veloweg zwischen Bhf Brügg und Spitalzentrum	A	FS	1.7	99
	LV-Ü.1.16	Veloverbindung La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz	A	FS	3.0	100
	LV-Ü.1.17	Veloverbindung Biel-Evilard	A	ZE	0.5	101
	LV-Ü.2	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, B-Horizont				102
	LV-Ü.2.1	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Massnahmen zur Verbesserung Velosicherheit	B	FS	2.0	104

	Nr.	Titel	Priorität	KS	Kosten	Seite
	LV-Ü.2.2	Veloverbindung Bellmund-Nidau	B	ZE	1.5	105
	LV-Ü.2.5	Fuss- und Velobrücke zur Schliessung Netzlücke zwischen Nidau und Port	B	ZE	2.0	106
	LV-Ü.2.6	Nidau, Ausbau Fuss- und Velobrücke und Zugang über Zihl	B	ZE	0.5	107
	LV-Ü.2.10	Reduktion Temporegime auf Dotzigenstrasse, Dotzigen - Scheuren	B	ZE	0.5	108
	LV-Ü.2.11	Safnern, Schliessen Netzlücke Komfortroute	B	ZE	0.5	109
	LV-Ü.2.12	Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd	B	FS	3.0	110
	LV-Ü.5	Biel, Verbindung Mühlefeldweg - Bahnhof Süd (Passerelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse)	B	ZE	9.5	111
	LV-Ü.6	Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord	B	ZE	8.0	113
	LV-Ü.9	Brügg, Netzlücke Querung T6	A	FS	6.5	115
	LV-Ü.10	Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal	B	ZE	7.0	117
	LV-Ü.11	Regionale Koordinationsstelle Veloverkehr	AvE	FS	0.2	119
	LV-Ü.12	Signalisations- und Kommunikationskonzept Velorouten	BvE	FS	0.1	120
		Motorisierter Verkehr (MIV)				
*	MIV-Auf.1	Studen / Worben, Aufwertung Ortsdurchfahrt	A	FS	7.0	121
	MIV-Auf.2	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, A-Horizont			24.0	123
	MIV-Auf.2.2	Lyss, Aarbergstrasse	A	FS	1.5	125
	MIV-Auf.2.3	Biel, Chipot- und Aberli-Strasse	A	FS	4.0	126
	MIV-Auf.2.4	Lyss, Strassenraum entlang Lyssbach	A	FS	1.5	127
	MIV-Auf.2.5	Biel, Alleestrasse, Abschnitt Nord	A	FS	1.5	128
	MIV-Auf.2.6	Lyss, Bahnhofstrasse Busswil	A	FS	1.2	129
	MIV-Auf.2.7	Biel, Georg-Friedrich-Heilmannstrasse, Abschnitt Bubenbergstrasse bis Bözingenstrasse	A	FS	4.0	130
	MIV-Auf.2.8	Biel, Madretschstrasse, Abschnitt Albert-Galeer-Weg bis Brühlplatz	A	FS	5.0	131
	MIV-Auf.2.9	Evilard, Place de la Mairie und Parc	A	FS	1.6	132
	MIV-Auf.2.10	Evilard, Chemin des Ages und Parc panoramique	A	FS	0.9	133
	MIV-Auf.2.11	Biel, Rousseau-Platz	A	ZE	3.0	134
	MIV-Auf.2.12	Nidau, Zihlstrasse	A	FS	1.4	135
	MIV-Auf.2.13	Nidau, Dr. Schneiderstrasse	A	FS	2.0	136
*	MIV-Auf.2.14	Nidau, Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse	A	FS	1.6	137
	MIV-Auf.2.15	Nidau, Ortsdurchfahrt	A	FS	3.5	138
*	MIV-Auf.2.16	Nidau, Verkehrsberuhigung Hofmattenquartier - Lyssstrasse	A	FS	1.2	139
	MIV-Auf.2.18	Biel, Kreuzplatz Teil 2	A	FS	4.9	140
	MIV-Auf.2.19	Biel, Zihlplatz	A	ZE	0.8	141
	MIV-Auf.2.20	Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Strandboden	A	FS	3.0	142
	MIV-Auf.2.21	Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Vingelz	A	ZE	4.5	143
	MIV-Auf.2.22	Biel, Brüggstrasse und Friedweg	A	FS	3.2	145
	MIV-Auf.4	Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse	A	FS	7.0	146
	MIV-Auf.5	Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse, unterer Teil	B	FS	9.5	148
	MIV-Auf.6	Biel/Nidau, BGK Bernstrasse	A	FS	6.0	150
	MIV-Auf.7	Biel, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett	A	FS	6.0	152
	MIV-Auf.8	Biel, Neugestaltung Bözingenstrasse, Abschnitt Falkenstrasse bis	A	FS	6.0	154

Nr.	Titel	Priorität	KS	Kosten	Seite
	Gutenbergstrasse				
MIV-Auf.9	Biel, Neugestaltung Mettstrasse, Abschnitt Bushaltestelle Piasio bis Mühlestrasse	A	FS	8.5	156
MIV-Auf.10	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, B-Horizont				158
MIV-Auf.10.1	Lyss, Viehmarktplatz	B	FS	2.0	160
MIV-Auf.10.2	Lyss, Industriering	B	FS	1.0	162
MIV-E.3	N6 Biel-Bern, Verlegung und Ausbau Anschluss Studen (Zweckmässigkeitsstudie)	AvE	ZE	0.1	163
MIV-U.1	N5 Umfahrung Biel: Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) und langfristige Lösung	AvE	FS	0.5	165
MIV-Ü.1	Sanierung von Unfallschwerpunkten (Black Spot Management, BSM), Agglomeration	Daueraufgabe	FS		167
	Nachfrageorientierte Mobilität (NM)				
NM-W.1	Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel	AvE	FS	0.05	171
NM-W.2	Verkehrsmonitoring Agglomeration Biel	AvE	FS	0.2	172
NM-VM.1	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont				173
NM-VM.1.1	VM Biel Ost	A	ZE	5.0	175
NM-VM.1.2	VM Westachse Biel-Nidau-Brügg	A	ZE	5.0	175
NM-VM.2	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, B-Horizont				176
NM-VM.2.1	VM Biel Zentrum	B	ZE	2.8	178
NM-VM.2.2	VM Ipsach-Nidau-Port	B	ZE	3.1	178
NM-VM.3	Biel, Erweiterung Parkleitsystem	A	FS	5.0	179

* Vorzeitiger Baubeginn beabsichtigt. Für Massnahmen mit Baubeginn vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und der Finanzierungsvereinbarung ist beim ASTRA ein Gesuch um vorzeitigen Baubeginn zu stellen. Der Anspruch auf Mitfinanzierung verfällt sonst.

Massnahmen der nationalen Planung

Nr.	Titel	Seite
MIV-E.4	N16 Anschluss Biel(-Nord)	182
MIV-U.2	N5 Umfahrung Twann	183

5 Massnahmenblätter AP 4. Generation

Massnahmen Landschaft

Lyss, Stadtpark

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Gr.2	–	4. Generation	As
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
–	–	Lyss	

Karte:



Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss
(Gemeinde Lyss, Stand Mai 2020)

Beschreibung der Massnahme

Umgestaltung des bestehenden Reitplatzes (Wiese) zu einer öffentlichen Park- und Grünanlage (Stadtpark) mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten für alle Bevölkerungsgruppen, Integration von Spiel- und Sportanlagen und klimaregulierender Begrünung und Gestaltung.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Frei- und Grünräume entlang der Gewässer im Stadtraum

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet sichern und aufwerten

Bezug zu Teilstrategie Siedlung und Landschaft:
- Angebot an Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet verbessern
- Potenziale der See- und Flussufer für Natur und Erholung nutzen
- Grün- und Freiräume in das Fusswegnetz einbinden

Nutzen

Grünräume im Siedlungsgebiet dienen der wohnortnahen Erholung und tragen zur Verträglichkeit der Siedlungsentwicklung nach innen bei (WK 2). Die Qualität des Grün- und Freiraums wird verbessert, die Biodiversität gestärkt und der Freizeitverkehr in weiter entfernte Erholungsräume verringert (WK 4).

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
1.5	Nicht relevant

Stand der Planung

Die Massnahme ist im Städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss behördenverbindlich festgelegt.

Umsetzungsschritte	Termine
Nutzungs- und Gestaltungskonzept	31.12.2022
Projekt/Kredit	31.12.2024
Baubeginn	31.12.2025
Inbetriebnahme	31.12.2026

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Grundeigentümer; Nutzergruppen; Gemeindeverband Lyssbach; Anstösser; TBA-OIK III

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

–

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Die Massnahme wird mit der Aufwertung des Strassenraums entlang Lyssbach (MIV-Auf.2.4) abgestimmt.

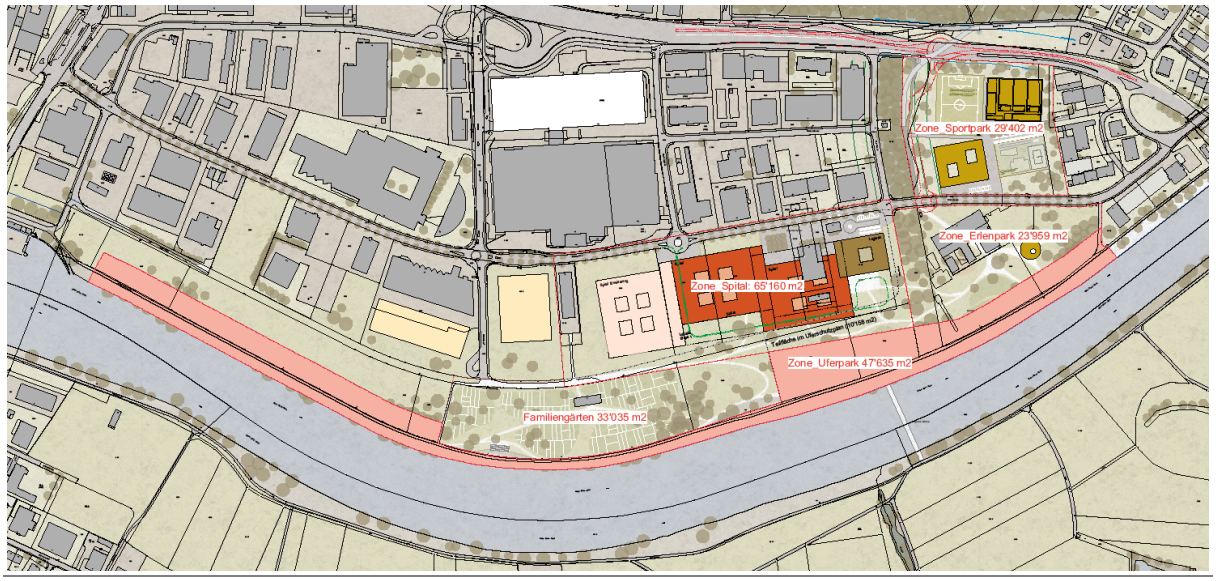
Dokumente, Grundlagen

- Gemeinde Lyss, Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss, Massnahme S13, Stand 2020
- Gemeinde Lyss, Richtplan Verkehr Lyss, 2012

Brügg, Uferpark und Erlenpark

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Gr.3	–	4. Generation	As
Frühere Nr.		Kategorie	
–		L-Gr Siedlungsprägender Grünraum	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Schaffen eines Uferparks entlang des Nidau-Büren-Kanals mit folgenden Merkmalen:

Abschnitt 1: Wasserkraftwerk bis Familiengärten
- Renaturierung des Nidau-Büren-Kanals (Revitalisierungsprojekt)
- Anlegen und erhalten von artenreichen Wiesenstrukturen sowie wechselfeuchten Standorten durch Versickerungsbereiche

Abschnitt 2: Längs Familiengärten
- Renaturierung des Nidau-Büren-Kanals
- Strukturaufwertungen im Böschungs- und Uferbereich
- Bestehende Familiengärten durchgängig und gemeinschaftlich ausgestalten

Abschnitt 3: Uferpark/Erlenpark
- Massnahme im Sinne See- und Flussufergesetz
- Zugänglicher Uferbereich mit Flachufern und Sitzstufen entlang der Aare
- Rasen, Wege und Plätze als Parkelemente

Der Uferpark ist Teil der übergeordneten Freiraumkette entlang des Nidau-Büren-Kanals zwischen Bielersee und Häftli (Alte Aare). Die geplante Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal (LV-Ü.10) verbessert die Zugänglichkeit und verbindet die beiden Flussufer.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Frei- und Grünräume entlang der Gewässer im Stadtraum
- Gewässer als Vernetzungsachsen und Horte der Biodiversität

Bezug zum Handlungsbedarf:
- See- und Flussufer als Naturräume und Erholungsgebiete sichern und aufwerten
- Biodiversität und Landschaftsqualität erhöhen

Bezug zur Teilstrategie:
- Angebot an Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet verbessern
- Potenziale der See- und Flussufer für Natur und Erholung nutzen
- Grün- und Freiräume in das Fusswegnetz einbinden

Nutzen

Grünräume im Siedlungsgebiet dienen der wohnortnahen Erholung und tragen zur Verträglichkeit der Siedlungsentwicklung nach innen bei (WK 2). Die Qualität des Grün- und Freiraums wird verbessert, die Biodiversität gestärkt und der Freizeitverkehr in weiter entfernte Erholungsräume verringert (WK 4).

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
9.0	Bund; Kanton; Ökofonds BKW; Energie Service Biel; Gemeinde
Federführung	**Weitere Beteiligte**
Abschnitt 1 und 2: AWA Abschnitt 3: Gemeinde	

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Landschaftliche Aufwertung – Agglomeration (L-Ü3)
- Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (L-Ü.4)
- Regionaler Pool für ökologische Ersatzmassnahmen (L-Ü.6)
- Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal (LV-Ü.10)

Dokumente, Grundlagen

- Gemeinde Brügg/Spitalzentrum Biel AG, Machbarkeitsstudie Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg (2020)

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.L-Gr.3.1	–	–	–	**Brügg**			**Abschnitt 1, Wasserkraftwerk bis Familiengärten**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Machbarkeitsstudie 2020			Wettbewerb zur Gestaltung des Freiraums Änderung Zonenplan Anpassung Uferschutzplanung nach SFG Wasserbauplan; Überbauungsordnung: Wasserbauprojekt Realisierung				2021 – 2022 2023 2023 ab 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Nicht relevant	Nicht relevant		C	30.7	-	30.7	Festsetzung	Archäologie; Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.L-Gr.3.2	–	–	–	**Brügg**			**Abschnitt 2, Entlang Familiengärten**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Machbarkeitsstudie 2020			Wettbewerb zur Gestaltung des Freiraums Wasserbauplan; Überbauungsordnung Wasserbauprojekt Realisierung				2021 – 2022 ab 2023 ab 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Nicht relevant	Nicht relevant		C	5.3	-	5.3	Festsetzung	Archäologie; Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.L-Gr.3.3	–	–	–	**Brügg**			**Abschnitt 3, Uferpark/Erlenpark**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Machbarkeitsstudie 2020			Wettbewerb zur Gestaltung des Freiraums Überbauungsordnung, ZPP Brüggmoos Realisierung				2021 – 2022 ab 2023 ab 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Nicht relevant	Nicht relevant		C	3.5			Festsetzung	Archäologie; Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Seeufergebiet, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.1	0371.3.042	4. Generation	As
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L3	–	Ligerz; Twann-Tüscherz; Biel; Nidau; Ipsach; Sutz-Lattrigen; Mörigen; Täuffelen; Hagneck	

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:
Das Seeufergebiet wird im Rahmen einer gestalterischen und ökologischen Gesamtsicht aufgewertet.

Umsetzung:
1. Die Aufwertung des Seeufergebiets wird als gemeinschaftlich anzugehende Aufgabe der Seeufergemeinden anerkannt.

2. In Berücksichtigung der Vorgaben der rechtskräftigen Uferschutzpläne wird eine konzeptionelle Rahmenplanung erstellt. Diese enthält:
- die Formulierung der teilräumlich spezifischen Charakteristiken und freiraumplanerischen Verhaltensweisen
- die Bestimmung der funktionellen Schwerpunkte (konzentrierte Erholungsnutzungen, touristische Anlagen)
- die Bestimmung der Renaturierungsbereiche und der strategischen Revitalisierung gemäss revidiertem Gewässerschutzgesetz
- die Bestimmung der Ausstattungselemente (Folgeeinrichtungen, Basisinfrastruktur)
- Grundsätze für die Materialisierung der baulichen Eingriffe
- Grundsätze für Erschliessung und Parkierung
- Grundsätze für die Kostenverteilung von Realisierung, Betrieb und Unterhalt.

3. Das Gebiet Tüscherz–Biel–Nidau–Ipsach ist von erster Priorität.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Freigehaltene Uferbereiche mit gestärkten ökologischen Funktionen - Zugängliche und mit Fuss- und Velowegen an das Siedlungsgebiet angebundene Naherholungsgebiete Bezug zum Handlungsbedarf: - Seeufer als Naturräume und Erholungsgebiete gemeindeübergreifend sichern und aufwerten - Biodiversität und Landschaftsqualität erhöhen Bezug zur Teilstrategie: - Potenziale der Seeufer für Natur und Naherholung nutzen - Ökologische Landschaftsentwicklung fördern - Zugänglichkeit der Landschafts- und Erholungsräume verbessern	Die Erhaltung von Natur- und Landschaftsräumen im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern fördert die Biodiversität (WK 4) und verbessert die Siedlungsqualität (WK 2). Attraktive siedlungsnahe Erholungsräume reduzieren den Freizeitverkehr (WK 1).

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
0.1	Kanton; Gemeinden

Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Für die Bieler Bucht liegt eine Analyse der Situation und des Handlungsbedarfs vor (Richtplan Bieler Bucht, 1. Phase). Die Arbeiten wurden bis zum Entscheid über die Realisierung der Siedlungsentwicklung AGGLOlac sistiert.	Nutzungs-, Gestaltungs- und Aufwertungskonzept für das Seeufergebiet	31.12.2021

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Federführung	Weitere Beteiligte
Region	AGR; TBA; LANAT; AWA; Gemeinden; Organisationen (Landschaftswerk Biel-Seeland)
Koordinationsstand	**Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung**
Festsetzung	–

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

- Archäologie
- Interessenskonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären.

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (L-Ü.4)
- Regionaler Pool für ökologische Ersatzmassnahmen (L-Ü.6)

Dokumente, Grundlagen

- Kanton Bern: Gewässerentwicklungskonzept Bern - GEKOBE.2014, Strategische Planungen nach GSchG/GSchV, Revitalisierungsplanung 2016-2035 (2014)
- seeland.biel/bienne: Richtplan Bieler Bucht, 1. Phase (2012)
- Kommunale Uferschutzplanungen
- Kantonaler Richtplan Seeufer

Landschaftliche Aufwertung, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.3	0371.3.043	4. Generation	As
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L4	–	Gesamte Agglomeration	

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:
Die siedlungsprägenden Grünräume und Flussufer werden ökologisch und als Erholungsraum aufgewertet. Entlang der Fliessgewässer werden die Grünräume durchgehend zugänglich gemacht.

Umsetzung:
1. Siedlungsprägende Grünräume in der Agglomeration werden entsprechend ihrer kulturlandschaftlichen Bedeutung und Charakteristik gestalterisch und ökologisch aufgewertet. Damit wird die Aufwertung von Landschaftsqualität und Biodiversität im Siedlungsraum unterstützt und der ökologische Ausgleich gestärkt.

2. Die Aufwertung der Ufer der Wasserläufe wird als gemeinschaftlich anzugehende Aufgabe anerkannt. Folgende Wasserläufe bilden Gegenstand der Bestrebungen:
- Schüss (Reuchenette – Rondchâtel – Frinvillier – Taubenlochschlucht)
- Schüss einschliesslich ihrer Nebenarme in Biel (betrifft nur Biel)
- Zihl
- Nidau-Büren-Kanal
- Leugene
- Lyssbach
- Alte Aare

3. In Berücksichtigung der Vorgaben der rechtskräftigen Uferschutzpläne wird für die einzelnen Wasserläufe eine konzeptionelle Rahmenplanung erstellt. Diese enthält:
- Die Formulierung der teilräumlich spezifischen Charakteristiken und freiraumplanerischen Verhaltensweisen unter Berücksichtigung der hydrologischen Funktion der Wasserläufe.
- Die Bestimmung der funktionellen Schwerpunkte (konzentrierte Erholungsnutzungen, touristische Anlagen)
- Die Fussgänger- und Veloführung
- Die Bestimmung der Renaturierungsbereiche und der strategischen Revitalisierung gemäss revidiertem Gewässerschutzgesetz
- Die Bestimmung der Ausstattungselemente (Folgeeinrichtungen, Basisinfrastruktur)
- Grundsätze für die Materialisierung der baulichen Eingriffe
- Grundsätze für Erschliessung und Parkierung
- Grundsätze für die Kostenverteilung von Realisierung, Betrieb und Unterhalt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Netz von Frei- und Grünräumen mit hoher Aufenthaltsqualität im Stadtraum
- Zugängliche und mit Fuss- und Velowegen an das Siedlungsgebiet angebundene Naherholungsgebiete

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Siedlungsprägende Grünräume gemeindeübergreifend sichern und aufwerten
- Flussufer als Naturräume und Erholungsgebiete gemeindeübergreifend sichern und aufwerten.
- Biodiversität und Landschaftsqualität erhöhen

Bezug zur Teilstrategie:
- Angebot an Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet verbessern
- Potenziale der Flussufer für Natur und

Nutzen

Die Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern fördert die Biodiversität (WK 4) und verbessert die Siedlungsqualität (WK 2). Attraktive siedlungsnahe Erholungsräume tragen zur Verkehrsvermeidung bei (WK 1).

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Naherholung nutzen
- Ökologische Landschaftsentwicklung fördern
- Zugänglichkeit der Landschafts- und Erholungsräume verbessern

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel	
Unbekannt	Kanton; Gemeinden	
Stand der Planung	**Umsetzungsschritte**	**Termine**
Noch nicht begonnen	Nutzungs-, Gestaltungs- und Unterhaltskonzepte	31.12.2027
Federführung	**Weitere Beteiligte**	
Region	AGR; TBA; LANAT; AWA; Gemeinden; Organisationen (LOS, Landschaftswerk Biel-Seeland)	
Koordinationstand	**Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung**	
Festsetzung	–	

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

- Archäologie
- Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären.

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (L-Ü.4)

Dokumente, Grundlagen

- Kanton Bern: Gewässerentwicklungskonzept Bern - GEKOBE.2014, Strategische Planungen nach GSchG/GSchV, Revitalisierungsplanung 2016-2035 (2014)
- seeland.biel/bienne: Konzept Naherholung und Landschaft entlang des Nidau-Büren-Kanals (September 2007)

Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.4	–	4. Generation	As
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
–	–	Gesamte Agglomeration	

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:
- Schaffen eines zusammenhängenden Netzes von attraktiven und gut zugänglichen Freiräumen innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes.
- Entwicklung des Freiraumnetzes als wichtigen und eigenständigen Nutzungsraum in der Agglomeration.
- Gewährleistung der ökologischen Zielsetzungen, u.a. der Naturschutz- und Gewässerschutzgesetzgebung.

Inhalt:
- Identifizieren der wichtigen regionalen, kommunalen und lokalen Freiräume
- Verknüpfung zu einem wohnortnahen und gut zugänglichen Freiraumnetz
- Identifizieren von Defizitgebieten
- Handlungsbedarf und Priorisierung

Umsetzung:
1. Regionale Gesamtsicht und Prinzipien
2. Kommunale Konzepte und Massnahmen

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Netz von Frei- und Grünräumen mit hoher Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet - Zugängliche und mit Fuss- und Velowegen an das Siedlungsgebiet angebundene Naherholungsgebiete Bezug zum Handlungsbedarf: - Siedlungsprägende Grünräume gemeindeübergreifend sichern und aufwerten - See- und Flussufer als Naturräume und Erholungsgebiete gemeindeübergreifend sichern und aufwerten - Biodiversität und Landschaftsqualität erhöhen Bezug zur Teilstrategie: - Angebot an Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet verbessern - Potenziale der Flussufer für Natur und Naherholung nutzen - Ökologische Landschaftsentwicklung fördern - Zugänglichkeit der Landschafts- und Erholungsräume verbessern	Die Erhaltung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern fördert die Biodiversität (WK 4) und verbessert die Siedlungsqualität (WK 2). Attraktive siedlungsnahe Erholungsräume tragen zur Verkehrsvermeidung bei (WK 1).

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
0.1	Kanton; Region; Gemeinden

Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Noch nicht begonnen	Regionale Gesamtsicht und Prinzipien	31.12.2024

Federführung	Weitere Beteiligte
Regionale Gesamtsicht und Prinzipien: Region Kommunale Konzepte und Massnahmen: Gemeinden	AGR; TBA; LANAT; AWA; Gemeinden; Organisationen

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

–

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Seeufergebiet – Agglomeration (L-Ü.2)
- Landschaftliche Aufwertung – Agglomeration (L-Ü.3)
- Aufwertung historischer Bauten im Berner Jura – Agglomeration (L-Ü.5)

Dokumente, Grundlagen

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Aufwertung historischer Bauten im Jura

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.5	–	4. Generation	As
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
–	–	Orvin, Péry-La Heutte, Sauge	

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:
Historische Einzelbauten und -objekte in der Landschaft sind in ihrer Substanz gesichert und aufgewertet und einer kulturellen oder gemeinnützigen Nutzung zugeführt.

Umsetzung:
- Erfassen der Objekte (z.B. historische Einzelgebäude, Ofenhäuser, Kalkbrennereien u.dgl.)
- Analyse des Handlungsbedarfs
- Erarbeiten eines Aktionsplans für die Inwertsetzung der Objekte

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Charakteristische Merkmale der Kulturlandschaften erhalten - Juralandschaft als Erholungsgebiet für naturbezogene Freizeitaktivitäten und sanften Tourismus Bezug zum Handlungsbedarf: - Erhaltung der vielfältigen Kulturlandschaften durch geeignete Instrumente, Programme und Kooperationen Bezug zur Teilstrategie: - Kulturelle Eigenarten der Landschaftsräume erhalten und stärken	Die Erhaltung und Aufwertung von Baudenkmälern trägt zur Qualität der Landschaft und der Erholungsräume bei (WK 4). Attraktive siedlungsnahe Erholungsräume tragen zur Verkehrsvermeidung bei (WK 1).

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Unbekannt	Unbekannt

Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Noch nicht begonnen	Inventarisierung Umsetzung	31.12.2024 Daueraufgabe

Federführung	Weitere Beteiligte
Parc Régional Chasseral	AGR; ANF; Region Jura bernois.Bienne; Gemeinden; Organisationen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

–

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

–

Dokumente, Grundlagen

–

Ökologische Landschaftsentwicklung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.6	0371.3.046	4. Generation	As
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L7	–	Gesamte Region	

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:
Erhaltung, Förderung und Entwicklung der ökologischen Vielfalt und der regionaltypischen Kulturlandschaften.

Umsetzung:
1. Erarbeitung von Grundlagen und Grundsätzen zu einer koordinierten Landschaftsentwicklung.

2. Regionale Koordinationsstelle Natur und Landschaft mit folgenden Aufgaben:
- Koordination der Akteure im Bereich Natur und Landschaft.
- Koordination, Begleitung und Umsetzung der regionalen Aufgaben und Projekte im Bereich Natur und Landschaft.
- Betrieb des regionalen Pools für ökologische Ersatzmassnahmen (REMP)
- Koordination, Erarbeitung und Umsetzung NFA-Programme Biodiversität und Landschaft
- Umsetzung ökologische Landschaftspflege
- Information, Weiterbildung und Beratung
- Monitoring und Erfolgskontrolle
- Sensibilisierung der Öffentlichkeit.

3. Unterstützung und Förderung folgender Massnahmen:
- Umsetzungsmassnahmen für die kantonalen Aufwertungsgebiete nach KLEK und weitere Gebiete
- Aufwertung spezifischer Lebensräume für wichtige Zielarten
- Bezeichnen und Analyse von Verbundachsen und Ableiten entsprechender Massnahmen
- Umsetzung Revitalisierungsmassnahmen nach GEKOBE
- Aufwertung von Fliessgewässern und Seeufern
- Aufwertung von Mooskanälen
- Aufwerten von Waldrändern
- Fördern des kommunalen Naturschutzes.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zur Strategie: - Die Erhaltung der vielfältigen Kulturlandschaften und die Stärkung ihrer ökologischen Funktionen ist ein vorrangiges Entwicklungsziel. - Mit geeigneten Instrumenten, Programmen und Kooperationen sollen Biodiversität und Landschaftsqualität erhöht werden. - Die Massnahme schafft die organisatorische Basis für die Förderung einer ökologischen Landschaftsentwicklung.	Die Erhaltung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen fördert die Biodiversität trägt zur Qualität der Landschaft und der Erholungsräume bei. Attraktive siedlungsnahe Erholungsräume tragen zur Verkehrsvermeidung bei.

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
0.05 pro Jahr	Bund; Kanton; Region; Gemeinden; Weitere

Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
In Umsetzung	Betrieb der Koordinationsstelle Natur und Landschaft	Daueraufgabe

Federführung	Weitere Beteiligte
Region	AGR; LANAT; KAWA; Gemeinden; Organisationen (LOS, Landschaftswerk Biel-Seeland, Biotopverbund Grosses Moos, Pro Natura, Pro Agricultura)

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

- Interessenskonflikte mit weiteren Ansprüchen (Landwirtschaft, Siedlung, Erholung), sind im Einzelfall zu klären.

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiete (L-Schu.1), Siedlungsprägende Grünräuäme (L-Gr.1), Seeufergebiet (L-Ü.1, LÜ.2), Landschaftliche Aufwertung (L-Ü.3), Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (L-Ü.4),

Dokumente, Grundlagen

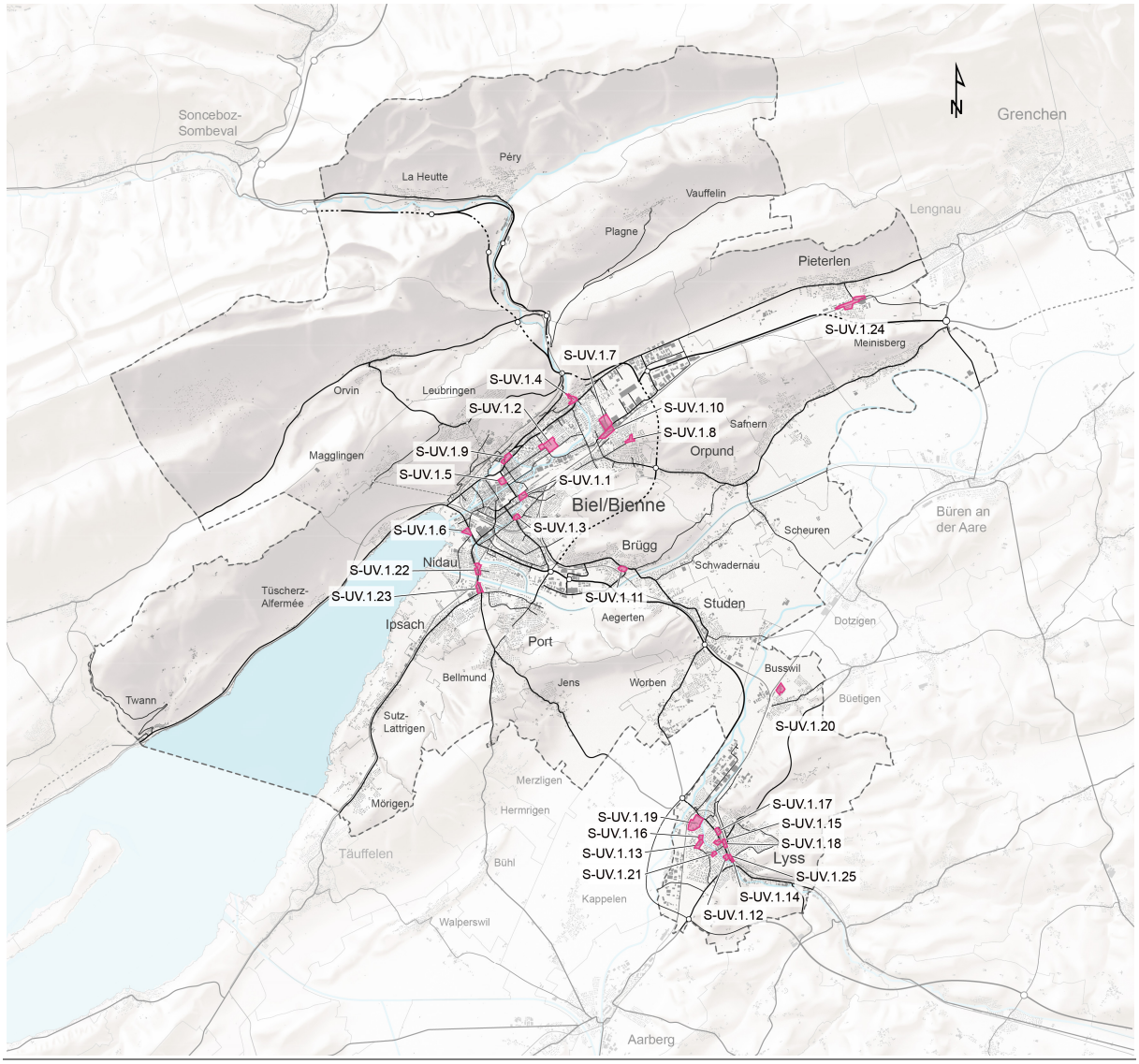
- seeland.biel/bienne: Regionaler Ersatzmassnahmenpool für ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen, Bericht zur Startphase (Februar 2016)
- seeland.biel/bienne: Gesamtregionaler Richtplan Biel-Seeland, Arbeitsmodul R 22: Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen (März 2009)

Massnahmen Siedlung

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-UV.1	0371.3.039	4. Generation	Siehe Teilmassnahmen
Frühere Nr.		Kategorie	
S8		S-UV Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:
Die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete leisten einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen. Sie sind zentral gelegen und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Ihre Entwicklung schafft Wohn- und Arbeitsraum an geeigneten Standorten und erhöht die Siedlungsqualität.

Umsetzung:
1. Die Gemeinden treiben die Planung und Realisierung der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete aktiv voran.

2. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern schaffen die Gemeinden geeignete Projektorganisationen und setzen für die Planung qualitätssichernde Verfahren ein.

3. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Siedlungsdichte und Nutzungsdurchmischung, eine hohe Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

umzusetzen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren.

4. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete durch die Aufnahme von Kontakten mit Grundeigentümern und nach Möglichkeit durch den Erwerb von Grundstücken.

5. Die Gemeinden gewährleisten die zeitgerechte Realisierung der öffentlichen Infrastruktur.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen Bezug zum Handlungsbedarf: - Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterugen zurückstellen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen - Siedlungsqualität verbessern Bezug zur Teilstrategie: - Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen - Entwicklungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet nutzen - Zentrumsgebiete stärken und aufwerten - Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten - Städtebauliche und architektonische Qualität verbessern	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen (WK 2), stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit (WK 1). Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume (WK 4).
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Grundeigentümer; Kanton; Region

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

–

Dokumente, Grundlagen

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.1	–	–	–	**Biel/Bienne**			**Brühlstrasse**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Städtebauliches Konzept in Erarbeitung. Das Areal, auf dem sich neben dem ehemaligen Fabrikgebäude der Mikron noch brach liegende Flächen befinden, bietet ein hohes Potenzial für eine städtebaulich und architektonisch hochwertige, gemischt genutzte Überbauung.			Überbauungsordnung Realisierung in Etappen				2021 ab 2022	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		B	1.7	–	–	Festsetzung (2021)	–

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.2	–	–	–	**Biel/Bienne**			**Gurzelen**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Baurechtliche Grundordnung rechtskräftig. Das alte Fussballstadion, ersetzt durch die Tissot Arena im Bözingenfeld, soll abgebrochen werden und Platz für eine qualitativ hochwertige, nach den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung geplanten Überbauung machen. Ebenso geplant ist ein neuer öffentlicher Platz sowie die Erweiterung der Schulanlage Champagne.			Überbauungsordnung Realisierung in Etappen				2023 ab 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		B	5.5	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort
BBS.S-UV.1.3	–	–	–	**Biel/Bienne**		**Kreuzplatz Nord**
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine
Städtebauliche Testplanung liegt vor. Viel städtebauliches Potenzial besteht noch im südlichen Schnyder-Areal, wo in den kommenden Jahren eine gemischt genutzte, qualitativ hochwertige Überbauung entstehen soll. Neben einem 14-geschossigen Hochhaus soll insbesondere der Bereich entlang der Madretschstrasse städtebaulich aufgewertet werden.			Realisierung			ab 2022

Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	1.0	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort
BBS.S-UV.1.4	–	–	–	**Biel/Bienne**		**Drahtwerke Taubenloch**
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine
Projektwettbewerb abgeschlossen, Baubewilligungsverfahren im Gange. Auf der westlichen Seite der Schüss soll eine qualitativ hochwertige Neuüberbauung mit Hotel und Wohnnutzungen entstehen.			Realisierung			bis 2027

Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	1.9	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.5	–	–	–	**Biel/Bienne**		**Heuer-Areal**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Für das «Heuer-Areal» soll ein städtebauliches Konzept entwickelt werden, wie das Heuer-Areal für eine gemischt genutzte Überbauung sowie die notwendige Erweiterung der Schulanlage Dufour genutzt werden könnte. Gleichzeitig soll ein qualitativ hochwertiger öffentlicher Aussenraum geschaffen werden, sei es als neuer Platz oder wie die heutige Parkanlage.			Auf-/Umzonung Realisierung			ab 2025 ab 2027	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	1.4	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.6	–	–	–	**Biel/Bienne**		**Isabellenweg**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch nicht begonnen. Das Ziel ist eine städtebauliche Erneuerung und Aufwertung.			Auf-/Umzonung Überbauungsordnung Realisierung			bis 2022 bis 2022 ab 2025	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	A / B	1.4	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort
BBS.S-UV.1.7	–	–	–	**Biel/Bienne**		**Jakob-Strasse Süd**
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine
In Planung. Auf dem Areal «Jakob-Strasse Süd» soll ein neues Quartier entstehen, an der Schnittstelle zwischen dem vom Wohnen geprägten Quartier Mett und den Arbeitszonen im Bözingenfeld. Geplant ist eine dichte, städtische Überbauung rund um einen grosszügigen, öffentlich zugänglichen Park.			Auf-/Umzonung Überbauungsordnung Realisierung in Etappen			2020 2020 ab 2023

Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B / C	4.6	–	–	Festsetzung (2021)	–

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort
BBS.S-UV.1.8	–	–	–	**Biel/Bienne**		**Quartierzentrum Geyisried**
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine
Noch nicht begonnen. Mittelfristig sollen die betroffenen Parzellen neu überbaut werden. Neben einem Schwerpunkt auf Wohnnutzungen soll das Areal auch Platz für gewerbliche Nutzungen bieten; öffentliche und halböffentliche Aussenräume von hoher Qualität sollen zur Belebung beitragen.			Auf-/Umzonung Überbauungsordnung Realisierung in Etappen			2023 2023 ab 2027

Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	1.3	–	–	Festsetzung (2021)	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.9	–	–	–	**Biel/Bienne**			**Wildermethmatte**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Die Parzellen rund um die Parkanlage Wildermethmatte bieten ein hohes städtebauliches Potenzial, wie verschiedene brachliegende Flächen zeigen. Mittel- bis langfristig sollen die Parzellen rund um die Parkanlage mit qualitativ hochwertigen Neubauten verdichtet und das in unmittelbarer Nähe zur Altstadt liegende Areal aufgewertet werden. In seinem Zentrum soll nach wie vor die Parkanlage liegen, welche ihrerseits durch die Aufhebung der heutigen Nutzungen (Parkierung, Kindergarten) wieder zu einer qualitativ hochwertigen Naherholungsfläche werden soll. Zurzeit bestehen keine Bauabsichten seitens der Grundeigentümer.			Auf-/Umzonung Überbauungsordnung Realisierung				2020 ab 2025 ab 2025	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)		Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	2.0	–	–		Festsetzung (2021)	Archäologie

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		B-Horizont (2028-2031)				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort
BBS.S-UV.1.10	–	–	–	**Biel/Bienne**		**Bahnhof Mett**
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine
Das Areal im Bereich des früheren Bahnhofs Mett wird nur noch teilweise von den SBB genutzt. Die nördlich davon liegenden Industriehallen sind teils mit Zwischennutzungen belegt und bedürfen mittel- bis langfristig eines Ersatzes. Um ein neues Quartier mit gemischter Nutzung und Platz für Kleingewerbe zu realisieren, soll demnächst ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt werden. Dabei soll auch die Chance genutzt werden, nicht mehr benötigte Teile des Bahnareals mit einzubeziehen. Aktuell besteht noch keine Bauabsicht.			Auf-/Umzonung Realisierung			ab 2025 ab 2031

Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	2.9	–	–	Festsetzung (2021)	–

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort
BBS.S-UV.1.11	–	–	–	**Brügg**		**Ile de Brügg / Neubrück**
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine
Planung in Bearbeitung. ZPP «Ile de Brügg» im Planerlassverfahren. Für Teilsektor der ZPP wurde eine Studienauftrag erteilt.			Überbauungsordnung Realisierung			bis 2022 bis 2024

Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B / C	1.3	–	–	Festsetzung (2021)	–

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.12	–	–	–	**Lyss**			**Areal Schulgasse/Kreuzgasse/Hauptstrasse**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Teilentwicklungsgebiet Areal Gnossi (UeO) in Planung.			Auf-/Umzonung Realisierung				bis 2022 bis 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		C	0.8	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.13	–	–	–	**Lyss**			**Kambly-Areal**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Teilentwicklungsgebiete Areal Kambly (ZPP/UeO) abgeschlossen.			Realisierung				bis 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		B / C	1.5	–	–	Festsetzung (2021)	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.14	–	–	–	**Lyss**			**Mühleplatz**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Zonenplanänderung abgeschlossen.			Wettbewerbsverfahren Baugesuch				bis 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		C / D	0.25	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.15	–	–	–	**Lyss**			**Seeland-Center**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Projektwettbewerb durchgeführt; Vorprüfung sistiert; Gesamtheitliche Überprüfung mit städtebaulichem Richtplan Zentrum (in Arbeit).			ZPP/UeO/Baugesuch Realisierung				bis 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		B	1.0	–	–	Festsetzung (2021)	–

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.16	–	–	–	**Lyss**			**Stegmatt**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Areal Alterssiedlung Stegmatt (ZPP/UeO) abgeschlossen.			Realisierung				bis 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		C	0.7	–	–	Festsetzung (2021)	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.17	–	–	–	**Lyss**			**Bahnhofstrasse**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Machbarkeitsstudie; Gesamtheitliche Überprüfung mit Städtebaulichem Richtplan Zentrum (in Arbeit).			Auf-/Umzonung Realisierung in Teilgebieten				ab 2026	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		B	1.0	–	–	Festsetzung (2021)	–

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.18	–	–	–	**Lyss**			**Hirschenplatz / Hauptstrasse**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Gesamtheitliche Überprüfung mit Städtebaulichem Richtplan Zentrum (in Arbeit).			Auf-/Umzonung Realisierung in Teilgebieten				ab 2026	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		C	0.95	–	–	Festsetzung (2021)	–

AP 4. Generation		B-Horizont (2028-2031)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.19	–	–	–	**Lyss**			**Kasernen- und Zeughausareal**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Gesamtheitliche Überprüfung mit städtebaulichem Richtplan Zentrum (in Arbeit). Prüfung von Umsetzungsmassnahen im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision (Wegzug Armee).			Auf-/Umzonung Realisierung				bis 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		C	5.6	–	–	Festsetzung (2021)	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		B-Horizont (2028-2031)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.20	–	–	–	**Lyss**			**Nutrexareal Busswil**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Neue Nutzungsausrichtung (ggf. Mischzone) bis 2025 prüfen.			Auf-/Umzonung Realisierung				 bis 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		C	2.1	–	–	Festsetzung (2021)	–

AP 4. Generation		B-Horizont (2028-2031)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.21	–	–	–	**Lyss**			**Viehmarktplatz**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Gesamtheitliche Überprüfung mit Städtebaulichem Richtplan Zentrum (in Arbeit).			Auf-/Umzonung Realisierung				 bis 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		B / C	0.6	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.22	–	–	–	**Nidau**			**Bahnhof**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision			Auf-/Umzonung Realisierung				bis 2021 bis 2027	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		B	2.0	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.23	–	–	–	**Nidau**			**Hauptstrasse Süd**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision			Auf-/Umzonung Realisierung				Bis 2021 bis 2027	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		B	1.8	–	–	Festsetzung (2021)	–

AP 4. Generation		B-Horizont (2028-2031)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.24	–	–	–	**Pieterlen**			**Bahnhofareal**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Noch nicht begonnen			Auf-/Umzonung Realisierung				bis 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		C	5.0	–	–	Festsetzung (2021)	–

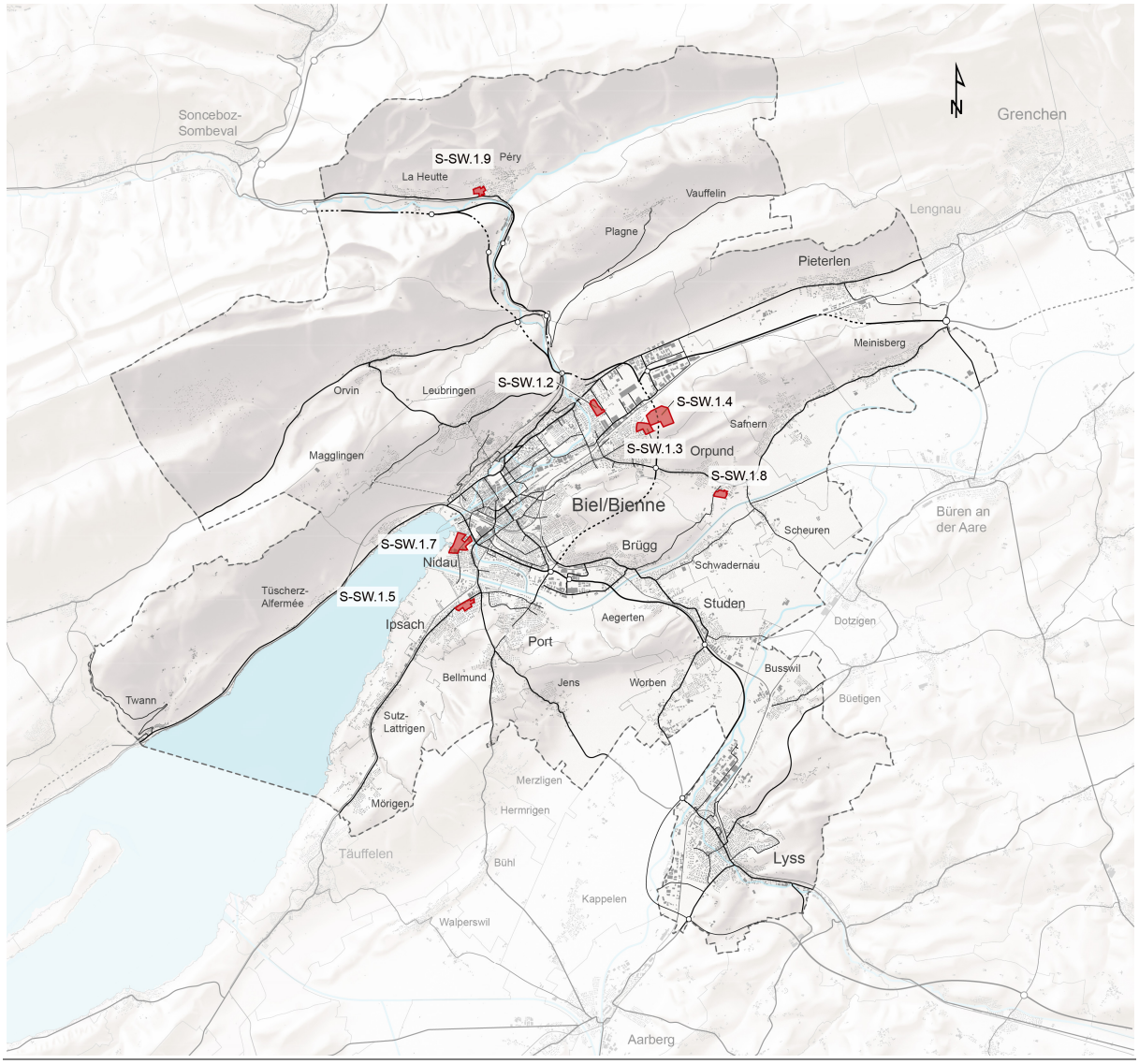
AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.1.25	–	–	–	**Lyss**			**Areal Hauptstrasse**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Vorbereitung Planungsvereinbarung			Auf-/Umzonung				Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		C	0.45	–	–	Festsetzung (2021)	Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Regionale Wohnschwerpunkte, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-SW.1	0371.3.033	4. Generation	Siehe Teilmassnahmen
Frühere Nr.		Kategorie	
S2		S-SW Schwerpunkt Wohnen	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:
Die Realisierung von Wohnraum an Standorten mit guten Rahmenbedingungen wird gezielt gefördert. Die Wohnschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschieden und weisen eine Fläche von mindestens zwei Hektaren auf. Sie eignen sich aufgrund der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der Nähe zu Versorgungszentren für eine verdichtete Wohn- und Gewerbenutzung.

