

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

4. Generation Hauptbericht

Mitwirkung

Das Dossier besteht aus:

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021

- » Übersicht der Änderungen
- » Bericht
- » Massnahmen
- » Übersichtskarte

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation

- » **Hauptbericht**
- » Massnahmen
- » Kartenband

31. Januar 2020



Impressum

Auftraggeber

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

Leitungsgremium Konferenz Agglomeration Biel

Stefan Krattiger, Aegerten, Gemeindepräsident (Vorsitz, bis 31.12.2019)
Theres Lautenschlager, Studen, Gemeindepräsidentin (Vorsitz, ab 01.01.2020)
Erich Fehr, Biel, Stadtpräsident
Philippe Hänni, Orpund, Gemeinderat
Sandra Hess, Nidau, Stadtpräsidentin
Andreas Stauffer, Täuffelen, Gemeindepräsident

Bearbeitung

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

Traduction

BIELingua Communication Claisse

Inhaltsverzeichnis

Das Wichtigste in Kürze.....	6
1 Auftrag, Organisation und Erarbeitungsprozess	10
1.1 Auftrag	10
1.1.1 Programm Agglomerationsverkehr des Bundes.....	10
1.1.2 Zielsetzung des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss 4. Generation.....	10
1.1.3 Inhalt und Aufbau des Agglomerationsprogramms	11
1.1.4 Behördenverbindlichkeit.....	11
1.2 Regionale Organisation.....	12
1.2.1 Verhältnis zur regionalen Richtplanung	12
1.2.2 Projektorganisation	12
1.3 Erarbeitungsprozess	13
1.3.1 Meilensteine	13
1.3.2 Ergebnisse der Mitwirkung.....	13
1.3.3 Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung	13
2 Stand der Umsetzung.....	14
3 Situations- und Trendanalyse.....	15
3.1 Einbettung und Perimeter	15
3.1.1 Grossräumige Einbettung der Agglomeration.....	15
3.1.2 Perimeter.....	16
3.1.3 Raumtypen und Zentralitätsstufen.....	17
3.2 Landschaft und Umwelt	18
3.2.1 Landschafts- und Freiraumstruktur.....	18
3.2.2 Landschafts- und Naturschutz.....	19
3.2.3 Trends.....	20
3.3 Wohnbevölkerung und Beschäftigte	21
3.3.1 Entwicklung der Wohnbevölkerung	21
3.3.2 Entwicklung der Beschäftigten	23
3.4 Siedlungsentwicklung.....	24
3.4.1 Bevölkerungsdichte und ÖV-Erschliessung	24
3.4.2 Beschäftigtendichte und ÖV-Erschliessung	25
3.4.3 Raumnutzerdichte	27
3.4.4 Bauzonenreserve und Flächenbedarf für Wohnen und gemischte Nutzung	28
3.4.5 Bauzonenreserve und Flächenbedarf für Arbeitsnutzungen.....	30
3.4.6 Entwicklungsgebiete	32
3.4.7 Verkehrsintensive Einrichtungen	33
3.5 Verkehr.....	34
3.5.1 Modal Split.....	34
3.5.2 Struktur, Angebot und Nachfrage des ÖV-Systems (Bahn, Bus).....	35
3.5.3 Struktur und Auslastung des Strassenetzes (Kapazitätsengpässe).....	38
3.5.4 Verkehrsberuhigung	38
3.5.5 Parkplatzbewirtschaftung	39
3.5.6 Struktur Velonetz	41
3.5.7 Intermodale Angebote.....	41
3.5.8 Unfallgeschehen	43

4 Zukunftsbild.....	45
4.1 Entwicklungsziele.....	45
4.2 Zukunftsbild (Raumkonzept).....	45
4.3 Zielszenario Wohnbevölkerung	50
4.4 Zielszenario Mobilität	51
4.5 Zielwerte MOCA-Indikatoren	52
5 Handlungsbedarf.....	53
5.1 Landschaft	53
5.1.1 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken.....	53
5.1.2 Handlungsbedarf	53
5.2 Siedlung.....	55
5.2.1 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken.....	55
5.2.2 Handlungsbedarf	55
5.3 Verkehr.....	57
5.3.1 Ausgangslage.....	57
5.3.2 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken.....	58
5.3.3 Öffentlicher Verkehr.....	59
5.3.4 Langsamverkehr.....	59
5.3.5 Motorisierter Individualverkehr	60
5.3.6 Kombinierte Mobilität	63
5.3.7 Steuerung der Nachfrage.....	64
5.4 Folgerungen.....	65
6 Teilstrategien.....	66
6.1 Teilstrategie Landschaft und Siedlung.....	66
6.2 Gesamtverkehr	69
6.3 Öffentlicher Verkehr	70
6.4 Veloverkehr.....	72
6.5 Fussverkehr.....	74
6.6 Motorisierter Individualverkehr.....	75
6.7 Kombinierte Mobilität	77
6.8 Nachfrageorientierte Mobilität	78
7 Massnahmen.....	79
7.1 Massnahmen Landschaft	79
7.2 Massnahmen Siedlung	81
7.3 Massnahmen Verkehr.....	83
Genehmigungsvermerke	84

Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
AP4	Agglomerationsprogramm 4. Generation
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASm	Aare Seeland Mobil
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BeSA	beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
BFS	Bundesamt für Statistik
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BLS	Bern-Lötschberg-Simplonbahn
B+R	Bike + Ride
EGK	Erschliessungsgüteklaasse
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
GVM	Gesamtverkehrsmodell
GFZo	Geschossflächenziffer oberirdisch
ha	Hektare
HVZ	Hauptverkehrszeiten
IR	InterRegio-Zug
Kap.	Kapitel
LKW	Lastkraftwagen
LV	Langsamverkehr
LSV	Eidgenössische Lärmschutz-Verordnung vom 15. 12.86
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
P+R	Park + Ride
RE	RegioExpress-Zug
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Vgl.	Vergleiche
ViV	Verkehrsintensives Vorhaben
WMK	Wohn-, Misch und Kernzonen

Das Wichtigste in Kürze

Auftrag

Siedlungsentwicklung und Verkehr sind eng miteinander verknüpft: neue Verkehrsangebote fördern das Siedlungswachstum, und durch die Siedlungsentwicklung entsteht ein höheres Verkehrsaufkommen. Die Folgen sind Mehrbelastungen auf Strassen und Schienen, zunehmender Bodenverbrauch und Zersiedlung, steigende Lärm- und Luftbelastungen und hohe Infrastrukturkosten.

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) unterstützt der Bund die Agglomerationen dabei, die Herausforderungen des Verkehrs- und Siedlungswachstums zu meistern. Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) beteiligt er sich finanziell an Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen. Voraussetzung für Bundesbeiträge ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt. Agglomerationsprogramme können alle vier Jahre beim Bund eingereicht werden.

Zielsetzung

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss der 4. Generation (AP4) ist eine Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme der 1. bis 3. Generation. Es bezieht sich auf einen Zielzustand im Jahr 2040 und definiert Strategien und Massnahmen für die nächsten zehn Jahre.

Die bisherigen Agglomerationsprogramme gingen von der Realisierung der A5 Umfahrung Biel mit Zubringer rechtes Bielerseeufer, dem Vierspurausbau der T6 zwischen Lyss und Biel und einer neuen ÖV-Direktverbindung (Regiotram) zwischen dem rechten Bielerseeufer und dem Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld im Osten der Stadt Biel aus. Diese Schlüsselpunkte wurden aus verschiedenen Gründen sistiert oder zeitlich verschoben. Ihre Ausgestaltung ist heute ungewiss und ihre Fertigstellung liegt – wenn überhaupt – weit in der Zukunft.

Trotz dieser Unsicherheiten soll und will sich die Agglomeration weiterentwickeln. Dabei muss die künftige Entwicklung mit dem heute bestehenden Verkehrsnetz bewältigt werden. Daraus ergibt sich folgende Zielsetzung für das AP4: **Lebens- und Umweltqualität verbessern und Bevölkerungswachstum und wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen ohne neue grosse Verkehrsinfrastrukturen in den nächsten zwanzig Jahren.**

Inhalt und Verbindlichkeit

Das Agglomerationsprogramm umfasst drei Teile: Hauptbericht, Massnahmen und Kartenband. Inhalt und Aufbau richten sich nach den Vorgaben des Bundes. Das Agglomerationsprogramm wird mit der Genehmigung durch den Kanton behördensverbindlich. Behördensverbindlich sind folgende Inhalte: Hauptbericht, Kapitel 4 Zukunftsbild und Kapitel 6 Teilstrategien; Massnahmen (separates Dokument). Wesentliche Inhalte und Massnahmen von kantonaler Bedeutung fließen nach der Genehmigung in den kantonalen Richtplan und weitere kantonale Instrumente ein.

Organisation und Erarbeitung

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss wurde parallel zur Aktualisierung der regionalen Richtpläne (RGSK) Biel-Seeland und Berner Jura erarbeitet. Es basiert auf den Entwicklungsstrategien der regionalen Richtpläne und konkretisiert diese für den Perimeter der Agglomeration Biel/Lyss. Als wichtige Grundlage wurde gleichzeitig die regionale Velonetzplanung Biel-Seeland erarbeitet.

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms erfolgte in einer breit abgestützten Projektorganisation mit Kanton, Gemeinden und externen Fachleuten. Die Federführung lag bei der Planungsregion seeland.biel/bienne. Die Gemeinden wurden im Rahmen von Workshops in die Erarbeitung einbezogen. Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung können Gemeinden, Interessenverbände, Organisationen und Privatpersonen Anregungen und Einwendungen einbringen. Gestützt auf die Mitwirkung wird das Agglomerationsprogramm bereinigt. Anschliessend folgt die Vorprüfung durch die kantonalen Fachstellen. Ende April 2021 wird das Agglomerationsprogramm zur Genehmigung beim Kanton eingereicht. Mitte Juni 2021 ist es beim Bund einzureichen.

Situations- und Trendanalyse

Die Agglomeration Biel/Lyss ist ein attraktiver, zweisprachiger Lebens- und Wirtschaftsraum im Drei-Seen-Land mit engen Beziehungen zum Jurabogen und dem Städtenetz am Jurasüdfuss im Norden und zur Agglomeration Bern im Süden. Sie hat in den letzten Jahren ein starkes Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum erlebt. Gemäss den kantonalen Szenarien wird bis 2040 ein weiteres Bevölkerungswachstum um 20 Prozent erwartet. Das anhaltende Wachstum führt zur einer erhöhten Bautätigkeit, wachsenden Mobilitätsbedürfnissen und einem steigenden Nutzungsdruck auf Landschafts- und Naturräume. Die Agglomeration Biel/Lyss weist genügend Baulandreserven auf, um das erwartete Wachstum bis 2040 zum grössten Teil in der vorhandenen Bauzone aufzunehmen. Bedarf für grössere Siedlungsweiterungen besteht höchstens langfristig. Beim öffentlichen Verkehr wird eine starke Zunahme der Nachfrage erwartet, v.a. entlang der Bahnlinien. Angesichts der kurzen Distanzen und der weitgehend flachen Topographie hat der Veloverkehr ein grosses Potenzial, das noch nicht ausgeschöpft ist. Beim motorisierten Individualverkehr hat die A5 Ostumfahrung Biel die erwartete Entlastungswirkung erzielt. Das Strassennetz ist aber insbesondere auf der West- und Nordachse in Biel sowie auf der Autobahn Biel-Lyss und während den Hauptverkehrszeiten ausgelastet.

Zukunftsbild 2040

Raumkonzept

Das Zukunftsbild beschreibt den angestrebten Zustand der Agglomeration Biel/Lyss im Jahr 2040:

- » Die Agglomeration nimmt dank einer konsequenten und qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen den grössten Teil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums in der Region Biel-Seeland-Berner Jura auf.
- » Das Wachstum erfolgt hauptsächlich im Agglomerationskern und entlang der leistungsfähigen Bahnlinien. Neuer Wohn- und Arbeitsraum wird an Standorten geschaffen, die gut mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr erschlossen sind und eine gute Versorgung aufweisen. Die Orts- und Quartierzentren sind als Versorgungszentren und Begegnungsorte gestärkt. Im ländlichen Raum sind die dörflichen Strukturen erhalten.
- » Freiräume entlang der Gewässer, im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern sind als Natur- und Erholungsräume aufgewertet. Wertvolle Landschafts- und Naturräume sind geschützt.

- » Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat der Mobilität. Für den Veloverkehr bestehen flächendeckend direkte und sichere Routen. Der motorisierte Individualverkehr wird auf die Autobahnen und Hauptverkehrsachsen gelenkt. Das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ist einfach und effizient möglich.

Zielszenario Wohnbevölkerung

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum um 23 200 Personen bis 2040 soll ermöglicht und an geeignete Standorte gelenkt werden. Der Agglomerationskern und die Zentrumsgemeinden sollen zusammen rund 85 Prozent des Wachstums aufnehmen, die Stadt Biel allein gut die Hälfte.

Zielszenario Mobilität

Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum führt zu einer Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse. Diese müssen in einem weitgehend ausgelasteten Netz abgewickelt werden. In den Siedlungsgebieten lässt sich der Strassenraum kaum mehr erweitern. Der Mobilitätszuwachs muss deshalb mit möglichst flächensparenden und siedlungsverträglichen Verkehrsarten abgewickelt werden. Dies ist die Voraussetzung, dass die Siedlungsentwicklung nach innen verträglich umgesetzt werden kann und Spielräume für künftige Entwicklungen entstehen. Daraus leitet sich das Zielszenario Mobilität ab:

- » Der motorisierte Individualverkehr steigt nicht weiter an (wird plafoniert).
- » Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr nimmt ab. Die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr nehmen zu.
- » Die Verkehrsbelastung liegt überall unter der lokalen Belastbarkeit der Strassenräume.

Handlungsbedarf

Für eine Entwicklung im Sinne des Zukunftsbildes müssen Siedlungen, Freiräume und Mobilität verdichtet werden. Sie müssen effizienter organisiert, besser genutzt und miteinander verknüpft werden. Das ist nötig, um die Lebens- und Umweltqualität zu verbessern, das erwartete Bevölkerungswachstum zu bewältigen und wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen. Die hauptsächlichen Ansatzpunkte sind:

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

Teilstrategien

Die Teilstrategien für Landschaft, Siedlung und Verkehr zeigen, wie die Agglomeration Biel/Lyss auf den Handlungsbedarf reagieren will. Sie sind auf einen Horizont bis ca. 2030 ausgerichtet.

Siedlungsentwicklung nach innen gestalten

Die Siedlungsentwicklung wird nach innen gelenkt. Auf Siedlungserweiterungen (Einzonungen) wird weitgehend verzichtet. Um die Siedlungsentwicklung nach innen umzusetzen, wird folgende Strategie verfolgt:

- » Die Siedlungsräume sollen primär im Agglomerationskern und in den Zentrumsorten an den leistungsfähigen Bahnenlinien verdichtet werden, wo die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gut und die Versorgungsqualität bereits hoch ist. Im ländlichen Raum sollen die dörflichen Strukturen erhalten werden.

- » Die Orts- und Quartierzentren sollen in ihren Versorgungsfunktionen gestärkt werden und kurze Alltagswege ermöglichen.
- » Die Siedlungsentwicklung nach innen soll für die Verbesserung der Siedlungsqualität genutzt werden. Siedlungen, Strassenräume, Plätze und Grünräume sollen eine hohe Nutzungs- und Gestaltungsqualität aufweisen.
- » Die Siedlungsentwicklung soll auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausgerichtet werden.
- » Mit attraktiven und gut erreichbaren Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet und mit der Aufwertung der See- und Flussufer soll die Naherholung und die ökologische Vernetzung gestärkt werden.

Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten

Das erwartete Bevölkerungswachstums bringt zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse mit sich. Um diese möglichst effizient und umweltschonend zu bewältigen, verfolgt das Agglomerationsprogramm eine vierfache Strategie (4-V-Strategie):

- » Durch die konzentrierte Siedlungsentwicklung an Standorten mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr und guten Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr soll Verkehr **vermieden** werden.
- » Ein möglichst grosser Anteil des Verkehrsaufkommens soll auf umweltverträgliche, platzsparende Verkehrsmittel **verlagert** werden. Das bedingt den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und der kombinierten Mobilität.
- » Grössere Bahnstationen (Biel, Mett, Bözingenfeld, Brügg, Nidau, Lyss) sollen als Verkehrsdrehscheiben ausgebaut werden und das Bahn- und Busnetz optimal mit dem Fuss- und Veloverkehr (Bike+Ride und Bike-Sharing) und dem motorisierten Individualverkehr (Park+Ride und Carsharing) **vernetzen**. Versorgungsangebote für den täglichen Bedarf und eine attraktive Gestaltung unterstützen die Drehscheibenfunktion.
- » Schliesslich soll der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet **verträglich** gestaltet werden. Luft- und Lärmelastung sollen reduziert werden und der Verkehr für alle Teilnehmenden sicher sein.

Massnahmen

Zur Umsetzung der Teilstrategien legt das Agglomerationsprogramm Massnahmen fest, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Der Katalog fokussiert auf Massnahmen, die politisch konsolidiert sind und deren Umsetzung innerhalb der angegebenen Frist realistisch ist. Die hauptsächlichen Massnahmen sind:

- » Landschaft: Aufwertung der See- und Flussufer und siedlungsprägenden Frei- und Grünräume
- » Siedlung: Realisierung der Entwicklungsgebiete (Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete
- » Verkehr: Schliessen von Netzlücken im Veloverkehr, Aufwertung von Strassenräumen, Verkehrsmonitoring und Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Erschliessung der Industriezone Lyss Nord

Weitere Massnahmen im Veloverkehr werden nach der Mitwirkung zur regionalen Velonetzplanung ergänzt.

1 Auftrag, Organisation und Erarbeitungsprozess

1.1 Auftrag

1.1.1 Programm Agglomerationsverkehr des Bundes

Siedlungsentwicklung und Verkehr sind eng miteinander verknüpft: neue Verkehrsangebote fördern das Siedlungswachstum und durch die Siedlungsentwicklung entsteht ein höheres Verkehrsaufkommen. Die Folgen sind Mehrbelastungen auf Strassen und Schienen, zunehmender Bodenverbrauch und Zersiedlung, steigende Lärm- und Luftbelastungen und hohe Infrastrukturkosten.

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) unterstützt der Bund die Agglomerationen dabei, die Herausforderungen des Verkehrs- und Siedlungswachstums zu meistern. Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfoonds (NAF) beteiligt er sich finanziell an Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen. Voraussetzung für Bundesbeiträge ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt. Agglomerationsprogramme können alle vier Jahre beim Bund eingereicht werden.

1.1.2 Zielsetzung des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss 4. Generation

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss der 4. Generation (AP4) ist eine Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme der 1. bis 3. Generation. Es bezieht sich auf einen Zielzustand im Jahr 2040 und definiert die Strategien und Massnahmen, die in den nächsten zehn Jahren umgesetzt werden sollen.

Die bisherigen Agglomerationsprogramme gingen von der Realisierung der A5 Umfahrung Biel mit Zubringer rechtes Bielerseeufer, dem Vierspurausbau der T6 zwischen Lyss und Biel und einer neuen öV-Direktverbindung (Regiotram) zwischen dem rechten Bielerseeufer und dem Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld im Osten der Stadt Biel aus. Während die A5 Ostumfahrung Biel seit 2017 in Betrieb ist, sind die A5 Westumfahrung und das Regiotram sistiert. Die A5 Westumfahrung ist Gegenstand eines laufenden Dialogprozesses mit offenem Ausgang. Mit der Fertigstellung ist erst nach 2040 zu rechnen. Die Wiederaufnahme des Regiotrams ist in Diskussion, die Realisierung ist aber ebenfalls erst langfristig möglich. Dasselbe gilt für die T6, die Anfang 2020 vom Kanton an den Bund abgetreten wurde.

Somit ist die Ausgestaltung dieser Schlüsselprojekte ungewiss und ihre Fertigstellung liegt weit in der Zukunft. Trotz dieser Unsicherheiten soll und will sich die Agglomeration weiterentwickeln. Dabei muss die künftige Entwicklung mit dem heute bestehenden Verkehrsnetz bewältigt werden. Daraus ergibt sich folgende Zielsetzung für das AP4: **Lebens- und Umweltqualität verbessern und Bevölkerungswachstum und wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen ohne neue grosse Verkehrsinfrastrukturen in den nächsten zwanzig Jahren.**

Mit dem Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast (2016), der Gesamtmobilitätsstrategie 2018-2040 der Stadt Biel (2019) und dem Gesamtverkehrskonzept Nidau (2020) liegen wichtige Bausteine für die Zielerreichung vor. Mit dem ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel und den Mobilitätskonzepten für die Entwicklungsschwerpunkte Bözingenfeld und Brüggmoos sind weitere Elemente in Erarbeitung. Soweit zeitlich möglich, werden ihre Ergebnisse noch in das AP4 integriert. In den nächsten Jahren werden weitere

Grundlagen erarbeitet, so dass die Strategie im Agglomerationsprogramm der 5. Generation vervollständigt werden kann.

1.1.3 Inhalt und Aufbau des Agglomerationsprogramms

Inhalt und Aufbau des Agglomerationsprogramms richten sich nach den Vorgaben des Bundes.¹

Das Agglomerationsprogramm umfasst folgende Teile:

- » Hauptbericht
- » Massnahmen
- » Kartenband

Der **Hauptbericht** erläutert, wie die Agglomeration Biel/Lyss die Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr lenken und aufeinander abstimmen will. Ausgehend von einer Situations- und Trendanalyse entwirft es ein Zukunftsbild der Agglomeration im Jahr 2040 und leitet daraus den Handlungsbedarf ab. Teilstrategien für Landschaft, Siedlung und Verkehr zeigen, wie auf den Handlungsbedarf reagiert wird. Für die Umsetzung der Strategien werden Massnahmen festgelegt. Die Teilstrategien und Massnahmen fokussieren auf die nächsten rund zehn Jahre. Für Verkehrsmassnahmen, die in den Jahren 2024 bis 2027 umgesetzt werden sollen (sogenannte A-Massnahmen), werden Bundes- und Kantonsbeiträge beantragt.

Die **Massnahmen** werden in einem separaten Dokument in Form von Massnahmenblättern beschrieben. Diese beinhalten eine Beschreibung und Priorisierung sowie Angaben zu Zweckmässigkeit und Nutzen, Zuständigkeiten und dem Stand der Koordination. Für Verkehrsmassnahmen, die mitfinanziert werden sollen, werden Kosten und Finanzierung angegeben.

Der **Kartenband** versammelt die im Hauptbericht erläuterten Karten.

Das Agglomerationsprogramm liegt vollständig in deutscher und französischer Sprache vor. Die Texte wurden grösstenteils deutsch verfasst und übersetzt.

1.1.4 Behördenverbindlichkeit

Das Agglomerationsprogramm wird mit der Genehmigung durch den Kanton behördenverbindlich. Wesentliche Inhalte und Massnahmen von kantonaler Bedeutung fliessen nach der Genehmigung in den kantonalen Richtplan und weitere kantonale Instrumente ein.

Behördenverbindlich bedeutet, dass die zuständige Planungsbehörde der Gemeinde – in der Regel die Exekutive – bei der Vorbereitung von Planungsgeschäften die als behördenverbindlich bezeichneten Inhalte des Agglomerationsprogramms berücksichtigen muss.

Behördenverbindlich sind folgende Inhalte:

- » Hauptbericht, Kapitel 4 Zukunftsbild
- » Hauptbericht, Kapitel 6 Teilstrategien
- » Massnahmenblätter (separates Dokument)

¹ Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)

1.2 Regionale Organisation

1.2.1 Verhältnis zur regionalen Richtplanung

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss wurde parallel zur Aktualisierung der regionalen Richtpläne (RGSK) Biel-Seeland und Berner Jura erarbeitet. Es basiert auf den Entwicklungsstrategien der regionalen Richtpläne und konkretisiert diese für den Perimeter der Agglomeration Biel/Lyss.

Als wichtige Grundlage für das RGSK Biel-Seeland und das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss wurde die regionale Velonetzplanung Biel-Seeland erarbeitet. Damit liegt erstmals eine zusammenhängende Planung der Velorouten für die gesamte Region vor.

Während das Agglomerationsprogramm 3. Generation noch in die Dokumente des RGSK Biel-Seeland integriert war, liegt das Agglomerationsprogramm 4. Generation als separates Dossier vor, was die Lesbarkeit deutlich verbessert.

1.2.2 Projektorganisation

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms erfolgte in einer breit abgestützten Projektorganisation mit Kanton, Gemeinden und externen Fachleuten (Abbildung 1). Die Federführung lag bei der Planungsregion seeland.biel/bienne. Die Projektorganisation umfasste die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms, die Erarbeitung der regionalen Velonetzplanung und die Aktualisierung des regionalen Richtplans (RGSK).

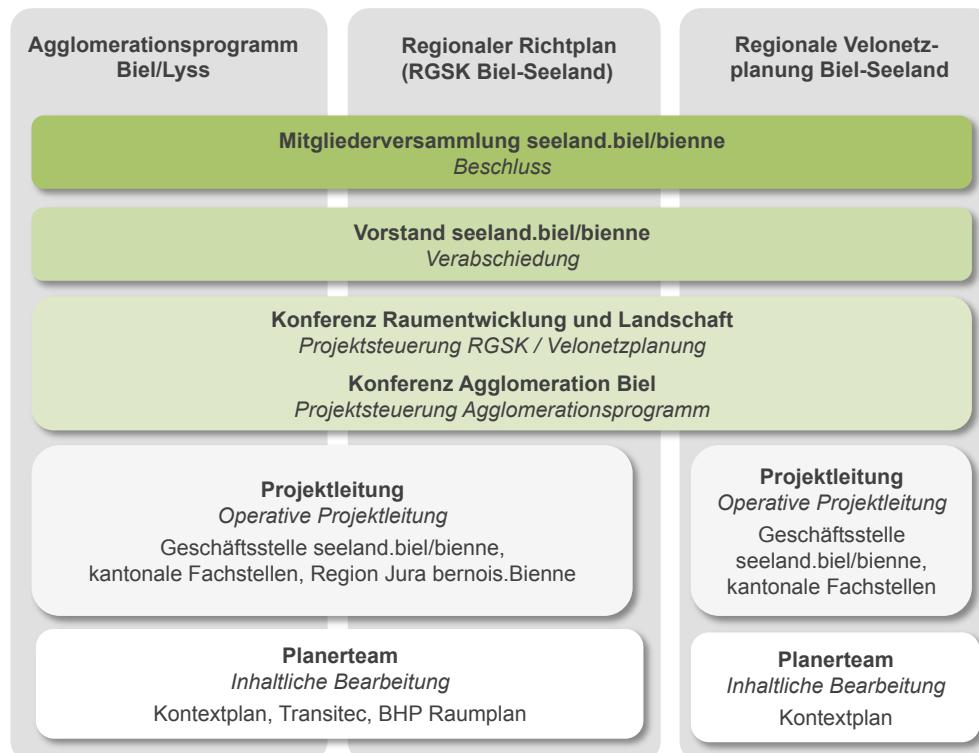


Abbildung 1 Projektorganisation Agglomerationsprogramm

1.3 Erarbeitungsprozess

1.3.1 Meilensteine

Abbildung 2 zeigt die Meilensteine des Erarbeitungsprozesses. Die Gemeinden wurden im Rahmen von Workshops in die Erarbeitung einbezogen und können sich im Rahmen der Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm äussern. Interessenverbände, Organisationen und Bevölkerung können ebenfalls im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung Anregungen und Einwendungen einbringen. Die Ergebnisse der Mitwirkung werden in einem separaten Bericht dokumentiert. Gestützt auf die Mitwirkung wird das Agglomerationsprogramm bereinigt.

Die Vorprüfung durch die kantonalen Fachstellen findet ab Juni 2020 statt. Aufgrund des Vorprüfungsberichts wird das Agglomerationsprogramm bis Ende 2020 bereinigt und anschliessend durch die zuständigen Gremien der Region seeland.biel/bienne beschlossen. Ende April 2021 wird das Agglomerationsprogramm zur Genehmigung beim Kanton eingereicht. Bis Mitte Juni 2021 ist es beim Bund einzureichen.

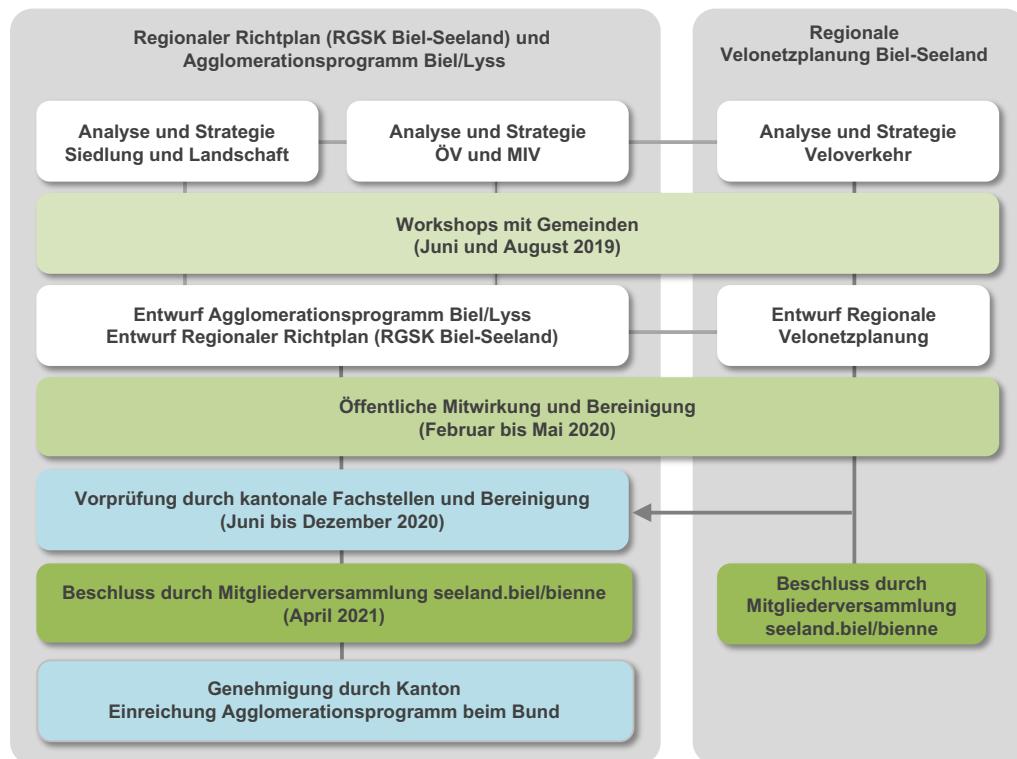


Abbildung 2 Meilensteine Agglomerationsprogramm

1.3.2 Ergebnisse der Mitwirkung

Wird nach der Mitwirkung ergänzt.

1.3.3 Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung

Wird nach der Vorprüfung ergänzt.

2 Stand der Umsetzung

Dieses Kapitel wird später für die Eingabe des AP beim Bund erstellt.

3 Situations- und Trendanalyse

3.1 Einbettung und Perimeter

3.1.1 Grossräumige Einbettung der Agglomeration

Die Agglomeration Biel/Lyss ist in ein vielfältiges grossräumiges Bezugsfeld eingebettet. Sie liegt im Spannungsfeld des Jurabogens und des Städtesystems längs der Jurasüdfussachse einerseits und der kantonalen Entwicklungsachse Thun-Bern-Biel-Moutier/Saint-Imier andererseits. Die Agglomeration ist Teil des von Solothurn bis Yverdon reichenden Drei-Seen-Landes mit starken Bezügen zum Berner Jura im Norden und zum Rand der Agglomeration Bern im Süden.

Diese Mehrfachausrichtung an der Sprachgrenze ist eine wesentliche Standortqualität des Lebens- und Wirtschaftsraums. Die grossräumige Einbettung ist im Raumkonzept Schweiz ablesbar (Abbildung 3.1). Die Agglomeration Biel/Lyss ist Teil des funktionalen Handlungsräums «Hauptstadtregion Schweiz» mit engen Beziehungen zum Handlungsräum «Jurabogen». Biel als grosstädtisches und Lyss als kleinstädtisches Zentrum sind ihre funktionalen Hauptorte.

