












Teilstrategie Landschaft und Freiraum


L1 Agglomeration in zehn Landschaftsräumen denken und entwickeln

-  Jura-Portal: Verbindungstal zwischen Stadt und Jura mit überregionalen Attraktionen
-  Erlebnisflanke Jura: landschaftliches Strukturelement und Erlebnisraum
-  Panoramaraum Jurasüdfuss: genussvoller Raum zwischen Jura und Bielersee
-  Bewegungstal Leugene: Tal der Bewegung und ökologischen Vernetzung
-  Freiraumkette am Bielersee: vielfältige Orte am Seeufer
-  Waldpärke der Agglomeration: bewaldete Hügel als regionale Freizeitpärke
-  Blaues Band Nidau-Büren-Kanal: Sport- und Freizeitachse
-  Offene Kammer im Seeland: identitätsstiftendes Kulturland mit Freizeitparcours
-  Flux Vert Alte Aare: ökologischer und naturnaher Erholungsraum
-  Lysser Bogen: vielfältiges zusammenhängendes Naherholungsgebiet


L2 Stadt- und Agglomerationslandschaften gestalten

-  Angebot an Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet verbessern



L3 Engmaschiges Freiraumnetz schaffen

-  Wichtige Verbindungsrouten im Freiraumnetz etablieren



L4 Intensivräume, stille Zonen und ökologische Nischen gleichwertig entwickeln

-  Wichtige spezifische Freiräume erhalten, aufwerten oder ergänzen
- Freizeitliche Erholungsdestinationen weiterentwickeln bzw. ergänzen (nicht verortet)
- Aufenthaltsorte am Wasser schaffen und Wasserzugänge ermöglichen (nicht verortet)

L5 Übergänge gut auffindbar und einladend gestalten

-  Schnittstellen zwischen Waldpärken / Jura und Siedlungsgebiet attraktiv und zugänglich entwickeln
-  Qualitative freiräumliche Quermöglichkeiten schaffen