Umsetzung:
1. Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der Wohnschwerpunkte hin. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen. Falls nötig unterbinden sie unerwünschte Entwicklungen mit dem Erlass einer Planungszone.

2. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern schaffen die Gemeinden geeignete Projektorganisationen und setzen für die Planung qualitätssichernde Verfahren ein.

3. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Siedlungsdichte und Nutzungsdurchmischung, eine hohe Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung.
Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren.

4. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der Wohnschwerpunkte durch die Aufnahme von Kontakten mit Grundeigentümern und nach Möglichkeit durch den Erwerb von Grundstücken.

5. Die Gemeinden gewährleisten die zeitgerechte Realisierung der öffentlichen Infrastruktur.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen Bezug zum Handlungsbedarf: - Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterugen zurückstellen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen - Siedlungsqualität verbessern Bezug zur Teilstrategie: - Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen - Entwicklungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet nutzen - Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten - Städtebauliche und architektonische Qualität verbessern	Die Konzentration von Wohnraum an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit (WK 1). Mit einer hohen Siedlungsqualität wird die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt (WK 2). Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch (WK 4).
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Grundeigentümer; Kanton
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
–	
Dokumente, Grundlagen	
- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A:06, A_08 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden	

4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SW.1.2	S2.3	–	0371.3.033	**Biel/Bienne**			**Sägefeld**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Planung abgeschlossen. Aktuell keine Bauabsichten seitens Grundeigentümer.			Realisierung				ab 2025	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend	ausreichend		B	4.2	–	–	Festsetzung (2012)	Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht; Archäologie

4. Generation		B-Horizont (2028-2031)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SW.1.3	–	–	–	**Biel/Bienne**			**Bischofkänel West**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Die baurechtlichen Vorgaben für das Gebiet bedürfen einer Überprüfung und grundlegenden Überarbeitung. Aktuell besteht keine dringende Entwicklungsabsicht.			Auf-/Umzonung				ab 2025	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend	ausreichend		B / C	5.1	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

4. Generation		B-Horizont (2028-2031)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SW.1.4	S2.4	–	0371.3.033	**Biel/Bienne**			**Bischofkänel Ost**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Zur Umsetzung des Wohnschwerpunkts ist eine Umzonung notwendig. Aktuell besteht keine dringende Entwicklungsabsicht.			Auf-/Umzonung				ab 2025	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend	ausreichend		C	14.4	–	–	Festsetzung (2012)	Umzonung Campingzone zu Wohnzone notwendig

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		Realisierung vor 2024						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SW.1.5	–	–	–	**Ipsach**			**Schürlirain**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Überbauungsordnung			Realisierung				bis 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend	ausreichend		B / C	4.2	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4.Generation		B-Horizont (2028-2031)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SW.1.7	S2.5	–	0371.3.033	**Nidau**			**AGGLOlac**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Machbarkeitsstudie, Ideenwettbewerb und Testplanung abgeschlossen. Baurechtliche Grundordnung liegt vor, von den Stadtparlamenten von Biel und Nidau 2021 verworfen.			Auf-/Umzonung				offen	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend. Neu direkte Busverbindung zum Bahnhof Biel ab 2021.	ausreichend		B	9.3	–	–	Festsetzung (2012)	Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht; Archäologie

4.Generation		B-Horizont (2028-2031)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SW.1.8	–	–	–	**Orpund**			**Römerareal**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Baurechtliche Grundordnung rechtskräftig.			Überbauungsordnung Realisierung				bis 2028 bis 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend. Taktverdichtung auf Buslinie Biel-Meinisberg ab 2021.	ausreichend		D	3.0	–	–	Festsetzung (2021)	–

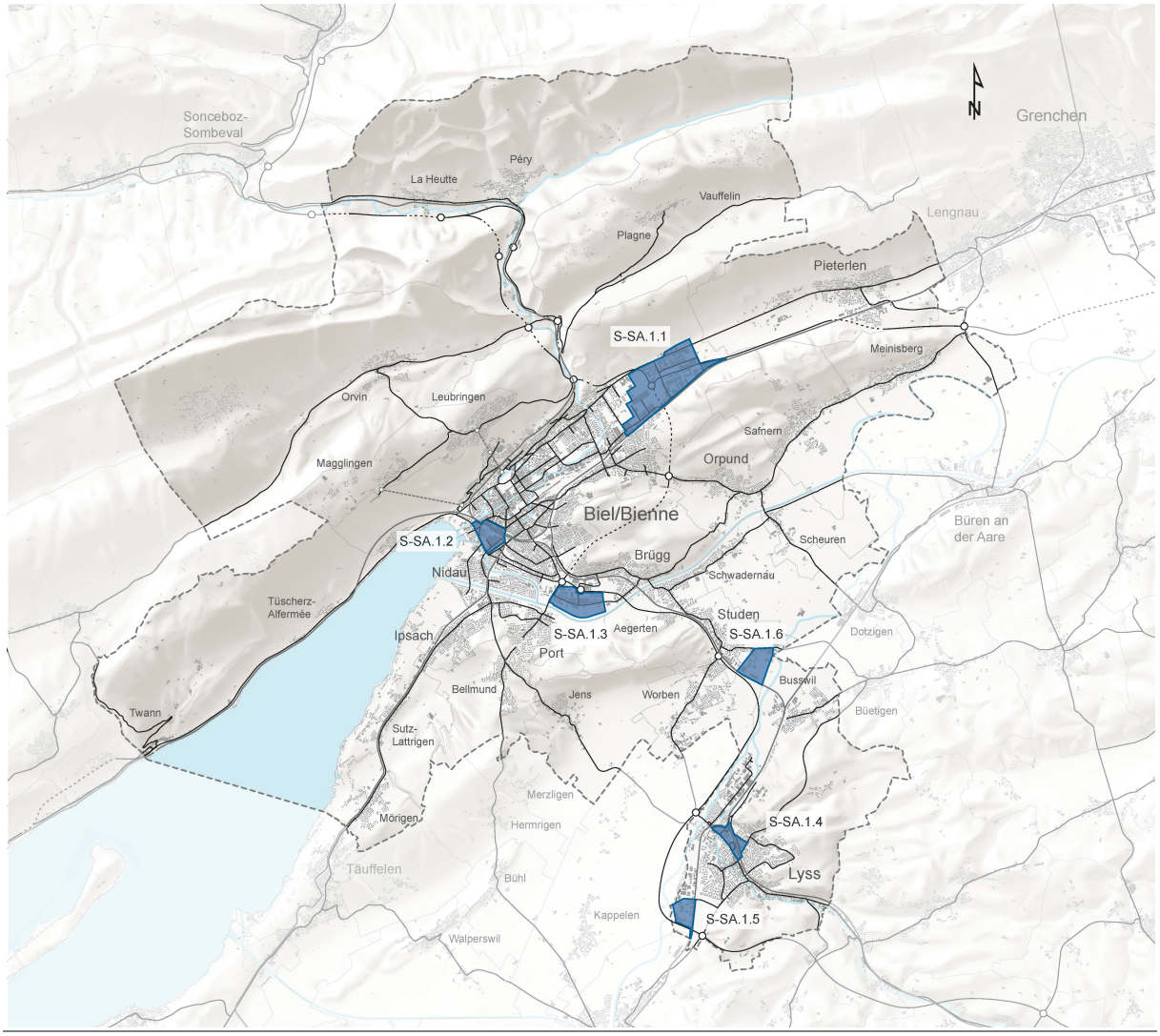
4.Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SW.1.9	–	–	–	**Péry-La Heutte**			**Champs l'Allemand**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Noch nicht begonnen			Realisierung				bis 2027	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Das Areal liegt im Umkreis von 500 m zum Bahnhof Reuchenette-Péry (Fahrzeit 11 Min. bis Bahnhof Biel, Stundentakt). Zusätzlich führt eine Buslinie ins Arbeitsgebiet Bözingenfeld (Fahrzeit 15 Min., Stundentakt). Die ÖV-Güteklasse lässt sich durch Taktverdichtungen nicht verbessern	ausreichend		D / E	2.9	–	–	Festsetzung (2021)	Regionaler Richtplan (RGSK) Berner Jura: JB-U-PH.2.3

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Regionale Arbeitsschwerpunkte, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-SA.1	0371.3.033	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S3		S-SA Schwerpunkt Arbeiten	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:
Ausbau bestehender und Realisierung neuer Entwicklungsschwerpunkte für die konzentrierte Ansiedlung von Arbeitsnutzungen. Die Arbeitsplatzschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschieden und dienen der Konzentration von Arbeitsnutzungen an geeigneten Standorten.

Die Arbeitsplatzschwerpunkte Dienstleistungen (Biel, Masterplan und Lyss, Bahnhof) sind zentral gelegen und eignen sich aufgrund der sehr guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (kantonale ÖV-Güteklasse A oder B) für Dienstleistungen, Freizeitnutzungen und Detailhandel.

Die Arbeitsschwerpunkte Industrie/Gewerbe (Biel, Bözingenfeld; Brügg, Brüggmoos, Studen, Studengrien; Lyss, Grien-Süd; Orpund, Industriezone West) liegen in der Nähe eines bestehenden Autobahnanschlusses und sind mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Sie eignen sich für die industrielle und gewerbliche Produktion und vorwiegend auf den MIV ausgerichtete Nutzungen. Um bessere Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr zu schaffen, ist eine Nutzungsdurchmischung (Sport, Freizeit, Versorgungsangebote, kein Detailhandel) zu prüfen.

Strategische Arbeitszonen verfügen über eine unüberbaute Fläche von mehr als 10 Hektaren und sind für Grossprojekte und Businessparks reserviert (geringe Etappierbarkeit). Sie liegen in der Nähe eines bestehenden Autobahnanschlusses und sind mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Umsetzung:
1. Die Gemeinden fördern auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv das Vorhandensein genügender Flächenangebote in den Arbeitsplatzschwerpunkten. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen neuer Realisierungshindernisse. Falls nötig unterbinden sie unerwünschte Entwicklungen mit dem Erlass einer Planungszone.

2. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Dichte und Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen.

3. Die Gemeinden verhindern mit geeigneten Vorgaben die Ansiedlung von neuen Verkaufsnutzungen. Davon ausgenommen sind die Entwicklungsschwerpunkte Dienstleistungen sowie Verkaufsnutzungen für den lokalen Bedarf und im Umfeld von ÖV-Drehscheiben.

4. Die Gemeinden gewährleisten eine etappenweise Realisierung und die zeitgerechte Erstellung der öffentlichen Infrastruktur.

5. Die Region koordiniert bei Bedarf die Antragstellung zur Aufnahme neuer bzw. Erweiterung bestehender kantonaler Entwicklungsschwerpunkte in den kantonalen Richtplan.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen Bezug zum Handlungsbedarf: - Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Weiterentwicklung der Arbeitsgebiete ermöglichen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen - Siedlungsqualität verbessern Bezug zur Teilstrategie: - Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln	- Aufnahme eines wesentlichen Anteils des erwarteten Beschäftigtenwachstums im bestehenden Siedlungsgebiet - Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Standorten - Minimierung des Flächenverbrauchs für Siedlungserweiterungen (Einzonungen) - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr Die Konzentration Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit (WK 1). Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch (WK 4).
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Grundeigentümer; Kanton
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
–	
Dokumente, Grundlagen	
- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, C_04 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden	

AP 4. Generation		Daueraufgabe						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SA.1.1	S3.2	–	0371.3.033	**Biel/Bienne**			**ESP Bözingenfeld**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Nutzungsplanung in Kraft. Grosses Potenzial für zusätzliche Nutzungen im Rahmen der geltenden Nutzungsplanung sowie durch Verdichtung und Umstrukturierung.			Auf-/Umzonung				Projektabhängig	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Die langfristige Weiterentwicklung und Verdichtung des ESP ist aufgrund der begrenzten Strasseninfrastruktur nur mit einer Veränderung des Modalsplits und einer Verlagerung vom MIV auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr möglich. Ein Mobilitätskonzept zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist in Erarbeitung.	ausreichend		B / C	137.7	–	–	Festsetzung (2012)	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung; Archäologie

AP 4. Generation		Daueraufgabe						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SA.1.2	S3.1 / A3.1	–	0371.3.033	**Biel/Bienne**			**ESP Masterplan Bahnhof**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Überbauungsordnung «Feldschlössli-Areal» (Campus) wurde erlassen, Baueingaben Fachhochschulcampus (Feldschlössli-Areal) sowie Swiss Innovation Park (Kerngebiet Masterplan) laufen.			Baugesuch				Projektabhängig	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend	ausreichend		A	24.6	–	–	Festsetzung (2012)	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung; Archäologie

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		Daueraufgabe				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort
BBS.S-SA.1.3	S3.5	–	0371.3.033	**Brügg**		**Brüggmoos**
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine
Neuer Standort für Spitalzentrum Biel in Planung.			ZPP Brüggmoos, Überbauungsordnung Baugesuch			Projektabhängig

Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend	ausreichend	B / C	45.70			Festsetzung (2012)	Archäologie

AP 4. Generation		Daueraufgabe				
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort
BBS.S-SA.1.4	S3.7	–	0371.3.033	**Lyss**		**ESP Bahnhof**
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine
Weitgehend realisiert. Noch einzelne Baufelder offen und in Bearbeitung. Verdichtungpotenzial in Abklärung..			Baugesuch			Projektabhängig

Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend.	ausreichend	B	18.3	–	–	Festsetzung (2012)	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		Daueraufgabe						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SA.1.5	S3.8	–	0371.3.033	**Lyss**			**ESP Grien Süd**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Weitgehend realisiert. Noch einzelne Baufelder verfügbar.			Baugesuch				Projektabhängig	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	nicht ausreichend, Handlungsbedarf		E	19.9	–	–	Festsetzung (2012)	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten; ÖV-Erschliessung verbessern

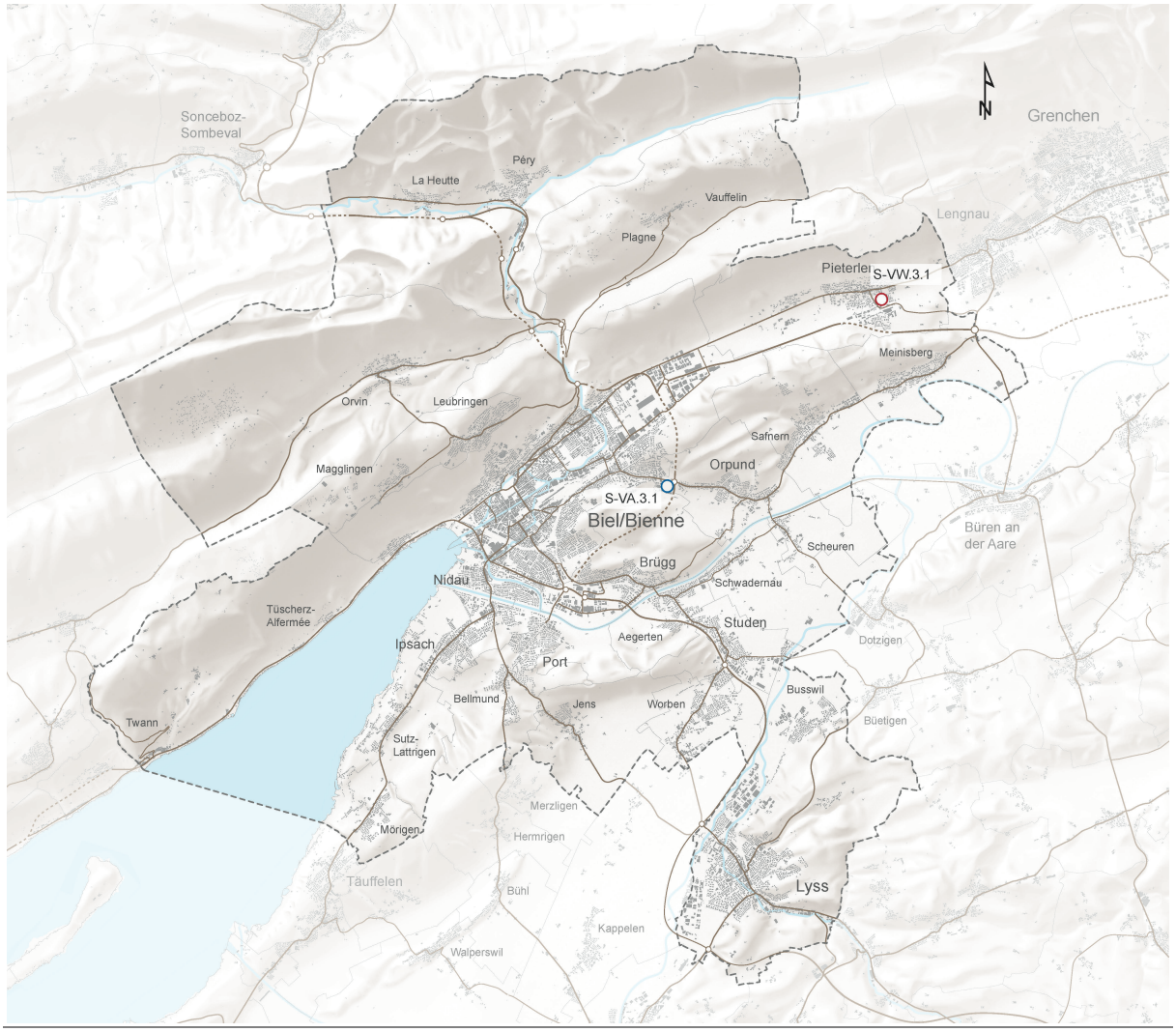
AP 4. Generation		Daueraufgabe						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SA.1.6	S3.6	–	0371.3.033	**Studen**			**ESP Studengrien**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Weitgehend realisiert.			Baugesuch				Projektabhängig	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
ÖV-Erschliessung für heutige Nutzung ausreichend. Für Nutzungsänderung und/oder Verdichtung ist die ÖV-Erschliessung zu verbessern.	ausreichend		E / keine	30.0	–	–	Festsetzung (2012)	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten; Konflikt mit kommunalem Landschaftsschutzgebiet; Archäologie

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen, Agglomeration (A-, B-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-VW.3	0371.3.035	4. Generation	Siehe Teilmassnahmen
Frühere Nr.		Kategorie	
S4		S-VW Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:
Bedarfsgerechte Einzonung neuer regionaler Wohnschwerpunkte an geeigneten Standorten. Einzonungen sollen erst in Betracht gezogen werden, wenn die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in den bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

Umsetzung:
1. Die Standortgemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Sicherstellung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung hin.

2. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen und sichern die spätere Erschliessung.

3. Sie verankern die Vorranggebiete in kommunalen Richtplänen und streben ihre Einzonung im angegebenen Zeitraum an. Einzonungen bedürfen einer Festsetzung im regionalen Richtplan (RGSK).

4. Die Region überwacht die laufende Entwicklung und informiert die Gemeinden über sich erweisenden Handlungsbedarf. Zudem gewährleistet die Region in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine zweckmässige Etappierung.

5. Nach Überführung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung in rechtsgültige Bauzonen unterstehen diese denselben Bedingungen wie die regionalen Wohnschwerpunkte.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen Bezug zum Handlungsbedarf: - Punktuelle Siedlungserweiterungen Bezug zur Teilstrategie: - Entwicklungspotenziale nutzen - Bedarf für Siedlungserweiterungen periodisch prüfen - Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern	Die Konzentration von Wohnraum an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit (WK 1). Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch (WK 4).
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Region; Grundeigentümer; Kanton
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
- Siedlungsflächenbedarf Wohnen (S-SÜ.1)	
Dokumente, Grundlagen	
- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_01, A_06 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden	

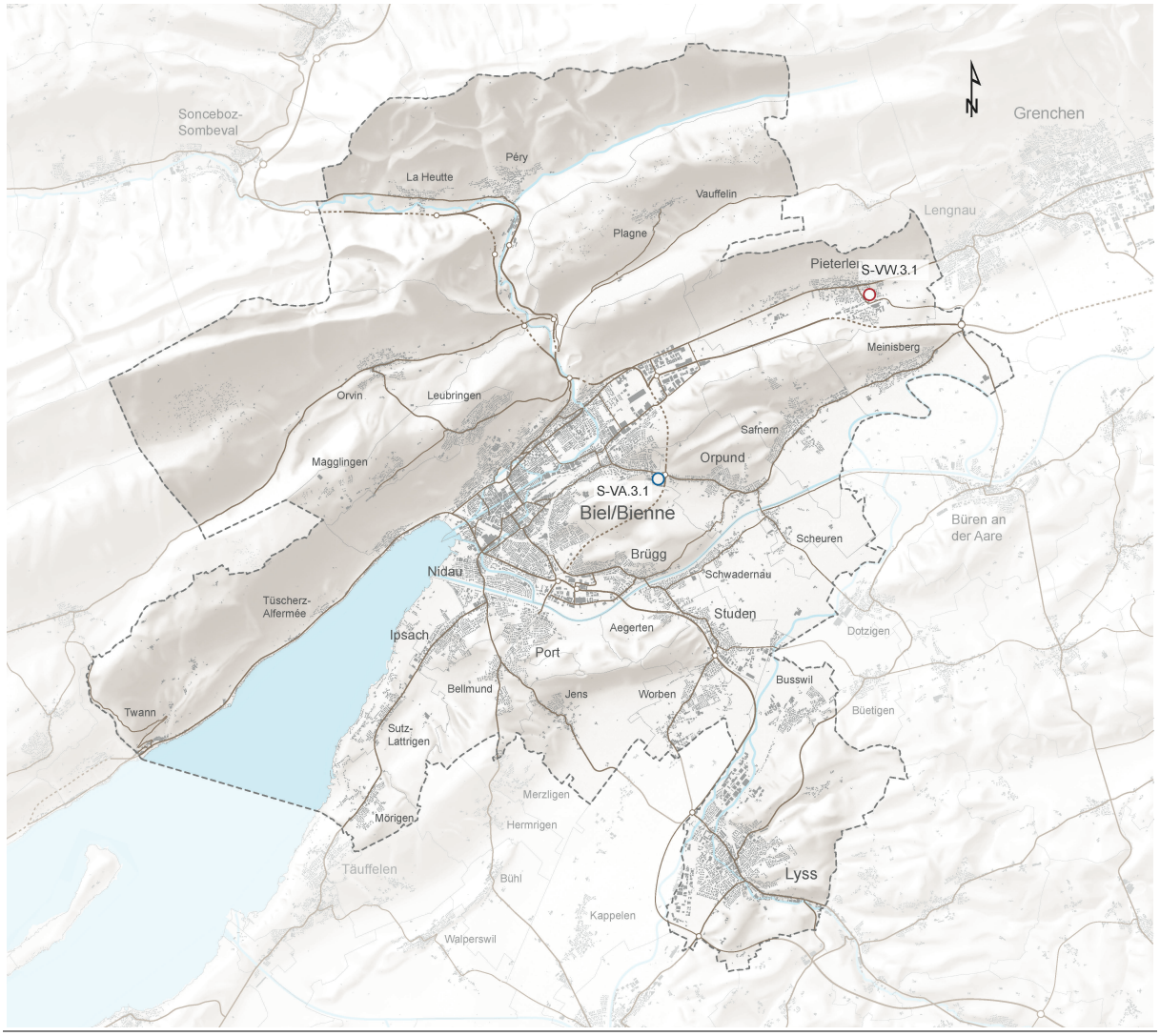
AP 4. Generation		B-Horizont (2028-2031)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.3.1	S4.1.16	–	0371.3.035	**Pieterlen**			**Mitte von Pieterlen – Chlösterlimatte**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Planung noch nicht begonnen. Entwicklung u.a. mit öffentlichen Nutzungen.			Einzonung Realisierung				bis 2028 ab 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorahnden	ausreichend		C	3.9	3.9	3.7	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten, Agglomeration (A-, B-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-VA.3	0371.3.035	4. Generation	Siehe Teilmassnahme
Frühere Nr.		Kategorie	
S4		S-VA Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:
Zeitgerechte Einzonung in den Vorranggebieten Siedlungserweiterung und Realisierung neuer Arbeitsschwerpunkte. Einzonungen sollen erst in Betracht gezogen werden, wenn die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in den bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

Umsetzung:
Die Standortgemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Sicherstellung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung hin.

1. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen und sichern die spätere Erschliessung.

2. Sie verankern die Vorranggebiete in kommunalen Richtplänen und streben ihre Einzonung im angegebenen Zeitraum an. Einzonungen bedürfen einer Festsetzung im regionalen Richtplan (RGSK).

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

3. Die Region überwacht die laufende Entwicklung und informiert die Gemeinden über sich erweisenden Handlungsbedarf. Zudem gewährleistet die Region in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine zweckmässige Etappierung.

4. Nach Überführung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung in rechtsgültige Bauzonen unterstehen diese denselben Bedingungen wie die regionalen Arbeitsschwerpunkte.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen Bezug zum Handlungsbedarf: - Punktuelle Siedlungserweiterungen Bezug zur Teilstrategie: - Entwicklungspotenziale nutzen - Bedarf für Siedlungserweiterungen periodisch prüfen - Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern	Die Konzentration von Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit (WK 1). Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch (WK 4).
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Region; Grundeigentümer; Kanton
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	

Dokumente, Grundlagen

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_05, A_06
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VA.3.1	–	S-3.11	–	**Orpund**			**Löörezälgli**	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte				Termine	
Flächengleiche Kompensation für den durch die A5 beanspruchten regionalen Arbeitsschwerpunkt Industriezone West. Planung noch nicht begonnen.			Einzonung				31.12.2027	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		B / C	1.5	1.0	0.5	Festsetzung (2021)	Archäologie

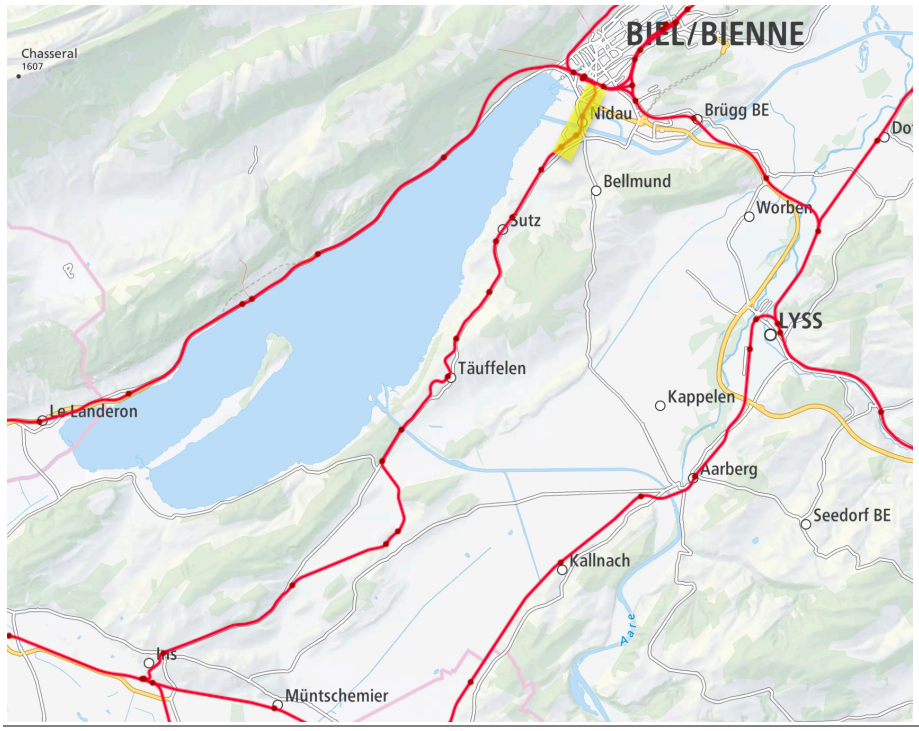
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Massnahmen Verkehr

Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.ÖV-Ort.1	0371.2.004	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
ÖV-Reg-2	–	6 Tram / Stadtbahn	6.1 Neue Tramlinie / Stadtbahn

Karte:



Beschreibung und Machbarkeit

Die Einspurstrecke der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn zwischen Ipsach Herdi und Biel führt zu Verspätungen und zu Anschlussbrüchen in Biel auf den Fernverkehr. Gemäss dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern ist auf dem Abschnitt Biel-Täuffelen bis 2040 mit einer Zunahme der Nachfrage um 35% zu rechnen. Die erwartete Nachfragesteigerung erfordert insbesondere in den Spitzenzeiten eine Erhöhung der Transportkapazität.

Zwischen Ipsach Herdi und Biel soll das Angebot in Spitzenzeiten zum 7,5-Minutentakt verdichtet werden. Dies erfordert einen abschnittsweisen Doppelspurausbau (Ipsach Herdi-Nidau Beunden und Nidau-Biel). Im Abschnitt Ipsach Herdi-Biel ist in enger Koordination mit Biel und Nidau eine stadtverträgliche Lösung sicherzustellen, die mit einem allfälligen künftigen Trambetrieb kompatibel ist (vgl. ÖV-Ort.2).

Der abschnittweise Doppelspurausbau wurde im STEP-Ausbauschritt 2035 beantragt, jedoch nicht aufgenommen. Die Region setzt sich zusammen mit dem Kanton dafür ein, dass er in den STEP-Ausbauschritt 2040/45 aufgenommen wird. Die Gemeinden und der Kanton sichern den Raumbedarf planerisch.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:
- Auf den wichtigen Agglomerationsachsen bieten die regionalen Bahn- und Buslinien schnelle und zuverlässige Verbindungen in den Agglomerationskern im 15-Minuten-Takt, zwischen Biel und Täuffelen im 7,5-MinutenTakt.

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Auf der Linie Biel-Täuffelen verhindert die Einspurstrecke die angestrebte Taktverdichtung und führt zu Fahrplanstabilitäten

Bezug zur Teilstrategie
- ÖV: Angestrebte Taktdichte Bahn: Agglomerationslinie Biel-Täuffelen 10 oder 7,5 Minuten
- Siedlung: Im Stadtraum zwischen Ipsach und Bözingen wird die gute Erschliessung mit dem ÖV und die Nähe zu den Versorgungszentren für eine qualitativ hochwertige Verdichtung genutzt

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Nutzen:
Die Erhöhung der Transportkapazitäten und Verbesserung der Fahrplanstabilität zwischen Täuffelen und Biel ermöglicht die angestrebte Veränderung des Modal Split und die Stabilisierung des MIV (WK 1). Dadurch wird eine angemessene Verkehrsqualität auf dem Strassennetz gewährleistet und eine weitere Siedlungsentwicklung nach innen längs dieser attraktiven ÖV-Achse ermöglicht (WK 2). Mit der Erhöhung des Modal Splits wird eine Stabilisierung der Lärm- und Luftbelastung am rechten Bielerseeufer erreicht. (WK 4).

Planungsstand	
Nicht relevant	
Voraussichtlicher Baubeginn	**Voraussichtliche Inbetriebnahme**
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	**Weitere Beteiligte**
Aare Seeland mobil	Gemeinden; TBA-OIK III; AÖV; Region
Kosten (Mio. CHF)	**Antrag Kantonsbeitrag**
Nicht relevant	–
Koordinationsstand	**Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung**
Zwischenergebnis	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Die Massnahme ist notwendig, um verträgliche Verkehrsmengen auf dem Strassennetz am rechten Bielerseeufer sicherzustellen. Dazu ist eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV erforderlich.

Quantitative Angaben, Dokumente

- STEP-Ausbauschritt 2030, asm Biel-Ins, Modul 101: BAV, Januar 2016.
- Dokumente Vorprojekt Regiotram Mitte 2011, insb. „bauliche und bahntechnische Anpassung der asm-Stammstrecke“ und „Vertiefungsstudie Betriebskonzept“.
- STEP Ausbauschritt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern: Planungsraum Bern Oberland, November 2014.
- Planungsstudie Verkehrskorridor rechtes Bielerseeufer, März 2011

Überprüfung Regiotram, Option neue ÖV-Achse Agglomeration Biel

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.ÖV-Ort.2	0371.2.002	–	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
ÖV-Tram-1	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.2 Neue Businfrastruktur

Karte:

Beschreibung und Machbarkeit

Das Projekt «Regiotram» für eine neue ÖV-Direktverbindung zwischen dem rechten Bielerseeufer und dem Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld wurde im März 2015 sistiert. Die Agglomeration fokussiert stattdessen auf den Ausbau und die Optimierung des Bahn- und Busangebots. Das in den letzten Jahren stark verbesserte städtische Busnetz kann die angestrebten zusätzlichen Verkehrsanteile in den nächsten zehn Jahren aufnehmen. Somit kann die vorgesehene Siedlungsentwicklung nach innen im Agglomerationskern auch ohne Regiotram bewältigt werden.

Als Grundlage für die mittel- bis langfristige Weiterentwicklung des ÖV-Angebots wird bis Ende 2021 das ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung erarbeitet. Auf der Ost-West-Achse werden Reisezeitverkürzungen durch bessere Umsteigebeziehungen und eine Schnellverbindung vom rechten Bielerseeufer ins Bözingenfeld angestrebt. Dabei wird auch geklärt, welche Rolle das Regiotram künftig spielen kann.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nicht relevant

Planungsstand

Nicht relevant

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Region	Kanton; Gemeinden
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
0.2	–
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Biel-Ipsach, Abschnittsweiser Doppelspurausbau (ÖV-Ort.1)
- Biel, Gesamtkoordination Bahnhof Biel (KM-Mu.5)

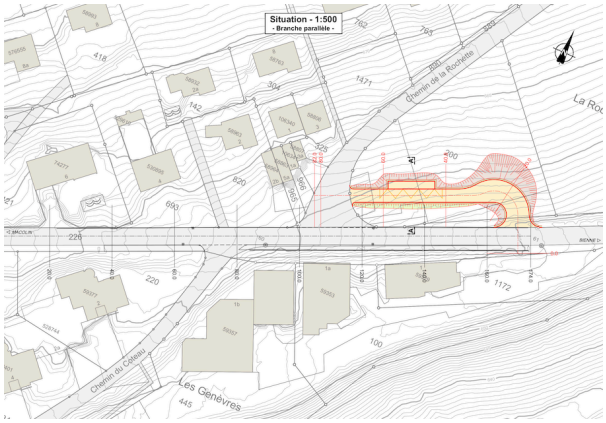
Quantitative Angaben, Dokumente

- Neue ÖV-Achse Agglomeration Biel: Zweckmässigkeitsbeurteilung, Synthesebericht 10.03.2008
- Regiotram Biel, Schlussbericht Vorstudien, 005.01.2010
- Regiotram Agglomeration Biel/Bienne, Schlussbericht Vorprojekt, 13.01.2012
- Buskonzept Biel 2020-Plus, Perspektiven für die Weiterentwicklung des Buskonzepts Biel 2020 im Raum Biel und Umgebung, 2020
- ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung (in Erarbeitung)

Evilard, Wendeschlaufe Ortsbus Magglingen-Leubringen

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.ÖV-Str.2	–	4. Generation	A
Frühere Nr.	**Ersetzt Massnahme**	**Kategorie**	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.1 Einzelmassnahme Neue / Aufwertung Haltestelle

Karte:



Vorstudie 2018 (ATB SA Ingénieurs-conseils)

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Bau einer Wendeschlaufe für den Ortsbus Magglingen-Leubringen am östlichen Dorfeingang von Leubringen. Die Wendeschlaufe ermöglicht eine Netzerweiterung zwecks Anbindung des östlichen Dorfteils von Leubringen an das Dorfzentrum und an die Seilbahn Biel-Leubringen. Sie soll die bestehende Wendeschlaufe auf dem Basketplatz der Schule ersetzen und die Sicherheit für die Schulkinder erhöhen.

Machbarkeit

nicht relevant

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Schnelle und zuverlässige Verbindungen von den Agglomerationsachsen in den Agglomerationskern

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Erschliessungsmängel beheben

Bezug zur Teilstrategie:
- Gebietserschliessung verbessern

Nutzen

Die zusätzliche Gebietserschliessung erhöht die Attraktivität des ÖV (WK1), und die neue Wendeschlaufe erhöht die Verkehrssicherheit (WK3).

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte:
- Vorstudie

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritte:
- Bauprojekt 2022
- Baukredit 2023
- Baubewilligung 2023

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2024	2025
Federführung	**Weitere Beteiligte**
Gemeinde	TBA-OIK III

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
0.6	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

nicht relevant

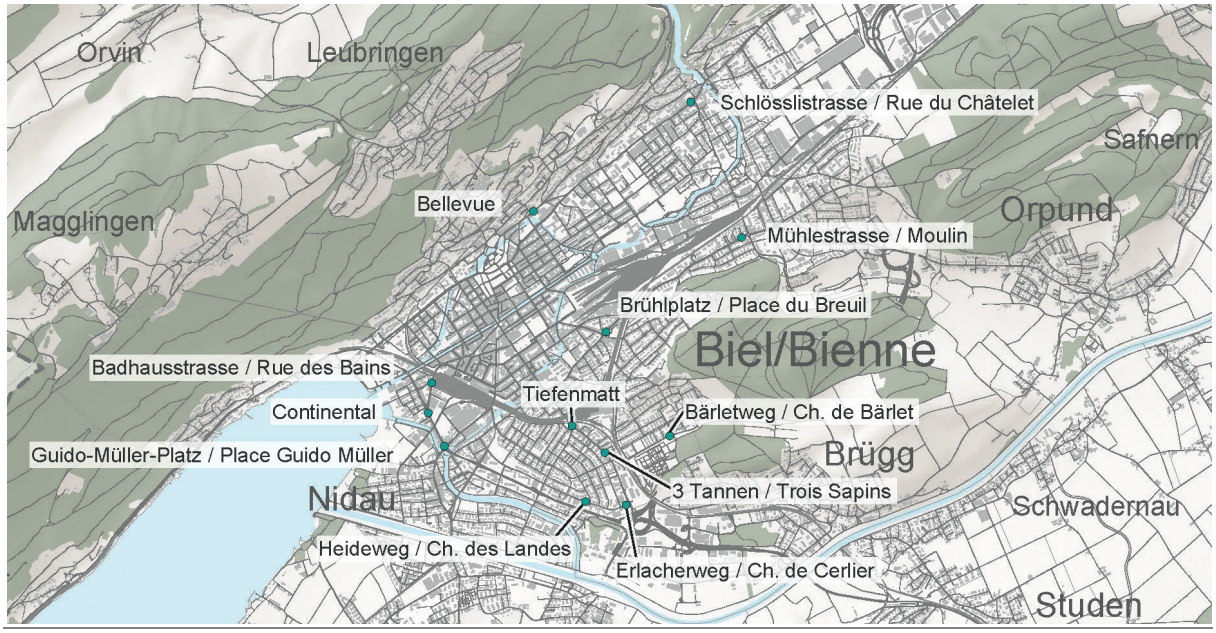
Quantitative Angaben, Dokumente

- Vorstudie 2018

Biel, Fahrbahnhaltestellen zur Busprioritisierung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.ÖV-Str.3	–	4. Generation	A
Frühere Nr.	**Ersetzt Massnahme**	**Kategorie**	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.1 Einzelmassnahme Neue / Aufwertung Haltestelle

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Massnahme beinhaltet die Umgestaltung von 12 Busbuchten zu Fahrbahnhaltestellen im Stadtgebiet. Es handelt sich um Haltestellen auf wichtigen Hauptverkehrsachsen und Sammelstrassen, die nicht im Rahmen von umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzepten neu gestaltet werden. Mit den Fahrbahnhaltestellen wird der Busverkehr priorisiert und der Verkehr beruhigt: die Busse haben freie Fahrt, Überhol- und Einspurmanöver entfallen.

Machbarkeit

nicht relevant

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Optimale und stabile Reisezeiten im ÖV

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Behinderung des Busverkehrs reduzieren

Bezug zu Teilstrategien:
- Busverkehr priorisieren

Nutzen

Die kürzeren und stabilen Reisezeiten erhöhen die Attraktivität des ÖV (WK1). Der ruhigere Verkehrsablauf erhöht die Verkehrssicherheit (WK3).

Planungsstand

1

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritte:
- Vorprojekte 2023-2024
- Projektierung 2024-2025

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2025	2028

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Transportunternehmungen
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
3.70	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

- Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Die Massnahme enthält nur Bushaltestellen auf Strassenabschnitten, die nicht im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten neu gestaltet werden.

Umweltverträglichkeit

–

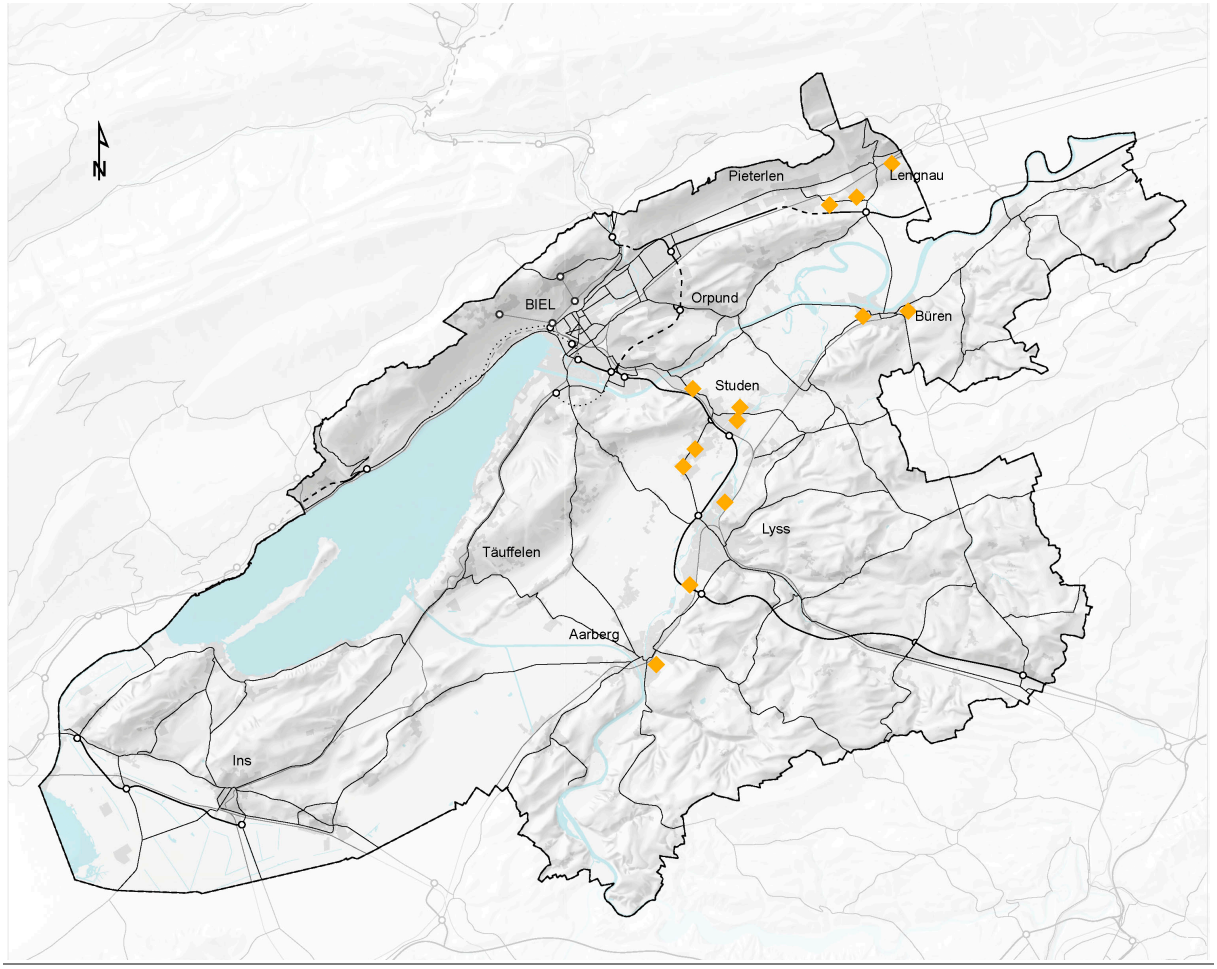
Quantitative Angaben, Dokumente

- BVB-Projektierungsrichtlinie für Infrastrukturanfragen, 2012

Studien zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.ÖV-Ü.1	–	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.2 Neue Businfrastruktur

Karte:



Beschreibung und Machbarkeit

Zielsetzung:
Verbesserung der ÖV-Erschliessung und Angebotsqualität in Gebieten mit Handlungsbedarf.