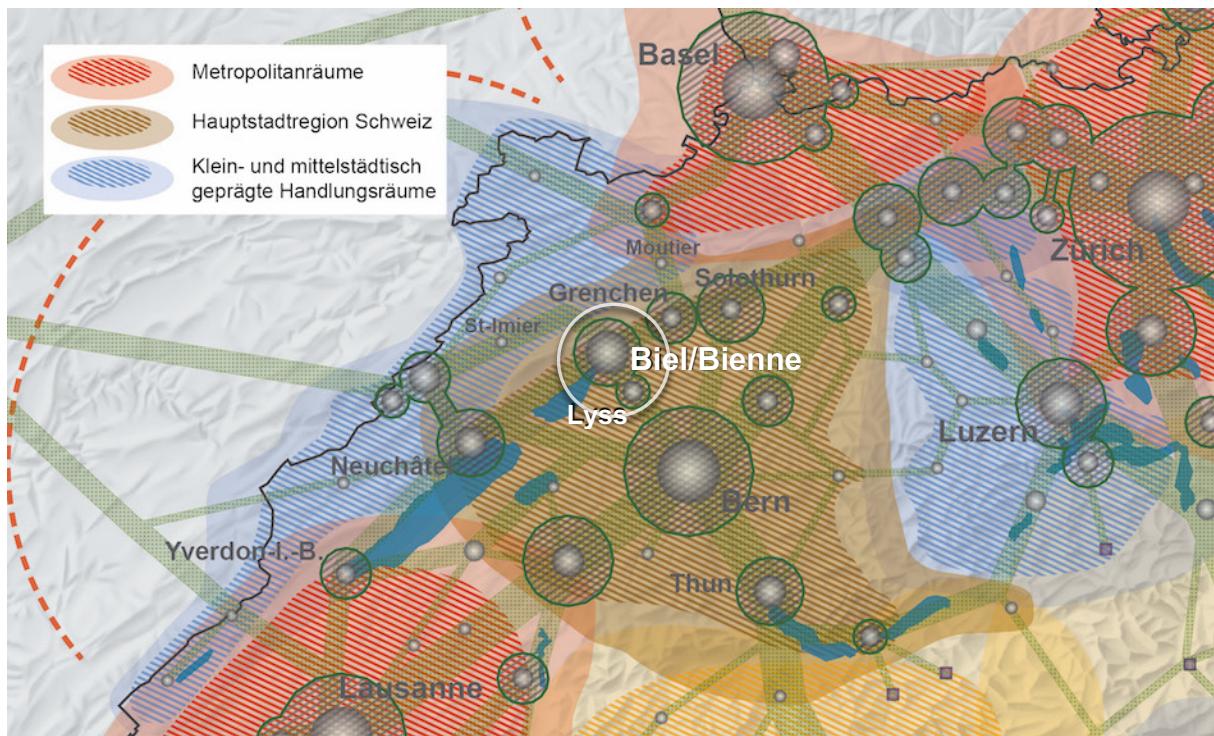


Abbildung 3 Ausschnitt Raumkonzept Schweiz mit grossräumiger Einbettung der Agglomeration Biel/Lyss

3.1.2 Perimeter

Der Perimeter des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss 4. Generation umfasst die beitragsberechtigten Gemeinden der Agglomeration Biel/Bienne sowie Lyss gemäss Bundesrecht.² Es sind dies die Stadt Biel und 20 Gemeinden der Planungsregion seeland.biel/bienne sowie drei Gemeinden der Planungsregion Jura bernois.Bienne (Abbildung 4). Gegenüber dem Agglomerationsprogramm 3. Generation wurde der Perimeter wie folgt angepasst:

- » Die Gemeinden Jens, Meinisberg, Pery-La Heutte und Orvin sind neu beitragsberechtigte Gemeinden und wurden in den Perimeter aufgenommen.
- » Die beitragsberechtigte Gemeinde Lengnau ist ab der 4. Generation Teil des Agglomerationsprogramms Grenchen und wurde aus dem Perimeter des Agglomerationsprogramm Biel/Lyss entlassen.
- » Die Gemeinde Täuffelen ist nicht beitragsberechtigt und im Perimeter des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss nicht mehr enthalten.

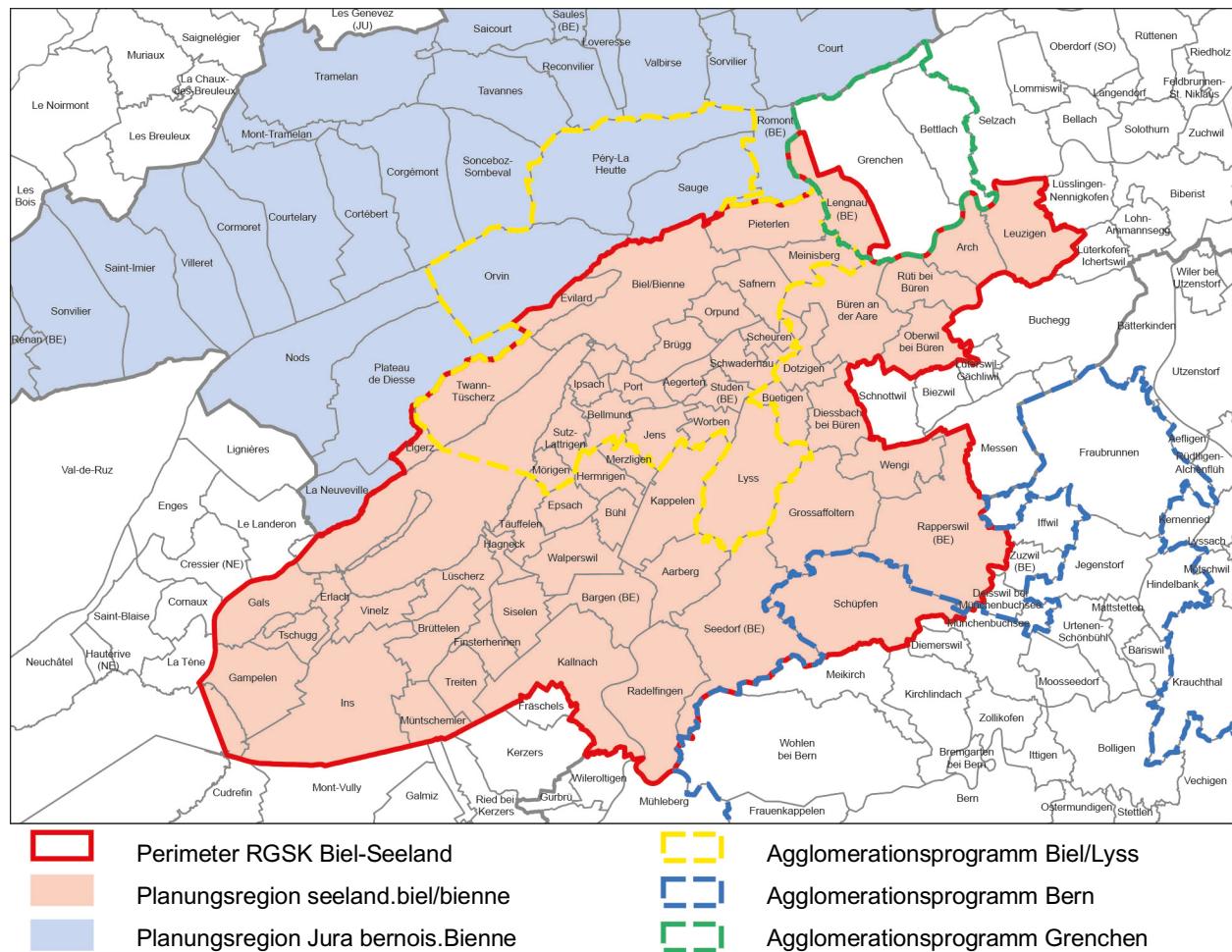
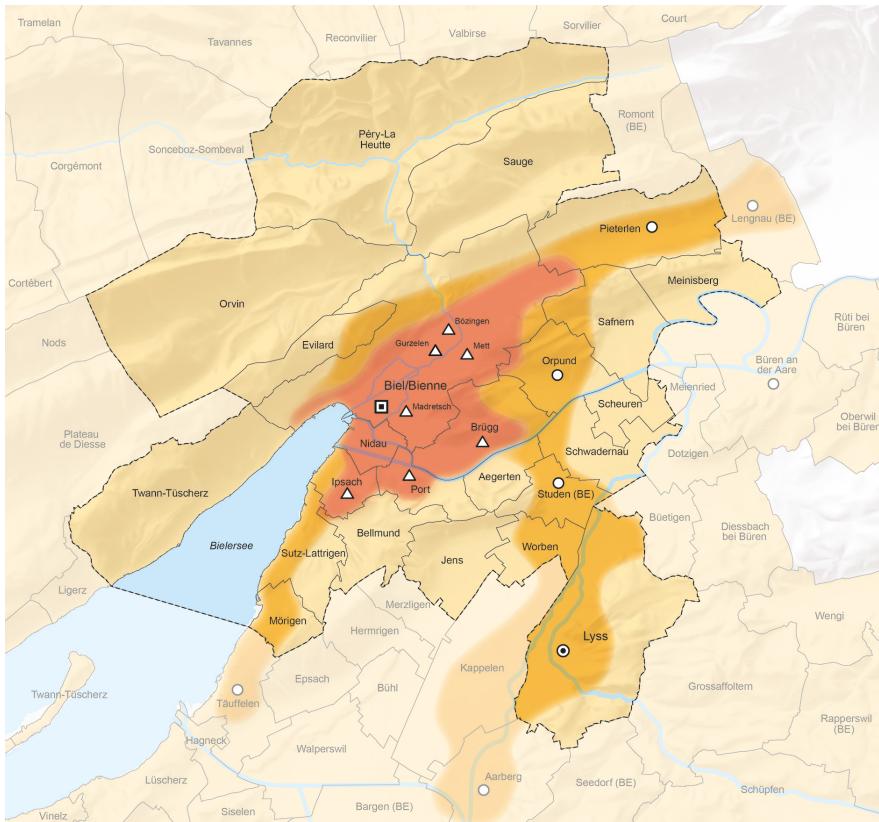


Abbildung 4 Perimeter Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

² gemäss Anhang 4 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)

3.1.3 Raumtypen und Zentralitätsstufen

Der kantonale Richtplan unterscheidet vier Raumtypen und vier Zentralitätsstufen. Im Agglomerationsprogramm Biel/Lyss werden die vier Raumtypen zu drei zusammengefasst. Die vier Zentralitätsstufen werden übernommen und mit einer weiteren Stufe von Orts- und Quartierzentren im Agglomerationskern ergänzt. Abbildung 5 zeigt die im Agglomerationsprogramm verwendeten Bezeichnungen.



Agglomerationsprogramm	Kantonaler Richtplan	Gemeinde / Zentrum
Raumtypen		
 Agglomerationskern	Urbane Kerngebiete der Agglomeration	Biel, Brügg, Ipsach, Nidau, Port
 Agglomerationsachsen	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	Aegerten, Evilard, Lyss, Mörigen, Orpund, Pieterlen, Studen, Sutz-Lattrigen, Worben
 Ländlicher Raum	Zentrumsnahe ländliche Gebiete	Bellmund, Jens, Meinisberg, Pery-La Heutte, Safnern, Sauge, Scheuren, Schwadernau, Twann-Tüscherz
	Hügel- und Berggebiete	Orvin
Zentren		
 Kantonales Zentrum	Kantonales Zentrum (2. Stufe)	Biel/Bienne
 Regionales Zentrum	Regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung (3. Stufe)	Lyss
 Teilregionale Zentren	Regionale Zentren (4. Stufe)	Orpund, Pieterlen, Studen
 Orts- und Quartierzentren im Agglomerationskern	–	Bözingen, Brügg, Gurzelen, Madretschi, Mett, Nidau, Ipsach, Port

Abbildung 5 Raumtypen und Zentralitätsstufen

3.2 Landschaft und Umwelt

3.2.1 Landschafts- und Freiraumstruktur

Die Landschaft der Agglomeration Biel/Lyss ist geprägt durch die naturnahe Hügel- und Berglandschaft des Faltenjura mit seinen steil abfallenden Hängen im Norden und die dicht besiedelte Hügellandschaft des Mittellandes mit dem Bielersee und der Aare-Ebene im Süden. Das Zusammenspiel der grossen Landschaftsräume Jura und Seeland mit kleinräumigen Grün- und Naturbeständen an See- und Flussufern, Waldrändern und Hanglagen ergibt reichhaltige und ganz unterschiedliche Landschaftsräume mit hohem Erholungswert und touristischem Potenzial. Eine besondere Qualität der Agglomeration liegt in der engen Verzahnung von Siedlung und Landschaft. Von allen Siedlungsgebieten – auch im Agglomerationskern – sind die Landschaftsräume auf kurzem Weg erreichbar.

Die unterschiedlichen Landschaftsräume prägen die Siedlungsstruktur. Der Stadtraum des Agglomerationskerns liegt eingebettet zwischen Jurasüdfuss, See und den bewaldeten Hügelzügen Büttenberg, Längholz und Jäissberg. Von hier aus erstreckt sich das Siedlungsgebiet entlang der Hügelzüge nach Osten (Lengnau-Solothurn) und Süden (Lyss-Bern) und entlang der Seeufer nach Westen (Täuffelen-Ins bzw. Twann-Neuenburg). Grünzäsuren trennen die kompakten Siedlungen, öffnen landschaftliche Sichtbezüge und sichern die ökologische Vernetzung. Topographisch und landschaftlich markant vom Seeland abgesetzt sind die Dörfer am Jurahang und in den Juratalern. Die Siedlungen liegen in grossräumig getrennten Landschaftskammern und sind einzig durch die Klus der Schüss miteinander und mit dem Agglomerationskern verbunden.

Die prägenden Elemente der Landschafts- und Freiraumstruktur sind in [Karte 3.1 im Kartenband](#) dargestellt. Zusammen bilden sie die vier hauptsächlichen Landschaftsräume der Agglomeration:

Hügel- und Berglandschaft des Jura

 Die langgezogenen Bergrücken des Faltenjuras bilden mit ihrer naturnahen und vielfältigen Landschaft einen starken Kontrast zum dicht besiedelten Seeland. Die parallel in Ost-West-Richtung laufenden Juraketten schaffen eine starke topographische Gliederung. Diese wird durch den Wechsel von bewaldeten Hügeln und überwiegend landwirtschaftlich genutzten Tälern betont.

 Zwischen den bewaldeten Höhenzügen liegen langgestreckte, besiedelte Talmulden. Die naturnahen Bäche mit ihren bestockten Ufern und die feuchten Talsohlen sind prägende Landschaftselemente. Die Bäche fliessen in der Schüss zusammen, die die Jurakette in Nord-Süd-Richtung durchbricht und durch die Taubenlochschlucht und die Stadt in den Bielersee fliest. Der Flusslauf der Schüss ist grösstenteils wenig beeinträchtigt.

 Eine typische Eigenart sind die landwirtschaftlich genutzten Wytweiden sowie die Trockenstein-Weidemauern aus weissem Kalkgestein. In starkem Kontrast zur Kulturlandschaft stehen eindrückliche Felsen, Schluchten, Moore und ausgedehnte Wälder.

Seelandschaft

 Der Bielersee ist ein prägendes und identifikationsstiftendes Landschaftselement der Agglomeration und ein wichtiges Naherholungsgebiet. Sein nördliches Ufer ist geprägt von der Rebbaulandschaft am steilen Jurasüdfuss, die im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung verzeichnet ist (BLN 1001). Ihr besonderer Reiz liegt in der Verzahnung kompakter Dörfer mit weitgehend erhaltenen, historischen Siedlungsrandern, Rebbergen, Trockenmauern, Felsen, Gehölzen und trockenwarmen Magerwiesen.

Gleichzeitig ist das Nordufer stark beeinträchtigt durch die Verkehrsinfrastrukturen der Bahn und der Nationalstrasse A5.

Das südliche Seeufer ist weitgehend unverbaut und naturnah, was einen grossen Teil seines besonderen landschaftlichen Reizes ausmacht und es von anderen mittelländischen Seen unterscheidet.

Stadtlandschaft

Am östlichen Ende des Bielersees schliesst die Stadtlandschaft des Agglomerationskerns an. Ihre Ausdehnung ist topografisch bedingt. Die Stadt wird durch Jura, See und die südlich angrenzenden Hügelzüge eingerahmt. Für die Stadtlandschaft sind zudem die Wasserläufe der Schüss und des Nidau-Büren-Kanals mit ihren naturnahen Elementen und Freiflächen prägend.

Hügellandschaft mit Aare-Ebene

 Die stadtnahen Hügelzüge bilden den Übergang zur Aare-Ebene im südwestlichen Teil der Agglomeration. Die sanfte Topographie und das Mosaik von Wald und Offenland erzeugen ein Gefühl von Weite.

 Die besondere Qualität der Landschaft liegt in der offenen Ebene, die durch intensiv genutzte Ackerflächen geprägt ist. Die historisch gewachsenen Siedlungen liegen in leicht erhöhter Lage am Rand der Ebene. Seit den 1960er-Jahren haben sich die Siedlungen vermehrt in die Ebene ausgedehnt. Der Waldanteil ist gering. Naturnahe Flächen und Auenwälder sind entlang der Alten Aare und im Häftli erhalten. Die Flusslandschaft der Alten Aare und Alten Zihl ist im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung verzeichnet (BLN 1302).

3.2.2 Landschafts- und Naturschutz

Die aus übergeordneter Sicht schützenswerten Landschaften und Naturräume sind in **Karte 3.2 im Kartenband** dargestellt. Sie sind in der kantonalen und regionalen Richtplanung verankert.

Landschaftsschutz

Landschaft von nationaler Bedeutung

 Das nördliche Bielerseeufer und der Flusslauf der Alten Aare und der Alten Zihl sind im Bundesinventar der Landschaften und Kulturdenkmäler von nationaler Bedeutung verzeichnet.

Regionale Landschaftsschutzgebiete

 Die regionalen Landschaftsschutzgebiete umfassen Gebiete, die aufgrund ihres ökologischen, landschaftlichen oder soziokulturellen Werts besonderen Schutz verdienen und integral zu erhalten sind. Sie sind im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) festgesetzt.

Regionale Landschaftsschongebiete

 Die regionalen Landschaftsschongebiete sind von störenden Vorhaben und von Beeinträchtigungen von Lebensräumen freizuhalten. Landwirtschaftliche Bauten und Anlagen sind unter Berücksichtigung der Landschaftsbildes und der ökologisch wertvollen Lebensräume zugelassen. Sie sind im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) festgesetzt.

Siedlungsprägende Grünräume

 Die siedlungsprägenden Grünräume strukturieren das Siedlungsgebiet und dienen der Naherholung und der ökologischen Vernetzung. Sie sind im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) festgesetzt.



Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung

Die Siedlungsbegrenzungen verhindern eine weitere Ausdehnung des Siedlungsgebiets in empfindlichen Gebieten ausserhalb der Landschaftsschutz- und schongebiete. Sie sind im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) festgesetzt.

Naturschutz und ökologische Vernetzung



Kantonale Naturschutzgebiete

Die kantonalen Naturschutzgebiete sind naturnahe, vielfältige Lebensräume, in denen der Lebensraum- und Artenschutz eine zentrale Rolle spielt. Im Schutzbeschluss sind die Schutzziele jedes Gebietes festgelegt.



Umsetzungsperimeter Biodiversität

Im kantonalen Sachplan Biodiversität sind Umsetzungsperimeter für die Sicherung und Aufwertung von Lebensräumen festgesetzt. In der Agglomeration Biel/Lyss betrifft dies folgende Lebensräume:

- » Flachmoore
- » Trockenwiesen und –weiden
- » Auengebiete
- » Amphibienlaichgebiete
- » Wildwechselkorridore

Ortsbildschutz



Schützenswerte Ortsbilder von nationaler und regionaler Bedeutung



Die Ortsbilder von nationaler und regionaler Bedeutung sind im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz verzeichnet und sind von den Gemeinden im Rahmen der Ortsplanung zu berücksichtigen.

3.2.3 Trends

Die verdichtete Bauweise und die anhaltend hohe Bautätigkeit führen zu einer Urbanisierung der Dörfer und einer Nutzungsintensivierung in den bestehenden Siedlungsstrukturen. Eine vorsorgliche planerische Sicherung von Grünflächen für die Naherholung und den ökologischen Ausgleich ist für die Erhaltung und Förderung der Qualität und Attraktivität der Agglomeration unabdingbar.

Im Bereich der Freizeitaktivitäten ist mit zunehmenden – insbesondere am Wasser – aber auch mit neuen Nachfragen zu rechnen. Damit entsprechende Angebote ausgebaut werden können, sind sowohl bestehende als auch potenzielle neue Erholungsgebiete zu sichern. Eine mass- und qualitätsvolle Angebotserweiterung muss zudem mit den Bestrebungen einer ökologischen Landschaftsentwicklung koordiniert werden.

Die gemeindeweise organisierten Planungen und Massnahmen im Seeufergebiet entsprechen nicht mehr dem wachsenden Druck auf die Seeufernutzung durch ein Publikum aus einem weiteren Umfeld. Lokale und regionale Nutzungsbedürfnisse überlagern sich zunehmend, was vor allem in kleineren Gemeinden die Frage der Finanzierung des Unterhalts der öffentlichen Anlagen und Flächen aufwirft. Das Seeufergebiet als wichtiger Identifikationsträger der Agglomeration und Tourismusmagnet muss vermehrt gemeindeübergreifend geplant, gestaltet und unterhalten werden.

In Teilen der Landwirtschaft sind weitere Intensivierungen und Spezialisierungen zu erwarten, welche zum Ausbau der landwirtschaftlichen Infrastruktur führen werden. Eine räumliche Steuerung der land-

schaftsrelevanten Auswirkungen gelingt am ehesten durch die Erhaltung von schützenswerten, landschaftsstrukturierenden Gebieten und deren ökologische Stärkung.

In der Umsetzung der Aufgaben der öffentlichen Hand und beim Einsatz von Fördermitteln ist eine zunehmende Aufteilung in einzelne Sachgebiete und eine Trennung der verschiedenen Funktionen zu beobachten. Multifunktionale Vorhaben werden dadurch erschwert. Landschaft und Biodiversität sind jedoch ausgeprägte Querschnittaufgaben, weshalb eine aktive Koordination zwischen den Sachbereichen, Verwaltungsebenen und Zuständigkeiten immer wichtiger wird.

3.3 Wohnbevölkerung und Beschäftigte

3.3.1 Entwicklung der Wohnbevölkerung

Bisherige Entwicklung

Die Agglomeration Biel/Lyss zählt 2018 eine Wohnbevölkerung von rund 120 000 Personen (Tabelle 1). Die Bevölkerungsverteilung zeigt eine klare räumliche Konzentration. 60 Prozent der Menschen wohnen im Agglomerationskern, allein in der Kernstadt Biel 46 Prozent. In den Gemeinden der Agglomerationsachsen leben 30 Prozent und im ländlichen Raum 10 Prozent der Bevölkerung.

Zwischen 2002 und 2018 ist die Wohnbevölkerung um 15 000 Personen gewachsen. In den acht Jahren von 2010 bis 2018 war das Wachstum um 50 Prozent höher als in den acht Jahren davor. In beiden Zeitabschnitten verzeichneten die Gemeinden auf den Agglomerationsachsen und dort insbesondere die Zentren Lyss, Pieterlen und Studen das stärkste Wachstum. Die ländlichen Gemeinden wuchsen in beiden Zeitabschnitten deutlich unter dem Durchschnitt der Agglomeration.

In der Stadt Biel lag das Bevölkerungswachstum bis 2010 unter dem Durchschnitt der Agglomeration und nach 2010 darüber. Gegenüber der Vergangenheit bedeutet dies eine markante Trendumkehr. Der seit Mitte der 1960er-Jahre anhaltende Bevölkerungsrückgang konnte gestoppt und in eine neue Wachstumsdynamik überführt werden.

	2002	2010	2018	2002 bis 2010 absolut	2002 bis 2010 pro Jahr	2010 bis 2018 absolut	2010 bis 2018 pro Jahr	Anteil 2018
Agglomerationskern	65 400	68 800	74 000	3 400	0,7 %	5 200	0,9 %	61 %
Agglomerationsachsen	29 000	31 300	34 700	2 300	1,0 %	3 400	1,4 %	29 %
Ländlicher Raum	11 000	11 300	11 800	400	0,4 %	400	0,5 %	10 %
Agglomeration total	105 400	120 500	120 500	6 000	0,7 %	9 000	1,0 %	100 %

davon Zentren:

Biel/Bienne	48 300	50 700	55 200	2 400	0,6 %	4 600	1,2 %	46 %
Lyss	12 700	13 700	14 900	1 000	1,0 %	1 200	1,1 %	12 %
Orpund, Pieterlen, Studen	8 200	9 000	10 300	800	1,6 %	1 300	1,9 %	9 %
Zentren total	69 200	80 400	80 400	4 200	1,0 %	7 100	1,8 %	67 %

Werte gerundet. Summen können abweichen.

Tabelle 1 Wohnbevölkerung: Entwicklung 2002 bis 2018

Datengrundlage: Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes ESPOP (bis 2010); Statistik der Bevölkerung und Haushalte STATPOP (ab 2011)

Trend

Gemäss den kantonalen Bevölkerungsszenarien (Szenario mittel) wird das Bevölkerungswachstum weiter anhalten. Das Trendszenario 2040 in Tabelle 2 lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- » Bis 2040 wird eine Zunahme um 19 Prozent auf 143 700 Personen erwartet, wobei die Wachstumsrate bis 2025 ansteigt und danach wieder abnimmt.
- » Im Agglomerationskern wird ein höheres Wachstum als in der Vergangenheit erwartet. Der Wachstumstrend in der Kernstadt Biel setzt sich verstärkt fort.
- » Auf den Agglomerationsachsen wird ein deutlich geringeres Wachstum als bisher erwartet. Dafür verlagert sich ein Teil des Wachstums wieder zurück in den ländlichen Raum.

Gleichzeitig wird der Anteil der Menschen im Alter über 64 Jahren ansteigen. Bis 2040 wird mit einem Anteil der über 64-jährigen von 25 Prozent gerechnet, gegenüber 20 Prozent im Jahr 2015. Der Anteil der 20 bis 64-jährigen sinkt im gleichen Zeitraum von 61 auf 56 Prozent, während jener der unter 20-jährigen stabil bei rund 19 Prozent bleibt.

	ENTWICKLUNG 2002 BIS 2018					TRENDSZENARIO 2040			
	Stand 2002	Stand 2018	Anteil 2018	Zunahme absolut	Zunahme pro Jahr	2040	Anteil 2040	Zunahme absolut	Zunahme pro Jahr
Agglomerationskern	65 400	74 000	61 %	8 600	0,8 %	91 200	63 %	17 200	1,1 %
Agglomerationsachsen	29 000	34 700	29 %	5 700	1,2 %	38 900	27 %	4 200	0,6 %
Ländlicher Raum	11 000	11 800	10 %	800	0,5 %	13 600	9 %	1 800	0,7 %
Agglomeration	105 400	120 500	100 %	15 100	0,9 %	143 700	100 %	23 200	0,9 %

davon Zentren:

Biel/Bienne	48 300	55 200	46 %	6 900	0,9 %	69 700	49 %	14 500	1,2 %
Lyss	12 700	14 900	12 %	2 200	1,1 %	16 600	12 %	1 700	0,5 %
Orpund, Pieterlen, Studen	8 200	10 300	9 %	2 100	1,6 %	11 800	8 %	1 500	0,6 %
Zentren	69 200	80 400	67 %	11 200	1,0 %	98 100	68 %	17 700	1,0 %

Werte gerundet. Summen können abweichen.

Tabelle 2 Wohnbevölkerung: Trendszenario 2040

Datengrundlage: Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes ESPOP (bis 2010); Statistik der Bevölkerung und Haushalte STATPOP (ab 2011); Regionalisierte Bevölkerungsszenarien für den Kanton Bern bis zum Jahr 2045 (Ausgabe 2016)

Folgerungen

- » Die Konzentration der Bevölkerung und des Bevölkerungswachstums im Agglomerationskern und in den Zentrumsgemeinden entspricht der Zielsetzung des Agglomerationsprogramms.
- » Es ist fraglich, ob das künftig verstärkte Wachstum im Agglomerationskern in vollem Umfang aufgenommen werden kann.
- » Zur Entlastung des Agglomerationskerns und um eine Rückverlagerung des Wachstums in den ländlichen Raum zu vermeiden, ist ein stärkeres Wachstum auf den Agglomerationsachsen und in den Zentrumsgemeinden notwendig.
- » Die Alterung der Bevölkerung verstärkt die Nachfrage nach Wohnraum an zentralen Lagen mit guter Versorgung und ÖV-Erschliessung. Sie stellt auch neue Anforderungen an den öffentlichen Raum und dessen Ausstattung.

3.3.2 Entwicklung der Beschäftigten

Bisherige Entwicklung

Die Agglomeration Biel/Lyss zählt 2016 rund 65 000 Beschäftigte (Tabelle 3). 73 Prozent der Beschäftigten arbeiten im Agglomerationskern, allein 62 Prozent in der Stadt Biel. Weitere 22 Prozent der Arbeitsplätze befinden sich auf den Agglomerationsachsen, wovon der grösste Teil (18 Prozent) in den vier Zentrumsgemeinden Lyss, Orpund, Pieterlen und Studen. 5 Prozent der Beschäftigten arbeiten im ländlichen Raum.

Zwischen 2001 und 2016 hat die Zahl der Beschäftigten um 9 400 Personen zugenommen. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 1,1 Prozent. Die Stadt Biel und die weiteren Zentrumsgemeinden verzeichneten ein überdurchschnittliches Wachstum von 1,3 Prozent pro Jahr. Im ländlichen Raum blieb die Zahl der Beschäftigten stabil.

Gebiet	ENTWICKLUNG 2001 BIS 2016					TRENDSZENARIO 2040				
	2001	2016	Anteil 2016	Zunahme absolut	Zunahme pro Jahr	2040	Anteil 2040	Zunahme absolut	Zunahme pro Jahr	
Agglomerationskern	40 600	47 800	73 %	7 200	1,2 %	59 500	76 %	11 700	1,0 %	
Agglomerationsachsen	11 900	14 000	22 %	2 100	1,2 %	15 800	20 %	1 800	0,5 %	
Ländlicher Raum	2 900	3 000	5 %	100	0,1 %	3 400	4 %	500	0,7 %	
Agglomeration	55 400	64 800	100 %	9 400	1,1 %	78 700	100 %	13 900	0,9 %	

davon Zentren:

Biel/Bienne	33 400	40 100	62 %	6 700	1,3 %	50 600	64 %	10 500	1,1 %
Lyss	6 800	8 100	13 %	1 300	1,3 %	9 000	11 %	900	0,5 %
Orpund, Pieterlen, Studen	3 000	3 600	5 %	600	1,3 %	4 200	5 %	600	0,7 %
Zentren	43 200	51 800	80 %	8 500	1,3 %	63 800	80 %	12 000	1,0 %

Werte gerundet. Summen können abweichen.

Tabelle 3 Beschäftigte: Entwicklung 2001 bis 2016 und Trendszenario 2040

Datengrundlage: Betriebszählung BZ (2008); Statistik der Unternehmensstruktur STATENT (ab 2012)

Trend

Zur künftigen Entwicklung der Beschäftigten gibt es keine verlässlichen Aussagen. Sie ist abhängig von der konjunkturellen Entwicklung, den künftigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und unternehmerischen Entscheiden. Ausgehend vom Ziel einer möglichst ausgeglichenen Entwicklung wird für die Beschäftigten dasselbe Wachstum angenommen wie für die Bevölkerung, wobei der erwartete Rückgang der Bevölkerung im erwerbstätigen Alter berücksichtigt wird.

