

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

4. Generation Massnahmen

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

Definition der Koordinationsstände

Die in den Massnahmenblättern aufgeführten Koordinationsstände haben die folgende Bedeutung:

Festsetzung

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

Zwischenergebnis

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

Vororientierung

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

Massnahmen Landschaft

Umsetzungshorizont

A 2024 – 2027

B 2028 – 2031

| Nr. | Titel | Horizont | Seite |
|-------|--|--------------|-------|
| L-Ü.1 | Seeufergebiet – Agglomeration | A | 9 |
| L-Ü.3 | Landschaftliche Aufwertung – Agglomeration | A | 11 |
| L-Ü.4 | Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss – Agglomeration | A | 13 |
| L-Ü.5 | Aufwertung historischer Bauten im Jura – Agglomeration | A | 15 |
| L-Ü.6 | Ökologische Landschaftsentwicklung – Agglomeration | Daueraufgabe | 16 |

Massnahmen Siedlung

Umsetzungshorizont

A 2024 – 2027

B 2028 – 2031

| Nr. | Titel | Horizont | Seite |
|-----------|--|----------|-------|
| S-UV.1 | Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete – Agglomeration | | 18 |
| 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 | Brügg, Ile de Brügg / Neubrück | vor 2024 | |
| S-UV.1.12 | Lyss, Gnossi | vor 2024 | |
| S-UV.1.13 | Lyss, Kambli-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 | vor 2024 | |
| S-UV.1.18 | Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse | B | |
| S-UV.1.19 | Lyss, Kasernen- und Zeughausareal | B | |
| S-UV.1.20 | Lyss, Nutrexareal Busswil | B | |
| S-UV.1.21 | Lyss, Viehmarktplatz | A | |
| S-UV.1.22 | Nidau, Bahnhof | A | |
| S-UV.1.23 | Nidau, Hauptstrasse Süd | A | |

| Nr. | Titel | Horizont | Seite |
|------------|--|-----------------|--------------|
| S-UV.1.24 | Pieterlen, Bahnhofareal | B | |
| S-SW.1 | Regionale Wohnschwerpunkte – Agglomeration | | 31 |
| S-SW.1.1 | Biel, Gaswerkareal | vor 2024 | |
| S-SW.1.2 | Biel, Sägefeld | A | |
| S-SW.1.3 | Biel, Bischofkänel West | B | |
| S-SW.1.4 | Biel, Bischofkänel Ost | B | |
| 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 | <i>Péry-La Heutte, Champs l'Allemand (Massnahme CRTU Jura bernois)</i> | A | |
| S-SA.1 | Regionale Arbeitsschwerpunkte – Agglomeration | | 37 |
| S-SA.1.1 | Biel, ESP Bözingenfeld | A | |
| S-SA.1.2 | Biel, ESP Masterplan Bahnhof | A | |
| S-SA.1.3 | Brügg, Brüggmoos | A | |
| S-SA.1.4 | Lyss, ESP Bahnhof | A | |
| S-SA.1.5 | Lyss, ESP Grien Süd | A | |
| S-SA.1.6 | Studen, ESP Studengrien | A | |
| S-VW.1 | Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen – Agglomeration | | 42 |
| S-VW.1.14 | Pieterlen, Bassbelt | A | |
| S-VA.1 | Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten | | 44 |
| S-VA.1.5 | Orpund, Löörezägli | A | |
| S-VA.1.6 | Pieterlen, Sömmerung | vor 2024 | |

Massnahmen Verkehr

Umsetzungshorizont

A 2024 – 2027

B 2028 – 2031

| Nr. | Titel | Horizont | Seite |
|-----------------------------------|--|----------|-------|
| Kombinierte Mobilität (KM) | | | |
| KM-B.1 | Veloparkierung / Bike+Ride und Bike-Sharing – Agglomeration | B | 46 |
| KM-B.1.1 | Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd, Biel | B | |
| Langsamverkehr (LV) | | | |
| LV-Ü.1 | Langsamverkehrsmassnahmen – Agglomeration (A-Horizont) | A | 48 |
| LV-Ü.1.1 | Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Radstreifen ausserorts zwischen Ipsach und Sutz | A | |
| LV-Ü.1.2 | Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Radstreifen zwischen Mörigen und Gerolfingen | A | |
| LV-Ü.1.3 | Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Umgestaltung Ortseingang Lattrigen-West | A | |
| LV-Ü.1.4 | Fussweg-/Velonetz Biel: Brücke Westerholz über die Schüss | A | |
| LV-Ü.1.5 | Fussweg-/Velonetz Biel: Neubau Gartenstrasse (Mattenstrasse – Madretschstrasse) | A | |
| LV-Ü.1.6 | Fussweg-/Velonetz Biel: Verbindung Hauserwehr | A | |
| LV-Ü.1.7 | Veloverbindung Ipsach – Nidau – Biel Zentrum: Abschnitt Feldwege Weiermatt, Ipsach | A | |
| LV-Ü.1.8 | Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündungsbe- reich Feldweg Weienmatt - Beundenring | A | |
| LV-Ü.1.9 | Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Kanalbrücke Dr. Schneider-Strasse (Herrenmoosweg bis Balainenweg) | A | |
| LV-Ü.1.10 | Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündung Dr. Schneider-Str. in Aarbergstrasse | A | |
| | <i>Weitere Massnahmen werden nach der Mitwirkung aus der Regionalen Velonetzplanung übernommen</i> | | |
| LV-Ü.2 | Langsamverkehrsmassnahmen – Agglomeration (B-Horizont) | B | 55 |
| | <i>Allfällige Massnahmen werden nach der Mitwirkung aus der Regionalen Velonetzplanung übernommen.</i> | | |
| LV-Ü.3 | Biel, Personenunterführung Ost Bahnhof Biel – Agglomeration | B | 58 |
| LV-Ü.4 | Biel, Querung Güterbahnhof (Passerelle Gottstattstrasse-Mettstrasse) – Agglomeration | B | 60 |
| LV-Ü.5 | Biel, Verbindung Mühlefeldstrasse - Bahnhof Süd (Passerelle über Alf- red-Aebi-Strasse und Murtenstrasse) – Agglomeration | A | 62 |
| LV-Ü.6 | Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord – Agglomeration | A | 64 |

| Nr. | Titel | Horizont | Seite |
|--|---|--------------|-------|
| Motorisierter Verkehr (MIV) | | | |
| MIV-Auf.1 | Sanierung Ortsdurchfahrten: Kantonsstrassen – Agglomeration (A-Horizont) | | 66 |
| MIV-Auf.1.1 | Korridor Aegerten-Studen-Worben: Ortsdurchfahrt Aegerten | A | |
| MIV-Auf.1.2 | Korridor Aegerten-Studen-Worben: Ortsdurchfahrt Studen | A | |
| MIV-Auf.1.3 | Korridor Aegerten-Studen-Worben: Ortsdurchfahrt Worben | A | |
| MIV-Auf.1.4 | Ortsdurchfahrt Sutz-Lattrigen, Einfahrtstor Ost / Knoten Hurni | | |
| MIV-Auf.1.5 | Sanierung Mörigenkurve | | |
| MIV-Auf.2 | Aufwertung Strassenraum: Gemeindestrassen – Agglomeration (A-Horizont) | | 69 |
| MIV-Auf.2.1 | Gestaltung Industriering, Lyss | A | |
| MIV-Auf.2.2 | Gestaltung Bahnhofstrasse, Buswil | A | |
| MIV-Auf.2.3 | Gestaltung Chipot- und Aberli-Strasse, Biel | A | |
| MIV-Auf.4 | Biel, Neugestaltung Unterer Quai – Agglomeration | A | 71 |
| MIV-Auf.5 | Biel Neugestaltung Bahnhofstrasse (unterer Teil) – Agglomeration (| A | 73 |
| MIV-Auf.6 | Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz – Agglomeration | A | 75 |
| MIV-Auf.7 | Biel, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett – Agglomeration | A | 77 |
| Nachfrageorientierte Mobilität (NM) | | | |
| NM-W.1 | Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel – Agglomeration | Daueraufgabe | 79 |
| NM-W.2 | Verkehrsmonitoring Kernagglomeration Biel – Agglomeration | Daueraufgabe | 80 |
| NM-VM.1 | Verkehrsmanagement Agglomeration Biel, 1. Etappe – Agglomeration (A-Horizont) | A | 81 |
| NM-VM.1.1 | Dosierung Zufahrt Süd / rechtes Bielerseeufer | A | |
| NM-VM.1.2 | Dosierung Zufahrt Südost / Bernstrasse | A | |
| NM-VM.1.3 | Dosierung Zufahrt Nordost | A | |
| NM-VM.1.4 | Verkehrssteuerung Nordachse Biel, Zentrum | A | |
| NM-VM.1.5 | Dosierung Wegfahrt Zentrum Biel | | |
| NM-VM.2 | Verkehrsmanagement Agglomeration Biel, 2. Etappe – Agglomeration (B-Horizont) | B | 85 |
| NM-VM.2.1 | Zentrale Steuerung / Verkehrsrechner | B | |
| NM-VM.3 | Biel, Busbevorzugung / Fahrbahnhaltestellen – Agglomeration | A | 87 |
| NM-VM.3.1 | Fahrbahnhaltestellen | A | |
| NM-VM.4 | Biel, Erweiterung Parkleitsystem – Agglomeration | A | 89 |
| NM-VM.4.1 | Gesamtkonzeption Parkleitsystem | A | |
| NM-VM.4.2 | Erweiterung des Parkleitsystems, Gebiet Bözingenfeld | A | |
| NM-VM.4.3 | Ergänzung Parkhäuser zu intermodalen Schnittstellen | 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 verkehrsentensive 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

Seeufergebiet – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

| | | | |
|-------------|-------------------|--|-----------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| BBS.L-Ü.1 | 0371.2.037 | 4. Generation | vor 2024 |
| Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | Gemeinde | |
| L3 | | Ligerz; Twann-Tüscherz; Biel; Nidau; Ipsach; Sutz-Lattrigen; Mörigen; Täuffelen; Hagneck | |

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

2. In Berücksichtigung der Vorgaben der rechtskräftigen Uferschutzpläne wird eine konzeptionelle Rahmenplanung erstellt. Diese enthält:

- Die Formulierung der teilräumlich spezifischen Charakteristiken und freiraumplanerischen Verhaltensweisen
- Die Bestimmung der funktionellen Schwerpunkte (konzentrierte Erholungsnutzungen, touristische Anlagen)
- Die Bestimmung der Renaturierungsbereiche und der strategischen Revitalisierung gemäss revidiertem Gewässerschutzgesetz
- Die Bestimmung der Ausstattungselemente (Folgeeinrichtungen, Basisinfrastruktur)
- Grundsätze für die Materialisierung der baulichen Eingriffe
- Grundsätze für Erschliessung und Parkierung
- Grundsätze für die Kostenverteilung von Realisierung, Betrieb und Unterhalt.

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

| | | |
|---|---|---------|
| Zweckmässigkeit | Nutzen | |
| <p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Freigehaltene Uferbereiche mit gestärkten ökologischen Funktionen - Zugängliche und mit Fuss- und Velowegen an das Siedlungsgebiet angebundene Naherholungsgebiete <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seeufer als Naturräume und Erholungsgebiete gemeindeübergreifend sichern und aufwerten - Biodiversität und Landschaftsqualität erhöhen <p>Bezug zur Teilstrategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potenziale der Seeufer für Natur und Naherholung nutzen - Ökologische Landschaftsentwicklung fördern - Zugänglichkeit der Landschafts- und Erholungsräume verbessern | <ul style="list-style-type: none"> - Erhaltung prägender Natur- und Landschaftsräume - Schaffung und Aufwertung von Grünräumen im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern - Verbesserung der Siedlungsqualität - Gute Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete - Verkehrsvermeidung durch siedlungsnahe Erholungsräume | |
| Kosten (Mio CHF) | Finanzierungsschlüssel | |
| unbekannt | Kanton; Gemeinden | |
| Stand der Planung | Umsetzungsschritte | Termine |
| Für die Bieler Bucht liegt eine Analyse der Situation und des Handlungsbedarfs vor (Richtplan Bieler Bucht, 1. Phase). Die Arbeiten wurden bis zum Entscheid über die Realisierung der Siedlungsentwicklung AGGLOlac sistiert. | Nutzungs-, Gestaltungs- und Aufwertungskonzept für das Seeufergebiet | 2021 |

Einzelmassnahme Landschaft

| | |
|--|--|
| Federführung | Weitere Beteiligte |
| Region | AGR; TBA; LANAT; AWA; Gemeinden; Organisationen (Landschaftswerk Biel-Seeland) |
| Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung |
| Festsetzung | |
| Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten | |
| <ul style="list-style-type: none"> - Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären. | |
| Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen | |
| <ul style="list-style-type: none"> - Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (L-Ü.4) - Regionaler Pool für ökologische Ersatzmassnahmen (L-Ü.6) | |
| Dokumente, Grundlagen | |
| <ul style="list-style-type: none"> - Kanton Bern: Gewässerentwicklungskonzept Bern - GEKOB.E.2014, Strategische Planungen nach GSchG/GSchV, Revitalisierungsplanung 2016-2035 (2014) - seeland.biel/bienne: Richtplan Bieler Bucht, 1. Phase (2012) - Kommunale Uferschutzplanungen - Kantonaler Richtplan Seeufer | |

Landschaftliche Aufwertung – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

| | | | |
|-------------|-------------------|---------------|------------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| BBS.L-Ü.3 | 0371.2.038 | 4. Generation | A-Horizont |
| Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | Gemeinde | |
| L4 | | | |

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

2. Die Aufwertung der Ufer der Wasserläufe wird als gemeinschaftlich anzugehende Aufgabe anerkannt. Folgende Wasserläufe bilden Gegenstand der Bestrebungen:

- Schüss (Reuchenette – Rondchâtel – Frinwillier – Taubenlochschlucht)
- Schüss einschliesslich ihrer Nebenarme in Biel (betrifft nur Biel)
- Zihl
- Nidau-Büren-Kanal
- Leugene
- Lyssbach

3. In Berücksichtigung der Vorgaben der rechtskräftigen Uferschutzpläne wird für die einzelnen Wasserläufe eine konzeptionelle Rahmenplanung erstellt. Diese enthält:

- Die Formulierung der teilräumlich spezifischen Charakteristiken und freiraumplanerischen Verhaltensweisen unter Berücksichtigung der hydrologischen Funktion der Wasserläufe.
 - Die Bestimmung der funktionellen Schwerpunkte (konzentrierte Erholungsnutzungen, touristische Anlagen)
 - Die Fussgänger- und Veloführung
 - Die Bestimmung der Renaturierungsbereiche und der strategischen Revitalisierung gemäss revidiertem Gewässerschutzgesetz
 - Die Bestimmung der Ausstattungselemente (Folgeeinrichtungen, Basisinfrastruktur)
 - Grundsätze für die Materialisierung der baulichen Eingriffe
 - Grundsätze für Erschliessung und Parkierung
 - Grundsätze für die Kostenverteilung von Realisierung, Betrieb und Unterhalt.
-