Umsetzung:
Prüfen von Massnahmen im Rahmen von teilregionalen ÖV-Konzepten für folgende Gebiete:

Verbesserung der Erschliessungsgüte:
- Aegerten, Stockfeld (S-VW.1.1)
- Worben, bestehendes Siedlungsgebiet
- Worben, Paletzeyfeld (S-VW.1.19)
- Studen, ESP Studengrien (S-SA.1.6)
- Studen, Studengrien Nord (S-VA.1.7)
- Lyss, Arbeitszonen Lyss-Nord / Busswil
- Lyss, Arbeitszone Lyss-Süd
- Pieterlen, Sömmerung (S-VA.1.6)

Verbesserung der Erreichbarkeit (Verbindungsqualität):
- Biel, ESP Bözingenfeld (S-SA.1.1)
- Brügg, Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos (S-SA.1.3)

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zweckmässigkeit:
Bezug zum Zukunftsbild:
- Das städtische Busnetz erschliesst den Agglomerationskern flächendeckend mit hohem Takt und zuverlässigem Fahrplan.
- Auf den wichtigen Agglomerationsachsen bieten die regionalen Bahn- und Buslinien schnelle und zuverlässige Verbindungen in den Agglomerationskern.

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Gebietserschliessung verbessern

Bezug zur Teilstrategie:
- ÖV-System auf Siedlungsentwicklung abstimmen

Nutzen:
Die Verbesserung des ÖV-Systems fördert die Verlagerung vom MIV auf den ÖV (WK 1), reduziert die Umweltbelastung (WK 4) und unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen (WK 2).

Planungsstand

Nicht relevant

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
etappiert	31.12.2027
Federführung	**Weitere Beteiligte**
Regionale Verkehrskonferenz RVK1	Gemeinden; AÖV; Transportunternehmungen
Kosten (Mio. CHF)	**Antrag Kantonsbeitrag**
0.2	–
Koordinationsstand	**Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung**
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

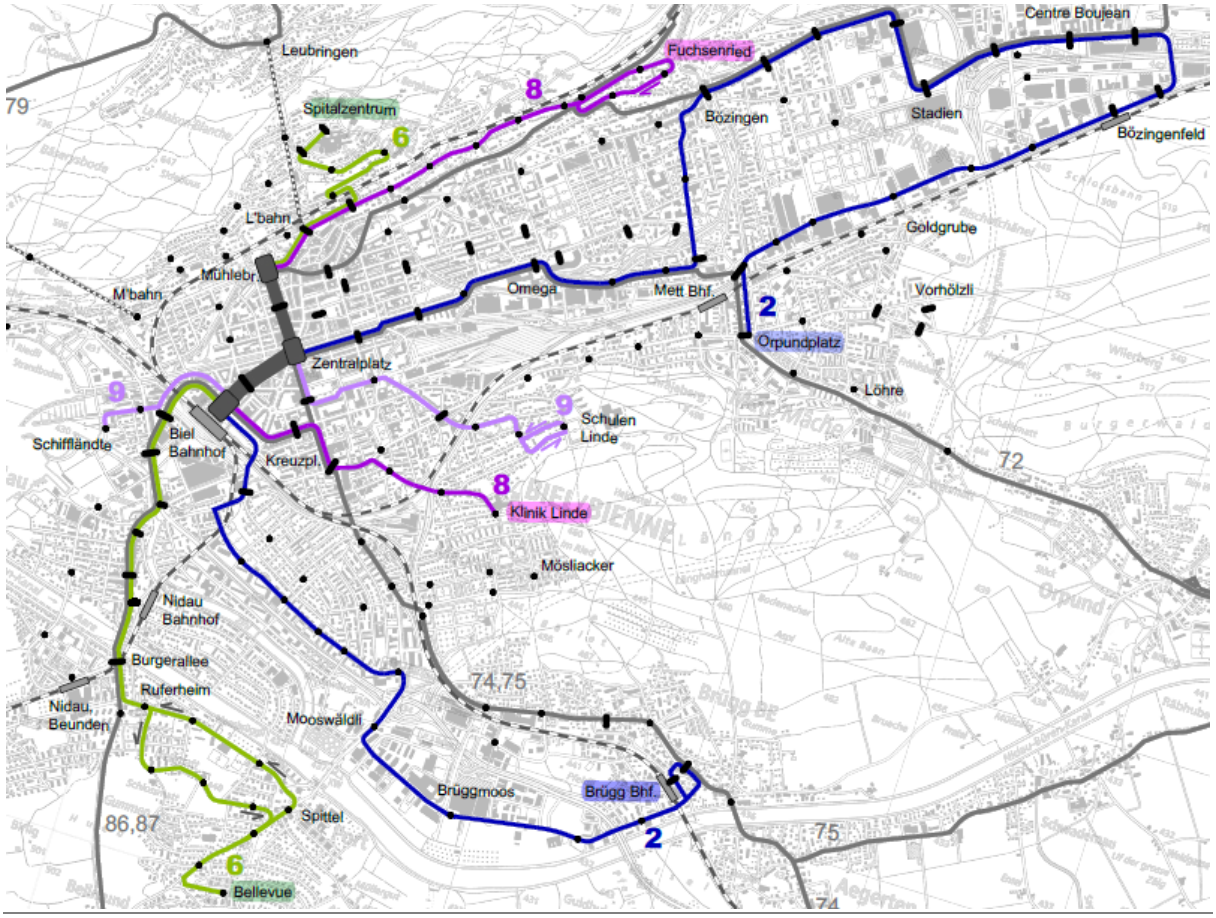
Quantitative Angaben, Dokumente

–

Biel, Umstellung Buslinie 2 und 5 auf batterieelektrischen Betrieb

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS-ÖV.E.1	–	4. Generation	A
Frühere Nr.	**Ersetzt Massnahme**	**Kategorie**	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.4 Alternativ elektrisch betriebene Systeme

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Verkehrsbetriebe Biel (VB) verfolgen eine Strategie der Reduktion ihrer Umwelt- und Klimaemissionen. Diese hat zum Ziel, heute fossil betriebene Buslinien bis 2030 auf erneuerbare Energieträger umzustellen. Die Strategie wird durch die klimapolitischen Ziele der Stadt Biel unterstützt.

Als erstes wird 2021 die Linie 9 auf Batteriebusse umgestellt (Streckenlader). Als nächste Etappe sollen ab 2024 die Linien 2 und 5 auf Betrieb mit batterieelektrischen Bussen umgestellt werden. Ab 2028 folgen die Linien 6 und 8 (Massnahme ÖV-E.2, B-Horizont).

Machbarkeit

Die Technologie, insbesondere Stromversorgung und -speicherung auf den Fahrzeugen, ist genügend reif, um den fahrplanmässigen Einsatz zu gewährleisten. Als Pilotprojekt bereits in Umsetzung ist die Umstellung der Linie 9 auf batterieelektrische Busse. Die Machbarkeit der Umstellung auf batterieelektrische Busse wurde 2020 im Rahmen einer Vorstudie geprüft.

Zweckmässigkeit

Zukunftsbild:
- Effiziente, platzsparende und immissionsarme Mobilität

Handlungsbedarf:
- Umweltbelastung reduzieren

Teilstrategie ÖV:
- Buslinien elektrifizieren

Nutzen

Die Elektrifizierung reduziert den CO_2-Ausstoss und die Lärm- und Luftbelastung im dicht besiedelten Gebiet (WK 4). Dies erhöht die Attraktivität des ÖV (WK1) und unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen (WK 2).

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte

- Flottenstrategie 2030, Teilumsetzungen 2024 und 2028

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritte:

- Projektierung der Ladestationen und depotseitigen Anpassungen 2021
- Vorbereitung Busausschreibung 2022

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2023	2024

Federführung	Weitere Beteiligte
Verkehrsbetriebe Biel	Stadt Biel; Kanton Bern

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
9.6 Mio CHF	–

Die Kosten setzten sich wie folgt zusammen:

8.1 Mio.	E-Busse (4 Standard- und 6 Gelenkbusse; Schnelllader)
1.5 Mio.	Ladeinfrastruktur E-Busse (3 Ladestationen)

Variante Investitionskosten Trolleybuslösung:

20.0 Mio.	Total
9.6 Mio.	Fahrzeuge
10.4 Mio.	Infrastruktur

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden, anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, Restfinanzierung gedeckt im Rahmen des ordentlichen ÖV-Bestellverfahrens

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

Nicht relevant

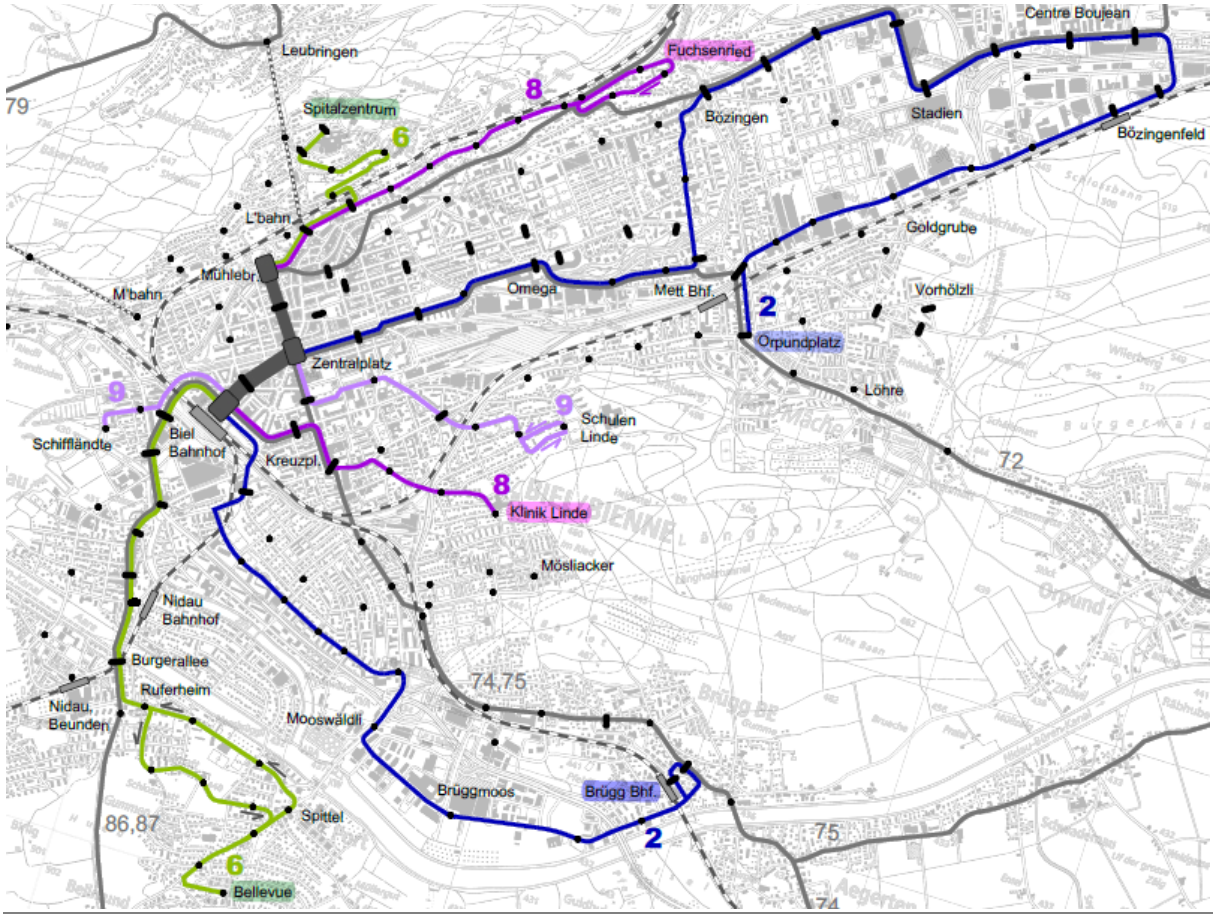
Quantitative Angaben, Dokumente

- Flottenstrategie 2030

Biel, Umstellung Buslinien 6 und 8 auf batterieelektrischen Betrieb

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS-ÖV.E.2	–	4. Generation	B
Frühere Nr.	**Ersetzt Massnahme**	**Kategorie**	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.4 Alternativ elektrisch betriebene Systeme

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Verkehrsbetriebe Biel (VB) verfolgen eine Strategie der Reduktion ihrer Umwelt- und Klimaemissionen. Diese hat zum Ziel, heute fossil betriebene Buslinien bis 2030 auf erneuerbare Energieträger umzustellen. Die Strategie wird durch die klimapolitischen Ziele der Stadt Biel unterstützt.
Als erstes wird 2021 die Linie 9 auf Batteriebusse umgestellt (Streckenlader). Als nächste Etappe sollen ab 2024 die Linien 2 und 5 auf Betrieb mit batterieelektrischen Bussen umgestellt werden (Massnahme ÖV-E.1, A-Horizont). Ab 2028 folgen die Linien 6 und 8 (B-Horizont). Dazu sind eine weitere Ladestation sowie weitere 9 Standard- und 12 Gelenkbusse erforderlich.

Machbarkeit

Die Technologie, insbesondere Stromversorgung und -speicherung auf den Fahrzeugen, ist genügend reif, um den fahrplanmässigen Einsatz zu gewährleisten. Als Pilotprojekt bereits in Umsetzung ist die Umstellung der Linie 9 auf batterieelektrische Busse. Die Machbarkeit der Umstellung auf batterieelektrische Busse wurde 2020 im Rahmen einer Vorstudie geprüft.

Zweckmässigkeit

Zukunftsbild:
- Effiziente, platzsparende und emissionsarme Mobilität

Handlungsbedarf:
- Umweltbelastung reduzieren

Teilstrategie ÖV:
- Buslinien elektrifizieren

Nutzen

Die Elektrifizierung reduziert den CO_2-Ausstoss und die Lärm- und Luftbelastung im dicht besiedelten Gebiet (WK 4). Dies erhöht die Attraktivität des ÖV (WK1) und unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen (WK 2).

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Planungsstand

2
Bisherige Planungsschritte
- Flottenstrategie 2030, Teilumsetzungen 2024 und 2028

Bau- und Finanzierungsreife

2
Nächste Planungsschritte:
- Konkretisierung Umsetzung
- Projektierung der Ladestationen und depotseitigen Anpassungen 2021 und Busbeschaffung Etappe 1 (2022)
- Konkretisierung und Umsetzung Etappe 2

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2028	2028

Federführung	Weitere Beteiligte
Verkehrsbetriebe Biel	Stadt Biel; Kanton Bern

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
17.4 Mio CHF	–

Die Kosten setzten sich wie folgt zusammen:

16.9 Mio.	E-Busse (9 Standard- und 12 Gelenkbusse; Schnelllader)
0.5 Mio.	Ladeinfrastruktur E-Busse (1 Ladestation)

Variante Investitionskosten Trolleybuslösung:

25.0 Mio.	Total
20.1 Mio.	Fahrzeuge
4.9 Mio.	Infrastruktur (Realisierung Etappe 1 im Umfang von 10.4 Mio. vorausgesetzt, vgl. Massnahme ÖV-E.1, A-Horizont)

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden, anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, Restfinanzierung gedeckt im Rahmen des ordentlichen ÖV-Bestellverfahrens

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

Nicht relevant

Quantitative Angaben, Dokumente

- Flottenstrategie 2030

Ausbau Bikesharing-Angebot im Agglomerationskern

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.KM-B.4	–	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Ein attraktives Bikesharing-Angebot ist ein wichtiges Element der Förderung des Veloverkehrs. Leihvelos werden von Zu- und Wegpendlern für die letzte bzw. erste Wegetappe benutzt und von der Wohnbevölkerung für verschiedene Alltags- und Freizeitzwecke. Für ein attraktives Angebot sind ein dichtes Netz von Bikesharing-Stationen und ein benutzerfreundliches Resevierungssystem erforderlich.
Im Stadtgebiet von Biel besteht bereits ein relativ dichtes Netz von 50 Bikesharing-Stationen, das weiter ausgebaut werden soll. Auch in den umliegenden Gemeinden Aegerten, Brügg, Ipsach, Nidau, Orpund und Port ist das Potenzial für Bikesharing vorhanden. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden soll ein Konzept für ein zusammenhängendes und einheitlich ausgestaltetes Netz von Bikesharing-Standorten im Agglomerationskern und eine Umsetzungsplanung erarbeitet werden. Das Konzept wird mit dem Ausbau des Bikesharing-Angebots in der Stadt Biel abgestimmt.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:
- Ausreichendes Angebot an Bike-Sharing-Angeboten

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Bike+Ride und Bikesharing ausbauen

Bezug zur Teilstrategie:
- Das Bikesharing-Angebot wird ausgebaut und auf den Agglomerationskern erweitert

Bikesharing-Angebote verbessern die Intermodalität im Alltags- und Freizeitverkehr (WK 1). Die Förderung des Veloverkehrs verbessert die Verkehrssicherheit (WK 3) und reduziert die Umweltbelastung und den Flächenbedarf (WK 4).

Planungsstand

noch nicht begonnen

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
–	31.12.2027
Federführung	**Weitere Beteiligte**
Region	Gemeinden; Betreiber Bikesharing-System
Kosten (Mio CHF)	**Antrag Kantonsbeitrag**
0.1	Beiträge an Planungen der Regionen gem. Art. 64 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Quantitative Angaben, Dokumente

- Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland, 2020
- Sachplan Velo 2035 Stadt Biel, Stand 2020

Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.KM-Mu.3	–	4. Generation	A
Frühere Nr.	**Ersetzt Massnahme**	**Kategorie**	
–	0371.2.003 (ÖV-Reg-1.2)	4 Multimodale Drehscheiben	

Karte:



Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss (Gemeinde Lyss, Stand Mai 2020)

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Der Bahnhof ist eine der wichtigsten Zentralitäten in der Gemeinde und spielt eine entscheidende Rolle als Mobilitätsdrehscheibe in der Region. Das Bahnhofumfeld ist die Adresse der Gemeinde. Die umgestaltete Bahnhofstrasse hat schon eine hohe Qualität. Ausserdem befindet sich mit dem Bangerter Park und den Villen ein schönes und identitätsstiftendes Ensemble im nördlichen Bereich des Bahnhofs. Zwischen Bahnhofstrasse und Bangerter Park fehlt aber noch die gesamtheitliche und auf die angrenzenden Entwicklungsgebiete abgestimmte Gestaltung. Bei der Neugestaltung sind die bestehenden Defizite bezüglich Fuss- und Veloverkehr und ÖV zu beheben und auch die städtebaulichen Akzente neu zu setzen.

Die Massnahme umfasst:
- Aufwertung zu einem repräsentativen Bahnhofplatz. Die Neugestaltung ist abgestimmt auf die Realisierung von platzfassenden Bauten mit publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss (Bahnhofgebäude, Kiosk, Velostation usw.).
- Integration und Erweiterung von wichtigen Bahnhoffunktionen: Neugestaltung Busbahnhof, Erweiterung Velostation, hindernisfreie Gestaltung, Verlegung P+R in Untergeschoss, Prüfung weiterer Mobilitätsangebote, Anschluss an zukünftige zweite Personenunterführung usw.
- Vernetzung des Bangerter Parks und des Bahnhofplatzes
- Gestaltung des Bangerter Parks als grosszügiger und öffentlich zugänglicher Zentrumspark, Sicherstellung von Fussverbindungen durch die Parkanlage, Integration von Spiel- und Aufenthaltsflächen für die Bevölkerung

Machbarkeit

nicht relevant

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Einfaches und effizientes Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln
- Optimale Zugänglichkeit zu den Mobilitätdrehscheiben, kundenfreundliche und attraktive Ausgestaltung

Nutzen

Die Umsteigebeziehungen Bahn-Bus und die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr inkl. der Zugänge zum ÖV werden deutlich verbessert (WK 1). Die Umgestaltung verbessert die Aufenthaltsqualität eines zentralen öffentlichen Raumes (WK 2). Durch die bessere Übersichtlichkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht (WK 3). Durch die

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Zugänglichkeit zum ÖV verbessern, Kapazitätsengpässe beheben
- Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr schliessen

Bezug zur Teilstrategie:
- Mobilitätsdrehscheiben ausbauen
- Zentrumsgebiete stärken

Stärkung des ÖV sind positive Umwelteffekte zu erwarten (WK 4).

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte:
- Die Massnahme ist im Richtplan ESP Bahnhofgebiet Lyss und im städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss behördenverbindlich festgelegt.

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritte:
- Qualitätssicherndes Verfahren für städtebauliches Konzept 2021/22
- Planungen in Teilgebieten ab 2022/23
- Nutzungsplanung Drehscheibe Bahnhof Lyss ab 2022/23
- Bauprojekt/Kredit Drehscheibe Bahnhof Lyss ab 2024

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2026	2028

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	SBB; Transportunternehmungen; Grundeigentümer

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
2.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Die Massnahme ersetzt teilweise die Massnahme 0371.2.003 aus dem AP2 «Schienengebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhaltestellen Busswil und Lyss)». Die im AP2 vorgesehene Optimierung der Bahnhaltestelle Lyss (neue Überdachung und Vorplatzgestaltung) wurde noch nicht realisiert und im städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss planerisch weiterentwickelt. Dieser Teil der Massnahme aus dem AP2 wird durch die vorliegende Massnahme ersetzt. Die im AP2 vorgesehene Optimierung der Bahnhaltestelle Busswil ist in Projektierung und wird demnächst realisiert.
- Die Massnahme wird mit der Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord (LV-Ü.6) abgestimmt.
- Die Bahnunterführung sowie auch die geplanten Entwicklungen im Bahnhofquartier haben sich auf die Planungsinhalte des ersten Planungsschrittes mit dem qualitätssichernden Verfahren für ein städtebauliches Konzept 2021/22 abzustützen.

Umweltverträglichkeit

nicht relevant

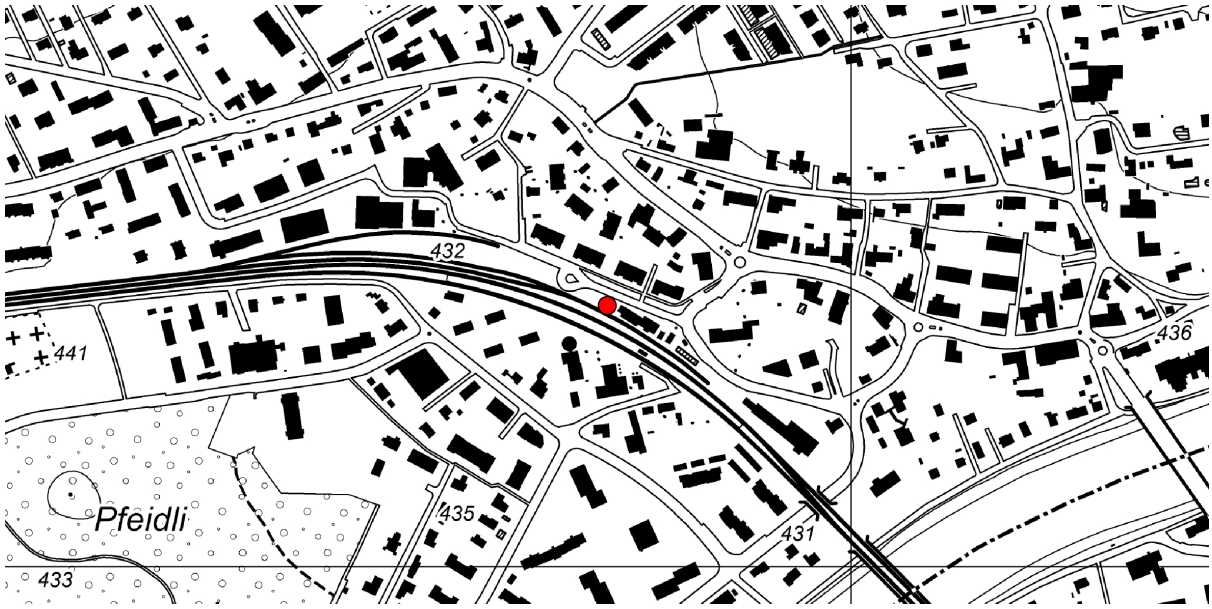
Quantitative Angaben, Dokumente

- Gemeinde Lyss, Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss, Stand 2020
- Gemeinde Lyss, Richtplan Verkehr Lyss, 2012

Brügg, Gesamtkoordination Bahnhof Brügg

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.KM-Mu.4	–	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	4 Multimodale Drehscheiben	

Karte:



Beschreibung und Machbarkeit

Der Bahnhof Brügg verknüpft die S-Bahn mit dem städtischen und regionalen Busnetz und den ÖV mit dem Fuss- und Velonetz. Aufgrund der Lage im Siedlungsgebiet und des attraktiven ÖV-Angebots besteht ein grosses Potenzial für Bike-and-Ride mit Umsteigen auf Bahn und Bus. Weiter bestehen ein Angebot von 30 Park-and-Ride-Plätzen sowie Carsharing und Einkaufsmöglichkeiten.

Direkt angrenzend an den Bahnhof liegt das Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Ile de Brügg / Neubrück (S-UV.1.11). Mit der Abstimmung von Bahnhofs- und Arealentwicklung kann ein attraktives urbanes Zentrumsgebiet geschaffen werden. Mit dem Neubau des regionalen Spitalzentrums Biel im Arbeitsschwerpunkt Brüggmoss (Luftdistanz 600m vom Bahnhof) wird die Bedeutung von Brügg als ÖV-Knoten und Umsteigepunkt weiter zunehmen.

Der Bahnhof Brügg soll zu einer wichtigen Mobilitätsdrehscheibe im Agglomerationskern ausgebaut werden. Es besteht insbesondere folgender Handlungsbedarf:
- Funktionale und gestalterische Aufwertung des Bahnhofplatzes
- Abstimmung mit der Arealentwicklung Ile de Brügg
- Verbesserung des südseitigen Zugangs zum Bahnhof und der Querung des Bahnareals für den Fuss- und Veloverkehr
- Anbindung des Spitalzentrums Biel an den Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr
- Ausbau des Park-and-Ride-Angebots Nord und Süd
- Überdachung Mittelperron, inkl. Treppe/Rampe/Wartebereich

Um die Abstimmung der unterschiedlichen Interessen und Projekte zu gewährleisten, wird eine zweckmässige Projektorganisation eingesetzt und ein geeignetes Planungsinstrument geschaffen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:
- Einfaches und effizientes Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln
- Optimale Zugänglichkeit zu den Mobilitätdrehscheiben, kundenfreundliche und attraktive Ausgestaltung

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Zugang zum ÖV verbessern, Kapazitätsengpässe beheben
- Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr schliessen

Bezug zur Teilstrategie:
- Mobilitätsdrehscheiben ausbauen
- Zentrumsgebiete stärken

Ein optimales Funktionieren der multimodalen Drehscheibe Bahnhof Brügg leistet einen Beitrag zum nachhaltigen Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft und unterstützt die angestrebte Modalsplit-Veränderung zugunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs (WK 1). Mit der Aufwertung des Bahnhofplatzes, der Personenanlagen und der Fuss- und Veloverbindungen werden die Qualität der öffentlichen Räume (WK 2) und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert (WK 3).

Planungsstand

Verhandlungen zwischen SBB und Gemeinden

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
nicht relevant	nicht relevant
Federführung	**Weitere Beteiligte**
Gemeinde	SBB; Verkehrsbetriebe Biel; Grundeigentümer; Region
Kosten (Mio CHF)	**Antrag Kantonsbeitrag**
0.1	–
Koordinationsstand	**Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung**
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Ile de Brügg (S-UV.1.11)
- Brügg, Neuer Fuss- und Veloweg zwischen Bhf Brügg und Spitalzentrum (LV-Ü.1.14)

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

- Zone mit Planungspflicht Nr. 3 «Ile de Brügg»
- Gemeinde Brügg: Bahnhof Brügg. Ortsanalyse, Entwicklungspotenzial (2018)
- Gemeinde Brügg/Spitalzentrum Biel AG, Machbarkeitsstudie Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg (2020)

Biel, Gesamtkoordination Bahnhof Biel

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.KM-Mu.5	0371.3.007	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
ÖV-W-1	–	4 Multimodale Drehscheiben	

Karte:



Betrachtungsperimeter mit Perimeter Gesamtkoordination (violett)

Beschreibung und Machbarkeit

Der Bahnhof Biel ist die zentrale Mobilitätsdrehscheibe der Agglomeration Biel/Lyss und ein wichtiges stadträumliches Bindeglied zwischen Stadtzentrum und See und den Entwicklungsgebieten im Norden und Süden. In diesem Raum sind verschiedene Infrastrukturneu- und -ausbauten in Planung, die optimal aufeinander und auf die städtebauliche Entwicklung abzustimmen sind. Insbesondere für folgende Projekte besteht Koordinationsbedarf:

- Kurz- und mittelfristige Massnahmen gemäss Empfehlungen aus dem Dialogprozess A5 Westast
- Neue Linienführung und Ausbau der Gleisanlagen sowie des Endbahnhofs asm
- Bahninfrastruktur und Perronanlagen SBB
- Neue Personenunterführung Ost
- Städtebauliche Entwicklung im Bereich «Bahnhof Süd/Masterplan»
- Überbauung Bahnhof-Parking
- Aussenräume Nord und Süd
- Veloverbindung West–Ost

Um die Abstimmung der unterschiedlichen Interessen und Projekte mit komplexen Abhängigkeiten zu gewährleisten, werden eine zweckmässige Projektorganisation und ein geeignetes Planungsinstrument geschaffen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:
- Einfaches und effizientes Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln
- Optimale Zugänglichkeit zu den Mobilitätdrehscheiben, kundenfreundliche und attraktive Ausgestaltung

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Zugang zum ÖV verbessern, Kapazitätsengpässe beheben
- Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr schliessen

Bezug zur Teilstrategie:
- Mobilitätsdrehscheiben ausbauen
- Zentrumsgebiete stärken

Ein optimales Funktionieren der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Biel leistet einen Beitrag zum nachhaltigen Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft und unterstützt die angestrebte Modal-Split-Änderung zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs (WK 1). Mit der Aufwertung der Personenanlagen und der Fussgänger- und Veloverbindungen werden die Qualität der öffentlichen Räume (WK 2) und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert (WK 3).

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Planungsstand

Die Projektstruktur «Gesamtkoordination Bahnhof Biel/Bienne 2030» mit einer Behördendelegation und einer fachlichen Koordinationsgruppe wurde aufgebaut und hat die Arbeiten aufgenommen. Das Pflichtenheft und ein Umsetzungsplan mit Koordinationsblättern wurden verabschiedet. Als Ergebnisse liegen vor:

- Machbarkeitsstudie Einbindung asm in den Bahnhof Biel, 2018
- Konzept Aussenraum Süd, 2019
- Machbarkeitsstudie Personenunterführung Ost, 2020

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
nicht relevant	nicht relevant
Federführung	**Weitere Beteiligte**
Stadt Biel	ASTRA; TBA; AÖV; AGR; Region; Gemeinden; Transportunternehmungen;
Kosten (Mio CHF)	**Antrag Kantonsbeitrag**
0.4	–
Koordinationstand	**Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung**
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Abschnittsweiser Doppelspurausbau Biel-Täuffelen-Ins-Bahn BTI (ÖV-Ort.1)
- Biel, Personenunterführung Ost Bahnhof Biel (LV-Ü.3)
- Biel, Verbindung Mühlefeldstrasse - Bahnhof Süd (Passerelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse) (LV-Ü.5)
- Gestaltung Chipot- und Aberli-Strasse, Biel (MIV-Auf 2.3)
- Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz (KM-Mu.6)

Umweltverträglichkeit

- Ortsbilder von nationaler Bedeutung Biel (ISOS 10001/2) und Nidau (ISOS 0955)

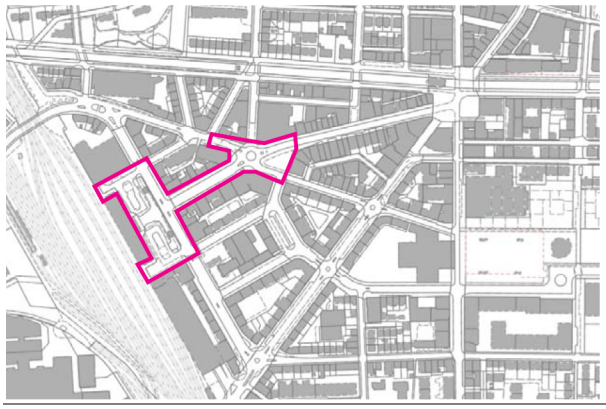
Quantitative Angaben, Dokumente

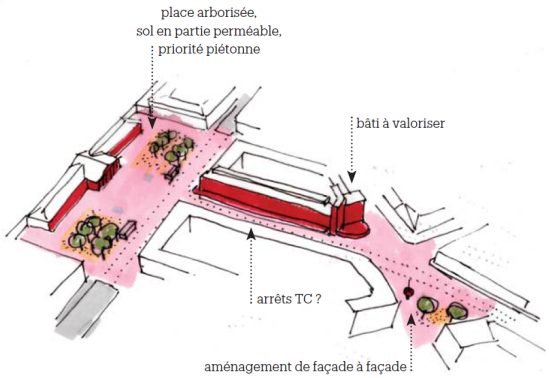
- Pflichtenheft Gesamtkoordination Bahnhof Biel/Bienne 2030, 2017
- Umsetzungsplan Gesamtkoordination Bahnhof Biel/Bienne 2030, 2018

Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz, 1. Etappe

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.KM-Mu.6	–	4.Generation	B
Frühere Nr.	**Ersetzt Massnahme**	**Kategorie**	
–	–	4 Multimodale Drehscheiben	

Karte:





Beschreibung und Ziel der Massnahme

Der Bahnhofplatz ist einer der bedeutendsten öffentlichen Räume der Stadt Biel. Er wird täglich von rund 30'000 zu Fuss Gehenden überquert und bildet den wichtigsten Knotenpunkt des regionalen und städtischen Verkehrs. Zusammen mit der angrenzenden Bahnhofstrasse stellt er ausserdem einen Schwerpunkt im städtischen Einkaufs- und Diensteilungsangebot und das Tor zur Innenstadt dar. Während des letzten Jahrhunderts hat sich der Bahnhofplatz von einem grosszügigen Platz zu einer Verkehrsfläche entwickelt, die zu einem grossen Teil von Abstellflächen für Autos, Taxis und Zweiräder dominiert wird.

Im März 2015 wurde ein Projekt für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in der Volksabstimmung abgelehnt. Die Notwendigkeit einer baulichen, funktionellen und gestalterichen Neuorganisation bleibt damit bestehen. In Bezug auf die Funktionen stellen sich insbesondere Fragen zur Lesbarkeit und Anordnung der Bushaltestellen, der Kurzzeitzufahrten für den MIV, den Veloabstellplätzen, der Fussgängerführung sowie der Verkehrsabwicklung im gesamten Umfeld des Bahnhofs. Die heutige Nutzung und Gestaltung des Bahnhofplatzes ist mit folgenden Problemen und Konflikten verbunden:

- geringe Aufenthaltsqualität und fehlende Identität als städtischer Platz
- zu wenig Platz für den Fussverkehr während den Spitzenzeiten
- Stockender Verkehr auf der Verresius-Strasse aufgrund der relativ hohen Verkehrsmenge und der hohen Fussgängerfrequenzen
- Qualitativ unbefriedigende Zweiradabstellplätze, die weite Flächen des Platzes in Anspruch nehmen
- Unübersichtlichkeit der Abfahrtsorte der Busse und unattraktive und enge Wartebereiche für Kunden

Mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes werden folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung eines städtischen Platzes mit einem einheitlichen Raumgefüge und einer hohen Aufenthaltsqualität
- Steigerung der Attraktivität und Qualität als multimodale Drehscheibe
- Entflechtung und Optimierung der Verkehrsströme
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs für alle Verkehrsteilnehmer/innen
- Verbesserung der Lesbarkeit der Bushaltestellen
- Optimierung der Zweiradabstellplätze

Machbarkeit

Die verkehrliche und bauliche Machbarkeit wurde im 2015 abgelehnten Projekt grundsätzlich nachgewiesen.

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Es wird mit Gesamtkosten von 30.00 Mio CHF gerechnet. Die Realisierung erfolgt etappiert. Im B-Horizont ist eine erste Etappe im Umfang von 15 Mio. CHF vorgesehen.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität - Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung - Innenstadt von Biel und Nidau als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort Bezug zum Handlungsbedarf: - Aufenthaltsqualität verbessern - Siedlungsqualität verbessern - Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen Bezug zu Teilstrategien: - ÖV und kombinierte Mobilität: Umsteigebeziehungen verbessern - MIV: Strassenraum siedlungsverträglich gestalten - Fussverkehr: Strukturierende Achsen stärken	Die Neugestaltung verbessert Zugänglichkeit, Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des ÖV und optimiert das Gesamtverkehrssystem im Umfeld des Bahnhofs (WK 1). Die Aufwertung der Strassenräume und Platzflächen erhöht die Siedlungsqualität (WK 2) und verbessert die subjektive Verkehrssicherheit (WK 3). Die Förderung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs wirkt sich positiv auf die Umweltbelastung aus (WK 4).

Planungsstand

2
Bisherige Planungsschritte:
- Projekt für Neugestaltung 2015, in Volksabstimmung verworfen
- Vorstudien

Bau- und Finanzierungsreife

2
Nächste Planungsschritte:
- Gesamtkonzept Bahnhofgebiet Biel
- Vorprojekt mit Wettbewerbsverfahren
- Baubewilligung und Ausführungskredit

Für Planung, Projektierung und Bewilligung wird mit einem Zeitaufwand von sechs Jahren gerechnet. Das Projekt ist in der Investitionsplanung der Stadt Biel eingestellt.

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2028	2030

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Transportunternehmungen; Anstösser; Gewerbe; Verbände

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
15.00	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofstrasse (MIV-Auf.5)

Umweltverträglichkeit

- Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS 10001/2)

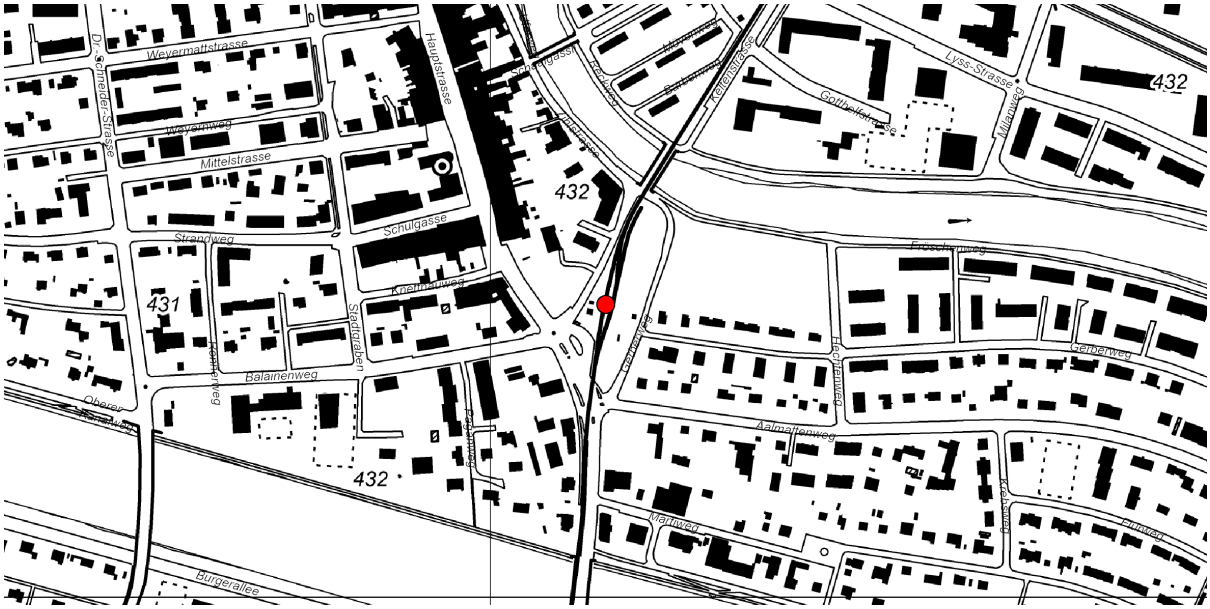
Quantitative Angaben, Dokumente

–

Nidau, Gesamtkoordination Bahnhof Nidau

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.KM-Mu.7	–	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	4 Multimodale Drehscheiben	

Karte:


Weyermattstrasse
Dr. Schneider-Strasse
Weyerweg
Mittelstrasse
Hauptstrasse
Schulgasse
Strandweg
Kanalweg
Stadtplatz
Bahnweg
Balainenweg
Oberer Quai
Burgerallee
Aarbergergasse
Aarbergerweg
Gerberngasse
Gerberngasse
Gerberngasse

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:
- Einfaches und effizientes Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln
- Optimale Zugänglichkeit zu den Mobilitätdrehscheiben, kundenfreundliche und attraktive Ausgestaltung

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Zugang zum ÖV verbessern, Kapazitätsengpässe beheben
- Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr schliessen

Bezug zur Teilstrategie:
- Mobilitätsdrehscheiben ausbauen
- Zentrumsgebiete stärken

Ein optimales Funktionieren der multimodalen Drehscheibe Bahnhof Nidau leistet einen Beitrag zum nachhaltigen Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft und unterstützt die angestrebte Modalsplit-Veränderung zugunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs (WK 1). Mit der Aufwertung des Bahnhofplatzes, der Personenanlagen und der Fuss- und Veloverbindungen werden die Qualität der öffentlichen Räume (WK 2) und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert (WK 3).

Planungsstand

Die Projektorganisation ist eingesetzt, die Gesamtplanung liegt vor. Der Erlass der Nutzungsplanung und die einzelnen Bauprojekte sind in Vorbereitung.

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
31.12.2020	31.12.2024
Federführung	**Weitere Beteiligte**
Stadt Nidau	TBA-OIK III; AÖV; Transportunternehmungen; Grundeigentümer
Kosten (Mio CHF)	**Antrag Kantonsbeitrag**
0.1	–
Koordinationstand	**Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung**
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Abschnittsweiser Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau (ÖV-Ort.1)
- Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum (LV-Ü.7.6)
- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Bahnhof Nidau (S-UV.1.22)

Umweltverträglichkeit

- Ortsbild von nationaler Bedeutung Nidau (ISOS 0955)

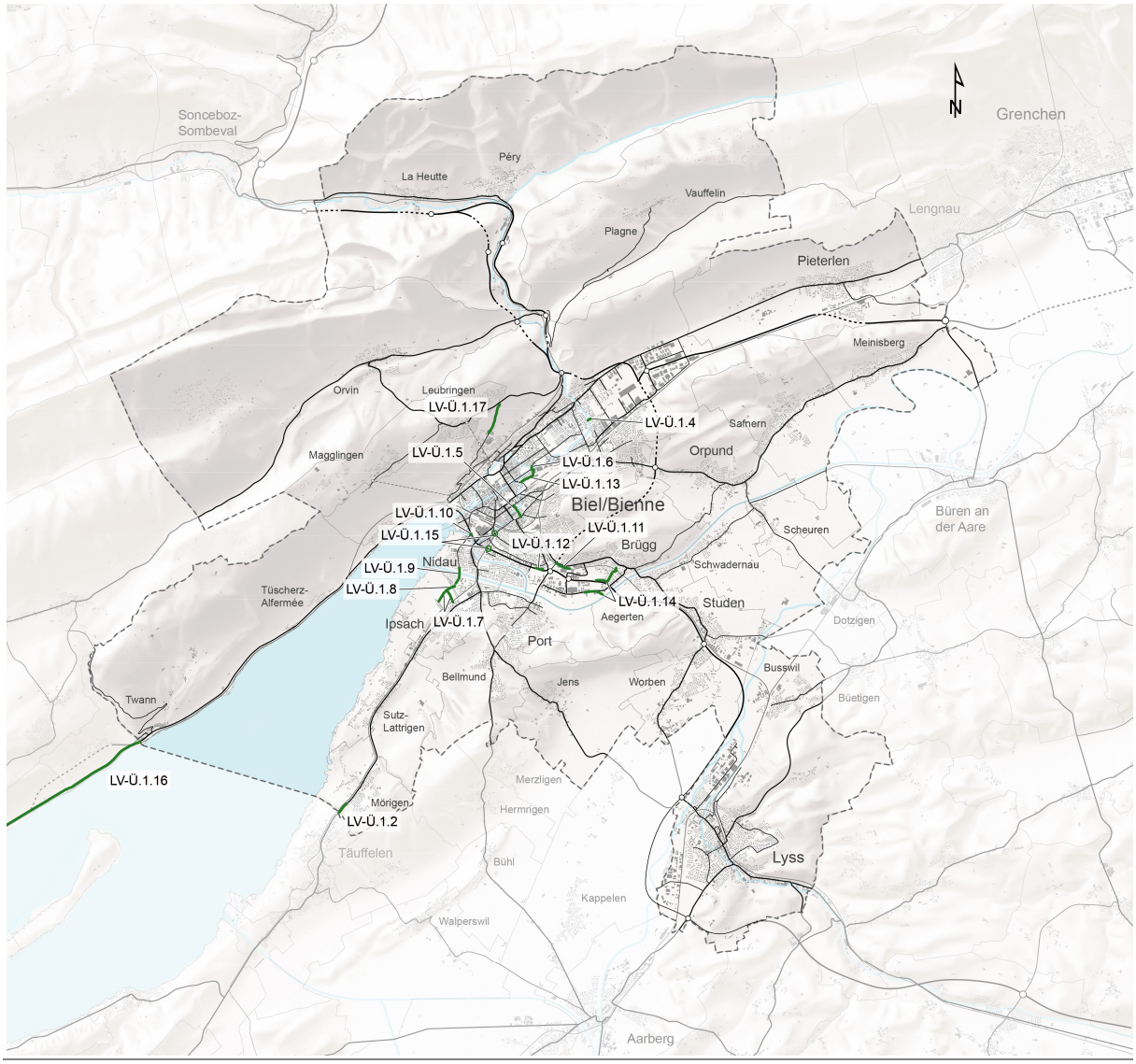
Quantitative Angaben, Dokumente

- Stadt Nidau: Gesamtverkehrskonzept Nidau (2019)
- Stadt Nidau: Städtebauliches Leitbild Lebensraum Nidau (2013)

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, A-Horizont, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.1	–	4. Generation	A
Frühere Nr.		Kategorie	
–		5 Langsamverkehr	5.2 Pauschale Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung

Mit dem Massnahmenpaket werden prioritäre Netzlücken und Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr behoben, die in der Schwachstellenanalyse eruiert wurden. Mit den Massnahmen werden

- physische Netzlücken geschlossen, wobei insbesondere die Trennwirkung von Bahnanlagen, Gewässern und stark belasteten Strassen überwunden wird.
- auf bestehenden Velorouten die Sicherheit und der Komfort verbessert.
- das geplante regionale Spitalzentrum im Brüggmoos an das übergeordnete und lokale Routennetz angebunden.
- bekannte Unfallschwerpunkte saniert.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Anbindung der südwestlichen Agglomeration verbessern
- Anbindung des Arbeitsschwerpunkts Brüggmoos verbessern
- Netzlücken auf den Agglomerationsachsen schliessen
- Mittelachse in Biel vervollständigen
- Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern

Bezug zur Teilstrategie:
- Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen
- Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen
- Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen

Nutzen

Die Behebung von Netzlücken und Schwachstellen stärkt den Fuss- und Veloverkehr und die Intermodalität (WK 1) und erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und die Qualität der öffentlichen Räume werden verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt (WK 2). Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs reduziert die Umweltbelastung und den Flächenbedarf (WK 4).