Das Trendszenario 2040 ist in Tabelle 3 abgebildet. Demnach arbeiten im Jahr 2040 in der Agglomeration rund 79 000 Personen. Dies entspricht einer Zunahme um rund 14 000 Beschäftigte. Drei Viertel des Wachstums entfallen auf die Stadt Biel.

Folgerungen

- » Noch stärker als die Wohnbevölkerung konzentrieren sich die Beschäftigten im Agglomerationskern und in der Stadt Biel.
- » Damit gewinnen die Erschliessung von Arbeitsplatzgebieten mit dem öffentlichen Verkehr und die Ansiedlung von Arbeitsplätzen im Umfeld von Bahnhaltstellen weiter an Bedeutung.

3.4 Siedlungsentwicklung

3.4.1 Bevölkerungsdichte und ÖV-Erschliessung

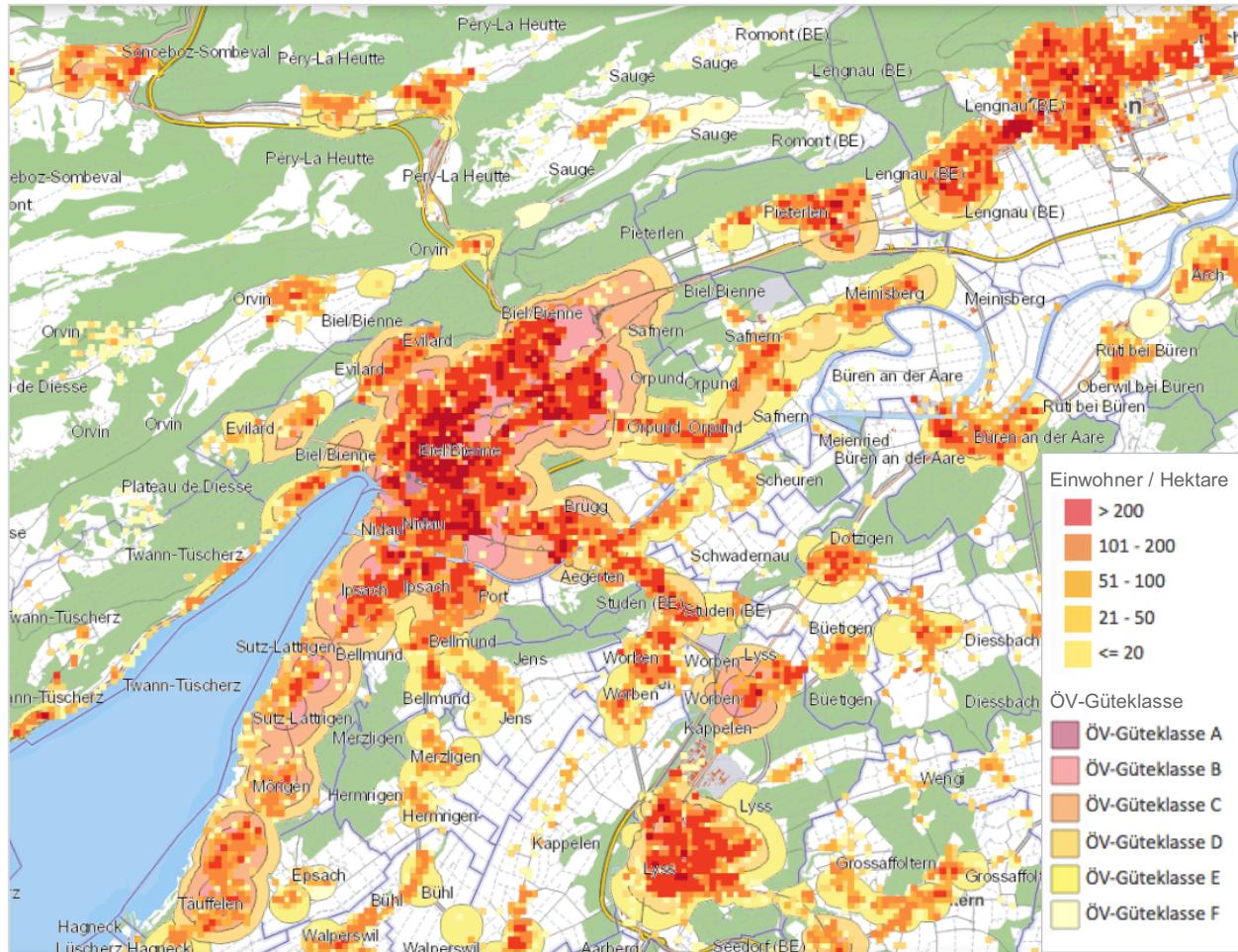


Abbildung 6 Bevölkerungsdichte und kantonale ÖV-Erschliessungsgüte

Datengrundlage: Statistik der Bevölkerung und Haushalte (STATPOP), BFS 2017; ÖV-Erschliessungs-güteklassen, Kanton Bern 2018

Abbildung 6 zeigt, dass die Wohngebiete der Agglomeration vergleichsweise gut mit dem ÖV erschlossen sind:

- » Der Agglomerationskern und das Nebenzentrum Lyss weisen eine hohe Bevölkerungsdichte auf. Diese Gebiete haben ein hohes Potenzial für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und verfügen über eine gute ÖV-Erschliessung.
- » Auf den Achsen Aegerten-Studen-Worben und Orpund-Safnern sowie in Pieterlen und in Pery befinden sich Wohngebiete, die angesichts der mittleren Bevölkerungsdichte eine ungenügende ÖV-Erschliessung haben.
- » In Bellmund und Jens, in Vingelz sowie in Orvin, La Heutte und Sauge finden sich Wohngebiete mit niedriger bis mittlerer Bevölkerungsdichte und kritischer ÖV-Erschliessung.
- » Nur vereinzelte kleine Wohngebiete an den Siedlungsranden haben gar keine ÖV-Anbindung.

MOCA-Indikator: Einwohner/innen nach ÖV-Güteklassen

Der MOCA-Indikator gibt an, wie gut die Wohngebiete der Agglomeration mit dem ÖV erschlossen sind. Die ÖV-Güteklassen werden nach der Methodik des Bundesamts für Raumentwicklung berechnet. Die Erschliessungsqualität ist abhängig von der Distanz zur Haltestelle, vom Verkehrsmittel und vom Kursintervall.

Zwischen 2014 und 2017 hat sich die ÖV-Erschliessung der Wohnbevölkerung in der Agglomeration Biel nur leicht verändert. Der Anteil der Einwohner/innen in den ÖV-Güteklassen A und B blieb konstant. Der Anteil mit marginaler oder keiner ÖV-Erschliessung konnte reduziert werden. In Lyss wurde im selben Zeitraum eine markante Verbesserung der ÖV-Erschliessung erreicht.

Einwohner/innen nach ÖV-Güteklassen	Agglomeration Biel			Lyss		
	2014	2017		2014	2017	
Klasse A: sehr gute Erschliessung	14,4 %	16,1 %	+ 1,7	11,5 %	30,3 %	+ 18,8
Klasse B: gute Erschliessung	38,9 %	37,4 %	- 1,5	25,7 %	31,5 %	+ 5,8
Klasse C: mittelmässige Erschliessung	15,0 %	15,1 %	+ 0,1	28,4 %	19,7 %	- 8,7
Klasse D: geringe Erschliessung	22,3 %	23,3 %	+ 1,0	25,4 %	11,0 %	- 14,4
Marginale oder keine Erschliessung	9,3 %	7,9 %	- 1,4	9,0 %	7,5 %	- 1,5

Tabelle 4 MOCA-Indikator: Einwohner/innen nach ÖV-Güteklassen

Quelle: *Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA)*, ARE 2018

3.4.2 Beschäftigtendichte und ÖV-Erschliessung

Abbildung 7 zeigt die Dichte und ÖV-Erschliessung der Beschäftigten in der Agglomeration. Es zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei der Wohnbevölkerung.

- » Die Arbeitsgebiete im Agglomerationskern und das Zentrum von Lyss weisen eine hohe Beschäftigtendichte und gleichzeitig eine gute ÖV-Erschliessung auf.
- » Die Arbeitsgebiete Lyss Nord und Lyss Süd sind grössere Arbeitsgebiete mit ungenügender ÖV-Erschliessung.
- » Auch auf den Achsen Aegerten-Studen-Worben und Orpund-Safnern sowie in Pieterlen und in Pery ist die ÖV-Erschliessung angesichts der Beschäftigtendichte teils ungenügend.

MOCA-Indikator: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

Der MOCA-Indikator zeigt, wie gut die Arbeitsgebiete der Agglomeration mit dem ÖV erschlossen sind. Die ÖV-Güteklassen werden nach der Methodik des Bundesamts für Raumentwicklung berechnet. Die Erschliessungsqualität ist abhängig von der Distanz zur Haltestelle, vom Verkehrsmittel und vom Kursintervall.

In der Agglomeration Biel hat sich die ÖV-Erschliessung der Beschäftigten von 2014 bis 2017 nur leicht verändert. Der Anteil in den ÖV-Güteklassen A und B ist leicht gestiegen, der Anteil in den übrigen Klassen leicht gesunken. In Lyss wurde die ÖV-Erschliessung im selben Zeitraum deutlich verbessert.

Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	Agglomeration Biel			Lyss		
	2014	2017		2014	2017	
Klasse A: sehr gute Erschliessung	31,5 %	33,4 %	+ 1,9	19,4 %	31,6 %	+ 12,2
Klasse B: gute Erschliessung	29,2 %	28,1 %	- 1,1	16,4 %	15,0 %	- 1,4
Klasse C: mittelmässige Erschliessung	21,7 %	21,3 %	- 0,4	13,2 %	15,2 %	+ 2,0
Klasse D: geringe Erschliessung	13,4 %	13,2 %	- 0,2	32,3 %	27,1 %	- 5,2
Marginale oder keine Erschliessung	4,2 %	4,0 %	- 0,2	18,6 %	11,2 %	- 7,4

Tabelle 5 MOCA-Indikator: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

Datengrundlage: Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA), ARE 2018

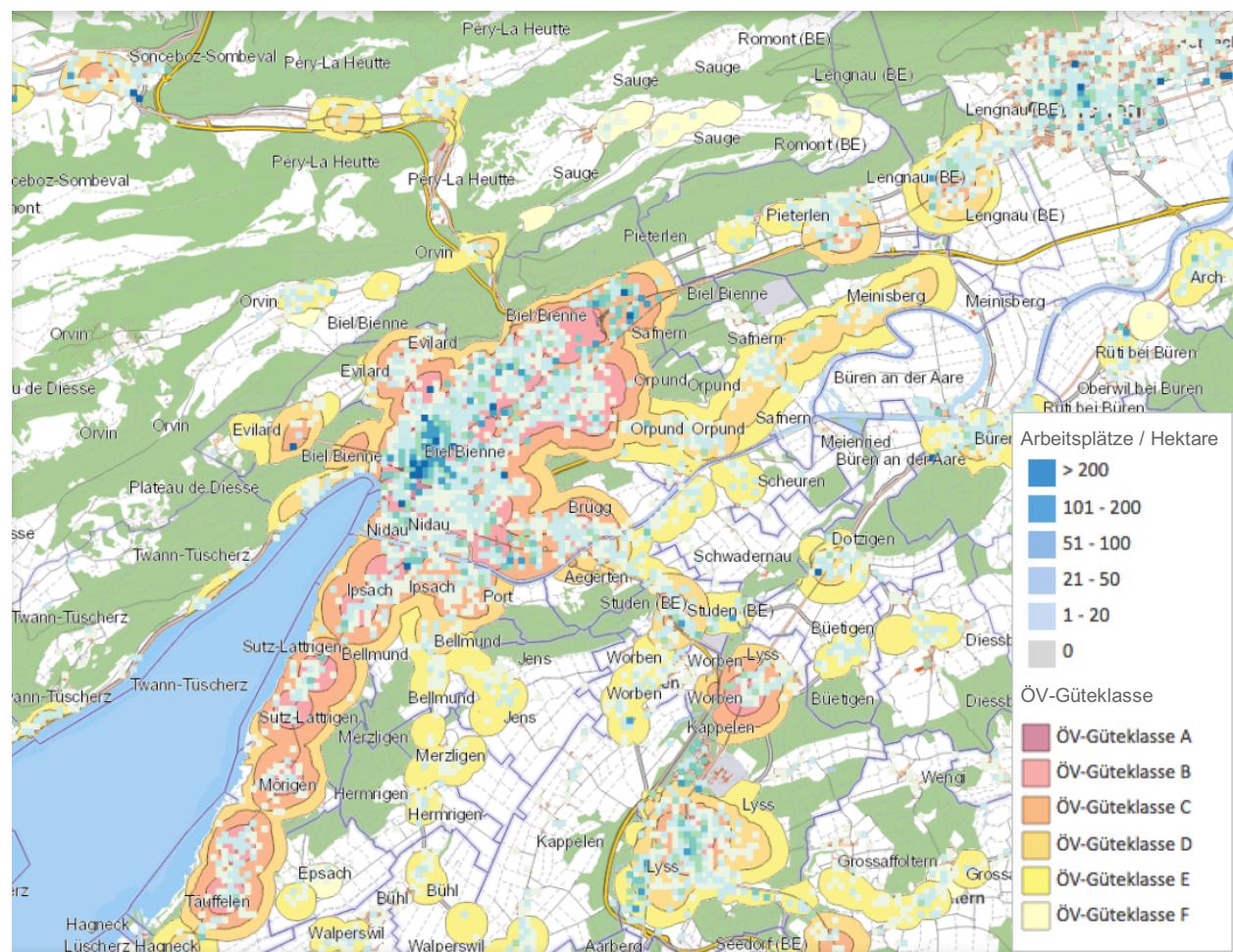


Abbildung 7 Beschäftigtendichte und kantonale ÖV-Erschliessungsgüte

Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT), BFS 2017; ÖV-Erschliessungsgüteklassen, Kanton Bern 2018

3.4.3 Raumnutzerdichte

Kantonale Vorgaben

Der kantonale Richtplan legt für jeden Raumtyp einen Richtwert für die Raumnutzerdichte in den Wohn-, Misch- und Kernzonen fest. Die Raumnutzerdichte entspricht der Anzahl Einwohner/innen und Beschäftigte pro Hektare in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen. Liegt die Raumnutzerdichte einer Gemeinde unter dem Richtwert, reduziert sich ihr Bedarf für Neueinzonungen. Für jeden Raumtyp legt der kantonale Richtplan zudem eine minimale Dichte (Geschossflächenziffer) für Ein- und Umzonungen sowie für die Überbauung von Kulturland in der Bauzone fest.

Raumnutzerdichte in den Gemeinden

Raumtyp	Gemeinde	Raumnutzerdichte		Mindestdichte	
		Richtwert	Ist-Wert	Kulturland	Nichtkulturland
Agglomerationskern	Biel (Zentrum 2. Stufe)	158	159	●	1,20
	Brügg	85	77	●	0,90
	Ipsach	85	71	●	0,90
	Nidau	85	120	●	0,90
	Port	85	58	●	0,90
Agglomerationsachsen	Aegerten	53	54	●	0,60
	Evilard	53	40	●	0,60
	Lyss (Zentrum 3. Stufe)	57	85	●	0,70
	Mörigen	53	32	●	0,60
	Orpund (Zentrum 4. Stufe)	57	54	●	0,70
	Pieterlen (Zentrum 4. Stufe)	57	61	●	0,70
	Sutz-Lattrigen	53	46	●	0,60
	Studen (Zentrum 4. Stufe)	57	70	●	0,70
	Worben	53	53	●	0,60
					0,55
Ländlicher Raum	Bellmund	39	38	●	0,50
	Jens	39	32	●	0,50
	Meinisberg	39	39	●	0,50
	Orvin	34	48	●	0,40
	Péry-La Heutte	39	38	●	0,50
	Safnern	39	43	●	0,50
	Sauge	39	33	●	0,50
	Scheuren	39	32	●	0,50
	Schwadernau	39	41	●	0,50
	Twann-Tüscherz	39	76	●	0,50

Raumnutzerdichte:

- Ist-Wert gleich/über Richtwert
- Ist-Wert 10% unter Richtwert
- Ist-Wert mehr als 10% unter Richtwert

Mindestdichte Kulturland: Minimale Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) für die Ein- und Umzonung von Kulturland sowie für die Überbauung von Kulturland in der Bauzone

Mindestdichte Nichtkulturland: Minimale Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) für die Ein- und Umzonung von Nichtkulturland

Tabelle 6

Raumnutzerdichte und Mindestdichte für Ein- und Umzonungen

Datengrundlage: Amt für Gemeinden und Raumordnung (2018)

Tabelle 6 zeigt die Raumnutzerdichte und die Mindestdichten gemäss kantonalem Richtplan für die Gemeinden der Agglomeration Biel/Lyss. Sowohl in den städtischen als auch in den ländlichen Räumen gibt es Gemeinden mit Raumnutzerdichten über und unter dem Richtwert. Die Unterschiede sind bedingt durch Topografie und Siedlungsstruktur sowie die Fläche der unbebauten und unternutzten Bauzone. Von den fünf Zentren liegen Biel, Lyss, Pieterlen und Studen über dem kantonalen Richtwert, einzig Orpund liegt noch leicht darunter. Im Agglomerationskern und auf den Agglomerationsachsen gibt es Gemeinden mit Potenzial für eine Erhöhung der Raumnutzerdichte.

MOCA-Indikator: Raumnutzerdichte

Dieser Indikator gibt die Anzahl Einwohner/innen und Beschäftigte pro Hektare überbauter Bauzone wieder. Er zeigt an, wie dicht die Bauzone genutzt wird und ob die Siedlungsentwicklung nach innen erfolgt.

Einwohner/innen und Beschäftigte pro Hektare der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen	2012	2017	
Biel/Bienne	84,9	86,2	+ 1,3
Lyss	83,0	81,4	- 1,6

Tabelle 7 MOCA-Indikator: Raumnutzerdichte

Datengrundlage: Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA), ARE 2018

Von 2012 bis 2017 hat die Raumnutzerdichte in der Agglomeration Biel von 84,9 auf 86,2 Personen pro Hektare zugenommen. In Lyss ist die Raumnutzerdichte ähnlich hoch, sank jedoch im selben Zeitraum von 83,0 auf 81,4 Personen..

Folgerungen

Die Raumnutzerdichte soll vorab in jenen Gemeinden erhöht werden, die im Agglomerationskern oder auf den Agglomerationsachsen liegen und über eine gute ÖV-Erschliessung verfügen. Dies geschieht durch die Überbauung von Bauzonenreserven, die Nachverdichtung von bestehenden Siedlungen und die Entwicklung von Umstrukturierungsgebieten.

3.4.4 Bauzonenreserve und Flächenbedarf für Wohnen und gemischte Nutzung

Bauzonenreserve für Wohnen und gemischte Nutzung

Der Kanton erhebt jährlich die unbebauten und unternutzten Wohn-, Misch- und Kernzonen und deren Kapazität. Bei den unternutzten Bauzonen wird die Differenz zwischen der tatsächlich genutzten und der rechtlich zulässigen Geschossfläche ermittelt («innere Reserven»). Für die Berechnung der Kapazität wird ein Anteil Wohnnutzung von 80 Prozent und ein Anteil Arbeitsnutzung von 20 Prozent angenommen.

Die unbebauten und unternutzten Wohn-, Misch und Kernzonen (Stand 2018) bieten zusammen ein theoretische Kapazität an Wohnraum für 55 600 Personen (Tabelle 8). Ein Viertel entfallen auf unbebaute Flächen, drei Viertel auf unternutzte Flächen. Rund 80 Prozent der Kapazität befinden sich im Agglomerationskern und auf den Agglomerationsachsen, also in jenen Gebieten, in denen das künftige Bevölkerungswachstum konzentriert werden soll. Die Zentren Biel, Lyss, Orpund, Pieterlen und Studen verfügen zusammen über die Hälfte der Kapazität.

	Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen (80 %)			Unternutzte Wohn-, Misch- und Kernzonen (80 %)			Total Bauzonenreserve und Kapazität Wohnen		
	GF ha	Personen	Anteil	GF ha	Personen	Anteil	GF ha	Personen	Anteil
Agglomerationskern	30,9	6 200	46 %	70,9	14 200	34 %	101,9	20 400	37 %
Agglomerationsachsen	24,4	4 900	36 %	91,9	18 400	44 %	116,3	23 300	42 %
Ländlicher Raum	12,4	2 500	18 %	47,4	9 500	23 %	59,8	12 000	22 %
Agglomeration	67,7	13 500	100 %	210,3	42 100	100 %	278,0	55 600	100 %
<i>davon Zentren:</i>									
Biel/Bienne	20,6	4 100	30 %	47,2	9 400	22 %	67,8	13 600	24 %
Lyss	5,0	1 000	7 %	23,1	4 600	11 %	28,1	5 600	10 %
Orpund, Pieterlen, Studen	10,0	2 000	15 %	33,0	6 600	16 %	43,0	8 600	15 %
Zentren	35,6	7 100	53 %	103,3	20 700	49 %	138,9	27 800	50 %

Werte gerundet. Summen können abweichen. GF = Geschossfläche

Tabelle 8 Theoretische Kapazität der Wohn-, Misch- und Kernzonen

Quelle: Amt für Gemeinden und Raumordnung (2018)

Karte 3.2 im Kartenband zeigt die räumliche Verteilung der unbebauten Wohn-, Misch- und Kernzonen (die unternutzten Wohn-, Misch- und Kernzonen sind nicht abgebildet). Neben den grösseren Entwicklungsgebieten (Kapitel 3.4.6) handelt es sich vorwiegend um einzelne Grundstücke und kleinere Areale.

Die theoretische Kapazität der Wohn-, Misch und Kernzonen kann aus verschiedenen Gründen nicht vollständig ausgeschöpft werden. Die Kapazität, die bis 2040 mobilisiert werden kann, liegt deshalb deutlich tiefer und wird auf knapp 28 000 Personen geschätzt (Tabelle 9). Die Schätzung basiert auf folgenden Annahmen:

- » 70 Prozent der unbebauten Wohn-, Misch- und Kernzonen werden bis 2040 überbaut.
- » 30 Prozent der unternutzten Wohn-, Misch- und Kernzonen werden bis 2040 mobilisiert.
- » 80 Prozent der heute bekannten Umstrukturierungsgebiete werden bis 2040 realisiert.

	Unbebaute Flächen (70 %)	Unternutzte Flächen (30 %)	Umstrukturierungsgebiete (80 %)	Kapazität total	Bedarf Trendszenario 2040
	Personen	Personen	Personen	Personen	Personen
Agglomerationskern	4 300	4 300	5 100	13 700	17 200
Agglomerationsachsen	3 400	5 500	1 200	10 100	4 200
Ländlicher Raum	1 700	2 900	0	4 600	1 800
Agglomeration	9 500	12 700	6 300	28 400	23 200
<i>davon Zentren:</i>					
Biel/Bienne	2 900	2 800	3 400	9 100	14 500
Lyss	700	1 400	1 000	3 100	1 700
Orpund, Pieterlen, Studen	1 400	2 000	200	3 600	1 500
Zentren total	5 000	6 200	4 600	15 800	17 700

Werte gerundet. Summen können abweichen.

Tabelle 9 Kapazität der Wohn-, Misch- und Kernzonen und Bedarf gemäss Trendszenario 2040

Quelle: Amt für Gemeinden und Raumordnung (2018)

Flächenbedarf für Wohnen bis 2040

Gemäss Trendszenario besteht bis 2040 ein Bedarf an Wohnraum für 23 200 zusätzliche Personen. Die Gegenüberstellung des Bedarfs mit der Kapazität der Wohn-, Misch- und Kernzonen (Tabelle 9) ergibt folgende Erkenntnisse:

- » In der Stadt Biel übersteigt der prognostizierte Bedarf die Kapazitäten. Siedlungserweiterungen sind innerhalb des Gemeindegebiets praktisch nicht möglich. Es ist deshalb zu erwarten, dass das Bevölkerungswachstum unter dem Trendszenario liegen wird.
- » In den übrigen Gemeinden des Agglomerationskerns und in den Gemeinden auf den Agglomerationsachsen sind hingegen die Kapazitäten höher als der prognostizierte Bedarf. Um das begrenzte Wachstumspotenzial in der Stadt Biel auszugleichen, ist in diesen Gemeinden ein höheres Bevölkerungswachstum anzustreben als im Trendszenario erwartet.
- » Im ländlichen Raum liegen die Kapazitäten deutlich über dem Trendszenario. Dieses liegt seinerseits deutlich über der angestrebten Entwicklung gemäss kantonalem Richtplan.

Folgerungen

- » Das prognostizierte Bevölkerungswachstum von 23 200 Personen bis 2040 kann von den bestehenden Bauzonen aufgenommen werden.
- » Um das Bevölkerungswachstum an raumplanerisch geeignete Standorte zu lenken, ist im Agglomerationskern ausserhalb der Stadt Biel und auf den Agglomerationsachsen ein stärkeres Wachstum nötig als gemäss Trendszenario erwartet.
- » Die Baulandreserven und Verdichtungspotenziale im Agglomerationskern und auf den Agglomerationsachsen müssen konsequent genutzt werden. Dazu sind die im AP3 bezeichneten Entwicklungsgebiete voranzutreiben. Zusätzlich müssen im Agglomerationskern, in Lyss und in den Zentren 4. Stufe weitere Verdichtungspotenziale mobilisiert werden.

3.4.5 Bauzonenreserve und Flächenbedarf für Arbeitsnutzungen

Bauzonenreserve für Arbeiten

Der Kanton erhebt jährlich die unbebauten Arbeitszonen und deren Nutzungspotenzial. Zu den unternutzten Arbeitszonen («innere Reserven») gibt es keine verlässlichen Angaben. Potenzial für Arbeitsnutzungen besteht zusätzlich in den unbebauten und unternutzten Wohn-, Misch- und Kernzonen. Bei den unternutzten Bauzonen wird die Differenz zwischen der tatsächlich genutzten und der rechtlich zulässigen Geschossfläche ermittelt («innere Reserven»). Für die Berechnung der Kapazität wird in den Wohn-, Misch- und Kernzonen ein Anteil Arbeitsnutzungen von 20 Prozent (vgl. Kapitel 3.4.4) und in den Arbeitszonen ein Anteil Arbeitsnutzung von 100 Prozent angenommen.

Die Agglomeration Biel/Lyss verfügt 2018 über 100 ha Bauzonenreserve für Arbeitsnutzungen (Tabelle 10). Davon befinden sich rund 80 Prozent im Agglomerationskern und auf den Agglomerationsachsen, 20 Prozent im ländlichen Raum.

Karte 3.3 im Kartenband zeigt die räumliche Verteilung der unbebauten Arbeitszonen. Neben den grösseren Entwicklungsgebieten (Kapitel 3.4.6) handelt es sich vorwiegend um einzelne Grundstücke und kleinere Areale. Die 2016 eingeführte Arbeitszonenbewirtschaftung ermöglicht eine laufende Übersicht über die verfügbaren Flächen und dient als Grundlage für eine optimale Nutzung der Arbeitszonen.

	Unbebaute Arbeitszonen (100%)		Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen (20%)		Unternutzte Wohn-, Misch- und Kernzonen (20%)		Total Bauzonenreserve Arbeitsnutzungen	
	GF ha	Anteil	GF ha	Anteil	GF ha	Anteil	GF ha	Anteil
Agglomerationskern	13,9	45 %	7,7	46 %	17,7	34 %	39,4	39 %
Agglomerationsachsen	13,3	43 %	6,1	36 %	23,0	44 %	42,4	42 %
Ländlicher Raum	4,0	13 %	3,1	18 %	11,9	23 %	18,9	19 %
Agglomeration	31,2	100 %	16,9	100 %	52,6	100 %	100,7	100 %
<i>davon Zentren:</i>								
Biel/Bienne	9,9	32 %	5,1	30 %	11,8	22 %	26,9	27 %
Lyss	4,7	15 %	1,3	7 %	5,8	11 %	11,7	12 %
Orpund, Pieterlen, Studen	7,3	23 %	2,5	15 %	8,3	16 %	18,1	18 %
Zentren	21,9	70 %	8,9	53 %	25,9	49 %	56,6	56 %

Werte gerundet. Summen können abweichen. GF ha = Geschoßfläche in Hektaren

Tabelle 10 Bauzonenreserve und Potenzial für Arbeitsnutzungen

Quelle: Amt für Gemeinden und Raumordnung (2018)

Flächenbedarf für Arbeitsnutzungen bis 2040

Zur Entwicklung der Beschäftigten gibt es keine verlässlichen Prognosen. Daher kann auch der Baulandbedarf für Arbeitsnutzungen nur annäherungsweise abgeschätzt werden. Ausgehend vom Ziel einer ausgeglichenen Entwicklung der Agglomeration wird bei den Beschäftigten dasselbe Wachstum angestrebt wie bei der Bevölkerung. Ausgehend vom Trendszenario 2040 für die Beschäftigten (Tabelle 3) und dem heutigen Anteil der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor ergibt dies einen theoretischen Flächenbedarf von rund 70 ha für Arbeitsnutzungen bis 2040 (Tabelle 11).

Anteil 2016	Annahme zusätzliche Beschäftigte bis 2040	Annahme GF pro Arbeitsplatz	Annahme Bedarf GF bis 2040
2. Sektor	29%	4 000	100 m ²
3. Sektor	71%	9 900	30 m ²
Total	100%	13 900	69,7 ha

GF = Geschoßfläche

Tabelle 11 Flächenbedarf für Arbeitsnutzungen bis 2040

Quelle: Eigene Berechnung

Folgerungen

- » Das angestrebte Beschäftigtenwachstum kann theoretisch in den unbebauten Bauzonen für Arbeitsnutzungen aufgenommen werden. Dafür müssen 70 Prozent der Nutzungsreserven bis 2040 mobilisiert werden.
- » Über zwei Drittel der Bauzonenreserven für Arbeitsnutzungen befinden sich im Agglomerationskern und in den regionalen Zentren. Damit bestehen gute Voraussetzungen, um das künftige Wachstum an raumplanerisch geeigneten Standorten aufzunehmen und diese gut mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen.
- » Flächenmäßig besteht kein Bedarf für die Einzonung von neuen Arbeitszonen. Zu prüfen ist allenfalls das Angebot an Flächen über 5 Hektaren für die Ansiedlung von Grossbetrieben. Die rein quantitative Betrachtung sagt jedoch nichts über die Eignung der vorhandenen Arbeitszonen für die künftigen Bedürfnisse der Wirtschaft aus.

3.4.6 Entwicklungsgebiete

Unter dem Begriff Entwicklungsgebiete werden alle Gebiete zusammengefasst, in denen das zukünftige Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum hauptsächlich stattfinden wird. Die Entwicklungsgebiete sind im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) verankert und als Siedlungsmassnahmen im Agglomerationsprogramm Biel/Lyss enthalten.

Karte 3.3 im Kartenband zeigt die Lage der Entwicklungsgebiete und deren kantonale ÖV-Gütekasse.

Wohn-, Misch- und Kernzonen mit Verdichtungspotenzial

Die Wohn-, Misch- und Kernzonen mit Verdichtungspotenzial liegen im Agglomerationskern und in Lyss. Es sind gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Gebiete, die sich für eine städtebauliche Verdichtung eignen. Die Gemeinden sind angehalten, das Verdichtungspotenzial vertieft abzuklären und an geeigneten Standorten eine Siedlungsverdichtung zu ermöglichen.

Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete

Die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete sind Areale in der Bauzone, in denen eine bedeutende Nutzungsverdichtung und/oder Nutzungsänderung angestrebt wird oder bereits in Planung ist. Sie sind zentral gelegen und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen.

Regionale Wohnschwerpunkte

Die regionalen Wohnschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschiedene und für Wohnnutzung besonders geeignete Gebiete. Sie konzentrieren sich im Agglomerationskern und haben die (kantonale) ÖV-Gütekasse B.