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Siedlungsprägende Grünräume gemeindeübergreifend sichern und aufwerten
- Flusssufer als Naturräume und Erholungsgebiete gemeindeübergreifend sichern und aufwerten.
- Biodiversität und Landschaftsqualität erhöhen

Bezug zur Teilstrategie:

- Angebot an Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet verbessern
 - Potenziale der Flusssufer für Natur und Naherholung nutzen
-

Nutzen

- Erhaltung prägender Natur- und Landschaftsräume
- Schaffung und Aufwertung von Grünräumen im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern
- Verbesserung der Siedlungsqualität
- Gute Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete
- Verkehrsvermeidung durch siedlungsnahe Erholungsräume

Einzelmassnahme Landschaft

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

| | | |
|---|---|-----------------|
| Kosten (Mio CHF) | Finanzierungsschlüssel Kanton; Gemeinden | |
| Stand der Planung | Umsetzungsschritte Nutzungs-, Gestaltungs- und Unterhaltskonzepte | Termine 2027 |
| Federführung Region | Weitere Beteiligte AGR; TBA; LANAT; AWA; Gemeinden; Organisationen (LOS, Landschaftswerk Biel-Seeland) | |
| Koordinationsstand Festsetzung | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | |
| Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten | | |
| Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen | | |
| - Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (L-Ü.4) | | |
| Dokumente, Grundlagen | | |
| - Kanton Bern: Gewässerentwicklungskonzept Bern - GEKOB.E.2014, Strategische Planungen nach GSchG/GSchV, Revitalisierungsplanung 2016-2035 (2014) | | |
| - seeland.biel/bienne: Konzept Naherholung und Landschaft entlang des Nidau-Büren-Kanals (September 2007) | | |

Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

| | | | |
|-------------|-------------------|---------------|-------------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| BBS.L-Ü.4 | | 4. Generation | A-Horizont) |
| Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | Gemeinde | |

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Schaffen eines zusammenhängenden Netzes von attraktiven und gut zugänglichen Freiräumen. Entwicklung des Freiraumnetzes als wichtiger und eigenständiger Nutzungsraum in der Agglomeration.

Umsetzung:

Erstellen einer Gesamtsicht der Freiräume der Agglomeration (Seeufer, Flussufer, Grünräume) mit folgenden Inhalten:

- Erfassen der wichtige regionalen, kommunalen und lokalen Freiräume
- Heutige und künftige Nutzungsbedürfnisse und Nutzungsgruppen
- Angestrebte Funktionen und Qualitäten der Freiräume
- Übergänge zum angrenzenden Siedlungsgebiet und in die weitere Agglomeration
- Verknüpfung zu einem wohnortnahen und gut zugänglichen Freiraumnetz
- Erschliessung und Zugänglichkeit, Besucherlenkung
- Defizitgebiete
- - Handlungsbedarf und Priorisierung

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Netz von Frei- und Grünräumen mit hoher Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet
- Zugängliche und mit Fuss- und Velowegen an das Siedlungsgebiet angebundene Naherholungsgebiete

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Siedlungsprägende Grünräume gemeindeübergreifend sichern und aufwerten
- See- und Flussufer als Naturräume und Erholungsgebiete gemeindeübergreifend sichern und aufwerten
- Biodiversität und Landschaftsqualität erhöhen

Bezug zur Teilstrategie:

- Angebot an Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet verbessern
- Potenziale der Flussufer für Natur und Naherholung nutzen
- Ökologische Landschaftsentwicklung fördern
- Zugänglichkeit der Landschafts- und Erholungsräume verbessern

Nutzen

- Erhaltung prägender Natur- und Landschaftsräume
- Schaffung und Aufwertung von Grünräumen im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern
- Verbesserung der Siedlungsqualität
- Gute Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete
- Verkehrsvermeidung durch siedlungsnahe Erholungsräume

Kosten (Mio CHF)

Finanzierungsschlüssel

Kanton; Region; Gemeinden

Stand der Planung

noch nicht begonnen

Umsetzungsschritte

Erarbeitung Freiraumkonzept

Termine

2024

Federführung

Region

Weitere Beteiligte

AGR; TBA; LANAT; AWA; Gemeinden; Organisationen

Einzelmassnahme Landschaft

Koordinationsstand Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Seeufergebiet – Agglomeration (L-Ü.2)
- Landschaftliche Aufwertung – Agglomeration (L-Ü.3)
- Aufwertung historischer Bauten im Berner Jura – Agglomeration (L-Ü.5)
- Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus (T-V.1)

Dokumente, Grundlagen

Aufwertung historischer Bauten im Jura - Agglomeration (AP4, A-Horizont)

| | | | |
|-------------|-------------------|---------------|-----------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| BBS.L-Ü.5 | | 4. Generation | A |
| Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | Gemeinde | |

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

| | |
|--|---|
| Zweckmässigkeit | Nutzen |
| <p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Charakteristische Merkmale der Kulturlandschaften erhalten - Juralandschaft als Erholungsgebiet für naturbezogene Freizeitaktivitäten und sanften Tourismus <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhaltung der vielfältigen Kulturlandschaften durch geeignete Instrumenten, Programmen und Kooperationen <p>Bezug zur Teilstrategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kulturelle Eigenarten der Landschaftsräume erhalten und stärken | <ul style="list-style-type: none"> - Erhaltung der regionaltypischen Kulturlandschaften - Erhöhung der Erholungsqualität der Landschaft und ihrer Attraktivität für sanften Tourismus |

| | |
|------------------|------------------------|
| Kosten (Mio CHF) | Finanzierungsschlüssel |
|------------------|------------------------|

| | | |
|---------------------|--------------------|--------------|
| Stand der Planung | Umsetzungsschritte | Termine |
| noch nicht begonnen | Inventarisierung | 2024 |
| | Umsetzung | Daueraufgabe |

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

| | |
|-------------------|---|
| Koordinationstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung |
|-------------------|---|

Festsetzung

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Dokumente, Grundlagen

Ökologische Landschaftsentwicklung – Agglomeration (AP4, Daueraufgabe)

| | | | |
|-------------|-------------------|---------------|--------------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| BBS.L-Ü.6 | 0371.2.041 | 4. Generation | Daueraufgabe |
| Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | Gemeinde | |

L7

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

1. Erarbeitung von Grundlagen und Grundsätzen zu einer koordinierten Landschaftsentwicklung.
2. Regionale Koordinationsstelle Natur und Landschaft mit folgenden Aufgaben:
 - Koordination der Akteure im Bereich Natur und Landschaft.
 - Koordination, Begleitung und Umsetzung der regionalen Aufgaben und Projekte im Bereich Natur und Landschaft.
 - Betrieb des regionalen Pools für ökologische Ersatzmassnahmen (REMP)
 - Koordination, Erarbeitung und Umsetzung NFA-Programme Biodiversität und Landschaft
 - Umsetzung ökologische Landschaftspflege
 - Information, Weiterbildung und Beratung
 - Monitoring und Erfolgskontrolle
 - Sensibilisierung der Öffentlichkeit.
3. Unterstützung und Förderung folgender Massnahmen:
 - Umsetzungsmassnahmen für die kantonalen Aufwertungsgebiete nach KLEK und weitere Gebiete
 - Aufwertung spezifischer Lebensräume für wichtige Zielarten
 - Bezeichnen und Analyse von Verbundachsen und Ableiten entsprechender Massnahmen
 - Umsetzung Revitalisierungsmassnahmen nach GEKOB
 - Aufwertung von Fliessgewässern und Seeufern
 - Aufwertung von Mooskanälen
 - Aufwerten von Waldrändern
 - Fördern des kommunalen Naturschutzes.

Zweckmässigkeit

- Die Erhaltung der vielfältigen Kulturlandschaften und die Stärkung ihrer ökologischen Funktionen ist ein vorrangiges Entwicklungsziel.
- Mit geeigneten Instrumenten, Programmen und Kooperationen sollen Biodiversität und Landschaftsqualität erhöht werden.
- Die Massnahme schafft die organisatorische Basis für die Förderung einer ökologischen Landschaftsentwicklung.

Nutzen

Die Massnahme ist eine wichtige Grundlage für die ökologische Pflege und Aufwertung der Landschaftsräume.

Kosten (Mio CHF)

Finanzierungsschlüssel

Bund; Kanton; Region; Gemeinden; Weitere

Stand der Planung

Umsetzungsschritte

Termine

In Umsetzung

Betrieb der Koordinationsstelle Natur und Landschaft

Daueraufgabe

Federführung

Weitere Beteiligte

Region

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

Koordinationsstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

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

Einzelmassnahme Landschaft

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

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

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

Dokumente, Grundlagen

- seeland.biel/bienne: Regionaler Ersatzmassnahmenpool für ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen, Bericht zur Startphase (Februar 2016)
 - seeland.biel/bienne: Gesamtregionaler Richtplan Biel-Seeland, Arbeitsmodul R 22: Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen (März 2009)
 - Regionalplanungsverband Biel-Seeland: Landschaftskonzept Seeland (Juni 1997)
-

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete – Agglomeration (AP4)

| | | | |
|-------------|------------|--|--------------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| BBS.S-UV.1 | 0371.2.033 | 4. Generation | Daueraufgabe |
| Frühere Nr. | | Kategorie | |
| S8 | | S-UV Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

1. Die Gemeinden treiben die Planung und Realisierung der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete aktiv voran.
 2. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern schaffen die Gemeinden geeignete Projektorganisationen und setzen für die Planung qualitätssichernde Verfahren ein.
 3. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Siedlungsdichte und Nutzungsdurchmischung, eine hohe Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren.
 4. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete durch die Aufnahme von Kontakten mit Grundeigentümern und nach Möglichkeit durch den Erwerb von Grundstücken.
 5. Die Gemeinden gewährleisten die zeitgerechte Realisierung der öffentlichen Infrastruktur.
-

Zweckmässigkeit

- Bezug zum Zukunftsbild:
- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern
 - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen
- Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen
- Siedlungsqualität verbessern

Bezug zur Teilstrategie:

- Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Mischnutzung im Stadtraum ermöglichen
 - Entwicklungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet nutzen
 - Zentrumsgebiete stärken und aufwerten
 - Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten
 - Städtebauliche und architektonische Qualität verbessern
-

Nutzen

- Aufnahme eines wesentlichen Anteils des erwarteten Bevölkerungswachstums im bestehenden Siedlungsgebiet
 - Siedlungsverdichtung an gut mit dem öV erschlossenen Standorten
 - Minimierung des Flächenverbrauchs für Siedlungserweiterungen (Einzonungen)
 - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr
 - Stärkung der Versorgungszentren
-

Kosten (Mio CHF)

Finanzierungsschlüssel

| | |
|-----------------|--------------------------------|
| Federführung | Weitere Beteiligte |
| Gemeinde | Grundeigentümer; Kanton |

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Dokumente, Grundlagen

Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

| AP 4. Generation | | Realisierung vor 2024 | | | | | |
|---|------------------|------------------------|---|--------------------|----------|---------------------|-------------------------------------|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-UV.1.1 | | | | Biel/Bienne | | Brühlstrasse | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Städtebauliches Konzept in Erarbeitung. Das Areal, auf dem neben dem ehemaligen Fabrikgebäude der Mikron noch brach liegende Flächen befinden, bietet ein hohes Potenzial für eine städtebaulich und architektonisch hochwertige, gemischt genutzte Überbauung. | | | Überbauungsordnung Realisierung in Etappen | | | 2021 ab 2022 | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | B | 1.7 | | | Festsetzung (2021) | |
| AP 4. Generation | | A-Horizont (2024-2027) | | | | | |
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-UV.1.2 | | | | Biel/Bienne | | Gurzelen | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Baurechtliche Grundordnung rechtskräftig. Das alte Fussballstadion, ersetzt durch die Tissot Arena im Bözigenfeld, soll abgebrochen werden und Platz für eine qualitativ hochwertige, nach den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung geplanten Überbauung machen. Ebenso geplant ist ein neuer öffentlicher Platz sowie die Erweiterung der Schulanlage Champagne. | | | Überbauungsordnung Realisierung in Etappen | | | 2023 ab 2024 | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | B | 5.9 | | | Festsetzung (2021) | |

| AP 4. Generation | | Realisierung vor 2024 | | | | | |
|---|------------------|-----------------------|--------------------|--------------------|----------|------------------------|-------------------------------------|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-UV.1.3 | | | | Biel/Bienne | | Kreuzplatz Nord | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Städtebauliche Testplanung liegt vor. | | | Realisierung | | | ab 2022 | |
| Viel städtebauliches Potenzial besteht noch im südlichen Schnyder-Areal, wo in den kommenden Jahren eine gemischt genutzte, qualitativ hochwertige Überbauung entstehen soll. Neben einem 14-geschossigen Hochhaus soll insbesondere der Bereich entlang der Madretschstrasse städtebaulich aufgewertet werden. | | | | | | | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | B | 1.0 | | | Festsetzung (2021) | |

| AP 4. Generation | | A-Horizont (2024-2027) | | | | | |
|---|------------------|------------------------|--------------------|--------------------|----------|------------------------------|-------------------------------------|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-UV.1.4 | | | | Biel/Bienne | | Drahtwerke Taubenloch | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Projektwettbewerb abgeschlossen, Baubewilligungsverfahren im Gang. | | | Realisierung | | | bis 2027 | |
| Auf der westlichen Seite der Schüss soll eine qualitativ hochwertige Neuüberbauung mit Hotel und Wohnnutzungen entstehen. | | | | | | | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | B | 1.9 | | | Festsetzung (2021) | |

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

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

| AP 4. Generation | | Realisierung vor 2024 | | | | | |
|---|------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------|----------|--------------------------|-------------------------------------|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-UV.1.7 | | | | Biel/Bienne | | Jakob-Strasse Süd | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| In Planung. | | | Auf-/Umzoning | | | 2020 | |
| Auf dem Areal «Jakob-Strasse Süd» soll ein neues Quartier entstehen, an der Schnittstelle zwischen dem vom Wohnen geprägten Quartier Mett und den Arbeitszonen im Bözingenfeld. Geplant ist eine dichte, städtische Überbauung rund um einen grosszügigen öffentlich zugänglichen Park. | | | Überbauungsordnung | | | 2020 | |
| | | | Realisierung in Etappen | | | ab 2023 | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzoning (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | B / C | 4.6 | | | Festsetzung (2021) | |

| AP 4. Generation | | A-Horizont (2024-2027) | | | | | |
|---|------------------|------------------------|-------------------------|--------------------|----------|----------------------------------|-------------------------------------|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-UV.1.8 | | | | Biel/Bienne | | Quartierzentrum Geyisried | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Noch nicht begonnen. | | | Auf-/Umzoning | | | 2023 | |
| Mittelfristig sollen die betroffenen Parzellen neu überbaut werden. Neben einem Schwerpunkt auf Wohnnutzungen soll das Areal auch Platz für gewerbliche Nutzungen bieten; öffentliche und halböffentliche Aussenräume von hoher Qualität sollen zur Belebung beitragen. | | | Überbauungsordnung | | | 2023 | |
| | | | Realisierung in Etappen | | | ab 2027 | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzoning (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | B | 1.3 | | | Festsetzung (2021) | |

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

| AP 4. Generation | | A-Horizont (2024-2027) | | | | | | |
|--|------------------|------------------------|---|--------------------|----------|----------------------------|-------------------------------------|--|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | | |
| BBS.S-UV.1.9 | | | | Biel/Bienne | | Wildermethmatte | | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | | |
| Die Parzellen rund um die Parkanlage Wildermethmatte bieten ein hohes städtebauliches Potenzial, wie verschiedene brachliegende Flächen zeigen. Mittel- bis langfristig sollen die Parzellen rund um die Parkanlage mit qualitativ hochwertigen Neubauten verdichtet und das in unmittelbarer Nähe zur Altstadt liegende Areal aufgewertet werden. In seinem Zentrum soll nach wie vor die Parkanlage liegen, welche ihrerseits durch die Aufgabe der heutigen Nutzungen (Parkierung, Kindergarten) wieder zu einer qualitativ hochwertigen Naherholungsfläche werden soll. Zurzeit bestehen keine Bauabsichten seitens der Grundeigentümer. | | | Auf-/Umzonung Überbauungsordnung Realisierung | | | 2020 ab 2025 ab 2025 | | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten | |
| | ausreichend | B | 2.2 | | | Festsetzung (2021) | | |

| AP 4. Generation | | B-Horizont (2028-2031) | | | | | |
|---|------------------|------------------------|-------------------------------|--------------------|----------|---------------------|-------------------------------------|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-UV.1.10 | | | | Biel/Bienne | | Bahnhof Mett | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Das Areal im Bereich des früheren Bahnhofs Mett wird nur noch teilweise von den SBB genutzt. Die nördlich davon liegenden Industriehallen sind teils mit Zwischennutzungen belegt und bedürfen mittel- bis langfristig eines Ersatzes. Um einen neuen Quartierteil mit gemischten Nutzungen und Platz für Kleingewerbe zu realisieren, soll demnächst ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt werden. Dabei soll auch die Chance genutzt werden, nicht mehr benötigte Teile des Bahnareals mit einzubeziehen. Aktuell besteht keine dringende Bauabsicht. | | | Auf-/Umzonung Realisierung | | | ab 2025 ab 2031 | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | B | 2.9 | | | Festsetzung (2021) | |

| AP 4. Generation | | Realisierung vor 2024 | | | | | |
|--|------------------|-----------------------|------------------------------------|----------------|----------|--------------------------------|-------------------------------------|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-UV.1.11 | A8.5.1 | A8.5.1 | 0371.2.033 | Brügg | | Ile de Brügg / Neubrück | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Planung in Bearbeitung. ZPP «Ile de Brügg» im Planerlassverfahren. Für Teilsektor der ZPP wurde eine Studienauftrag erteilt. | | | Überbauungsordnung Realisierung | | | bis 2022 bis 2024 | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | B / C | | | | Festsetzung (2021) | |

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

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

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

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

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

| AP 4. Generation | | B-Horizont (2028-2031) | | | | | |
|--|------------------|------------------------|----------------------------|----------------|----------|--------------------|-------------------------------------|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | | Standort |
| BBS.S-UV.1.17 | | | | Lyss | | | Bahnhofstrasse |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Machbarkeitsstudie; Gesamtheitliche Überprüfung mit Städtebaulichem Richtplan Zentrum (in Arbeit). | | | Auf-/Umzonung Realisierung | | | bis 2031 | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | B | | | | Festsetzung (2021) | |

| AP 4. Generation | | B-Horizont (2028-2031) | | | | | |
|--|------------------|------------------------|---------------------------------|----------------|----------|--------------------|-------------------------------------|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | | Standort |
| BBS.S-UV.1.18 | | | | Lyss | | | Hirschenplatz / Hauptstrasse |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Gesamtheitliche Überprüfung mit Städtebaulichem Richtplan Zentrum (in Arbeit). | | | Überbauungsordnung Realisierung | | | bis 2031 | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | C | | | | Festsetzung (2021) | |

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

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

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

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

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

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

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

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

Regionale Wohnschwerpunkte – Agglomeration (AP4)

| | | | |
|-------------|------------|-------------------------|--------------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| BBS.S-SW.1 | 0371.2.027 | 4. Generation | Daueraufgabe |
| Frühere Nr. | | Kategorie | |
| S2 | | S-SW Schwerpunkt Wohnen | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

1. Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der Wohnschwerpunkte hin. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen. Falls nötig unterbinden sie unerwünschte Entwicklungen mit dem Erlass einer Planungszone.
 2. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern schaffen die Gemeinden geeignete Projektorganisationen und setzen für die Planung qualitätssichernde Verfahren ein.
 3. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Siedlungsdichte und Nutzungsdurchmischung, eine hohe Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren.
 4. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der Wohnschwerpunkte durch die Aufnahme von Kontakten mit Grundeigentümern und nach Möglichkeit durch den Erwerb von Grundstücken.
 5. Die Gemeinden gewährleisten die zeitgerechte Realisierung der öffentlichen Infrastruktur.
-

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern
- Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen
- Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen
- Siedlungsqualität verbessern

Bezug zur Teilstrategie:

- Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Mischnutzung im Stadtraum ermöglichen
 - Entwicklungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet nutzen
 - Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten
 - Städtebauliche und architektonische Qualität verbessern
-

Nutzen

- Aufnahme eines wesentlichen Anteils des erwarteten Bevölkerungswachstums im bestehenden Siedlungsgebiet
- Siedlungsverdichtung an gut mit dem öV erschlossenen Standorten
- Minimierung des Flächenverbrauchs für Siedlungserweiterungen (Einzonungen)
- Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr
- Stärkung der Versorgungszentren

Massnahmenpaket Siedlung

| | |
|--|--|
| Kosten (Mio CHF) | Finanzierungsschlüssel |
| Federführung Gemeinde | Weitere Beteiligte Grundeigentümer; Kanton |
| Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen | |
| Nach der Einzonung gelten für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen(S-SW.1) dieselben Bedingungen wie für die Wohnschwerpunkte. | |
| Dokumente, Grundlagen | |

| 4. Generation | | Realisierung vor 2024 | | | | | | | |
|---|------------------|------------------------|--------------------|--------------------|----------|--------------------|--|--|--|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | | Standort | | |
| BBS.S-SW.1.1 | S2-01 | S2-01 | 0371.2.027 | Biel/Bienne | | | Gaswerkareal | | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | | | |
| Baubewilligung liegt seit 2018 vor. Baubeginn voraussichtlich ab Frühling 2020. | | | Realisierung | | | bis 2023 | | | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten | | |
| | ausreichend | B | 5.0 | | | Festsetzung (2012) | | | |
| 4. Generation | | A-Horizont (2024-2027) | | | | | | | |
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | | Standort | | |
| BBS.S-SW.1.2 | S2-03 | S2-03 | 0371.2.027 | Biel/Bienne | | | Sägefeld | | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | | | |
| Planung abgeschlossen. Aktuell keine Bauabsichten seitens Grundeigentümer. | | | Realisierung | | | ab 2025 | | | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten | | |
| | ausreichend | B | 4.2 | | | Festsetzung (2012) | Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht. | | |
| 4. Generation | | B-Horizont (2028-2031) | | | | | | | |
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | | Standort | | |
| BBS.S-SW.1.3 | | | | Biel/Bienne | | | Bischofkänel West | | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | | | |
| Die baurechtlichen Vorgaben für das Gebiet bedürfen einer Überprüfung und grundlegenden Überarbeitung. Aktuell besteht keine dringende Entwicklungsabsicht. | | | Auf-/Umzonung | | | ab 2025 | | | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten | | |
| | ausreichend | B / C | 4.9 | | | Festsetzung (2021) | | | |

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

| 4. Generation | | B-Horizont (2028-2031) | | | | | |
|--|------------------|------------------------|--------------------|--------------------|----------|-------------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-SW.1.4 | S2-04 | S2-04 | 0371.2.027 | Biel/Bienne | | Bischofkänel Ost | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Zur Umsetzung des Wohnschwerpunkts ist eine Umzonung notwendig. Aktuell besteht keine dringende Entwicklungsabsicht. | | | Auf-/Umzonung | | | ab 2025 | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | C | 14.4 | | | Festsetzung (2012) | Umzonung (Campingzone zu Wohnzone) notwendig. |
| 4. Generation | | Realisierung vor 2024 | | | | | |
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-SW.1.5 | | | | Ipsach | | Schürlirain | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Überbauungsordnung | | | Realisierung | | | bis 2024 | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | B / C | 2.5 | | | Festsetzung (2021) | – |
| 4. Generation | | A-Horizont (2024-2027) | | | | | |
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-SW.1.6 | | | | Lyss | | Buswil | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Baugebiet als Mischzone festgelegt. | | | Baugesuch | | | bis 2027 | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | C | 1.7 | | | Festsetzung (2021) | – |

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

| 4.Generation | | Realisierung vor 2024 | | | | | |
|--|------------------|-----------------------|---|----------------|----------|----------------------------|--|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-SW.1.7 | S2-05 | S2-05 | 0371.2.027 | Nidau | | AGGLOlac | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Machbarkeitsstudie, Ideenwettbewerb und Testplanung abgeschlossen. Baurechtliche Grundordnung liegt vor. | | | Auf-/Umzoning Architekturwettbewerbe Realisierung | | | 2020 ab 2021 ab 2023 | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzoning (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| Per 2022 wird eine neue Buslinie eingeführt (Direktverbindung zum Bahnhof Biel). | ausreichend | B | 16.3 | | | Festsetzung (2012) | Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht. |

| 4.Generation | | A-Horizont (2024-2027) | | | | | |
|---|------------------|------------------------|------------------------------------|----------------|----------|----------------------|-------------------------------------|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-SW.1.8 | | | | Orpund | | Römerareal | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Baurechtliche Grundordnung rechtskräftig. | | | Überbauungsordnung Realisierung | | | bis 2024 bis 2027 | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzoning (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| Auf der Buslinie 72 Biel/Bienne–Meinisberg wird eine Taktverdichtung per 2022 eingeführt. Gebiet daher ausreichend erschlossen. | ausreichend | D | 4.8 | | | Festsetzung (2021) | |

| 4. Generation | | A-Horizont (2024-2027) | | | | | | |
|--|------------------|------------------------|--------------------|-----------------------|----------------|----------|--------------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | | Standort | |
| BBS.S-SW.1.9 | | | | Péry-La Heutte | | | Champs l'Allemand | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | | |
| Noch nicht begonnen | | | Realisierung | | | bis 2027 | | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| Das Areal liegt im Umkreis von 500 m zum Bahnhof Reuchenette-Péry (Fahrzeit 11 Min. bis Bahnhof Biel, Stundentakt). Zusätzlich führt eine Buslinie ins Arbeitsgebiet Bözingenfeld (Fahrzeit 15 Min., Stundentakt). Die ÖV-Güteklasse lässt sich durch Taktverdichtungen nicht verbessern | ausreichend | | D / E | 3.3 | | | Festsetzung (2021) | Regionaler Richtplan (RGSK) Berner Jura |

Regionale Arbeitsschwerpunkte – Agglomeration (AP4)

| | | | |
|-------------|------------|---------------------------|--------------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| BBS.S-SA.1 | 0371.2.028 | 4. Generation | Daueraufgabe |
| Frühere Nr. | | Kategorie | |
| S3 | | S-SA Schwerpunkt Arbeiten | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

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

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

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

Umsetzung:

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

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

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

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

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

| Zweckmässigkeit | Nutzen |
|--|--|
| Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen | <ul style="list-style-type: none"> - Aufnahme eines wesentlichen Anteils des erwarteten Beschäftigtenwachstums im bestehenden Siedlungsgebiet - Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Standorten |
| Bezug zum Handlungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Weiterentwicklung der Arbeitsgebiete ermöglichen | <ul style="list-style-type: none"> - Minimierung des Flächenverbrauchs für Siedlungserweiterungen (Einzonungen) - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr |

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

Massnahmenpaket Siedlung

- chen
- Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen
- Siedlungsqualität verbessern

Bezug zur Teilstrategie:

- - Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln

| | |
|--|---|
| Kosten (Mio CHF) | Finanzierungsschlüssel |
| Federführung Gemeinden | Weitere Beteiligte Grundeigentümer; Kanton |
| Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen | |
| Dokumente, Grundlagen | |
| - Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt C_04 | |

| AP 4. Generation | | Daueraufgabe | | | | | | |
|--|------------------|-------------------|--------------------|--------------------|----------|-------------------------|--|--|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | | |
| BBS.S-SA.1.1 | S3.2 | S3.2 | 0371.2.028 | Biel/Bienne | | ESP Bözingenfeld | | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | | |
| Weitgehend realisiert. Aktuell läuft eine geringfügige Änderung der baurechtlichen Vorgaben im Bereich des Firmensitzes von Rolex (Zürichstrasse, Allmendweg). | | | Auf-/Umzonung | | | | | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten | |
| | ausreichend | B / C | 30.7 | | | Festsetzung (2012) | Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung. | |

| AP 4. Generation | | Daueraufgabe | | | | | | |
|---|------------------|-------------------|--------------------|--------------------|----------|-------------------------------|--|--|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | | |
| BBS.S-SA.1.2 | S3.1 | A3.1 | 0371.2.028 | Biel/Bienne | | ESP Masterplan Bahnhof | | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | | |
| Überbauungsordnung «Feldschlössli-Areal» (Campus) wurde erlassen, Baueingaben Fachhochschulcampus (Feldschlössli-Areal) sowie Swiss Innovation Park (Kerngebiet Masterplan) laufen. | | | Baugesuch | | | | | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten | |
| | ausreichend | A | 24.6 | | | Festsetzung (2012) | Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung. | |

| AP 4. Generation | | Daueraufgabe | | | | | |
|--|------------------|-------------------|--------------------|----------------|----------|--------------------|-------------------------------------|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-SA.1.3 | S3.5 | S3.5 | 0371.2.028 | Brügg | | Brüggmoos | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Weitere Bebauungen blockiert infolge Projekt Westumfahrung Biel (Land- und Rechtserwerb resp. Enteignung). | | | Baugesuch | | | | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | B / C | | | | Festsetzung (2012) | |

| AP 4. Generation | | Daueraufgabe | | | | | |
|--|------------------|-------------------|--------------------|----------------|----------|--------------------|--|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-SA.1.4 | S3.7 | S3.7 | 0371.2.028 | Lyss | | ESP Bahnhof | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Weitgehend realisiert. Noch einzelne Baufelder offen und in Bearbeitung/auch weitergehende neue Arealentwicklung in Prüfung. | | | Baugesuch | | | | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | B | | | | Festsetzung (2012) | Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung. |

| AP 4. Generation | | Daueraufgabe | | | | | | | |
|--|-------------|------------------------------------|--------------------|-------------|----------------|----------|----------------------|--|--|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | | Standort | | |
| BBS.S-SA.1.5 | S3.8 | S3.8 | 0371.2.028 | Lyss | | | ESP Grien Süd | | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | | | |
| Weitgehend realisiert. Noch einzelne Baufelder offen/Baugesuche. | | | Baugesuch | | | | | | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten | |
| ÖV-Erschliessung verbessern. | | nicht ausreichend, Handlungsbedarf | E | 18.0 | | | Festsetzung (2012) | Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten. | |

| AP 4. Generation | | Daueraufgabe | | | | | | | |
|---|-------------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|----------|------------------------|---|--|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | | Standort | | |
| BBS.S-SA.1.6 | S3.6 | S3.6 | 0371.2.028 | Studen | | | ESP Studengrien | | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | | | |
| Weitgehend realisiert. | | | Baugesuch | | | | | | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten | |
| Für heutige Nutzung ausreichend. Für allfällige Nutzungsänderung/-verdichtung ist die ÖV-Erschliessung zu verbessern. | | ausreichend | E / keine | 30.0 | | | Festsetzung (2012) | Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten. Konflikt mit kommunalem Landschaftsschutzgebiet. | |

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen – Agglomeration

| | | | |
|-------------|------------|--|--------------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| BBS.S-VW.1 | 0371.2.029 | | Daueraufgabe |
| Frühere Nr. | | Kategorie | |
| S4 | | S-VW Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

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

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

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

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

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Punktuelle Siedlungserweiterungen

Bezug zur Teilstrategie:

- Entwicklungspotenziale nutzen
- Bedarf für Siedlungserweiterungen periodisch prüfen
- Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern

Nutzen

- Konzentration der Siedlungserweiterung (Einzonung) auf sehr gut geeignete Standorte
- Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr

Kosten (Mio CHF)

Finanzierungsschlüssel

Federführung

Gemeinden

Weitere Beteiligte

Region; Grundeigentümer; Kanton

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Siedlungsflächenbedarf Wohnen (S-SÜ.1)

Dokumente, Grundlagen

- Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt A_01
- Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt A_06

| AP 4. Generation | | A-Horizont (bis 2024) | | | | | |
|---------------------------------|------------------|-----------------------|---------------------------|------------------|----------|---------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-VW.1.14 | S4.1.16 | S4.1.16 | 0371.2.029 | Pieterlen | | Bassbelt | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Planung noch nicht begonnen. | | | Einzonung Realisierung | | | bis 2024 ab 2024 | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | C | 3.9 | 3.9 | 3.8 | Festsetzung (2012) | Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF |

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten – Agglomeration

| | | | |
|-------------|------------|---|--------------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| BBS.S-VA.1 | 0371.2.029 | | Daueraufgabe |
| Frühere Nr. | | Kategorie | |
| S4 | | S-VA Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

1. Die Standortgemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Sicherstellung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung hin.
2. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen und sichern die spätere Erschliessung.
3. Sie verankern die Vorranggebiete in kommunalen Richtplänen und streben ihre Einzonung im angegebenen Zeitraum an. Einzonungen bedürfen einer Festsetzung im regionalen Richtplan (RGSK).
4. Die Region überwacht die laufende Entwicklung und informiert die Gemeinden über sich erweisenden Handlungsbedarf. Zudem gewährleistet die Region in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine zweckmässige Etappierung.
5. Nach Überführung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung in rechtsgültige Bauzonen unterstehen diese denselben Bedingungen wie die regionalen Arbeitsschwerpunkte.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:
- Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen

Bezug zum Handlungsbedarf:
- Punktuelle Siedlungserweiterungen

Bezug zur Teilstrategie:
- Entwicklungspotenziale nutzen
- Bedarf für Siedlungserweiterungen periodisch prüfen
- Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern

Nutzen

- Konzentration der Siedlungserweiterung (Einzonung) auf sehr gut geeignete Standorte
- Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr

Kosten (Mio CHF)

Finanzierungsschlüssel

Federführung

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Region; Grundeigentümer; Kanton

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Dokumente, Grundlagen

- Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt A_06

| AP 4. Generation | | A-Horizont (2024-2027) | | | | | |
|---------------------------------|------------------|------------------------|--------------------|----------------|----------|--------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-VA.1.5 | | | | Orpund | | Löörezälgli | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Planung noch nicht begonnen. | | | Einzonung | | | bis 2027 | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| | ausreichend | B / C | 1.5 | 1.0 | 0.5 | Festsetzung (2021) | Mindestens flächengleiche Kompensation der durch die A5 beanspruchten Bauzonenfläche. |

| AP 4. Generation | | Realisierung vor 2024 | | | | | |
|--|------------------------------------|-----------------------|--------------------|------------------|----------|--------------------|--|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Gemeinde | | Standort | |
| BBS.S-VA.1.6 | S4.2.3 | S4.2.3 | 0371.2.029 | Pieterlen | | Sömmerung | |
| Stand der Planung | | | Umsetzungsschritte | | | Termine | |
| Planung noch nicht begonnen. | | | Einzonung | | | bis 2024 | |
| Abstimmung Verkehr und Siedlung | ÖV-Erschliessung | ÖV-Güteklasse | Fläche (ha) | Einzonung (ha) | FFF (ha) | Koordinationsstand | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
| Einzonung auf Teilgebiet mit ÖV-Güteklasse D beschränken | nicht ausreichend, Handlungsbedarf | D / keine | 22.5 | 22.5 | 22.5 | Festsetzung (2012) | Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF |

Veloparkierung / Bike+Ride und Bike-Sharing – Agglomeration (AP4, B-Horizont)

| | | | |
|-------------|----------|---------------------------------------|-----------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| KM-B.1 | | 4. Generation | B |
| Frühere Nr. | | Kategorie | |
| | | Kombinierte Mobilität – Bike and Ride | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung

Dem Veloverkehr, auch kombiniert mit dem öffentlichen Verkehr, kommt bei der Bewältigung der Verkehrsentwicklung eine tragende Rolle zu. In der Agglomeration Biel/Lyss bestehen günstige Voraussetzungen für die Steigerung des Veloanteils am Gesamtverkehr. Für die Veloförderung sind nebst einem attraktiven Routennetz gute Parkierungsbedingungen an den Zielorten und Umsteigeorten auf den ÖV entscheidend. Der Anspruch an Komfort und Sicherheit der Abstellanlagen für die persönlichen Velos nimmt zu. Gleichzeitig steigt die Bedeutung von Bikesharing-Angeboten. Mit einem dichten Netz von Verleihstandorten im Agglomerationskern wird die nachhaltige Bewältigung der Alltagsmobilität gefördert.

Beim Bike+Ride geht es im Wesentlichen um die Ergänzung und teilweise «Nachrüstung» (Steigerung Komfort und Sicherheit) des bestehenden, gut ausgelasteten Angebots von Veloabstellplätzen an zentralen Orten und ÖV-Haltestellen. Das Bikesharing ist auf attraktive Standorte bzw. Abstellplätze an guter Lage angewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Einfaches Umsteigen zwischen öV und Fuss- und Veloverkehr und ausreichendes Angebot an gedeckten Veloabstellplätzen und Bike-Sharing-Angeboten
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Ergänzung und Attraktivierung des Velo-Parkierungsangebots in Zentrumsgebieten und an Bahnhaltstellen
- Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität von öV-Haltestellen verbessern

Bezug zur Teilstrategie:

- Genügendes und qualitativ gutes Angebot an Veloabstellplätzen für Bike+Ride an Bahnhaltstellen und wichtigen Bushaltstellen
- Ausbau des Bike-Sharing-Angebots in der Kernagglomeration

Nutzen

- Verbesserung des Zugangs zum öV für den Veloverkehr
- Verbesserung der Intermodalität zwischen öV und Veloverkehr
- Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr

Gesamtkosten

3.00

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

- Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland, 2019/2020
- Plan sectoriel vélo 2035 Ville de Bienne, 2019/2020

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

| 4. Generation | | B-Horizont | | | | | | |
|---------------|--|------------------------------------|--------------------|--|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| KM-B.1.1 | KM-B-3 | | 0371.3.027 | Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd, Biel | | | | |
| Kurzbeschrieb | Der Bahnhof Biel ist die zentrale multimodale Verkehrsdrehscheibe in der Agglomeration. Zu Spitzenzeiten treten Kapazitätsengpässe bei den B+R-Anlagen auf. Im Zusammenhang und abgestimmt auf die Gestaltung des Bahnhofbereichs Süd soll das Angebot an gedeckten, sicheren Veloabstellplätzen ausgebaut werden. | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Biel | Gemeinde | Kanton/TBA SBB Grundbesitzer | Festsetzung | | | | 3.00 | |

> Weitere Massnahmen aus der Regionalen Velonetzplanung werden nach der Mitwirkung aufgenommen.

Langsamverkehrsmassnahmen – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
|-------------|----------|------------------------------------|-----------|
| LV-Ü.1 | | 4. Generation | A |
| Frühere Nr. | | Kategorie | |
| | | Langsamverkehr - Übrige Massnahmen | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung

Zielsetzung:

- Als Beitrag an die angestrebte Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs wird der Veloanteil an den Gesamtverkehrswegen in der Agglomeration markant gesteigert.
- In der Kernagglomeration besteht ein engmaschiges Netz von Velorouten, welches die Wohn- und Arbeitsorte sowie die Orte mit Versorgungs- und Zentrumsfunktionen verbindet und erschliesst.
- Die den Agglomerationskorridoren bestehen sichere und attraktive Velorouten zwischen den Ortschaften und in die Kernagglomeration
- Für alle potenziellen Velofahrenden stehen sichere, kohärente und attraktive Verbindungen zur Verfügung.
- In den Hauptsiedlungsgebieten besteht ein engmaschiges Netz von sicheren, attraktiven Fussgänger-Verbindungen.
- Die Strassenräume in Zentrumsbereichen und Ortskernen zeichnen sich durch eine hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität aus.

Umsetzung:

- Die physischen Netzlücken gemäss Sachplan Veloverkehr Kanton Bern, regionaler Velonetzplanung Biel-Seeland und Sachplan Velo Stadt Biel werden geschlossen. Insbesondere wird die trennende Wirkung von Bahnanlagen und Gewässern sowie von stark belasteten Strassenachsen überwunden.
 - Die Sicherheit und der Komfort auf bestehenden Velorouten werden gezielt verbessert. Die bekannten Schwachstellen werden behoben.
 - Bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten für Haupt-, Verbindungs- und Quartierstrassen werden die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs stark gewichtet.
-

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Zusammenhängendes Netz von sichere, direkten und attraktiven Velorouten
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Komplettierung der Bieler Mittelachse und deren Vernetzung mit den nord- und südseitigen Stadtgebieten
- Sichere und attraktive Anbindung der südwestlichen Agglomeration an den Bahnhof und das Zentrum Biel
- Verbesserung der Koexistenzbedingungen auf Hauptstrassen

Bezug zur Teilstrategie:

- Förderung des Veloverkehrs durch Ausbau der Infrastruktur (Direkt- und Komforttrouten)
 - Stärkung der Mittelachse in Biel
 - Flächendeckendes Routennetz in der Kernagglomeration
 - Direkte, sichere und attraktive Velorouten entlang der Agglomerationsachsen
 - Schliessen von Netzlücken
-

Nutzen

- Zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Routennetz für eine breite Zielgruppe (Direkt- und Komforttrouten)
- Berücksichtigung des Veloverkehrs bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten
- Gute Anbindung von Entwicklungsgebieten an das Veloroutennetz
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit für den Veloverkehr
- Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf den Langsamverkehr

Massnahmenpaket Verkehr pauschal

Gesamtkosten7.38 Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

- Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland, 2019/2020
 - Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel, 2019/2020
 - Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018
 - Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2020
-

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|-------------------------|---|--------------------|--------------------|--|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| LV-Ü.1.1 | MIV-O-2.05 | | 0371.2.014 | Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Radstreifen ausserorts zwischen Ipsach und Sutz | | | | |
| Kurzbeschreibung | Kantonsstrasse: Radstreifen ausserorts zwischen Ipsach und Sutz | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Ipsach, Sutz-Lattringen | TBA OIK III | Gemeinden | Festsetzung | | | | Anteil von 2.50 | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|--------------------|--|--------------------|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| LV-Ü.1.2 | MIV-O-2.06 | | 0371.2.014 | Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Radstreifen zwischen Mörigen und Gerolfingen | | | | |
| Kurzbeschreibung | Kantonsstrasse: Radstreifen zwischen Mörigen und Gerolfingen | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Mörigen, Täuffelen | TBA/OIK III | Gemeinden | Festsetzung | | | | Anteil von 2.50 | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|--|--------------------|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| LV-Ü.1.3 | MIV-O-2.07 | | 0371.2.014 | Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Umgestaltung Ortseingang Lattringen-West | | | | |
| Kurzbeschreibung | Kantonsstrasse: Umgestaltung Ortseingang Lattringen-West | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Sutz-Lattringen | TBA/OIK III | Gemeinden | Festsetzung | | | | Anteil von 2.50 | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|---|--------------------|--------------------|--|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| LV-Ü.1.4 | | | | Fussweg-/Velonetz Biel: Brücke Westerholz über die Schüss | | | | |
| Kurzbeschreibung | Brücke für den Langsamverkehr über die Schüss zwischen Mühlestrasse und Länggasse. Die Breite sollte idealerweise ausreichend sein, um die Kreuzung und das Überholen zu ermöglichen, unter Berücksichtigung der Umweltauflagen. Die Verbindung schliesst eine wichtige Lücke im städtischen Netz der Direkt- und Komforttrouten auf der zentralen Ost-Westachse, welche das Seeufer, das Stadtzentrum und Gurzelen mit den Stadien und Bözingenfeld verbindet. Sie unterstützt die Inwertsetzung dieser Hauptachse des Velonetzes. | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Biel/Bienne | Gemeinde | Kanton Bern (TBA) | Festsetzung | Sachplan Veloverkehr | | | 1.20 | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|--|--------------------|--------------------|--|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| LV-Ü.1.5 | | | | Fussweg-/Velonetz Biel: Neubau Gartenstrasse (Mattenstrasse – Madretschstrasse) | | | | |
| Kurzbeschreibung | Die Stadt Biel realisiert in 3 Etappen eine Route für den Langsamverkehr aus den südlichen Quartieren in die Innenstadt. Mit dieser Verbindung soll für den Langsamverkehr eine eigenständige sichere Verbindung unabhängig vom bereits bestehenden städtischen Hauptstrassennetz geschaffen werden. In den vergangenen Jahren wurden die beiden ersten Etappen bereits realisiert. Die dritte Etappe soll die noch fehlende Netzlücke von der Mattenstrasse bis Madretschstrasse schliessen. Das bestehende Vorprojekt beinhaltet folgenden Massnahmen: - Verbesserung der Querung der Mattenstrasse - Neubau Velo- und Fussgängeroute, Breite: 4.50m / Länge 106m - Neubau Velo-Fussgängerbrücke über Madretsch-Schüss - Verbesserung der Abbiegebeziehung für die Route auf der Madretschstrasse | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Biel/Bienne | Gemeinde | | Festsetzung | Sachplan Veloverkehr | | | 1.60 | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|--|------------------------|--------------------|--|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| LV-Ü.1.6 | | | | Fussweg-/Velonetz Biel: Verbindung Hauserwehr | | | | |
| Kurzbeschreibung | <p>Ausgangslage: Mit der Realisierung der Fussgänger- und der Fahrradverbindungen auf der Schüssinsel und auf deren Fortsetzung entlang des Omega-Areals bis zur Wasserstrasse stellt sich die Frage nach der Weiterführung des Fuss- und Veloverkehrs zwischen dem Schleusenweg und Oberer-Quai. Die bestehende Führung des Langsamverkehrs weist insbesondere für Velofahrer Sicherheitslücken und keine direkte und qualitative Verbindung auf. Grund dafür sind ungünstige und knapp bemessene Abbiegespuren. Dazu bildet das Hauserwehr (schützenswertes K-Objekt) ein zentrales Element einer allfälligen Weiterführung des Radweges.</p> <p>Massnahme / Wichtigste Elemente: Die Einrichtung einer Passerelle entlang der Strassenbrücke kann aufgrund von Platz- und Sicherheitsmängeln verkehrstechnisch nicht weiterverfolgt werden. Allerdings kann mit der Verbreiterung der Strassenbrücke mehr Platz für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen werden, ohne Beeinträchtigung des Hochwasserschutzes. Dank einer Abbiegespur von 2m-Breite verfügen die vom Uferweg kommenden Velofahrenden über eine sicherere Infrastruktur um zum Oberen Quai zu gelangen. Das Linksabbiegen wird für die Velofahrerinnen und Velofahrer aus der Jakob-Stämpfli-Strasse erleichtert. In der Gegenrichtung wird dank der Einrichtung eines 1.8m breiten Radstreifens eine komfortablere Veloverbindung geschaffen. Für den Fussverkehr steht, zusätzlich zum bestehenden Übergang direkt beim Wehr, eine neue Verbindung auf dem Trottoir zur Verfügung. Die Verbreiterung wird für den 40t-Schwerverkehr ausgebaut, was eine Verschiebung des Wehrs von der Bielschüss bedingt.</p> | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Biel/Bienne | Gemeinde | Kanton Bern (TBA, OIK) | Festsetzung | Sachplan Veloverkehr | | | 1.50 | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|---|--------------------|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| LV-Ü.1.7 | LV-N-10.1 | | | Veloverbindung Ipsach – Nidau – Biel Zentrum: Abschnitt Feldwege Weiermatt, Ipsach | | | | |
| Kurzbeschreibung | <p>Feldwege Weiermatt: Ausbau auf 3.50 m (800 m2) und Asphaltbelag (2000 m2) (Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018: Massnahme Nr. 2)</p> | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Ipsach | Gemeinde | Kanton Bern (TBA) | Festsetzung | Sachplan Veloverkehr | | | 0.32 | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|--|--------------------|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| LV-Ü.1.8 | LV-N-10.1 | | | Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündungsbereich Feldweg Weienmatt - Beundenring | | | | |
| Kurzbeschreibung | Anpassung der Linienführung, Ausbau auf 3.50 m und Asphaltbelag des Feldwegs (235 m ²), Abbiegehilfe auf dem Beundenring mittels Verkehrsinseln und Mittelstreifen. (Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018: Massnahme Nr. 3) | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Nidau | Gemeinde | Kanton Bern (TBA) | Festsetzung | Sachplan Veloverkehr | | | 0.10 | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|--|--------------------|--------------------|--|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| LV-Ü.1.9 | LV-N-10.1 | | | Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Kanalbrücke Dr. Schneider-Strasse (Herrenmoosweg bis Balainenweg) | | | | |
| Kurzbeschreibung | Abbiegehilfe im Bereich Herrenmoosweg mittels Verkehrsinseln und Mittelstreifen; Radstreifenmarkierungen auf den Brückenzufahrten (Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018: Massnahme Nr. 4) | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Nidau | Gemeinde | Kanton Bern (TBA) | Festsetzung | Sachplan Veloverkehr | | | 0.05 | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|---|----------------------------------|--------------------|--|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| LV-Ü.1.10 | LV-N-10.1 | | | Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündung Dr. Schneider-Str. in Aarbergstrasse | | | | |
| Kurzbeschreibung | Fahrbahnverbreiterung/Trottoiranpassung Zufahrt Dr. Schneider-Strasse, Anpassung LSA-Steuerung, Markierungen Velovorfahrt u.a. (Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018: Massnahme Nr. 6) | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Nidau, Biel | Gemeinde Nidau | Stadt Biel; Kanton Bern (TBA) | Festsetzung | Sachplan Veloverkehr | | | 0.11 | |

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

> Weitere Massnahmen werden nach der Mitwirkung aus der Regionalen Velonetzplanung übernommen

Langsamverkehrsmassnahmen – Agglomeration (AP4, B-Horizont)

| | | | |
|------------------------------------|----------|---------------|-----------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| LV-Ü.2 | | 4. Generation | B |
| Frühere Nr. | | Kategorie | |
| Langsamverkehr - Übrige Massnahmen | | | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung

Zielsetzung:

- Als Beitrag an die angestrebte Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs wird der Veloanteil an den Gesamtverkehrswegen in der Agglomeration markant gesteigert.
- In der Kernagglomeration besteht ein engmaschiges Netz von Velorouten, welches die Wohn- und Arbeitsorte sowie die Orte mit Versorgungs- und Zentrumsfunktionen verbindet und erschliesst.
- Die den Agglomerationskorridoren bestehen sichere und attraktive Velorouten zwischen den Ortschaften und in die Kernagglomeration
- Für alle potenziellen Velofahrenden stehen sichere, kohärente und attraktive Verbindungen zur Verfügung.
- In den Hauptsiedlungsgebieten besteht ein engmaschiges Netz von sicheren, attraktiven Fussgänger-Verbindungen.
- Die Strassenräume in Zentrumsbereichen und Ortskernen zeichnen sich durch eine hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität aus.

Umsetzung:

- Die physischen Netzlücken gemäss Sachplan Veloverkehr Kanton Bern, regionaler Velonetzplanung Biel-Seeland und Sachplan Velo Stadt Biel werden geschlossen. Insbesondere wird die trennende Wirkung von Bahnanlagen und Gewässern sowie von stark belasteten Strassenachsen überwunden.
 - Die Sicherheit und der Komfort auf bestehenden Velorouten werden gezielt verbessert. Die bekannten Schwachstellen werden behoben.
 - Bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten für Haupt-, Verbindungs- und Quartierstrassen werden die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs stark gewichtet.
-

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Zusammenhängendes Netz von sichere, direkten und attraktiven Velorouten
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Komplettierung der Bieler Mittelachse und deren Vernetzung mit den nord- und südseitigen Stadtgebieten
- Sichere und attraktive Anbindung der südwestlichen Agglomeration an den Bahnhof und das Zentrum Biel
- Verbesserung der Koexistenzbedingungen auf Hauptstrassen

Bezug zur Teilstrategie:

- Förderung des Veloverkehrs durch Ausbau der Infrastruktur (Direkt- und Komfort Routen)
 - Stärkung der Mittelachse in Biel
 - Flächendeckendes Routennetz in der Kernagglomeration
 - Direkte, sichere und attraktive Velorouten entlang der Agglomerationsachsen
 - Schliessen von Netzlücken
-

Nutzen

- Zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Routennetz für eine breite Zielgruppe (Direkt- und Komfort Routen)
- Berücksichtigung des Veloverkehrs bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten
- Gute Anbindung von Entwicklungsgebieten an das Veloroutennetz
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit für den Veloverkehr
- Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf den Langsamverkehr

Gesamtkosten

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

- Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland, 2019/2020
 - Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2020
-

> Allfällige Massnahmen werden nach der Mitwirkung aus der Regionalen Velonetzplanung übernommen.

Biel, Personenunterführung Ost Bahnhof Biel – Agglomeration (AP4, B-Horizont)

| | | | |
|-------------|-------------------|------------------------------------|-----------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| LV-Ü.3 | 0371.2.047 | 4.Generation | B |
| Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | Kategorie | |
| LV-N-3 | | Langsamverkehr - Übrige Massnahmen | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

| | |
|--|-----------------------------------|
| Beschreibung und Ziel der Massnahme | Machbarkeit |
| Realisierung einer velogängigen Bahnhofspassage am südöstlichen Ende des Bahnhofplatzes mit zusätzlichen Perronzugängen. | Machbarkeitsstudie in Erarbeitung |

| | |
|---|---|
| Zweckmässigkeit | Nutzen |
| <p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes Netz von sichere, direkten und attraktiven Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sichere und attraktive Anbindung der südwestlichen Agglomeration an den Bahnhof und das Zentrum Biel <p>Bezug zur Teilstrategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Veloverkehrs durch Ausbau der Infrastruktur (Direkt- und Komfortrouen) - Flächendeckendes Veloroutennetz in der Kernagglomeration - Verbesserung der Durchlässigkeit des Bahnhofs Biel und der Verbindung Stadtzentrum – südliche Kernagglomeration / Seeufer (Erholungsgebiete) für den Fussgänger- und Veloverkehr - Erhöhung der Kapazitäten und Verbesserung der Lage der Perronzugänge | <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Routennetz für eine breite Zielgruppe (Direkt- und Komfortrouen) - Gute Anbindung von Entwicklungsgebieten an das Veloroutennetz - Verbesserung des Zugangs zum öV für den Fuss- und Veloverkehr - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf den Langsamverkehr |

Planungsstand

1. Machbarkeitsstudie (inkl. Kostenschätzung) und Klärung der Abhängigkeiten mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes, den verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM (inkl. allfälliger Kiss&Ride im Süden des Bahnhofs Biel) und der Bedürfnisse von ASM/BTI (2020)
2. Erarbeitung eines Vorprojektes unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen und städtebaulichen Anforderungen. Finanzielle und materielle Beteiligung der Stadt Biel und der SBB. Überprüfung von Varianten und Realisierungsszenarien, Bearbeitung der ausgewählten Variante, Kostenschätzung. (2024)
3. Regelung der Finanzierung
4. Erarbeitung Ausführungsprojekt unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der verkehrstechnischen (SBB, ASM, A5, Langsamverkehr) und städtebaulichen Rahmenbedingungen. Durchführung des Bewilligungsverfahrens.
5. Ausführung

Bau- und Finanzierungsreife

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Voraussichtlicher Baubeginn | Voraussichtliche Inbetriebnahme |
| Federführung | Weitere Beteiligte |
| Gemeinde | SBB; ASM; Kanton Bern |
| Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag |
| 35.00 | |

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

Einzelmassnahme Verkehr

Finanzierungsschlüssel**Innerhalb AP-Perimeter:**

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Neugestaltung Bahnhofplatz (MIV-Auf.6)
- Sistiertes Projekt Westast A5

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

- Vereinbarung zwischen der Stadt Biel und SBB betreffend Machbarkeitsstudie
 - Machbarkeitsstudie
-

Biel, Querung Güterbahnhof (Passerelle Gottstattstrasse-Mettstrasse) – Agglomeration (AP4, B-Horizont)

| | | | |
|-------------|-------------------|------------------------------------|-----------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| LV-Ü.4 | 271.2.049 | 4. Generation | B |
| Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | Kategorie | |
| LV-N-4 | | Langsamverkehr – Übrige Massnahmen | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| Beschreibung und Ziel der Massnahme | Machbarkeit |
|-------------------------------------|-------------|

Aktuelle Situation:

Im Bereich des Güterbahnhofs ist die Abdeckung des Velo- und Fusswegnetzes ungenügend, da es auf einer Distanz von mehr als 1,5 km keine Möglichkeit gibt, die SBB-Bahnlagen zu überqueren, was eine grosse trennende Wirkung verursacht.