Gesamtkosten

15.09 Mio CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Quantitative Angaben, Dokumente

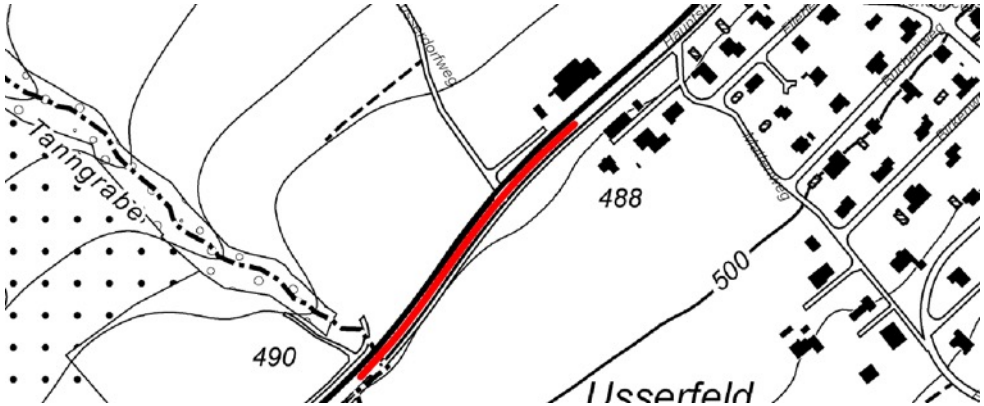
- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2020
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021
- Sachplan Velo 2035 Stadt Biel, Stand 2020
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.2	MIV-O-2.06	–	0371.3.013	**Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Ausbau Radweg zwischen Mörigen und Gerolfingen**

Kurzbeschrieb Radstreifen zwischen Mörigen und Gerolfingen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Teilstrategie Veloverkehr: Direktroute, direkte und sichere Routen für schnelle und geübte Velofahrende, meist entlang von Hauptverkehrsachsen



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Mörigen, Täuffelen	TBA-OIK III	Gemeinden	Festsetzung	–	Länge in m	600	1.5	–

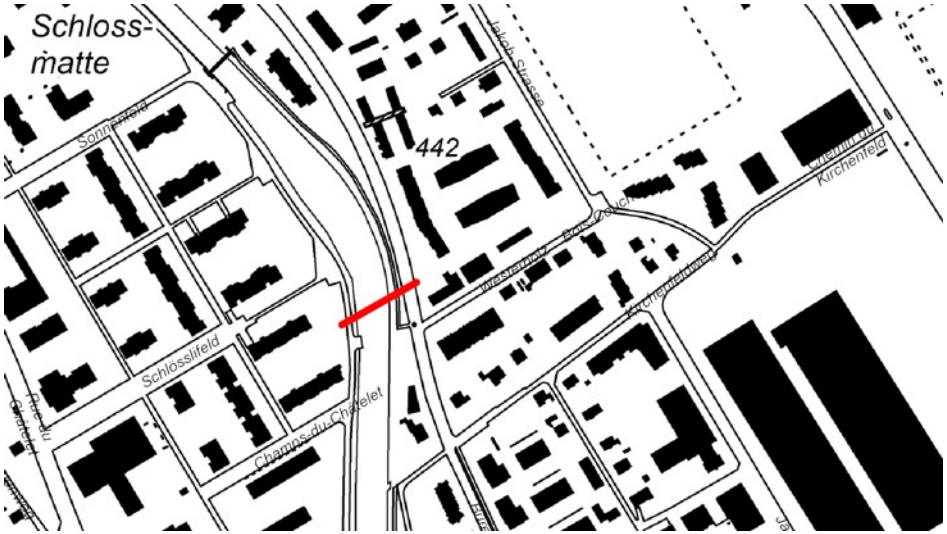
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.4	–	–	–	**Fussweg-/Velonetz Biel: Brücke Westerholz über die Schüss**

Kurzbeschrieb

Brücke für den Fuss- und Veloverkehr über die Schüss zwischen Mühlestrasse und Länggasse. Die Verbindung schliesst eine störende Lücke im Veloroutennetz, die heute zu Umwegen über ungeeignete Strassen mit mehreren Richtungswechseln zwingt. Mit dem neuen Übergang wird ein weiteres Element der Mittelachse Biel als strukturierendes Rückgrat des Velonetzes realisiert.

Teilstrategie Veloverkehr: Strukturierende West-Ost-Verbindung im Stadtgebiet zwischen Seeufer, Stadtzentrum und Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld (Mittelachse Biel)
Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Netzlücke Nr. 56



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel/Bienne	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr	Fläche in m^2	150	1.20	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.5	–	–	–	**Fussweg-/Velonetz Biel: Neubau Gartenstrasse (Mattenstrasse – Madretschstrasse)**

Kurzbeschrieb

Die Stadt Biel realisiert in drei Etappen eine Route für den Langsamverkehr aus den südlichen Quartieren in die Innenstadt. Mit dieser Verbindung soll für den Langsamverkehr eine eigenständige sichere Verbindung unabhängig vom bereits bestehenden städtischen Hauptstrassennetz geschaffen werden. In den vergangenen Jahren wurden die beiden ersten Etappen bereits realisiert. Die dritte Etappe soll die noch fehlende Netzlücke von der Mattenstrasse bis Madretschstrasse schliessen.

Das bestehende Vorprojekt beinhaltet folgenden Massnahmen:
- Verbesserung der Querung der Mattenstrasse
- Neubau Velo- und Fussgängerroute, Breite: 4.50m / Länge 106m
- Neubau Velo-Fussgängerbrücke über Madretsch-Schüss
- Verbesserung der Abbiegebeziehung für die Route auf der Madretschstrasse

Teilstrategie Veloverkehr: Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel/Bienne	Gemeinde	–	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr	Fläche in m^2	1’380	1.60	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

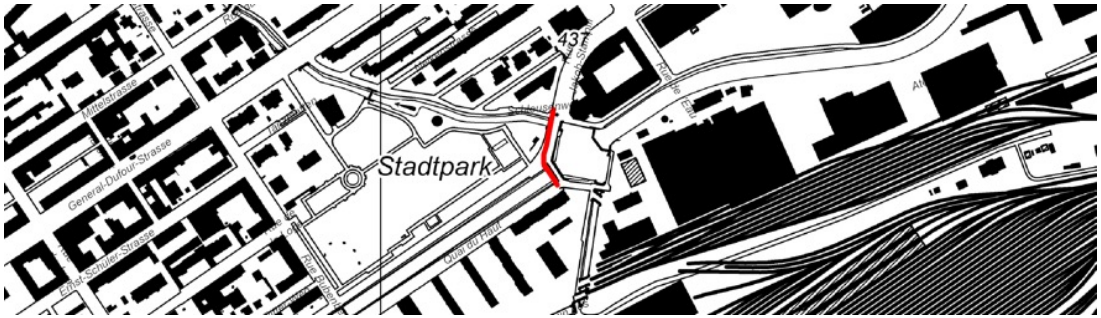
4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.6	–	–	–	**Fussweg-/Velonetz Biel: Verbindung Hauserwehr**

Kurzbeschrieb

Mit der Realisierung der Fuss- und Veloroute auf der Schüssinsel und deren Fortsetzung entlang des Omega-Areals bis zur Wasserstrasse stellt sich die Frage nach der Weiterführung des Fuss- und Veloverkehrs zwischen dem Schleusenweg und Oberer-Quai. Die bestehende Führung des Langsamverkehrs weist insbesondere für Velofahrer Sicherheitslücken und keine direkte und qualitative Verbindung auf. Grund dafür sind ungünstige und knapp bemessene Abbiegespuren. Dazu bildet das Hauserwehr (schützenswertes K-Objekt) ein zentrales Element einer allfälligen Weiterführung des Radweges.

Die Einrichtung einer Passerelle entlang der Strassenbrücke kann aufgrund von Platz- und Sicherheitsmängeln verkehrstechnisch nicht weiterverfolgt werden. Allerdings kann mit der Verbreiterung der Strassenbrücke mehr Platz für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen werden, ohne Beeinträchtigung des Hochwasserschutzes. Dank einer Abbiegespur von 2m-Breite verfügen die vom Uferweg kommenden Velofahrenden über eine sicherere Infrastruktur um zum Oberen Quai zu gelangen. Das Linksabbiegen wird für die Velofahrerinnen und Velofahrer aus der Jakob-Stämpfli-Strasse erleichtert. In der Gegenrichtung wird dank der Einrichtung eines 1.8m breiten Radstreifens eine komfortablere Veloverbindung geschaffen. Für den Fussverkehr steht, zusätzlich zum bestehenden Übergang direkt beim Wehr, eine neue Verbindung auf dem Trottoir zur Verfügung. Die Verbreiterung wird für den 40t-Schwerverkehr ausgebaut, was eine Verschiebung des Wehrs von der Bielschüss bedingt.

Teilstrategie Veloverkehr: Strukturierende West-Ost-Verbindung im Stadtgebiet zwischen Seeufer, Stadtzentrum und Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld (Mittelachse Biel)



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel/Bienne	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr	Fläche in m^2	1’100	1.50	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

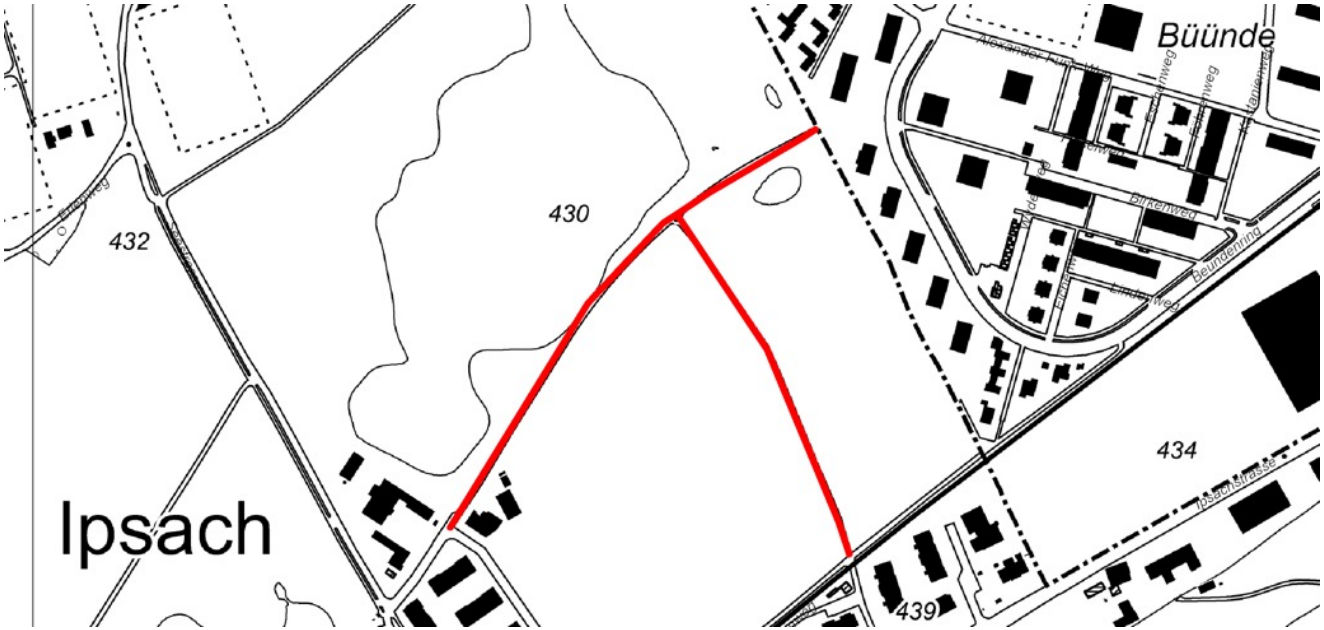
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.7	LV-N-10.1	–	–	**Veloverbindung Ipsach-Nidau- Biel Zentrum: Abschnitt Feldwege Weiermatt, Ipsach**

Kurzbeschrieb

Feldwege Weiermatte: Ausbau auf 3.50 m (800 m2) und Asphaltbelag (2000 m2). Grundlage: Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018: Massnahme Nr. 2

Teilstrategie Veloverkehr: Kombinierte Direkt- und Komfortroute
Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M45. Die Massnahme liegt innerhalb eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr. Die Anforderungen an eine Vorrangroute sind angemessen zu berücksichtigen.



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Ipsach	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr	Länge in m	500	0.32	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

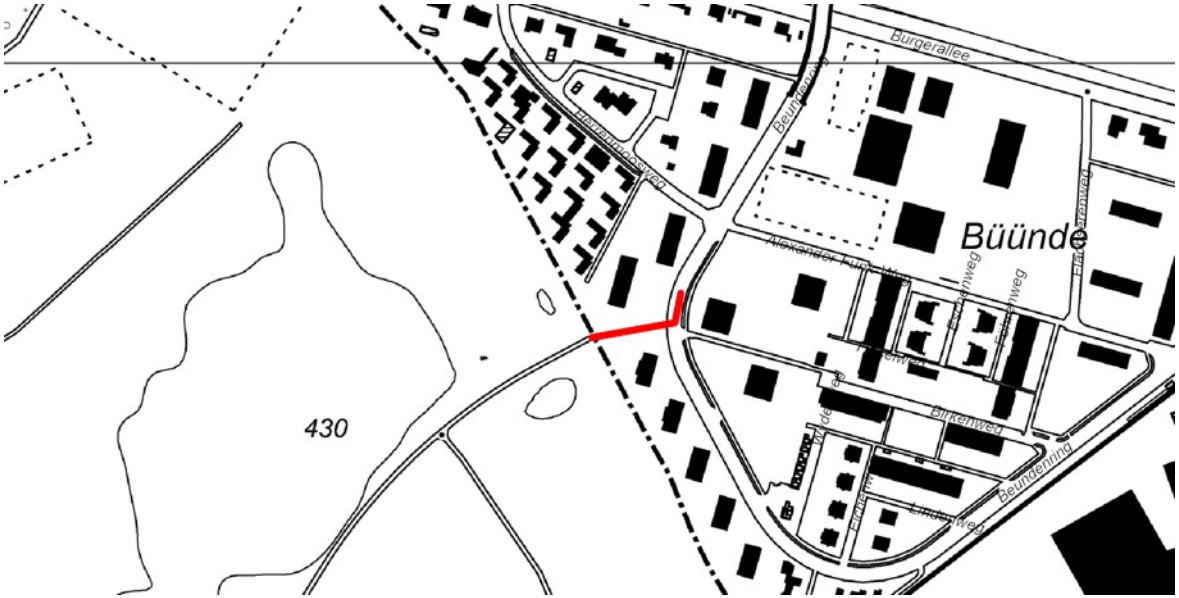
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.8	LV-N-10.1	–	–	**Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündungsbereich Feldweg Weienmatt - Beundenring**

Kurzbeschrieb

Anpassung der Linienführung, Ausbau auf 3.50 m und Asphaltbelag des Feldwegs (235 m2), Abbiegehilfe auf dem Beundenring mittels Verkehrsinseln und Mittelstreifen. Grundlage: Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018: Massnahme Nr. 3

Teilstrategie Veloverkehr: Kombinierte Direkt- und Komfortroute
Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M45 / M46. Die Massnahme liegt innerhalb eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr. Die Anforderungen an eine Vorrangroute sind angemessen zu berücksichtigen.



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr	Länge in m	100	0.10	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

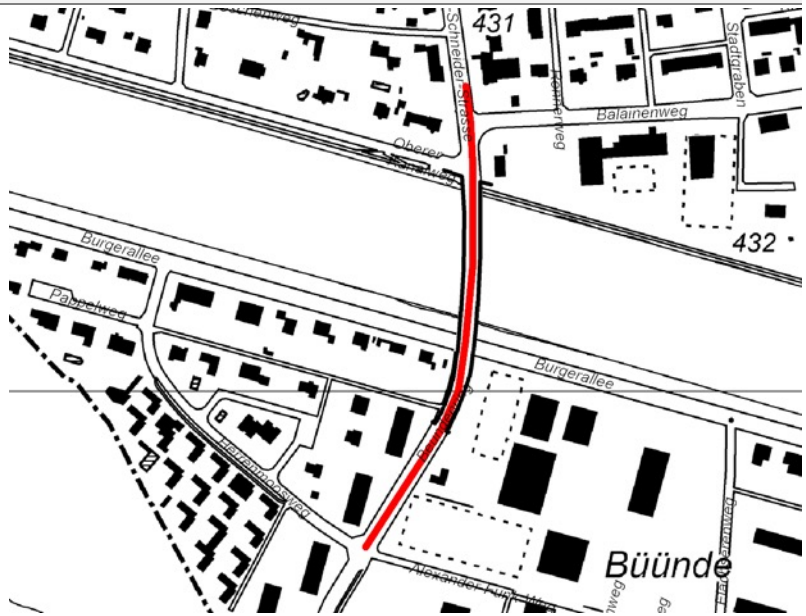
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.9	LV-N-10.1	–	–	**Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Kanalbrücke Dr. Schneider-Strasse (Herrenmoosweg bis Balainenweg)**

Kurzbeschrieb

Abbiegehilfe im Bereich Herrenmoosweg mittels Verkehrsinseln und Mittelstreifen; Radstreifenmarkierungen auf den Brückenzufahrten. Grundlage: Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018: Massnahme Nr. 4

Teilstrategie Veloverkehr: Kombinierte Direkt- und Komfortroute
Die Massnahme liegt innerhalb eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr. Die Anforderungen an eine Vorrangroute sind angemessen zu berücksichtigen.



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr	Länge in m	300	0.05	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

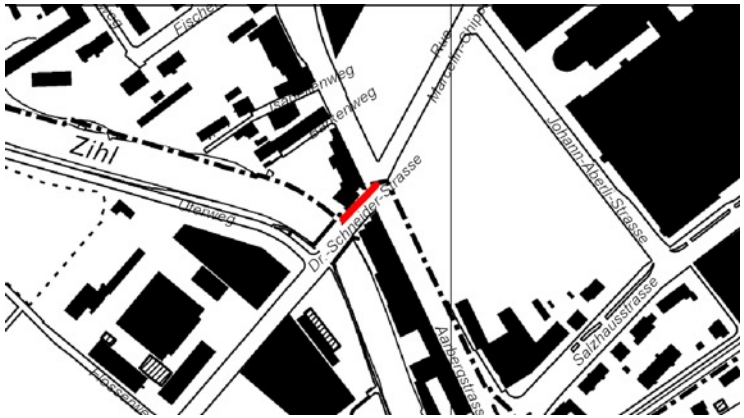
4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.10	LV-N-10.1	–	–	**Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündung Dr. Schneider-Str. in Aarbergstrasse**

Kurzbeschrieb

Um eine sichere und direkte Veloverbindungen anzubieten ist eine Sanierung/Umgestaltung der gesamten Kreuzung notwendig. Damit infrastrukturelle Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs umgesetzt werden können, müssen die Verkehrsflächen reorganisiert werden. Die durch die Neugestaltung der Kreuzung freiwerdenden Flächen, können für die Aufwertung im städtebaulichen Kontext, zur Verbesserung der Fussverkehrssicherheit sowie Priorisierung des öffentlichen Verkehrs genutzt werden. Massnahmen:

- Fahrbahnverbreiterung/Trottoiranpassung Zufahrt Dr. Schneider-Strasse
- Anpassung LSA-Steuerung
- Markierungen Velovorfahrt u.a.

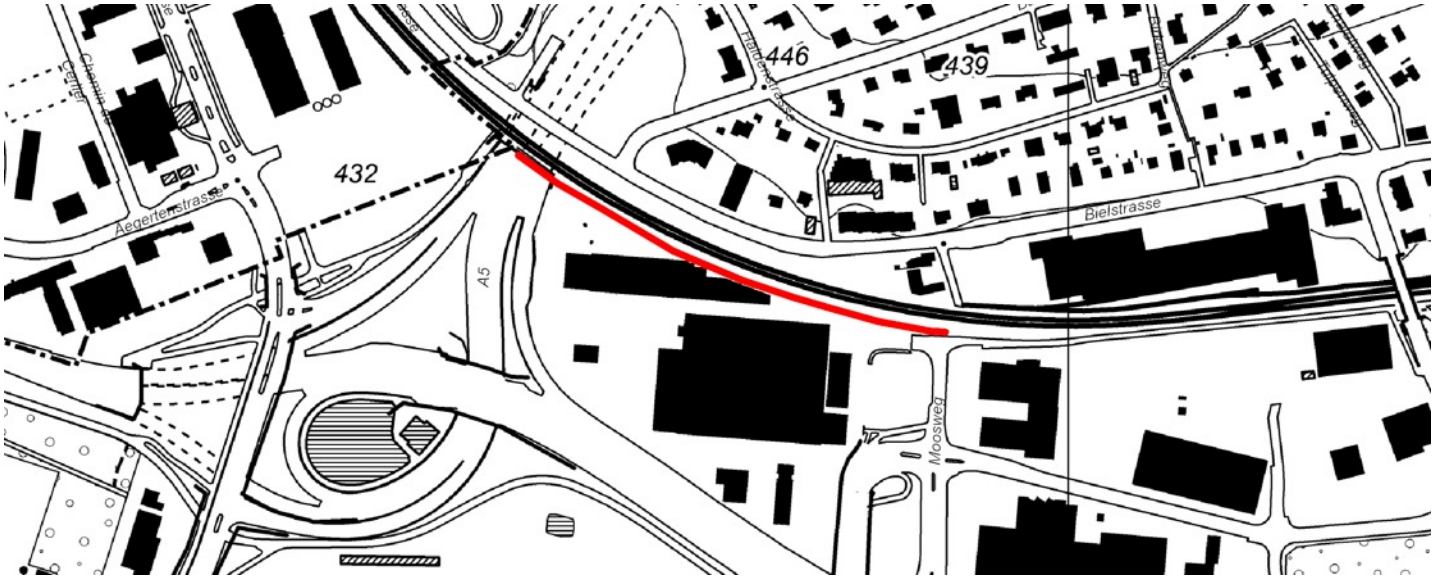
Teilstrategie Veloverkehr: Kombinierte Direkt- und Komfortroute
Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M12. Die Massnahme liegt innerhalb eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr. Die Anforderungen an eine Vorrangroute sind angemessen zu berücksichtigen.
Grundlage: Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018: Massnahme Nr. 6



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau, Biel	Gemeinde Nidau	Stadt Biel	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr	Länge in m	250	1.5	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.11		–	–	**Veloverbindung Brügg-Biel: Netzlücke Areal Notz AG**
Kurzbeschrieb	Verbindung Fuss- und Veloweg südseitig der Bahnlinie zwischen Moosweg und Querung der Autobahn A5 mit Anschluss an Fuss- und Velounterführung			



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Brügg	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	–	Länge in m	400	0.05	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

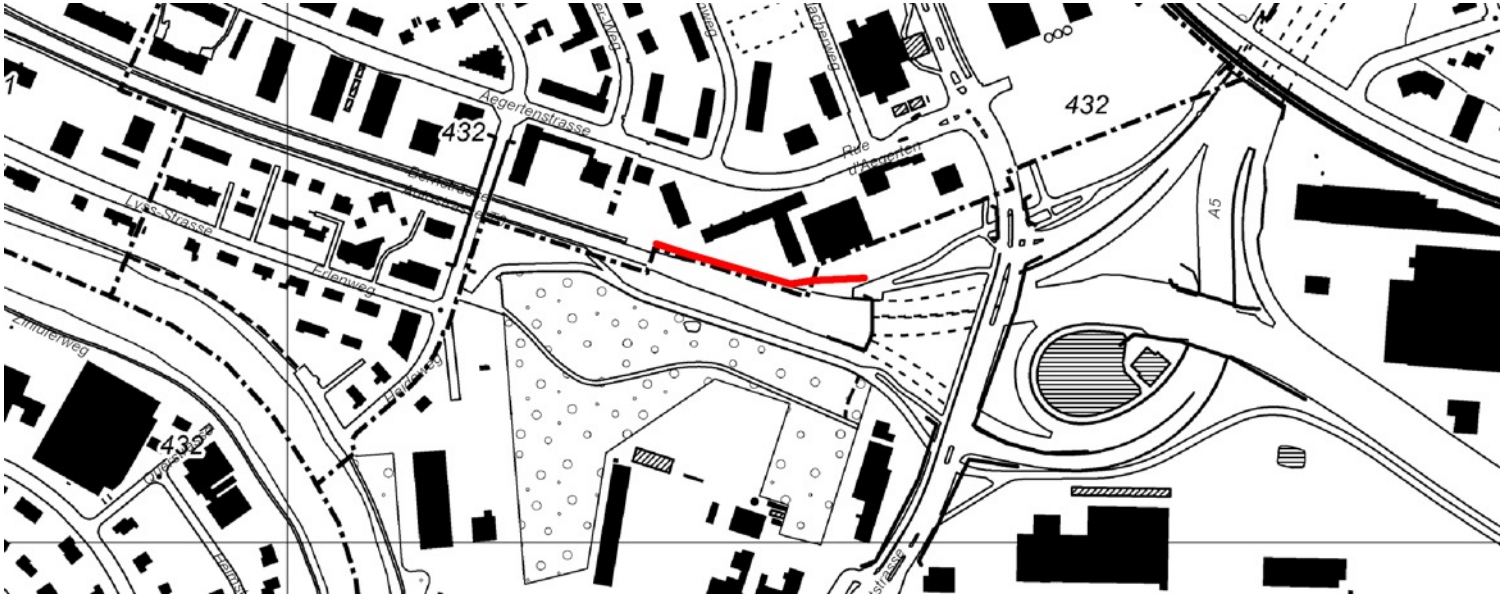
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.12	–	–	–	**Veloverbindung Brügg-Biel: Netzlücke Nordseite Verzweigungsbauwerk A5 Brügg**

Kurzbeschrieb

Verbindung Fuss- und Veloweg nordseitig der Autostrasse A6 bis Portstrasse mit Anschluss an Fuss- und Velounterführung (kantonaler Radweg), kostenintensiv aufgrund Stützmauer und Altlastensanierung.

Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Netzlücke Nr. 96
Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M12



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Brügg	TBA-OIK III	Gemeinde	Festsetzung	–	Länge in m	130	0.5	

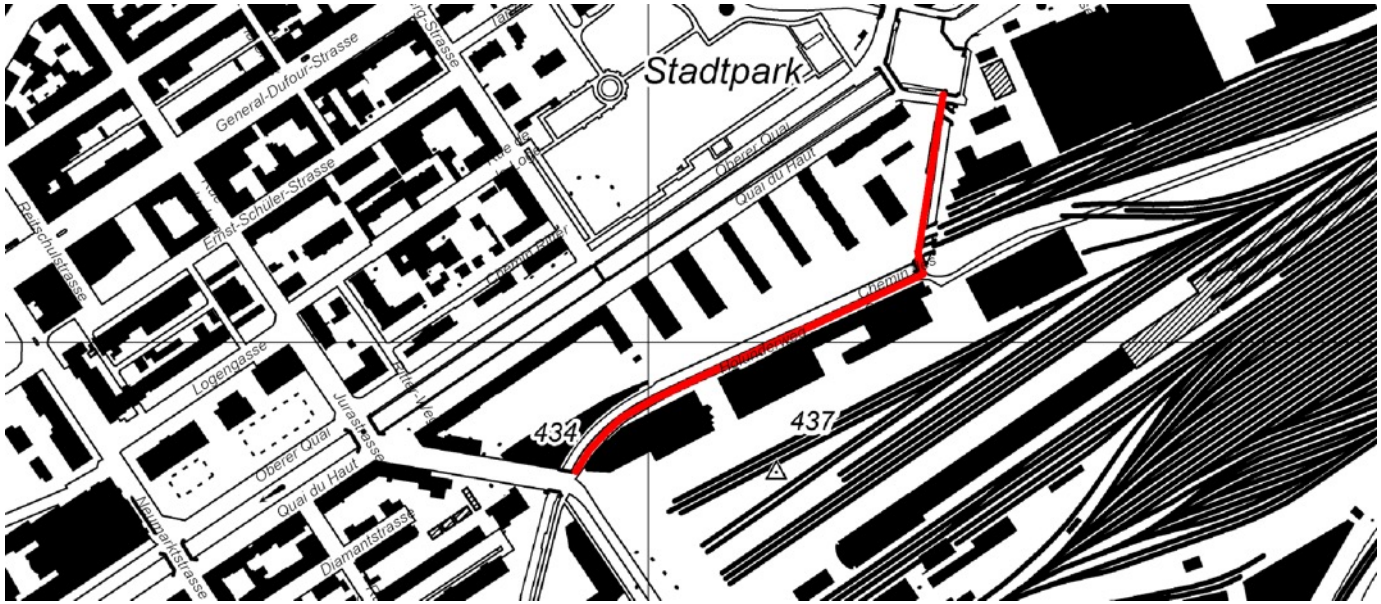
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.13	–	–	–	**Fussweg-/Velonetz Biel: Ausbau Holunderweg zwischen Hauserwehr und Jurastrasse**

Kurzbeschrieb

Verbreiterung des bestehenden Fuss- und Velowegs zwecks räumlicher Trennung von Velofahrenden und zu Fuss gehenden und Erhöhung der Verkehrssicherheit. Bau einer neuen Fuss- und Velobrücke und Ersatz der bestehenden Fuss- und Velobrücke. Die Massnahme ist Bestandteil der Revitalisierung der angrenzenden Madretsch-Schüss. Durch die Verbreiterung und Verschiebung des Bachbetts nach Norden entsteht mehr Raum für Erholungszwecke und den Ausbau des Fuss- und Velowegs.

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Komfortroute



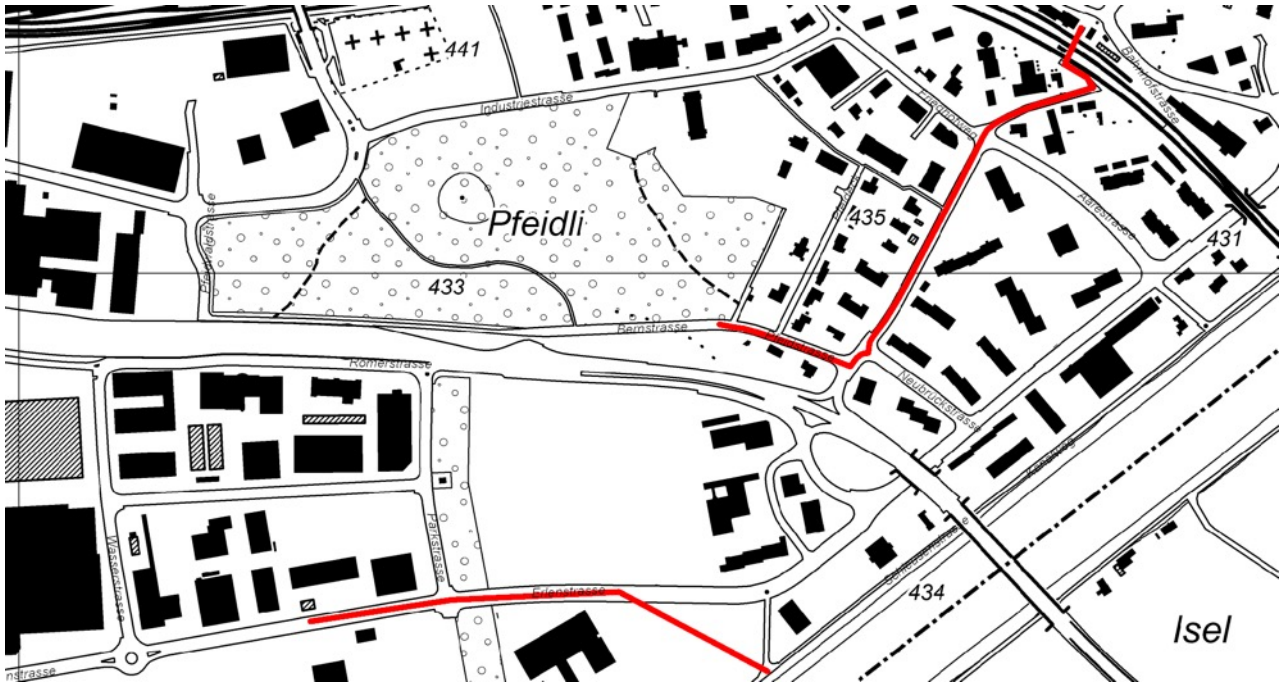
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	AGR	Festsetzung		Fläche in m^2	1’650	1.5	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.14	–	–	–	**Brügg, Neuer Fuss- und Veloweg zwischen Bhf Brügg und Spitalzentrum**

Kurzbeschrieb: Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Bahnhof Brügg und Spitalzentrum über Pfeidstrasse.

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M75



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Brügg	Gemeinde	—	Festsetzung		Länge in m	1'000	1.0	Veloroute gemäss Art. 59 SG
					Fussgängerstreifen	5	0.02	
					Fussgängerschutzinsel mit Strassenaufweitung	3	0.75	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.16	–	–	–	**Veloverbindung La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz**

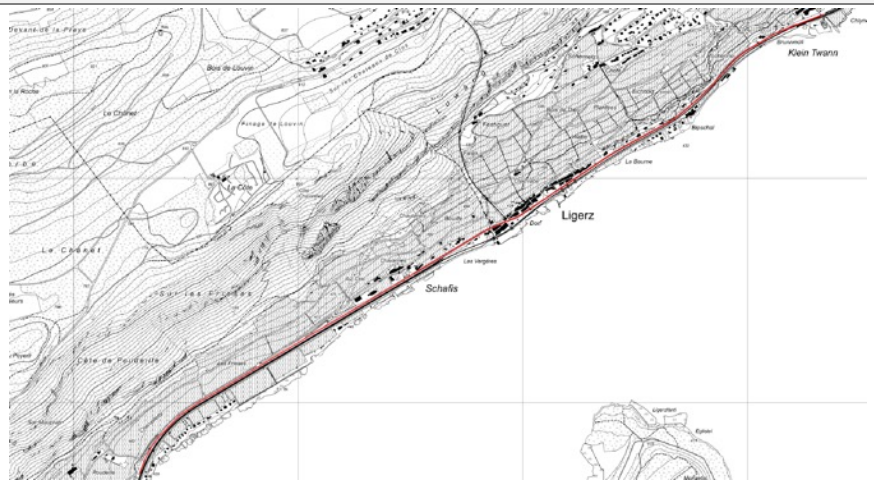
Kurzbeschrieb

Realisierung einer durchgehend sicheren und attraktiven Verbindung für den Veloverkehr in den Agglomerationskern als Alternative zum MIV auf der stark belasteten Agglomerationsachse. Massnahme: Durchgehende Wegbreite von 4.00 m, Befestigung, Beleuchtung.

Die Realisierung der Veloverbindung La Neuveville-Biel erfolgt in vier Abschnitten:

- Abschnitt 1, La Neuveville-Ligerz: Massnahme LV-Ü.1.16 (AP 4, A-Horizont)
- Abschnitt 2, Twann-Tüscherz: Massnahme LV-Ü.7.5 (ARE-Code 0371.3P.053)
- Abschnitt 3, Vingelz: Massnahme MIV-Auf.2.21 (AP 4, A-Horizont)
- Abschnitt 4, Biel Strandboden: MIV-Auf.2.20 (AP 4, A-Horizont)

Teilstrategie Veloverkehr: Komfortroute / Direktroute
Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Routenoptimierung Freizeitverkehr Nr. 141



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
La Neuveville, Ligerz	TBA-OIK III	Gemeinden	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr (kantonaler Radweg)	Länge in m	3’700	3.0	–

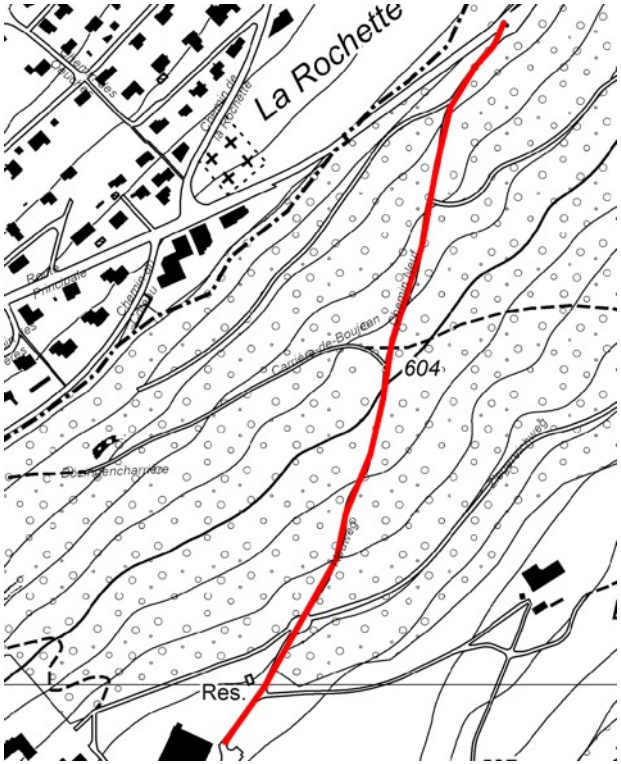
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.17	–	–	–	**Veloverbindung Biel-Evilard**

Kurzbeschrieb

Ersatz des signalisierten allgemeinen Fahrverbots durch ein Verbot für den motorisierten Verkehr auf dem Neuweg zwischen Biel und Evilard. Dazu Sicherung der Verflechtung des Veloverkehrs bei der Einmündung in die Leubringenstrasse dank Bau z. B. einer Mittelinsel für das Queren in zwei Etappen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Geschwindigkeitsreduktion) von der Kreuzung bis zur Ortseinfahrt von Leubringen.

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme: M16
Sachplan Velo 2025 Stadt Biel, Stand 2020: Massnahme: 59



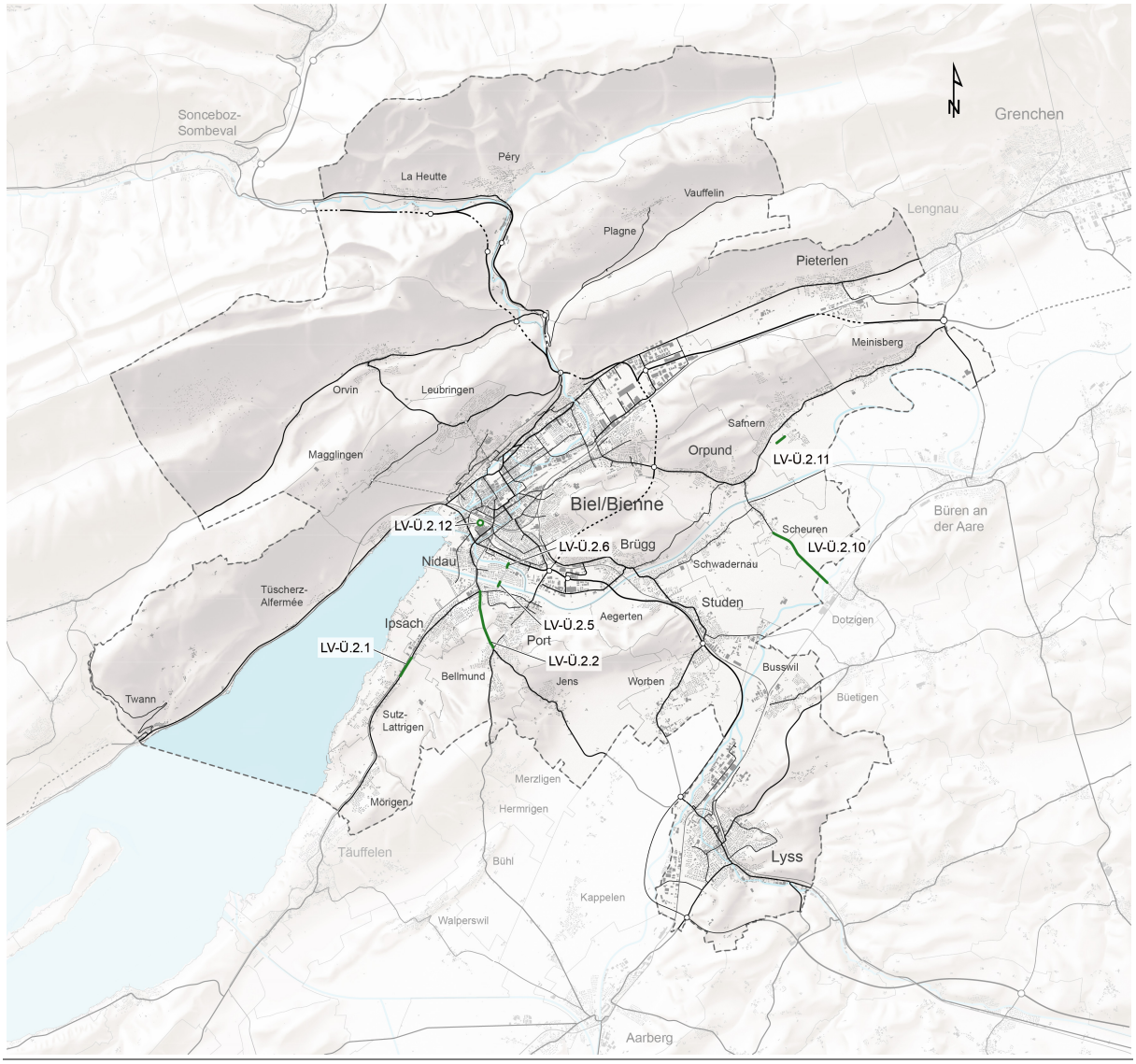
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Evilard, Biel	Stadt Biel	–	Zwischenergebnis	–	Fläche in m^2	500	0.5	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, B-Horizont, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.2	–	4. Generation	B
Frühere Nr.		Kategorie	
–		5 Langsamverkehr	5.2 Pauschale Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung

Mit dem Massnahmenpaket werden Netzlücken und Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr behoben, die in der Schwachstellenanalyse eruiert wurden. Mit den Massnahmen werden

- physische Netzlücken geschlossen, wobei insbesondere die Trennwirkung von Bahnanlagen, Gewässern und stark belasteten Strassen überwunden wird.
- auf bestehenden Velorouten die Sicherheit und der Komfort verbessert.
- das geplante regionale Spitalzentrum im Brüggmoos an das übergeordnete und lokale Routennetz angebunden.
- bekannte Unfallschwerpunkte saniert.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Anbindung der südwestlichen Agglomeration verbessern
- Anbindung des Arbeitsschwerpunkts Brüggmoos verbessern
- Netzlücken auf den Agglomerationsachsen schliessen
- Mittelachse in Biel vervollständigen
- Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern

Bezug zur Teilstrategie:
- Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen
- Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen
- Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen

Nutzen

Die Behebung von Netzlücken und Schwachstellen stärkt den Fuss- und Veloverkehr und die Intermodalität (WK 1) und erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und die Qualität der öffentlichen Räume werden verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt (WK 2). Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs reduziert die Umweltbelastung und den Flächenbedarf (WK 4).