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

Die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) sind als Bauzone ausgeschiedene, grössere Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung. Es wird unterschieden zwischen ESP-D (Dienstleistungen) und ESP-A (Industrie/Gewerbe). Die ESP-D bei den Bahnhöfen Biel und Lyss verfügen über eine sehr gute ÖV-Erschliessung (kantonale ÖV-Gütekasse A bzw. B). Ebenfalls gut mit dem ÖV erschlossen ist der ESP-A Bözingenfeld (kantonale ÖV-Gütekasse B/C). Hingegen verfügen die ESP-A Studengrien (Studenten) und Grien-Süd (Lyss) nur über eine geringe oder keine ÖV-Anbindung.

Strategische Arbeitszonen (SAZ)

An der Gemeindegrenze zwischen Biel und Pieterlen (kantonale ÖV-Gütekasse C/D) ist eine Strategische Arbeitszone (SAZ) vorgesehen. Mit SAZ verfolgt der Kanton das Ziel, grössere zusammenhängende Flächen planerisch soweit bereitzustellen, dass sie bei Bedarf innerhalb von wenigen Monaten baureif sind. Die SAZ ergänzen die ESP und sind auf Neuansiedlungen von grösseren, arbeitsplatzintensiven Unternehmen ausgerichtet.

Regionale Arbeitsschwerpunkte

Die regionalen Arbeitsschwerpunkte ergänzen die kantonalen ESP. Es sind grössere, als Bauzone ausgeschiedene Areale für die konzentrierte Ansiedlung von Arbeitsnutzungen an geeigneten Standorten. Sie verfügen über eine gute Erschliessung für alle Verkehrsmittel (kantonale ÖV-Gütekasse B/C).

Im kantonalen ESP Biel Bözingenfeld und im regionalen Arbeitsschwerpunkt Brügg Brüggmoos bestehen noch beträchtliche Flächenreserven. Gleichzeitig bestehen Defizite in der Verkehrserschliessung (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, MIV), die eine Weiterentwicklung der ansässigen Betriebe und

Neuansiedlungen einschränken. Für beide Gebiete wurden Planungen zur Abstimmung der künftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ausgelöst.

Vorranggebiete Siedlungserweiterung

Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten sind Gebiete, die im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) als Optionen für künftige Einzonungen bezeichnet sind. Einzonungen sind gemäss kantonalem Richtplan nur möglich, wenn die Baulandreserven und innere Reserven nicht ausreichen, um den 15-jährigen Baulandbedarf zu decken. Für die Einzonung gelten erhöhte Anforderungen bezüglich ÖV-Erschliessung, Dichte und Abstimmung mit dem Verkehr.

Folgerungen

- » Die Entwicklungsgebiete sind für die Zielerreichung der Innenentwicklung von zentraler Bedeutung. Die meisten Entwicklungsgebiete sind bereits gut erschlossen. Bei einigen müssen die verkehrlichen Voraussetzungen noch geschaffen werden, damit sie im Sinne der angestrebten Abstimmung von Siedlung und Verkehr entwickelt werden können.
- » Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung übersteigen den Baulandbedarf der Agglomeration und sind langfristige Optionen (ab 2030). Nicht alle Vorranggebiete erfüllen die Anforderung an die ÖV-Erschliessung. Sämtliche Vorranggebiete tangieren zudem Fruchfolgeflächen. Für deren Beanspruchung gelten die Anforderungen gemäss kantonalem Richtplan.

3.4.7 Verkehrsintensive Einrichtungen

Als verkehrsintensiv gelten Betriebe, Einkaufszentren und andere Einrichtungen, die mehr als 2 000 MIV-Fahrten pro Tag erzeugen. Seit 2002 ist die Lenkung von verkehrsintensiven Einrichtungen an geeignete Standorte in der regionalen Richtplan (seit 2012 im RGSK Biel-Seeland) verankert. Damit wurde die Ansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen in der Agglomeration Biel/Lyss auf fünf Gebiete (VIV-Perimeter) konzentriert (Tabelle 12). Diese sind auf ein grösseres Verkehrsaufkommen ausgerichtet, befinden sich in der Nähe eines Autobahnanschlusses und sind gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (kantonale ÖV-Gütekasse A bis C). Ausserhalb dieser VIV-Perimeter ist die Ansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen nicht möglich.

Gemeinde	VIV-Perimeter	Kategorie	ÖV-Gütekasse	Koordinationsstand
Biel	Masterplan (Bahnhof)	Kantonal	A	Festsetzung
Biel	Bözingenfeld	Kantonal	B / C	Festsetzung
Brügg	Brüggmoos	Regional	B / C	Festsetzung
Lyss	Bahnhof	Kantonal	B / C	Festsetzung
Nidau	Ipsachstrasse	Regional	B / C	Festsetzung

Tabelle 12 VIV-Perimeter in der Agglomeration Biel/Lyss

Die bestehenden und geplanten verkehrsintensiven Einrichtungen sind aus [Karte 3.6 im Kartenband](#) ersichtlich. Es handelt sich um Einkaufszentren, Fachmärkte, Fussball- und Eishockeystadion sowie produzierende Betriebe. Für jede verkehrsintensive Einrichtung werden im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) Fahrtenkontingente festgelegt, deren Einhaltung durch die Standortgemeinden kontrolliert wird. Die Fahrtenkontingente sind auf die Kapazität des Verkehrssystems abgestimmt. Verkehrsintensive Einrichtungen mit mehr als 5 000 Fahrten pro Tag sind zudem im kantonalen Richtplan verankert.

Trend

Die Agglomeration Biel/Lyss ist mit Einkaufszentren und Fachmärkten gut versorgt. Die Ansiedlung von weiteren Einkaufszentren und Fachmärkten ausserhalb der Zentrumsgebiete ist nicht erwünscht. Möglich ist, dass einzelne grosse Produktionsbetriebe und öffentliche Einrichtungen die Schwelle von 2 000 Fahrten pro Tag überschreiten und als neue verkehrsintensive Einrichtungen gelten werden.

In den einzelnen VIV-Perimetern wird mit folgender Entwicklung gerechnet:

- » Im VIV-Perimeter Biel Bözingenfeld ist aufgrund der verfügbaren Grundstücke keine weitere verkehrsintensive Einrichtung absehbar. Einzig die vorgesehene Strategische Arbeitszone (SAZ) an der Gemeindegrenze zwischen Biel und Pieterlen hat Potenzial zur Ansiedlung einer verkehrsintensiven Einrichtung. Dazu müssen aber die verkehrlichen Voraussetzungen geschaffen werden (vgl. Kapitel 3.4.6), und es ist eine Einzonung nötig.
- » Im VIV-Perimeter Brügg Brüggmoos ist ein Ersatz-Neubau für das Spitalzentrum Biel in Planung (Realisierung bis 2028), der voraussichtlich als verkehrsintensive Einrichtung gilt. Weitere verkehrsintensive Einrichtungen sind nicht vorgesehen .
- » Im VIV-Perimeter Nidau Ipsachstrasse könnte ein künftiger Ausbau des ansässigen Produktionsbetriebs dazu führen, dass die Schwelle zur verkehrsintensiven Einrichtung überschritten wird.
- » Die VIV-Perimeter Biel Masterplan (Bahnhof) und Lyss Bahnhof sind weitgehend realisiert. Neue verkehrsintensive Einrichtungen sind nicht erwünscht.

Folgerungen

- » Die Lenkung von verkehrsintensiven Einrichtungen auf wenige, geeignete Standorte in der Agglomeration hat sich bewährt.
- » Für neue Einkaufszentren und Fachmärkte ausserhalb der Zentrumsgebiete besteht kein Bedarf. Neue verkehrsintensive Einrichtungen werden nur noch vereinzelt erwartet. Die bestehenden VIV-Perimeter sind für den Bedarf der Agglomeration ausreichend.

3.5 Verkehr

3.5.1 Modal Split

Die Agglomeration Biel/Bienne verzeichnet seit der letzten Auswertung des Mikrozensus 2010 eine Reduktion des Anteils MIV am Gesamtverkehr. Lag dieser 2010 noch bei 64 Prozent, betrug er 2015 nur noch 61 Prozent. Diese Reduktion ist dadurch zu erklären, dass von der gesamten Verkehrszunahme ein grösserer Anteil durch den ÖV aufgenommen werden konnte.

Der Vergleich mit anderen Agglomerationen zeigt für die in der Agglomeration Biel/Lyss ansässige Bevölkerung einen tiefen Anteil am MIV von 54 Prozent, was in hohem Masse auf die dichten Gebiete im Zentrum zurückzuführen ist. Bei der Auswertung nach dem Territorialprinzip³ zeigt sich indes der Einfluss der Struktur der Arbeitsplatzgebiete mit einer grossen Anzahl an Parkplätzen. Pendler nutzen in Biel öfter den MIV, was sich auch anhand von Vergleichen mit grösseren Agglomerationen wie Basel und Bern zeigt (Abbildung 8).

³ Bei Analysen nach dem Territorialprinzip werden nur die auf dem Territorium der Agglomeration zurückgelegten Distanzen betrachtet, unabhängig davon, ob diese Strecken von der Agglomerationsbevölkerung selbst oder von Auswärtigen absolviert werden.

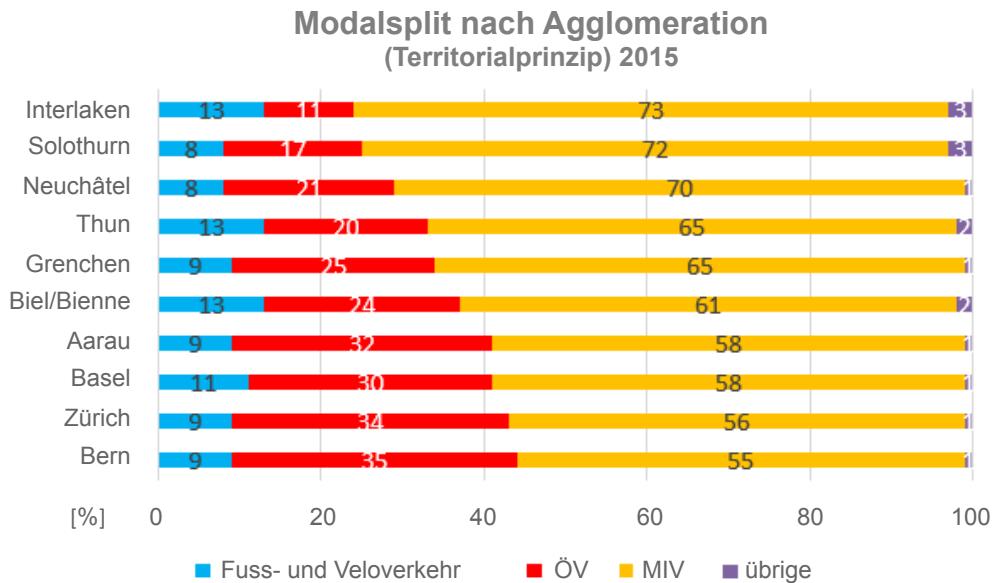


Abbildung 8: Modalsplit nach Agglomeration 2015 (Territorialprinzip, Pkm)

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr | Darstellung Kontextplan

Trend

Eine Auswertung des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Bern zeigt, in welchen Gebieten zukünftig mit einem Anstieg der Quell-/Zielfahrten des MIV gerechnet wird. Kritisch sind insbesondere Gebiete, welche bereits heute eine ungenügende Anbindung an den ÖV aufweisen. Für diese weist das Modell erwartungsgemäss eine Verkehrszunahme aus, welche überproportional im MIV stattfindet. Kritische Gebiete sind namentlich das Bözingenfeld, der Korridor Orpund-Safnern sowie der Arbeitsschwerpunkt Lyss/Aarberg, [siehe Karte 3.4 im Kartenband](#).

3.5.2 Struktur, Angebot und Nachfrage des ÖV-Systems (Bahn, Bus)

Die Agglomeration Biel ist gut in das schweizerische Eisenbahnnetz integriert (Abbildung 9). Das Angebot in die Deutschschweiz ist mit dem Halbstundentakt des IC von Biel Richtung Olten / Zürich und über Lyss nach Bern mit den je im Halbstundentakt verkehrenden RegioExpress und S3 gut ausgebaut. Ebenfalls ein gutes Angebot ist am südlichen Bielerseeufer mit dem Viertelstundentakt Biel-Täuffelen in den Hauptverkehrszeiten vorhanden. Trotzdem sind für einzelne Verbindungen Defizite festzustellen. Insbesondere fehlt ein echter Halbstundentakt für die IC-Züge in Richtung Lausanne und Genf.

Der Agglomerationskern ist ferner mit einem dichten Netz von Buslinien erschlossen. Das Bahn- und Busnetz ist in [Karte 3.5 im Kartenband](#) abgebildet

Die Güte der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist in [Karte 3.6 im Kartenband](#) ersichtlich. Das öV-Angebot ist in den letzten Jahren ausgebaut worden und mit der zweiten Etappe Buskonzept Biel 2020 wird demnächst ein weiterer moderater Angebotsausbau erfolgen. Mit wenigen Ausnahmen sind sämtliche Siedlungsgebiete im Agglomerationskern gut an den ÖV angebunden. Heute weist das System keine gravierenden Lücken mehr auf.



Abbildung 9: Bahnnetz rund um Biel

Dennoch bestehen folgende Mängel, die teilweise konzeptionell bedingt sind und/oder die Infrastruktur betreffen und die nicht allein mit Massnahmen beim ÖV gelöst werden können (vgl. auch [Karte 5.1 im Kartenband](#)):

- » **Behinderungen des Busverkehrs** durch Überlastung der Straßen in Spitzenzeiten, welche zu Zeit- und Attraktivitätsverlusten, zu ungenügender Fahrplanstabilität und zu Mehrkosten führen. Die Eröffnung des A5-Ostastes und die damit verbundenen realisierten Sofortmassnahmen im Sinne der vfM haben insbesondere im Südosten eine markante Reduktion der Busbehinderungen gebracht. Hingegen sind neue neuralgische Stellen entstanden.
- » **Ungenügend attraktive Verbindungen** (Umsteigen, lange Reisezeiten) zu regionalen Zielschwerpunkten:
 - Erreichbarkeit des Arbeits- und Entwicklungsschwerpunkts Bözingenfeld aus verschiedenen Herkunftsgebieten.
 - Relativ lange Reisezeiten mit Umsteigen vom rechten Bielerseeufer in die Bieler Innenstadt wie auch ins östliche Stadtgebiet und das Bözingenfeld.
- » **Unattraktive Umsteigebeziehungen** in Bezug auf die Umsteigewege (z.B. asm Biel auf Busnetz) oder Umsteigezeiten (lange Wartezeiten).

- » **Fehlende oder ungenügende Erschliessung von Quartieren:** Heute bestehen im Agglomerationskern nur noch vereinzelt unerschlossene Siedlungsgebiete. Dabei handelt es sich vorwiegend um Quartierteile, die ein zu geringes Potenzial für eine wirtschaftliche öV-Erschliessung aufweisen. Teilweise handelt es sich auch um Ortsteile, die einmal eine öV-Bedienung hatten (Grundangebot oder Versuchsbetrieb), welche wegen ungenügender Nachfrage wieder aufgehoben wurde (z.B. Industrie Lyss Nord, Tüscherz-Alfermée). Weiter gibt es Ortsteile, die aufgrund der geografischen Lage und dem geringen Potenzial grundsätzlich nicht wirtschaftlich erschlossen werden können (z.B. Safnern Berg). Bei diesen Erschliessungslücken mit geringem Potenzial wird eine öV-Anbindung nicht weiterverfolgt, dennoch kann je nach Siedlungsentwicklung und Netzentwicklung des öV eine Erschliessungsmöglichkeit wieder in Erwägung gezogen werden, sofern sich dafür günstige Rahmenbedingungen ergeben (Beispiel: Kappelen Werdthof mit geringem Potenzial wurde dank Pendlerlinie Bellmund-Jens-Lyss seit Dezember 2018 in der Morgen- und Abendspitze an den öV angebunden).
- » **Weitere Mängel:**
 - teilweise ungünstige Anschlüsse in Biel, ungenügende Angebotsdichten, Mängel beim Sonntags- und Abendangebot.
 - Kapazitätsengpässe bei einzelnen Kursen in Spitzenzeiten (Regio Biel-Bern, Regio Ins-Biel, Bus Aarberg-Lyss, einzelne Linien Ortsverkehr Biel).
 - Doppelspurigkeiten beim Angebot auf dem Busnetz (konnte in den letzten Jahren reduziert werden, ist aber teilweise aufgrund der Angebotsstruktur nicht vermeidbar. Gewisse Doppelspurigkeiten sind auf die Kapazitätssicherung zurückzuführen).
 - Mängel im ÖV-Angebotsumfeld (Kapazitätsengpass Bahnhof Biel, Zugänglichkeit und Qualität einzelner Haltestellen, inklusive fehlende Behindertengerechtigkeit). Die Behebung dieser Mängel ist eine Daueraufgabe und liegen in der Kompetenz der jeweiligen Infrastruktureigentümer.

Trend

Mit den Massnahmen des ÖV-Angebotsbeschlusses 2018-2021 sind Schritte zur teilweisen Behebung der Mängel eingeleitet. Weitere Massnahmen sind im Rahmen der Planung des Angebotskonzepts 2022-2025 (und folgende) zu prüfen bzw. aufzunehmen.

Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM) zeigt die zu erwartenden Veränderungen bis 2040. Dabei werden die heute bekannten Änderungen beim Verkehrsangebot (beschlossene und solche mit sehr hoher Realisierungswahrscheinlichkeit) berücksichtigt⁴, hingegen werden die nicht gesicherten Planungsabsichten nicht einbezogen.

Die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel und der erwartete Trend (auf Basis der Zahlen aus dem GVM) sind in **Karte 3.7 im Kartenband** dargestellt. Das Bild wird stark durch die nationale Bahnlinie der Ost-West Verbindung mit hohen Belastungen geprägt. Aber auch durch die starke Belastung auf der Verbindung Biel-Lyss-Bern, welche die grosse Bedeutung dieser Achse für den öffentlichen Verkehr in der Agglomeration widerspiegelt. Im Zustand 2040 ist der STEP Ausbauschritt 2025 integriert und die Massnahmen zur S-Bahn Bern. Veränderungen auf den Buslinien wurden nicht berücksichtigt. Ersichtlich sind die zum Teil starken Zunahmen auf einzelnen Achsen (z.B. der Juralinie).

⁴ Für die Trendanalyse wird angenommen, dass die wesentlichen Massnahmen aus dem Angebotskonzept AK 2018-2021 der Regionalen Verkehrskonferenz und des Bieler Buskonzepts 2020 umgesetzt werden. Es sind insbesondere Angebotsverbesserungen vorgesehen, mit welcher die Qualität und Kapazität der ÖV-Erschliessung weiter erhöht werden. Defizite bei fehlenden Direktverbindungen (zB. südliches Bielerseeufer – Innenstadt – Bözingenfeld oder Orpund – Bözingenfeld, Pieterlen - Lengnau) bleiben bestehen. Zudem bleiben Erschliessungsdefizite bei Quartieren, vorrangig gebiete Siedlungserweiterung und einem Entwicklungsgebiet (ESP Lyss Grien-Süd) bestehen.

Die Betrachtungen mittels GVM-Analysen zeigen, dass

- » im Agglomerationskern eine Verkehrszunahme erfolgen wird
- » die öV-Zunahme etwas stärker ausfallen wird als die MIV-Zunahme, wobei für die einzelnen Betrachtungszellen grosse Unterschiede prognostiziert werden
- » im Bözingenfeld eine hohe MIV-Zunahme erwartet wird, während der öV nahezu stagniert
- » der öV im Zentrumsgebiet von Biel einen wesentlich höheren Anteil ausmacht als in den Aussenquartieren (inkl. Nachbargemeinden von Biel) und im Bözingenfeld für 2040 ein relativ geringer öV-Anteil sowie auch ein sehr geringer Langsamverkehrsanteil prognostiziert wird.
- » im Zentrumsgebiet und auch in einzelnen Aussenquartieren (inkl. Nachbargemeinden) der Anteil Fuss- und Veloverkehr relativ hoch ist, so dass zusammen mit dem öV teilweise ein Wert von über 50 Prozent erreicht wird.

3.5.3 Struktur und Auslastung des Strassennetzes (Kapazitätsengpässe)

Regionales Strassenetz

Die Strassen und ihre Funktionen sind aus [Karte 3.8 im Kartenband](#) ersichtlich. Die Belastungen des Strassennetzes gemäss Gesamtverkehrsmodell sind in [Karte 3.9 im Kartenband](#) abgebildet.

Mit der Eröffnung des Teilstücks Ostast der A5 Umfahrung Biel konnte im Oktober 2017 die Lücke im Nationalstrassennetz zwischen dem Bözingenfeld und Brügg geschlossen werden, was auch Einfluss auf die Belastung der übrigen Strassen hat. Erkennbar sind die starken Belastungen des Hauptstrassennetzes im Agglomerationskern, im Kerngebiet von Lyss sowie auf den regionalen Hauptachsen. Im Vergleich zum Zustand vor Eröffnung des Ostasts konnte mittlerweile eine starke Verkehrsabnahme auf einigen Hauptstrassen im Einflussbereich des Ostast erreicht werden (bspw. Mettstrasse). Auf den zuführenden Achsen zum Zentrum bestehen aber immer noch Schwachstellen, welche durch die Anlage selbst in Kombination mit dem hohen Aufkommen entstehen. Insgesamt ist das Verkehrsnetz heute insbesondere auf den Hauptstrassen der Westachse Biel und Nordachse Biel sowie der Autobahn T6 Biel–Lyss während der Hauptverkehrszeiten ausgelastet.

Trend

Die Belastungen des Strassennetzes gemäss GVM sind in [Karte 3.10 im Kartenband](#) ersichtlich.

3.5.4 Verkehrsberuhigung

In vielen Quartieren wurden verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt, womit sich die Aufenthaltsqualität in diesen Zonen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs verbessert hat. Insgesamt wurde in den 19 unten aufgeführten Gemeinden bislang ca. 60 Tempo-30-Zonen umgesetzt. Weitere sind in Planung.

Gemeinde	Bezeichnung
Aegerten	Bärgliquartier (ersetzt 268-93)
Bellmund	Bielmatten
Biel	Alt-Madretsch; Champagne, Linde Madretsch, Möösli, Ostquartier, Pasquart, Plänke, Mühlfeld, Mett-West, Bürenstrasse-Sägefledweg-Jakobstrasse, Schlösslifeld / Sonnenfeld, Bermonstr. (Ergänzung Zone Möösli), Nicolas-G.-Hayek-Str., Hintergasse/Rochette Süd
Brügg	Bärlett/Brachmatt, Obergasse/Mettgasse, Burgersried und Mattenstrasse, Gebiet Pfeid
Busswil	Fabrikstrasse und Bahnhofstr. Süd

Gemeinde	Bezeichnung
Evilard	Zonen Nord, Süd und Magglingen
Ipsach	Kleinfeld, Schulstrasse / Schürlistrasse,
Lyss	Q15 Stigli-Riedmatt-Feldegg, Quartier Büetigenstrasse Süd, Zone Nielacker / Usserdorf, Quartier Riedli, Aarbergstrasse, Marktplatz, Juraweg, Fabrikstrasse, Q2/3/4/5/6/7/8/9/10/11/12/14/15/18
Nidau	Aalmatten/Portmoos, provisorische Temporeduktion Ortsdurchfahrt
Orpund	Zonen A, B, C und D
Orvin	Gemeindestrassen, RTE. CANTONALE 1325 au village
Péry	Secteur nord de la route cantonale
Pieterlen	Zone Zälgli, Zone Moosgasse, Zone 3 und 4
Port	Zone Lohngasse und Umfeld, Aalmatten/Portmoos
Safnern	Quartier Bielstrasse
Schwadernau	Enselweg / Fliederweg
Studen	Zone Längacker, Zone Gouchertweg, Mattenweg, Zone Seilerweg, Gassackerweg, Zone Schafenhofzweg/Wydengasse
Sutz-Lattrigen	Dorf und Steinerenweg
Worben	Zonen Q 1, Q 2 und Q 3

Tabelle 13 Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen

Auch wurden auf einigen Kantonsstrassen Tempo-30-Zonen umgesetzt, damit die vielschichtigen Probleme in geeigneter Art und Weise gelöst und eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs erreicht werden konnte. Dies sind namentlich folgende Strassenabschnitte:

Gemeinde	Bezeichnung
Lyss	Streckenabschnitt Bielstrasse zwischen den Einmündungen Fabrik- und Bahnhofstrasse
Orvin	Ortsdurchfahrt (Abschnitt mit Pflästerung)
Twann	Moos ab Einmündung beim Hotel Fontana bis vor die Umfahrungsstrasse, Sackgasse
Brügg	Ortsmitte zwischen Kreiseln Bahnhofstrasse und Poststrasse

Tabelle 14 Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen

3.5.5 Parkplatzbewirtschaftung

Die öffentlichen Parkplätze konzentrieren sich im Agglomerationskern in Parkhäusern und Sammelparkplätzen, welche an der Peripherie der Bieler Innenstadt angeordnet sind. Ein Parkleitsystem führt die Besucherinnen und Besucher zu den noch freien Parkfeldern. Im Zuge der Realisierung der Parkhäuser wurden oberirdische Parkplätze sukzessive aufgehoben. Die verbleibenden oberirdischen Parkplätze wie auch die Parkfelder in den Parkhäusern sind gebührenpflichtig.

Die privaten Parkplätze der grossen Einkaufszentren im Bözingenfeld und im Brüggmoos sowie beim Bahnhof Biel werden ebenfalls bewirtschaftet. In Lyss sind die Parkplätze ebenfalls mehrheitlich in Parkhäusern angeordnet.

Die folgende Tabelle gibt einen groben Überblick über die aktuelle Situation der Parkraumbewirtschaftung in der Agglomeration Biel/Lyss.

Gemeinde	Blaue Zone und Parkkarten	Gebührenpflichtige Parkplätze
Aegerten	-	-
Bellmund	-	-
Biel	+	+
Brügg	+	+
Evilard	+	-
Ipsach	-	-
Jens	-	-
Lengnau	+	+
Lyss	+ ⁵	+
Meinisberg	-	-
Mörigen	-	+
Nidau	+	+
Orpund	Konzept 2019	
Orvin	-	-
Péry-La-Heute	-	-
Pieterlen	+	-
Port	-	-
Safnern	-	-
Sauge	-	-
Scheuren	-	-
Schwadernau	-	-
Studen	-	-
Sutz-Lattrigen	-	+
Twann-Tüscherz	+	+
Worben	-	-

+ vorhanden (in einzelnen Gebieten oder flächendeckend) / - nicht vorhanden

Tabelle 15 Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder in der Agglomeration Biel/Lyss⁶

Einige Gemeinden bewirtschaften ihre öffentlichen Parkplätze, andere Gemeinden verzichten (noch) darauf. Das Gebührenniveau ist vergleichsweise moderat:

- » Biel, Innenstadt/Zentrum CHF 2.20 pro Stunde
- » Biel, Bahnhofplatz CHF 1.10 pro 20 Minuten
- » Übriges Stadtgebiet/Aussenquartiere CHF 1.70 pro Std. (bei Langzeit-PP CHF 1.10 ab der 3. Std.).

⁵ Montag bis Freitag 07.00 Uhr bis 19.00 Uhr, Maximal 3 Stunden, Parkscheibenpflicht

⁶ Internetrecherche 9.10.2019

3.5.6 Struktur Velonetz

Wird nach der Mitwirkung zur regionalen Velonetzplanung ergänzt.

3.5.7 Intermodale Angebote

Park+Ride

Der Anteil an P+R-Parkplätzen am Total öffentlichen Parkplätzen in der Agglomeration ist relativ gering. Die P+R-Anlagen sind in **Karte 3.11 im Kartenband** abgebildet. Die grossen P+R-Anlagen in Biel und in Lyss sind gut ausgelastet. Eine Erweiterung ist in Biel aufgrund des fehlenden Platzes nicht vorgesehen. In Lyss ist eine Erweiterung aus Sicht der SBB denkbar. Ein Ausbau der P+R-Anlagen ist jedoch vor allem ausserhalb der Kernagglomeration angezeigt und soll bei Bedarf geprüft werden.

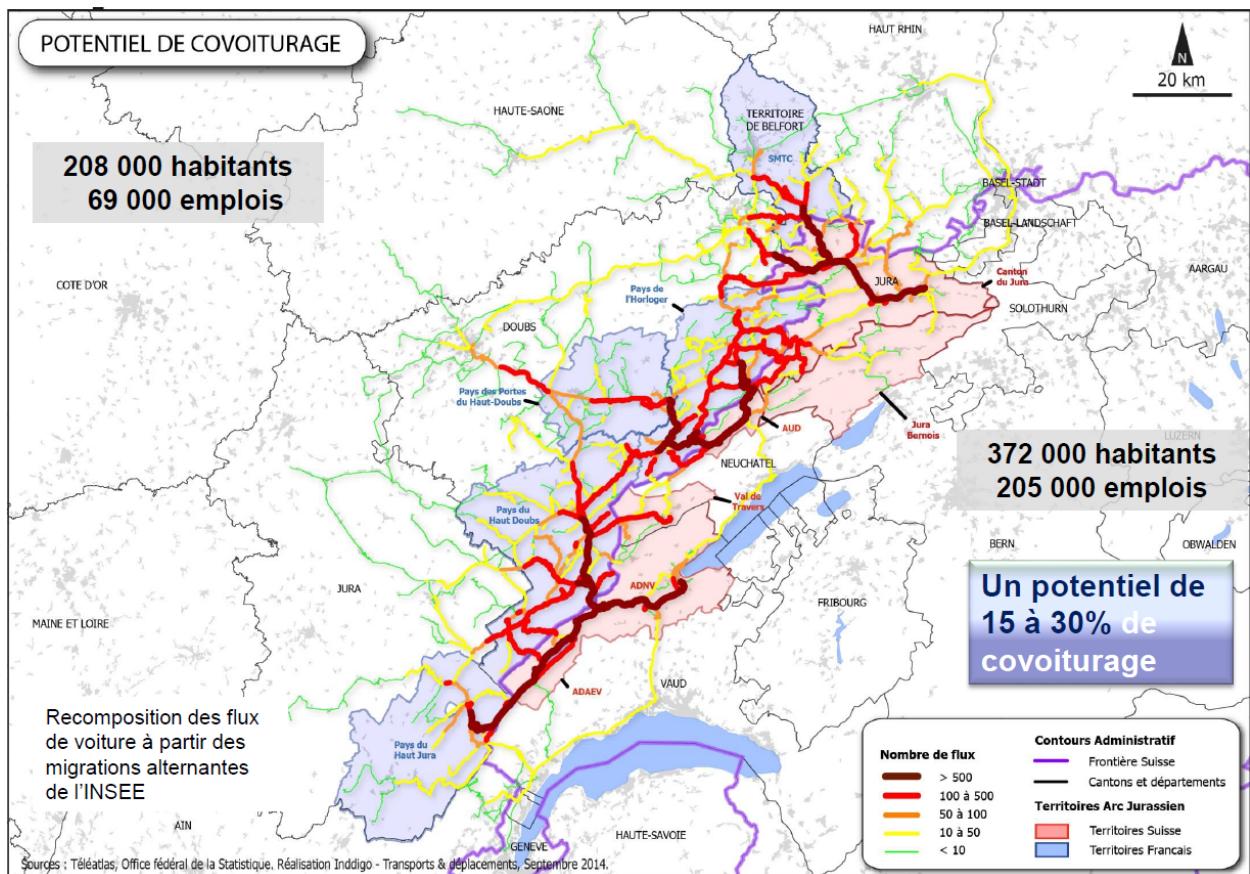
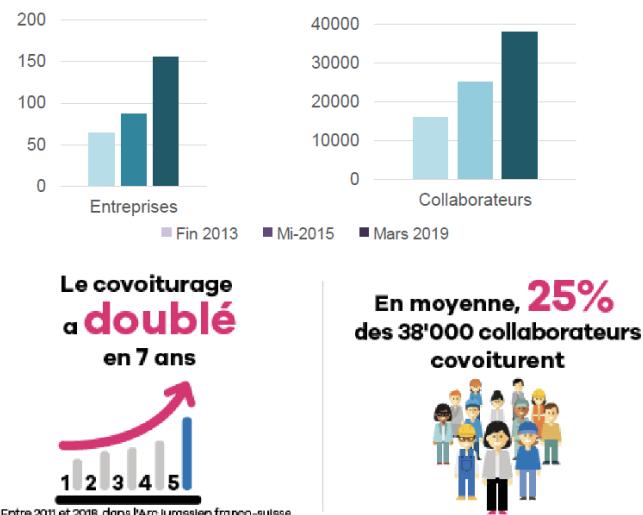
Standort	Anzahl P+R	Durchschnittliche Belegung
Biel / Bienne	140	85%
Brügg	21	80%
Busswil	55	50%
Lyss	116	80%
Pieterlen	16	55%
Reuchenette-Péry-La-Heutte	10	Keine Angaben

Tabelle 16 Park and Rail Angebot 2019

Carsharing / Carpooling

In der Agglomeration Biel/Lyss gibt es an verschiedenen Standorten ein gut ausgebautes Angebot an Carsharing-Fahrzeugen. Zusätzlich sind verschiedene Carpooling-Plattformen aktiv, welche den Kontakt zwischen Fahrenden und Mitfahrenden herstellen, eine eigentliche Infrastruktur ist nicht vorhanden.