L5 Ökologische Vernetzung und Landschaftsentwicklung fördern

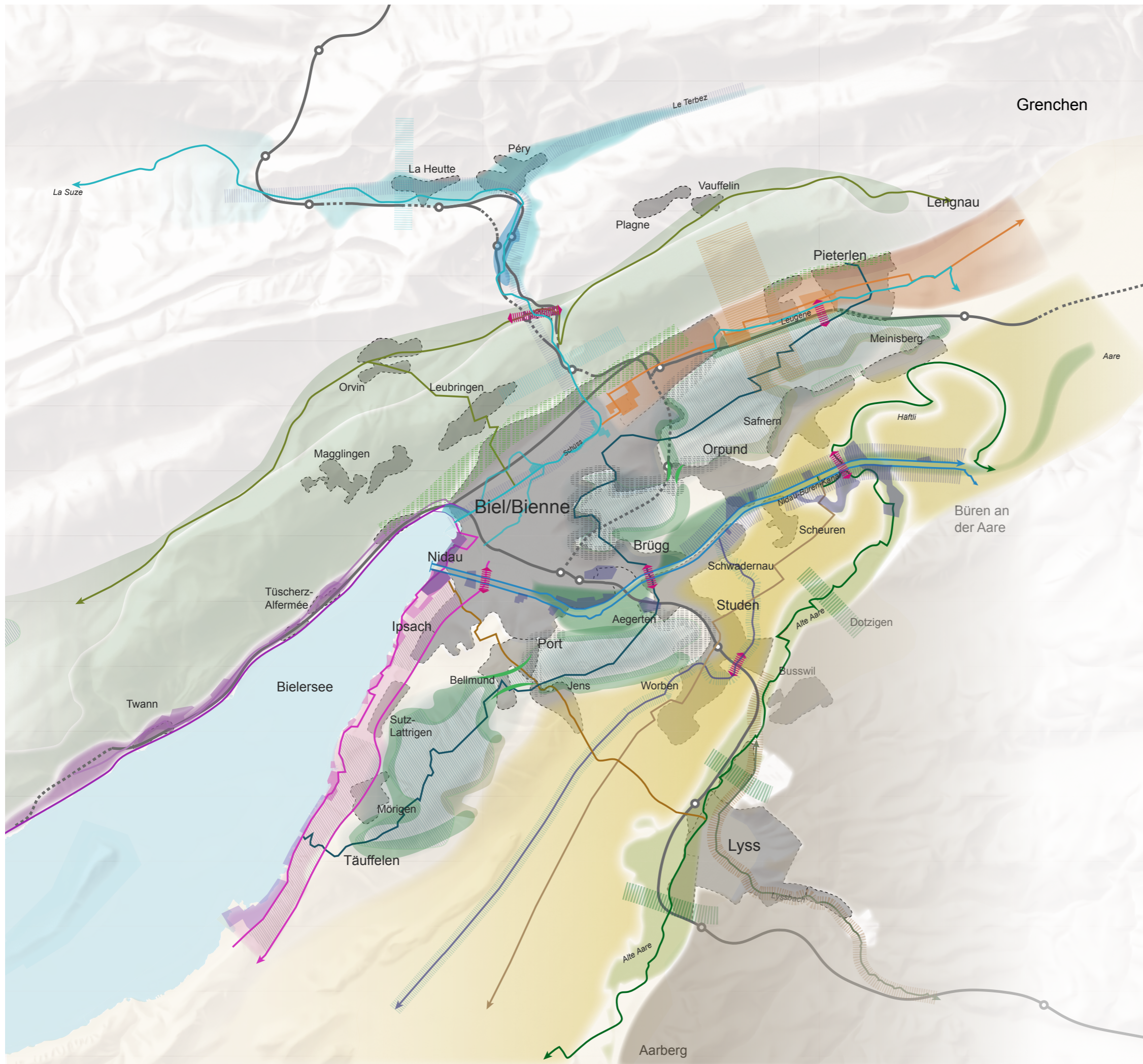
-  Ökologische Korridore entlang der Fliessgewässer und zwischen den Waldgebieten stärken und ausbauen
-  Landschaftlicher Saum aus Kultur- und Waldflächen erhalten und mit ökologischen Nischen anreichern

Orientierungsinhalt

-  Hochleistungsstrasse mit Anschluss / Tunnel

1:75'000 (A3)

Quellenvermerke:
 - Pixelkarte 1:50'000 @ swisstopo, Stand 2016;
 - Amtliche Vermessung vereinfacht @ AGI Kanton Bern, Stand 2019;
 - OEVTVP @ Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Stand 2018;
 - Übergeordnetes Strassennetz des Kantons Bern @ TBA Kanton Bern, Stand 2017
 - Achsen der Kantonsstrassen des Kantons Solothurn @ Amt für Verkehr und Tiefbau, Stand 2006



Teilstrategie Siedlung

S1 Siedlungsausdehnung begrenzen

— Siedlungsgrenzen festlegen

S2 Siedlungsräume differenziert nach innen entwickeln

■ Agglomerationskern: Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe ermöglichen

■ Agglomerationsachsen: Entwicklungspotenziale nutzen und Siedlungsqualität verbessern