Gesamtkosten

10.0 Mio CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Quantitative Angaben, Dokumente

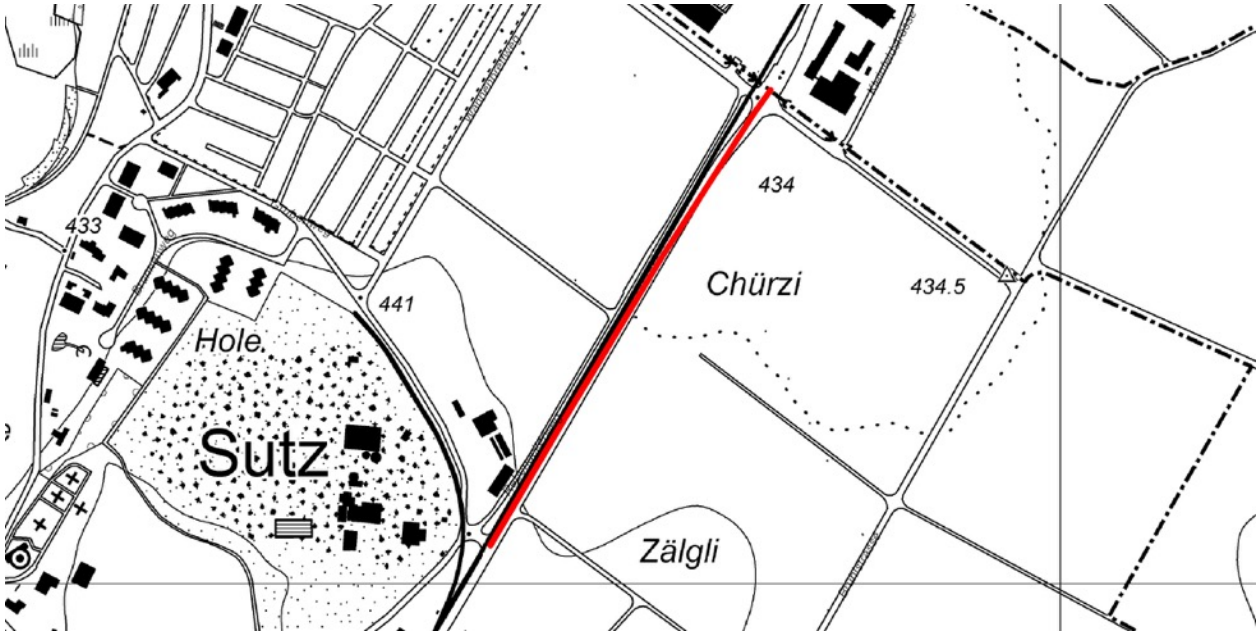
- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2020
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.2.1	MIV-O-2.05	–	0371.3.013	**Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Massnahmen zur Verbesserung Velosicherheit**

Kurzbeschrieb

Kantonsstrasse: Radstreifen ausserorts zwischen Ipsach und Sutz
Teilstrategie Veloverkehr: direkte und sichere Routen für schnelle und geübte Velofahrende, meist entlang von Hauptverkehrsachsen (Direktroute)



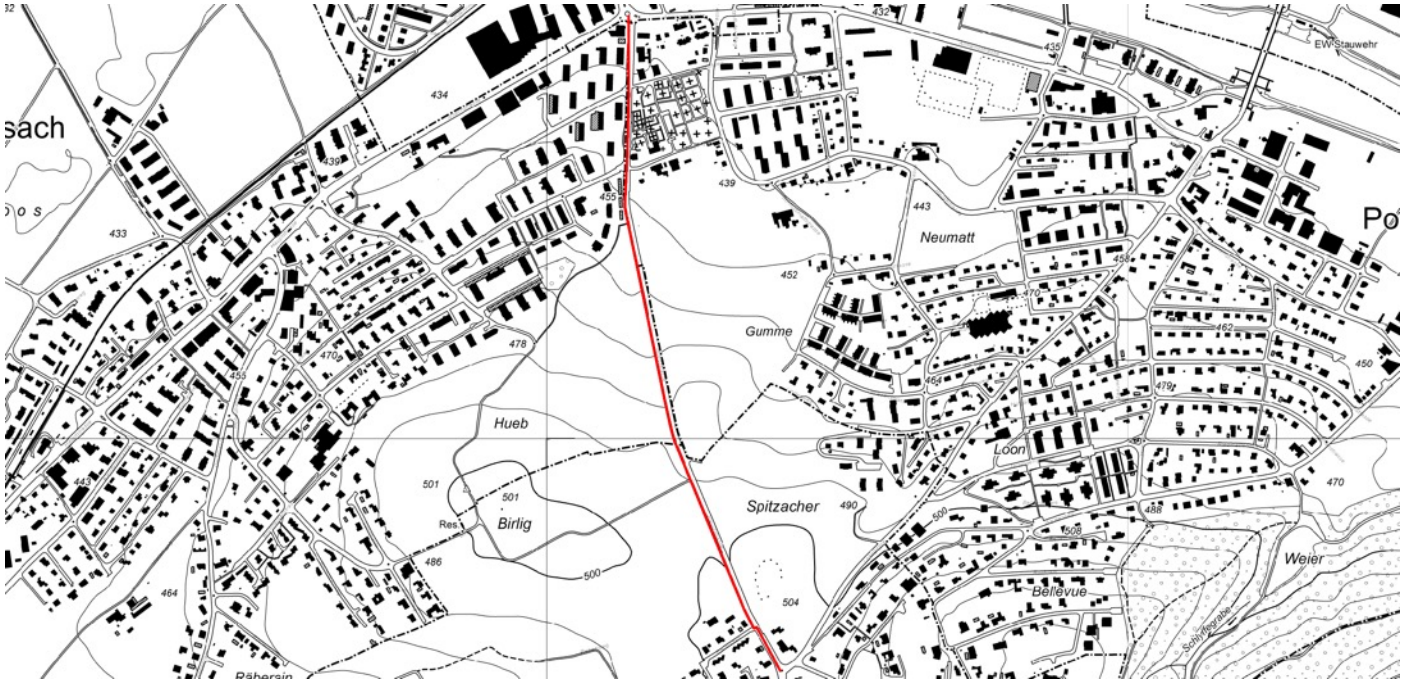
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Ipsach, Sutz-Lattrigen	TBA-OIK III	Gemeinden	Festsetzung	–			2.0	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.2.2	–	–	0371.2.021	**Veloverbindung Bellmund-Nidau**

Kurzbeschrieb Realisierung eines separaten Radwegs zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Teilstrategie Veloverkehr: direkte und sichere Routen für schnelle und geübte Velofahrende, meist entlang von Hauptverkehrsachsen (Direktroute)
Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M14



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Bellmund, Ipsach, Port	TBA-OIK III	Gemeinden	Zwischenergebnis	–	–	–	1.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

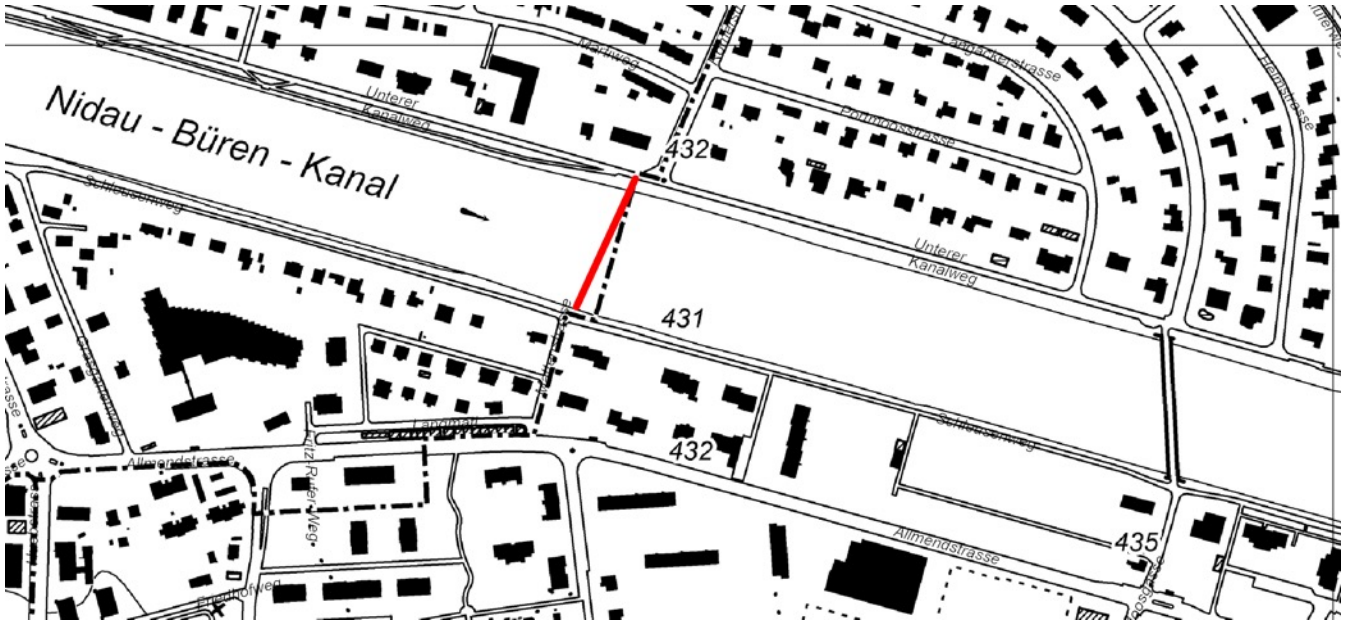
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.2.5	–	–	–	**Fuss- und Velobrücke zur Schliessung Netzlücke zwischen Nidau und Port**

Kurzbeschrieb

Schaffen einer neuen Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal auf Höhe Römerstrasse zum Schliessen einer Netzlücke.

Teilstrategie Veloverkehr: Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen
Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M31



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau; Port	Gemeinden	–	Zwischenergebnis	–	–	–	2.0	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.2.6	–	–	–	**Nidau, Ausbau Fuss- und Velobrücke und Zugang über Zihl**

Kurzbeschrieb

Verbreiterung der Fuss- und Velobrücke über die Zihl aufgrund enger Platzverhältnisse. Zugang zur Brücke auf Seite Guglerstrasse verbessern (Aufhebung von Parkierungsflächen, Aufwertung Strassenraum).

Teilstrategie Veloverkehr: Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen
Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M32



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	–	Zwischenergebnis	–	–	–	0.5	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

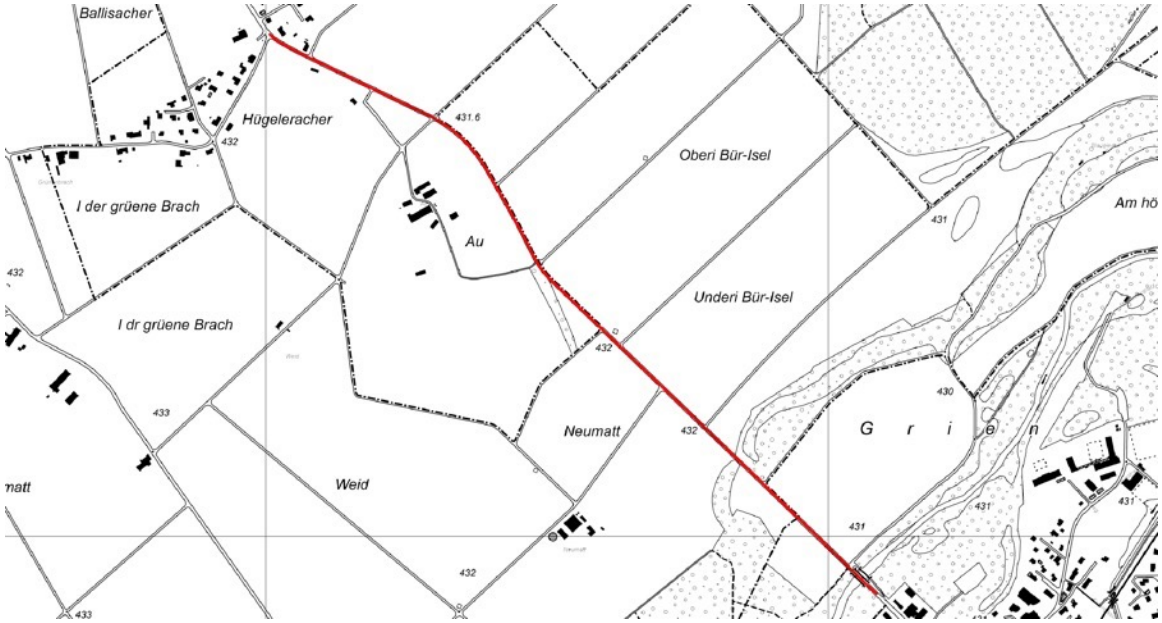
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.2.10	–	–	–	**Reduktion Temporegime auf Dotzigenstrasse, Dotzigen-Scheuren**

Kurzbeschrieb

Reduktion des Temporegimes auf der Hauptstrasse zwischen Dotzigen und Scheuren.

Teilstrategie Veloverkehr: Kombinierte Direkt- und Komfortroute, erfüllt Anforderungen beider Kategorien
Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M41



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Dotzigen; Schwadernau; Scheuren	Gemeinden	–	Zwischenergebnis	–	–	–	0.5	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

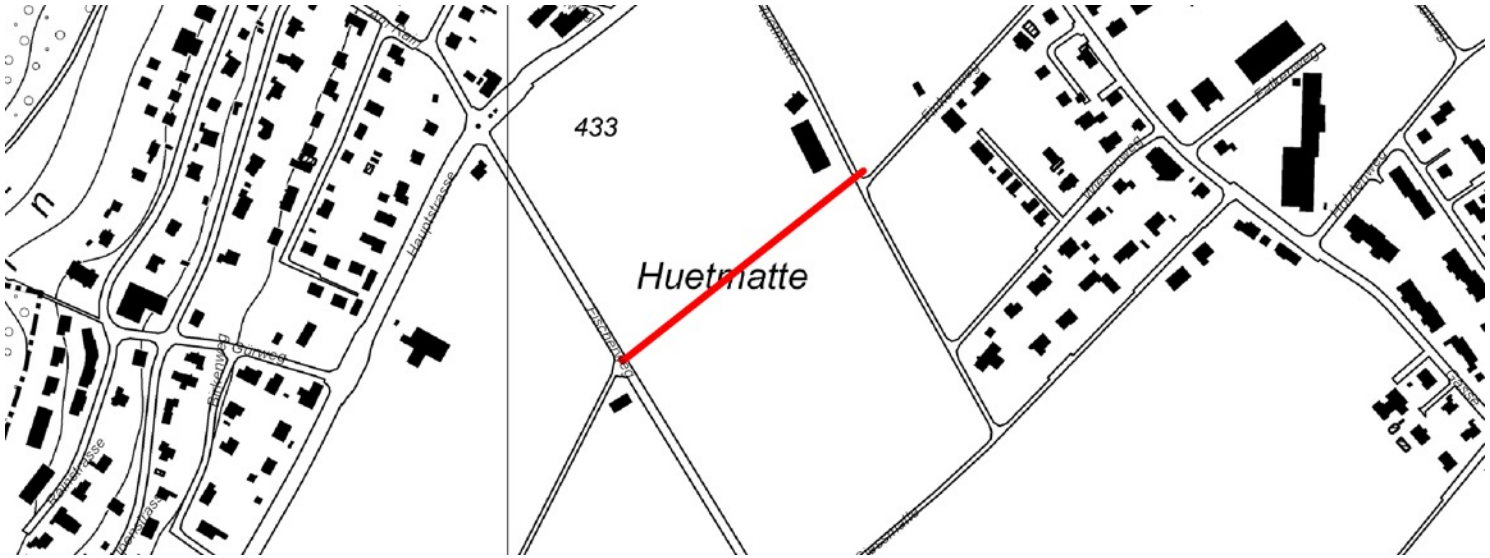
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.2.11	–	–	–	**Safnern, Schliessen Netzlücke Komfortroute**

Kurzbeschrieb

Schliessen einer Netzlücke (Komfortroute/Schulweg) in Richtung Orpund durch Verbinden zweier Flurwege.

Teilstrategie Veloverkehr: Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen
Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M18



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Safnern	Gemeinde	–	Zwischenergebnis	–	–	–	0.5	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.2.12	KM-B-3	–	0371.3.027	**Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd**
Kurzbeschrieb	Der Bahnhof Biel ist die zentrale Mobilitätsdrehscheibe in der Agglomeration Biel/Lyss. Mit attraktiven Umsteigebedingungen soll die kombinierte Mobilität gefördert werden. Dazu ist ein ausreichendes Angebot an gedeckten und sicheren Veloabstellplätzen erforderlich. Bis 2030 soll das Angebot im Bereich Bahnhof Süd um 500 B+R-Plätze erweitert werden. Der Ausbau wird im Rahmen der Gesamtkoordination Bahnhof Biel/Bienne 2030»(KM-Mu.5) mit den weiteren Infrastrukturvorhaben im Bahnhofsbereich abgestimmt. Teilstrategie Veloverkehr: Bike+Ride und Bikesharing ausbauen Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Handlungsbedarf B+R				

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	SBB, Grundeigentümer	Festsetzung	Strassennetzplan (SNP)	–	–	3.00	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Biel, Verbindung Mühlefeldweg - Bahnhof Süd (Passerelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.5	–	4.Generation	B
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Ost-West-Verbindung (Komfortroute) südlich der Bahnlinie ist für den Zugang zum Bahnhof Biel von grosser Bedeutung. Heute ist das Velonetz nicht durchgehend und ein Umweg nötig.

Mit je einer Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr über die Alfred-Aebi-Strasse und über die Murtenstrasse soll die Netzlücke geschlossen werden. Dadurch entsteht eine durchgehende, flache Route südlich der Bahngleise vom Seeufer über den Bahnhof Biel bis Brügg.

Machbarkeit

Wird im Rahmen der Machbarkeitsstudie geklärt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern

Bezug zur Teilstrategie:
- Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis

Nutzen

Die Behebung der Netzlücke verbessert die Erreichbarkeit des Bahnhofs, stärkt den Fuss- und Veloverkehr und die Intermodalität (WK 1). Dadurch wird die die Verkehrssicherheit erhöht (WK 3) und die Umweltbelastung reduziert (WK 4).

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte:
- Sachplan Velo 2035 (2020), Handlungsbedarf identifiziert

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Bau- und Finanzierungsreife

1
Nächste Planungsschritte:
- Zweckmässigkeitsstudie 2021-2022
- Projektierung 2022-2024
- Ausführungsprojekt 2025-2026

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2027	2028
Federführung	**Weitere Beteiligte**
Gemeinde	TBA-OIK III; SBB; Grundeigentümer
Kosten (Mio CHF)	**Antrag Kantonsbeitrag**
9.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	Sachplan Veloverkehr (SVV)

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

–

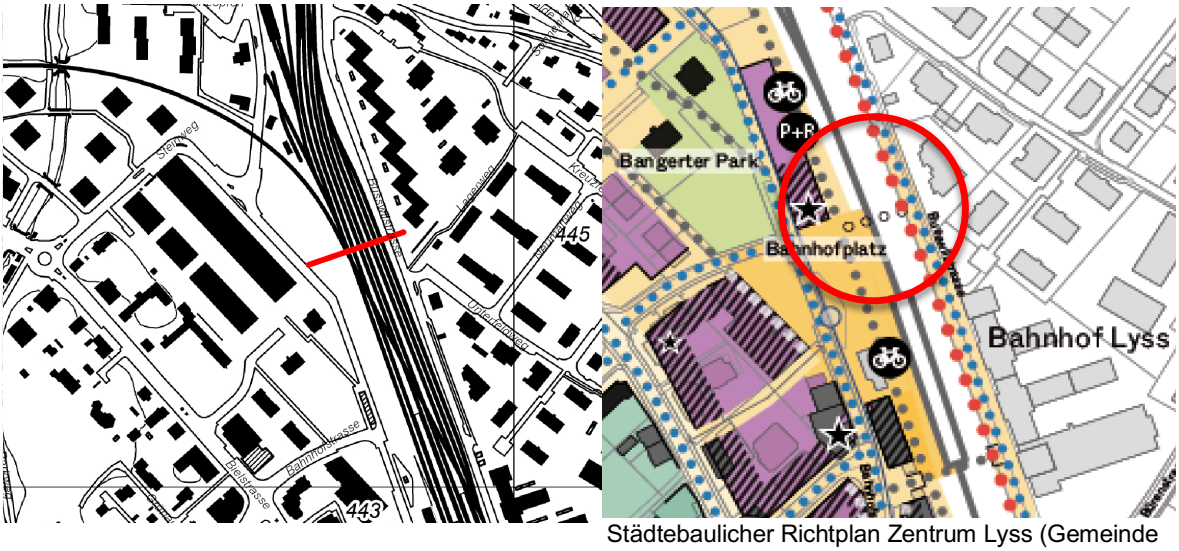
Quantitative Angaben, Dokumente

- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021
- Sachplan Velo 2035 Stadt Biel, Stand 2020

Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.6	0371.3.028	4. Generation	B
Frühere Nr.	**Ersetzt Massnahme**	**Kategorie**	
LV-N-8	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss (Gemeinde Lyss, Stand Mai 2020)

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Neue Bahnunterführung nördlich der bestehenden Unterführung zur Verbesserung der Durchlässigkeit über die Bahnlinie zwischen dem Zentrum / Bahnhofplatz und den ostseitigen Quartieren und der Anbindung der Perronanlagen und des Busbahnhofs.

Die neue Unterführung Nord verbessert die Erreichbarkeit der Drehscheibe Bahnhof Lyss für den Fuss- und Veloverkehr und entlastet die bestehende, räumlich begrenzte Bahnhofunterführung

Machbarkeit

nicht relevant

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern

Bezug zur Teilstrategie:
- ÖV und kombinierte Mobilität: Multimodale Drehscheiben ausbauen

Nutzen

Die Behebung der Netzlücke stärkt den Fuss- und Veloverkehr und die Intermodalität (WK 1) und erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die Erreichbarkeit des Bahnhofs und des Zentrums Lyss werden verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt (WK 2). Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs reduziert die Umweltbelastung und den Flächenbedarf (WK 4).

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte:
- Die Massnahme ist im Richtplan ESP Bahnhofgebiet Lyss und im städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss behördenverbindlich festgelegt.

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritte:
- Evaluation des optimalen Standorts, Klärung Grundsatzfragen / Koordination mit SBB 2022
- Planungskredit 2023
- Vorprojekt 2023/2024
- Verpflichtungskredit Realisierung 2024/2025
- Ausführungsprojekt / Verfahren 2025/2026

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2027	2028

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	SBB; TBA-OIK III

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
8.00	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen
- Abstimmung auf die weitere bauliche Entwicklung im ESP (insb. Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet S-UV.1.17 Lyss Bahnhofstrasse, Busbahnhof, Baufeld SBB mit Dienstleistungsgebäude/P+R Bahnhofstrasse).
- Die Anbindung/Anpassung der Perronanlagen ist ein Projektteil, der gleichzeitig von den SBB geplant und gemeinsam realisiert werden muss.
- Grundlage für die Projektbearbeitung bildet das Städtebauliche Konzept aus KM-Mu.3; Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz

Umweltverträglichkeit

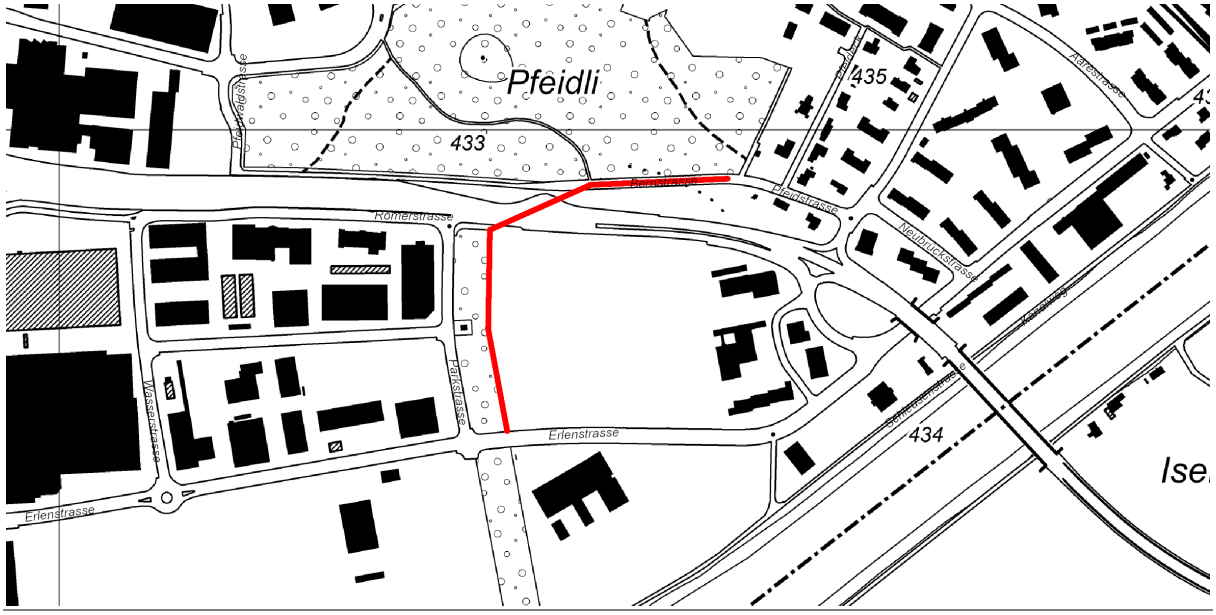
Beurteilung im Laufe der weiteren Projektschritte

Quantitative Angaben, Dokumente
- Gemeinde Lyss, Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss, Stand 2020
- Gemeinde Lyss, Richtplan Verkehr Lyss, 2012

Brügg, Netzlücke Querung T6

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.9	–	4.Generation	A
Frühere Nr.	**Ersetzt Massnahme**	**Kategorie**	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Spitalzentrums Biel muss der Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos optimal für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen werden.

Zur Anbindung an das übergeordnete Veloroutennetz ist eine Überführung der T6 mit Anschluss an die regionale Veloroute vorgesehen.

Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Netzlücke Nr. 95
Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M72

Machbarkeit

Nicht relevant

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Anbindung des Arbeitsschwerpunkts Brüggmoos verbessern

Bezug zur Teilstrategie:
- Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen
- Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis

Nutzen

Die Behebung von Netzlücken und Schwachstellen stärkt den Fuss- und Veloverkehr und die Intermodalität (WK 1) und erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und die Qualität der öffentlichen Räume werden verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt (WK 2). Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs reduziert die Umweltbelastung und den Flächenbedarf (WK 4).

Planungsstand

1
Bisherige Planungsschritte:
- Machbarkeitsstudie 2020
- Absichtserklärung (mit Masterplan) September 2020
- Planungsvereinbarung März 2021

Bau- und Finanzierungsreife

1
Nächste Planungsschritte:
- Wettbewerb zur Gestaltung des Freiraums (2021/2022)
- Änderung Zonenplan / Erlass Überbauungsordnung
- Vorprojekt

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2027	31.12.2028
Federführung	**Weitere Beteiligte**
Gemeinde	ASTRA; TBA-OIK III; Region
Kosten (Mio CHF)	**Antrag Kantonsbeitrag**
6.5	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- LV-Ü.10, Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal
- L-Gr.3, Brügg, Uferpark und Erlenpark

Umweltverträglichkeit

Ist im Vorprojekt abzuklären

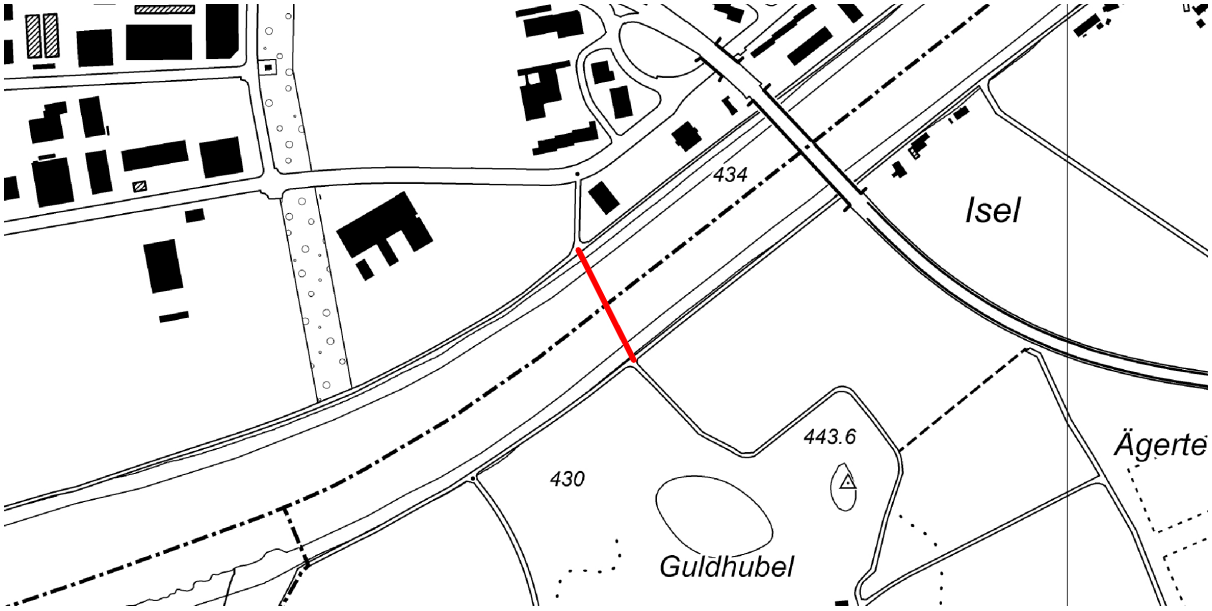
Quantitative Angaben, Dokumente

- Gemeinde Brügg/Spitalzentrum Biel AG, Machbarkeitsstudie Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg, 2020
- Sachplan Veloverkehr Kanton Bern, 2020
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.10	–	4.Generation	B
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Spitalzentrums Biel muss der Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos optimal für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen werden.

Die Brücke verbindet das Spitalareal mit den regionalen Velorouten entlang dem Nidau-Büren-Kanal und in Richtung Aegerten und Lyss und verbindet die Erholungsräume beidseits des Kanals.

Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Netzlücke Nr. 95
Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M74

Machbarkeit

Nicht relevant

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Anbindung des Arbeitsschwerpunkts Brüggmoos verbessern

Bezug zur Teilstrategie:
- Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen
- Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis

Nutzen

Die Behebung von Netzlücken und Schwachstellen stärkt den Fuss- und Veloverkehr und die Intermodalität (WK 1) und erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und die Qualität der öffentlichen Räume werden verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt (WK 2). Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs reduziert die Umweltbelastung und den Flächenbedarf (WK 4).

Planungsstand

1
Bisherige Planungsschritte:
- Machbarkeitsstudie 2020
- Absichtserklärung (mit Masterplan) September 2020
- Planungsvereinbarung März 2021

Bau- und Finanzierungsreife

1
Nächste Planungsschritte:
- Wettbewerb zur Freiraumgestaltung
- Änderung Zonenplan

Anpassung Uferschutzplanung nach SFG

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2028	31.12.2029

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	TBA-OIK III; Aegerten; Region; Spitalzentrum Biel AG

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
7.0	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Brügg, Netzlücke Querung T6 (LV-Ü.9)
- Brügg, Uferpark/Erlenpark (L-Gr.3)

Umweltverträglichkeit

- Ist im Vorprojekt abzuklären

Quantitative Angaben, Dokumente

- Gemeinde Brügg/Spitalzentrum Biel AG, Machbarkeitsstudie Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg (2020)
- Sachplan Veloverkehr Kanton Bern, 2020
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Regionale Koordinationsstelle Veloverkehr

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.11	–	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte

Beschreibung und Machbarkeit

Mit dem regionalen Velonetzplan Biel-Seeland besteht ein flächendeckendes Routennetz mit Handlungsbedarf und Massnahmenkatalog.
Um die Umsetzung der Massnahmen zu unterstützten, wird eine regionale Koordinationsstelle Veloverkehr eingerichtet mit folgenden Aufgaben:
- Erarbeiten von Planungsgrundlagen zuhanden der Gemeinden (z.B. Standards für Velorouten)
- Beratung und Unterstützung der Gemeinden, insbesondere bei der Planung von gemeindeübergreifenden Routen
- Signalisations- und Kommunikationskonzept Velorouten
- Nachführen des Massnahmenkatalogs des Velonetzplans
- Umsetzungs- und Wirkungskontrolle

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nicht relevant

Planungsstand

Nicht relevant

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Region	Gemeinden
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
0.2	–
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- LV-Ü.12 Signalisations- und Kommunikationskonzept Velorouten

Quantitative Angaben, Dokumente

- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Signalisations- und Kommunikationskonzept Velorouten

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.12		4. Generation	BvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
		5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte

Beschreibung und Machbarkeit

Eine klare und verständliche Signalisation von Velorouten ist für den Veloverkehr von zentraler Bedeutung. Mit einem Signalisations- und Kommunikationskonzept für die Hauptrouten des Alltagsverkehrs soll der Veloverkehr gefördert werden. In einer ersten Phase soll ein Signalisationskonzept für den Agglomerationskern umgesetzt werden. Eine Ausdehnung auf die gesamte Agglomeration ist in einem zweiten Schritt zu prüfen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nicht relevant

Planungsstand

Nicht relevant

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Region	Gemeinden
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
0.1	–
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- LV-Ü.11 Regionale Koordinationsstelle Veloverkehr

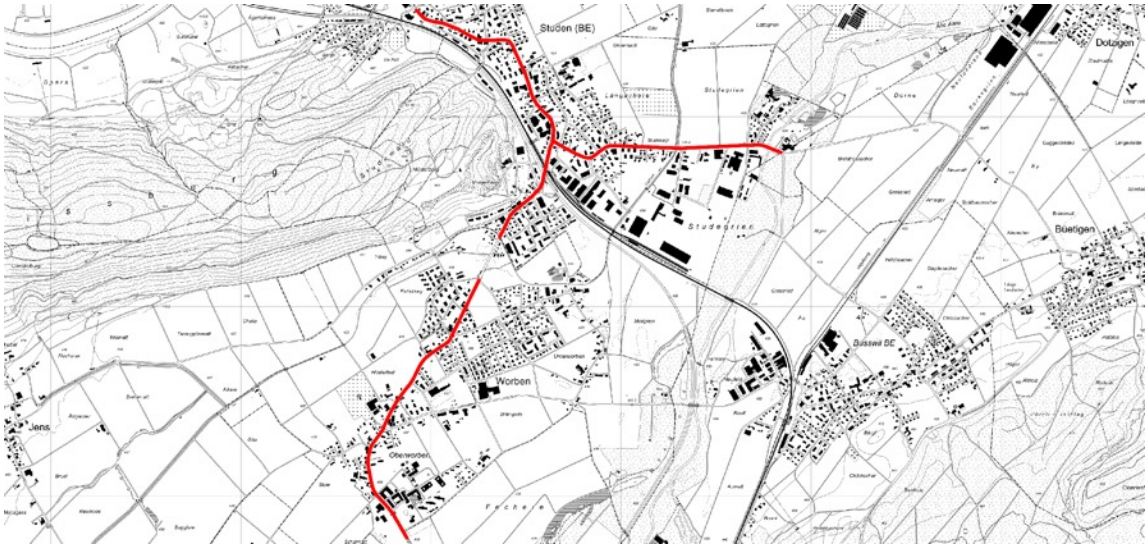
Quantitative Angaben, Dokumente

- Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland (2020)

Studen-Worben, Aufwertung Ortsdurchfahrt

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.1	0371.3.014	4. Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
MIV-O-3.02, MIV-O-3.03	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Kantonsstrassen im Korridor Studen-Worben weisen gemäss Schwachstellenanalyse Sicherheits- und Gestaltungsdefizite auf und entsprechen nicht den kantonalen Standards.

Für die Ortsdurchfahrt Studen und Worben wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Darauf aufbauend wird ein Strassenprojekt erarbeitet sowie ein Strassenplanverfahren durchgeführt. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept folgt der Idee einer Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden. Für den Fuss- und Veloverkehr werden Massnahmen vorgesehen.

Kosten:

Ortsdurchfahrt Studen	4.00 Mio. CHF
Ortsdurchfahrt Worben	3.00 Mio. CHF

Machbarkeit

Nicht relevant

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Flüssiger Verkehrsablauf und Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet
- Strassen mit heute eingeschränkter Wohn- und Lebensqualität sind entlastet, die Lärm- und Luftbelastung ist reduziert

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

Bezug zur Teilstrategie:
- MIV und Strassennetz: Verkehr verträglich und sicher gestalten; Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten
- Fuss- und Veloverkehr: Koexistenzbedingungen verbessern
- Siedlung: Zentrumsgebiete stärken

Nutzen

Die ortsangepassten Betriebs- und Gestaltungskonzepte optimieren das Gesamtverkehrssystem und werten den Strassenraum auf. Die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und für den ÖV werden verbessert (WK 1), die subjektive Verkehrssicherheit erhöht (WK 3) und die Luft- und Lärmbelastung reduziert (WK 4). Dies optimiert die verkehrlichen Kapazitäten und unterstützt die Innenverdichtung im Umfeld (WK 2).

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Planungsstand

1 Vorprojekt

Bau- und Finanzierungsreife

Nächste Planungsschritte:
- Vorprojekt 2021
- Strassenplanprojekt und Strassenplanauflage 2021/22
- Baubewilligung (Strassenplan) und Ausführungskredit 2022

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2022	01.01.2023

Federführung	Weitere Beteiligte
TBA-OIK III	Gemeinden

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
7.0 Mio CHF	

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

–

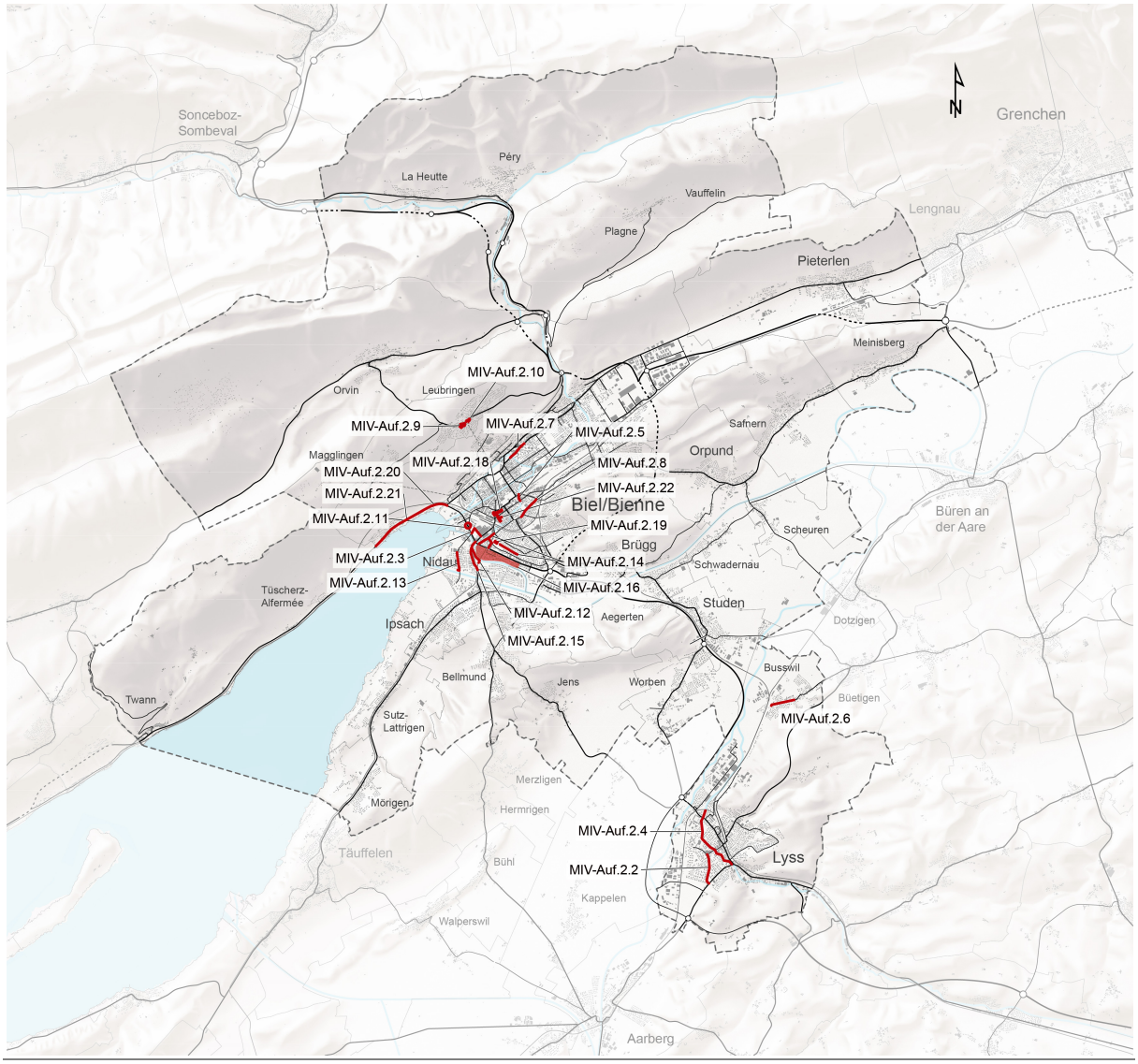
Quantitative Angaben, Dokumente

Fläche / Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren:
- Ortsdurchfahrt Studen: 10’800 m^2 / ca. 12'500 Fahrzeuge
- Ortsdurchfahrt Worben: 36’000 m^2 / ca. 9’000 Fahrzeuge

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, A-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.2	–	4. Generation	A
Frühere Nr.		Kategorie	
–		3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.4 Pauschale BGK

Karte:



Beschreibung

Mit dem Massnahmenpaket werden Kantons- und Gemeindestrassen umgestaltet, die Sicherheits- und Gestaltungsdefizite aufweisen. Mit ortsangepassten Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden die objektive und subjektive Verkehrssicherheit erhöht, die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden verbessert und die Aufenthalts- und Lebensqualität entlang der Strassenräume erhöht.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung Bezug zum Handlungsbedarf: - Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten Bezug zur Teilstrategie:	Die ortsangepassten Betriebs- und Gestaltungskonzepte verbessern das Gesamverkehrssystem und die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und für den ÖV (WK 1). In Kombination mit der Aufwertung der Strassenräume unterstützt dies die Innenverdichtung im Umfeld (WK 2), erhöht die

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

- MIV und Strassennetz: Verkehr verträglich und sicher gestalten; Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten
- Fuss- und Veloverkehr: Koexistenzbedingungen verbessern
- Siedlung: Zentrumsgebiete stärken

subjektive Verkehrssicherheit (WK 3) und reduziert die Luft- und Lärmbelastung (WK 4).

Gesamtkosten

50.3 Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Quantitative Angaben, Dokumente

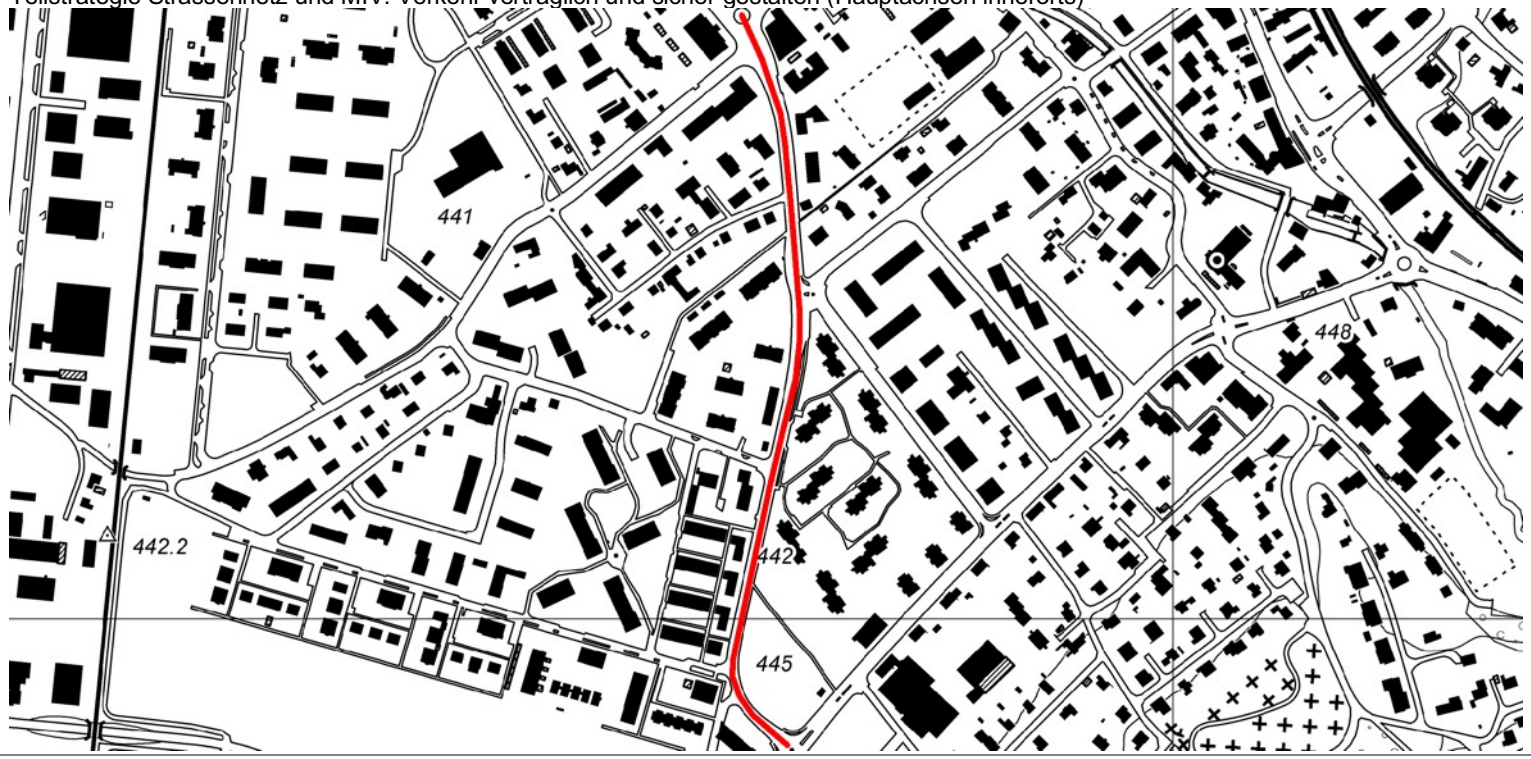
–

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.2	–	–	–	**Lyss, Aarbergstrasse**

Kurzbeschrieb

Siedlungsorientierte Umgestaltung des Strassenraums zwecks Verkehrsberuhigung, Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität sowie der Verkehrssicherheit (Querung wichtige Schulwegverbindung).
Die verkehrsorientierte Gestaltung der ehemaligen Kantonsstrasse entspricht nicht mehr ihrer heutigen Funktion als Gemeindestrasse; die Lärmimmissionen liegen im kritischen Bereich. Die Neugestaltung schliesst an die bereits neugestalteten Strassenabschnitte im Zentrum Lyss (Bielstrasse, Hauptstrasse, Marktplatz, Abschnitt Aarbergstrasse bis ESAG-Kreisel) an und übernimmt deren Gestaltungsgrundsätze.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Hauptachsen innerorts)



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lyss	Gemeinde	Anstösser; Werke	Festsetzung	–	Fläche in m^2	6’600	1.50	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.3	–	–	–	**Biel, Chipot- und Aberli-Strasse**

Kurzbeschrieb

Umgestaltung und Aufwertung der Strassen- und Platzräume als attraktiver Bahnhofzugang für den Fuss- und Veloverkehr.
Die Chipot-Strasse ist Teil der wichtigen regionalen Veloroute (Direkt- und Komfortroute) vom rechten Seeufer zum Bahnhof Biel. Vor dem Haupteingang des neuen Campus Biel/Bienne der Berner Fachhochschule wird ein öffentlicher Platz mit hoher Verweilqualität geschaffen.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Zentrumsbereiche)



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	–	Fläche in m^2	8’500	4.00	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.4	–	–	–	**Lyss, Strassenraum entlang Lyssbach**

Kurzbeschrieb

Siedlungsorientierte Umgestaltung der Strassenräume beidseits des Lyssbachs zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität der Verkehrssicherheit (wichtige Schulwegrouten entlang Lyssbach).
Der Lyssbachraum ist das grüne Rückgrat der Gemeinde und strukturiert als lineares Element das Zentrum Lyss. Aufgrund der beabsichtigten Zentrumsentwicklung und inneren Verdichtung, gestützt auf den städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss, wird der Lyssbachraum als nahgelegener Grünraum eine zentrale Rolle einnehmen. Der Lyssbach ist quartierverbindend und dient der Bevölkerung als wichtiger Erholungs- und Aufenthaltsraum. Er zeichnet sich durch ein vielfältiges Gefüge öffentlicher, durch Grünbestände geprägter Räume, einen in weiten Teilen zugänglichen und zur Erholung geeigneten Uferanstoss und vom MIV nur wenig beanspruchte Strassen aus. Die Ufermauern wurden bereits aufwändig saniert. Nun sollen auch die Strassenräume und Platzbereiche aufgewertet werden.
Die Massnahme wird mit dem Stadtpark Lyss (L-Gr.2) abgestimmt.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Quartiere und Ortschaften)
Teilstrategie Siedlung und Landschaft: Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet sichern und aufwerten



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lyss	Gemeinde	TBA-OIK III; Gemeindeverband Lyssbach; Anstösser; Werke	Festsetzung	–	Fläche in m^2	11’000	1.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

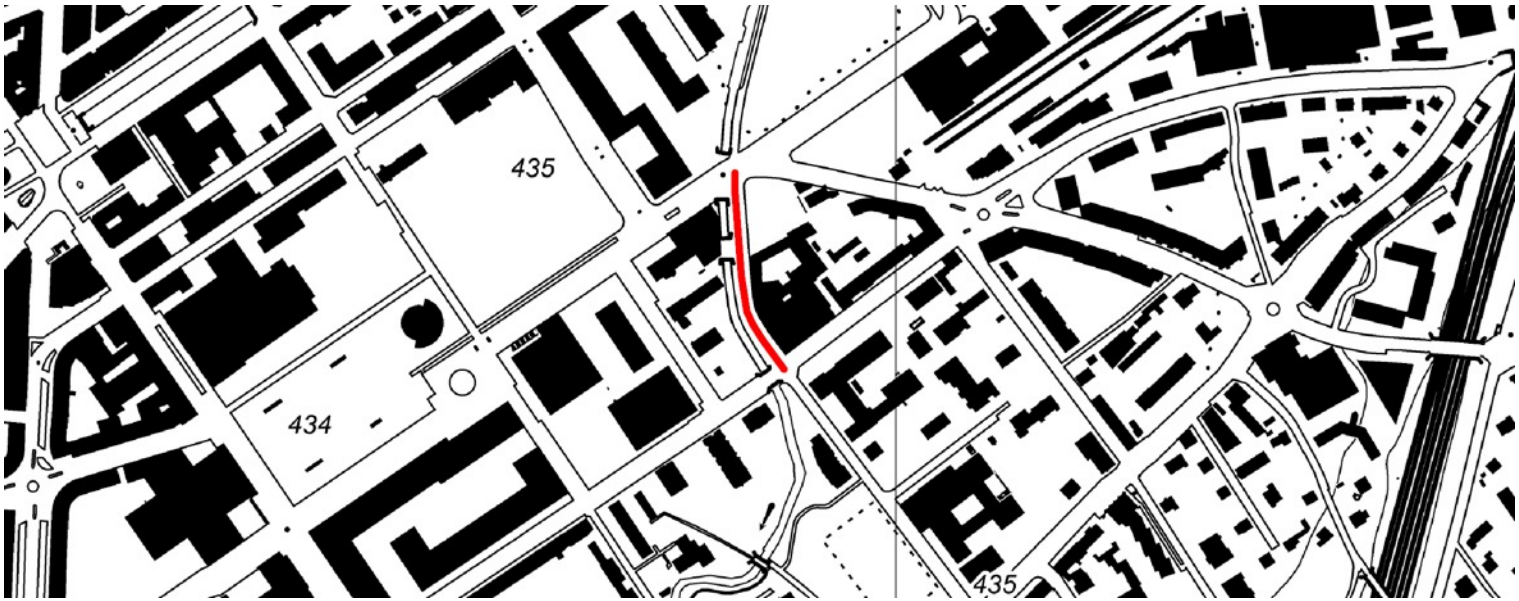
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.5	–	–	–	**Biel, Alleestrasse, Abschnitt Nord**

Kurzbeschrieb

Umgestaltung des Strassenraums, Einbahnregime für den MIV und Aufhebung der Längsparkierung zwecks Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr.
Die Verbindung ist Teil einer regionalen Komfortroute gemäss regionalem Velonetzplan und ein wichtiger Schulweg. Die Massnahme ist abgestimmt auf die Realisierung einer städtebaulich und architektonisch hochwertigen, gemischt genutzten Überbauung auf dem angrenzenden Areal Brühlstrasse (Massnahme BBS.S-UV.1.1).