Vorgeschlagene Massnahme:

Querung für den Langsamverkehr, idealerweise mit einer Trennung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Breite der Velofahrbahn muss für die Kreuzung und das Überholen ausreichen und den entsprechenden Standards entsprechen. In Ergänzung dazu sollten idealerweise noch Aufzüge für die Fussgänger und Fussgängerinnen zur Verfügung stehen. Die Brücke wird im nördlichen Bereich der tiefer gelegten Schienen für den Güterverkehr aufgebaut. Im südlichen Bereich wird eine Unterführung auf der Ebene der Hauptwege auf dem Damm realisiert.

| | |
|--|---|
| Zweckmässigkeit | Nutzen |
| <p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes Netz von sichere, direkten und attraktiven Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Komplettierung der Bieler Mittelachse und deren Vernetzung mit den nord- und südseitigen Stadtgebieten <p>Bezug zur Teilstrategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Veloverkehrs durch Ausbau der Infrastruktur (Direkt- und Komforttrouten) - Flächendeckendes Veloroutennetz in der Kernagglomeration - Schliessen von Netzlücken - Überwindung der Trennwirkung von Bahnanlagen | <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Routennetz für eine breite Zielgruppe (Direkt- und Komforttrouten) - Gute Anbindung von Entwicklungsgebieten an das Veloroutennetz - Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit für den Veloverkehr - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf den Langsamverkehr. |

Planungsstand

1. Zweckmässigkeitsstudie zur Bestimmung des Werkes (Trasse, Geometrie) und der Ansatzpunkte: 2020
2. Projektierung (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 2021-2025
3. Ausschreibung / Ausschreibung Ausführungsprojekt: 2026-2027
4. Baubeginn: ca. 2028

Bau- und Finanzierungsreife

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

Einzelmassnahme Verkehr

| | |
|--|---|
| Voraussichtlicher Baubeginn 01.01.2028 | Voraussichtliche Inbetriebnahme |
| Federführung Gemeinde | Weitere Beteiligte Kanton Bern (TBA); SBB; Grundeigentümer |
| Kosten (Mio CHF) 15.00 | Antrag Kantonsbeitrag |
| Finanzierungsschlüssel | |
| Innerhalb AP-Perimeter: | |
| - Bund: voraussichtlich 30-40% | |
| - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen | |
| Ausserhalb AP-Perimeter: | |
| - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen | |
| Koordinationstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung |
| Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen | |
| Umweltverträglichkeit | |
| Quantitative Angaben, Dokumente | |
| - Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel (Massnahmenblatt 41) | |

Biel, Verbindung Mühlefeldweg - Bahnhof Süd (Passerelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse) – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

| | | | |
|-------------|-------------------|------------------------------------|-----------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| LV-Ü.5 | | 4.Generation | A |
| Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | Kategorie | |
| | | Langsamverkehr - Übrige Massnahmen | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| Beschreibung und Ziel der Massnahme | Machbarkeit |
|-------------------------------------|-------------|

Aktuelle Situation:

Diese Komfortroute in Richtung Ost-West südlich der Bahnlinien ist für den südlichen Zugang zum SBB-Bahnhof Biel von grosser Bedeutung. Zurzeit ist das Velonetz nicht durchgehend und ein Umweg ist nötig.

Vorgeschlagene Massnahme:

Für die Verbindung müssen zwei Passerellen für den Velo- und Fussverkehr, über die Alfred-Aebi-Strasse und über die Murtenstrasse, idealerweise mit separatem Weg für den Veloverkehr und den Fussverkehr geschaffen werden. Die Breite der Velofahrbahn muss für die Kreuzung und die Begegnung, sowie das Überholen ausreichen und den entsprechenden gültigen Standards entsprechen..

| | |
|---|---|
| Zweckmässigkeit | Nutzen |
| <p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes Netz von sichere, direkten und attraktiven Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sichere und attraktive Anbindung der südwestlichen Agglomeration an den Bahnhof und das Zentrum Biel <p>Bezug zur Teilstrategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Veloverkehrs durch Ausbau der Infrastruktur (Direkt- und Komfortrouen) - Flächendeckendes Veloroutennetz in der Kernagglomeration - Direkte, sichere und attraktive Velorouten entlang der Agglomerationsachsen - Schliessen von Netzlücken | <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Routennetz für eine breite Zielgruppe (Direkt- und Komfortrouen) - Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs Biel für den Fuss- und Veloverkehr - Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit für den Veloverkehr - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf den Langsamverkehr. |

Planungsstand

- Zweckmässigkeitsstudie zur Bestimmung des Werkes (Trassee, Geometrie) und der Ansatzpunkte: 2021-2022
- Projektierung: 2022-2024
- Ausschreibung / Ausschreibung Ausführungsprojekt: 2025-2026
- Baubeginn: ca. 2027

Bau- und Finanzierungsreife

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Voraussichtlicher Baubeginn | Voraussichtliche Inbetriebnahme |
| 01.01.2027 | k.A |
| Federführung | Weitere Beteiligte |

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

Einzelmassnahme Verkehr

| | |
|--|---|
| Stadt Biel | Kanton Bern (TBA); SBB; Grundeigentümer |
| Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag |
| 10.00 | |
| Finanzierungsschlüssel | |
| Innerhalb AP-Perimeter: | |
| - Bund: voraussichtlich 30-40% | |
| - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen | |
| Ausserhalb AP-Perimeter: | |
| - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen | |
| Koordinationstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung |
| Zwischenergebnis | |
| Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen | |
| Umweltverträglichkeit | |
| Quantitative Angaben, Dokumente | |
| - Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel | |

Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

| | | | |
|-------------|-------------------|---------------------------|------------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| LV-Ü.6 | 371.2.048 | 4. Generation | A-Horizont |
| Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | Kategorie | |
| LV-N-8 | | LV-Ü Übrige Massnahmen LV | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| Beschreibung und Ziel der Massnahme | Machbarkeit |
|-------------------------------------|-------------|

Zielsetzung:

- Neue Bahnunterführung nördlich vom Bahnhof Lyss.
- Verbesserung der Durchlässigkeit über die Bahnlinie zwischen dem Zentrum / Bahnhofplatz und den ostseitigen Quartieren; Anbindung der Perronanlagen und des Busbahnhofs.

Umsetzung:

1. Evaluation des optimalen Standorts, Klären von Grundsatzfragen / Koordination mit SBB
2. Planungskredit
3. Erarbeitung Vorprojekt
4. Verpflichtungskredit Realisierung
5. Erarbeitung Ausführungsprojekt / Verfahren
6. Realisierung

| | |
|-----------------|--------|
| Zweckmässigkeit | Nutzen |
|-----------------|--------|

Bezug zum Zukunftsbild:

- Zusammenhängendes Netz von sichere, direkten und attraktiven Velorouten
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Sichere und attraktive Anbindung an den Bahnhof Lyss

Bezug zur Teilstrategie:

- Förderung des Veloverkehrs durch Ausbau der Infrastruktur (Direkt- und Komfortrouen)
- Überwindung der Trennwirkung von Bahnanlagen
- Erhöhung der Kapazitäten und Verbesserung der Lage der Perronzugänge

- Zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Routennetz für eine breite Zielgruppe (Direkt- und Komfortrouen)
- Verbesserung der Anbindung des ESP Bahnhof an das Veloroutennetz
- Verbesserung des Zugangs zum öV für den Fuss- und Veloverkehr
- Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf den Langsamverkehr

Planungsstand

Bau- und Finanzierungsreife

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Voraussichtlicher Baubeginn | Voraussichtliche Inbetriebnahme |
|-----------------------------|---------------------------------|

01.01.2025

Federführung

Weitere Beteiligte

Gemeinde

SBB; TBA

Kosten (Mio CHF)

Antrag Kantonsbeitrag

8.00

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40%

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

Einzelmassnahme Verkehr

der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG,
100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Abstimmung auf die weitere bauliche Entwicklung im ESP (insb. Gerber-Areal, Busbahnhof, baufeld SBB mit Dienstleistungsgebäude/P+R Bahnhofstrasse).

Die Anbindung/Anpassung der Perronanlagen ist ein Projektteil, der gleichzeitig von den SBB geplant und gemeinsam realisiert werden muss.

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

- Richtplan ESP Bahnhofgebiet Lyss
 - Verkehrsrichtplan Lyss
-

Sanierung Ortsdurchfahrten: Kantonsstrassen – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

| | | | |
|-------------|----------|--------------------------------------|-----------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| MIV-Auf.1 | | 4. Generation | A |
| Frühere Nr. | | Kategorie | |
| MIV-O-3 | | Aufwertung / Sicherheit Strassenraum | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung

Zielsetzung:

Mit betrieblichen und gestalterischen Massnahmen auf der Hauptstrasse werden die Verkehrssicherheit erhöht, die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden verbessert und die Aufenthalts- und Lebensqualität in den Strassenräumen erhöht.

Umsetzung:

1. Nach den Vorgaben zu den Standards Kantonsstrassen werden gemeindeweise Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeitet.
2. Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte werden mit Strassenplanverfahren abschnittsweise realisiert.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Anpassung des Strassenraums an erhöhtes Verkehrsaufkommen und unterschiedliche Bedürfnisse
- Einhaltung der Belastungsziele gewährleisten
- Siedlungsqualität verbessern

Bezug zur Teilstrategie:

- Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestalten
- Querbeziehungen stärken und Trennwirkung verringern
- Verkehrssicherheit verbessern
- Zentrumsgebiete stärken

Nutzen

- Verbesserung der Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden
- Berücksichtigung der Anforderungen des öV und des Fuss- und Veloverkehrs
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
- Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen
- Aufwertung der öffentlichen Räume
- Verringerung des Bedarfs für zusätzliche Verkehrsflächen durch Optimierung der Strassenkapazitäten
- Reduktion der Luft- und Lärmbelastung durch Verstärkung des Verkehrs

Gesamtkosten

10.00 Mio CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|---|--------------------|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| MIV-Auf.1.1 | MIV-O-3.01 | | 0371.3.014 | Korridor Aegerten-Studen-Worben: Ortsdurchfahrt Aegerten | | | | |
| Kurzbeschreibung | Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (restliche Abschnitte): Erarbeitung Strassenprojekt, Strassenplanverfahren und Realisierung | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Aegerten | TBA-OIK | Gemeinde | Festsetzung | | | | 3.00 | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|---|--------------------|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| MIV-Auf.1.2 | MIV-O-3.02 | | 0371.3.014 | Korridor Aegerten-Studen-Worben: Ortsdurchfahrt Studen | | | | |
| Kurzbeschreibung | Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept, Erarbeitung Strassenprojekt, Strassenplanverfahren und Realisierung | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Studen | TBA-OIK | Gemeinde | Festsetzung | | | | 4.00 | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|---|--------------------|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| MIV-Auf.1.3 | MIV-O-3.03 | | 0371.3.014 | Korridor Aegerten-Studen-Worben: Ortsdurchfahrt Worben | | | | |
| Kurzbeschreibung | Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept, Erarbeitung Strassenprojekt, Strassenplanverfahren und Realisierung | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Worben | TBA-OIK | Gemeinde | Festsetzung | | | | 3.00 | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|--|-------------------------------|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| MIV-Auf.1.4 | MIV-O-2.03 | | 0371.2.067 | Ortsdurchfahrt Sutz-Lattrigen, Einfahrtstor Ost / Knoten Hurni | | | | |
| Kurzbeschreibung | Sanierung Knoten „Hurni“ am östlichen Dorfeingang zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Gestaltung eines Einfahrtstors. | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Sutz-Lattrigen | TBA-OIK | Gemeinden; Aare seeland mobil | Festsetzung | | | | 1.50 | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|---------------------|---|-------------------------------|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| MIV-Auf-1.5 | MIV-O-2.01 | | 0371.2.066 | Sanierung Mörigenkurve | | | | |
| Kurzbeschreibung | Die Asm wird das Trasse ausbauen und gleichzeitig den Bahnübergang über die Unterdorfstrasse sichern. Dies löst grösseren Anpassungsbedarf an der Kantonsstrasse aus. | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Mörigen;Gerolfingen | TBA-OIK | Gemeinden; Aare seeland mobil | Festsetzung | | | | 2.50 | |

Aufwertung Strassenraum: Gemeindestrassen – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

| | | | |
|-------------|----------|--------------------------------------|-----------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| MIV-Auf.2 | | 4. Generation | A |
| Frühere Nr. | | Kategorie | |
| | | Aufwertung / Sicherheit Strassenraum | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung

Mit der Umsetzung von ortsangepassten Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden die Verkehrssicherheit erhöht, die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden verbessert sowie die Aufenthalts- und Lebensqualität in den Strassenräumen erhöht.

Zweckmässigkeit

- Bezug zum Zukunftsbild:
- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung
- Bezug zum Handlungsbedarf:
- Aufenthaltsqualität verbessern
 - Siedlungsqualität verbessern
- Bezug zu Teilstrategien:
- MIV: Strassenraum siedlungsverträglich gestalten
 - Veloverkehr: Direkte, sichere und attraktive Velorouten auf den Agglomerationsachsen
 - Fussverkehr: Hohe Aufenthaltsqualität des Strassenraums in Zentrumsbereichen

Nutzen

- Verbesserung der Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden
- Berücksichtigung der Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs
- Aufwertung der öffentlichen Räume
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit

Gesamtkosten

5.00 Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|--|--------------------|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| MIV-Auf.2.1 | | | | Gestaltung Industrierung Lyss | | | | |
| Kurzbeschreibung | Neue Strassengestaltung Industrierung mit Bereich für Langsamverkehr | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Lyss | Gemeinde | | | | | | 1.00 | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|--|--------------------|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| MIV-Auf.2.2 | | | | Gestaltung Bahnhofstrasse Busswil | | | | |
| Kurzbeschreibung | Die Bahnhofstrasse wird vom Kanton der Gemeinde übergeben. Der Strassenraum wird gemäss der heutigen Nutzung zurückgebaut und für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet. | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Lyss | Gemeinde | | | | | | zu definieren | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|---|--------------------|--------------------|--|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| MIV-Auf.2.3 | | | | Gestaltung Chipot- und Aberli-Strasse, Biel | | | | |
| Kurzbeschreibung | Umgestaltung und Aufwertung der Strassen- und Platzräume als Attraktiver Bahnhofzugang für den Fuss- und Veloverkehr. | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Biel | Gemeinde | Kanton Bern | | | | | 4.00 | |

Biel, Neugestaltung Unterer Quai – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

| | | | |
|-------------|-------------------|--------------------------------------|-----------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| MIV-Auf.4 | | 4.Generation | A |
| Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | Kategorie | |
| | | Aufwertung / Sicherheit Strassenraum | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

| | |
|---|---|
| Beschreibung und Ziel der Massnahme | Machbarkeit |
| <p>Der Untere Quai wird von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden genutzt und hat ein relativ klassisches Profil: Trottoirs für den Fussverkehr und eine Verkehrsfläche, die gemeinsam von Auto- und Velofahrern benutzt wird. Er wird zudem durch zahlreiche Parkplätze belegt. Der obere Teil des Unteren Quais, zwischen Zentralplatz und Spitalstrasse, muss dringend saniert werden. In diesem Zusammenhang muss seine Neugestaltung überdacht werden, so dass eine Verkehrs-, Begegnungs- und Erholungszone geschaffen wird, ein Raum, der von den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden geteilt wird, mit Priorität für den Langsamverkehr, um die Verbindung zwischen Stadtzentrum – See, bzw. Uferweg der Schüss für Fussgänger und Velofahrer zu stärken.</p> | |
| Zweckmässigkeit | Nutzen |
| <p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufenthaltsqualität verbessern - Siedlungsqualität verbessern - Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen <p>Bezug zu Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - MIV: Strassenraum siedlungsverträglich gestalten - Veloverkehr: Mittelachse Biel stärken - Fussverkehr: Strukturierende Achsen / landschaftlich geprägte Verbindungen stärken | <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden - Berücksichtigung der Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs - Aufwertung der öffentlichen Räume - Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit |
| Planungsstand | |
| Vorstudien sind verfügbar | |
| Bau- und Finanzierungsreife | |
| Vorgehen im Hinblick auf die Umsetzung: | |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Ganzheitliche Überlegung für ein modularen Betriebs- und Gestaltungskonzept der Quais entlang der Schüss (2020) 2. Erarbeitung eines Vorprojekts für die Neugestaltung des oberen Teils des Unteren Quais (2021) 3. Baubewilligung und Ausführungskredit (2023) 4. Baubeginn (2024) 5. Inbetriebnahme (2026) | |
| Voraussichtlicher Baubeginn | Voraussichtliche Inbetriebnahme |
| 01.01.2024 | 31.12.2026 |
| Federführung | Weitere Beteiligte |
| Gemeinde | |
| Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag |

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

Einzelmassnahme Verkehr

7.00

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

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

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

Entwurf eines Pflichtenhefts für die Entwicklung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts der Quais entlang der Schüss.