■ Ländlicher Siedlungsraum: Strukturen erhalten und Ortskerne aufwerten

S3 Innenentwicklungsgebiete vorantreiben

□ Nachverdichten

○ Transformieren

◇ Bebauen

S4 Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln

■ Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln

S5 Verkehrsintensive Nutzungen konzentrieren

Ⓥ Verkehrsintensive Einrichtungen konzentrieren

S6 Zentrumsgebiete stärken

■ Kantonales Zentrum Biel

● Orts- und Quartierzentren im Agglomerationskern

● Regionales Zentrum Lyss

● Teilregionale Zentren Orpund, Pieterlen, Studen

⊙ Multimodale Verkehrsdrehscheiben

S7 Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern

Orientierungsinhalt

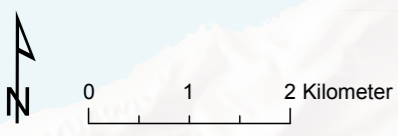
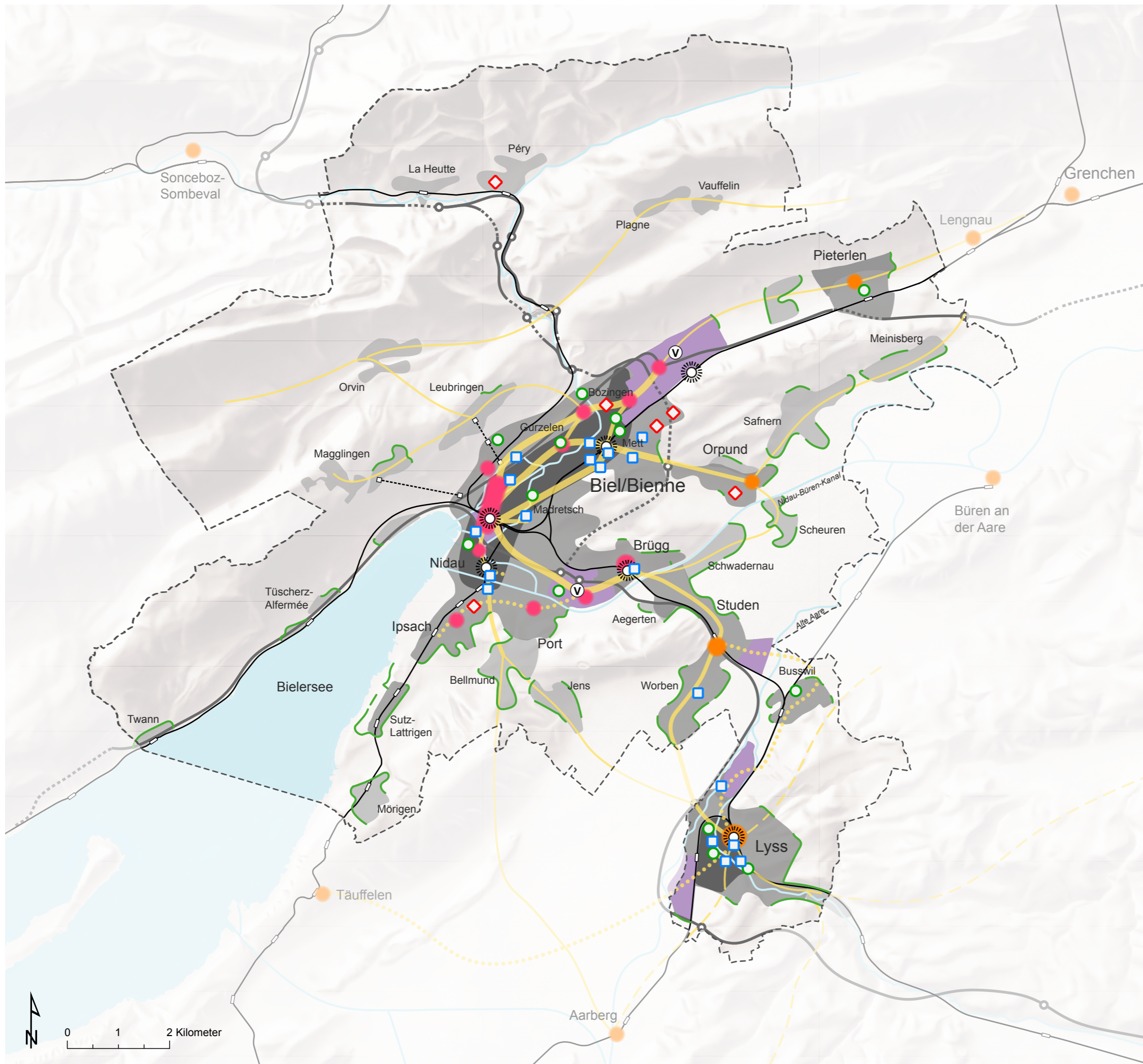
—●— Hochleistungsstrasse mit Anschluss / Tunnel