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Quartiere und Ortschaften)



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	–	Festsetzung	–	Fläche in m^2	2’000	1.5	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

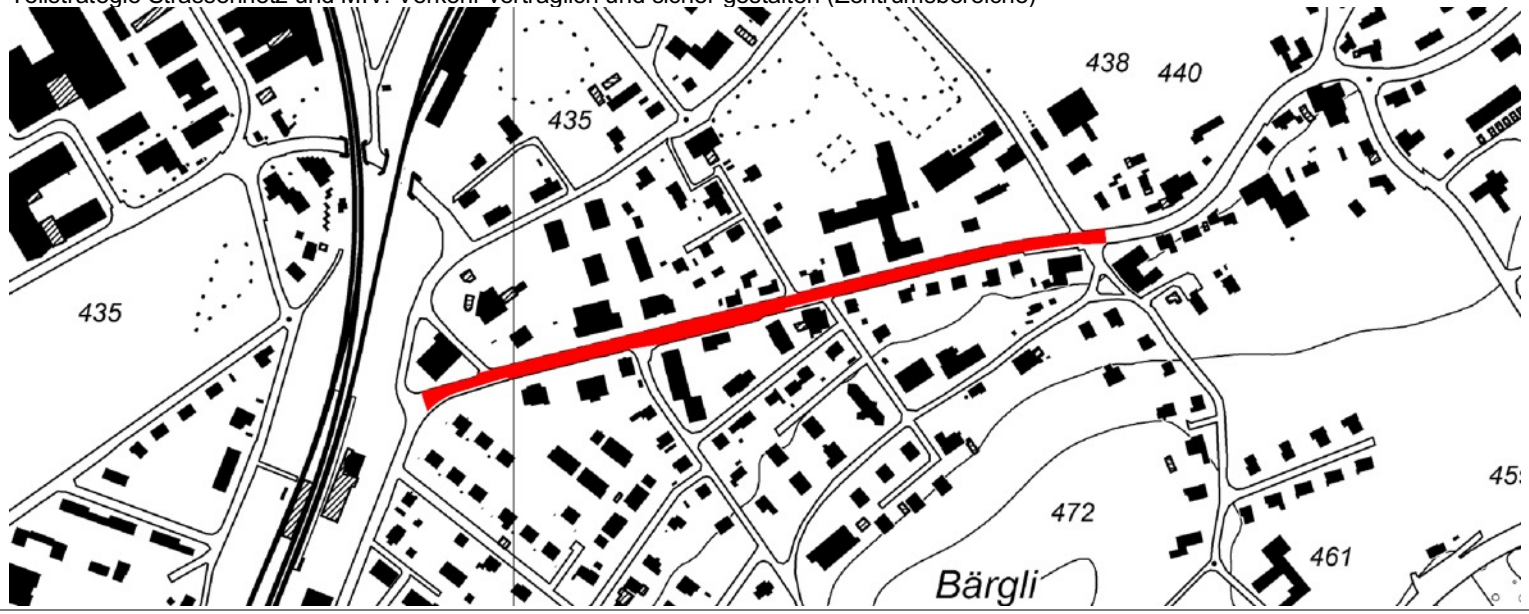
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.6	–	–	–	**Lyss, Bahnhofstrasse Busswil**

Kurzbeschrieb

Die Bahnhofstrasse wird vom Kanton der Gemeinde übergeben. Der Strassenraum wird gemäss der heutigen Nutzung zurückgebaut und für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet. Nebst der Erhöhung der Verkehrssicherheit soll die Aufenthaltsqualität in diesem für Busswil zentralen Strassenraum mit angrenzendem Bahnhofgebiet, Dienstleistungen und Schulanlagen usw. massgeblich erhöht werden.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Zentrumsbereiche)



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lyss	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	–	Fläche in m^2	10’000	1.2	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.7	–	–	–	**Biel, Georg-Friedrich-Heilmannstrasse, Abschnitt Bubenbergstrasse bis Bözingenstrasse**

Kurzbeschrieb

Neugestaltung des Strassenraums mit Aufhebung der Längsparkierung, Mehrzweckstreifen (Mittelzone), Fahrbahnhaltestellen, beidseitig separaten Velospuren und durch Baumreihen abgetrennte und beschattete Fusswege. Die Neugestaltung bezweckt die Stärkung des Boulevardcharakters der städtischen Hauptachse, die Busprioriserung und die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.

Die Massnahme erfüllt die Wirkungsziele gemäss Richtplan vfM Ostast. Sie wird nicht als vfM durch den Bund mitfinanziert und deshalb in das AP4 aufgenommen (vgl. Kapitel 7.6, Hauptbericht und Karte 7.7, Hauptbericht).

Die Massnahme ist abgestimmt mit:
- Neugestaltung G.F.-Heilmannstrasse, Teil 1 (ARE-Code 0371.2.006)
- vfM Ostast, Abschnitt BN 2, Bözingenstrasse

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Hauptachsen innerorts).



Abbildung: Konzeptstudie / Leitbild Betrieb und Gestaltung Nordachse (metron 2020)

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	–	Festsetzung	–	Fläche in m^2	9'000	4.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.8	–	–	–	**Biel, Madretschstrasse, Abschnitt Albert-Galeer-Weg bis Brühlplatz**

Kurzbeschrieb

Umgestaltung des Strassenraums mit Tempo 30 und Mittelzone, Aufwertung von zwei öffentlichen Platzbereichen (Aufhebung der Parkierung) und Baumreihen zur Begrünung und Hitzereduktion. Die Umgestaltung betont den Zentrumscharakter des Strassenraums, vermindert die Trennwirkung, erleichtert das Queren und Abbiegen und verbessert die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.

Die Massnahme erfüllt die Wirkungsziele gemäss Richtplan vfM Ostast. Sie wird nicht als vfM durch den Bund mitfinanziert und deshalb in das AP4 aufgenommen (vgl. Kapitel 7.6, Hauptbericht und Karte 7.7, Hauptbericht).

Die Massnahme ist abgestimmt mit:
- Umgestaltung Kreuzplatz, westlicher Platz- und Strassenbereich (ARE-Code 0371.2.055)
- Umgestaltung Kreuzplatz Teil 2 (MIV-Auf.2.18)
- Umgestaltung Madretschstrasse (MIV-Auf.2.8, AP4)
- vfM Ostast, Abschnitte BMa1 Madretschstrasse und BMa9 Pianoplatz / Brühlstrasse

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Hauptachsen innerorts)

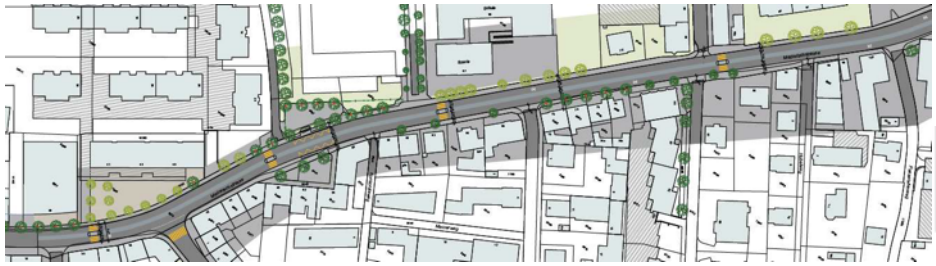


Abbildung: Konzeptstudie / Leitbild Betrieb und Gestaltung Südachse (metron 2020)

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	–	Festsetzung	–	Fläche in m^2	10’000	5.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.9	–	–	–	**Evilard, Place de la Mairie und Parc**

Kurzbeschrieb

Neugestaltung der Strassen- und Platzräume im Dorfzentrum mit Verkehrsberuhigung, Kurzzeitparkierung, attraktiven Aufenthaltsbereichen und Begrünung. Die Massnahme ist Teil der 2. Etappe Aufwertung Dorfzentrum und ergänzt die Neugestaltung der Kantonsstrasse (1. Etappe), die 2022 realisiert wird.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Zentrumsbereiche)



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Evilard	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	–	Fläche in m^2	3400	1.6	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

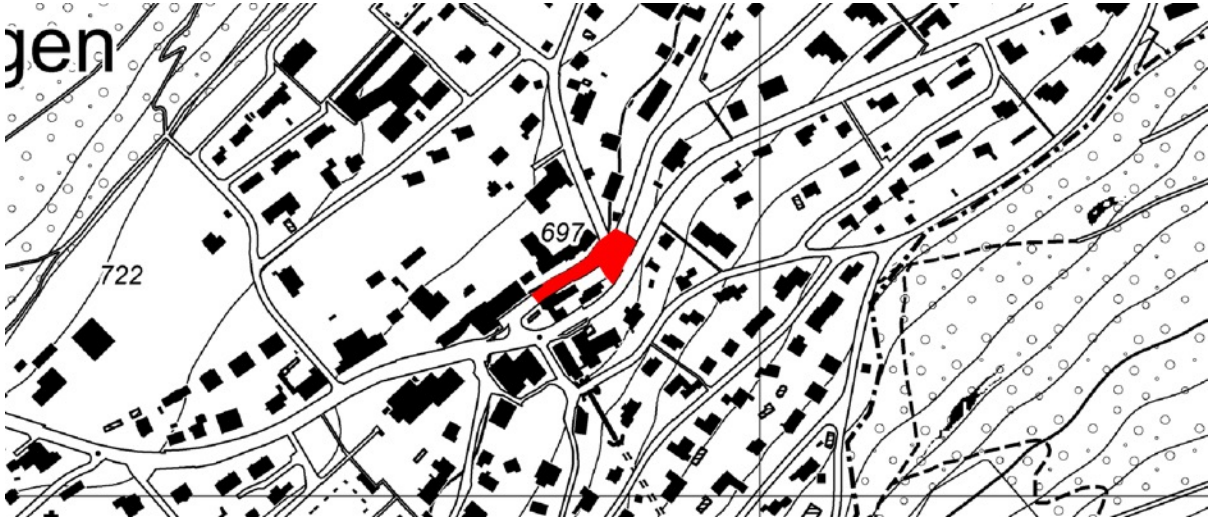
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.10	–	–	–	**Evilard, Chemin des Ages und Place panoramique**

Kurzbeschrieb

Neugestaltung der Strassen- und Platzräume des Chemin des Ages mit Verkehrsberuhigung, Kurzzeitparkierung, attraktiven Aufenthaltsbereichen und Begrünung. Die Massnahme ist Teil der 2. Etappe Aufwertung Dorfzentrum und ergänzt die Neugestaltung der Kantonsstrasse (1. Etappe), die 2022 realisiert wird.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Zentrumsbereiche)



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Evilard	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	–	Fläche in m^2	1000	0.9	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.11	–	–	–	**Biel, Rousseau-Platz**

Kurzbeschrieb

Nach der Aufgabe des Projekts A5-Westast bleibt die oberirdische Strasse zwischen Brüggmoos, Guido-Müller-Platz und Seevorstadt bestehen und wird verträglich umgestaltet. Zu diesem Zweck wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die gesamte Achse erarbeitet und schrittweise umgesetzt. Der Rousseau-Platz spielt eine wichtige Rolle als Bindeglied zwischen der Transitachse Bernstrasse-Neuenburgstrasse und der Aarbergstrasse, die als städtische Achse das Stadtzentrum von Biel mit den Erholungsgebieten am See und dem Zentrum von Nidau verbindet. Die Neugestaltung des Rousseau-Platzes soll prioritär realisiert werden.

Massnahmen:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Verbindungen für den Veloverkehr (Sicherheit und Attraktivität) längs und quer der Hauptverkehrsachse
- Verbesserung der Durchlässigkeit und der Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr
- Verbesserung des Verkehrsflusses
- Verbesserung der Busprioritisierung und der Lesbarkeit der Bushaltestellen

Die Massnahme ist mit dem Verkehrsmanagement Westachse Biel-Nidau-Brügg (NM-VM.1.2) abzustimmen.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Hauptachse innerorts)



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	TBA-OIK III	Zwischenergebnis	–	Fläche in m^2	5'000	3.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

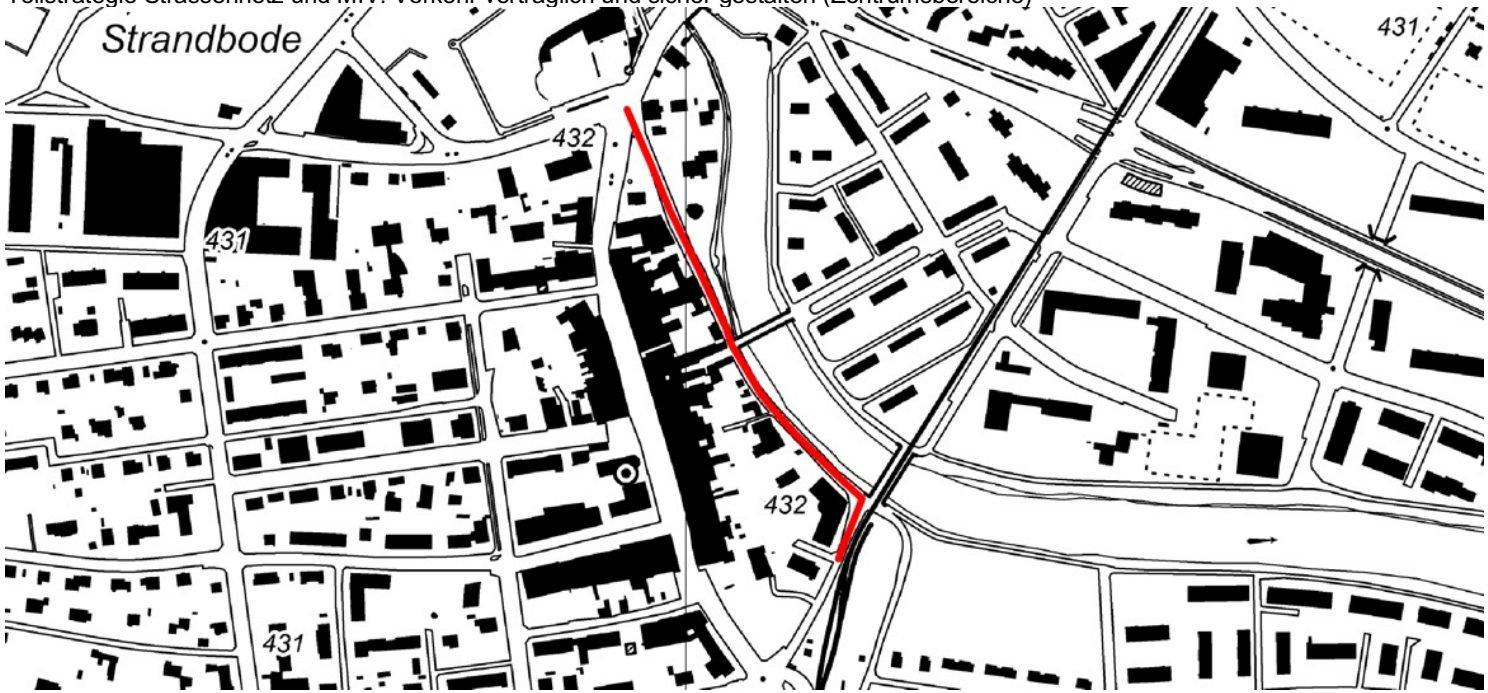
4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.12	–	–	–	**Nidau, Zihlstrasse**

Kurzbeschrieb

Betriebs- und Gestaltungskonzept zur Verkehrsberuhigung und Aufwertung der Zihlstrasse zwischen Knoten Hauptstrasse/Schlossstrasse und Bahnhofplatz.
Massnahmen:

- Verkehrsberuhigung der Zihlstrasse mit Umwandlung in eine Begegnungszone
- Schliessung der Zihlstrasse für den MiV im Übergang zum Bahnhofplatz mit neuer Wendemöglichkeit
- Zubringerregelung zur Vermeidung von quartierfremdem Parkierungsverkehr
- Reduktion Parkplätze mit Parkierungsregelung für Gewerbe und direkt angrenzenden Liegenschaften
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität mit zusätzlichen Grünflächen und Uferweg entlang der Zihl

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Zentrumsbereiche)



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	–	Fläche in m^2	4’000	1.4	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.13	–	–	–	**Nidau, Dr. Schneiderstrasse**

Kurzbeschrieb

Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Dr. Schneiderstrasse zwischen Schlossstrasse und Nidau-Büren-Kanal für eine bessere Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität-.
Massnahmen:

- Fahrbahnreduktion
- Farbliche Längsbänder und Auszeichnungen Knotenbereiche
- Partielle Horizontalversätze für Geschwindigkeitsreduktion MIV
- Trottoirüberfahrten auf den einmündenden Strassen
- Abgesenkte Randsteine an wichtigen Querungsbereichen wie Fussgängerstreifen zur Verbesserung der Hindernisfreiheit
- Abgesenkte Randsteine zur Überfahrt bei Bedarf bei Kreuzungssituationen Bus - LKW
- Reduktion der Parkierungsmöglichkeiten für den MIV
- Gute und sichere Zugänglichkeit der Bushaltestelle Strandweg
- Ausführung der Bushaltestelle Strandweg beidseitig mit Betonplatten
- Gestaltung Strassenraum mit Bäumen und anderen Gestaltungselementen
- Zusätzliche Sitzgelegenheiten

Teilstratege Veloverkehr: Überörtliche Vorrangroute als Alternative zum MIV und ÖV mit hohem Ausbaustandard
Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Zentrumsbereiche)
Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Die Massnahme liegt innerhalb eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr. Die Anforderungen an eine Vorrangroute sind angemessen zu berücksichtigen.



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	TBA-OIK III: TBA-DLZ; Verkehrsbetriebe Biel	Festsetzung	–	Fläche in m^2	4’500	2.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.14	–	–	–	**Nidau, Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse**

Kurzbeschrieb

Betriebs- und Gestaltungskonzept für Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse für den Quartierschutz und zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.
Massnahmen:

- Sperrung der Ausfahrt T6 ab der Bernstrasse über die Guglerstrasse für den MIV
- Signalisation zwingend „Rechtsabbiegen“ auf Keltenstrasse am Knoten Bielstrasse
- Ausweitung der bestehenden Zone 30
- Begegnungszone auf der Grenzstrasse
- Neue Routen-Signalisation ohne Hauptstrassenverkehr Richtung Neuchâtel und Bern via Gurnigelstrasse
- Zubringerregelung Gurnigelstrasse West
- Neuer Radstreifen auf der Gurnigelstrasse sowie Verbesserung der Knotenzufahrten Kreisel Murtenstrasse und Knoten Gurnigel-/Bernstrasse für den Veloverkehr
- Wegverbreiterung südlicher Endabschnitt Gurnigelstrasse
- Neue Strassenraumaufteilung der Keltenstrasse (zw. Bern- und Bielstrasse) mit Fahrbahnaufweitung oder Einführung einer Einbahnstrasse zugunsten Fuss- und Veloverkehr (Velo-Vorrangroute).

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Zentrumsbereiche)



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	Stadt Biel	Festsetzung	–	Fläche in m^2	5’850	1.6	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

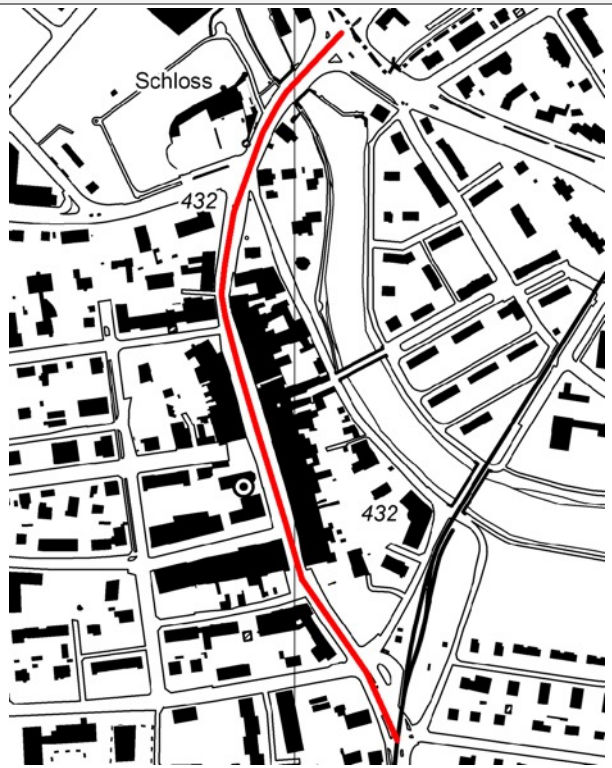
4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.15	–	–	–	**Nidau, Ortsdurchfahrt**

Kurzbeschrieb

Die Hauptstrasse im Stedtli Nidau ist geprägt von hoher MIV-Dominanz (16'000 Fahrten / Tag, durchgehende Längsparkierung). Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr und Aufenthaltsqualität sind ungenügend.
Massnahmen:

- Verträgliche und sichere Gestaltung der Ortsdurchfahrt Nidau
- Optimierung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
- Gewährleistung der Fahrplanstabilität für den ÖV

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Zentrumsbereiche)



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	TBA-OIK III	Gemeinde	Festsetzung	–	Fläche in m^2	11’000	3.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.16	–	–	–	**Nidau, Verkehrsberuhigung Hofmattenquartier - Lyssstrasse**

Kurzbeschrieb

Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität durch Einführung von Tempo 30 in den Quartieren Hofmatte und Lyssstrasse.
Massnahmen:

- Einführung von Tempo 30
- Begegnungszone auf der Lyssstrasse und Gotthelfstrasse (Höhe Schule und Kindergärten)
- Sichern der Zugänge Spielpark Zihl (Reckweg/Guglerstrasse/Lysstrasse) und Spielplatz Hofmatte Barbenweg (Vertikalversatz, Poller bei Ausgängen)
- Strassenumgestaltung Keltenstrasse zugunsten Fuss- und Veloverkehr (Velo-Vorrangroute, zwischen Zihl und Bernstrasse)
- Punktuelle Komfortverbesserung für Velo-Querung Hofmatte-Gurnigelstrasse

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Hauptachse innerorts)



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	–	Festsetzung	–	Fläche in m^2	14’000	1.2	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.18	LV-N-02	–	0371.2.055	**Biel, Kreuzplatz Teil 2**

Kurzbeschrieb

Das Zentrum Madretsch erfüllt eine wichtige Rolle als Versorgungszentrum. Durch den Verkehr massiv beeinträchtigt, gehört es zu den städtebaulichen Problemgebieten der Stadt. In Kombination mit den vfM Ostast A5 bietet sich die Chance für eine umfassende Aufwertung des Kreuzplatzes mit Verbesserungen für den ÖV und für den Fuss- und Veloverkehr sowie einer Gestaltung als Begegnungsort und Quartierzentrum.
Massnahmen:

- Schaffung eines städtischen Platzes mit hoher Aufenthaltsqualität
- Steigerung der Attraktivität und Qualität als intermodale Plattform
- Entflechtung und Optimierung der Verkehrsströme
- Verbesserung der Lesbarkeit der Bushaltestellen
- Verbesserung der Verbindungen für den Veloverkehr (Sicherheit und Attraktivität), Verbesserung der Durchlässigkeit für den Fussverkehr

Die Massnahme erfüllt die Wirkungsziele gemäss Richtplan vfM Ostast. Sie wird nicht als vfM durch den Bund mitfinanziert und deshalb in das AP4 aufgenommen (vgl. Kapitel 7.6, Hauptbericht und Karte 7.7, Hauptbericht).

Die Massnahme ist abgestimmt mit:

- Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum (LV-Ü.7.6, ARE-Code 0371.3.030)
- Umgestaltung Kreuzplatz, westlicher Platz- und Strassenbereich (LV-Ü.7.13, ARE-Code 0371.2.055)
- Umgestaltung Madretschstrasse (MIV-Auf.2.8) und Brüggstrasse (MIV-Auf.2.22)



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	–	Festsetzung	–	Fläche in m^2	4’900	4.9	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.19	–	–	–	**Biel, Zihlplatz**

Kurzbeschrieb

Der Zihlplatz hat aufgrund seiner zentralen Lage und der Bushaltestelle eine wichtige Funktion im Mühlefeldquartier. Der A5 Ostast und die im Quartier umgesetzten Verkehrsmassnhamen haben eine Verkehrsreduktion beim Zihlplatz bewirkt. Dies ermöglicht die Einführung einer Begegnungszone und die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums.

Mit der Neugestaltung werden folgende Ziele verfolgt:
- Schaffung eines städtischen Platzes mit hoher Aufenthaltsqualität
- Steigerung der Attraktivität und Qualität als intermodale Plattform Verbesserung der Lesbarkeit der Bushaltestelle
- Verbesserung der Verbindungen für den Velo- verkehr (Sicherheit und Attraktivität)
- Verbesserung der Durchlässigkeit sowie Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr
-



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	–	Zwischenergebnis	–	Fläche in m^2	1100	0.8	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.20	–	–	–	**Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Strandboden**

Kurzbeschrieb

Die Neuenburgstrasse ist als Nationalstrasse 3. Klasse Teil des Abschnitts Yverdon-Biel der A5 am nördlichen Bielerseeufer und endet im Kreisel Seefels, der die städtischen Hauptverkehrsstrassen der Nordachse (Seevorstadt-Bözingenfeld) und der Westachse (Seevorstadt-Brüggmoos) verbindet. Heute bestehen auf der Neuenburgstrasse erhebliche Sicherheits- und Attraktivitätsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr, Staubildung in den Hauptverkehrszeiten und Behinderung des öffentlichen Busverkehrs.

Nach Aufgabe des A5 Westasts bleibt die Westachse als oberirdische Strasse bestehen und wird verträglich umgestaltet (vgl. Massnahmen MIV-Auf.2.11 und MIV-Auf.6). Darauf abgestimmt sollen auf der Neuenburgstrasse die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV verbessert werden.

Folgende Massnahmen werden umgesetzt:

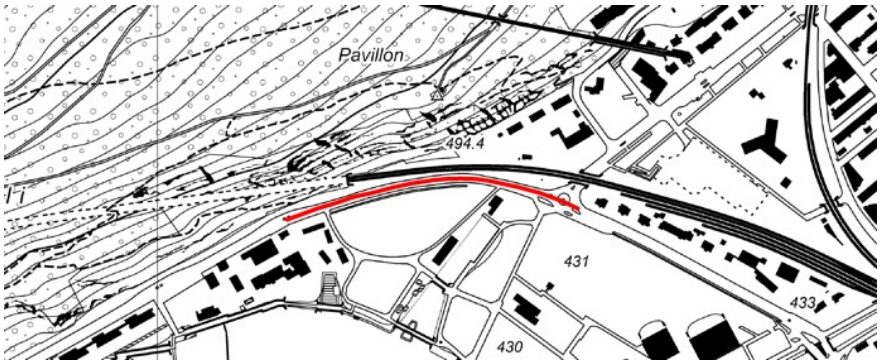
- Verlegung des Radwegs
- Neuorganisation des Fuss- und Veloverkehrs (Komfort- und Direktroute) unter Berücksichtigung der Anforderungen des ISOS
- Neue Lichtsignalanlage am Kreisel Seefels zur Buspriorisierung

Damit werden folgende Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr
- Verbesserung des Verkehrsflusses und Verringerung des Staurisikos auf der Nord- und Westachse
- Steigerung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr und der Aufenthaltsqualität
- Höhere Fahrplanstabilität des ÖV
- Erhalt des schützenswerten Ortsbildes

Die Massnahme ist mit dem Verkehrsmanagement Westachse Biel-Nidau-Brügg (NM-VM.1.2) abzustimmen.

Der Abschnitt Strandboden befindet sich im Eigentum der Stadt Biel und liegt ausserhalb des Perimeters der Unterhaltsplanung Nationalstrassen. Die Massnahmen sind mit dem westlich angrenzenden Abschnitt Vingelz (MIV-Auf.2.21) abgestimmt.



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	ASTRA	Festsetzung	–	Fläche in m^2	4’500	3.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.21	–	–	–	**Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Vingelz**

Kurzbeschrieb

Die Neuenburgstrasse ist als Nationalstrasse 3. Klasse Teil des Abschnitts Yverdon-Biel der A5 am nördlichen Bielerseeufer und endet im Kreisel Seefels, der die städtischen Hauptverkehrsstrassen der Nordachse (Seevorstadt-Bözingenfeld) und der Westachse (Seevorstadt-Brüggmoos) verbindet. Heute bestehen auf der Neuenburgstrasse erhebliche Sicherheits- und Attraktivitätsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr, Staubildung in den Hauptverkehrszeiten und Behinderung des öffentlichen Busverkehrs.
Nach Aufgabe des A5 Westasts bleibt die Westachse als oberirdische Strasse bestehen und wird verträglich umgestaltet (vgl. Massnahmen MIV-Auf.2.11 und MIV-Auf.2.17). Darauf abgestimmt sollen auf der Neuenburgstrasse die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV verbessert werden.

Die Neuenburgstrasse wird durch das ASTRA im Rahmen der Unterhaltsplanung Nationalstrassen erneuert. Die Massnahme MIV-Auf.2.21 ergänzt die Unterhaltsplanung Nationalstrassen im Abschnitt Vingelz durch folgende Elemente:

- Neues Trottoir und Fusswege nördlich der Kreuzung Vingelz
- Bauliche Anpassungen an Trottoir und Velostreifen
- Erweiterung der Lichtsignalanlage für die Buspriorisierung an der Kreuzung Vingelz
- Geschwindigkeitsregulation
- Begrünung
- Umorganisation von Parkflächen und Zugangswegen

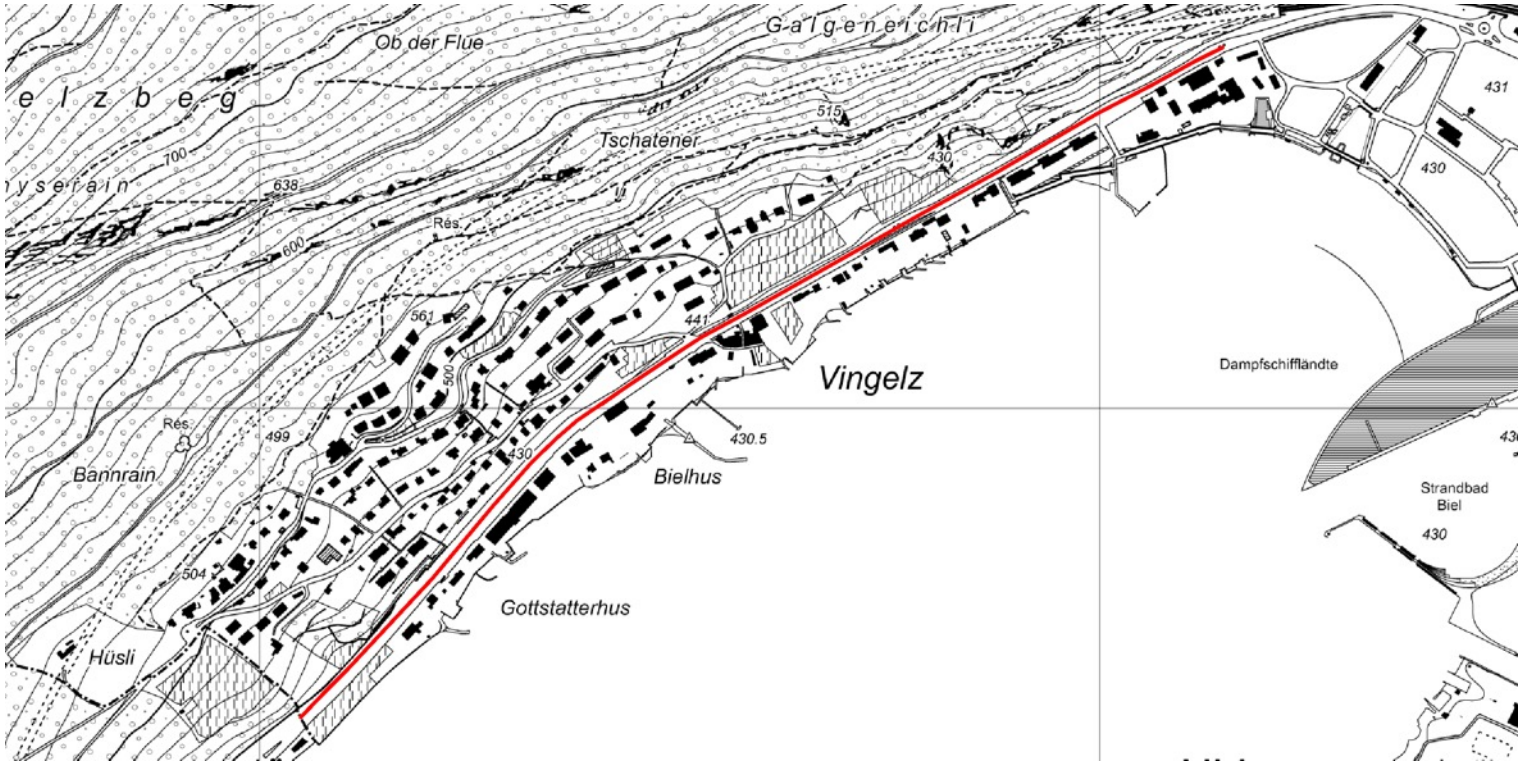
Damit werden folgende Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr
- Optimierung der Buspriorisierung an der Kreuzung Vingelz
- Verbesserung des Verkehrsflusses durch Temporegulation
- Erhöhung der Wohnqualität
- Förderung der Regenwasserversickerung und Klimaregulation

Die Massnahme ist mit dem Verkehrsmanagement Westachse Biel-Nidau-Brügg (NM-VM.1.2) abzustimmen.

Die angegebenen Kosten beziehen sich auf die zusätzlichen Elemente, die nicht Bestandteil der Unterhaltsplanung Nationalstrassen sind. Die Massnahmen sind mit dem östlich angrenzenden Abschnitt Strandboden (MIV-Auf.2.20) abgestimmt.

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	ASTRA	Zwischenergebnis	–	Fläche in m^2	7’000	4.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.22	–	–	–	**Biel, Brüggstrasse und Friedweg**

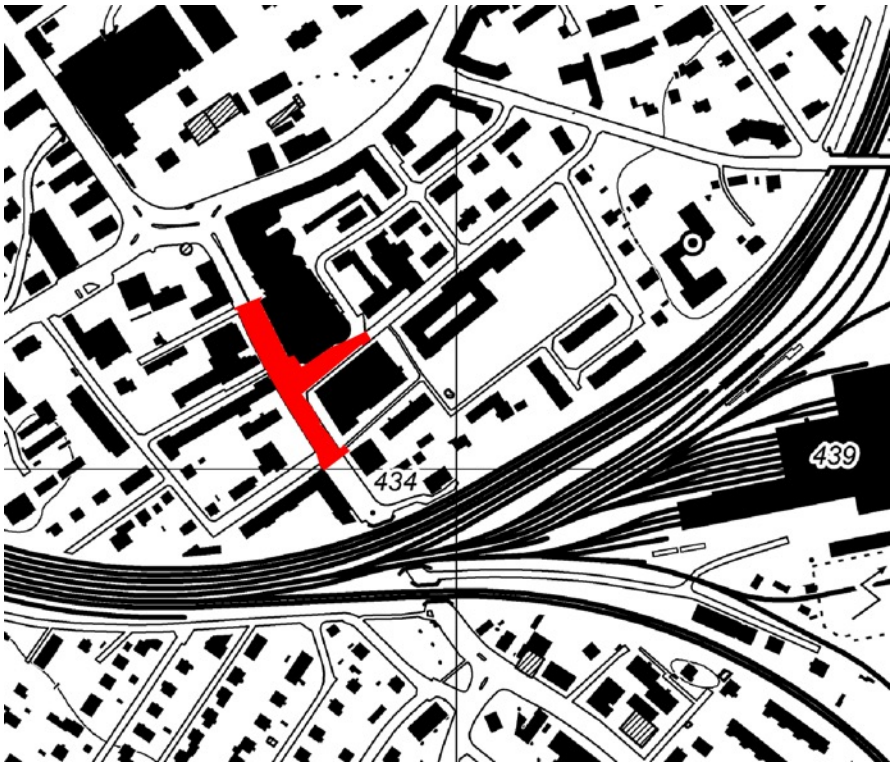
Kurzbeschrieb

Der Strassenraum der Brüggstrasse ist auf die Erschliessung der angrenzenden Gewerbe- und Verkaufsflächen mit dem MIV ausgerichtet. Die Bedürfnisse der übrigen Verkehrsteilnehmenden sind untergeordnet und die Qualität des öffentlichen Raumes ist defizitär. Die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zur Schulanlage Friedweg muss verbessert werden. Der Strassenraum wird neu organisiert und aufgewertet zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und der Priorisierung des ÖV. Der Betrieb der Brüggstrasse und der Einmündung Friedweg wird auf den Kreuzplatz abgestimmt

Massnahmen:
- Steigerung der Attraktivität und Qualität des innerstädtischen Strassenraums
- Entflechtung und Optimierung der Verkehrsströme zum Friedhof
- Verbesserung der Lesbarkeit der Bushaltestellen
- Verbesserung der Verbindungen für den Veloverkehr (Sicherheit und Attraktivität)
- Verbesserung der Durchlässigkeit für den Fussverkehr

Die Massnahme erfüllt die Wirkungsziele gemäss Richtplan vfM Ostast. Sie wird nicht als vfM durch den Bund mitfinanziert und deshalb in das AP4 aufgenommen (vgl. Kapitel 7.5, Hauptbericht und Karte 7.6, Hauptbericht).

Die Massnahme ist abgestimmt mit:
- Umgestaltung Kreuzplatz, westlicher Platz- und Strassenbereich (LV-Ü.7.13, ARE-Code 0371.2.055)
- Umgestaltung Kreuzplatz Teil 2 (MIV-Auf.2.18) und Madretschstrasse (MIV-Auf.2.8,)



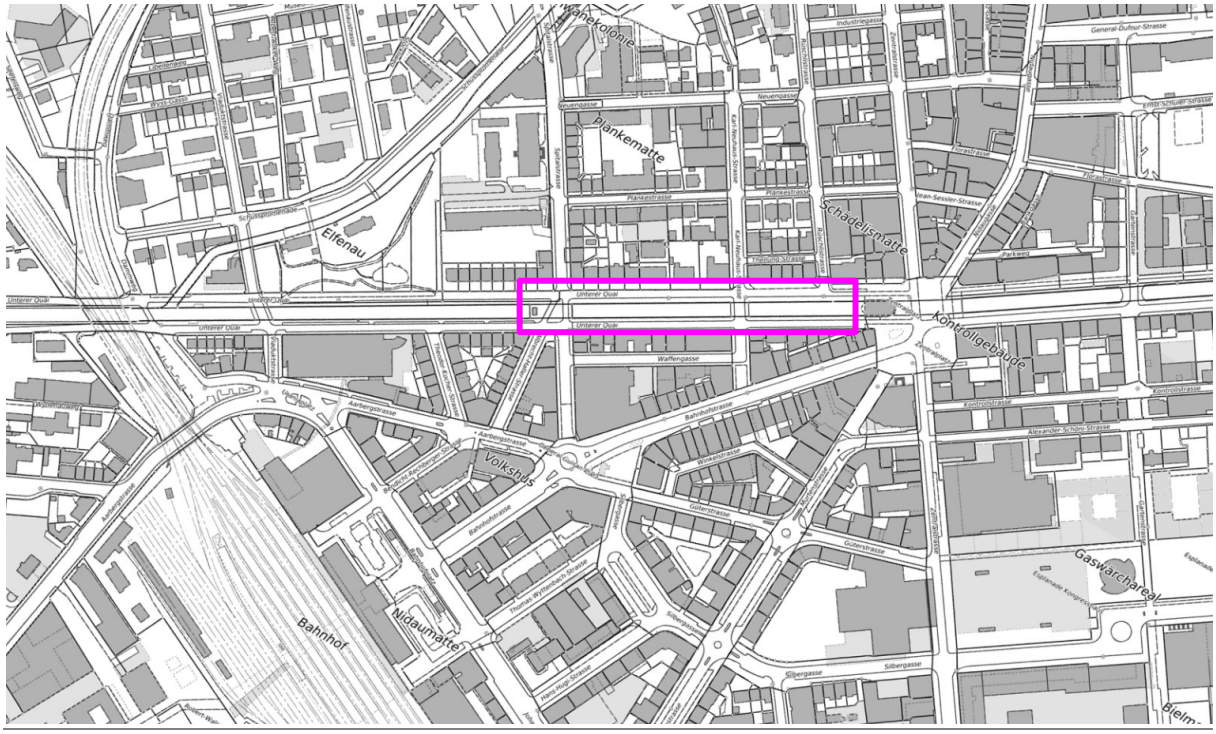
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	–	Festsetzung	–	Fläche in m^2	3’200	3.2	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.4	–	4.Generation	A
Frühere Nr.	**Ersetzt Massnahme**	**Kategorie**	
–	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Umgestaltung des Strassenraums mit Priorität für den Fuss- und Veloverkehr. Aufhebung der Parkierung im öffentlichen Raum, Vollausbau, Fahrbahnhaltestellen für den Bus, beidseitig separaten Velospuren und durch Baumreihen von der Fahrbahn abgetrennte Fusswege.

Der Abschnitt ist Teil der Mittelachse für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Schüss. Die Umgestaltung wertet den Strassenraum auf und stärkt die strukturierende Hauptachse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen See, Stadtzentrum und Bözingenfeld.

Machbarkeit

Nicht relevant

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung
- Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität
- Innenstadt von Biel als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

Bezug zu Teilstrategien:
- MIV: Strassenraum siedlungsverträglich gestalten
- Veloverkehr: Mittelachse Biel stärken
- Fussverkehr: Strukturierende Achsen stärken
- ÖV: Hauptachse für den Busverkehr

Nutzen

Die siedlungsorientierte Gestaltung stärkt den Fuss- und Veloverkehr (WK 1), erhöht die Siedlungsqualität (WK 2), verbessert die subjektive Verkehrssicherheit (WK 3) und reduziert die Luft- und Lärmbelastung reduziert (WK 4).

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Planungsstand

1
Bisherige Planungsschritte:
- Vorstudien

Bau- und Finanzierungsreife

1
Nächste Planungsschritte:
- Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Quais entlang der Schüss 2020
- Vorprojekt 2021
- Baubewilligung und Ausführungskredit 2023

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2024	2026

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	–

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
7.00	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Die Neugestaltung des oberen Teils des Unteren Quais ist mit dem Gesamtprojekt der Aufwertung des Stadtzentrums Biel verbunden, wovon eines der wichtigsten Ziele die Verbesserung der Qualität der Aufenthaltszonen des öffentlichen Raums und der Qualität der Infrastruktur für Fussgänger und Velofahrer ist.

Umweltverträglichkeit

–

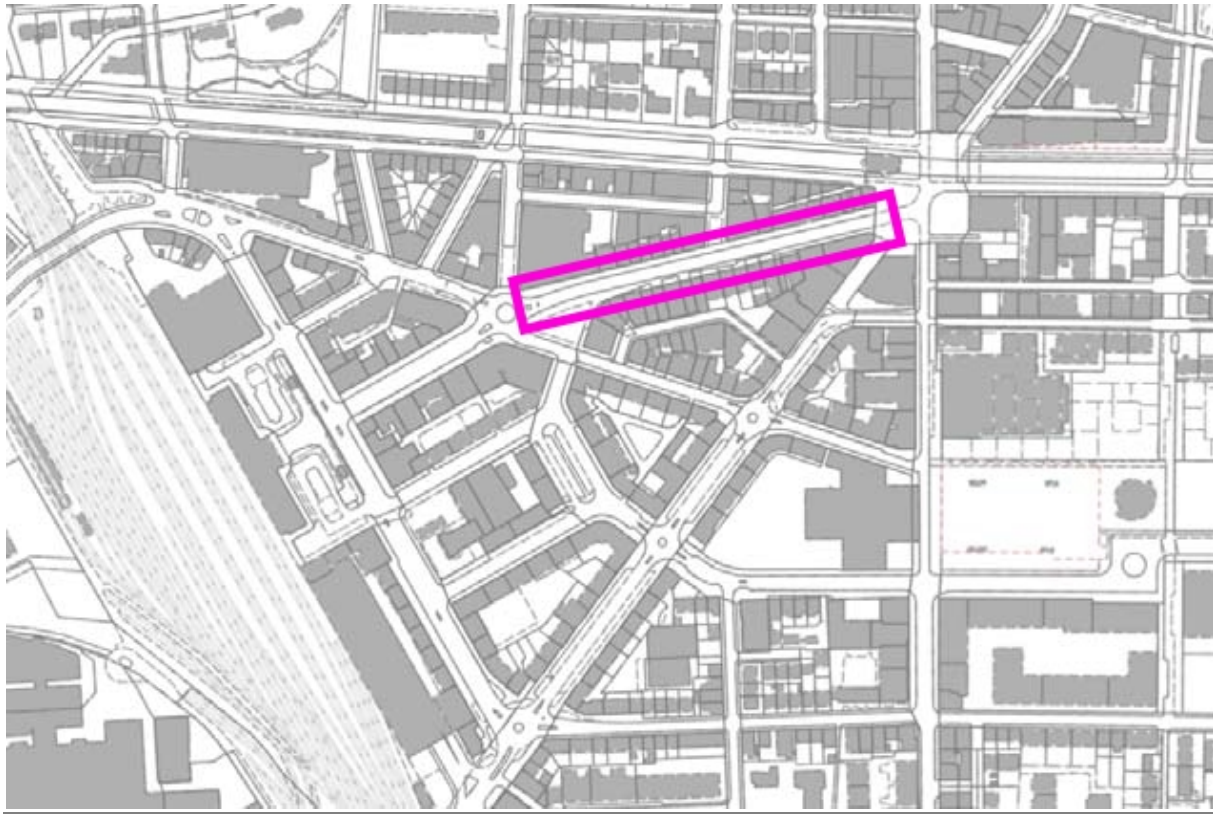
Quantitative Angaben, Dokumente

- Fläche: 9’000 m^2
- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 2’500
- Pflichtenheft Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Quais entlang der Schüss

Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse, unterer Teil

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.5	0371.3.025	4.Generation	B
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
LV-N-6	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Neugestaltung der Bahnhoftrasse (inkl. Guisanplatz) in Verbindung mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Das Projekt bezweckt die Aufwertung der Fussgängerbereiche im Stadtzentrum, die Verbesserung der Veloinfrastrukturen und die Optimierung der Haltestellen der städtischen und regionalen Buslinien. Angestrebt wird eine komplette Neugestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Anstösser und des ÖV, der Querungsmöglichkeiten und der Verkehrssicherheit.