Aufgrund des beschränkten ÖV-Angebots im grenzüberschreitenden Verkehr besteht ein Bedarf für **Mitfahrgemeinschaften für Grenzgänger** (Abbildung 10). Seit 2013 gibt es das Projekt Covoiturage dans l'Arc jurassien (d.h. zwischen Frankreich und den Kantonen Waadt, Neuenburg, Jura, Neuenburg und Bern). Die Infrastruktur besteht aus Parkplätzen an ca. 100 Standorten v.a. im grenznahen Gebiet in Frankreich sowie speziell gekennzeichneten Haltestellen (z.T. mit Wartehalle). Die Frequenzen haben seit 2013 stetig zugenommen. Es besteht die Absicht, das Projekt in den Raum Biel (insb. Bözingenfeld) auszudehnen.

Abbildung 10 Potenzial für Mitfahrgemeinschaften für Grenzgänger⁷Abbildung 11 Erfolg des Projekts Covoiturage dans l'Arc jurassien⁸⁷ arcjurassien.ch: A plusieurs c'est meilleur! Le covoiturage ça roule dans l'Arc jurassien. 19.9.2019⁸ arcjurassien.ch: A plusieurs c'est meilleur! Le covoiturage ça roule dans l'Arc jurassien. 19.9.2019

Bike + Ride / Veloverleihsysteme

Wird nach der Mitwirkung zur regionalen VeloNetzplanung ergänzt.

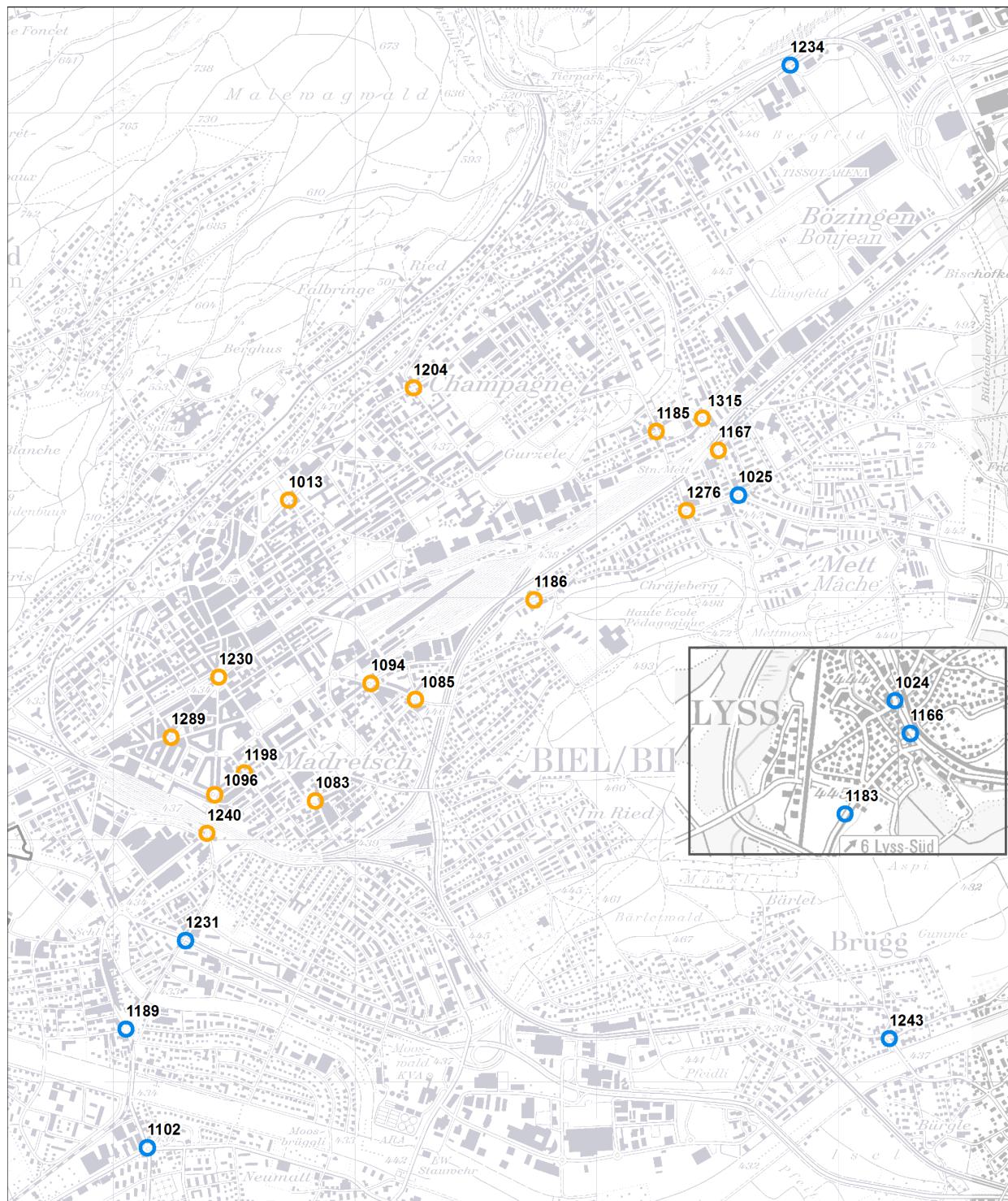
Weitere Verleihsysteme wie E-Trottinetts (bzw. andere neue Mobilitätsformen) sind bisher in der Agglomeration noch nicht aktiv.

3.5.8 Unfallgeschehen

Die Untersuchung der Unfallschwerpunkte und die daraus folgende umfassende Schwachstellenanalyse des Tiefbauamtes des Kantons Bern dient als Grundlage für die Agglomerationsprogramme. Dabei werden die im Rahmen von Via Sicura durch das Bundesamt für Strassen ASTRA entwickelten Infrastruktur – Sicherheitsinstrumentes Black Spot Management (BSM) berücksichtigt.

Im Kanton Bern wird das Kantonsstrassennetz periodisch auf Schwachstellen überprüft. In der aktuell vorliegenden und flächendeckenden Schwachstellenanalyse wurde die Notwendigkeit und Priorität betrieblicher, baulicher und verkehrlicher Massnahmen ermittelt, wobei die Beurteilung anhand einheitlicher kantonaler Kriterien und Indikatoren erfolgte, die bereits seit mehreren Jahren erfolgreich angewendet werden.

Die aus der Analyse resultierenden Unfallschwerpunkte sind aus der nachstehenden Abbildung ersichtlich. Insgesamt wurden für die Jahre 2016 – 2018 29 Unfallschwerpunkte ermittelt. Mit der Eröffnung des Abschnitts Ostast der A5 hat sich an einigen Stellen die Verkehrssicherheit bereits verbessert. Deshalb wird damit gerechnet, dass diese nach der nächsten Auswertungsperiode 2017-2020 nicht mehr als Unfallschwerpunkte ausgewiesen werden müssen.

**Legende:**

Agglomerationsgrenze

○ Unfallschwerpunkt Bund

○ Unfallschwerpunkt Kanton

○ Unfallschwerpunkt Gemeinde

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern; Tiefbauamt

Datum: 03.04.2019

1:23'000



Abbildung 12 Unfallschwerpunkte Agglomeration Biel/Lyss

4 Zukunftsbild

Das Zukunftsbild (Kapitel 4.1 bis 4.4) ist behördenverbindlich.

4.1 Entwicklungsziele

Übergeordnete Ziele

- » Die Agglomeration Biel/Lyss entwickelt sich als innovativer und attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum im Kanton Bern und in der Hauptstadtregion Schweiz.
- » Die Agglomeration Biel/Lyss ermöglicht ein nachhaltiges Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum durch qualitative Entwicklung nach innen.
- » Die Gemeinden verfolgen gemeinsame Strategien für Landschaft, Siedlung und Mobilität und stimmen ihre Entwicklungsziele aufeinander ab.

Siedlung und Landschaft

- » Die Agglomeration Biel/Lyss schafft die Voraussetzungen für ein Wachstum um rund 23 000 Einwohnerinnen und Einwohner und rund 14 000 Beschäftigte bis 2040.
- » Das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum erfolgt hauptsächlich im bestehenden Siedlungsgebiet. Es wird auf gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Gebiete konzentriert und auf die Infrastruktur und das Angebot an öffentlichen Einrichtungen und Frei- und Grünräumen abgestimmt.
- » Siedlungserweiterungen sind die Ausnahme und werden auf optimal geeignete Standorte beschränkt.
- » Die Siedlungsentwicklung nach innen wird konsequent für die Verbesserung der Siedlungs- und Freiraumqualität genutzt. Die Zentrumsgebiete und Ortskerne werden gestärkt.
- » Die vielfältigen Landschaftsräume werden erhalten und gepflegt.
- » Die See- und Flussufer und die für die Erholung wichtigen Grün- und Naturräume werden aufgewertet und vernetzt.

Mobilität

- » Die Agglomeration Biel/Lyss ist für Bevölkerung und Wirtschaft gut erreichbar.
- » Der Mobilitätszuwachs durch das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum wird mit effizientem, platzsparendem und emissionsarmen Verkehrsarten aufgefangen.
- » Der Strassenverkehr wird siedlungsverträglich und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher gestaltet.
- » Die verkehrsbedingten Belastungen für Bevölkerung und Umwelt werden minimiert.

4.2 Zukunftsbild (Raumkonzept)

Das Zukunftsbild beschreibt die angestrebte räumliche Struktur der Agglomeration Biel/Lyss im Jahr 2040. Ausgehend von den Inhalten des Agglomerationsprogramms 3. Generation wurde es an die Vorgaben des Bundes angepasst und auf den erweiterten Perimeter der Agglomeration ausgedehnt.

Die folgenden Elemente sind im Zukunftsbild des AP4 nicht mehr enthalten:

- » **Regiotram:** Das Projekt ist sistiert und wird bis 2040 nicht realisiert. Die Agglomeration fokussiert deshalb auf den Ausbau und die Optimierung des Bahn- und Busangebots. Als Grundlage dient das ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung, das zurzeit von der Regionalen Verkehrskonferenz erarbeitet wird. Dabei wird auch erklärt, welche Rolle das Regiotram künftig spielen kann.

- » **A5 Westumfahrung Biel und Zubringer rechtes Bielerseeufer:** Das Ausführungsprojekt für die A5 Westumfahrung Biel ist sistiert und wird bis 2040 nicht realisiert. Bis Mitte 2020 läuft der von der Behördendelegation eingesetzte Dialogprozess mit dem Ziel, eine unter den beteiligten Organisationen breit abgestützte und zweckmässige Lösung für die Kontroverse um den Westast A5 zu erarbeiten. Dabei ist auch der Zubringer rechtes Bielerseeufer zu beurteilen.
- » **Ausbau der T6 zwischen Lyss und Biel auf vier Spuren:** Die T6 geht 2020 in das Nationalstrassennetz über. Der Ausbau auf vier Spuren ist eine langfristige Option. Sie ist im Zusammenhang mit der Lösung für die Westumfahrung Biel neu zu beurteilen.
- » **Siedlungserweiterung in Studen:** Die Siedlungserweiterungsgebiete für Wohnen und Arbeiten in Studen sind abhängig von einer Verbesserung der Verkehrserschliessung und langfristige Optionen.

Das Zukunftsbild wird angepasst, wenn die offenen Fragen geklärt sind und sich daraus neue Voraussetzungen und Perspektiven ergeben.

Das Zukunftsbild ist in [Karte 4.1 im Kartenband](#) abgebildet.

Landschaftsraum

Die Einbettung in eine vielfältige Landschaft zeichnet die Agglomeration Biel/Lyss aus. Die charakteristischen Merkmale und unterschiedlichen Funktionen der Landschaftsräume tragen wesentlich zur Attraktivität der Agglomeration bei.

Naturnahe Hügel- und Berglandschaft des Jura

- » Die erste Jurakette mit ihren bewaldeten Bergrücken und landwirtschaftlich genutzten Tälern bildet einen starken Kontrast zum städtischen Siedlungsgebiet.
- » Die strukturreiche Landschaft mit den charakteristischen Wytweiden und Trockensteinmauern ist dank angepasster Bewirtschaftung erhalten.
- » Die Hügel- und Berglandschaft ist ein regionales Erholungsgebiet für naturbezogene Freizeitaktivitäten und sanften Tourismus.
- » Ruhe und Ungestörtheit der schwer zugänglichen Wälder und Schluchten sind gewährleistet.

Rebbaulandschaft am nördlichen Bielerseeufer

- » Die charakteristische Rebbaulandschaft mit den historischen Winzersiedlungen ist dank einer innovativen und nachhaltigen Rebwirtschaft erhalten.
- » Sie ist ein wichtiges Naherholungsgebiet und eine überregional bekannte Destination für sanften Tourismus.
- » Bauten und Anlagen erfüllen höchste Anforderungen an die landschaftliche Integration.
- » Die Eingriffe durch die Bauwerke der Nationalstrasse und der Bahn sind saniert. Die Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität durch den Verkehr ist minimiert.

Hügellandschaft des Mittellandes

- » Das prägende Mosaik aus Wäldern und offenem Kulturland ist erhalten.
- » Landwirtschaftliche Bauten und Anlagen sind gut integriert. Die qualitätsvollen Ortsbilder werden gepflegt.
- » Die ökologischen Vernetzungssachsen und Wildtierkorridore sind freigehalten, heute strukturarme Bereiche sind aufgewertet.



Siedlungsnahe bewaldete Hügelzüge

- » Die stadtnahen Wälder Büttenberg, Jäissberg, Längholz und Oberholz sind wichtige Naherholungsziele und mit Fuss- und Velowegen an die Siedlungsgebiete angebunden.



Offene Agrarlandschaft der Aareebene

- » Die landschaftliche Offenheit und Weite der Aarebene sind erhalten. Landwirtschaftliche Bauten und Anlagen sind gut integriert.
- » Die ertragreichen Landwirtschaftsböden sind gesichert und werden nachhaltig bewirtschaftet.
- » Die ökologischen Vernetzungsachsen sind freigehalten, heute strukturarme Bereiche sind aufgewertet.



Landschaftszäsuren und Vernetzungsachsen

- » Die Ausdehnung der Siedlungsgebiete ist begrenzt. Das Siedlungswachstum ist nach innen gerichtet.
- » Die Landschaftskammern zwischen den Siedlungen sind erhalten. Sie wahren die Identität der Ortsbilder, sichern ökologische Vernetzungsachsen und Wildtierkorridore und dienen der Naherholung.



Lebensräume und Erholungsgebiete der See- und Flussufer

- » Die unverbauten Uferbereiche des Bielersees sind freigehalten und in ihren ökologischen Funktionen gestärkt.
- » Die Fließgewässer sind Lebensräume mit hoher Artenvielfalt und werden nach ökologischen Kriterien gepflegt. Die Auenlandschaft der Alten Aare ist revitalisiert und als wertvoller Lebensraum geschützt.
- » Die See- und Flussufer sind für die Naherholung zugänglich und mit Fuss- und Velowegen an die Siedlungsgebiete angebunden.



Frei- und Grünräume entlang der Gewässer im Stadtraum

- » Im Stadtraum besteht entlang der Bieler Bucht und der Wasserläufe des Nidau-Büren-Kanals, der Zihl und der Schüss ein Netz von Frei- und Grünräumen.
- » Sie sind auf die Erholungsbedürfnisse der im Umfeld wohnenden und arbeitenden Menschen ausgerichtet und gut an das Fuss- und Velowegnetz angebunden.
- » Die Gewässer sind wichtige Vernetzungsachsen und Horte der Biodiversität und wirken positiv auf das Stadtklima.

Siedlungsraum

Der Agglomerationskern, die Agglomerationsachsen und der ländliche Raum sind die drei Siedlungsräume der Agglomeration mit je eigenen Strukturen, Qualitäten und Entwicklungszügen. Sie basieren auf den Raumtypen des kantonalen Richtplans.



Agglomerationskern: dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität

- » Der Agglomerationskern umfasst das Siedlungsgebiet von Biel, Brügg, Ipsach, Nidau und Port. Er ist zusammenhängend bebaut und hat städtischen Charakter.
- » Die Nutzungsdichte ist hoch bis sehr hoch. Strassenräume, Plätze und Grünräume mit hoher Aufenthaltsqualität gliedern den Stadtraum und ermöglichen Begegnung und Erholung.
- » Der Agglomerationskern bietet Wohnraum für alle gesellschaftlichen Schichten und ein breites Spektrum an Arbeitsplätzen in Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen. In den Zentrumsgebieten und entlang der Hauptachsen sind Wohnen, Arbeiten und Freizeitnutzungen durchmischt.
- » Der Agglomerationskern hat dank konsequenter Siedlungsentwicklung nach innen den grössten Teil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums der Region aufgenommen.

-
- » Das Wachstum erfolgte hauptsächlich im bestehenden Siedlungsgebiet. Es sind dichte, durchmischte Siedlungen mit hoher städtebaulicher Qualität und stadtverträglicher Mobilität entstanden.
 - » In den Arbeitsschwerpunkten Biel Bahnhof, Bözingenfeld und Brüggmoos haben sich Unternehmen und öffentliche Einrichtungen mit regionaler und überregionaler Ausstrahlung angesiedelt.

Agglomerationsachsen: sorgfältig verdichtet und städtebaulich aufgewertet

- » Die Agglomerationsachsen verbinden die Orte entlang der leistungsfähigen Linien des öffentlichen Verkehrs. Die Siedlungen haben teils städtischen, teils dörflichen Charakter. Die Nutzungsdichte ist mittel bis hoch.
- » Die Orte auf den Agglomerationsachsen bieten vielfältige Wohnformen und Arbeitsplätze. Die Ortskerne und Hauptachsen sind attraktiv gestaltete öffentliche Räume mit hoher Nutzungsdichte und -durchmischung und hoher Aufenthaltsqualität.
- » Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum hat sich im Regionalzentrum Lyss und in den teilregionalen Zentren Orpund, Pieterlen und Studen (mit Aegerten und Worben) konzentriert. Das Wachstum erfolgte hauptsächlich im bestehenden Siedlungsgebiet.
- » Lyss hat sich dank einer konsequenten Siedlungsentwicklung nach innen zu einer kompakten Kleinstadt mit hoher Siedlungs- und Freiraumqualität und stadtverträglicher Mobilität entwickelt.
- » Die teilregionalen Zentren Orpund, Pieterlen und Studen (mit Aegerten und Worben) haben ihre Entwicklungspotenziale genutzt und die Ortskerne und Hauptachsen städtebaulich aufgewertet.
- » Leubringen, Sutz-Lattrigen und Mörigen haben ihre dörflichen Strukturen bewahrt und in den Ortskernen und im Umfeld der Bahnhaltestellen gezielt verdichtet.

Ländlicher Raum: intakte dörfliche Strukturen

- » Die Dörfer im ländlichen Raum liegen in den Landschaftsräumen zwischen den Agglomerationsachsen. Die Siedlungen sind kompakt und voneinander getrennt.
- » Die Nutzungsdichte ist gering bis mittel. Die Ortskerne sind einladend gestaltet.
- » Die Dörfer dienen hauptsächlich dem ruhigen Wohnen, dem lokalen Gewerbe und der Landwirtschaft.
- » Das Wachstum der Bevölkerung ist moderat und auf den Erhalt der dörflichen Strukturen ausgerichtet.
- » Die Entwicklung fokussiert auf die Ortskerne und die Siedlungserneuerung.

Versorgungszentren

Die Zentren bilden das tragende Gerüst der Agglomeration. Sie bündeln Versorgungsangebote und zentrale Einrichtungen (Einkauf, Schule, Gesundheitsversorgung, öffentliche Dienste), verbinden die Verkehrsnetze und dienen als Orte des öffentlichen Lebens.

Kantonales Zentrum Biel

- » Biel ist die Zentrumsstadt der Region Seeland-Berner Jura und ein Entwicklungsmotor im Kanton Bern. Sie bietet ein umfassendes zweisprachiges Versorgungs-, Bildungs-, Kultur- und Sportangebot von regionaler, kantonaler und nationaler Bedeutung.
- » Die Innenstadt von Biel und Nidau ist ein attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort für die ganze Region.
- » Biel ist eine starke Marke im Städte- und Kongresstourismus.



Orts- und Quartierzentren im Agglomerationskern

- » Bözingen, Gurzelen, Mett, Madretsch, Ipsach, Port und Brügg sind lebendige Orts- und Quartierzentren im Stadtraum. Sie sichern die wohnortnahe Versorgung der umliegenden Siedlungen und ermöglichen kurze Wege.



Regionales Zentrum Lyss

- » Lyss ist das Regionalzentrum im Seeland mit Versorgungsfunktionen und Einrichtungen von regionaler Bedeutung. Mit seinen Zentrumsfunktionen und Entwicklungspotenzialen ergänzt und entlastet es den Agglomerationskern.

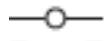


Teilregionale Zentren

- » Orpund, Pieterlen, Studen, Lengnau* und Täuffelen* sind teilregionale Versorgungszentren auf den Agglomerationsachsen mit Versorgungsangeboten und zentrale Einrichtungen (Einkauf, Schule, Gesundheitsversorgung, öffentliche Dienste) für die umliegenden Gemeinden.

Mobilität

Die Netze des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs ergänzen sich und ermöglichen eine effiziente, platzsparende und immisionsarme Mobilität.

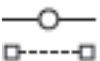


Öffentlicher Verkehr

- » Das städtische Busnetz erschliesst den Agglomerationskern flächendeckend mit hohem Takt und zuverlässigem Fahrplan. Zentrumsgebiete, Bahnhaltestellen und wichtige Zielorte sind direkt und schnell erreichbar. Die Buslinien verkehren im 7,5-Minuten-Takt oder häufiger.
- » Auf den wichtigen Agglomerationsachsen bieten die regionalen Bahn- und Buslinien schnelle und zuverlässige Verbindungen in den Agglomerationskern im 15-Minuten-Takt.
- » Im ländlichen Raum verbinden die regionalen Buslinien die Dörfer mit den Versorgungszentren und Bahnhaltestellen auf den Agglomerationsachsen und bieten attraktive Umsteigebeziehungen auf die Bahn.
- » Flexible Lösungen in Randzeiten und für peripherie Randgebiete ergänzen das Angebot für die Feinerschliessung.
- » Busspuren und Verkehrsmanagement gewährleisten optimierte und stabile Reisezeiten.
- » Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr ist steigend.

Fuss- und Veloverkehr

- » Sichere, direkte und attraktive Routen für den Fussverkehr verbinden die Wohn- und Arbeitsgebiete mit den Orts- und Quartierzentren, wichtigen Zielorten, den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und den Naherholungsgebieten.
- » Ein zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten erschliesst die Siedlungsgebiete der Agglomeration und die Naherholungsräume. Wohn- und Arbeitsgebiete, Orts- und Quartierzentren, wichtige Zielorte und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind in das Veloroutennetz eingebunden.
- » Auf den Agglomerationsachsen führen gut ausgebauten Velorouten direkt und sicher in den Agglomerationskern. Von den Dörfern im ländlichen Raum führen direkte und sichere Velorouten zu den nahe gelegenen Zentrumsorten und Bahnhaltestellen.
- » Der Anteil des Velo- und Fussverkehrs am Gesamtverkehr ist steigend.

-
-  **Motorisierter Individualverkehr**
 - » Der Durchgangsverkehr und der Agglomerationsverkehr werden soweit als möglich auf den Autobahnen und den Hauptachsen geführt. Siedlungsgebiete mit verkehrsintensiven Nutzungen sind direkt an dieses Netz angebunden.
 - » Das übrige Strassennetz dient der Feinerschliessung und ist siedlungsorientiert gestaltet. Zentrumsbereiche, Ortskerne und Wohnquartiere sind als Niedrigtempozonen gestaltet.
 - » Ein Verkehrsmanagement gewährleistet einen flüssigen Verkehrsablauf und die Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet. Die lokalen Verträglichkeitsziele werden überall eingehalten.
 - » Straßen mit heute eingeschränkter Wohn- und Lebensqualität sind entlastet, die Luft- und Lärmbelastung ist reduziert.
 - » Der Anteil des Autoverkehrs am Gesamtverkehr ist sinkend.
 -  **Kombinierte Mobilität**
 - » Die Bahnhaltestellen ermöglichen das einfache Umsteigen zwischen öffentlichem Verkehr und Veloverkehr. Sie sind an das Fuss- und Velowegnetz angebunden und gut zugänglich.
 - » Es besteht ein ausreichendes Angebot an gedeckten Veloabstellplätzen und an Bike- und Carsharing-Angeboten.
 -  **Multimodale Verkehrsdrehscheiben**
 - » Multimodale Verkehrsdrehscheiben ermöglichen das einfache und effiziente Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und bieten Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf.
 - » Sie sind mit entsprechenden Infrastrukturen und Dienstleistungen ausgestattet (Mietvelos, gedeckte Veloabstellplätze, Car-Sharing, Taxi-Standplätze usw.), kundenfreundlich und attraktiv gestaltet und auf eine optimale Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet.
-

4.3 Zielszenario Wohnbevölkerung

Die Agglomeration Biel/Lyss will das prognostizierte Bevölkerungswachstum von 23 200 Personen bis 2040 ermöglichen und an geeignete Standorte lenken. Die Bevölkerung soll hauptsächlich im Agglomerationskern und in den Zentren wachsen, wo ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr und eine gute Versorgung gewährleistet sind.

Das Zielszenario in Tabelle 17 zeigt die angestrebte Verteilung des Bevölkerungswachstums. Es basiert auf dem Trendszenario 2040 gemäss der kantonalen Bevölkerungsprognose (Kapitel 3.3.1) und berücksichtigt die Kapazitäten der Bauzone (Kapitel 3.4.4).

Der Agglomerationskern und die Zentren sollen zusammen rund 85 Prozent des Wachstums aufnehmen, die Stadt Biel allein gut die Hälfte. Da die Kapazitäten in der Bauzone in Biel begrenzt sind, sieht das Zielszenario ein geringeres Wachstum vor als das Trendszenario. Im Gegenzug wird in den teilregionalen Zentren Lyss, Orpund, Pieterlen und Studen eine stärkere Entwicklung als im Trendszenario angestrebt. Im ländlichen Raum wird ein Bevölkerungswachstum im Rahmen der Vorgabe des kantonalen Richtplans angestrebt (4 Prozent in 15 Jahren).

Gebiet	2018	TRENDSZENARIO 2040			ZIELSZENARIO 2040		
	Personen	Personen	Zunahme	% / Jahr	Personen	Zunahme	% / Jahr
Agglomerationskern	74 000	91 200	17 200	1,1 %	90 000	16 000	1,0 %
Agglomerationsachsen	34 700	38 900	4 200	0,6 %	41 200	6 500	0,9 %
Ländlicher Raum	11 800	13 600	1 800	0,7 %	12 500	700	0,3 %
Agglomeration	120 500	143 700	23 200	0,9 %	143 700	23 200	0,9 %

davon Zentren:

Biel/Bienne	55 200	69 700	14 500	1,2 %	67 200	12 000	1,0 %
Lyss	14 900	16 600	1 700	0,5 %	17 900	3 000	0,9 %
Orpund, Pieterlen, Studen	10 300	11 800	1 500	0,6 %	13 300	3 000	1,3 %
Zentren total	80 400	98 100	17 700	1,0 %	98 500	18 000	1,0 %

Werte gerundet: Summen können abweichen

Tabelle 17 Wohnbevölkerung: Zielszenario 2040

Quelle: Eigene Berechnung

4.4 Zielszenario Mobilität

Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum führt zu einer Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse. Diese müssen in einem weitgehend ausgelasteten Netz abgewickelt werden. In den Siedlungsgebieten lässt sich der Strassenraum kaum mehr erweitern. Der Mobilitätszuwachs muss deshalb mit möglichst flächensparenden und siedlungsverträglichen Verkehrsarten abgewickelt werden. Nur so ist die Siedlungsentwicklung nach innen möglich und können im Strassennetz Spielräume für künftige Nutzungen und Entwicklungen geschaffen werden.

Daraus leitet sich das folgende Zielszenario für die Mobilität ab:

- » **Der motorisierte Individualverkehr steigt nicht weiter an (wird plafoniert).**
Dies wird mit einem Monitoring an ausgewählten Verkehrszählstellen in der Agglomeration überprüft.
Die Summe der Verkehrsbelastungen an diesen Zählstellen darf nicht zunehmen.
- » **Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr nimmt ab. Die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr nehmen zu.**
Die Entwicklung wird anhand der Daten des Mikrozensus überprüft.
- » **Die Verkehrsbelastung liegt überall unter der lokalen Belastbarkeit der Strassenräume.**
Dies wird mit einem Monitoring an ausgewählten Verkehrszählstellen in der Agglomeration überprüft.
Die lokale Belastbarkeit der Strassen wird periodisch überprüft und bei Bedarf angepasst.

4.5 Zielwerte MOCA-Indikatoren

Das Bundesamt für Raumentwicklung verlangt von den Agglomerationen, für das Monitoring des Programms Agglomerationsverkehr zu fünf vorgegebenen Indikatoren quantitative Ziele zu formulieren.

Die Ziele beziehen sich auf den Zeithorizont des Zukunftsbildes (2040). Für das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss werden sie wie folgt festgelegt:

MOCA-Indikator	Zielwert bis 2040
Modal Split	Reduktion des MIV-Anteils von 54% (aufgrund der MIV-Plafonierung findet das Verkehrswachstum beim ÖV und beim LV statt)
Unfälle	Reduktion von 2,5 auf 1,5 Verletzte / Getötete pro 1 000 Einwohner/innen
Einwohner/innen nach ÖV-Gütekasse	ÖV-Güteklassen A+B: Erhöhung von 53% auf 58% ÖV-Güteklassen C+D: Reduktion 39% auf 36% ÖV-Güteklassen E+: Reduktion von 8% auf 6%
Beschäftigte nach ÖV-Gütekasse	ÖV-Güteklassen A+B: Erhöhung von 61% auf 64% ÖV-Güteklassen C+D: Reduktion von 35% auf 34% ÖV-Güteklassen E+: Reduktion von 4% auf 2%
Raumnutzerdichte	Erhöhung von 86 auf 89 Raumnutzer pro Hektare

Tabelle 18 Zielwerte MOCA-Indikatoren

5 Handlungsbedarf

Die Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken dient zur Herleitung des Handlungsbedarfs. Die Stärken und Schwächen beziehen sich auf die aktuelle Situation, die Chancen und Risiken auf die erwartete Tendentwicklung und das Zukunftsbild.