—●●— Optimierung Busnetz

—□— Bahn / Standseilbahn mit Haltestelle

■ Gewässer

--- Perimeter Agglomeration Biel/Lyss










1:75'000 (A3)

Quellenvermerke:
 - Pixelkarte 1:50'000 @ swisstopo, Stand 2016;
 - Amtliche Vermessung vereinfacht @ AGI Kanton Bern, Stand 2019
 - OEVTTP @ Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Stand 2018;
 - Übergeordnetes Strassennetz des Kantons Bern @ TBA Kanton Bern, Stand 2017
 - Achsen der Kantonsstrassen des Kantons Solothurn @ Amt für Verkehr und Tiefbau, Stand 2006

Teilstrategie ÖV und kombinierte Mobilität






ÖV1 Busnetz optimieren und Angebot ausbauen

-  Hauptachse im Agglomerationskern mit ≤10 Minuten-Takt
-  Agglomerationsachse mit 15 Minuten-Takt
-  Quartierschliessung
 - im Agglomerationskern mit 15 Minuten-Takt
 - in Lyss mit 30 Minuten-Takt
-  Regionale Linie mit 30 Minuten-Takt
-  Regionale Linie mit 60 Minuten-Takt
-  Schnelllinie mit ≤ 30 Minuten-Takt
-  Netzergänzung





ÖV2 Öffentlichen Busverkehr priorisieren

ÖV3 Öffentlichen Busverkehr elektrifizieren



ÖV4 S-Bahn weiterentwickeln

-  7,5 Minuten-Takt zwischen Ipsach und Biel
-  15 Minuten-Takt auf den Achsen Biel-Grenchen, Biel-Lyss, Biel-Täuffelen
-  30 Minuten-Takt auf den Achsen Biel-Neuenburg, Biel-Moutier, Biel-La Chaux-de-Fonds
-  10-15 Minuten-Takt Standseilbahn
-  Neue Haltestelle prüfen

KM1 Verkehrsdrehscheiben stärken





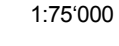

-  Zentrale Verkehrsdrehscheibe (Biel)
-  Urbane Verkehrsdrehscheibe (Brügg, Nidau, Mett, Bözingenfeld)
-  Regionaler Knoten (Lyss)
-  S-Bahn Haltestelle