Es handelt sich um eine B-Massnahme aus der 3. Generation mit Kosten gemäss Leistungsvereinbarung von 5.49 Mio CHF. Der Kostenanstieg auf 9.5 Mio CHF ist durch die komplette Neugestaltung des Abschnitts und die Komplexität des Projekts begründet.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde in den Vorstudien nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung
- Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität
- Innenstadt von Biel und Nidau als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort

Nutzen

Die siedlungsorientierte Gestaltung stärkt den Fuss- und Veloverkehr (WK 1), erhöht die Siedlungsqualität (WK 2), verbessert die subjektive Verkehrssicherheit (WK 3) und reduziert die Luft- und Lärmbelastung reduziert (WK 4).

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

Bezug zu Teilstrategien:
- MIV: Strassenraum siedlungsverträglich gestalten
- Fussverkehr: Strukturierende Achsen stärken

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte:
- Vorstudien

Bau- und Finanzierungsreife

2

Nächste Planungsschritte:
- Gesamtkonzept Bahnhofgebiet Biel
- Vorprojekt mit partizipativem Verfahren
- Baubewilligung und Ausführungskredit

Für Planung, Projektierung und Bewilligung wird mit einem Zeitaufwand von sechs Jahren gerechnet. Das Projekt ist in der Investitionsplanung der Stadt Biel eingestellt.

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2027	2029

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	–

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
9.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen
- Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofplatz (KM-Mu.6)

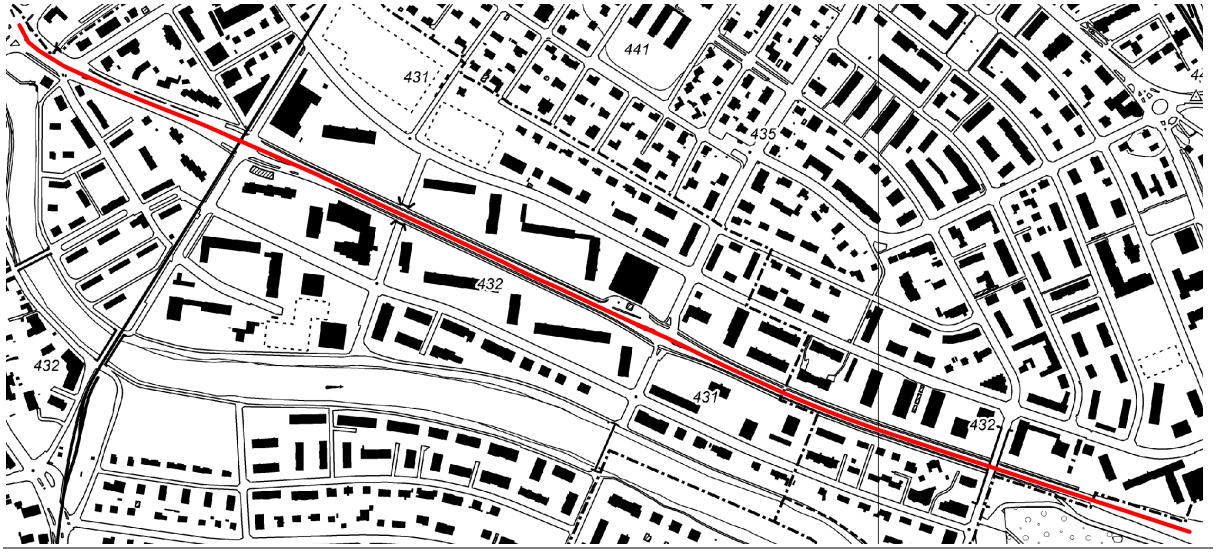
Umweltverträglichkeit
- Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS 10001/2)

Quantitative Angaben, Dokumente
- Fläche: 9‘500 m^2
- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 3’650

Biel/Nidau, BGK Bernstrasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.6		4.Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Nach dem Entscheid, das Projekt A5-Westast nicht umzusetzen, bleibt die oberirdische Strasse zwischen Brüggmoos, Guido-Müller-Platz und Seevorstadt bestehen und wird verträglich umgestaltet. Zu diesem Zweck wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die gesamte Achse erarbeitet und schrittweise umgesetzt. Die Umgestaltung der Bernstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Brüggmoos und dem Guido-Müller-Platz soll prioritär realisiert werden.

Massnahmen:
- Umgestaltung zu einer städtischen Hauptachse
- Verbesserung der Längsverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr
- Verminderung der Trennwirkung und Optimierung der Knoten für den Fuss- und Veloverkehr; neue Querungsmöglichkeiten (z.B. Guglerstrasse)
- Hitzemindernde Strassenraumgestaltung
- Abstimmung mit der städtebaulichen Entwicklung im Weidteile-Quartier

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M33 (Querung Bernstrasse)

Machbarkeit

Nicht relevant

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Flüssiger Verkehrsablauf und Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet
- Strassen mit heute eingeschränkter Wohn- und Lebensqualität sind entlastet, die Lärm- und Luftbelastung ist reduziert

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Verträglichkeit ohne Westumfahrung gewährleisten

Nutzen

Die siedlungsorientierte Gestaltung sichert die Verlagerung des MIV auf die Autobahnumfahrung und wertet den Strassenraum auf. Die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und für den ÖV werden verbessert (WK 1), die subjektive Verkehrssicherheit erhöht (WK 3) und die Luft- und Lärmbelastung reduziert (WK 4). Dadurch wird die

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

Innenverdichtung im Umfeld unterstützt (WK 2).

Bezug zu Teilstrategien:
- MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten; Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten
- Veloverkehr: direkte und sichere Routen entlang von Hauptverkehrsachsen
- Fussverkehr: Strukturierende städtische Strassenräume mit hoher Qualität und starker Identität gestalten

Planungsstand

1
Bisherige Planungsschritte:
- Belastbarkeitsanalyse 2020

Bau- und Finanzierungsreife

1
Nächste Planungsschritte:
- Testplanung Städtebau und Verkehr 2022
- Betriebs- und Gestaltungskonzept 2023
- Projektierung 2025
- Plangenehmigung 2026

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2027	2028

Federführung	Weitere Beteiligte
TBA-OIK III	Gemeinden

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
6.0	–

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Die Massnahme ist mit dem Verkehrsmanagement Westachse Biel-Nidau-Brügg (NM-VM.1.2) abzustimmen.

Umweltverträglichkeit

–

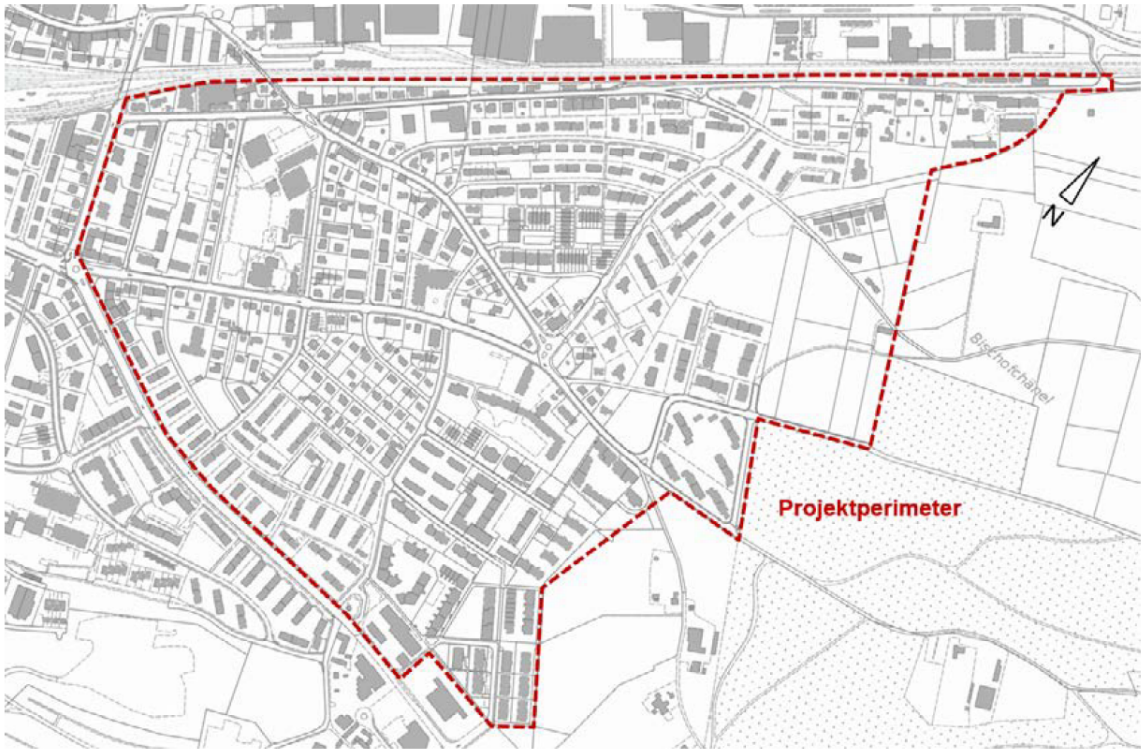
Quantitative Angaben, Dokumente

- Fläche: 15'750 m2
- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 35’000
- Dialogprozess Westast Biel: Schlussbericht, 2020 / Schlussbericht verkehrliche Grundlagen, 2020

Biel, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.7	–	4.Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Das Mettquartier ist ein ausgeprägtes Wohnquartier mit Mehr- und Einfamilienhäusern sowie öffentlichen Nutzungen (Oberstufenzentrum, Primarschule, 3 Kindergärten, Tagesschulen, Kirche und Alterszentrum).

Die Eröffnung des A5 Ostasts mit dem Anschluss Orpund Ende 2017 hat zu Verkehrsverlagerungen auf die Quartierstrassen in Mett geführt. Im AP1 wurde bereits die Einrichtung einer Tempo-30-Zone vereinbart (ARE Code 317.019). Diese Massnahme sah Trottoirüberfahrten, eine Neuanordnung der Parkfelder und den Umbau von vier Knoten vor. Inzwischen wurde das Projekt weiterentwickelt und ausgebaut. Neu sollen ergänzend zu den im AP1 vorgesehenen Massnahmen im gesamten Quartier zusätzliche Gestaltungselemente realisiert werden. Mit Bäumen im Strassenraum sollen punktuelle Verengungen mit verkehrsberuhigender Wirkung errichtet werden. Die Strassenbäume werten zugleich den Strassenraum auf und erhöhen den Anteil an Grünflächen im Quartier. Die zusätzlichen Massnahmen werden im AP4 eingereicht.

Machbarkeit

Nicht relevant

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume

Nutzen

Die Lenkung des Verkehrs auf das übergeordnete Netz ermöglicht die Verbesserung der Bedingungen für den Fuss und Veloverkehr (WK 1). Zugleich

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

siedlungsverträglich gestalten
- Aufenthaltsqualität verbessern

Bezug zu Teilstrategien:
- MIV: Strassen in den Quartieren als Tieftempogebiete mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität gestalten
- Fussverkehr: feinmaschiges Fusswegnetz und hohe Aufenthaltsqualität des Strassenraums in Quartierzentren

wird die Aufenthaltsqualität der Strassenräume Räume verbessert und die Wohnqualität gesteigert (WK 2). Die Reduktion des Durchgangsverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit, inbesondere auch auf dem Schulweg (WK 3) und verringert die Lärm- und Luftschadstoffbelastung (WK 4).

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte:
- Vorprojekt mit Kostenschätzung +/- 20%

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritt:
- Ausführungsprojekt 2021
- Ausführungskredit 2022

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2024	2024

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	–

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
6.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen
- Ergänzung und Erweiterung der Massnahme im AP1 (ARE Code 317.019)

Umweltverträglichkeit

–

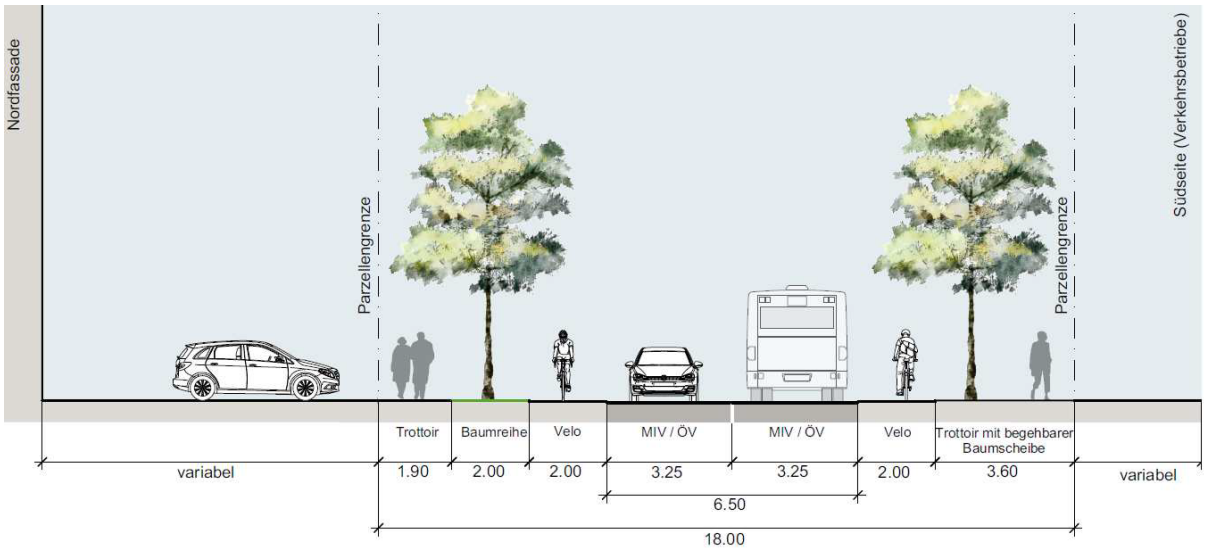
Quantitative Angaben, Dokumente
- Fläche: 11‘000 m2
- Verkehrsstudie Tempo-30-Zone Mettquartier, 2019

Biel, Neugestaltung Bözingenstrasse, Abschnitt Falkenstrasse bis Gutenbergstrasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.8	–	4. Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:





Konzeptstudie / Leitbild Betrieb und Gestaltung Nordachse, 2020

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Umgestaltung des Strassenraums mit Aufhebung der Parkierung im öffentlichen Raum, Mehrzweckstreifen (Mittelzone), Fahrbahnhaltestellen für den Bus, beidseitig separaten Velospuren und durch Baumreihen von der Fahrbahn abgetrennte Fusswege.

Die Umgestaltung stärkt den Boulevardcharakter der städtischen Hauptachse zwischen Stadtzentrum und Quartierzentrum Bözingen, ermöglicht die Buspriorisierung und schafft attraktive und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Machbarkeit

Nicht relevant

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Flüssiger Verkehrsablauf und Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet
- Strassen mit heute eingeschränkter Wohn- und Lebensqualität sind entlastet, die Lärm- und Luftbelastung ist reduziert
- Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

Nutzen

Die siedlungsorientierte Gestaltung sichert die Verlagerung des MIV auf die Autobahnumfahrung und wertet den Strassenraum auf. Die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und für den ÖV werden verbessert (WK 1), die subjektive Verkehrssicherheit erhöht (WK 3) und die Luft- und Lärmbelastung reduziert (WK 4). Dadurch wird die Innenverdichtung im Umfeld unterstützt (WK 2).

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Bezug zu Teilstrategien:
- MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten; Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten
- Veloverkehr: direkte und sichere Routen entlang von Hauptverkehrsachsen
- Fussverkehr: Fusswegenetz und aufwerten

Planungsstand

1
Bisherige Planungsschritte:
- Vorstudie 2019

Bau- und Finanzierungsreife

1
Nächste Planungsschritte:
- Vorprojekt 2021
- Ausführungsprojekt 2022
- Plangenehmigung 2023

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2024	2026

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
6.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Die Massnahme erfüllt die Wirkungsziele gemäss Richtplan vfM Ostast. Sie wird nicht als vfM durch den Bund mitfinanziert und deshalb in das AP4 aufgenommen (vgl. Kapitel 7.6, Hauptbericht und Karte 7.7, Hauptbericht).

Umweltverträglichkeit

–

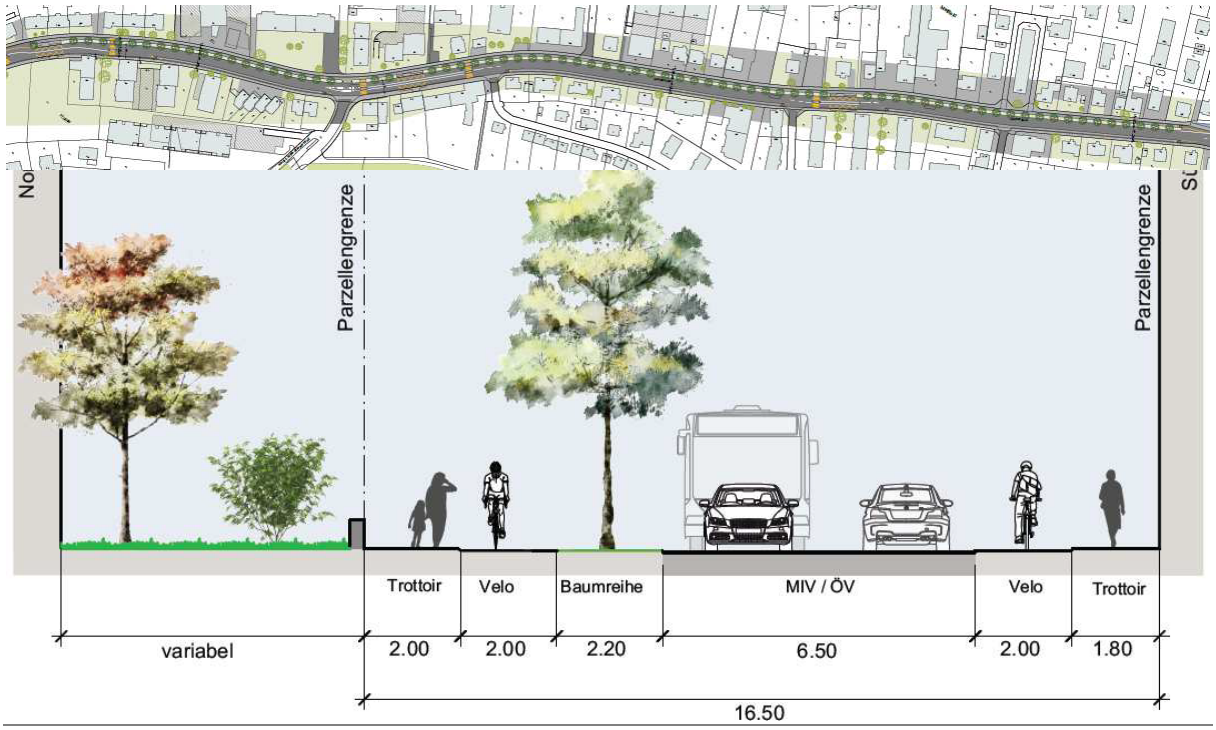
Quantitative Angaben, Dokumente

- Fläche: 13‘000 m^2
- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 14’000
- Konzeptstudie / Leitbild Betrieb und Gestaltung Nordachse, 2020

Biel, Neugestaltung Mettstrasse, Abschnitt Bushaltestelle Piasio bis Mühlestrasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.9	–	4. Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Umgestaltung des Strassenraums mit Aufhebung der Längsparkierung, Fahrbahnhaltestellen sowie separaten Velospuren und Fusswegen, nordseitig durch eine Baumreihe von der Fahrbahn abgetrennt.

Durch den A5 Ostast wurde die Mettstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet. Die verkehrsorientierte Gestaltung entspricht nicht mehr dem heutigen Verkehrsaufkommen und der Funktion der Strasse. Die Umgestaltung stärkt den Charakter als städtische Hauptachse mit siedlungsorientierter Gestaltung und schafft attraktive und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Machbarkeit

nicht relevant

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

Bezug zu Teilstrategien:
- MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten; Hauptachsen in Zentrumsbereichen siedlungsorientiert gestalten

Nutzen

Die siedlungsorientierte Gestaltung sichert die Verlagerung des MIV auf die Autobahnumfahrung und wertet den Strassenraum auf. Die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und für den ÖV werden verbessert (WK 1), die subjektive Verkehrssicherheit erhöht (WK 3) und die Luft- und Lärmbelastung reduziert (WK 4). Dadurch wird die

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

- Veloverkehr: direkte und sichere Routen entlang von Hauptverkehrsachsen
- Fussverkehr: Fusswegnetz stärken und aufwerten

Innenverdichtung im Umfeld unterstützt (WK 2).

Planungsstand

1, Bisherige Planungsschritte:
- Vorstudie liegt vor

Bau- und Finanzierungsreife

1
Nächste Planungsschritte:
- Vorprojekt 2021
- Ausführungsprojekt 2022
- Plangenehmigung 2023

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2024	2026

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
8.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Die Massnahme erfüllt die Wirkungsziele gemäss Richtplan vfM Ostast. Sie wird nicht als vfM durch den Bund mitfinanziert und deshalb in das AP4 aufgenommen (vgl. Kapitel 7.6, Hauptbericht und Karte 7.7, Hauptbericht).

Umweltverträglichkeit

–

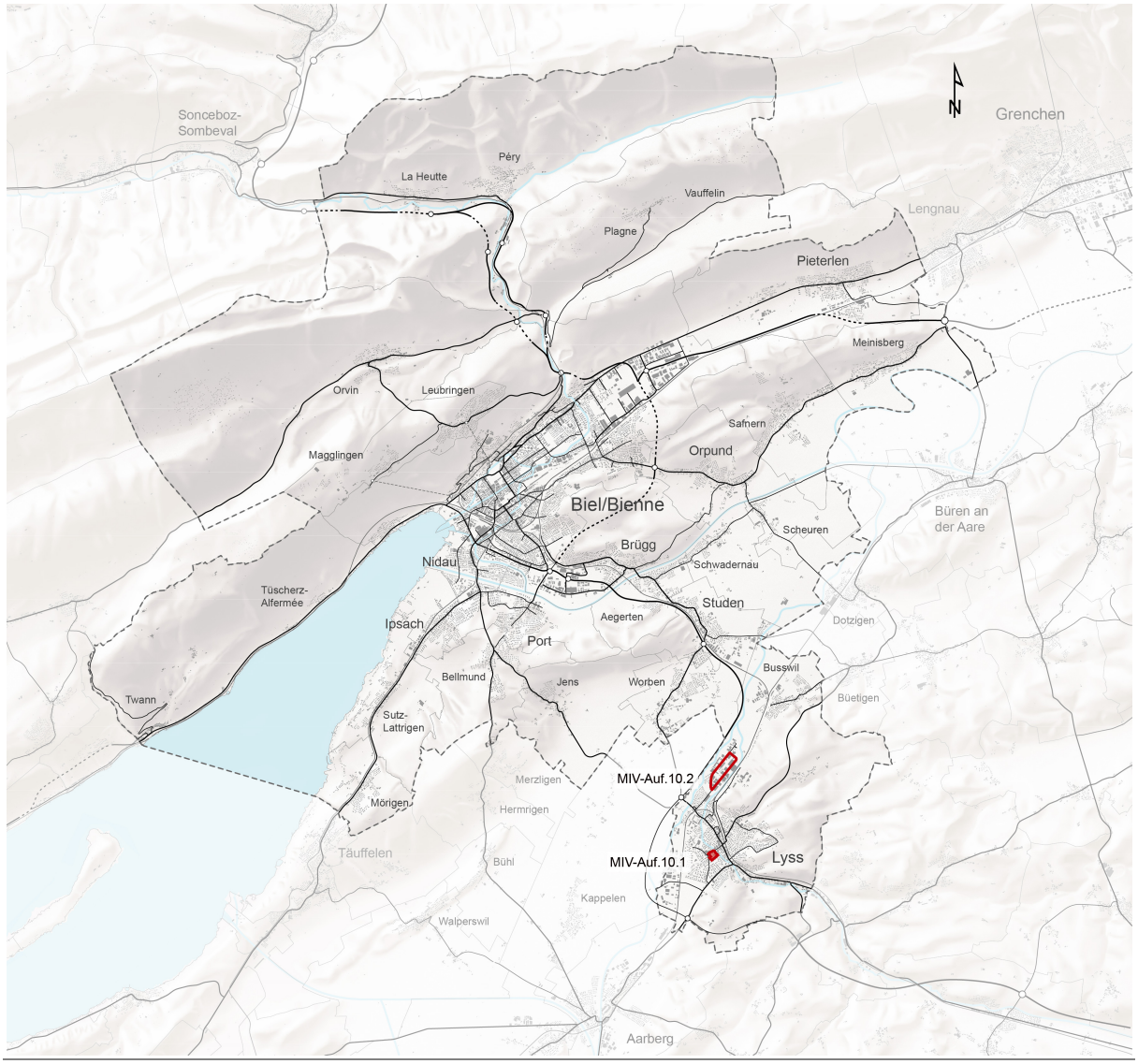
Quantitative Angaben, Dokumente

- Fläche: 17’000 m^2
- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 10’000
- Konzeptstudie / Leitbild Betrieb und Gestaltung Südachse, 2020

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, B-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.10	–	4. Generation	B
Frühere Nr.		Kategorie	
–		3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.4 Pauschale BGK

Karte:



Beschreibung

Mit dem Massnahmenpaket werden Kantons- und Gemeindestrassen umgestaltet, die Sicherheits- und Gestaltungsdefizite aufweisen. Mit ortsangepassten Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden die objektive und subjektive Verkehrssicherheit erhöht, die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden verbessert und die Aufenthalts- und Lebensqualität entlang der Strassenräume erhöht.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung Bezug zum Handlungsbedarf: - Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten Bezug zur Teilstrategie:	Die ortsangepassten Betriebs- und Gestaltungskonzepte verbessern das Gesamverkehrssystem und die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV (WK 1). In Kombination mit der Aufwertung der Strassenräume unterstützt dies die Innenverdichtung im Umfeld (WK 2), erhöht die

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

- MIV und Strassennetz: Verkehr verträglich und sicher gestalten; Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten - Fuss- und Veloverkehr: Koexistenzbedingungen verbessern - Siedlung: Zentrumsgebiete stärken	subjektive Verkehrssicherheit (WK 3) und reduziert Luft- und Lärmbelastung (WK 4).

Gesamtkosten

3.0 Mio CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Quantitative Angaben, Dokumente

–

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.10.1	–	–	–	**Lyss, Viehmarktplatz**

Kurzbeschrieb

Mit der Neu- und Umgestaltung des Viehmarktplatzes wird nach der Umgestaltung der Bahnhofstrasse (Begegnungszone) und des Marktplatzes (Tempo 30 Zone) auch noch das letzte Element des Rückgrates der Zentrumsachse aufgewertet und wird durch die Platzgestaltung die bereits bestehende Tempo 30 Zone unterstützen und den Langsamverkehr in diesem Bereich unterstützen.

Der Viehmarktplatz und das direkte bauliche Umfeld bilden räumlich einen wichtigen Abschluss des Teilgebiets «Regionalzentrum» des städtebaulichen Richtplanes Zentrum Lyss. Nach dem Wegzug des Gemeindewerkhofes stehen einzelne Gebäude am Viehmarktplatz leer oder sind mit einer Zwischennutzung belegt. Das Areal und der Platzbereich weisen dadurch ein für die Entwicklung der Gemeinde bedeutendes Nutzungspotenzial auf.
Gemäss dem städtebaulichen Richtplan Zentrum stehen die folgenden Zielsetzungen im Vordergrund:

- Städtebauliche Akzentuierung und Markierung des Viehmarktplatzes als Abschluss des öffentlichen Raumes durch einen integralen städtebaulichen Entwurf, bestehend aus platzfassenden Bauten und entsprechenden Freiräumen (Ensemble Viehmarktplatz anstreben)
- Hohes Haus (max. 30 m) zur Betonung des Platzes
- Energetisch effiziente und nachhaltige Bauweise fördern (2000-Watt-Gesellschaft) und klimatische Aspekte in der Umgebungsplanung berücksichtigen
- Aufwertung des Freiraums zu einem vielfältig nutzbaren Stadtplatz: Raum für flexible Nutzungsmöglichkeiten und eine angemessene freie Fläche für die Durchführung von grösseren Anlässen (Dorffest, Konzerte, Zirkus, etc.)
- Starke Wechselwirkung zwischen Erdgeschossen und Freiräumen durch publikumsorientierte Nutzungen

Nach einer Zwischennutzung ist ein qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren zur Erarbeitung eines integralen städtebaulichen Konzepts für das direkte Umfeld des Viehmarktplatzes mit folgenden Aufgaben vorgesehen:

- Bebauungs- und Nutzungskonzept für den Viehmarktplatz (inkl. Hochhausstandort, gemäss Massnahmenblatt S9)
- Platzgestaltung, Erweiterung Begegnungszone
- Erschliessung und Anordnung Nutzer-/Besucherparkplätze
- Umgang mit historischer Bausubstanz

Darauf abgestützt wird die Gemeinde die Platzgestaltung allenfalls in Etappen und in Abstimmung mit den privaten Bauvorhaben mit den nötigen Projektschritten zur Realisierung bringen.



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lyss	Gemeinde	Grundeigentümer; Anstösser	Festsetzung	–	–	–	2.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

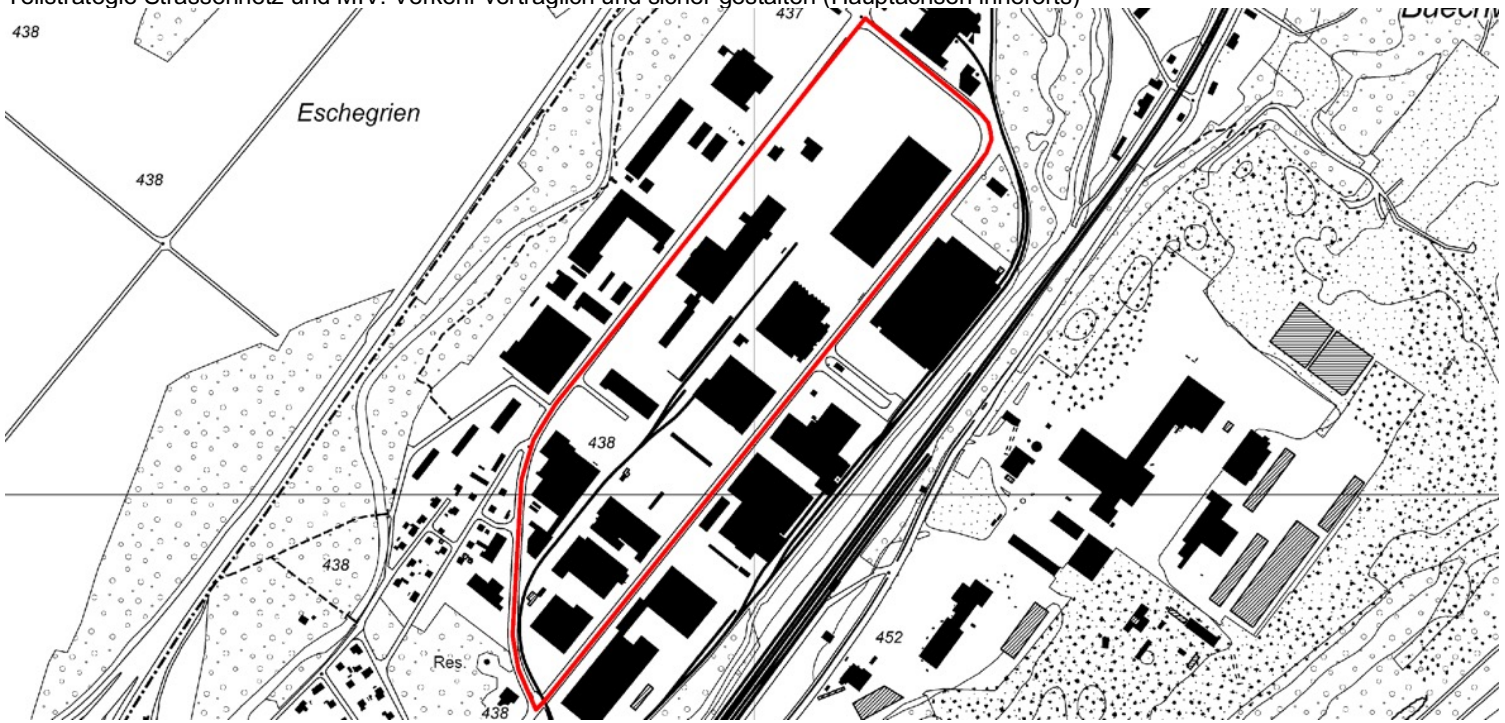
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.10.2	B 7.14	–	–	**Lyss, Industriering**

Kurzbeschrieb

Der Industriering ist gemäss Richtplan Verkehr der Gemeinde Lyss eine Sammelstrasse mit einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Lastwagen. Auf dem Industriering befindet sich weiter eine Schulwegverbindung und die kantonale Radwanderroute Nr. 64 (Bern-Biel). Langfristig ist zudem eine neue Verbindungsstrasse zwischen der Kantonsstrasse K22 (Solothurn-Lyss) und der Autobahn A6 (Bern-Biel) via dem Industriering geplant (siehe Teilstrategie Strassennetz und MIV). Angesichts der bestehenden und künftigen Bedürfnisse ist der Bau eines separaten Radwegs vorgesehen.

Handlungsbedarf Strassennetz und MIV: Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten
Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Hauptachsen innerorts)



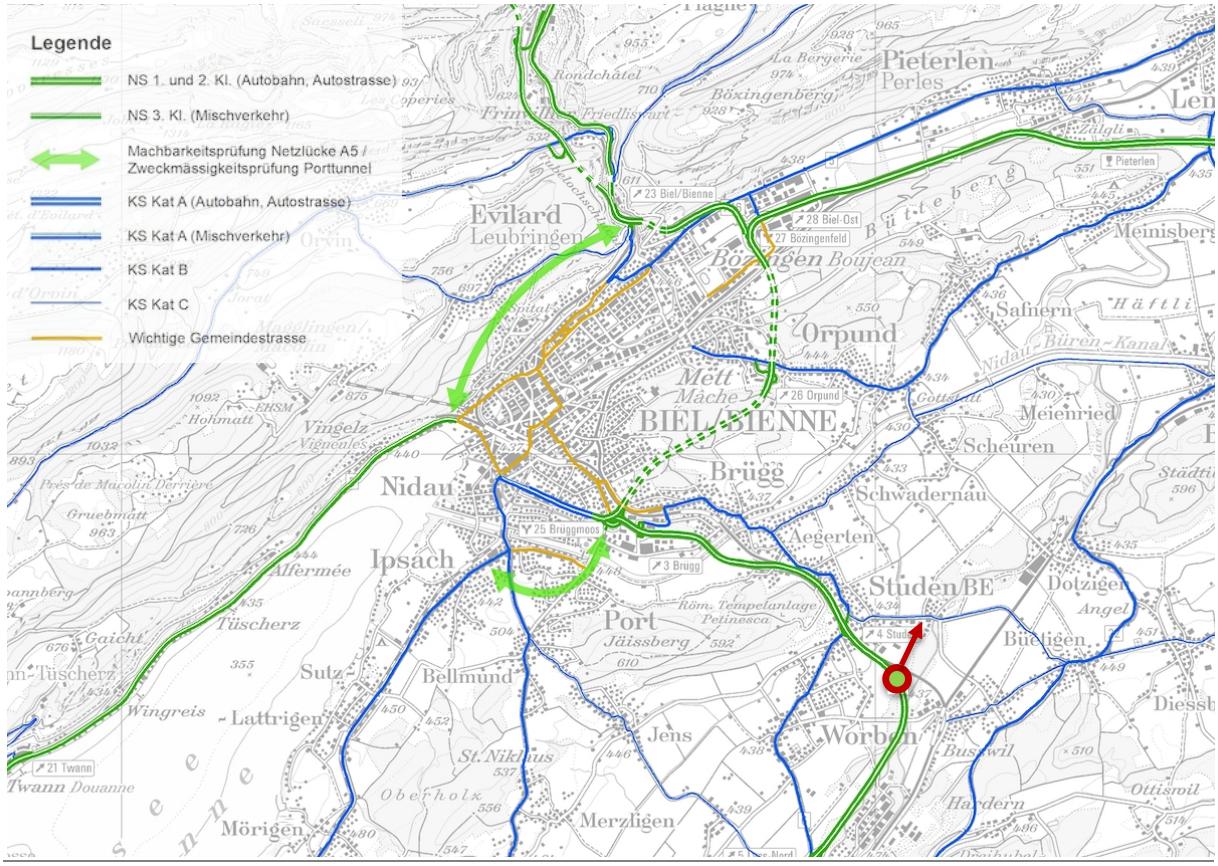
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lyss	Gemeinde	Anstösser; Werke	Festsetzung	–	Fläche in m^2	9’500	1.00	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

N6 Biel-Bern, Verlegung und Ausbau Anschluss Studen (Zweckmässigkeitsstudie)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-E.3	–	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	1 Kapazität Strasse	1.2 Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten

Karte:



Beschreibung und Machbarkeit

Die ehemalige T6 zwischen Schönbühl und Brüggmoos wurde 2020 als A6 in das Nationalstrassennetz aufgenommen. Beim Dreiviertelanschluss Studen an die A6 fehlt die Abfahrt aus Richtung Lyss. Dies führt zu Mehrverkehr (inkl. Schwerverkehr) auf dem lokalen Strassennetz vom Anschluss Lyss Nord in den Raum Worben - Studen und Busswil - Dotzigen - Büren an der Aare. Mit einem neuen Vollanschluss auf der Höhe der Industriezone Studengrien lässt sich die Erschliessung des Arbeitsschwerpunktes Studen verbessern und das lokale Strassennetz entlasten. In einer Vorstudie aus dem Jahr 2013 wurde die grundsätzliche Zweckmässigkeit und Machbarkeit eines Vollanschlusses bestätigt.

Anträge Dritter für zusätzliche Anschlüsse an die Nationalstrassen sind durch den antragstellenden Kanton gegenüber dem Bund auf der Basis von Zweckmässigkeitsstudien zu begründen. Das weitere Verfahren richtet sich nach dem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN, Kapitel 4.6).

Die Region setzt sich mit dem Kanton Bern beim Bund für einen Vollanschluss Studen ein. Dazu wird die Vorstudie aus dem Jahr 2013 aktualisiert und ergänzt. Die Realisierung des Vollanschlusses soll von einem allfälligen Vierspurausbau der A6 möglichst entkoppelt werden. Die Gemeinde Studen stellt die planerischen Rahmenbedingungen sicher, damit der Anschluss realisierbar bleibt.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Der Vollanschluss ist eine wichtige Voraussetzung für die langfristige Option einer Erweiterung des Arbeitsschwerpunktes und die Optimierung der regionsinternen Verkehrserschliessungen.
Mit einem neuen Vollanschluss in Studen werden die Ortsdurchfahrten von Worben, Studen, Büetigen und Dotzigen wesentlich vom Verkehr (insb. auch Schwerverkehr) entlastet und die Verkehrssi-

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

cherheit verbessert. Die Erreichbarkeit des Arbeitsschwerpunktes Studen wird verbessert, indem ein direkter Zugang zur Hochleistungsstrasse hergestellt wird. Die Verlegung des Anschlusses verbessert die Siedlungsverträglichkeit der A6 und schafft Spielräume für die Siedlungsentwicklung nach innen, das Zentrum Studen wird entlastet und aufgewertet.

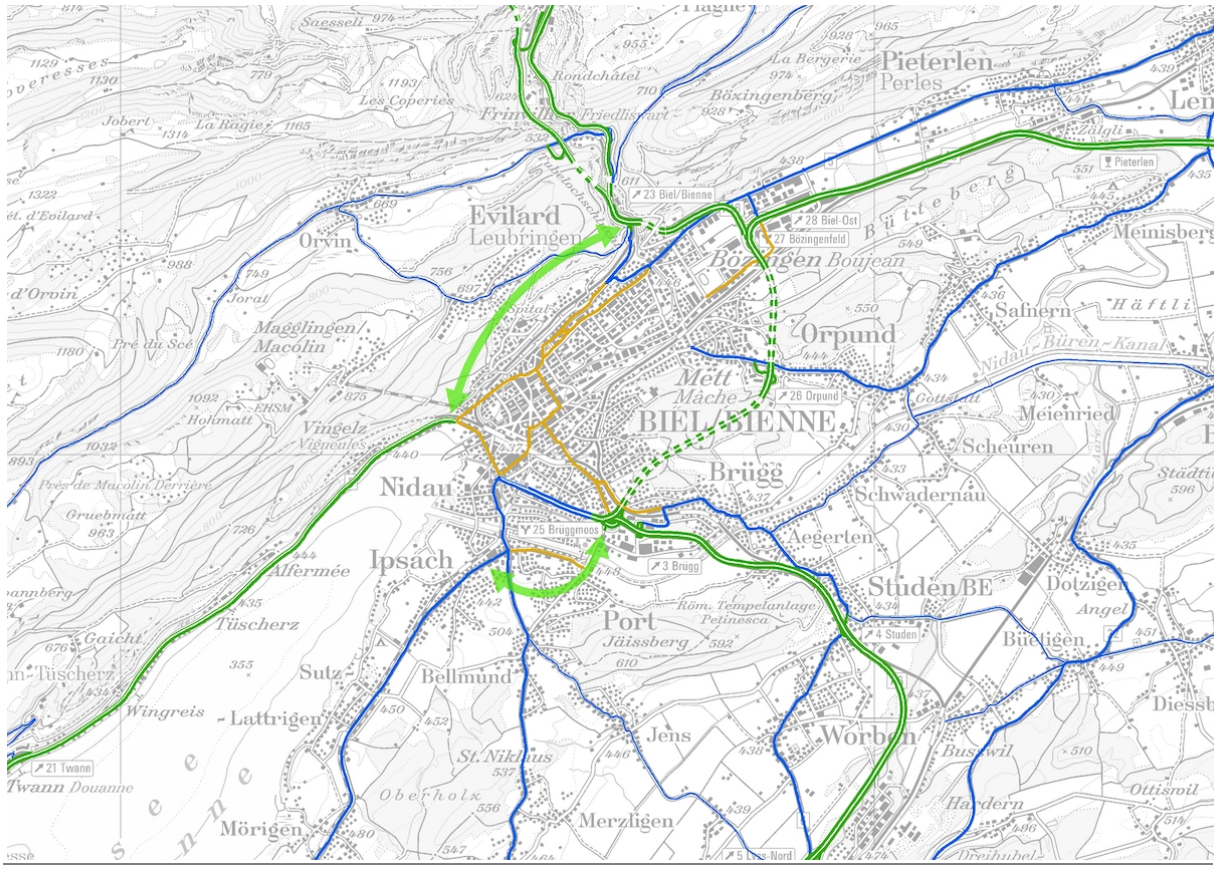
Anträge Dritter für zusätzliche Anschlüsse an die Nationalstrassen sind durch den antragstellenden Kanton gegenüber dem Bund auf der Basis von Zweckmässigkeitsstudien zu begründen. Das weitere Verfahren richtet sich nach dem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN, Kapitel 4.6).

Planungsstand	
Nicht relevant	
Voraussichtlicher Baubeginn	**Voraussichtliche Inbetriebnahme**
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	**Weitere Beteiligte**
Region	ASTRA/Netzplanung; TBA-OIK III; Gemeinden
Kosten (Mio. CHF)	**Antrag Kantonsbeitrag**
0.1	Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG (75%)
Koordinationsstand	**Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung**
Zwischenergebnis	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
Der Vollanschluss ist eine wichtige Voraussetzung für die langfristige Option einer Erweiterung des Arbeitsschwerpunktes.	
Quantitative Angaben, Dokumente	
- Vorstudie zu einem Vollanschluss an die T6 Studen gemäss RGSK (2013)	

N5 Umfahrung Biel, Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) und langfristige Lösung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-U.1	0371.3.049	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	1 Kapazität Strasse	1.1 Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen

Karte:



Beschreibung und Machbarkeit

Im März 2017 reichte der Kanton Bern das Ausführungsprojekt A5 Westumfahrung Biel – bestehend aus der Umfahrung Vingelz, dem Westast und dem Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) – beim UVEK zur Genehmigung ein. Aufgrund der grossen Opposition in der Region Biel beantragte der Kanton beim UVEK im Februar 2019 die Sistierung des Verfahrens und startete den breit abgestützten «Dialogprozess Westast Biel». Gestützt auf die Empfehlungen aus dem Dialogprozess zog der Kanton Bern das Ausführungsprojekt im Dezember 2020 zurück. Im Januar 2021 schrieb das UVEK das Plangenehmigungsverfahren für das Ausführungsprojekt ab und hob den Enteignungsbann auf.

Gemäss den Empfehlungen aus dem Dialogprozess sollen kurz- und mittelfristige Massnahmen umgesetzt werden zur verträglicheren Abwicklung des Verkehrs im Westen von Biel. Am Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) soll festgehalten und dessen Zweckmässigkeit als Nationalstrassenzubringer im Rahmen einer Gesamtverkehrskonzeption überprüft werden. Langfristig soll die Netzlücke der A5 in Biel geschlossen werden. Dazu wird eine Machbarkeitsstudie zu einer Linienführung im Norden von Biel erstellt.

Für die Umsetzung der Empfehlungen – die auch Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz, beim öffentlichen Verkehr, bei der kombinierten Mobilität und beim Langsamverkehr beinhalten – wurde 2021 die übergeordnete Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» eingesetzt. Diese koordiniert und steuert die Umsetzung der verschiedenen Planungen und Massnahmen, überprüft deren Wirksamkeit im Rahmen eines Monitorings und Controllings und stellt die nötige Partizipation sicher.

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Die Agglomeration muss sich über längere Zeit auf ein Nationalstrassennetz einrichten, wie es seit Eröffnung des A5-Ostastes gegeben ist. Die geplante Siedlungsentwicklung bleibt weiterhin möglich und wird von der Aufhebung des Enteignungsbanns für den Westast profitieren. Der Verkehr muss aber mit dem bestehenden Strassennetz bewältigt werden, das dazu vollwertig in die MIV-Strategie der Agglomeration einzubinden ist:

Zweckmässigkeit und Nutzen

Auf den Ortsdurchfahrten Nidau und Port besteht eine hohe Verkehrsbelastung. Mit dem Porttunnel wird die verkehrliche Anbindung des rechten Bielerseeufers an das Nationalstrassennetz und in den Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld verbessert. Dies entlastet Nidau und Port vom Durchgangsverkehr und ermöglicht eine Aufwertung der Ortszentren.