Biel Neugestaltung Bahnhofstrasse (unterer Teil) – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

| | | | |
|-------------|-------------------|--------------------------------------|-----------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| MIV-Auf.5 | 0371.2.057 | 4.Generation | A |
| Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | Kategorie | |
| LV-N-6 | | Aufwertung / Sicherheit Strassenraum | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

| | |
|---|---|
| Beschreibung und Ziel der Massnahme | Machbarkeit |
| <p>Neugestaltung der Bahnhofstrasse (inkl. Guisanplatz) in Verbindung mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Das Projekt bezweckt die Aufwertung der Fussgängerbereiche im Stadtzentrum, die Verbesserung der Veloinfrastrukturen und die Optimierung der Haltestellen der städtischen und regionalen Buslinien. Angestrebt wird eine komplette Neugestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Anstösser und des öV, der Querungsmöglichkeiten und der Verkehrssicherheit.</p> | |
| Zweckmässigkeit | Nutzen |
| <p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität - Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung - Innenstadt von Biel und Nidau als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufenthaltsqualität verbessern - Siedlungsqualität verbessern - Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen <p>Bezug zu Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - öV: Verbesserung der Umsteigebeziehungen am öV-Knoten Bahnhof Biel - Fussverkehr: Strukturierende Achsen stärken - Veloverkehr: Flächendeckende Velorouten in der Kernagglomeration - MIV: Strassenraum siedlungsverträglich gestalten, Verkehr entflechten | <ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der öffentlichen Räume - Verbesserung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung der Effizienz und der Benutzerfreundlichkeit des öV |
| Planungsstand | |
| Vorstudien sind verfügbar | |
| Bau- und Finanzierungsreife | |
| <p>Vorgehen im Hinblick auf die Umsetzung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ganzheitliche Überlegung des gesamten Bahnhofsgiets Biel, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Verkehrs und der Mobilität, sowie der städtebaulichen und historischen Aspekte. 2. Erarbeitung eines Vorprojekts, Konsolidierung in Rücksprache mit den Beteiligten (Einwohner, Geschäftsinhaber, Restaurantbetreiber, öffentliche Verkehrsmittel) 3. Verpflichtungskredit für die Realisierung 4. Baubewilligung 5. Ausführung (voraussichtlicher Baubeginn 2027, voraussichtliche Inbetriebnahme 2029) | |
| Voraussichtlicher Baubeginn | Voraussichtliche Inbetriebnahme |
| 01.01.2027 | 2029 |

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

Einzelmassnahme Verkehr

| | |
|--|---|
| Federführung | Weitere Beteiligte |
| Gemeinde | |
| Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag |
| 10.00 | |
| Finanzierungsschlüssel | |
| Innerhalb AP-Perimeter: | |
| - Bund: voraussichtlich 30-40% | |
| - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen | |
| Ausserhalb AP-Perimeter: | |
| - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen | |
| Koordinationstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung |
| Festsetzung | |
| Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen | |
| Optimale Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofplatz (MIV-Auf.6) | |
| Umweltverträglichkeit | |
| Quantitative Angaben, Dokumente | |

Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

| | | | |
|-------------|-------------------|--------------------------------------|-----------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| MIV-Auf.6 | | 4.Generation | A |
| Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | Kategorie | |
| | | Aufwertung / Sicherheit Strassenraum | |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

| Beschreibung und Ziel der Massnahme | Machbarkeit |
|---|--|
| <p>Ausgangslage: Der negative Ausgang der Volksabstimmung vom 8. März 2015 über das letzte Projekt für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes änderte nichts an der Tatsache, dass die Notwendigkeit einer baulichen, funktionellen und gestalterischen Neuorganisation nach wie vor besteht. Die Sanierungsbedürftigkeit der Platzoberfläche sowie der offensichtlich als Provisorium hergerichtete Mittelteil des Platzes sind augenscheinliche Mängel.</p> <p>Zielsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung eines städtischen Platzes mit einem einheitlichen Raumgefüge und einer hohen Aufenthaltsqualität - Steigerung der Attraktivität und Qualität als intermodale Plattform - Entflechtung und Optimierung der Verkehrsströme - Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofes für alle Verkehrsteilnehmer - Verbesserung der Lesbarkeit der Haltestellen der Verkehrsbetriebe Biel - Optimierung der Zweiradabstellplätze | |
| <p>Zweckmässigkeit</p> <p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität - Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung - Innenstadt von Biel und Nidau als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufenthaltsqualität verbessern - Siedlungsqualität verbessern - Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen <p>Bezug zu Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - öV: Verbesserung der Umsteigebeziehungen am öV-Knoten Bahnhof Biel - Fussverkehr: Strukturierende Achsen stärken - Veloverkehr: Flächendeckende Velorouten in der Kernagglomeration - MIV: Strassenraum siedlungsverträglich gestalten, Verkehr entflechten | <p>Nutzen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der öffentlichen Räume - Verbesserung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung der Effizienz und der Benutzerfreundlichkeit des öV |
| <p>Planungsstand</p> <p>Vorstudien sind verfügbar</p> | |

 Bau- und Finanzierungsreife

Vorgehen im Hinblick auf die Umsetzung:

1. Ganzheitliche Überlegung des gesamten Bahnhofsgiets Biel, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Verkehrs und der Mobilität, sowie der städtebaulichen und historischen Aspekte.
2. Erarbeitung eines Vorprojekts, Konsolidierung in Rücksprache mit den Beteiligten (Einwohner, Geschäftsinhaber, Restaurantbetreiber, öffentliche Verkehrsmittel, ...)
3. Verpflichtungskredit für die Realisierung
4. Baubewilligung
5. Ausführung (voraussichtlicher Baubeginn 2027, voraussichtliche Inbetriebnahme 2029)

Voraussichtlicher Baubeginn

Voraussichtliche Inbetriebnahme

01.01.2027

31.12.2029

Federführung

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Kosten (Mio CHF)

Antrag Kantonsbeitrag

25.00

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Optimale Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofstrasse (MIV-Auf.6)

Umweltverträglichkeit

 Quantitative Angaben, Dokumente

Biel, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

| | | | |
|-------------|-------------------|-------------------------|--------------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| MIV-Auf.7 | | 4.Generation | A |
| Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | Kategorie | |
| | | Aufwertung / Sicherheit | Strassenraum |

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| Beschreibung und Ziel der Massnahme | Machbarkeit |
|-------------------------------------|-------------|

Ausgangslage:

Bereits 2007 und 2009 wurden Verkehrskonzepte und Massnahmenansätze erarbeitet, die kurzfristig der Verkehrsbelastung und –sicherheit und langfristig der Autobahnumfahrung A5 Rechnung tragen sollten. Seit der Eröffnung der Autobahnumfahrung A5 und dem Autobahnanschluss Orpund im Jahr 2017, konnten Verkehrsverlagerungen gemessen werden, von denen auch die Quartierstrassen in Mett betroffen sind.

Im Agglo-Programm 1 war die Tempo-30-Zone im Mett-Quartier bereits enthalten. Im Projekt waren Trottoirüberfahrten, eine Neuordnung der Parkfelder und der Umbau von 4 Knoten enthalten.

Massnahme:

Das Projekt wurde weiterentwickelt und ausgebaut. Neu sollen neben den bereits vorgesehenen Massnahmen im gesamten Quartier zusätzliche Gestaltungselemente realisiert werden. Als Massnahme mit verkehrsberuhigender Wirkung werden punktuelle Verengungen durch das Setzen von Bäumen geschaffen. Strassenbäume sind eine ökologische und gestalterische Massnahme um den Grünflächenanteil des Quartiers zu erhöhen und sie tragen zu einer Aufwertung des Strassenraumes bei.

| | |
|-----------------|--------|
| Zweckmässigkeit | Nutzen |
|-----------------|--------|

Bezug zum Zukunftsbild:

- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Aufenthaltsqualität verbessern
- Siedlungsqualität verbessern

Bezug zu Teilstrategien:

- MIV: Strassenraum siedlungsverträglich gestalten
- Veloverkehr: Flächendeckende Velorouten im Agglomerationskern
- Fussverkehr: feinmaschiges Fusswegnetz und hohe Aufenthaltsqualität des Strassenraums in Quartierzentren

- Verbesserung der Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden
- Berücksichtigung der Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs
- Aufwertung der öffentlichen Räume
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit (insb. Schulwege)

Planungsstand

Un avant-projet est disponible et les coûts ont été estimés à 20% près

 Bau- und Finanzierungsreife

1. Erarbeiten Bauprojekt bis Frühling 2020
2. Baugesuch Herbst 2020
3. Ausführungsprojekt 2021
4. Kredit 2022
5. - Realisierung 2024

 Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2024

 Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2024

 Federführung

Gemeinde

 Weitere Beteiligte

 Kosten (Mio CHF)

5.00

 Antrag Kantonsbeitrag

 Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

 Koordinationstand

 Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

 Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

 Tempo 30 Mett Ergänzung/Erweiterung Projekt aus AP1

 Umweltverträglichkeit

 Quantitative Angaben, Dokumente

 Tempo-30-Zone Mettquartier, sOktober 2019

Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel – Agglomeration (AP4, Eigenleistung)

| | | | |
|---|-------------------|--|--------------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| NM-W.1 | | 4 | Daueraufgabe |
| Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | Kategorie | |
| | | Nachfrageorientierte Mobilität - Mobilitätsmanagement | |
| Beschreibung und Ziel der Massnahme | | Machbarkeit | |
| Mit dem Mobilitätsmanagement soll eine Nachhaltige und effiziente Mobilität gefördert werden. Es fokussiert auf Massnahmen in den Bereichen Information, Beratung und Sensibilisierung. | | Nach der Pilotphase 2010/2011 wurde das Mobilitätsmanagement-Programm mehrmals verlängert und ab 2019 auf die gesamt Agglomeration ausgedehnt. | |
| Zweckmässigkeit | | Nutzen | |
| Bezug zum Zukunftsbild: | | - Aktive Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage | |
| - Keine weitere Zunahme des MIV | | - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr | |
| - Zunehmende Anteile des öV und des Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr | | - Bessere Auslastung bestehender Angebote im öV | |
| Bezug zum Handlungsbedarf: | | | |
| - Beeinflussung des Verkehrsverhaltens | | | |
| Bezug zu Teilstrategien: | | | |
| - Betrieb des Mobilitätsmanagements Agglomeration Biel/Lyss | | | |
| Planungsstand | | | |
| In Betrieb | | | |
| Bau- und Finanzierungsreife | | | |
| Voraussichtlicher Baubeginn | | Voraussichtliche Inbetriebnahme | |
| Federführung | | Weitere Beteiligte | |
| Region | | Gemeinden;Kanton | |
| Kosten (Mio CHF) | | Antrag Kantonsbeitrag | |
| Finanzierungsschlüssel | | | |
| Koordinationstand | | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | |
| Festsetzung | | | |
| Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen | | | |
| Umweltverträglichkeit | | | |
| Quantitative Angaben, Dokumente | | | |
| - Gesamtmobilitätskonzepts Zustand Ostast (2016) | | | |
| - Neuorganisation Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel, Bericht und Umsetzungsprogramm (2020) | | | |

Verkehrsmonitoring Kernagglomeration Biel – Agglomeration (AP4, Eigenleistung)

| | | | |
|---|-------------------|---|--------------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| NM-W.2 | | 4 | Daueraufgabe |
| Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | Kategorie | |
| | | Nachfrageorientierte Mobilität | |
| Beschreibung und Ziel der Massnahme | | Machbarkeit | |
| <p>In der Kernagglomeration wurde 2017 im Hinblick auf die Inbetriebnahme des A5-Ostasts (ein Netz von Zählstellen aufgebaut, ein einheitlicher Erhebungsrhythmus festgelegt und die Datenauswertung koordiniert. Dieses Verkehrsmonitoring soll zielgerichtet angepasst und als Controlling-Instrument für die strategischen Verkehrsziele weiterbetrieben werden. Nebst der Überprüfung und allfälligen Anpassung der Organisation soll auch das Messstellennetz überprüft werden. Möglichst alle Messpunkte sollen mit permanenten Zählstellen ausgerüstet werden.</p> | | | |
| Zweckmässigkeit | | Nutzen | |
| Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Keine weitere Zunahme des MIV - Einhaltung der lokalen Belastungsgrenzen Bezug zum Handlungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> - Monitoring des Verkehrsaufkommens Bezug zu Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> - Orientierung an Belastungsgrenzen | | <ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung der Zielerreichung - Grundlage für Massnahmen zur Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage und des Verkehrsaufkommens | |
| Planungsstand | | | |
| In Betrieb | | | |
| Bau- und Finanzierungsreife | | | |
| Voraussichtlicher Baubeginn | | Voraussichtliche Inbetriebnahme | |
| Federführung | | Weitere Beteiligte | |
| Region | | TBA-OIK;ASTRA;Gemeinden | |
| Kosten (Mio CHF) | | Antrag Kantonsbeitrag | |
| 0.05 pro Jahr | | | |
| Finanzierungsschlüssel | | | |
| Koordinationstand | | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | |
| Festsetzung | | | |
| Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen | | | |
| Umweltverträglichkeit | | | |
| Quantitative Angaben, Dokumente | | | |
| - Monitoring- & Controllingkonzept (2017) | | | |

Verkehrsmanagement Agglomeration Biel, 1. Etappe – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

| | | | |
|-------------|------------|---|-----------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| NM-VM.1 | 0371.3.015 | 4. Generation | A |
| Frühere Nr. | | Kategorie | |
| | | Nachfrageorientierte Mobilität - Verkehrsmanagement | |

Beschreibung

Mit der Eröffnung des A5-Ostastes wurde der Verkehr in der Region neu verteilt. Um die Belastungen langfristig zu begrenzen und die Immissionen in den Siedlungsgebieten einzuschränken wird im Stadtgebiet ein Kammerssystem umgesetzt. Dieses umfasst leistungsstarke Hauptachsen (Westachse zwischen der Neuenburgstrasse und der Bernstrasse, Zufahrtsstrassen zu den Anschlüssen der A5/A16), eine Dosierung der Zufahrten in Siedlungsgebieten und eine Bevorzugung der öffentlichen Verkehrsmittel im gesamten Agglomerationsnetz. Auf der Basis der bestehenden Lichtsignalanlagen soll ein vernetztes System für das Verkehrsmanagement eingerichtet werden.

Zielsetzung:

Es werden untereinander koordinierte Ampelsteuerungen und Dosierungsanlagen an verschiedenen Zufahrtsachsen zum Agglomerationskern realisiert. Die Massnahmen zur Steuerung des Verkehrs umfassen:

- Übergeordnete VM-Ausrüstung wie Verkehrsrechner und Kommunikationsinfrastrukturen
- VM-Streckenausrüstungen wie Verkehrsinformationstafeln, Kameras und Auswertungsgeräte
- Reisezeiterfassung, Verkehrsüberwachung
- Lichtsignalanlagen mit zugehörigen Verkehrsdatenerfassungen
- Gründung einer Betriebsgemeinschaft VM Region Biel.

Vorgehen:

1. Vorbereitung: Grundsatzbeschluss Biel/Nidau, Projektdefinition, Zielsetzungen
2. Erarbeitung von Betriebs- und Steuerungskonzepten für die Gebiete mit prioritärem Handlungsbedarf (Grundlagen: Verkehrssteuerungsstrategie Stadt Biel, Februar 2017 mit Erweiterung Kernagallo Süd, August 2017)
3. Vorbereitung der übergeordneten Koordination mittels Verkehrsrechner / Gründung einer Betriebsgemeinschaft VM
4. Bauprojekte, Verfahren, Sicherstellung Finanzierung
5. Ausschreibung / Realisierung
6. Die Umsetzung der Schritte 4. und 5. ist Aufgabe der Strasseneigentümer. Die Kompatibilität mit dem übergeordneten Verkehrsmanagement wird in den zuständigen Gremien sichergestellt.

| Zweckmässigkeit | Nutzen |
|---|---|
| <p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bündelung des Durchgangsverkehrs und des Agglomerationsverkehrs auf den Autobahnen und den Hauptachsen - Flüssiger Verkehrsablauf und Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet - Optimale und stabile Reisezeiten im öV <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optimieren der Gesamtkapazität MIV - Optimieren der Verkehrsabläufe MIV, öV, Velo- und Fussverkehre - Behebung von Sättigungs- und Staubereichen - Entwicklungsmöglichkeiten für neue Nutzungen schaffen <p>Bezug zu Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehr im Siedlungsgebiet verträglich gestalten - Aktive Steuerung und Beeinflussung des Verkehrs | <ul style="list-style-type: none"> - Funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem - Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs und Einhaltung der Belastungsgrenzen - Optimierte Nutzung der Strassenkapazitäten und Verstetigung des Verkehrsflusses - Erhöhung der Zuverlässigkeit und Reduktion der Reisezeiten des öV - Reduktion der Trennwirkung für Fuss- und Veloverkehr - Reduktion der Luft- und Lärmbelastung durch Verstetigung des Verkehr - Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Siedlungsschwerpunkten und Entwicklungsgebieten - Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen |

Gesamtkosten

10.00 Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

- Verkehrslenkungsstrategie der Stadt Biel, Februar 2017
 - Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, Kurzfristiges Verkehrsmanagement / betriebs- und Steuerungskonzept, August 2017
 - Verkehrsmanagement Kernagglomeration Biel, September 2019
-

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|--------------|---|--------------------|--|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| NM-VM.1.1 | NM-VM-3.1 | | | Dosierung Zufahrt Süd / rechtes Bielerseeufer | | | | |
| Kurzbeschreibung | | Dosieranlagen Ipsach Herdi und Kreuzweg; Erhöhung Durchfahrts-widerstand / Fahrverbot Hohlenweg, ev. Massnahmen auf der Lohngasse Bellmund/Port | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Ipsach | TBA-OIK | Gemeinden; TBA-DLZ; TBA-NSBau; Transportunternehmungen; ASTRA | Festsetzung | | | | zu definieren | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|--------------|---|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| NM-VM.1.2 | NM-VM-3.2 | | | Dosierung Zufahrt Südost / Bernstrasse | | | | |
| Kurzbeschreibung | | Dosieranlagen Ipsach Herdi und Kreuzweg; Erhöhung Durchfahrts-widerstand / Fahrverbot Hohlenweg, ev. Massnahmen auf der Lohngasse Bellmund/Port | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Biel | TBA-OIK | Gemeinden; TBA-DLZ; TBA-NSBau; Transportunternehmungen; ASTRA | Festsetzung | | | | zu definieren | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|--------------|---|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| NM-VM.1.3 | NM-VM-3.3 | | | Dosierung Zufahrt Nordost | | | | |
| Kurzbeschreibung | | Dosierung Orpondstrasse, Längfeldweg und Solothurnstrasse | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Biel | TBA-OIK | Gemeinden; TBA-DLZ; TBA-NSBau; Transportunternehmungen; ASTRA | Festsetzung | | | | zu definieren | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|--|---|--------------------|--|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| NM-VM.1.4 | NM-VM-3.4 | | | Verkehrssteuerung Nordachse Biel, Zentrum | | | | |
| Kurzbeschreibung | Koordinierte Verkehrssteuerung auf der Nordachse | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Biel | Biel | TBA OIK; TBA-DLZ; TBA-NSBau; Transportunternehmungen; ASTRA | Festsetzung | | | | zu definieren | |

| 4. Generation | | A A-Horizont | | | | | | |
|------------------|--|---|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| NM-VM.1.5 | NM-VM-3.5 | | | Dosierung Wegfahrt Zentrum Biel | | | | |
| Kurzbeschreibung | Ausfahrtdosierungen: Coop-Parking , Johann-Aeberli-Strasse und Bahnhof-Parking | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Biel | Biel | TBA OIK; TBA-DLZ; TBA-NSBau; Transportunternehmungen; ASTRA | Festsetzung | | | | zu definieren | |

Verkehrsmanagement Agglomeration Biel, 2. Etappe – Agglomeration (AP4, B-Horizont)

| | | | |
|-------------|------------|---|-----------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| NM-VM.2 | 0371.3.015 | 4. Generation | B |
| Frühere Nr. | | Kategorie | |
| NM-VM-3 | | Nachfrageorientierte Mobilität - Verkehrsmanagement | |

Beschreibung

Verfeinerung und Ergänzung der im Rahmen der 1. Etappe umgesetzten sektoralen Steuerungs- und Dosierungsmassnahmen bei Bedarf. Einbindung in ein übergeordnetes, gebietsübergreifendes Verkehrsmanagement; übergeordnete VM-Ausrüstung wie Verkehrsrechner und Kommunikationsinfrastrukturen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Bündelung des Durchgangsverkehrs und des Agglomerationsverkehrs auf den Autobahnen und den Hauptachsen
- Flüssiger Verkehrsablauf und Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet
- Optimale und stabile Reisezeiten im öV durch Busspuren und Verkehrsmanagement

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Optimieren der Gesamtkapazität MIV
- Optimieren der Verkehrsabläufe MIV, öV, Velo- und Fussverkehre
- Behebung von Sättigungs- und Staubereichen
- Entwicklungsmöglichkeiten für neue Nutzungen schaffen

Bezug zu Teilstrategien:

- Verkehr im Siedlungsgebiet verträglich gestalten
- Aktive Steuerung und Beeinflussung des Verkehrs

Nutzen

- Funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem
- Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs und Einhaltung der Belastungsgrenzen
- Optimierte Nutzung der Strassenkapazitäten und Verstetigung des Verkehrsflusses
- Erhöhung der Zuverlässigkeit und Reduktion der Reisezeiten des öV
- Reduktion der Trennwirkung für Fuss- und Veloverkehr
- Reduktion der Luft- und Lärmbelastung durch Verstetigung des Verkehr
- Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Siedlungsschwerpunkten und Entwicklungsgebieten
- Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen

Gesamtkosten

10.00 Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

| 4. Generation | | B-Horizont | | | | | | |
|------------------|--|---|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| NM-VM.2.1 | NM-VM-3.6 | | | Zentrale Steuerung / Verkehrsrechner | | | | |
| Kurzbeschreibung | Anschaffung und Installation eines Verkehrsrechners zur übergeordneten Steuerung und Koordination der einzelnen Dosier- und Steuerungsstellen. | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Biel | zu definieren | Gemeinden; TBA-DLZ; TBA-NSBau; Transportunternehmungen; ASTRA | Zwischenergebnis | | | | zu definieren | |

Biel, Busbevorzugung / Fahrbahnhaltestellen – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

| | | | |
|---|----------|---------------|-----------|
| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
| NM-VM.3 | | 4. Generation | A |
| Frühere Nr. | | Kategorie | |
| Nachfrageorientierte Mobilität - Verkehrsmanagement | | | |

Beschreibung

Auf dem Gebiet der Stadt Biel gibt es etwa zwanzig Bus-Haltestellen (siehe detaillierte Liste unten), die keine Busbevorzugung zulassen. Mit Fahrbahnhaltestellen wird eine Priorisierung des öV ermöglicht, indem der Bus freie Fahrt erhält und keine Einspurmanöver nötig sind.

Umsetzung:

1. Vorprojekte: 2023-2024
2. Projektierung: 2024-2026
3. Inbetriebnahme: 2025-2028

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Flüssiger Verkehrsablauf und Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet
- Optimale und stabile Reisezeiten im öV

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Optimieren der Verkehrsabläufe MIV, öV, Velo- und Fussverkehre
- Priorisierung des Busverkehrs auf dem Strassennetz

Bezug zu Teilstrategien:

- Busbeschleunigungsmassnahmen realisieren
- Aktive Steuerung und Beeinflussung des Verkehrs

Nutzen

- Funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem
- Optimierte Nutzung der Strassenkapazitäten und Verstetigung des Verkehrsflusses
- Erhöhung der Zuverlässigkeit und Reduktion der Reisezeiten des öV
- Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Siedlungsschwerpunkten und Entwicklungsgebieten
- Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen

Gesamtkosten

3.70 Mio CHF

Finanzierungsschlüssel

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

- BVB-Projektierungsrichtlinie für Infrastrukturanfragen, 2012

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|--|-------------------------|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| NM-VM.3.1 | | | | Fahrbahnhaltestellen | | | | |
| Kurzbeschreibung | Realisierung Fahrbahnhaltestellen: Goldgrubenweg / Heideweg / Heilmann-Strasse / Juraplatz / Kreuzplatz / Mühlestrasse / Neumarkt / Redernweg/ Mühlebrücke / Schösslistrasse / Tiefenmatt / 3 Tannen / Dufourstrasse | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Biel | Gemeinde | Transportunternehmungen | Festsetzung | | | | 3.70 | |

Biel, Erweiterung Parkleitsystem – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

| RGSK-Nr. | ARE-Code | AP-Generation | Priorität |
|-------------|----------|---|-----------|
| NM-VM.4 | | 4. Generation | A |
| Frühere Nr. | | Kategorie | |
| | | Nachfrageorientierte Mobilität - Verkehrsmanagement | |

Beschreibung**Ausgangslage, Zielsetzung:**

Das Parkleitsystem der Stadt Biel gibt Auskunft über die Anzahl der verfügbaren Parkplätze in sieben Parkhäusern. Es informiert die Autofahrenden, die einen Parkplatz suchen, über die Anzahl der verfügbaren Parkplätze und trägt somit zur optimalen Lenkung des Verkehrs bei.

Damit dieses System seine Wirkung zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Erreichbarkeit weiterhin gewährleisten kann, muss es an die in den letzten Jahren realisierten Veränderungen im Verkehrsnetz angepasst werden (A5-Ostast Biel, verkehrlich flankierende Massnahmen, Infrastrukturprojekte). Dazu soll die Konzeption des Parkleitsystems überprüft werden

Im Gebiet Bözingenfeld wurden zwei neuen Parkhäuser realisiert. Diese Parkhäuser sollen in das bestehende Parkleitsystem integriert werden.

Massnahme / Wichtigste Elemente:

- Neubewertung der Gesamtkonzeption des PLS zur Lenkung des MIV von den Einfallsachsen direkt in die Parkierungsanlagen, möglichst ohne Querung der Innenstadt.
- Erweiterung des Parkleitsystems im Bözingenfeld (Stadien Nord und Süd)
- Ergänzung Parkhäuser zu intermodalen Schnittstellen (Mobilitätsdrehscheiben)

Vorgehen:

1. Konzept und Projektierung 2020-2021
2. Realisierung 2024
3. Inbetriebnahme:

| Zweckmässigkeit | Nutzen |
|--|---|
| Bezug zum Zukunftsbild: | - Funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem |
| - Bündelung des Durchgangsverkehrs und des Agglomerationsverkehrs auf den Autobahnen und den Hauptachsen | - Reduktion des MIV-Aufkommens |
| Bezug zum Handlungsbedarf: | - Reduktion der Lärm- und Luftbelastung |
| - Konzentration der öffentlichen Parkplätze in Sammelparkierungsanlagen | - Aufwertung der öffentlichen Räume |
| Bezug zu Teilstrategien: | |
| - Abgestimmte Parkplatzbewirtschaftung | |

Gesamtkosten

5.00 Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel**Innerhalb AP-Perimeter:**

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|--|--------------------|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| NM-VM.4.1 | | | | Gesamtkonzeption Parkleitsystem | | | | |
| Kurzbeschreibung | Überprüfung, Anpassung und Ergänzung der Gesamtkonzeption Parkleitsystem | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Biel | Gemeinde | | Festsetzung | | | | zu definieren | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|---|--------------------|--------------------|---|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| NM-VM.4.2 | | | | Erweiterung des Parkleitsystems, Gebiet Bözingenfeld | | | | |
| Kurzbeschreibung | Integration der Parkhäuser Stadien Nord und Süd in das Parkleitsystem | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Biel | Gemeinde | | Festsetzung | | | | zu definieren | |

| 4. Generation | | A-Horizont | | | | | | |
|------------------|--|--------------------|--------------------|--|-------------------------|-----------|------------------|---|
| RGSK-Nr. | Frühere Nr. | Ersetzt Massnahme | ARE-Code | Titel | | | | |
| NM-VM.4.3 | | | | Ergänzung Parkhäuser zu intermodalen Schnittstellen | | | | |
| Kurzbeschreibung | Bereitstellen der notwendigen Infrastrukturen und Angebote: Bikesharing, Zugang zum ÖV | | | | | | | |
| Gemeinde | Federführung | Weitere Beteiligte | Koordinationsstand | Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung | Leistungseinheiten (LE) | Anzahl LE | Kosten (Mio CHF) | Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz |
| Biel | Gemeinde | | Festsetzung | | | | zu definieren | |