KM2 Bike+Ride und Park+Ride wesensgerecht ausbauen

-  Bike+Ride über 100 Plätze
-  Park+Ride

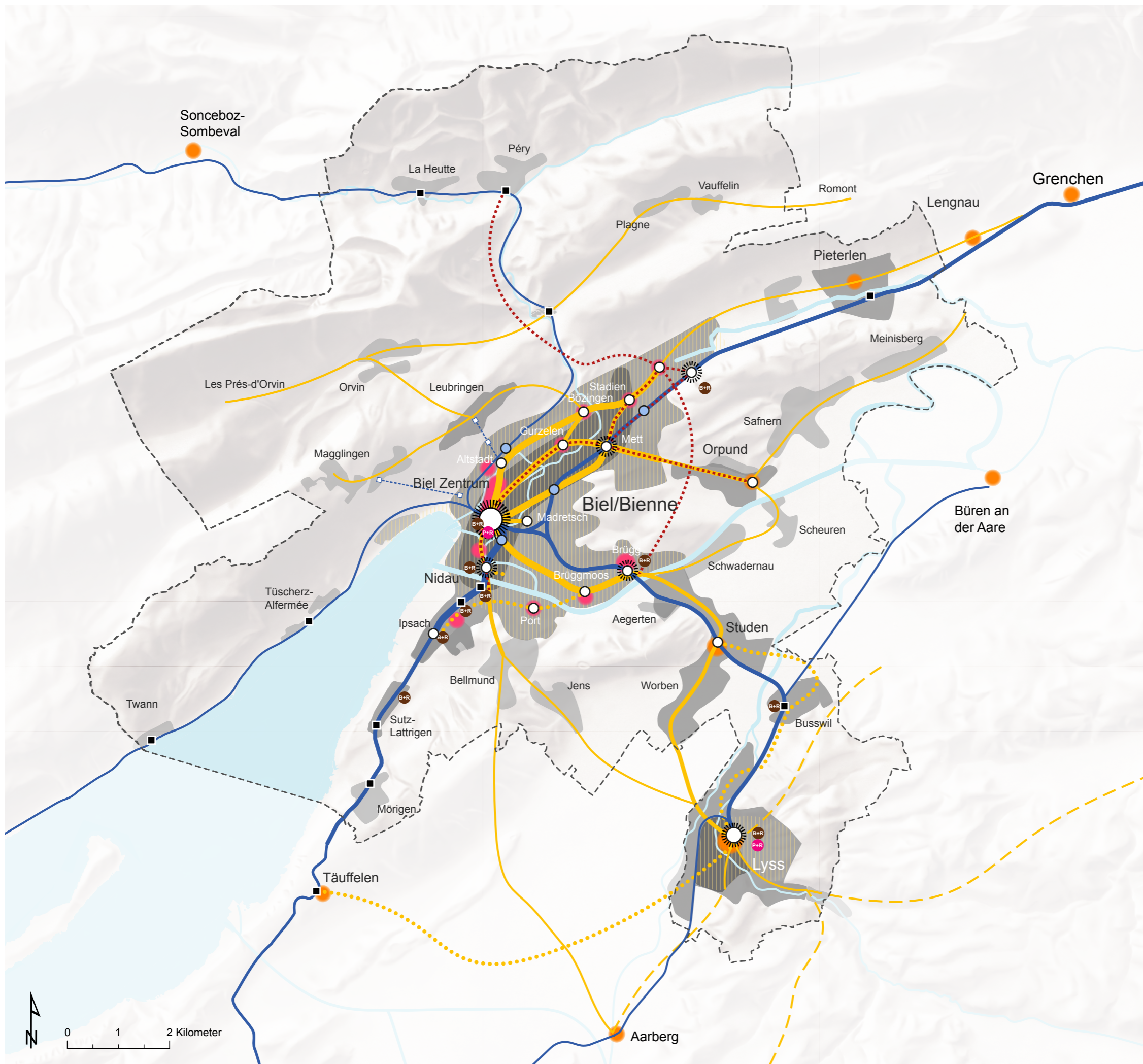
KM3 Bike-Sharing ausbauen

Orientierungsinhalt

-  Zentren
-  Zentren
-  Siedlungsraum
-  Orts- und Quartierzentren
-  Gewässer
-  Perimeter Agglomeration Biel/Lyss






1:75'000 (A3)

Quellenvermerke:
 - Pixelkarte 1:50'000 @ swisstopo, Stand 2016;
 - Amtliche Vermessung vereinfacht @ AGI Kanton Bern, Stand 2019
 - OEVT @ Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Stand 2018;
 - Übergeordnetes Strassennetz des Kantons Bern @ TBA Kanton Bern, Stand 2017
 - Achsen der Kantonsstrassen des Kantons Solothurn @ Amt für Verkehr und Tiefbau, Stand 2006





Teilstrategie Veloverkehr

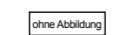
VV1 Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen

-  Überörtliche Vorrangroute als Alternative zum MIV und ÖV mit hohem Ausbaustandard
-  Mittelachse Biel als strukturierende Ost-West-Verbindung, erfüllt Anforderungen an Direkt- und Komfortroute
-  Direktroute für schnelle und geübte Velofahrende, meist entlang von Hauptverkehrsachsen
-  Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen
-  Kombinierte Direkt- und Komfortroute, erfüllt die Anforderungen beider Kategorien

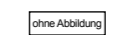
VV2 Bike+Ride und Bikesharing ausbauen

-  Bikesharing-Angebot auf Agglomerationskern erweitern
-  Bike+Ride-Angebot (über 100 Abstellplätze)



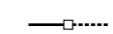


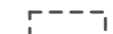
VV3 Signalisation verbessern

-  ohne Abbildung Sichtbarkeit des Velorutennetzes erhöhen und Orientierung erleichtern

VV4 Umsetzung unterstützen

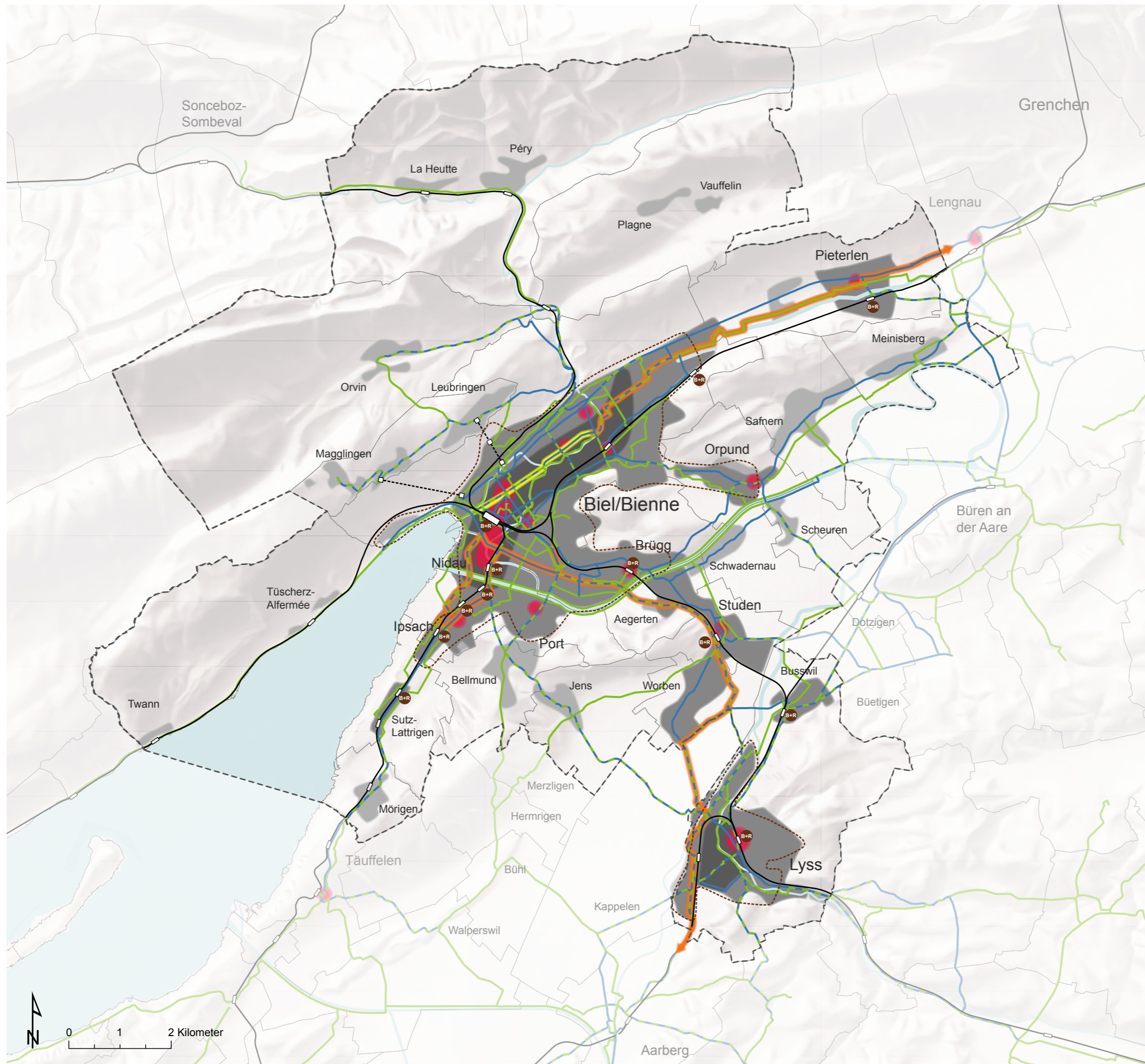
-  ohne Abbildung Regionale Koordinationsstelle Veloverkehr

Orientierungsinhalt

-  Siedlungsraum
-  Zentren
-  Bahn / Standseilbahn mit Haltestelle
-  Gewässer
-  Gemeindegrenze
-  Perimeter Agglomeration Biel/Lyss







1:75'000 (A3)

Quellenvermerke:
 - Pixelkarte 1:50'000 @ swisstopo, Stand 2016;
 - Amtliche Vermessung vereinfacht @ AGI Kanton Bern, Stand 2019
 - OEVTVP @ Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Stand 2018;
 - Übergeordnetes Strassennetz des Kantons Bern @ TBA Kanton Bern, Stand 2017
 - Achsen der Kantonsstrassen des Kantons Solothurn @ Amt für Verkehr und Tiefbau, Stand 2006



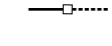

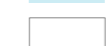




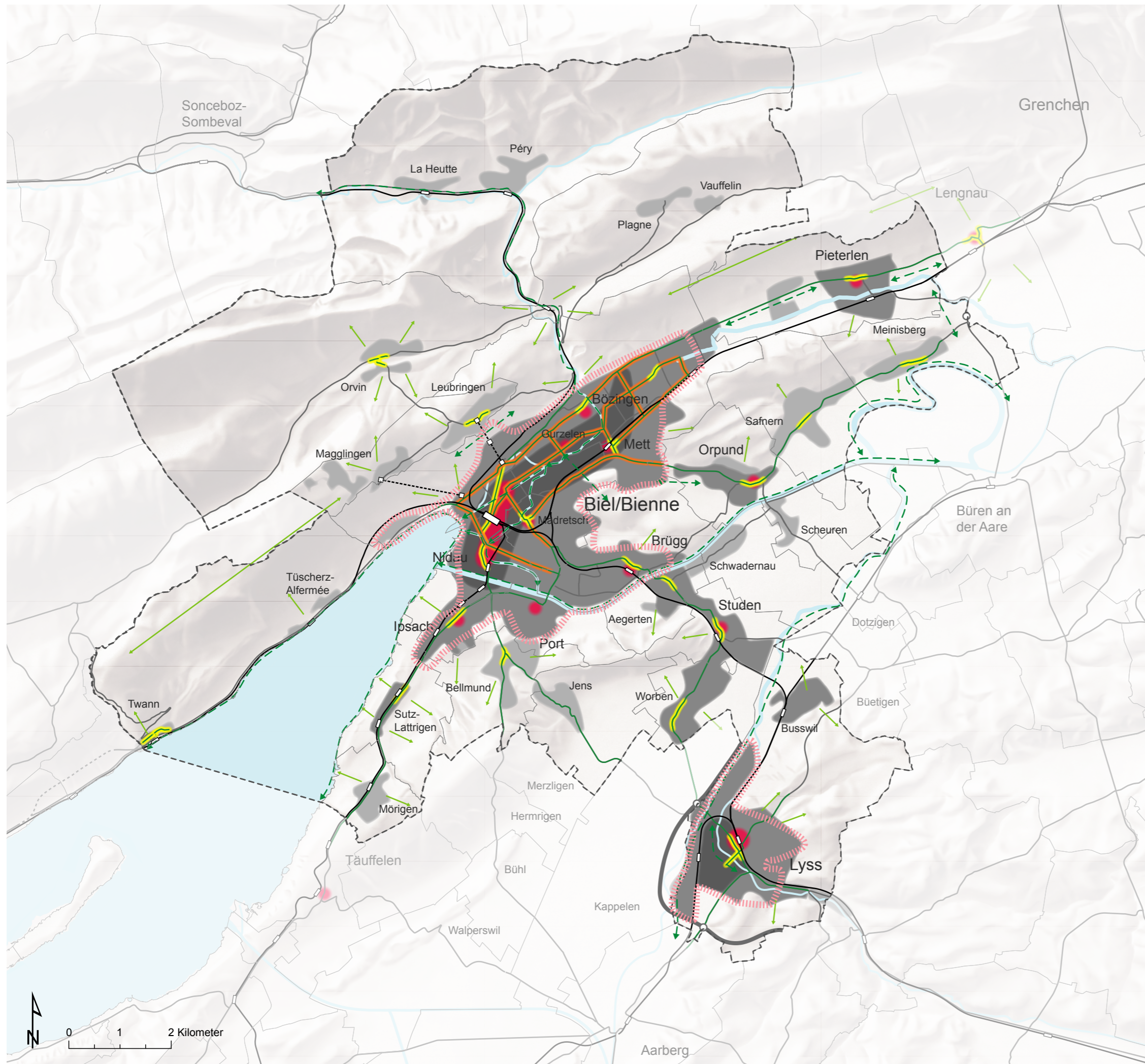
Teilstrategie Fussverkehr

FV1 Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen

-  Zentrumsbereiche und Ortskerne mit hoher Aufenthaltsqualität und minimaler Trennwirkung
-  Sichere und direkte Ortsverbindungen entlang oder abseits der Hauptstrassen
-  Strukturierende städtische Achsen mit hoher Qualität und starker Identität
-  Strukturierende landschaftliche Verbindungen zwischen Grün- und Freiräumen
-  Attraktive Verbindungen in die siedlungsnahen Landschafts- und Erholungsräume
-  Engmaschiges Fusswegnetz im städtischen Raum für kurze und direkte Wege

Orientierungsinhalt

-  Siedlungsraum
-  Zentren
-  Bahn / Standseilbahn mit Haltestelle
-  Strassennetz
-  Gewässer
-  Gemeindegrenze
-  Perimeter Agglomeration Biel/Lyss



1:75'000 (A3)

Quellenvermerke:
 - Pixelkarte 1:50'000 @ swisstopo, Stand 2016;
 - Amtliche Vermessung vereinfacht @ AGI Kanton Bern, Stand 2019
 - OEVT @ Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrsplanung, Stand 2018;
 - Übergeordnetes Strassennetz des Kantons Bern @ TBA Kanton Bern, Stand 2017
 - Achsen der Kantonsstrassen des Kantons Solothurn @ Amt für Verkehr und Tiefbau, Stand 2006

Teilstrategie Strassennetz und MIV

MIV1 Verkehr verträglich und sicher gestalten

- **Hauptachse innerorts:**
siedlungsorientiert, gute Bedingungen für ÖV und Fuss- und Veloverkehr, hohe Aufenthaltsqualität
- **Zentrumsbereich:**
Koexistenz von MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr, leichte Querung, hohe Aufenthaltsqualität
- **Hauptachse ausserorts:**
verlässlicher und sicherer Verkehrsablauf
- Quartiere und Ortschaften:**
verkehrsberuhigt, hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Unfallschwerpunkte sanieren

MIV2 Erschliessung verbessern und Siedlungsgebiet entlasten

- A16 Vollanschluss Biel-Nord (Kreisel) realisieren
- A6 Vollanschluss Studen verlegen und ausbauen
- ↔ Gebietserschliessung verbessern
- Porttunnel als Nationalstrassenzubringer realisieren

MIV3 Strassenkapazitäten und Verkehrsabläufe optimieren

- Verkehrsmanagement aufbauen

MIV4 Nachfrage beeinflussen

- Parkierung im öffentlichen Raum bewirtschaften

Orientierungsinhalt

- — Hochleistungsstrasse mit Anschluss / Tunnel
- Strassennetz
- — Bahn / Standseilbahn mit Haltestelle
- Gewässer
- Gemeindegrenze
- Perimeter Agglomeration Biel/Lyss

1:75'000 (A3)

Quellenvermerke:
 - Pixelkarte 1:50'000 @ swisstopo, Stand 2016;
 - Amtliche Vermessung vereinfacht @ AGI Kanton Bern, Stand 2019
 - OEVT @ Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrsplanung, Stand 2018;
 - Übergeordnetes Strassennetz des Kantons Bern @ TBA Kanton Bern, Stand 2017
 - Achsen der Kantonsstrassen des Kantons Solothurn @ Amt für Verkehr und Tiefbau, Stand 2006