Die Netzlücke der A5 zwischen Solothurn und Neuenburg soll langfristig geschlossen werden. In einem ersten Schritt wird die Machbarkeit einer Linienführung im Norden von Biel (Juratunnel) geprüft.

Planungsstand

Nicht relevant

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	**Weitere Beteiligte**
TBA	Region; Gemeinden
Kosten (Mio. CHF)	**Antrag Kantonsbeitrag**
0.5	–
Koordinationsstand	**Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung**
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Sanierung der Strassenverbindung Brüggmoos - Guido-Müller-Platz - Seevorstadt nach einem gesamtheitlichen Betriebs- und Gestaltungskonzept, vgl. MIV-Auf.2.11 und MIV-Auf.6
- Festlegen von Belastungsgrenzen und Monitoring, vgl. NW-W.2
- Einbezug in das Verkehrsmanagement, vgl. NM-VM.1
- Überprüfung und Anpassung der verkehrlich flankierenden Massnahmen zu den Nationalstrassen (vfM), insbesondere Erhöhung des Durchfahrtswiderstands auf der Achse Seevorstadt - Kanalgasse - Bözingenstrasse und auf der Reuchenettestrasse (inkl. Prüfung eines Lastwagenverbots).

Quantitative Angaben, Dokumente

- Dialog Westast, Schlussbericht (2020)

Unfallschwerpunkt-Management (Black Spot Management, BSM), Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Ü.1	–	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.1 Kreuzung, Kreisel

Beschreibung und Machbarkeit

Zielsetzung: Durch die Suche und systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten (USP) wird die Verkehrssicherheit an Unfallhäufungsstellen lokal verbessert.

Beschreibung:

Definition eines Unfallschwerpunkts (USP)
Gemäss VSS SNR 641 724 "Strassenverkehrssicherheit - Unfallschwerpunkt-Management" ist ein Unfallschwerpunkt eine Stelle im Strassennetz, an der die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, nach Unfallschwerekategorie gewichtet (Berechnungswert), in einem bestimmten Perimeter und innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert erreicht oder überschreitet. Die Unfallschwerekategorie beschreibt die jeweils schwerste Folge eines Unfalls und wird folgendermassen gewichtet:

- Unfall mit mindestens einer getöteten oder schwerverletzten Person ($U_{(G+SV)}$) = Gewicht 2
- Unfall mit mindestens einer leichtverletzten Person ($U_{(LV)}$) = Gewicht 1

Die Perimeter und Grenzwerte sind wie folgt festgesetzt:

Strassentyp und Ortslage	Suchperimeter[1]	Berechnungswert	Grenzwert
Autobahn und -strasse	125 m	2 x $U_{(G+SV)}$ + 1 x $U_{(LV)}$	
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen ausserorts	75 m	2 x $U_{(G+SV)}$ + 1 x $U_{(LV)}$	
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen innerorts	25 m	2 x $U_{(G+SV)}$ + 1 x $U_{(LV)}$	

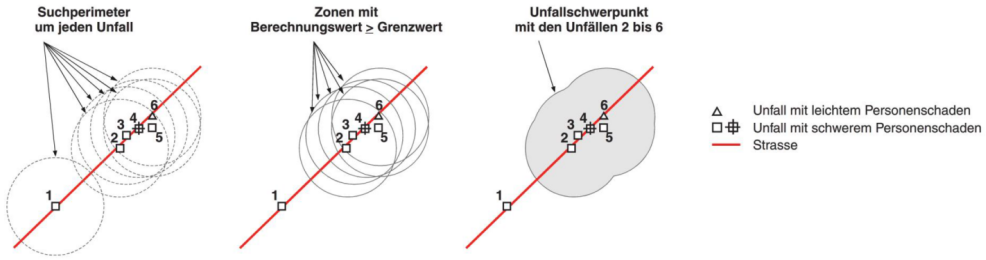


Abbildung: Abgrenzung eines Unfallschwerpunkts (Quelle: VSS SNR 641 724)

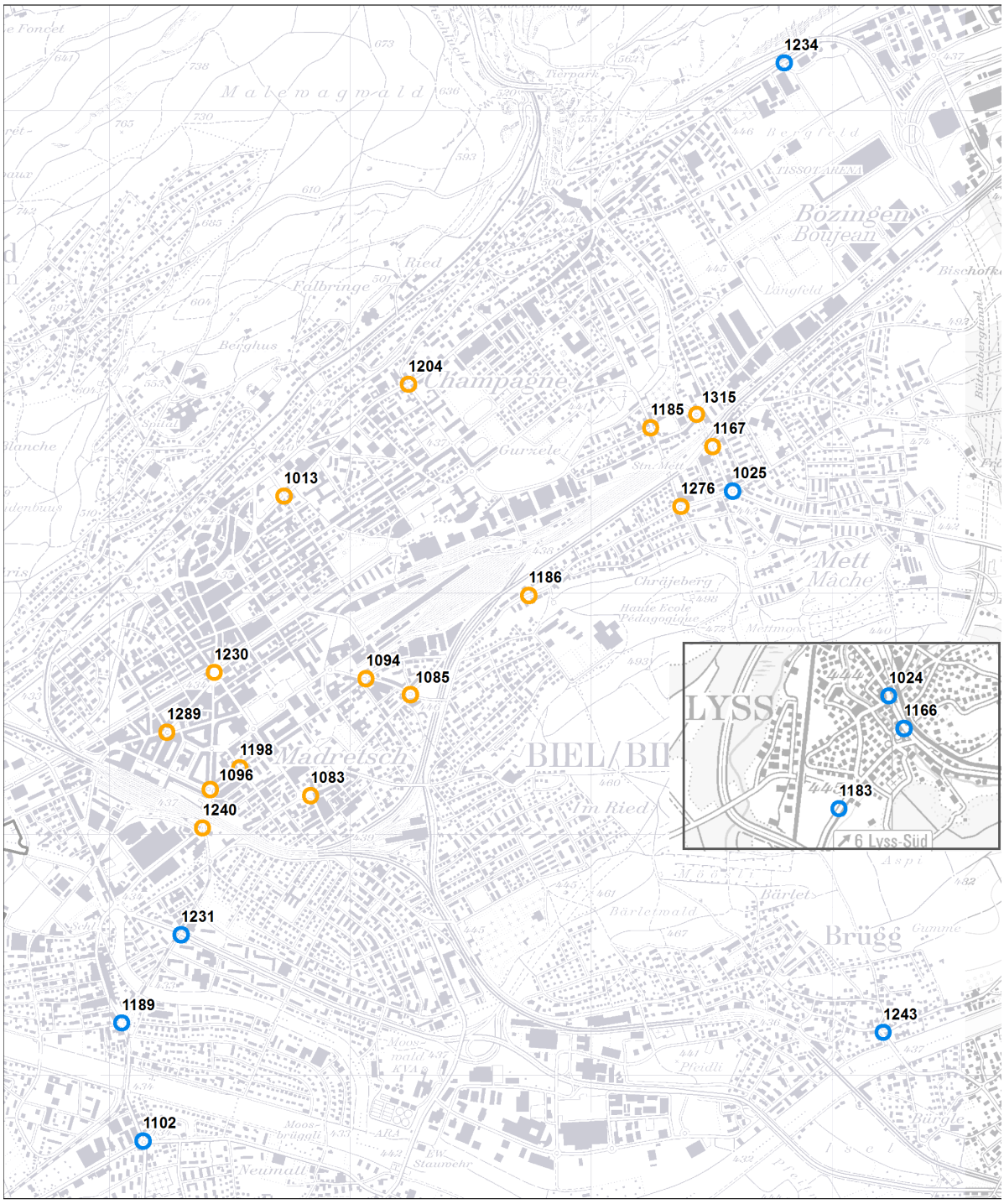
Vorgehen
Unfallschwerpunkte ohne Berührungspunkte mit anderen Massnahmen werden mittels dem Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Black Spot Management (BSM) saniert (Quelle VSS SN 641 724):

- Suche: Grundgedanke des BSM ist die begründete Annahme, dass durch das Beheben der lokalen Sicherheitsdefizite in der Strasseninfrastruktur (Sanierung eines Unfallschwerpunkts) das Auftreten zukünftiger Unfälle und/oder die Schwere dieser Unfälle reduziert werden kann. Dafür werden Stellen im Strassennetz identifiziert, welche wiederholt Häufungen von Unfällen aufweisen. Unfallschwerpunkte werden anhand von Grenzwerten bestimmt. Die detaillierte Bearbeitung aller identifizierten Unfallschwerpunkte ist aus Budget- und Zeitgründen häufig nicht realistisch. Unfallschwerpunkte werden deshalb entsprechend einer Prioritätenreihung abgearbeitet.
- Analyse: Zu bearbeitende Unfallschwerpunkte werden bezüglich sicherheitskritischer Umstände im Detail analysiert. Mit der Analyse des Unfallgeschehens und der Analyse der Situation werden diejenigen Infrastrukturdefizite identifiziert, welche massgeblich zur Entstehung und/oder den schweren Folgen der Unfälle beigetragen haben.
- Sanierung: Aus der Analyse und der Gegenüberstellung mit den Normen können potenzielle Massnahmen verkehrstechnischer oder baulicher Art abgeleitet werden. Daraus wird ein Sanierungskonzept erstellt und umgesetzt.
- Kontrolle: Das BSM wird durch eine Umsetzungs- sowie einer Wirkungskontrolle der Massnahmen vervollständigt, um eine zeitnahe Sanierung der Unfallschwerpunkte sowie eine Qualitätskontrolle bei allen Arbeitsschritten zu gewährleisten.

Fällt ein Unfallschwerpunkt auf einen Strassenabschnitt, auf welchem bereits eine anderweitige Massnahme (Strassenprojekt wie Sanierung, Umgestaltung etc.) geplant ist, so ist der Unfallschwerpunkt im Rahmen der Umsetzung dieser Massnahme zu sanieren. Auf diese Massnahme kann anstelle der Meilensteine direkt in der Tabelle unten hingewiesen werden.

[1] Der Suchperimeter entspricht einem Kreisradius um einen einzelnen Unfall.

Unfallschwerpunkte Agglomeration Biel



Legende:

- Agglomerationsgrenze
- Unfallschwerpunkt Bund
- Unfallschwerpunkt Kanton
- Unfallschwerpunkt Gemeinde

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern; Tiefbauamt
Datum: 03.04.2019

1:23'000

N

Stand: Berücksichtigt ist das Unfallgeschehen bis und mit des Jahres 2018.

Region: BBS = Biel/Bienne-Seeland

Agglomeration: Bi = Biel/Bienne

Zuständig für die Analyse und Sanierung ist der Strasseneigentümer
B = Bund (ASTRA); K = Kanton (zuständiger TBA-OIK), G = Gemeinde

Meilensteine (Status)
Die VSS SN 641 724 versteht das BSM als Management-Instrument, das einen Unfallschwerpunkt von seiner Identifizierung bis zur erwiesenen erfolgreichen Sanierung begleitet. Dementsprechend ist der Fortschritt der Sanierung eines Unfallschwerpunkts (USP) von zentraler Bedeutung und wird durch folgende Meilensteine beschrieben:

Meilenstein	Beschreibung / Bedeutung
Identifiziert	Der USP wurde durch die Unfallschwerpunktsuche gefunden und mittels Überprüfung als Unfallschwerpunkt bestätigt.
Analysiert	Das Unfallgeschehen und die Situation am USP wurden analysiert und massgebende Infrastrukturdefizite sind identifiziert.
Massnahmenvorschlag	Mögliche Massnahmen zur Behebung oder Verbesserung der massgebenden Infrastrukturdefizite des USP sind ausgearbeitet.
Projektieru	Die Projektierung zur Umsetzung ausgewählter Massnahmen ist abgeschlossen.
Ausführung	Das Projekt ist ausgeführt.
In Wirkungskontrolle	Jährlich bis zum dritten Jahr nach der Massnahmenausführung findet eine Wirkungskontrolle durch Auswertung der Unfallzahlen statt.
Erfolgreich saniert	Erfolgreich sanierte USP werden aus dem BSM entlassen. Fällt die Wirkungskontrolle negativ aus, werden die betroffenen USP einer Nachsanierung unterzogen.

Massnahmennummer	Unfallschwerpunktnummer	Bezeichnung / Lokalität	Agglomeration	Abhängigkeit AP 2021 Massnahme Nr.	Gemeinde	Zuständiger Strasseneigentümer	Berechnungswert[2]	Anz. Grenzwertüberschreitungen[3]	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahme bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts						
										Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschlag	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert
vfM	1025	Biel, Orpundplatz	Bi	MIV-Auf.7	Biel/Bienne	K	15	5	Ja	X	X	X				
	1102	Nidau, Kreuzwegkreisel	Bi	LV-Ü.2.2	Nidau	K	10	5	Ja	X	X	X	X			
	1189	Nidau, Hauptstrasse - Balainenweg - Zihlstrasse	Bi		Nidau	K	3	4	Ja	X						
	1231	Nidau, Bernstrasse - Keltenstrasse	Bi		Nidau	K	5	4	Ja	X	X	X	X	X	X	
	1234	Biel, Solothurnstrasse - Roger-Federer-Allee	Bi		Biel/Bienne	K	3	3	Ja	X	X	X	X	X	X	
	1243	Brügg, Hauptstrasse - Bielstrasse - Orpundstrasse	Bi		Brügg	K	2	3	Ja	X	X	X	X	X	X	
	1013	Biel, Georg-Friederich-Heilmann-Strasse - Bubenbergstrasse	Bi	MIV-AUF.2.7	Biel/Bienne	G	5	3	Ja	X	X	X	X	X		
vfM	1083	Biel, Kreuzplatz Ost	Bi		Biel/Bienne	G	2	3	Ja	X						
vfM	1085	Biel, Rue due Madretsch - Rue du Breuil - Waldrainstrasse	Bi	MIV-AUF.2.8	Biel/Bienne	G	7	4	Ja	X						
vfM	1094	Biel, Brühlstrasse - Rue des Prés	Bi		Biel/Bienne	G	6	5	Ja	X						
	1096	Biel, Johann Veresius-Strasse - Rue de Morat - Rue des Prés	Bi		Biel/Bienne	G	22	5	Ja	X						
vfM	1167	Biel, Orpundstrasse - Mettlenweg	Bi	MIV-Auf.7	Biel/Bienne	G	1	4	Ja	X						
vfM	1185	Biel, Gottstattstrasse - Mühlestrasse	Bi		Biel/Bienne	G	2	3	Ja	X						
vfM	1186	Biel, Mettstrasse	Bi	MIV-Auf.9	Biel/Bienne	G	1	3	Ja	X						

	1198	Biel, Mattenstrasse - Zukunftstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	4	4	Ja	X	X	X	X	X		
vfM	1204	Biel/Bienne, Bözingenstrasse - Falkenstrasse - Handelstrasse	Bi	MIV-Auf.8	Biel/Bienne	G	1	3	Ja	X						
	1230	Biel, Zentralplatz	Bi	MIV-Auf.5	Biel/Bienne	G	1	4	Ja	X						
	1240	Biel, Rue de Morat - Rue de la Gabelle	Bi	LV-Ü.5	Biel/Bienne	G	13	4	Ja	X	X	X	X	X	X	
vfM	1276	Biel, Kreisel Rue de Mâche - Schollstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	8	4	Ja	X						
	1289	Biel, Bahnhofstrasse - Güterstrasse - Aarbergstrasse	Bi	KM-Mu.6	Biel/Bienne	G	6	3	Ja	X	X	X	X	X		
vfM	1315	Biel, Poststrasse - Orpundstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	5	3	Ja	X						
	1024	Lyss, Hirschenplatz	Bi		Lyss	K	8	4	Ja	X	X	X	X	X	X	
	1166	Lyss, Hauptstrasse - Alpenstrasse	Bi		Lyss	K	1	3	Ja	X	X	X	X			
	1183	Lyss, Aarbergstrasse (KS 22) Breite	Bi		Lyss	K	3	3	Ja	X						

[2] Berechnungswert im Auswertezeitraum 2016-2018.
[3] Anzahl Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertezeiträumen (von 2011-2013 bis 2016-2018). Prioritär zu behandeln sind die Unfallschwerpunkte mit drei oder mehr Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertezeiträumen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

- WK 1: Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten auch für den Langsamverkehr.
- WK 3: Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit durch flächendeckende Erfassung und Beurteilung der Unfallschwerpunkte, Massnahmen zur Sanierung spezifischer Unfallschwerpunkte und Einbezug des Sicherheitsaudit bei der Strassenprojektierung.

Planungsstand

–

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
–	–
Federführung	**Weitere Beteiligte**
Siehe oben Spalte "Zuständiger Strasseneigentümer".	Strasseneigentümer
Kosten (Mio CHF)	**Antrag Kantonsbeitrag**
–	–
Koordinationstand	**Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung**
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Quantitative Angaben, Dokumente

- TBA, Unfallschwerpunkt-Management, Unfalldaten bis 2018 (Stand 03. April 2019)
- VSS SN 641 724 Strassenverkehrssicherheit, Unfallschwerpunkt-Management

Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.NM-W.1	0371.3.001	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
NM-VM-1	–	2 Verkehrsmanagement (VM)	2.3 Einzelmassnahme VM-Fläche

Karte:

Beschreibung und Machbarkeit

Mobilitätsmanagement ergänzt die Infrastrukturplanung und das Verkehrsmanagement, indem es beim individuellen Mobilitätsverhalten ansetzt und eine nachhaltige und effiziente Mobilität fördert.

Das Mobilitätsmanagement der Agglomeration Biel fokussiert auf Sensibilisierung, Information und Beratung von Gemeinden und Unternehmen:
- Unterstützung der Gemeinden bei der Planung und Realisierung von Massnahmen
- Koordination von neuen Mobilitätsangeboten (z.B. Bikesharing, Carpooling)
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zweckmässigkeit:
Bezug zum Zukunftsbild:
- Keine weitere Zunahme des MIV
- Zunehmende Anteile des ÖV und des Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern

Bezug zu Teilstrategie:
- Änderungen im Mobilitätsverhalten unterstützen

Nutzen:
Mobilitätsmanagement bewirkt eine Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs (WK 1). Dadurch wird die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt (WK 2) und die Umweltbelastung und der Flächen- und Energieverbrauch reduziert (WK 4).

Planungsstand

In Betrieb

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Region	Gemeinden
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
0.05	–
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Quantitative Angaben, Dokumente

- Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, 2016
- Neuorganisation Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel, 2020

Verkehrsmonitoring Agglomeration Biel

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.NM-W.2	0371.3.002	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
NM-VM-2	–	2 Verkehrsmanagement (VM)	2.3 Einzelmassnahme VM-Fläche

Karte:

Beschreibung und Machbarkeit

2017 wurde im Agglomerationskern im Hinblick auf die Inbetriebnahme des A5-Ostasts ein Netz von Zählstellen aufgebaut, ein einheitlicher Erhebungsrhythmus festgelegt und die Datenauswertung koordiniert.

Dieses Verkehrsmonitoring soll zweckdienlich ausgebaut und als Controlling-Instrument für die strategischen Verkehrsziele dauerhaft betrieben werden. Nebst Organisation und Finanzierung ist auch das Messstellennetz zu überprüfen. Möglichst alle Messpunkte sollen mit permanenten Zählstellen ausgerüstet werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zweckmässigkeit:
Bezug zum Zukunftsbild:
- Keine weitere Zunahme des MIV
- Einhaltung der lokalen Belastungsgrenzen

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Verkehrsmonitoring ausbauen

Bezug zu Teilstrategien:
Verkehr beobachten, Belastbarkeit kontrollieren und Kapazitätsreserven schaffen

Nutzen:
Das Verkehrsmonitoring unterstützt die Optimierung des Gesamtverkehrssystems und die Veränderung des Modalsplits (WK 1). Damit trägt es zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (WK 3) und zur Reduktion der Umweltbelastung bei (WK 4) und fördert die Siedlungsentwicklung nach innen (WK 2).

Planungsstand

In Betrieb

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Region	TBA-OIK III; ASTRA; Gemeinden; Transportunternehmungen
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
0.2	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

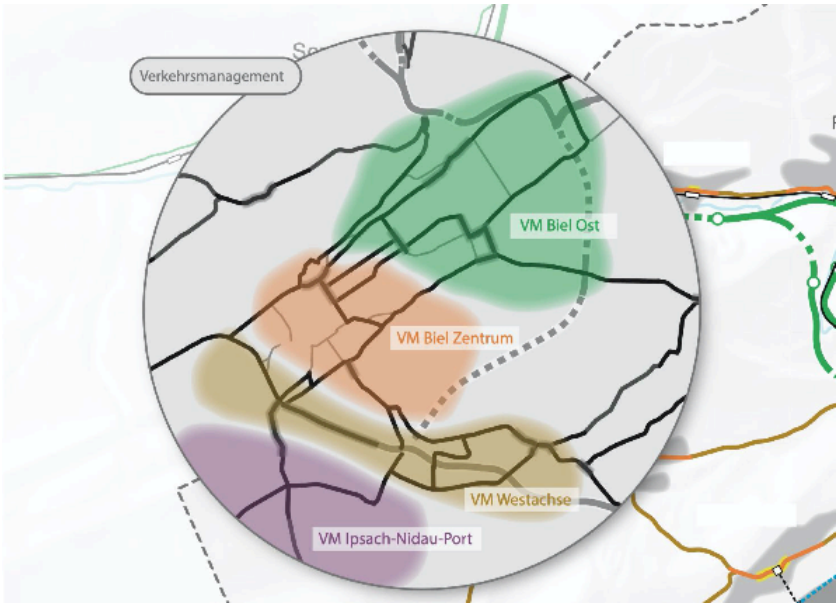
Quantitative Angaben, Dokumente

- Monitoring- & Controllingkonzept, 2017

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.NM-VM.1	0371.3.015	4. Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Kategorie	
NM-VM-3	–	2 Verkehrsmanagement (VM)	2.4 Pauschale VM

Karte:



Teilgebiete VM Agglomeration Biel

Beschreibung

Mit der Eröffnung des A5 Ostasts wurde der Verkehr in der Region neu verteilt. Um die Belastungen langfristig zu begrenzen und die Immissionen in den Siedlungsgebieten einzuschränken, wird im Agglomerationskern ein VM-System umgesetzt. Dieses umfasst leistungsfähige Hauptachsen (Westachse Biel/Nidau von Neuenburgstrasse bis Bernstrasse, Zufahrtsstrassen zu den Anschlüssen der A5 und A16), Dosierungen der Zufahrten zu den Siedlungsgebieten und die Priorisierung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs im gesamten Agglomerationsnetz.

Zielsetzung:
Basierend auf dem bestehenden Konzept für das Verkehrsmanagement der Agglomeration Biel soll in den vier Teilgebieten je ein Verkehrsmanagementsystem aufgebaut werden. Damit werden folgende Ziele verfolgt:

- Verträgliche Abwicklung des Strassenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden
- Optimierung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems
- Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem ÖV (Anschlusssicherung)
- Steuerung des MIV gemäss Zukunftsbild und Teilstrategie MIV
- Vermeidung von Ausweichverkehr durch die Wohnquartiere und untergeordneten Strasssen
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, Reduktion der Widerstände und Verbesserung der Koexistenbedingungen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Massnahmen:
Die Zielsetzungen sollen mit geeigneten verkehrslenkenden Massnahmen auf den Nationalstrassen, den Kantonsstrassen und den Gemeindestrassen erreicht werden. Die VM-Massnahmen ergänzen die umgesetzten und geplanten vfM.

Es kommen insbesondere folgende Elemente zum Einsatz:

- Übergeordnete VM-Ausrüstungen wie Verkehrssystem- und Strategierechner
- Kommunikationsinfrastrukturen von den Strassen- und Streckenausrüstungen zum Verkehrssystemrechner
- Übergeordnete VM-Streckenausrüstungen wie Verkehrsinformationstafeln Verkehrserfassung

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

- Reisezeiterfassung sowie Verkehrsüberwachung
- Lichtsignalanlagen als lokale VM-Ausrüstungen für die Dosierung und/oder die ÖV-Bevorzugung mit den zugehörigen Verkehrsdatenerfassungen (Schleifen)
- Betriebsgemeinschaft VM Agglomeration Biel

Vorgehen:
1. Vorbereitung: Grundsatzbeschluss, Projektdefinition, Zielsetzungen, Projektorganisation
2. Erarbeitung von Betriebs- und Steuerungskonzepten für die vier Teilgebiete des VM Agglomeration Biel
3. Sicherstellen der Betriebsorganisation des VM Agglomeration Biel
4. Vor- und Bauprojekte, Finanzierung
5. Ausschreibung / Realisierung
6. Die Umsetzung und Finanzierung der lokalen VM-Ausrüstungen ist Aufgabe der Strasseneigentümer. Die Kompatibilität mit dem übergeordneten Verkehrsmanagement wird in den zuständigen Gremien sichergestellt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Bündelung des Durchgangsverkehrs und des Agglomerationsverkehrs auf den Autobahnen und den Hauptachsen
- Flüssiger Verkehrsablauf und verträglicher Verkehr im Siedlungsgebiet
- Optimale und stabile Reisezeiten im ÖV

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Kapazitäten und Verkehrsabläufe mit Verkehrsmanagement optimieren
- Busbevorzugung im städtischen Strassennetz ermöglichen

Bezug zu Teilstrategien:
- Strassenkapazitäten und Verkehrsabläufe optimieren
- Aktive Steuerung und Beeinflussung des Verkehrs

Nutzen

Das Verkehrsmanagement verbessert die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems für alle Teilnehmenden, optimiert die Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur und unterstützt die Verlagerung auf den ÖV und den Veloverkehr (WK 1). Damit sichert es die Erreichbarkeit der Zentren und Zielgebiete im Agglomerationskern und unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen (WK 2). Durch die bessere Verteilung des Verkehrs und die Verstetigung des Verkehrsflusses wird die Sicherheit erhöht (WK 3) und die Umweltbelastung in empfindlichen Gebieten verringert (WK 4).

Gesamtkosten

10 Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Quantitative Angaben, Dokumente

- Verkehrslenkungsstrategie der Stadt Biel, 2017
- Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, Kurzfristiges Verkehrsmanagement / Betriebs- und Steuerungskonzept, 2017
- Verkehrsmanagement Kernagglomeration Biel, 2019
- Verkehrsmonitoring Agglomeration Biel
- Gesamtmobilitätsstrategie 2018-2040 der Stadt Biel, 2018

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BBS.NM-VM.1.1	NM-VM-3	0371.3.015	–	**VM Biel Ost**				
Kurzbeschrieb	Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Biel Ost als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Stadt Biel	TBA-DLZ; TBA-NSBau; TBA-OIK-III; ASTRA; Transportunternehmungen	Zwischenergebnis	–	Knoten	22	5.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

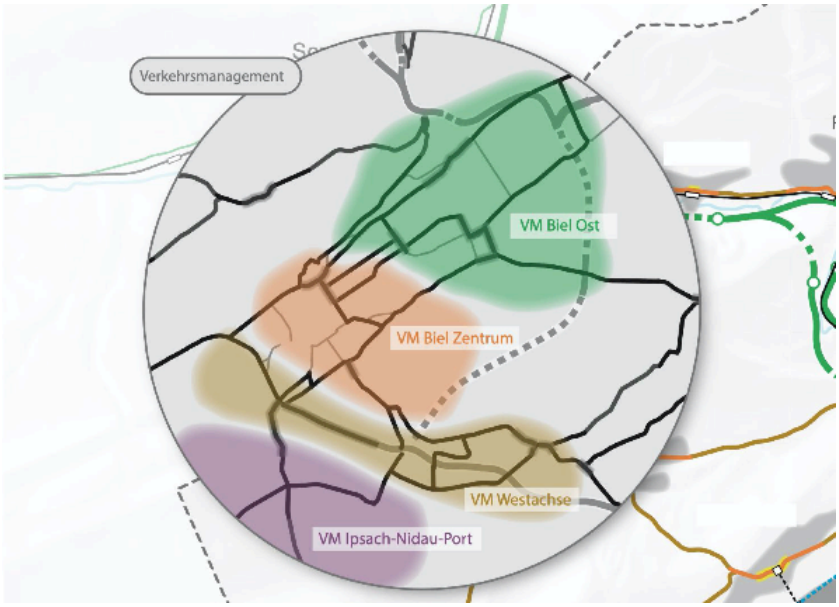
4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BBS.NM-VM.1.2	NM-VM-3	0371.3.015	–	**VM Westachse Biel-Nidau-Brügg**				
Kurzbeschrieb	Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Westachse Biel/Nidau/Brügg als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel, Brügg, Nidau	TBA-DLZ	TBA-NSBau; TBA-OIK-III; ASTRA; Transportunternehmungen	Zwischenergebnis	–	Knoten	20	5.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, B-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.NM-VM.2	0371.3.056	4. Generation	B
Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Kategorie	
NM-VM-3	–	2 Verkehrsmanagement (VM)	2.4 Pauschale VM

Karte:



Teilgebiete VM Agglomeration Biel

Beschreibung

Mit der Eröffnung des A5 Ostasts wurde der Verkehr in der Region neu verteilt. Um die Belastungen langfristig zu begrenzen und die Immissionen in den Siedlungsgebieten einzuschränken, wird im Agglomerationskern ein VM-System umgesetzt. Dieses umfasst leistungsfähige Hauptachsen (Westachse Biel/Nidau von Neuenburgstrasse bis Bernstrasse, Zufahrtsstrassen zu den Anschlüssen der A5 und A16), Dosierungen der Zufahrten zu den Siedlungsgebieten und die Priorisierung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs im gesamten Agglomerationsnetz.

Zielsetzung:
Basierend auf dem bestehenden Konzept für das Verkehrsmanagement der Agglomeration Biel soll in den vier Teilgebieten je ein Verkehrsmanagementsystem aufgebaut werden. Damit werden folgende Ziele verfolgt:

- Verträgliche Abwicklung des Strassenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden
- Optimierung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems
- Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem ÖV (Anschlusssicherung)
- Steuerung des MIV gemäss Zukunftsbild und Teilstrategie MIV
- Vermeidung von Ausweichverkehr durch die Wohnquartiere und untergeordneten Strasssen
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, Reduktion der Widerstände und Verbesserung der Koexistenbedingungen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Massnahmen:
Die Zielsetzungen sollen mit geeigneten verkehrslenkenden Massnahmen auf den Nationalstrassen, den Kantonsstrassen und den Gemeindestrassen erreicht werden. Die VM-Massnahmen ergänzen die umgesetzten und geplanten vfM.

Es kommen insbesondere folgende Elemente zum Einsatz:

- Übergeordnete VM-Ausrüstungen wie Verkehrssystem- und Strategierechner
- Kommunikationsinfrastrukturen von den Strassen- und Streckenausrüstungen zum Verkehrssystemrechner
- Übergeordnete VM-Streckenausrüstungen wie Verkehrsinformationstafeln Verkehrserfassung

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

- Reisezeiterfassung sowie Verkehrsüberwachung
- Lichtsignalanlagen als lokale VM-Ausrüstungen für die Dosierung und/oder die ÖV-Bevorzugung mit den zugehörigen Verkehrsdatenerfassungen (Schleifen)
- Betriebsgemeinschaft VM Agglomeration Biel

Vorgehen:
1. Vorbereitung: Grundsatzbeschluss, Projektdefinition, Zielsetzungen, Projektorganisation
2. Erarbeitung von Betriebs- und Steuerungskonzepten für die vier Teilgebiete des VM Agglomeration Biel
3. Sicherstellen der Betriebsorganisation des VM Agglomeration Biel
4. Vor- und Bauprojekte, Finanzierung
5. Ausschreibung / Realisierung
6. Die Umsetzung und Finanzierung der lokalen VM-Ausrüstungen ist Aufgabe der Strasseneigentümer. Die Kompatibilität mit dem übergeordneten Verkehrsmanagement wird in den zuständigen Gremien sichergestellt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Bündelung des Durchgangsverkehrs und des Agglomerationsverkehrs auf den Autobahnen und den Hauptachsen
- Flüssiger Verkehrsablauf und verträglicher Verkehr im Siedlungsgebiet
- Optimale und stabile Reisezeiten im ÖV

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Kapazitäten und Verkehrsabläufe mit Verkehrsmanagement optimieren
- Busbevorzugung im städtischen Strassennetz ermöglichen

Bezug zu Teilstrategien:
- Strassenkapazitäten und Verkehrsabläufe optimieren
- Aktive Steuerung und Beeinflussung des Verkehrs

Nutzen

Das Verkehrsmanagement verbessert die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems für alle Teilnehmenden, optimiert die Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur und unterstützt die Verlagerung auf den ÖV und den Veloverkehr (WK 1). Damit sichert es die Erreichbarkeit der Zentren und Zielgebiete im Agglomerationskern und unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen (WK 2). Durch die bessere Verteilung des Verkehrs und die Verstetigung des Verkehrsflusses wird die Sicherheit erhöht (WK 3) und die Umweltbelastung in empfindlichen Gebieten verringert (WK 4).

Gesamtkosten

5.9 Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Quantitative Angaben, Dokumente

- Verkehrslenkungsstrategie der Stadt Biel, 2017
- Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, Kurzfristiges Verkehrsmanagement / Betriebs- und Steuerungskonzept, 2017
- Verkehrsmanagement Kernagglomeration Biel, 2019
- Verkehrsmonitoring Agglomeration Biel
- Gesamtmobilitätsstrategie 2018-2040 der Stadt Biel, 2018

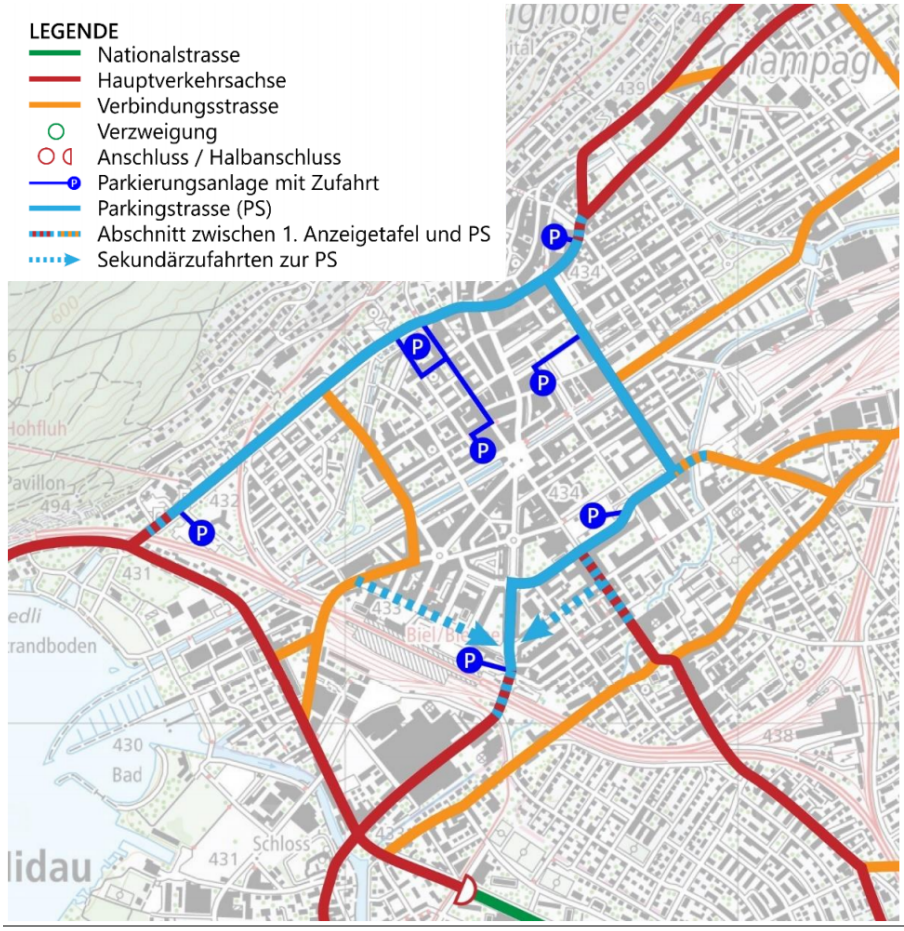
4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BBS.NM-VM.2.1	NM-VM-3	0371.3.015	–	**VM Biel Zentrum**				
Kurzbeschrieb	Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Biel Zentrum als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Stadt Biel	TBA-DLZ; TBA-NSBau; TBA-OIK-III; ASTRA; Transportunternehmungen	Zwischenergebnis	–	Knoten	5	2.8	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BBS.NM-VM.2.2	NM-VM-3	0371.3.015	–	**VM Ipsach-Nidau-Port**				
Kurzbeschrieb	Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Westachse Ipsach-Nidau-Port als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Bellmund, Ipsach, Nidau, Port	TBA-OIK III	Gemeinden; TBA-DLZ; TBA-NSBau; Transportunternehmungen; ASTRA	Zwischenergebnis	–	Knoten	9	3.1	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Biel, Erweiterung Parkleitsystem

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.NM-VM.3		4. Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
		2 Verkehrsmanagement (VM)	2.3 Einzelmassnahme VM-Fläche

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Ausgangslage, Zielsetzung:
Das Parkleitsystem der Stadt Biel gibt Auskunft über die Anzahl der verfügbaren Parkplätze in sieben Parkhäusern. Es informiert die Autofahrenden, die einen Parkplatz suchen, über die Anzahl der verfügbaren Parkplätze und trägt somit zur optimalen Lenkung des Verkehrs bei.

Damit dieses System seine Wirkung zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Erreichbarkeit weiterhin gewährleisten kann, muss es an die in den letzten Jahren realisierten Veränderungen im Verkehrsnetz angepasst werden (A5-Ostast Biel, verkehrlich flankierende Massnahmen, Infrastrukturprojekte). Dazu soll die Konzeption des Parkleitsystems überprüft werden

Im Gebiet Bözingenfeld wurden zwei neuen Parkhäuser realisiert. Diese Parkhäuser sollen in das bestehende Parkleitsystem integriert werden.

Massnahme / Wichtigste Elemente:
- Neubewertung der Gesamtkonzeption des PLS zur Lenkung des MIV von den Einfallsachsen direkt in die Parkierungsanlagen, möglichst ohne Querung der Innenstadt

Machbarkeit

Nicht relevant

- Erweiterung des Parkleitsystems im Bözingenfeld (Stadien Nord und Süd)
- Ergänzung Parkhäuser zu intermodalen Schnittstellen (Mobilitätsdrehscheiben)

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Bündelung des Durchgangsverkehrs und des Agglomerationsverkehrs auf den Autobahnen und den Hauptachsen Bezug zum Handlungsbedarf: - Konzentration der öffentlichen Parkplätze in Sammelparkierungsanlagen Bezug zu Teilstrategien: - Abgestimmte Parkplatzbewirtschaftung	Das Parkleitsystem verbessert die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems und reduziert das Verkehrsaufkommen (WK 1) und die Lärm- und Luftbelastung (WK 4). Die Konzentration von öffentlichen Parkplätzen in Parkhäusern ermöglicht die Aufwertung des öffentlichen Raums (WK 2).

Planungsstand

1

Bau- und Finanzierungsreife

1
Nächste Planungsschritte:
- Konzept und Projektierung 2020-2021

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2024	2024

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	–

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
5.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Ausserhalb AP-Perimeter:
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- NM-VM.1 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

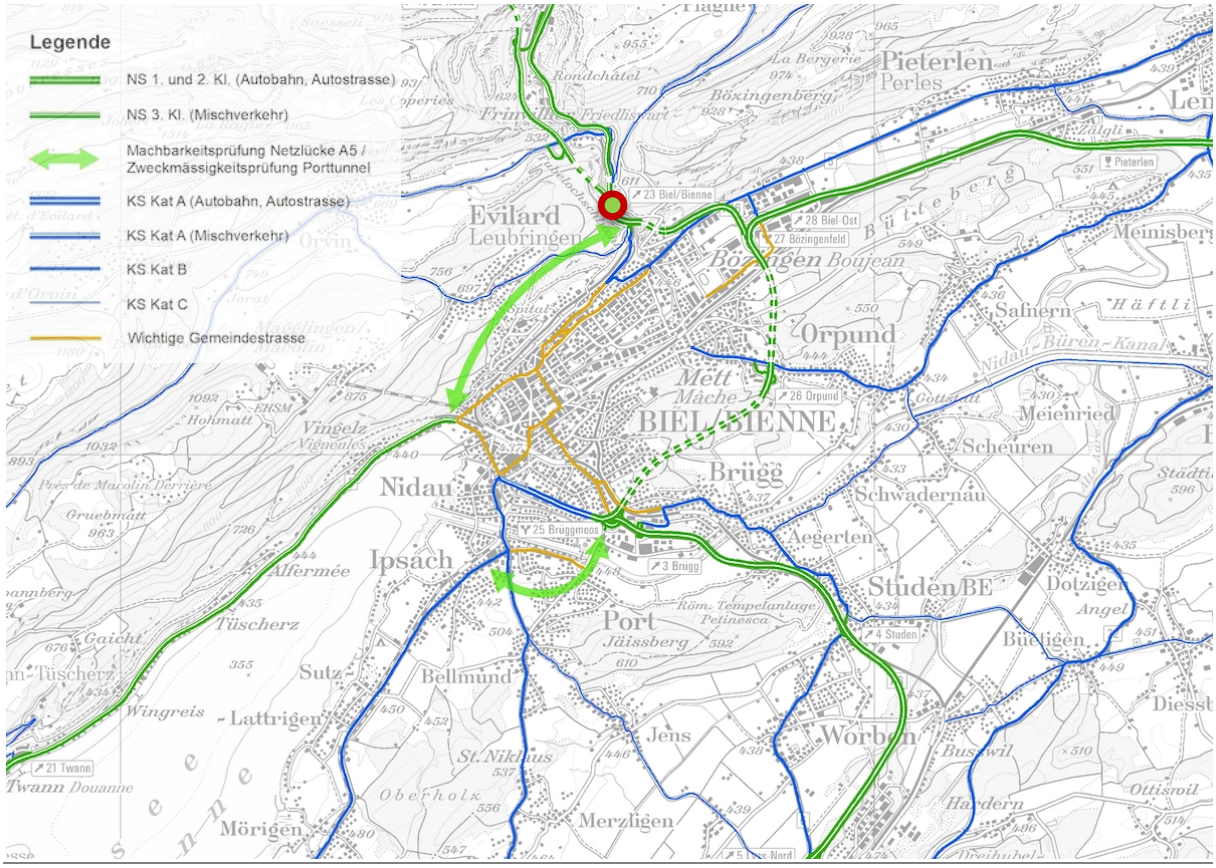
- Anzahl Knoten mit dynamischen Anzeigetafeln: 28

Massnahmen der nationalen Planung

N16 Anschluss Biel(-Nord)

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BBS.MIV-E.4	OB 4.4	4. Generation	offen

Karte:



Beschreibung

Der Ausbau des bestehenden Halbanschlusses Biel(-Nord) zu einem Vollanschluss ist Teil des genehmigten generellen Projekts zum A5-Ostast (Neubau, Koordinationsstand Festsetzung). Das ursprüngliche Projekt sieht einen kreuzungsfreien Vollanschluss mit Tunnel vor. Der Kanton Bern hat dem ASTRA eine kostengünstigere Alternative mit einem Kreisel vorgeschlagen. Das ASTRA hat bisher mit Verweis auf die laufenden Diskussionen zum Westast noch keine Entscheide getroffen (vgl. MIV-Nat.1). Für die Sanierung der A16 zwischen Biel und Tavannes wurde 2019 ein provisorischer Kreisel realisiert. Aufgrund der guten Erfahrungen setzen sich Region und Kanton dafür ein, dass das Provisorium zeitnah in einen definitiven Kreisel überführt werden kann. Es besteht ein Bezug zur geplanten Machbarkeitsstudie für die Schliessung der Netzlücke der A5 mit einer Linienführung im Norden von Biel (vgl. MIV-Nat.1).

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Der Vollanschluss Biel(-Nord) ermöglicht die direkte Anbindung von Evilard und Orvin an die Autobahn Richtung Solothurn und Biel. Damit entfällt die heutige Verbindung via Reuchenettestrasse durch dicht besiedeltes Stadtgebiet, und der Durchgangsverkehr wird gemäss der MIV-Strategie auf das Hochleistungsstrassennetz gelenkt. Der Vollanschluss Biel(-Nord) wird in das Verkehrsmanagement einbezogen (vgl. BBS.NM-VM.1).

A5 Twanntunnel

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BBS.MIV-U.2		4. Generation	2025

Karte:



Beschreibung

Von 1969 bis 1973 wurde am linken Ufer des Bielersees die zweispurige Nationalstrasse A5 gebaut. Die Ortsdurchfahrt der Nationalstrasse in Twann kann in vielerlei Hinsicht nicht befriedigen. Grosse Teile des Dorfes leiden unter dem Verkehrslärm. Zudem wirkt das A5-Trassee wie ein Riegel zwischen den historischen Dorfkernen von Twann und Klein-Twann und dem Seeufer und beeinträchtigt das Ortsbild stark.

Aus diesen Gründen beschloss der Bund in den 1980er-Jahren den Bau des Twanntunnels. Er kam damit einer von der lokalen Bevölkerung vielfach geäusserten Forderung nach. Das Bauwerk bezweckt

- die Entlastung des Dorfs Twann vom Durchgangsverkehr
- den Rückbau der bestehenden Ortsdurchfahrt
- die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt zur Attraktivierung der öffentlichen Räume und zur Schaffung von optimalen Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr

Verschiedene Ausführungsprojekte für den Twanntunnel stiessen auf Widerstand. Zuletzt noch umstritten war die Gestaltung des Tunnel-Ostportals und des Halbanschlusses Twann zwischen Twann und Wingreis. Dieser Abschnitt liegt im wertvollen Rebbaugebiet, welches im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) aufgeführt ist.

2010 genehmigte der Bund das Ausführungsprojekt für den Twanntunnel. Zwei Schutzorganisationen fochten die Genehmigung mit Beschwerden an und forderten eine alternative Planung für den Portalbereich. Das Bundesverwaltungsgericht entschied 2011 und 2016 zugunsten der Schutzorganisationen und forderte den Kanton Bern auf, den Portalbereich landschaftsverträglicher zu gestalten. Gleichzeitig hob es die Plangenehmigung für den Portalbereich auf. Im Abschnitt des eigentlichen Tunnels blieb die Genehmigung von 2010 hingegen rechtskräftig.

Für den Portalbereich hat der Kanton Bern in einem partizipativen Verfahren mit den Schutzverbänden, der Gemeinde Twann und den Rebbauern eine optimierte Lösung ausgearbeitet. Derzeit läuft das Plangenehmigungsverfahren. Baubeginn ist frühestens 2025, die Inbetriebnahme rund zehn Jahre später.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Dank dem Tunnel kann die bestehende Ortsdurchfahrt zurückgebaut und neu gestaltet werden. Das Dorf Twann wird dadurch vom Durchgangsverkehr Verkehr entlastet.