5.1 Landschaft

5.1.1 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> » Grosse Vielfalt an unterschiedlichen Kulturlandschaften im Jura und im Seeland » Intakte Landschaftsräume im Berner Jura » Schutz wertvoller Landschafts- und Naturräume » Aktivitäten zur ökologischen Pflege und Aufwertung der Landschaft » Gute Erreichbarkeit der Landschaftsräume aus dem Siedlungsgebiet » Für den Fuss- und Veloverkehr gut erreichbare Fluss- und Seeufer 	<ul style="list-style-type: none"> » Durch Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen fragmentierte Landschaftsräume im dicht besiedelten Seeland » Durch Bahn und Autobahn beeinträchtigte BLN-Landschaft am Nordufer des Bielersees » Strukturarme Räume in intensiv landwirtschaftlich genutzten Gebieten im Seeland » Beeinträchtigte Wildtierkorridore und Vernetzungsachsen (Biel/Pieterlen, westlich von Lyss) » Beeinträchtigung von Natur- und Erholungsräumen durch Bahn- und Strassenlärm (BLN-Gebiete Linkes Bielerseeufer und Alte Aare, Taubenlochschlucht) » Mangelnde überkommunale Abstimmung der See- und Flussuferplanung sowie der Grünraumplanung
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> » Schaffung attraktiver Naherholungsräume durch Pflege und Aufwertung von See- und Flussufern » Aufwertung von siedlungsnahen Grünräumen als Naherholungsgebiete und natürliche Lebensräume » Förderung der Biodiversität und des Landschaftsbilds durch ökologische Landschaftsentwicklung » Steigende Nachfrage nach Produkten der stadtnahen Landwirtschaft (Direktvermarktung, Regionalität) 	<ul style="list-style-type: none"> » Weitere Beeinträchtigung der Landschaft durch Bauten und Infrastrukturen » Steigender Nutzungsdruck auf Landschafts- und Naturräume aufgrund zunehmender Freizeit- und Erholungsbedürfnisse » Erhöhung der Luft- und Lärmbelastung durch Verkehrszunahme

Tabelle 19 Landschaft und Umwelt: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

5.1.2 Handlungsbedarf

In den AP1-3 lag der Fokus im Bereich Landschaft darauf, die Siedlungsausdehnung zu begrenzen und siedlungsprägende Grünräume und Landschaftsschutzgebiete zu bezeichnen. Diese Massnahmen wurden im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) behörderverbindlich verankert und werden von den Gemeinden in der kommunale Nutzungsplanung umgesetzt (vgl. Kapitel 2).

Im AP4 (Zeithorizont bis 2027) soll der Fokus verstärkt auf die Aufwertung von Landschaftsräumen gelegt werden. Im Vordergrund stehen die See- und Flussufer sowie die siedlungsprägenden Grünräume. Ihre Funktionen für die Naherholung und als natürliche Lebensräume sollen gezielt gestärkt werden. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen geleistet.

Das AP4 setzt im Bereich Landschaft folgende Schwerpunkte:

» **Siedlungsprägende Frei- und Grünräume sichern und aufwerten**

Im regionalen Richtplan (RGSK) sind die Freihaltung und Aufwertung von siedlungsprägenden Grünräumen und ökologischen Vernetzungssachsen behördensverbindlich verankert. Es fehlen jedoch differenziertere Ziele und überkommunal abgestimmte Massnahmen für die Umsetzung. Grünräume inner- und ausserhalb des Siedlungsgebiets geraten durch die Siedlungsentwicklung und die zunehmenden Erholungs- und Nutzungsbedürfnisse der Bevölkerung immer stärker unter Druck. Um bestehende (und bei Bedarf neue) Grünräume zu sichern, als natürliche Lebensräume und Naherholungsgebiete aufzuwerten und zu vernetzen, ist ein gemeindeübergreifendes Konzept nötig.

» **See- und Flussufer als Naturräume und Erholungsgebiete sichern und aufwerten**

Im regionalen Richtplan (RGSK) ist die ökologische Aufwertung der Flussufer und die Verbesserung ihrer Zugänglichkeit für die Naherholung behördensverbindlich verankert. Verschiedene Einzelmaßnahmen wurden in den letzten Jahren umgesetzt. Es fehlen jedoch gemeindeübergreifend abgestimmte Nutzungs- und Aufwertungskonzepte und verbindliche Umsetzungspläne. Diese sind nötig, um die wichtigen ökologischen Funktionen der See- und Flussufer zu stärken und neue, attraktive Naherholungsräume für die wachsende Bevölkerung der Agglomeration zu schaffen.

» **Biodiversität und Landschaftsqualität erhöhen**

In den letzten Jahren wurde von seeland.biel/bienne die regionale Koordinationsstelle Natur und Landschaft aufgebaut. Sie vernetzt die Akteure im Bereich Natur und Landschaft, unterstützt und koordiniert die Umsetzung von Aufwertungsmassnahmen und betreibt den regionalen Pool für ökologische Ersatzmassnahmen. Diese Bemühungen sollen fortgesetzt und verstärkt werden. Das Ziel ist die Erhaltung der vielfältigen Kulturlandschaften der Agglomeration und die Förderung ihres ökologischen Potenzials. Dies soll durch geeignete Instrumente, Programme und Kooperationen vorangetrieben werden.

5.2 Siedlung

5.2.1 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> » Klare räumliche und funktionale Gliederung » Nutzungsreserven und -potenziale mit guter ÖV-Erschliessung » Wirksame Begrenzung des Siedlungswachstums durch Landschaftsschutzgebiete und Siedlungs-grenzen » Wirksame Lenkung und Begrenzung von verkehrsintensiven Einrichtungen » Vielfältiges Wohn- und Arbeitsplatzangebot für un-terschiedliche Bedürfnisse » Mehrheitlich gute städtebauliche Qualität in Biel, Nidau und Lyss » Einbettung in eine vielfältige Landschaft und kurze Wege in die Naherholungsgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> » Zum Teil ungünstige Siedlungsstrukturen ausserhalb des Agglomerationskerns (dispers, geringe Dichte) » Beschränkte Nutzungsreserven und -potenziale in Biel und Nidau » Fehlendes Angebot für Unternehmen mit grossem Flächenbedarf (über 5 ha) » Vorranggebiete Siedlungserweiterung mit schlechter ÖV-Erschliessung (Studen, Pieterlen, Worben, Or-pund) » Mangelhafte städtebauliche Qualität ausserhalb von Biel, Nidau und Lyss » Mangel an qualitativ hochstehenden Frei- und Grün-räumen im Siedlungsgebiet » Beeinträchtigte Wohnqualität längs der Hauptachsen (Lärm, Luft) » Begrenzte Kapazitäten im Strassennetz erschweren künftige Entwicklung im Agglomerationskern
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> » Prognostiziertes Bevölkerungs- und Beschäftigten-wachstum kann hauptsächlich durch Innentwick-lung ermöglicht werden » Gemeinden setzen auf Innentwicklung und verzich-ten auf Einzonungen » Innentwicklung kann die Siedlungsstruktur und -qualität verbessern und Mehrwerte für die Bevölke-rung schaffen » Entwicklung an gut gelegenen Standorten erhöht die Effizienz des öffentlichen Verkehrs, stärkt den Fuss- und Veloverkehr und trägt zur Reduktion des Ver-kehrsaufkommens bei. 	<ul style="list-style-type: none"> » Die Stadt Biel kann das prognostizierte Bevölke-rungs- und Beschäftigtenwachstum nicht aufneh-men. » Steigender Nutzungsdruck auf Frei- und Grünräume und wachsende Konflikte mit Naturschutz » Weitere Verschlechterung des Verhältnisses zwi-schen Wohnbevölkerung und Beschäftigten (erhöh-tes Pendleraufkommen) » Widerstand der Bevölkerung gegen Innentwicklung und/oder Siedlungserweiterung » Fehlende Anpassung an Klimawandel (Belüftung, Begrünung, Mikroklima)

Tabelle 20 Siedlung: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

5.2.2 Handlungsbedarf

In den AP1-3 lag der Fokus im Bereich Siedlung darauf, grössere Bauzonenreserven an gut erschlosse-nen Lagen zu nutzen, Verdichtungspotenziale zu ermitteln und Vorranggebiete für Siedlungserweiterun-gen zu bezeichnen. Ausserdem wurden überörtliche Siedlungsgrenzen festgelegt. Diese Massnahmen wurden im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) verankert und sind zum grössten Teil umgesetzt (vgl. Kapitel 2). Sie trugen dazu bei, das Siedlungswachstum einzudämmen und das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum in den Agglomerationskern mit guter ÖV-Erschliessung und Versorgung zu ver-lagern.

Im AP4 wird der Schwerpunkt auf die Intensivierung der Siedlungsentwicklung nach innen (insb. Um-strukturierungsgebiete) und auf die Siedlungsqualität gelegt. Es setzt im Bereich Siedlung folgende Schwerpunkte:

» **Siedlungsentwicklung nach innen verstärken**

Das prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum kann weitgehend durch die Nutzungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet abgedeckt werden. Dazu müssen die im AP3 bezeichneten und noch nicht realisierten Entwicklungsgebiete umgesetzt werden. Dies ist jedoch für das Zielszenario nicht ausreichend. An gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen müssen weitere Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale mobilisiert werden. Dabei ist auf eine hohe Siedlungsqualität und eine siedlungsverträgliche Mobilität zu achten.

» **Siedlungserweiterungen zurückstellen**

Das AP3 enthielt eine grosse Zahl von Vorranggebieten für Siedlungserweiterung (Einzonung), die über den Bedarf hinausgehen, teilweise peripher liegen und über keine ausreichende ÖV-Erschliessung verfügen. Das gemäss Zukunftsbild erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum kann grösstenteils im bestehenden Siedlungsgebiet erfolgen. Einzonungen sind nur punktuell und erst mittel- bis langfristig vorzusehen. Die Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen sind als langfristige Optionen zurückzustellen.

» **Weiterentwicklung der Arbeitsgebiete Bözingenfeld und Brüggmoos sichern**

In den Arbeitsplatzgebieten Bözingenfeld und Brüggmoos befinden sich die grössten Nutzungsreserven für Arbeitsnutzungen in der Agglomeration. Im Bözingenfeld ist zudem eine bedeutende Erweiterung für eine strategische Arbeitszone vorgesehen. Gleichzeitig bestehen Defizite in der Verkehrserschliessung (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, MIV). Mit einem abgestimmten Mix von Siedlung- und Verkehrsmassnahmen müssen Spielräume für eine Weiterentwicklung der ansässigen Betriebe und für Neuansiedlungen geschaffen werden. Dabei ist auch eine Erweiterung des Nutzungsspektrums zu prüfen, z.B. Sport, Freizeit, Versorgung (kein Detailhandel). Für beide Arbeitsgebiete wurde die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten ausgelöst.

» **Entwicklung im Siedlungsraum Aegerten-Studen-Worben klären**

Die zusammenhängende Siedlungsraum Aegerten-Studen-Worben entlang der S-Bahn zwischen den Zentren Biel und Lyss verfügt über Potenzial für eine bauliche Verdichtung und städtebauliche Aufwertung sowie für langfristige Siedlungserweiterungen für Wohnen und Arbeiten. Mit der heutigen Verkehrserschliessung ist dies nur begrenzt möglich. Es ist zu klären, welche Siedlungsentwicklung langfristig angestrebt wird und welche Mobilitätsangebote und -infrastrukturen dazu erforderlich sind.

» **Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet sichern und aufwerten**

Mit dem Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum steigt die Nachfrage nach Frei- und Grünräumen für Naherholung und Freizeit. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass Freiflächen im Siedlungsgebiet überbaut werden und der Nutzungsdruck auf siedlungsnahe Landschaftsräume und Naturschutzgebiete, z.B. an den Gewässern und am Seeufer, zunimmt. Um eine hohe Siedlungs- und Lebensqualität im Sinne des Zukunftsbildes zu erreichen, müssen im Siedlungsgebiet ausreichende und vielfältig nutzbare Frei- und Grünräume (Plätze, Parkanlagen, Spielflächen, Aufenthaltsbereiche) gesichert werden.

» **Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen**

Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum führt zu einer Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse und des Verkehrsaufkommens. Gleichzeitig sollen die Luft- und Lärmelastung gesenkt und die Wohnqualität erhalten werden. Um dies zu erreichen, muss die Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet werden. Dabei spielen eine gute Nutzungsdurchmischung, fussgängergerechte Siedlungsstrukturen und das Parkplatz- und Mobilitätsangebot eine zentrale Rolle. Mit entsprechenden Vorgaben für die Siedlungsentwicklung müssen platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigt werden.

» Siedlungsqualität verbessern

Ausserhalb von Biel, Nidau und Lyss ist die bauliche Entwicklung in der Vergangenheit weitgehend ohne übergeordnete städtebauliche Konzepte erfolgt. Die Folge sind wenig strukturierte Siedlungen mit geringer Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität. Die Innentwicklung bietet die Chance, Defizite in der Siedlungsstruktur zu beheben und Siedlungsräume mit hoher Qualität zu schaffen. Dadurch werden Mehrwerte für die Bevölkerung geschaffen, die zur Akzeptanz der Innenentwicklung beitragen.

5.3 Verkehr

5.3.1 Ausgangslage

Das Zukunftsbild und die Teilstrategien Verkehr in den AP 1-3 gingen im längerfristigen Horizont von der fertiggestellten A5 Umfahrung Biel mit Zubringer rechtes Seeufer, dem 4-Spur-Ausbau der T6 mit Vollanschluss Studen sowie von einer neuen ÖV-Direktverbindung (Regiotram) zwischen dem rechten Bielerseeufer und dem Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld aus. Der Fokus der MIV-Strategie und -Massnahmen wurde auf die Optimierung und örtliche Nutzung der Entlastungswirkung der A5 (vfM) sowie auf die Begrenzung der Gesamtkapazität und -attraktivität des Strassennetzes für den MIV gelegt. Mit der Eröffnung des A5-Ostasts im Oktober 2017 und den umgesetzten Sofortmassnahmen vfM erfolgte die gewünschte Verkehrsentlastung im Südostteil von Biel, mit entsprechenden Verbesserungen für den Busverkehr und den Veloverkehr auf der Südachse von Biel. Die prognostizierten Mehrbelastungen im Einflussgebiet der noch fehlenden A5-Westumfahrung und damit die Überlastung des zentralen Strassenknotens Guido-Müller-Platz traten nicht oder nur in geringem Masse ein.

Infolge der Sistierung der A5-Projekte zur Westumfahrung und des laufenden Dialogprozesses sind die Ausgestaltung und der Realisierungshorizont der übergeordneten Strasseninfrastrukturen im Südwesten der Kernagglomeration Biel offen. ÖV-seitig ist das in den AP1-3 enthaltene Langfristprojekt „Regiotram“ sistiert. Die zukünftige Ausrichtung der regionalen und städtischen ÖV-Erschliessung wird von der Regionalen Verkehrskonferenz RVK im ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung zurzeit erarbeitet. Grundlage für die bisherige und kurzfristig anstehende Angebotsverbesserung ist das Buskonzept Biel 2020.

Der heutige und der durch die zukünftige Siedlungsentwicklung induzierte Verkehr muss auf dem bestehenden, teilweise an der Belastungsgrenze liegenden Strassennetz abgewickelt werden. Vor diesem Hintergrund rückt die Betrachtung des Gesamtverkehrssystems und die Notwendigkeit ins Zentrum, die Trendentwicklung auf dem städtischen und regionalen Strassennetz mit einer konsequenten Mobilitäts- und Verkehrspolitik zu beeinflussen. Während die Nationalstrassenprojekte nachfrageorientiert, d.h. auf die gemäss Trendentwicklung steigenden Verkehrsmengen (MIV) ausgelegt sind, rücken nun die Verträglichkeit/Belastbarkeit auf einzelnen Strassenzügen in den Vordergrund, wo angebotsorientierte Grundsätze gelten. Um die Gesamtverkehrsnachfrage befriedigen zu können, müssen die erheblichen Umlagerungspotenziale zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern optimal genutzt werden. Dies bedeutet, dass auf örtlich optimale Koexistenzbedingungen auf allen regionalen Strassenachsen hingearbeitet werden muss.

Bereits im AP3 bestand das Ziel, das Verkehrswachstum des MIV einzudämmen und die Anteile des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs mittels besserer Angebote und Mobilitätsmanagement-Massnahmen zu steigern. Mit dem Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast (2016), der Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel (2019) und dem Gesamtverkehrskonzept Nidau (2020) sind in jüngster Zeit Planungsgrundlagen entstanden, welche noch verstärkt auf Gesamtverkehrsbelehrungen basieren und die im Zukunftsbild formulierten Mobilitätsziele konkret unterstützen. Es gilt nun, diese Planungen zu konsolidieren und

auf den Perimeter der (Kern-)Agglomeration auszudehnen, verkehrsträgerspezifisch zu konkretisieren und schrittweise umzusetzen.

Dies bedeutet keine Abkehr gegenüber den Strategien und Massnahmen der AP1-3. Mit den umgesetzten AP-Massnahmen konnten bedeutende Lücken im Langsamverkehrsnetz und im ÖV-Netz geschlossen und die Koexistenz und Verträglichkeit des Verkehrs auf Strassenachsen und in Quartieren verbessert werden. Auch die meisten noch pendenten Massnahmen tragen zur Zielerreichung gemäss AP4 bei. Teilweise ist allerdings eine Modifikation und/oder Umpriorisierung angezeigt.

5.3.2 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> » Das Gesamtverkehrssystem weist ein gutes Angebot für ÖV / MIV / zu Fuss / Velo auf. Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr nimmt tendenziell ab. » Der A5 Ostast nimmt wesentliche Verkehrsströme auf und entlastet das städtische und regionale Strassennetz » Auf der Südachse von Biel (Längfeldweg – Mettstrasse – Madretschstrasse) besteht heute weitgehend eine stadtrträgliche Verkehrsbelastung. » Mit dem Richtplan vfM ist die Massnahmenstrategie zur Verkehrsentlastung in den Einflussbereichen «Ostast» und «Brüggmoos» festgelegt. Wesentliche Lenkungsmassnahmen sind umgesetzt (Sofortmassnahmen vfM), die Betriebs- und Gestaltungskonzepte sind in Planung. » Seit 2017 besteht mit dem Verkehrsmonitoring die Grundlage für ein Verkehrscontrolling auf der Grundlage effektiver Messwerte. » Die Monitoringdaten 2016-2019 weisen auf eine Abschwächung der bisher angenommenen allgemeinen MIV-Zunahme von 1 % pro Jahr hin. 	<ul style="list-style-type: none"> » Die grossen Arbeitsplatzgebiete mit grossem Parkplatzangebot haben einen überdurchschnittlich hohen MIV-Anteil bei den Zupendlern zur Folge. » Allgemein wird das Potenzial des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs noch zu wenig ausgeschöpft. » Die südwestliche Kernagglomeration wird durch den A5 Ostast nicht oder nur unwesentlich entlastet, einzelne Strassenachsen erfahren eine Mehrbelastung (insb. Bernstrasse, Allmendstrasse, Wehrbrücke, Port). » Für den Einflussbereich der sistierten A5 Westumfahrung ist der Richtplan vfM obsolet. Für den «Zustand Ostast» fehlen Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die stadtraumverträgliche Abwicklung des Verkehrs. » Trotz den erfolgten MIV-Entlastungen ist die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes in der Kernagglomeration zu Spitzenzeiten teilweise stark gestört: Staubildungen beim MIV, Behinderung des Busbetriebs, unattraktive Bedingungen für den Velo- und Fussverkehr.
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> » Die Umsetzung der Gesamtmobilitätsstrategie und führt zur Plafonierung des MIV. Dank attraktiver Angebote und deren optimaler Verknüpfung werden die Mobilitätsbedürfnisse mit den am besten geeigneten Verkehrsmitteln befriedigt. » Die Entlastung durch den A5-Ostast kann zugunsten der Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr und Stadtraum genutzt werden. » Durch Einhaltung der lokalen Belastbarkeit werden auf allen Strassenabschnitten, insbesondere in Zentrumsbereichen, optimale Koexistenzbedingungen erreicht. » Die Kapazitätsspielräume auf dem Strassennetz können für die gezielte Siedlungsentwicklung genutzt werden. Engpässe zu den Spitzenzeiten werden durch das Verkehrsmanagement entschärft. 	<ul style="list-style-type: none"> » Lange politische Grundsatzdiskussion nachfrage- vs. angebotsorientierte Verkehrsplanung; Widerstand gegen zentrale Umsetzungselemente der Gesamtmobilitätsstrategie. » Teilweise weiterhin MIV-lastige Siedlungsentwicklung insbesondere an Orten ohne lokale Kapazitäts-einschränkungen. » Zu langsame Attraktivitätssteigerung für den ÖV und den Langsamverkehr infolge fehlender Finanzmittel und Kampf um die Strassenkapazitäten.

Tabelle 21 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken Verkehr

5.3.3 Öffentlicher Verkehr

Gemäss Zukunftsbild soll der öffentliche Verkehr (zusammen mit dem Langsamverkehr) das Rückgrat der Mobilität in der Agglomeration bilden. In die gleiche Richtung zielt auch die Gesamtmobilitätsstrategie 2018-2040 der Stadt Biel. Das heutige öV-Angebot entspricht diesen Anforderungen noch nicht. Konzeptionelle Mängel äussern sich in teilweise umständlichen Linienführungen und langen Fahrzeiten, ungenügenden Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus, ungenügender Erschliessung von Entwicklungsgebieten und der Überlastung der Bahnhofstrasse und des Bahnhofplatzes Biel. Ausserdem fehlt langfristig ein leistungsfähiger Ersatz für das sistierte Regiotram.

Die Regionale Verkehrskonferenz RVK erarbeitet zurzeit eine neue Strategie für die langfristige Weiterentwicklung des öV in der Agglomeration (ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung). Die neue Strategie wird als Grundlage für künftige Investitionen und Angebotsplanungen dienen. Sie liegt voraussichtlich Mitte 2021 vor und wird eine wichtige Grundlage für das AP5 sein.

Im AP4 steht die kurz- bis mittelfristige Behebung von bekannten Schwachstellen im Vordergrund. Der Handlungsbedarf ergibt sich einerseits auf Seite öV ([Karte 5.1 im Kartenband](#)), andererseits sind Lenkungsmassnahmen beim MIV (inkl. Einschränkungen) nötig, welche den Umstieg auf den öV begünstigen.

Handlungsbedarf

- » Die Verbindungen auf der Ost-West-Achse sind zu stärken (Reisezeitverkürzungen durch Verbesserung Umsteigequalität und soweit Prüfung einer Schnellverbindung vom rechten Bielerseeufer ins Bözingenfeld mit Bus für den Pendlerverkehr).
- » Im städtischen Busnetz sind Fahrplanverdichtungen vorzunehmen (vorab zur Kapazitätssicherung).
- » Ergänzend sind die noch verbleibenden Erschliessungslücken zu eliminieren, soweit dies wirtschaftlich machbar ist.
- » Weiter sind für nachfrageschwache Verkehrsbeziehungen neuartige Betriebskonzepte zu prüfen, welche z.B. auch die ÖV-Benutzung für sekundäre Tangentialverbindungen erhöhen (Pilotprojekt «sowiduu» im Raum Ipsach / Bellmund / Port / Brügg).
- » Die Behinderungen des Busverkehrs auf dem Strassenennet sind schrittweise zu reduzieren. Die Buspriorisierung ist daher eine Daueraufgabe, die auch auf veränderte Verkehrsabläufe auf dem Strassenennet reagieren muss (vgl. auch Kapitel 5.3.5).

5.3.4 Langsamverkehr

Die AP 1-3 konzentrierten sich im Wesentlichen darauf, die bekannten Schwachstellen im Langsamverkehrsnetz zu beheben und im Rahmen von Strassenprojekten die lokalen Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs einzubeziehen. Wichtige Massnahmen insbesondere in der Stadt Biel sind realisiert oder in Planung. Die Umsetzung kommt aber langsamer voran als geplant: im Velonetz konnten wichtige physische Lücken nicht geschlossen und viele qualitative Lücken noch nicht behoben werden, die vFM zum A5-Ostast, u.a. mit Verbesserung der Koexistenzbedingungen und Aufwertung des öffentlichen Raums für zu Fuss Gehende sind mehrheitlich noch in Planung. Vor allem in der südwestlichen Kernagglomeration ist dies mit den Planungszusammenhängen und Unsicherheiten bezüglich Bauphase und Realisierungshorizont der A5-Westumfahrung begründet.

In der Agglomeration Biel/Lyss bestehen topographisch weitgehend günstige Voraussetzungen für den Veloverkehr. Bisher ist es aber nur mässig gelungen, nebst den geübten, sicheren Velofahrenden breite-

re Kreise fürs regelmässige Velofahren im Alltag zu gewinnen. Die neu erarbeiteten Veloplanungen der Stadt Biel und der Region sehen ein feinmaschiges Velo-Netz vor, das den unterschiedlichen Ansprüchen an die Direktheit, Sicherheit und den Komfort vermehrt Rechnung trägt.

Handlungsbedarf Veloverkehr

Das Schwerpunkt beim kurz- bis mittelfristigen Handlungsbedarf (AP4, AP5) liegt bei

- » der Komplettierung der Bieler Mittelachse entlang der Schüss und deren Vernetzung mit den nord- und südseitigen Stadtgebieten,
- » der sicheren und attraktiven Anbindung der südwestlichen Agglomeration an den Bahnhof und das Zentrum Biel
- » der sukzessiven Verbesserung der Koexistenzbedingungen auf den Haupt-, Verbindungs- und Quartierstrassen
- » der Ergänzung und Attraktivierung des Velo-Parkierungsangebots insbesondere in Zentrumsgebieten und an Bahnhaltestellen
- » das Netz der Radwander- bzw. Freizeitrouten bei Bedarf zu ergänzen und optimal mit den Alltagsrouten zu verknüpfen, um die Erreichbarkeit der Grün- und Erholungsräume zu verbessern

Handlungsbedarf Fussverkehr

Beim Fussverkehr geht es insbesondere darum

- » letzte Lücken im engmaschigen Wegnetz zu schliessen, meistens im Zusammenhang mit Velo-Routen
- » die Sicherheit und Attraktivität auf dem Starsennetw weiter zu verbessern
- » die Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität von Zentren, Versorgungsorten und ÖV-Haltestellen, insb. Bahnhaltestellen zu verbessern.

5.3.5 Motorisierter Individualverkehr

Im Rahmen des regionalen Richtplans (RGSK Biel-Seeland) werden für die Schwachstellen im Strassen- netz Massnahmen aufgezeigt. Im Vordergrund stehen dabei Sanierungen und Neugestaltungen der bestehenden Anlagen.

Aus regionaler Sicht ebenfalls zu thematisieren, sind der Ausbau der A6 zwischen Lyss und Biel auf vier Spuren, der Vollanschluss in Studen (A6), die Erschliessungsvorhaben von teilregionaler Bedeutung (Industriezone Lyss Nord) sowie die Idee einer Umfahrung Aarberg-Kerzers. In Biel stellt ausserdem der Umgang mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen im Raum Bözingenfeld eine besondere Herausforderung dar.

Mit der Eröffnung des A5 Ostasts konnten Strassen des städtischen und kantonalen Netzes in dessen Einflussbereich von Verkehr entlastet werden (z. B. in Biel auf der Mettstrasse um mehr als 50 %, auf dem Längfeldweg um ca. 40 - 50 %, auf der Brüggstrasse um ca. 30 - 40 %). Das Strassennetz in der südlichen Kernagglomeration Biel wurde teilweise entlastet (z. B. Orpundstrasse sowie Hauptstrasse/Bielstrasse und Erlenstrasse in Brügg, Hauptstrasse in Nidau), teilweise gab es Mehrbelastungen (z. B. auf der Bernstrasse in Nidau/Biel und auf der Achse Allmendstrasse–Wehrbrücke in Port). Im Umfeld des Guido-Müller-Platzes sind die befürchteten massiven Belastungszunahmen nicht eingetroffen.

Mit der Umsetzung der verkehrlich flankierenden Massnahmen wird zudem sichergestellt, dass die Entlastungswirkung anhält und das Ziel der Entlastung längerfristig erreicht wird. In der Agglomeration sollen in den nächsten zwei Jahrzehnten zahlreiche Siedlungsentwicklungsgebiete realisiert werden. Durch

gezielte Massnahmen hat die Region die Möglichkeit, das Verkehrsverhalten von Beginn an zu steuern, anstatt nachträglich korrigieren zu müssen.

Schwachstellen

Gleichzeitig weist das Strassennetz aber auch Schwachstellen auf, welche bereits heute zu einer starken Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität und zu einer Behinderung der Entwicklung führen (**Karte 5.2 im Kartenband**). Sie werden sich in den kommenden Jahren weiter akzentuieren.

- » **Sättigungs- und Staubereiche:** Die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes ist im Agglomerationskern teilweise stark gestört und wird sich ohne Steuerung weiter verschlechtern, was zu Stau, Zeitverlusten und Störungen im öffentlichen Verkehr führen wird. Insbesondere im Bereich der Westachse bestehen bereits heute Abschnitte mit Stau auf der ganzen Strecke zwischen Studen und der Seevorstadt. Ausschlaggebend ist die beschränkte Kapazität im Innerortsbereich Biel/Nidau, welche sich bis auf die Autostrasse auswirkt. Des Weiteren bestehen Kapazitätsengpässe entlang der Seevorstadt bis zur Bözingenstrasse auf der Nordachse der Stadt Biel.
Im Gebiet Bözingenfeld wird im Zuge der weiteren Entwicklung ohne lenkende Massnahmen mit einer Verkehrszunahme gerechnet, welche das Verkehrssystem negativ beeinflussen wird.
Im Umfeld der Auffahrt zur HLS in Studen zeigen sich erste Stauerscheinungen mit Einfluss auf den Verkehrsfluss im Innerortsbereich.
- » **Konflikte zwischen Strassenbenützern / Immissionen:** Die Beeinträchtigungen durch den motorisierten Verkehr übersteigen im Stadtzentrum sowie auf der West- und Nordachse der Stadt Biel ein stadtraumverträgliches Mass. Dazu gehören auch Behinderungen und Gefährdungen des Fuss- und Veloverkehrs und die zunehmenden Zeitverluste des strassengebundenen ÖV.
Auf vielen Hauptstrassen der Agglomeration wurde über die vergangenen Jahre eine grosse Verkehrszunahme registriert, ohne dass der Strassenraum der neuen Situation angepasst wurde. Massgeblich hierbei sind die Ortsdurchfahrten Mörigen, Sutz-Lattrigen, Ipsach, Port, Nidau, Aegerten, Studen, Worben, Busswil, Lyss(Abschnitte), Orpund, Evilard, und Pieterlen. Für die Ortsdurchfahrten Ipsach, Lyss, Orpund und Evilard bestehen weit fortgeschrittene Sanierungsprojekte; Nidau, Aegeren, Studen und Worben sind in Projektierung.
- » **Ausweichverkehr:** Infolge von Staus auf den Hauptachsen, insbesondere auf der West- und Nordachse in Biel, weicht der Durchgangsverkehr vermehrt in die Quartiere des Agglomerationskerns aus, wodurch es in diesen zu zusätzlichen Beeinträchtigungen kommt.
- » **Mangelhafte Erschliessung von Arbeitsschwerpunkten:** Der unvollständige und ungünstig gelegene Anschluss Studen an die T6 führt zu unerwünschtem Verkehr auf den lokalen Strassen und verhindert einen längerfristigen Ausbau des ESP Studengrien. Auch das Areal Bangerter (Chrüzwald) in Lyss (heute Kiesabbau, Betonwaren und Deponie) ist nur über Quartierstrassen erschlossen, mit entsprechenden Beeinträchtigungen.
- » Die **Entwicklungsmöglichkeiten** für Nutzungen, welche eine gute Strassenerschliessung benötigen, sind infolge von Kapazitätsengpässen im Strassennetz im Agglomerationskern beschränkt. Die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration muss diesem Umstand Rechnung tragen.
- » Im Sinne der **vFM-Ostast** sind Sofortmassnahmen soweit umgesetzt, dass die Verlagerungswirkung erreicht wird. Dabei handelt es sich vornehmlich um verkehrstechnische Anpassungen. Ausstehend sind noch Anpassungen in der Gestaltung der Anlagen, welche für die Erreichung der angestrebten Verträglichkeit notwendig sind.

Handlungsbedarf

Für die Agglomeration ergibt sich der folgende Handlungsbedarf ([Karte 5.2 im Kartenband](#)):

- » Im Bereich der **Westachse** (Bernstrasse/Ländtestrasse/Ortsdurchfahrt Nidau/Allmendstrasse/Korridor rechtes Bielerseeufer) wird heute ein hohes Verkehrsaufkommen abgewickelt. In der Folge sind Staus und Fahrzeitverluste während den Hauptverkehrszeiten die Regel. Mit Massnahmen für alle Verkehrsmittel, sowohl angebotsseitig als auch nachfrageseitig muss der Verkehr deshalb gesteuert und gleichzeitig die Mobilität für alle Teilnehmenden sichergestellt werden.
- » Auf der **Nordachse** Solothurnstrasse-Seevorstadt ist mit geeigneten Massnahmen die Fahrzeit planbar zu gestalten und die Auswirkungen des Ausweichverkehrs auf die Quartiere zu minimieren.
- » Im **Bözingenfeld** ist im Zuge der geplanten Entwicklung mit Mehrverkehr zu rechnen. Die Stadt Biel hat mit der Verkehrsstudie Bözingenfeld (B+S, 2019) den Handlungsbedarf bereits ausgewiesen. Damit das Verkehrssystem in diesem Gebiet als Ganzes funktioniert, sind für diese Entwicklungen verkehrslenkende Massnahmen für alle Verkehrsträger notwendig.
- » In **Brügg** ist mit geeigneten Massnahmen das Verkehrsaufkommen im Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos zu steuern, um die vorhandenen Kapazitätsgrenzen auf dem umliegenden Strassennetz nicht zu überschreiten. Für das im Brüggmoos geplante Regionalspital erarbeitet die Gemeinde Brügg eine Mobilitätsstudie, welche die erforderlichen Massnahmen aufzeigen wird.
- » Am **rechten Bielerseeufer** bleiben die heutigen Probleme betreffend Einhaltung der Belastungsgrenzen auf den Ortsdurchfahrten Ipsach, Nidau und Port auch langfristig bestehen. Sie werden sich mit der prognostizierten Verkehrszunahme noch leicht verschärfen. Hier sind Anstrengungen zur Mobilitätsbewältigung notwendig.
- » Am **linken Bielerseeufer** und längs der T6 Lyss-Biel nimmt der Sanierungsbedarf bezüglich des Lärms und der Unfallstellen zu. Der landschaftliche Eingriff am linken Bielerseeufer durch die bestehende A5 in Tüscherz-Alfermée bleibt bestehen.
- » In **Lyss** werden sich die Probleme mit zunehmendem Verkehr weiter verschärfen. Insbesondere mit zunehmend hohem Aufkommen auf der T6 während der ASP besteht die Gefahr, dass eine Verlagerung auf das Kantonsstrassennetz stattfindet. Die Situation ist deshalb fortlaufend zu prüfen und zu überwachen.
- » In **Studen und Lyss** sind längerfristig die Erschliessungsmängel der Entwicklungsgebiete zu beheben. In diesem Zusammenhang muss mit dem neuen Strasseneigentümer (ASTRA) geklärt werden, ob ein Anschluss an die T6 weiterverfolgt werden soll. Andernfalls sind Alternativen auszuarbeiten.
- » Entgegen dem Ziel der Plafonierung des Verkehrsaufkommens im MIV, weist der Modelldurchlauf des GVM für den Zustand 2040 weiterhin eine Zunahme des MIV auf vielen Strecken aus (siehe Beilage Verkehrsbelastung). Um die Plafonierung zu erreichen und die Funktionsfähigkeit der Strassenanlagen aufrechtzuerhalten, muss Neuverkehr vermieden und der MIV-Anteil im Modalsplit zugunsten des öV und des Fuss- und Veloverkehrs gesenkt werden. Um die Zielerreichung der MIV-Plafonierung zu überprüfen ist ein langfristiges **Monitoring** des Verkehrsaufkommens notwendig.

5.3.6 Kombinierte Mobilität

Die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel ist zunehmend ein Bedürfnis in der täglichen Mobilität. Zur Stärkung der intermodalen Angebote bedarf es einer Stärkung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und einer Sensibilisierung zentraler Akteure (Gemeinden, Unternehmen...).

Mit der zunehmenden Bedeutung neuer Verkehrsmittel wird der kombinierte Verkehr immer wichtiger. Die öV-Haltestellen sollen deshalb zu Drehscheiben einer kombinierten Mobilität ausgebaut werden – zu sogenannten «Mobilitätshubs». Die Mobilitätshubs sollen den Zugang zur Mobilität erleichtern und die Effizienz des Gesamtverkehrssystems erhöhen, indem für jede Strecke die Wahl des effizientesten Verkehrsmittels ermöglicht wird. Damit das Ziel der Effizienzsteigerung erreicht werden kann, sind die Schwerpunkte der angebotenen Mobilitätsoptionen je nach Raumtyp unterschiedlich auszurichten.

Handlungsbedarf Park+Rail

P+R-Anlagen bei Bahnstationen ermöglichen das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr für Verkehrsteilnehmende aus Räumen, welche mit dem öV schlecht erschlossen sind.

Die bestehenden P+R-Anlagen in den Zentren Biel und Lyss sind gut ausgelastet. Ein weiterer relevanter Ausbau des Angebots ist in der Agglomeration Biel-Lyss nicht vorgesehen und widerspräche den Zielen zur Entlastung der Zentren vom motorisierten Verkehr. Die Parkplatzsituation und die Bewirtschaftung sollten jedoch in Abstimmung mit den anderen Fortbewegungsmitteln stetig überprüft und bei Bedarf optimiert werden, um ein intermodales Zusammenspiel bestmöglich zu unterstützen.

Handlungsbedarf Carpooling

Mitfahrergemeinschaften (Carpooling) decken unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse ab, einerseits dienen sie als Ergänzung des öffentlichen Verkehrs für Verkehrsteilnehmende aus Räumen die schlecht erschlossen sind oder zur Verbesserung des Angebots während Randzeiten. Andererseits sind Mitfahrergemeinschaften eine Chance für Unternehmen die Nachfrage nach Parkplätzen zu steuern.

Die meisten Carpooling-Angebote organisieren sich über bekannte Plattformen und haben keinen zusätzlichen Handlungsbedarf. Handlungsbedarf besteht in folgenden Bereichen:

- » Anreize für Unternehmen schaffen, um Mitfahrgemeinschaften zu fördern, vor allem in den Entwicklungsschwerpunkten Arbeit wie z.B. im Bözingenfeld;
- » Rahmenbedingungen für Park+Pool-Anlagen bei Autobahnanschlüssen zu schaffen (z.B. in Meinisberg-Lengnau, Lyss Süd, Frinvillier), um das Verkehrsaufkommen zu steuern.
- » Ausdehnung des Projekts Covoiturage dans l' Arc jurassien in den Raum Biel-Bözingenfeld prüfen (vgl. Kapitel 3.5.7).

Handlungsbedarf Bike and Ride/ Veloverleihsysteme

Wird nach der Mitwirkung zur regionalen Velonetzplanung ergänzt.

Handlungsbedarf weitere neue Mobilitätsformen

Neue Mobilitätsformen wie z.B. E-Trottinetts entwickeln sich rasant. Die Rahmenbedingungen für diese Mobilitätsformen sind hingegen oft unklar. Es besteht ein Handlungsbedarf auf Seiten der öffentlichen Hand sich aktiv beim setzen von Rahmenbedingungen zu beteiligen.

5.3.7 Steuerung der Nachfrage

Verkehrsmanagement

Erste verkehrstechnische Sofortmassnahmen im Sinne der vfM- Ostast wurden bereits realisiert, um Verlagerung des Verkehrs auf die A5 und eine optimale Entlastung der Stadtstrassen von Beginn weg zu unterstützen. Diese realisierten Steuerungs- und Dosierungsanlagen sind auch bereits Massnahmen im Sinne des Verkehrsmanagements. Bei der ausstehenden Umsetzung insbesondere des baulichen Teils der vfM geht es nun darum, die lokale Verträglichkeit zu verbessern und den Verlagerungseffekt zu sichern. Das Verkehrsmanagement ist ein wichtiger Ansatzpunkt, um das Zielszenario des Zukunftsbildes zu erreichen). Es besteht heute folgender Handlungsbedarf:

Optimieren der Gesamtkapazität MIV

Das Ziel ist es, den Durchgangsverkehr und den Agglomerationsverkehr soweit wie möglich auf den Autobahnen und den Hauptachsen zu führen. Die Bedürfnisse des ÖV und des Velo- und Fussverkehrs auf diesen Achsen sind aber ebenfalls hoch. Die Gesamtkapazität dieser Bereiche muss, abgestimmt auf die verschiedenen Ansprüche der Verkehrsmittel, optimiert werden. Betroffen sind vor allem:

- » Westachse (Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse)
- » Orpundstrasse (ab Orpundplatz Richtung Anschluss Orpund)

Optimieren der Verkehrsabläufe MIV-ÖV-VV-FV

Der A5 Ostast hat zum Teil eine hohe Verkehrsentlastung auf verschiedenen Achsen bewirkt, was zugunsten des ÖV, Velo- und Fussverkehrs genutzt werden soll. Es ist für diese Verkehrsmittel mehr Platz zu schaffen, indem Kapazitäten umverteilt werden. Damit kann verhindert werden, dass Ausweichverkehr von allenfalls überlasteten Achsen die Verkehrsentlastungen wieder ausgleichen. Es geht auch darum, die im Zukunftsbild postulierte Plafonierung des MIV und Einhaltung der lokalen Belastbarkeiten zu erreichen. In folgenden Gebieten sind die Betriebskonzepte zu überprüfen:

- » **Nordachse** im Zentrum von Biel: Anpassungen der Verkehrssteuerung wurden ausgeführt.
- » **Zentrum Madretsch / Kreuzplatz**: Das Zentrum Madretsch / Kreuzplatz soll (gemäss Richtplan vfM) aufgewertet werden. Auf dem Kreuzplatz ist eine Verlagerung der Hauptverkehrsflüsse festzustellen (Nord - Süd anstelle Süd - Ost), welchem Rechnung getragen werden soll.
- » **Zentrum Bözingen**: Die Abnahme der Verkehrsbelastungen kann zur Verbesserung der Verkehrsabläufe, insbesondere des ÖV (Stadt- und Regionallinien), genutzt werden (vor allem Knoten Schlossstrasse und Lienhardstrasse).
- » **Zentrum Mett**: Die Verkehrsabnahmen im Geviert von Mett erlauben eine Anpassung der Verkehrsorganisation (Schliessung Mühlestrasse für den MIV) und eine Buspriorisierung. Die Buspriorisierung wurde weitgehend umgesetzt. Überlastungen sind aber weiterhin zu beobachten, was darauf schliesst, dass eine Dosierung des MIV notwendig ist.
- » **Renferstrasse**: Die Verkehrsentlastungen können zur Optimierung der Verkehrsabläufe beim Anschluss Biel Ost genutzt werden (Kreisel Zürichstrasse-LSA Anschluss Biel Ost). Aktuell treten Überlastungen im Bereich Anschluss Biel Ost auf, was darauf schliessen lässt, dass die prognostizierten Verkehrsverlagerungen nicht oder nur teilweise eingetroffen sind. Die betrieblichen Probleme sind zu untersuchen, um die Gründe der auftretenden Stausituationen zu erfassen.
- » **Ortsdurchfahrt Nidau und Nord-Süd-Querung des Guido-Müller-Platz**: Die Querung des Guido-Müller-Platz muss vor allem für ÖV und LV attraktiver werden. Der Druck des MIV auf die Ortsdurchfahrt Nidau soll möglichst reduziert werden.
- » Verbindung **Kreisel Kreuzweg – Ostast/T6**, über die Allmendstrasse, Wehrbrücke und Portstrasse: Die Bedeutung dieser Verbindung zur Autobahn hat zugenommen. Sie ist für den MIV besonders wichtig, aber die Sicherheit und Attraktivität muss auch für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr gewährleistet werden.

Parkplatzbewirtschaftung

In der Agglomeration besteht ein stark ausgebautes Angebot an öffentlichen Parkplätzen. Es fehlt hingegen eine einheitliche bzw. abgestimmte Bewirtschaftung, welches zu einer Steuerung des Verkehrsaufkommens beitragen könnte. Speziell in den Städten Biel und Nidau besteht ein Handlungsbedarf zur Reduktion des Angebots an oberirdischen Parkfeldern zur Schaffung von mehr Flächen für den Fuss- und Veloverkehr und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Mobilitätsmanagement, Mobilitätskonzepte

Es ist das Ziel des Zukunftsbildes, den MIV zu plafonieren. Nebst Infrastrukturmassnahmen gilt es vermehrt, das Verkehrsverhalten der zentralen Akteure (Gemeinde, Unternehmen, Wohnschwerpunkte etc.) zu beeinflussen. Ein erster Schritt dazu ist mit einem seit 2010 betriebenen Mobilitätsmanagement unternommen. Es besteht weiterhin Handlungsbedarf, das Fahrtenaufkommen des motorisierten Individualverkehrs mit Hilfe von Mobilitätskonzepten und Mobilitätsberatung zu stabilisieren.

5.4 Folgerungen

Im Bereich Mobilität besteht insbesondere bezüglich Veloförderung, lokalen Verbesserungen des öV-Angebots und bei der Steuerung des MIV-Nachfrage Handlungsbedarf.

6 Teilstrategien

Die Teilstrategien (Kapitel 6.1 bis 0) sind behördlichenverbindlich.

Die Teilstrategien in den folgenden Kapiteln konkretisieren das Entwicklungsleitbild und zeigen, wie die Agglomeration Biel/Lyss den angestrebten Zustand erreichen will. Die Teilstrategien orientieren sich am langfristigen Zukunftsbild 2040, legen den Fokus aber auf die mittelfristige Umsetzung bis 2031 (A- und B-Horizont des AP4).

6.1 Teilstrategie Landschaft und Siedlung

Karte 6.1 im Kartenband

Stadt- und Agglomerationslandschaft gestalten

Angebot an Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet verbessern

Frei- und Grünräume innerhalb der Siedlungen sowie an deren Rändern (Grünräume, Wälder, landwirtschaftliche Flächen, Parkanlagen, Plätze und Strassenräume) tragen massgeblich zum Ortsbild bei und sind wichtige Oasen für Freizeit und Erholung der Bevölkerung sowie Trittsteine für die Siedlungsökologie.

- » Das Angebot an öffentlichen Grün- und Freiräumen wird verbessert. Die Frei- und Grünräume werden als vielfältig nutzbare Räume gestaltet, gut in den Stadtraum integriert und an die Netze des Fuss- und Veloverkehrs angebunden.
- » Sie werden in ihren ökologischen und klimaregulierenden Funktionen gestärkt und untereinander vernetzt.
- » Die stadtnahen Wälder Büttenberg, Jäissberg, Längholz und Oberholz werden nachhaltig bewirtschaftet und als Natur- und Erholungsräume gesichert. Erholungsnutzungen und wertvolle Naturräume werden entflechtet.
- » Das ökologische Potenzial innerstädtischer Brachflächen (z.B. alte Gleis- oder Industrieanlagen, Strassen- und Bahnböschungen) wird genutzt.
- » In den Entwicklungsgebieten werden private und gemeinschaftliche Grün- und Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität und hohem Gebrauchswert realisiert.

Potenzziale der See- und Flussufer für Natur und Erholung nutzen

Die Wasserflächen und Uferbereiche des Bielersees und der Fliessgewässer Schüss, Zihl, Nidau-Büren-Kanal, Leugene und Lyssbach haben wichtige Funktionen für die ökologische Vernetzung und die Erholung.

- » Die unbebauten Uferbereiche werden freigehalten. Standortgebundene Bauten und Anlagen im Uferbereich werden so gestaltet und integriert, dass sie die landschaftliche Qualität verbessern.
- » Die ökologischen Funktionen der See- und Flussufer werden durch überkommunal abgestimmte Revitalisierungs- und Aufwertungsmassnahmen gefördert.
- » Die Zugänglichkeit der See- und Flussufer wird durch Wege und öffentliche Freiflächen verbessert.
- » Mit attraktiven öffentlichen Anlagen und Freiflächen wird die Erholungsqualität verbessert.

Ökologische Landschaftsentwicklung fördern

Die Vielfalt an regionaltypischen Kulturlandschaften und natürlichen Lebensräumen ist ein prägendes Merkmal der Agglomeration Biel/Lyss und trägt wesentlich zur hohen Lebensqualität und zum ökologischen Ausgleich bei.

- » Die kulturellen Eigenarten der Landschaftsräume und ihr ökologisches Potenzial werden erhalten und gestärkt.
- » Die ökologischen Vernetzungsachsen werden aufgewertet.
- » Ökologisch, landschaftlich und soziokulturell besonders wertvolle Landschaftsräume werden geschützt. Die Elemente des Naturbestands wie Bäume, Hecken und Bachläufe werden gepflegt und gezielt aufgewertet.
- » Die ökologische Landschaftsentwicklung wird durch geeignete Programme, Instrumente und Institutionen vorangetrieben.

Siedlungsräume differenziert nach innen entwickeln

Die Siedlungsentwicklung wird nach innen gelenkt. Die im Zukunftsbild bezeichneten Siedlungsräume (Agglomerationskern, Agglomerationsachsen, ländlicher Raum) werden differenziert weiterentwickelt. Die Entwicklung richtet sich nach der Zentralität, den städtebaulichen Strukturen und der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.

Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Mischnutzung ermöglichen

- » Im Stadtraum zwischen Ipsach und Bözingen sowie im Zentrum von Lyss wird die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und die Nähe zu den Versorgungszentren für eine qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Mischnutzung genutzt, einschliesslich der Realisierung von Hochhäusern an geeigneten Standorten.

Entwicklungspotenziale nutzen und Siedlungsqualität verbessern

- » Entlang der leistungsfähigen Hauptlinien des Bahn- und Busnetzes werden die Entwicklungspotenziale in der bestehenden Bauzone konsequent mobilisiert.
- » In den Zentrumsgebieten und im Umfeld der Bahnhaltestellen wird eine qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Mischnutzung ermöglicht.
- » Der zusammenhängende Siedlungsraum Aegerten-Studen-Worben wird als Wohn- und Arbeitsstandort gestärkt und städtebaulich aufgewertet.

Strukturen erhalten und Ortskerne aufwerten

- » Im übrigen Siedlungsgebiet fokussiert die Entwicklung auf Bauzonenreserven mit guter ÖV-Erschliessung, die Stärkung der Ortskerne und die Siedlungserneuerung.

Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln

- » Industrielle und gewerbliche Nutzungen (Produktion) werden auf Standorte mit grossen Flächenangeboten und direkter Anbindung an das Autobahnnetz konzentriert.
- » Die Nutzungspotenziale in den Arbeitszonen werden ausgeschöpft.
- » In den Arbeitszonen Bözingenfeld, Brüggmoos und Studen wird die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und die Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert. Um dies zu unterstützen, wird die Ansiedlung von weiteren Nutzungen, insbesondere Sport, Freizeit und Versorgung (kein Detailhandel) geprüft.



Verkehrsintensive Einrichtungen konzentrieren

- » Verkehrsintensive Einrichtungen werden in den Arbeitszonen Brüggmoos und Bözingenfeld mit direkter Anbindung an das Autobahnnetz und guter ÖV-Erschliessung konzentriert.
- » Ausserhalb dieser Gebiete wird auf die Ansiedlung von neuen verkehrsintensiven Einrichtungen verzichtet.

Bedarf für Siedlungserweiterungen periodisch prüfen

- » Sind die Potenziale der Innenentwicklung ausgeschöpft, kann das Siedlungsgebiet bei ausgewiesenen Bedarf an geeigneten Standorten im Agglomerationskern und auf den Agglomerationsachsen erweitert werden.
 - » Im regionalen Richtplan (RGSK) sind langfristige Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen bezeichnet. Der Bedarf für Einzonungen in der Agglomeration Biel/Lyss wird periodisch überprüft und neu beurteilt.
 - » Im AP 4 werden im Zeithorizont bis 2027 zwei Siedlungserweiterungen in Pieterlen vorgesehen..
-

Zentrumsgebiete stärken

Biel als kantonales Zentrum 2. Stufe ausbauen

- » Biel wird als zweisprachige Zentrumsstadt für den Berner Jura und das Seeland gestärkt. Regionale und überregionale Versorgungs-, Bildungs- und Dienstleistungseinrichtungen werden weiterentwickelt und neu angesiedelt.
 - » Die Innenstadt von Biel und Nidau wird als regionaler Einkaufs- und Erlebnisort gestärkt.
 - » Im Gebiet zwischen Bahnhof Biel und Nidau wird die zentrale Lage und gute ÖV-Erschliessung für die Ansiedlung von hochwertigen Arbeitsnutzungen und öffentlichen Einrichtungen genutzt.
 - » Bözingen, Gurzelen, Mett, Madretsch, Ipsach, Port und Brügg werden als Versorgungszentren im Stadtraum gestärkt.
-

Lyss als regionales Zentrum 3. Stufe festigen

- » Lyss wird als Regionalzentrum im Seeland weiter gefestigt. Regionale Versorgungs-, Bildungs- und Dienstleistungseinrichtungen werden ausgebaut oder neu angesiedelt.
-

Orpund, Pieterlen und Studen als teilregionale Zentren 4. Stufe stärken

- » Die Zentren 4. Stufe Orpund, Pieterlen und Studen werden als teilregionale Versorgungszentren für die umliegenden Gemeinden gestärkt.
-

Multimodale Verkehrsdrehscheiben

- » Die multimodalen Verkehrsdrehscheiben ermöglichen das einfache und effiziente Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und bieten Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf.
-

Die Gemeinden stärken die Zentrumsgebiete, indem sie

- » eine städtebauliche Verdichtung und Aufwertung ermöglichen
 - » ein vielfältiges Angebot an Versorgungseinrichtungen und -dienstleistungen fördern
 - » den öffentlichen Raum als attraktiven Aufenthalts- und Begegnungsort gestalten
 - » eine optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr und die Netze des Fuss- und Velo-verkehrs sicherstellen
 - » auf die Ansiedlung von weiteren Einkaufszentren ausserhalb der Zentrumsgebiete verzichten.
-

Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern

Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten

- » Um die Luft- und Lärmbelastung zu senken, wird die Siedlungsentwicklung auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet.
 - » Es werden Vorgaben für Mobilitäts- und Parkplatzmanagement eingeführt. Die Realisierung von autoarmen oder -freien Siedlungen wird unterstützt.
-

Städtebauliche und gestalterische Qualität erhöhen

- » Für Gebiete, in denen eine starke Veränderung und Verdichtung vorgesehen ist, werden städtebauliche Konzepte erarbeitet (allenfalls gemeindeübergreifend).
- » In den Entwicklungsgebieten und in den Orts- und Quartierzentren wird eine hohe städtebauliche und gestalterische Qualität eingefordert.
- » Schützenswerte und identitätsstiftende Ortsbilder werden gepflegt und sorgfältig weiterentwickelt.
- » In der Planung von Entwicklungsgebieten werden Nutzung, Bebauung, Freiraum, Umwelt, Mobilität und soziale Aspekte berücksichtigt.
- » Um optimale Lösungen zu erreichen, werden qualitätssichernde Verfahren eingesetzt.

6.2 Gesamtverkehr

Die Gesamtverkehrsstrategie der Agglomeration Biel/Lyss basiert auf der klassischen 4V-Strategie:

Strategie	Massnahmen
Verkehrszunahme vermeiden	<ul style="list-style-type: none"> » Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung » Einzonung nur an bereits gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten » Entwicklungsschwerpunkte sind nur bereits durch das regionale Bus- bzw. Bahnnetz gut erschossenen Lagen möglich » Innere Verdichtung, Nutzungs durchmischung » Erarbeitung von Mobilitätskonzepten bei Planungsvorhaben ab einem Schwellenwert von 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion)
Mobilität auf ÖV und Langsamverkehr verlagern	<ul style="list-style-type: none"> » Plafonierung des MIV, Wachstum beim ÖV und beim Fuss- und Veloverkehr » Erhöhung der Verfügbarkeit und Attraktivität des ÖV vor allem in dichter besiedelten Gebieten » Gute Umsteigebeziehungen, Abstimmung der Fahrpläne (z.B. Brügg, Täuffelen, Frinvillier, Pieterlen) » Optimale Bewirtschaftung der vorhandenen Strassenkapazitäten (Verkehrsmanagement Biel, regional abgestimmte Parkplatzpolitik) » Sicheres, durchgehendes und attraktives Langsamverkehrsnetz (regionale Velonetzplanung, Sachplan Velo Stadt Biel)
Verkehr im Siedlungsgebiet verträglich gestalten	<ul style="list-style-type: none"> » Gestaltung der Hauptachsen zur Verbesserung der Sicherheit und der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren zur Steigerung der Lebens- und Wohnqualität der Anwohner » Verkehrsspitzen glätten (Arbeitszeitmodelle, Stundenpläne, Ausfahrdosierungen) » Mobilitätsmanagement bei wichtigen Akteuren (Unternehmen, Gemeinden) » Verkehrsmanagement Kernagglomeration Biel zur Steuerung des Verkehrs (Optimierungen zur Beschleunigung des ÖV und zur Dosierung des MIV, Umsetzung der vfM-Massnahmen, Steuerungs- und Betriebskonzepte pro Sektor, Bildung Trägerschaft)
Verkehr vernetzen, Multimodalität verbessern	<ul style="list-style-type: none"> » Mobilitätshubs » Zugang zum ÖV in schlecht erschlossenen Räumen verbessern: Ausbau von Bike+Ride, angemessenes Angebot von Park+Ride sicherstellen » Bikesharing-Angebote » Carsharing-Angebote v.a. an Bahnhöfen / bei Entwicklungsschwerpunkten » Potenzial von Carpooling-Angeboten ausnützen

Mit der Gesamtverkehrsstrategie wird folgende Veränderung des Modalsplits angestrebt:

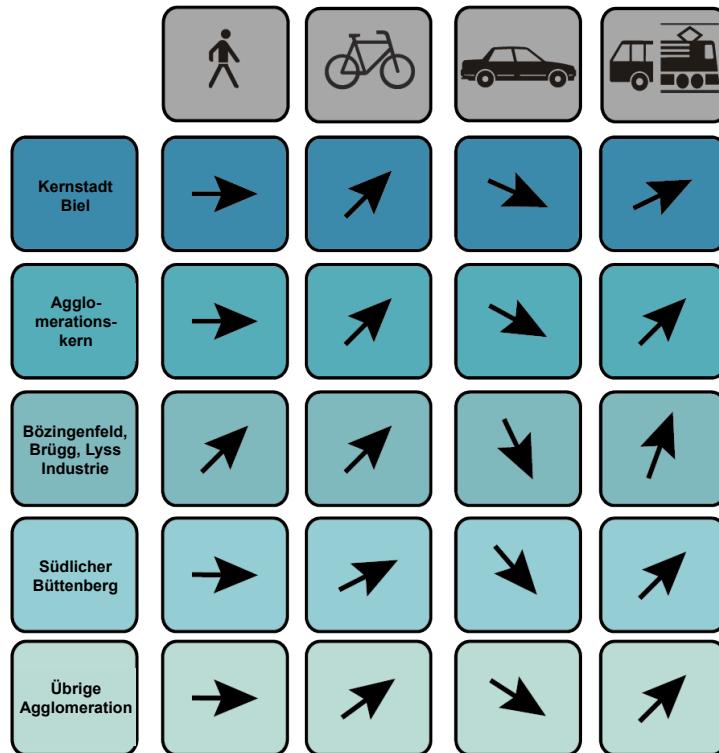


Abbildung 13 Angestrebte Entwicklung des Modalsplit, bezogen auf den jeweiligen Quell-/Zielverkehr im betreffenden Gebiet

6.3 Öffentlicher Verkehr

Mit dem ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung wird zur Zeit die öV-Langfriststrategie für die Agglomeration erarbeitet (Abschluss Ende 2021). Wichtige Ansatzpunkte bilden die in der Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel angedachten Prinzipien und Konzeptansätze. In diesem Zusammenhang wird auch die Zukunft des sistierten Regiotram-Projekts geklärt werden.

Die öV-Strategie im AP4 bezieht sich auf einen kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont bis ca. 2030 und basiert im Wesentlichen auf dem heutigen öV-System (u.a. umgesetztes Buskonzept Biel 2020). Die Strategie zeigt auf, mit welchen Optimierungen und Verbesserungen die Gesamtverkehrsstrategie unterstützt und eine gute öV-Erschliessung für die kurz- bis mittelfristige Siedlungsentwicklung sichergestellt werden soll.

Das Bahnnetz der SBB/BLS und der asm (aare seeland mobil) bildet mit seinen Haltestellen das Rückgrat des regionalen und überregionalen öffentlichen Verkehrs. Im Kerngebiet der Agglomeration werden die Quartiere mit einem feinmaschigen Bussystem erschlossen, das an verschiedenen Stellen mit dem Bahnnetz verknüpft wird. Die Betriebssicherheit und Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs wird mit Busbevorzugungsmassnahmen sichergestellt.

Die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öV wird schrittweise und gezielt erhöht, um das geschätzte Verkehrswachstum beim öV (ca. 25 bis 50 Prozent) zu bewältigen. Mittelfristig werden folgende minimale Taktdichten angestrebt:

- » Busnetz im Agglomerationskern: 10 Minuten, auf Hauptachsen 5 bis 7.5 Minuten.
- » Regionallinien Bus und Bahn 15 bis 30 Minuten (Agglomerationsbereich)
- » Agglomerationslinie Bahn (asm Abschnitt Biel – Täuffelen) 10 (ev. 7.5) – 15' Minuten

Das Busnetz (nach erfolgter Umsetzung 2. Etappe Buskonzept 2020 auf das Fahrplanjahr 2021) beinhaltet eine Struktur, die eine erhebliche Kapazitätssteigerung ermöglicht. In den nächsten 10 bis 15 Jahren braucht es zur Kapazitätssicherung nicht zwingend neue Elemente im öV-Netz. Die Erhöhung der Kapazität kann auf dem bestehenden Netz einerseits mit einer Taktverdichtung erfolgen, die zugleich eine Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit und damit eine angebotsseitige Attraktivitätssteigerung bringt. Bei Linien mit bereits hoher Taktdichte (ab 8-12 Fahrten pro Stunde) muss die Kapazitätserhöhung mit grösseren Fahrzeugen sichergestellt werden, soweit dies die strassenseitigen Rahmenbedingungen zu lassen.

Folgende Lösungsansätze werden in Vertiefungsplanungen weiterentwickelt:

Karte 6.3 im Kartenband

Taktverdichtung im bestehenden öV-Netz

In den nächsten 10 bis 15 Jahren soll eine Angebotsverdichtung erfolgen, die in folgenden Einzelschritten umgesetzt werden kann:

Städtisches Busnetz

- » Verdichtung Stadtlinie 1 auf den durchgehenden 7.5' Takt
- » Verdichtung Stadtlinien 3 und 4 vom 15' auf den 10'-Takt (ergibt für Parallelstrecke auf der Mittelachse eine Steigerung vom 7.5- auf den 5'-Takt)
- » Verdichtung Stadtlinien 2, und 7 vom 15'- auf den 10'-Takt
- » Verdichtung Stadtlinien 6, 8 und 9 vom 15'- auf den 10'-Takt
- » Verdichtung Stadtlinie 11 vom 30 auf den 15'-Takt

Regionalbuslinien

- » Verdichtung Regionalbuslinien vom 30' auf den 15'-Takt

Regionalverkehr Bahn / S-Bahn

- » Verdichtung Regionalverkehr Bahn / S-Bahn auf 15'-Takt (ev. vorerst nur Spitzenzeiten)

Regionalbuslinien

- » Verdichtung Regionalbuslinien vom 30' auf den 15'-Takt
- » Verdichtung asm Bahn (Biel – Täuffelen) auf den durchgehenden 15'-Takt, Spitzenzeiten 10'- oder 7.5'-Takt (in Zusammenhang mit Angebotsverdichtung Prüfung Betriebskonzept mit schlankeren Anschlüssen Richtung Bözingenfeld und RE/S3 Richtung Bern)

Verbesserung der Verbindungsqualität

Regionalverkehr Bahn / S-Bahn

- » Überprüfung der Haltepolitik der RE-Züge in der Agglomeration (für schnellere Verbindungen in die bzw. aus der Agglomeration und eine bessere Verknüpfung mit dem Lokal- und Regionalverkehr)
- » Häufigere Bedienung der Bahnhaltstelle Bözingenfeld mit Taktverdichtung Regionalverkehr und/oder Durchbindung von Regionalzügen aus dem Berner Jura Richtung Grenzen

Städtisches Busnetz

- » Verlängerung der Linie 1 ab Stadien bis ins Bözingenfeld
 - » Erschliessungskonzept Nidau - Port - Brügg bezüglich (öV-Tangente Ipsach – Brügg)
 - » Schaffung neue Direktverbindungen mit Bus vom rechten Bielerseeufer nach ins Bözingenfeld (alternativ oder ergänzend zur Taktverdichtung asm Bahn).
-

Kapazitätssicherung

- » Nachfragebezogene punktuelle Taktverdichtungen oder Ergänzungskurse zur Kapazitäts-sicherung
 - » Mittelfristig Einsatz von grösseren Fahrzeugen auf dem städtischen Busnetz (z.B. Doppel-Gelenkbusse)
-

Ausbau und Verbesserung der öV-Knoten / Umsteigepunkte

- » An den öV-Knoten werden optimale Anschlüsse unter den verschiedenen öV-Linien sichergestellt. Es werden kurze und attraktive Fusswege angestrebt. Die öV-Haltestellen sind attraktiv gestaltet, die Zugänglichkeit für FussgängerInnen und Velofahrende ist optimal gewährleistet. Die Fussgängeranlagen weisen genügend Kapazitäten auf.
 - » Verbesserung und Aufwertung der Umsteigepunkte Bahn/Bus. Nebst dem Bahnhof Biel betrifft dies die Stationen Biel Mett, Bözingenfeld und Brügg.
-

Busbeschleunigungsmassnahmen realisieren

- » Die Betriebssicherheit und Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs wird mit lokalen Busbevorzugungsmassnahmen sichergestellt.
 - » Die angestrebte MIV-Plafonierung und Einhaltung der Belastbarkeiten begünstigt einen reibungslosen Busbetrieb (Wirkung mittel- bis längerfristig)
 - » Die Busbevorzugung wird in das Verkehrsmanagement eingebunden (Wirkung mittel bis längerfristig)
-

6.4 Veloverkehr

Karte 6.3 im Kartenband

Veloförderung

Steigerung des Veloanteils am Gesamtverkehr

- » Die Förderung des Veloverkehrs erfolgt durch Ausbau der Infrastruktur und Marketing.
 - » Der Veloanteil an den Gesamtverkehrswegen soll markant steigen. In der Region seeland.biel/bienne soll er bis 2030 mindestens 12 Prozent betragen.
 - » In (städtischen) Konzepten wird der Veloverkehr konsequent und von Beginn weg als vollwertige Verkehrsart berücksichtigt.
 - » Ein einheitlicher Auftritt der Veloinfrastruktur gibt dem Netz eine Identität und macht es als Ganzes sichtbar.
-

Ausweitung der Zielgruppen

Für alle potenziellen Zielgruppen, d.h. insbesondere auch für ungeübte, unsichere Velofahrende, müssen sichere, kohärente und attraktive Verbindungen zur Verfügung stehen. In der Veloplanung wird dies mittels zweier Routenkategorien umgesetzt:

- » **Direktrouten:** Direkte Routen meist entlang von Hauptverkehrsachsen für schnelle und geübte Alltags-Velofahrende.
 - » **Komfortrouten:** Für Alltags-Velofahrende mit höheren Komfort- und Sicherheitsbedürfnissen. Sie werden wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen geführt.
-

Mittelachse / Schüssachse als Rückgrat

- » Die Veloroute im oder entlang dem Schüssraum ist das Rückgrat des Velo-Netzes von Biel. Sie ist gut in das städtische und regionale Routennetz eingebunden.
- » Sie dient als direkte, sichere und attraktive West-Ost-Verbindung vom See über das Zentrum zum Entwicklungsgebiet Gurzelen und weiter zu den Stadien und ins Bözingenfeld.
- » Mit entsprechender Ausgestaltung und teilweise getrennter Linienführung erfüllt sie sowohl die Anforderungen einer Direktroute wie auch einer Komfortroute.

Flächendeckendes Verbindungsnetz in der Kernagglomeration

- » Es besteht ein engmaschiges Netz von Velorouten, welches die Wohn- und Arbeitsorte sowie die Gebiete mit Zentrumsfunktion und die zentralen Einrichtungen.
- » In der Regel werden die Veloverbindungen sowohl als Direktroute wie auch als Komfortroute sichergestellt.
- » Im Vordergrund steht die Schliessung von verbleibenden Netzlücken. U.a. wird die Trennwirkung von Bahnanlagen und Gewässern sowie von Hauptverkehrsachsen mit geeigneten Massnahmen überwunden.
- » Die Koexistenzbedingungen für den Veloverkehr auf den Strassen werden mit geeigneten Betriebs- und Gestaltungskonzepten verbessert.

Direkte, sichere und attraktive Verbindungsachsen auf den Agglomerationsachsen

- » Auf allen Agglomerationsachsen werden die Ortschaften mindestens durch eine Direktroute und eine Komfortroute untereinander und mit der Kernagglomeration verbunden.
- » Diese regionalen Routen werden in den Ortschaften durch lokale Verbindungen ergänzt, welche die Wohn- und Arbeitsorte sowie Zentrumseinrichtungen und Bahnhaltstellen für den Veloverkehr sicher und attraktiv erschliessen.

Übergeordnete Vorrangrouten für die überörtlichen Alltags-Pendler

- » Um das Velopotenzial insbesondere im überörtlichen Pendlerverkehr auszuschöpfen, werden in den vom Sachplan Veloverkehr definierten Routen sichere und durchgängige Verbindungen mit hohem Ausbaustandard geschaffen.

Kombinierte Mobilität



Angebote an Bahnhaltstellen und multimodalen Verkehrsdrehscheiben



- » An allen Bahnhaltstellen und den wichtigen Bushaltestellen wird ein genügendes und qualitativ gutes Angebot an Veloabstellplätzen für Bike+Ride zur Verfügung gestellt.
- » Das bestehende Publibike-Angebot von Biel wird ausgebaut und in die Gemeinden der Kernagglomeration ausgedehnt.
- » An den multimodalen Verkehrsdrehscheiben werden Publibike-Standorte eingerichtet.

6.5 Fussverkehr

Karte 6.4 im Kartenband

Netzbildung Fussverkehr

Dem Fussverkehr kommt ein hoher Stellenwert als Bindeglied im Stadt- und Agglomerationsverkehr zu. Er wird mit Nachdruck gefördert und in der Planung konsequent und von Beginn an als vollwertige Verkehrsart berücksichtigt.

Zentrumsbereiche, Ortskerne

- » In den Zentrumsbereichen und Ortskernen wird der Strassenraum prägnante und mit besonders hoher Aufenthaltsqualität und minimaler Trennwirkung gestaltet.
- » Unterstützend wird ein Niedriggeschwindigkeitsregime auf der Hauptstrasse angestrebt.

Verbindung entlang Hauptstrasse / Ortsverbindung

- » In den Agglomerationskorridoren wird in den Innerortsbereichen die Aufenthaltsqualität entlang der Haustrassen erhöht.
- » Zwischen den Ortschaften besteht eine möglichst direkte Fussgängerverbindung entlang oder abseits der Hauptstrasse.

Strukturierende / ortsprägende Achse

- » Strukturierende und ortsbildprägende Siedlungsachsen werden in das Fusswegnetz eingebunden.
- » Die Achse wird dadurch gestärkt und als Identitätsmerkmal erlebbar gemacht.

Landschaftlich geprägte Verbindung

- » Grün und Freiräume innerhalb und am Rand des Siedlungsgebietes werden in das Fusswegnetz eingebunden.
- » Die Attraktivität des Fusswegnetzes wird dadurch differenziert und erhöht.

Zugänglichkeit der Landschafts- und Erholungsräume verbessern

- » Die siedlungsnahen Landschafts- und Erholungsräume werden für den Fussverkehr über attraktive Wegverbindungen zugänglich gemacht.

Fusswegnetz in den Hauptsiedlungsgebieten ergänzen und aufwerten

- » Das Fusswegnetz in den Hauptsiedlungsgebieten wird ergänzt und aufgewertet, um den zu Fuss Gehenden attraktive und feinmaschige Verbindungen anzubieten.

Zugänglichkeit von Zentrumsfunktionen und öV-Haltestellen verbessern

- » Orte mit Versorgungsfunktion und öV-Haltestellen in den Agglomerationskorridoren werden sicher und attraktiv für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen.

6.6 Motorisierter Individualverkehr

MIV-Aufkommen plafonieren und lokale Belastbarkeit einhalten

Gemäss dem Zielszenario Mobilität (Kapitel 4.4) soll das MIV-Aufkommen auf dem regionalen Strassennetz im Agglomerationskern nicht weiter ansteigen und die Belastbarkeit des Strassenraums überall eingehalten werden.

- » Um die Zielerreichung zu überprüfen, wird die Verkehrsentwicklung mit einem Verkehrsmonitoring an ausgewählten Zählstellen beobachtet ([Karte 6.5 im Kartenband](#)).
- » Nimmt die Summe der MIV-Belastungen (DWV) an diesen Zählstellen zu, werden Massnahmen zur Verkehrsverlagerung ergriffen («Push and Pull»).
- » Wird die Belastbarkeit des Strassenraums (DWV) überschritten, werden Massnahmen zur Verkehrsverlagerung und Verkehrslenkung ergriffen.
- » Die Belastbarkeit wird aufgrund der Verkehrsfunktionen und lokalen Siedlungsfunktionen definiert. Sie wird periodisch überprüft und mit anderen Planungsgrundlagen abgestimmt. Die in [Karte 6.5 im Kartenband](#) bezeichneten Belastbarkeiten basieren auf dem Richtplan vfM N5 Umfahrung Biel und auf dem Monitoring- & Controllingkonzept Zustand Ost.

Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestalten

Mit der Strategie «Verträglich gestalten» soll das bestehende Verkehrsaufkommen umweltverträglich, siedlungsverträglich und verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur gestaltet werden.

- » Mit der Neugestaltung von Ortsdurchfahrten wird ein wichtiger Beitrag zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Aufwertung geleistet. Gestaltungen, welche die Funktionen der Ortskerne unterstützen und fördern, führen beim MIV zu angepassten Geschwindigkeiten und einer besseren Koexistenz mit dem Fuss- und Veloverkehr.
- » Auch werden so die für die Zentren wichtigen Querbeziehungen gestärkt und die Trennwirkung vieler Strassen verringert.

Verkehr entflechten

Wo es aufgrund des Verkehrsaufkommens in Zusammenhang mit den dazu vorhandenen Strassenräumen notwendig ist, soll eine räumliche Trennung von einzelnen Verkehrsmitteln vorgenommen werden.

- » In der Stadt Biel werden hierzu in der Gesamtmobilitätsstrategie Achsen ausgeschieden, welche wegen dem Vorwärtskommen dem strassengebundenen ÖV vorbehalten sind. Ebenso bestehen definierte Achsen für den Veloverkehr, mit welchen das sichere, attraktive und schnelle Vorwärtskommen für den Veloverkehr sichergestellt ist, ohne durch den MIV behindert zu werden.
- » In Lyss soll zur Entflechtung des Verkehrs (Industrie/Wohnquartier) die neue Erschließung des Areals Bangerter über die Umfahrungsstrasse erfolgen.

Verkehr bündeln, Quartiere vor Fremdverkehr schützen (Verkehr lenken)

Der regionale Verkehr wird auf wenige leistungsfähige übergeordnete Strassen gebündelt.

- » Mit Massnahmen zum Quartierschutz, wie Tempo-30-Zonen, und einer möglichst direkten Erschließung ans Hochleistungsnetz werden die Quartierstrassen vor quartierfremdem Verkehr geschützt.
- » Die konsequente Umsetzung der vfM Ostast im Raum Biel spielt dabei eine wichtige Rolle.

Ortsdurchfahrten entlasten

Wenige neue Elemente im Strassennetz sollen die Ortskerne von Verkehr entlasten.

- » Auf der A16 besteht aktuell ein provisorischer Kreisverkehr, welcher eine Vollanbindung der Reuchenettestrasse ermöglicht. Die Auswirkungen sind bisher positiv und auf der Reuchenettestrasse konnte der Verkehr merklich gesenkt werden. Es laufen Abklärungen zwischen Kanton und ASTRA um die Möglichkeit der Beibehaltung der Verkehrsführung nach Bauende zu klären.
 - » Mit der Verlegung des Autobahnanschlusses Studen und dem Ausbau zu einem Vollanschluss können die Ortsdurchfahrten von Worben, Studen, Büetigen und Dotzigen wesentlich vom Verkehr entlastet (insb. auch vom Schwerverkehr) und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Damit wird die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen im Raum Aegerten-Studen-Worben massgeblich unterstützt.
 - » Mit der Neuerschliessung des Industrieareals Lyss-Nord kann das Zentrum von Lyss von Schwerverkehr entlastet werden.
-

Verkehrssicherheit verbessern

- » Die Sicherheit auf dem Strassennetz wird zusätzlich durch ein Black Spot Management (BSM) laufend verbessert. Damit wird sichergestellt, dass Unfallstellen objektiv bewertet und die zur Verfügung stehenden Mittel effizient eingesetzt werden. Die Nachführung erfolgt jährlich, damit die Strasseneigentümer zeitnah reagieren können.
-

6.7 Kombinierte Mobilität

Mit der Nutzung und Kombination verschiedener Verkehrsmittel lassen sich Zeit, Kosten, Energie und der benötigte Raum optimieren. Diese Form der Fortbewegung erfordert eine Vereinfachung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln, mit dem Ziel Intermodalität zu erleichtern.

Die Agglomeration fördert die optimale Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel und strebt folgende Prioritäten an:

- » Fuss- und Veloverkehr für kurze Wegstrecken (Velo bis 5 Kilometer) und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- » Öffentlicher Verkehr für alle Beziehungen innerhalb der Agglomeration und für den zentrumsgebundenen Ziel- und Quellverkehr
- » Motorisierter Verkehr für alle Beziehungen und Verkehrszwecke (z.B. Gütertransport), bei welchen keine gangbaren Alternativen bestehen.

ÖV-Drehscheiben

- » Die öV-Haltestellen werden zu Drehscheiben einer kombinierten Mobilität ausgebaut. Die öV-Drehscheiben erleichtern den Zugang zur Mobilität erhöhen die Effizienz des Gesamtverkehrssystems, indem für jede Strecke die Wahl des effizientesten Verkehrsmittels ermöglicht wird. Damit das Ziel der Effizienzsteigerung erreicht werden kann, sind die Schwerpunkte der angebotenen Mobilitätsoptionen je nach Raumtyp unterschiedlich auszurichten.
- » Die öV-Drehscheiben sind in der Stadt Biel und Agglomerationskern insbesondere auf die Umsteigeverbindung zwischen dem öV und anderen flächensparenden Verkehrsarten auszurichten (Fuss- und Veloverkehr, inkl. E-Bikes («Bike and Ride»), «personal mobility devices» (PMD) wie E-Trottinetten oder elektrische Einräder). ÖV-Drehscheiben sollen zudem Sharing-Angebote (Bikesharing und PMD-Sharing in erster Priorität, Carsharing in zweiter Priorität) sowie ein Angebot zum Verweilen und Konsumieren bieten.

Park+Ride

Park+Ride-Angebote erfüllen in der Agglomeration Biel/Lyss eine subsidiäre Aufgabe. Sie ermöglichen ein einfaches Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr. Der Fokus liegt dabei auf der Anbindung von schlecht erschlossenen Gebieten an die nächstliegende öV-Haltestelle.

- » Ein angemessenes Angebot von Parkplätzen bzw. ein Ausbau des bestehenden Angebots wird außerhalb der Kernagglomeration Biel und Lyss an geeigneten Bahnhöfen (z.B. Studen, Frinvillier, Péry-la-Heutte) geprüft.
- » Die Parkraumbewirtschaftung unterstützt das intermodale Zusammenspiel bestmöglich. Es wird ein bedarfsgerechtes «Bike and Ride»-Angebot und die notwendige Infrastruktur für PMD und Sharing-Angebote zur Verfügung gestellt.

Carsharing / Carpooling / Bikesharing

Carsharing- und Carpooling-Angebote sowie Bikesharing-Angebote sind oft Teil einer intermodalen Mobilität und mindern die Autonutzung und das Verkehrsaufkommen.

- » Das Mobilitätsmanagement der Agglomeration unterstützt aktiv die Begleitung von Carpooling-Projekten und schafft die Rahmenbedingungen für Park+Pool-Parkplätze (z.B. an Autobahnanschlüssen (z.B. Lyss Süd, Aarepark Lyss)).

6.8 Nachfrageorientierte Mobilität

Karte 6.6 im Kartenband

Verkehrsmanagement

Die Agglomeration strebt den schrittweisen Auf- und Ausbau eines Verkehrsmanagements an. Mit Verkehrssteuerungen an neuralgischen Knoten wird

- » der Verkehr aktiv gesteuert / beeinflusst
- » die Verkehrsströme und den Auslastungsgrad der Knoten und Hauptverkehrsachsen kontrolliert
- » den verschiedenen Verkehrsteilnehmern situationsgerecht und nach den vorhandenen Möglichkeiten Prioritäten zugeordnet
- » die Verkehrssicherheit und ein gebührender Komfort der Straßenbenutzer gewährleistet.

Trägerschaft

Für Planung, Umsetzung und Betrieb des Verkehrsmanagements wird eine Trägerschaft gebildet.

Verkehrsmanagement 1. Etappe



In einer ersten Etappe werden Steuerungs- und Betriebskonzepte für folgende Gebiete erarbeitet und umgesetzt:

- » Biel, Einfallsachsen der Autobahn-Anschlüssen Biel Ost, Reuchenette und Orpund
- » Biel, Zentrum Mett
- » Port, Lohngasse (Buspriorisierung Kreuzwegkreisel)
- » Ipsach, Herdi (Dosierungsanlage)

Verkehrsmanagement 2. Etappe

Mittel- bis längerfristig wird ein flächendeckendes und komplettes Verkehrsmanagement für die Kernagglomeration angestrebt bestehend aus Verkehrsinformation, Verkehrslenkung, Verkehrsleitung und Verkehrssteuerung.

Parkplatzbewirtschaftung

- » Mit einer regional abgestimmten Parkplatzpolitik für die wichtigsten Zielgebiete (Versorgungszentren, Arbeitsschwerpunkte) wird die Nachfrage gezielt beeinflusst.
- » Bei öffentlichen Parkplätzen für Besucherinnen und Besucher wird eine Erhöhung der Parktarife, die Ausdehnung der Gebührenpflicht auf alle Parkplätze sowie eine Reduktion der Anzahl Parkplätze (insbesondere in Biel und Nidau) angestrebt.
- » Die Parkraumbewirtschaftung unterstützt das intermodale Zusammenspiel bestmöglich. Um Platz für die öffentlichen Verkehrsmittel, den Langsamverkehr und andere lokale Benutzer zu schaffen, werden die Parkplätze im Agglomerationskern Biel und dem Ortszentrum Lyss in Sammelparkierungsanlagen konzentriert

Mobilitätskonzepte

- » Für Nutzungen ab einem Schwellenwert von 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) wird ein Mobilitätskonzept verlangt. Dieses muss aufzeigen, mit welchen Massnahmen eine Reduktion des Parkplatzangebotes und des Fahrtenaufkommens erreicht wird

Mobilitätsmanagement

- » Die Agglomeration unterhält ein Mobilitätsmanagement, welches Aktivitäten der kombinierten Mobilität koordiniert, die Akteure (Gemeinden, Unternehmen, grössere Wohnsiedlungen etc.) über die Angebote zur Optimierung ihrer Mobilität informiert und sie bei Veränderungen und innovativen Ansätzen der nachhaltigen Mobilität unterstützt und begleitet (z.B. aktive Unterstützung und Begleitung von Carpooling-Projekten).

7 Massnahmen

Für die Umsetzung der Teilstrategien werden Massnahmen festgelegt, die in Massnahmenblättern beschrieben sind. Die Massnahmenblätter sind im separaten Bericht «Massnahmen» enthalten. Es wird unterschieden zwischen Landschafts-, Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen. Diese sind gemäss den Vorgaben von Bund und Kanton in Unterkategorien gegliedert und nummeriert.

Gemäss den Vorgaben des Bundes enthält das Agglomerationsprogramm 4. Generation nur Massnahmen, die nicht bereits in einem früheren Agglomerationsprogramm als A-Massnahmen vereinbart wurden. Eine Ausnahme bilden Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die als Daueraufgaben gelten, und in jeder Generation enthalten sind.

Umsetzungshorizonte

A 2024 bis 2027

B 2028 bis 2031

Neu	In den AP1-3 weder als A- noch als oder B-Massnahme enthalten
-----	---

7.1 Massnahmen Landschaft

Nr.	Titel	Horizont
L-Ü.1	Seeufergebiet – Agglomeration Für das Seeufer als wichtigstes regionales Erholungsgebiet sollen gemeindeübergreifende Nutzungs- und Gestaltungskonzepte erstellt werden. Die Hauptaufgabe ist die Koordination und Lenkung der verschiedenen und zunehmenden Nutzungsansprüche. Die Konzepte dienen als Grundlage für Aufwertungsmassnahmen der Gemeinden. Das Ziel ist es, das Seeufer ökologisch und als Erholungsraum zu stärken und damit die Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen. Erste Priorität hat die Bieler Bucht von Tüscherz bis Ipsach mit dem regionalen Wohnschwerpunkt AGGLOlac.	A
L-Ü.3	Landschaftliche Aufwertung – Agglomeration Für die bedeutenden Grünräume und Flussufer sollen Nutzungs- und Gestaltungskonzepte erarbeitet und umgesetzt werden. Hauptinhalt der Konzepte ist die Abstimmung von ökologischer Aufwertung und Erholungsfunktion und die gemeindeübergreifende Koordination. Das Ziel ist es, die Grünräume und Flussufer ökologisch und als Erholungsräume aufzuwerten und damit die Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen.	A
L-Ü.4	Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss – Agglomeration Die See- und Flussufer und Grünräume in der Agglomeration sollen zu einem attraktiven und gut zugänglichen Netz von Freiräumen verknüpft werden. Dazu wird ein Freiraumkonzept erstellt, das die Funktionen und Qualitäten der einzelnen Freiräume und ihre Vernetzung definiert. Das Ziel ist ein bedarfsgerechtes Angebot an Freiräumen für alle Stadtteile/Dörfer, die Agglomeration und die Region.	A

Nr.	Titel	Horizont
L-Ü.5	Aufwertung historischer Bauten im Jura – Agglomeration Historische Bauten sollen als wichtige Elemente der Kulturlandschaften erhalten und einer tragfähigen Nutzung zugeführt werden. Dazu sollen ein Inventar und ein Aktionsplan erarbeitet werden. Die Massnahmen fokussiert in einem ersten Schritt auf das Gebiet des Regionalen Naturparks Chasseral.	A
L-Ü.6	Ökologische Landschaftsentwicklung – Agglomeration Diese Massnahme ist in erster Linie organisatorischer Natur. Die 2016 eingeführte regionale Koordinationsstelle Natur und Landschaft soll als Kompetenzzentrum für die ökologische Landschaftsentwicklung in der Agglomeration gestärkt werden. Sie sorgt für die Koordination zwischen den verschiedenen Massnahmen und Akteuren, wirkt beratend und initierend und ermöglicht Synergien. Ein wichtiges Instrument ist der regionale Pool für ökologische Ersatzmassnahmen.	Dauer-aufgabe

Weitere Massnahmen der regionalen Richtplanung

Die Landschaftsmassnahmen des vorliegenden AP4 stützen sich auf den regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) ab. Dort sind folgende Massnahmen verankert:

- » Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung
- » Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiete
- » Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung

Diese behördenverbindlichen Festlegungen sichern den Bestand von Natur-, Landwirtschafts- und Erholungsräumen und werden von den Gemeinden in den Ortsplanungen umgesetzt. Ihre räumliche Verortung ist aus **Karte 3.2 im Kartenband** ersichtlich (vgl. Kapitel 3.2.2).

7.2 Massnahmen Siedlung

Nr.	Titel		Horizont
S-UV.1	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete		
		Die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete leisten einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen. Sie sind zentral gelegen und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Sie schaffen Wohn- und Arbeitsraum an geeigneten Standorten und tragen zur Verbesserung der Siedlungsqualität bei. Die Gemeinden treiben die Entwicklung der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete im angegebenen Zeitraum aktiv voran.	
S-UV.1.1	Biel	Brühlstrasse	vor 2024
S-UV.1.2	Biel	Gurzelen	A
S-UV.1.3	Biel	Kreuzplatz Nord	vor 2024
S-UV.1.4	Biel	Drahtwerke Taubenloch	A
S-UV.1.5	Biel	Heuer-Areal	A
S-UV.1.6	Biel	Isabellenweg	A
S-UV.1.7	Biel	Jakob-Strasse Süd	vor 2024
S-UV.1.8	Biel	Quartierzentrum Geyisried	A
S-UV.1.9	Biel	Wildermethmatte	A
S-UV.1.10	Biel	Bahnhof Mett	B
S-UV.1.11	Biel	Ile de Brügg / Neubrück	vor 2024
S-UV.1.12	Lyss	Gnossi	vor 2024
S-UV.1.13	Lyss	Kambly-Areal	vor 2024
S-UV.1.14	Lyss	Mühleplatz	vor 2024
S-UV.1.15	Lyss	Seeland-Center	vor 2024
S-UV.1.16	Lyss	Stegmatt	vor 2024
S-UV.1.17	Lyss	Bahnhofstrasse	B
S-UV.1.18	Lyss	Hirschenplatz / Hauptstrasse	B
S-UV.1.19	Lyss	Kasernen- und Zeughausareal	B
S-UV.1.20	Lyss	Nutrex-Areal Busswil	B
S-UV.1.21	Lyss	Viehmarktplatz	B
S-UV.1.22	Nidau	Bahnhof	A
S-UV.1.23	Nidau	Hauptstrasse Süd	A
S-UV.1.24	Pieterlen	Bahnhofareal	B
S-SW.1	Regionale Wohnschwerpunkte		
		Die regionalen Wohnschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschiedene Areale mit einer Fläche von mindestens 2 Hektaren. Sie spielen eine we sentliche Rolle für die Lenkung der Siedlungsentwicklung, indem sie einen grossen Teil des künftigen Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums aufnehmen. Die Gemeinden treiben die Entwicklung der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete im angegebenen Zeitraum aktiv voran.	

Nr.	Titel		Horizont
S-SW.1.1	Biel	Gaswerkareal	vor 2024
S-SW.1.2	Biel	Sägefled	A
S-SW.1.3	Biel	Bischofkänel West	A
S-SW.1.4	Biel	Bischofkänel Ost	A
S-SW.1.5	Ipsach	Schürlirain	vor 2024
S-SW.1.6	Lyss	Busswil	A
S-SW.1.7	Nidau	AGGLOlac	vor 2024
S-SW.1.8	Orpund	Römerareal	A
S-SW.1.9	Péry-La Heutte	Champs l'Allemand	A
S-SA.1	Regionale Arbeitsschwerpunkte		
	Die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und die regionalen Arbeitsschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschieden. In das AP4 werden alle ESP und Arbeitsschwerpunkte übernommen, die noch über Nutzungsreserven verfügen.		
S-SA.1.1	Biel	ESP Bözingenfeld (Industrie/Gewerbe)	A
S-SA.1.2	Biel	ESP Masterplan (Dienstleistungen)	A
S-SA.1.3	Brügg	Brüggmoos (Industrie/Gewerbe)	A
S-SA.1.4	Lyss	ESP Bahnhof (Dienstleistungen)	A
S-SA.1.5	Lyss	ESP Grien Süd (Industrie/Gewerbe)	A
S-SA.1.7	Studen	ESP Studengrien	A
S-SVW.1	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten		
S-VA.1	Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung eignen sich aufgrund ihrer Lage, Erschliessung und Grösse für eine Siedlungserweiterung. Sie werden eingezont, wenn die Baulandreserven und Verdichtungsgebiete nicht ausreichen, um die angestrebte Entwicklung zu ermöglichen.		
S-SVW.1.14	Pieterlen	Bassbelt (Wohnen)	A
S-SVA.1.6	Pieterlen	Sömmerrung (Arbeiten)	A
S-SVA1.15	Orpund	Löözälgli, Autobahnanschluss (Arbeiten)	A

7.3 Massnahmen Verkehr

Nr.	Titel	Horizont
KM-B	Kombinierte Mobilität Diese Massnahmen umfassen die Schaffung oder Erweiterung von Velo-abstellanlagen (P+R) an Bus- und Bahnhaltestellen.	B
LV-Ü.1 bis LV-Ü.6	Langsamverkehrsmassnahmen Mit diesen Massnahmen werden Schwachstellen für den Velo- und Fussverkehr behoben und Lücken im Routennetz geschlossen. Ein wichtiges Ziel ist zudem die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen. <i>Weitere Massnahmen aus der Regionalen Velonetzplanung werden nach der Mitwirkung aufgenommen.</i>	A / B
MIV-Auf.1	Sanierung Ortsdurchfahrten Mit diesen Massnahmen werden längs der Hauptachsen siedlungsverträglichere Verhältnisse angestrebt und bestehende Schwachstellen auf dem Strassennetz behoben oder entschärft. Mit den Massnahmen werden auch bessere Bedingungen für den Langsamverkehr geschaffen	A
MIV-Auf.2 bis MIV-Auf.7	Aufwertung Strassenraum Diese Massnahmen umfassen die gestalterische Aufwertung von Strassen und Plätze im Siedlungsgebiet zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität.	A
NM-W.1	Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel Das Mobilitätsmanagement leistet einen Beitrag zum nachhaltigen Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft und unterstützt die angestrehte Modal-Split-Änderung zugunsten des öV und des Langsamverkehrs.	A
NM-W.2	Verkehrsmonitoring Agglomeration Biel Mit dieser Massnahme wird in der Kernagglomeration ein kontinuierliches Verkehrsmonitoring aufgebaut. Dieses ermöglicht es, die Verkehrsentwicklung zu beobachten, die Zielerreichung zu überprüfen und bei Bedarf Massnahmen zu definieren.	A
NM-VM.1	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel	A / B
NM-VM.2	Die Massnahme umfasst die Umsetzung von Verkehrsmanagement-Massnahmen (Verkehrssteuerung, Dosierung) mit dem Ziel, die Verkehrsabläufe zu optimieren und die Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern.	
NM-VM.3	Biel, Busbevorzugung / Fahrbahnhaltestellen Dieses Massnahmenpaket umfasst die Umwandlung von Busbuchten in Fahrbahnhaltestellen zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs.	A
NM-VM.4	Biel, Erweiterung Parkleitsystem Die Massnahme umfasst die Überprüfung, Anpassung und Erweiterung des Parkleitsystems der Stadt Biel zur Verbesserung der Information und Verflüssigung des Verkehrs.	A

Genehmigungsvermerke

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland (RGSK)

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation

Mitwirkung vom 10.02.2020 bis 31.03.2020

Vorprüfung vom ...

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 ...

Die Präsidentin:

Madeleine Deckert

Der Geschäftsleiter:

Thomas Berz

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Biel, den

Der Geschäftsleiter:

Thomas Berz

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung