

Entwurf für die öffentliche Mitwirkung vom 11. Januar bis 11. März 2024

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

5. Generation

Teilstrategien

Stand 19. Dezember 2023



Impressum

Auftraggeber

Verein seeland.biel/bienne
c/o BHP Raumplan AG, Güterstrasse 22a, 3008 Bern

Bearbeitung

S2L Landschaftsarchitekten, Zürich:
Daia Stutz, Elisa Fomosa, Simon Grimm

Transitec AG, Bern:
Aline Renard, Eva Vontobel, Sophia Badoux

Geschäftsstelle seeland.biel/bienne (BHP Raumplan AG):
Thomas Berz, Beda Baumgartner, Laura Graziani, Reto Mohni

Was ist das Agglomerationsprogramm?

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen.

Der Bund bemisst seine Unterstützung nach der Wirkung des Agglomerationsprogramms. Er beurteilt dabei vier Wirkungsziele:

- » bessere Qualität des Verkehrssystems
- » mehr Siedlungsentwicklung nach innen
- » mehr Verkehrssicherheit
- » weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

Ein Agglomerationsprogramm besteht aus sechs Bausteinen:

- » Umsetzungsbericht
- » Situations- und Trendanalyse
- » Zukunftsbild
- » Handlungsbedarf
- » Teilstrategien
- » Massnahmen

Die Agglomerationsprogramme können alle vier Jahre beim Bund eingereicht werden. Aktuell und noch bis Mitte 2025 läuft die Erarbeitung der 5. Generation.

[Weitere Informationen zum Programm Agglomerationsverkehr des Bundes](#)

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss zeigt auf, wie Region, Gemeinden und Kanton die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur aufeinander abstimmen und welche Massnahmen sie umsetzen wollen.

Der Perimeter des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss umfasst 21 Gemeinden im Seeland und 3 Gemeinden im Berner Jura. Er wird vom Bund aufgrund von statistischen Kriterien festgelegt.

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss ist mit den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) Biel-Seeland und Berner Jura abgestimmt, welche die Siedlungs- und Verkehrsplanung der ganzen Region koordinieren und lenken.

Das Agglomerationsprogramm wird alle vier Jahre von seeland.biell/bienne gemeinsam mit den Gemeinden und dem Kanton erarbeitet. Es wird von der Mitgliederversammlung seeland.biel/bienne (61 Gemeindepräsidien) beschlossen und vom Kanton genehmigt.

Die Agglomeration Biel/Lyss hat bereits vier Generationen von Agglomerationsprogrammen eingereicht. Gestützt darauf hat der Bund Beiträge von insgesamt 77 Mio Franken zugesagt.

[Agglomerationsprogramm Biel/Lyss der 1. bis 4. Generation](#)

Öffentliche Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 5. Generation

Vor vier Jahren wurde das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss für die 4. Generation gesamtheitlich überarbeitet. Die 5. Generation ist eine punktuelle Ergänzung und Weiterentwicklung der 4. Generation. Die Ziele und Strategien werden weitgehend beibehalten.

Das Agglomerationsprogramm 5. Generation besteht aus sechs vom Bund vorgegebenen Bausteinen. In die öffentliche Mitwirkung gehen die drei behördenverbindlichen Bausteine:

- » **Zukunftsbild 2040**
- » **Teilstrategien**
- » **Massnahmen**

Die öffentliche Mitwirkung dauert vom 11. Januar bis 11. März 2024.

[Dokumente und Fragebogen für die öffentliche Mitwirkung](#)

Die weiteren Bausteine des Agglomerationsprogramms sind nicht Gegenstand der Mitwirkung. Sie sind nicht behördenverbindlich und werden bis zur Einreichung des Agglomerationsprogramms beim Bund Mitte 2025 aktualisiert:

- » Umsetzungsbericht zu den Massnahmen der vorangehenden Generationen
- » Situations- und Trendanalyse
- » Handlungsbedarf

Baustein «Teilstrategien»

Die nachfolgenden Seiten enthalten den Baustein «Teilstrategien» des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss 5. Generation, der zur öffentlichen Mitwirkung unterbreitet wird. Es handelt sich dabei um einen Auszug (Kap. 6) des Hauptberichts zum Agglomerationsprogramm.

Änderungen gegenüber der 4. Generation sind mit **blauer Schrift** gekennzeichnet.

6 Teilstrategien

Die Teilstrategien (Kapitel 6.1 bis 6.7) sind behördenverbindlich.

Die Teilstrategien in den folgenden Kapiteln konkretisieren das Zukunftsbild und zeigen, wie die Agglomeration Biel/Lyss den angestrebten Zustand erreichen will. Sie orientieren sich an den langfristigen Zielen für 2040 mit Fokus auf die mittelfristige Umsetzung bis 2035 (A- und B-Horizont des AP5).

6.1 Teilstrategie Landschaft und Freiraum

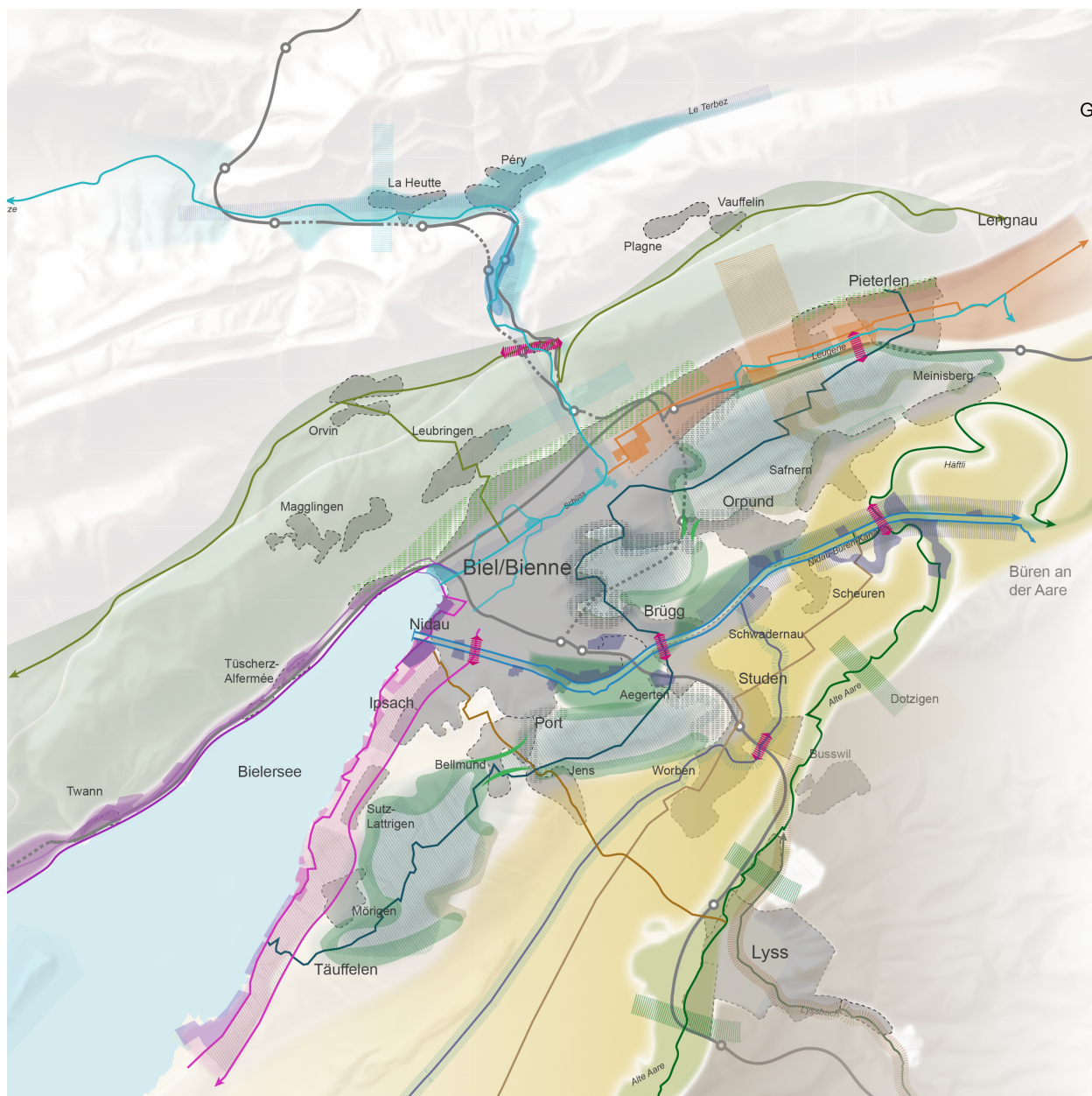


Abbildung 29 Teilstrategie Landschaft und Freiraum
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.1 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4

Gemäss Zukunftsbild soll der wachsenden Bevölkerung der Agglomeration ein ausreichendes, vielfältiges und gut erreichbares Angebot an Naherholungsräumen zur Verfügung stehen. Gleichzeitig sollen die natürlichen Lebensräume geschützt und die Biodiversität gefördert werden. Diese Ziele erfordern eine deutlich stärkere Gewichtung der gemeindeübergreifenden Landschafts- und Freiraumentwicklung: die Agglomeration soll künftig ausgehend von Landschaftsräumen gedacht und entwickelt werden.

Zu diesem Zweck erarbeitet die Agglomeration das Konzept Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss. In einer ersten Phase wurde ein Zielbild mit Handlungsansätzen erarbeitet. Dieses dient als Grundlage für die neue Teilstrategie Landschaft und Freiraum. Sie ersetzt die landschaftlichen Inhalte der bisherigen Teilstrategie Landschaft und Siedlung des AP4.

Die Arbeiten am Konzept Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss gehen weiter. In einer zweiten Phase werden konkrete Massnahmen abgeleitet und eine Umsetzungsplanung erarbeitet, die in das AP6 einfließen werden.










Die Teilstrategie Landschaft und Freiraum umfasst sechs Strategieelemente, die nachfolgend erläutert werden:

- L1 Agglomeration in zehn Landschaftsräumen denken, gestalten und entwickeln
- L2 Angebot an Freiräumen im Siedlungsgebiet verbessern
- L3 Engmaschiges Freiraumnetz schaffen
- L4 Intensivräume, stille Zonen und ökologische Nischen gleichwertig entwickeln
- L5 Übergänge einladend gestalten
- L6 Ökologische Landschaftsentwicklung und Vernetzung fördern

Der Begriff **Landschaft** bezieht sich im Folgenden auf einen zusammenhängenden Raum, der aufgrund eines dominierenden landschaftlichen Elements (z.B. die Juraflanke) als einheitlich gelesen wird. In diesen Landschaftsräumen befinden sich punktuelle **Freiräume** mit spezifischen Nutzungen und Atmosphären.

L1 Agglomeration in zehn Landschaftsräumen denken und entwickeln

Ausgehend vom Zukunftsbild mit den zehn Landschaftsräumen wird die Idee des Freiraumnetzes konkretisiert und konsolidiert. Zu diesem Zweck werden Konzepte für die Entwicklung der zehn Landschaftsräume erarbeitet. Die Konzepte definieren Ziele, Handlungsbedarf, Massnahmen und Umsetzung. Die Konzepte werden schrittweise erarbeitet. Priorität haben Landschaftsräume mit hohem Nutzungsdruck und grossem Handlungsbedarf bzw. Verbesserungspotenzial.

-  » Jura-Portal: raues Verbindungstal 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 Freiräume am Seeufer
-  » Waldpärke der Agglomeration: bewaldete Hügel als regionale Freizeitpärke
-  » Blaues Band Nidau-Büren-Kanal: Sport- und Freizeitachse
-  » Offene Kammer Seeland: identitätsstiftendes Kulturland mit Freizeitparcours
-  » Flux Vert Alte Aare: ökologischer und naturnaher Erholungsraum
-  » Lysser Bogen: vielfältiges zusammenhängendes Naherholungsgebiet

L2 Stadt- und Agglomerationslandschaften gestalten

Freiräume innerhalb der Siedlungen sowie an deren Rändern (Gewässer, Grünflächen, Parkanlagen, Plätze und Strassenräume) tragen massgeblich zum Ortsbild bei und sind wichtige Räume für Freizeit und Erholung der Bevölkerung sowie Trittsteine für die Siedlungsökologie.



L2.1 Angebot an Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet verbessern

- » Die Vielfalt an aufenthaltsfreundlichen Freiräumen im Siedlungsgebiet wird ausgebaut.
- » Die Aufenthaltsqualität von Dorfplätzen und wichtigen Strassenräumen wird erhöht.
- » Freiräume werden wo möglich entsiegelt und begrünt und in ihren ökologischen und klimaregulierenden Funktionen gestärkt.
- » Das ökologische Potenzial innerstädtischer Brachflächen (z.B. alte Gleis- oder Industrieanlagen, Strassen- und Bahnböschungen) wird genutzt.
- » Die Fließgewässer im Siedlungsraum werden als Ökosysteme und Erholungsräume gestärkt und mit Aufenthaltsorten ergänzt.
- » In den Entwicklungsgebieten werden private und gemeinschaftliche Grün- und Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität und hohem Gebrauchswert realisiert.

L3 Engmaschiges Freiraumnetz schaffen

Ein engmaschiges Freiraumnetz mit unterschiedlichen Hierarchien bildet das Grundgerüst der Erholungs- und Freizeitnutzung in der Agglomeration. Attraktive und durchgängige Wege mit unterschiedlicher Hierarchie verbinden die Landschaftsräume untereinander und mit dem Siedlungsgebiet und bieten Bewegungs- und Aufenthaltsqualität:

L3.1 Wichtige Verbindungsrouten im Freiraumnetz etablieren

- » Die zehn Landschaftsräume werden durch übergeordnete Freizeitrouten für den Fuss- und Veloverkehr verbunden. Der Verlauf der Freizeitrouten wird definiert und der Handlungsbedarf ermittelt, und es wird eine wiedererkennbare Signaletik geschaffen.
- » Neben den Freizeitrouten dienen auch Hauptverkehrsachsen als wichtige Veloverbindungen. Diese werden begrünt und beschattet und sicher gestaltet.
- » Ein feinmaschiges lokales Wegnetz ergänzt die übergeordneten Freizeitrouten. Alle Siedlungsgebiete und wichtigen Freiräume werden an dieses Netz angebunden.

L4 Intensivräume, stille Zonen und ökologische Nischen gleichwertig entwickeln

Das bestehende Angebot an Freiräumen mit einer grossen Bandbreite an Nutzungen wird weiterentwickelt. Für die wachsende Bevölkerung werden weitere Orte für Freiraumnutzungen geschaffen und ausgewogen über die Agglomeration verteilt.



L4.1 Wichtige Freiräume erhalten, aufwerten oder ergänzen

- » Es wird ein räumlich ausgewogenes und nutzungsdiverses Angebot an Freiräumen geschaffen. Dazu werden bestehende und potenzielle nutzungsintensive Räume, stille Zonen und ökologischen Nischen bezeichnet und der Handlungsbedarf ermittelt.

L4.2 Freizeitliche Erholungsdestinationen weiterentwickeln bzw. ergänzen

- » Zentrale Orte im Freiraumnetz werden durch Gestaltung, Signaletik und Kommunikation weiter profiliert.
- » Nutzungsoffene Angebote wie Multifunktionsflächen und Brachen werden erhalten und ihre Freizeitnutzung gefördert
- » Das Potenzial von landwirtschaftlich geprägten Freiräumen für Freizeit und Erholung wird vermehrt genutzt.

L4.3 Aufenthaltsorte am Wasser schaffen und Wasserzugänge ermöglichen

- » Die Zugänglichkeit der See- und Flusssufer wird durch Wege und öffentliche Freiflächen verbessert. Mit attraktiven öffentlichen Anlagen und Freiflächen wird die Erholungsqualität verbessert.

L5 Übergänge gut auffindbar und einladend gestalten



Gut auffindbare und einladende Übergänge vom Siedlungsgebiet in den Naherholungsraum machen die Landschaftsräume für die Bevölkerung unmittelbar erfahrbar. Die Auftaktorte werden qualitativ aufgewertet. Die wichtigen Übergänge und Auftaktorte im Freiraumnetz werden identifiziert und der Handlungsbedarf ermittelt.



L5.1 Übergänge zwischen Waldpärken / Jura und Siedlungsgebiet attraktiv und zugänglich gestalten

- » Insbesondere die Übergänge vom Siedlungsgebiet zu den stadtnahen Waldpärken werden aktivierend gestaltet und mit Nutzungen angereichert.

L5.2 Qualitative freiräumliche Querungsmöglichkeiten schaffen

- » Querungen wichtiger Erholungswege und Verbindungsrouten über Strassen werden sicher ausgestaltet.

L6 Ökologische Vernetzung und Landschaftsentwicklung fördern

Die Vielfalt an Kulturlandschaften und natürlichen Lebensräumen wird zur Stärkung der Biodiversität und der ökologischen Vernetzung genutzt.



L6.1 Ökologische Korridore stärken und ausbauen

- » Die ökologischen Vernetzungsachsen entlang der Fließgewässer und zwischen den Waldgebieten werden bewahrt und aufgewertet.
- » Ökologisch, landschaftlich und soziokulturell besonders wertvolle Landschaftsräume werden geschützt. Die Elemente des Naturbestands wie Bäume, Hecken und Bachläufe werden gepflegt und gezielt aufgewertet.
- » Die unbebauten Uferbereiche werden freigehalten. Standortgebundene Bauten und Anlagen im Uferbereich werden so gestaltet und integriert, dass sie die landschaftliche Qualität verbessern.
- » Die ökologischen Funktionen der See- und Flussufer werden durch überkommunal abgestimmte Revitalisierungs- und Aufwertungsmassnahmen gefördert.



L6.2 Landschaftlicher Saum aus Kultur- und Waldflächen erhalten und mit ökologischen Nischen anreichern

- » Die kulturellen Eigenarten der Landschaftsräume und ihr ökologisches Potenzial werden erhalten und gestärkt.
- » Die ökologische Landschaftsentwicklung wird durch geeignete Programme, Instrumente und Institutionen vorangetrieben

6.2 Teilstrategie Siedlung

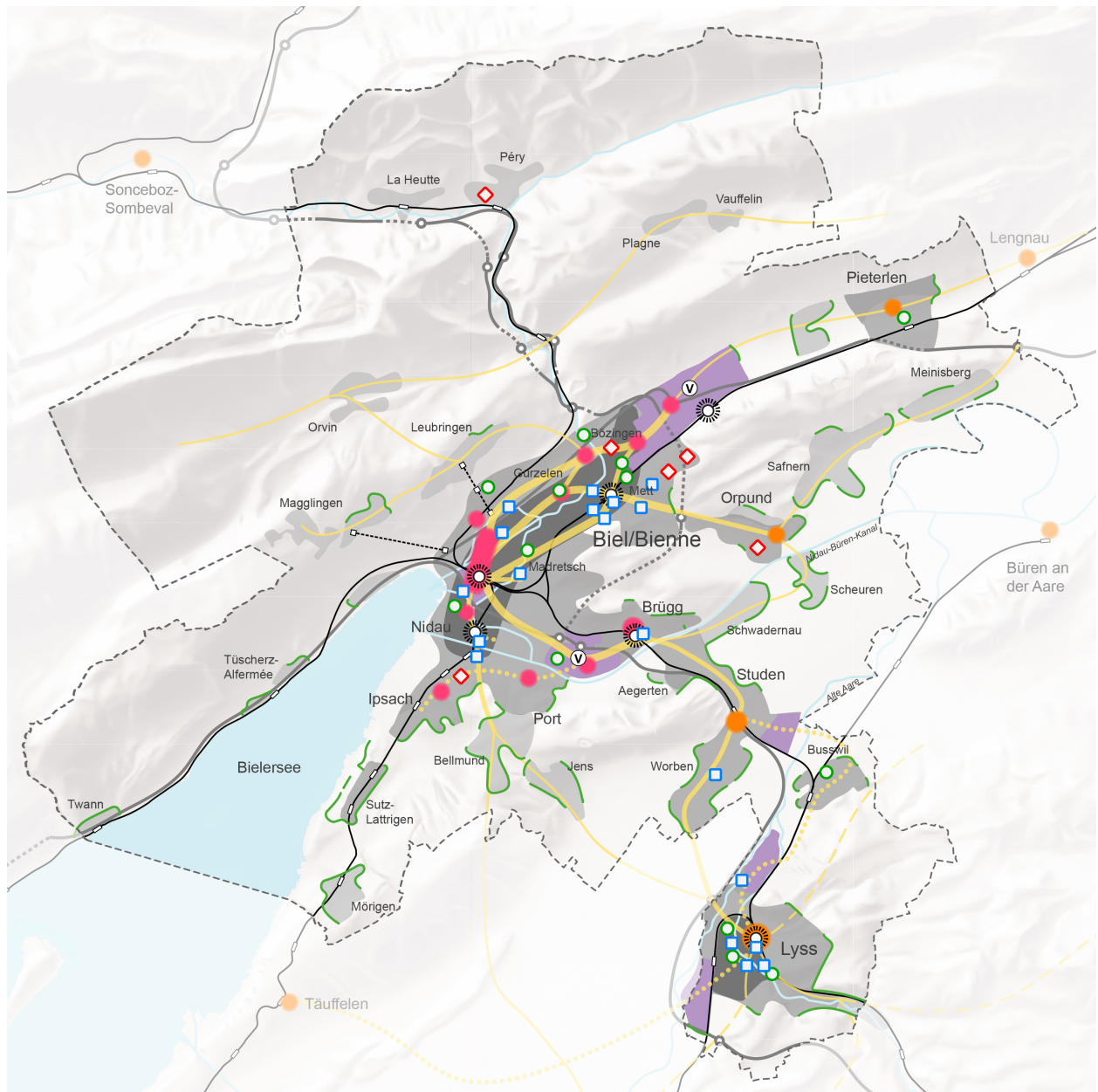


Abbildung 30 Teilstrategie Siedlung
 Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.2 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4

Die Teilstrategie Landschaft und Siedlung des AP4 wurde aufgeteilt in die neue Teilstrategie Landschaft und Freiraum (Kap. 6.1) und die Teilstrategie Siedlung.

Gemäss Zukunftsbild will die Agglomeration das prognostizierte Wachstum der Bevölkerung hauptsächlich im bestehenden Siedlungsgebiet ermöglichen und an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung und Versorgung konzentrieren. Die Teilstrategie Siedlung setzt deshalb unverändert auf die qualitative Siedlungsentwicklung nach innen und verzichtet auf die Erweiterung des Siedlungsgebiets. Mit zwei neuen Strategieelementen wird diese Stossrichtung unterstrichen: Mit der Begrenzung der Siedlungsausdehnung (S1) wird die Siedlungserweiterung auch langfristig begrenzt und gelenkt. Zudem werden Anforderungen an neue Bauzonen verankert, die über die Vorgaben des kantonalen Richtplans hinausgehen. Mit der Bezeichnung der Innenentwicklungsgebiete (S3) werden die grösseren, aktiv beplanten Entwicklungsgebiete lokalisiert, die einen Grossteil der Entwicklung aufnehmen sollen.

Die Teilstrategie Siedlung umfasst fünf Strategieelemente, die nachfolgend erläutert werden:

- S1 Siedlungsausdehnung begrenzen
- S2 Siedlungsräume differenziert nach innen entwickeln
- S3 Innenentwicklungsgebiete vorantreiben
- S4 Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln
- S5 Verkehrsintensive Nutzungen konzentrieren
- S6 Zentrumsgebiete stärken
- S7 Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern

S1 Siedlungsausdehnung begrenzen

Die Ausdehnung des Siedlungsgebiets wird begrenzt. Damit fördert die Agglomeration die optimale Nutzung des vorhandenen Baulands, die Eindämmung des Verkehrswachstums und den Schutz der fruchtbaren Böden.

S1.1 Siedlungsgrenzen festlegen

- » Mit verbindlichen Siedlungsgrenzen wird die weitere Zersiedelung von landschaftlich wertvollen Gebieten verhindert und der Kulturlandverlust eingedämmt. Die Siedlungsränder und der Übergang von der Siedlung in die Landschaft werden sorgfältig gestaltet.

S1.2 Anforderungen an Siedlungserweiterungen erhöhen

Gemäss kantonaalem Richtplan besteht in der Agglomeration Biel/Lyss ein Wohnbaulandbedarf von 59 ha für die nächsten 15 Jahre. Dem stehen innere Reserven in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen von 246 ha gegenüber. Dazu kommen weitere Nutzungspotenziale durch Um- und Aufzonung. Angesichts der umfangreichen Innenentwicklungspotenziale wird die Siedlungsentwicklung weitgehend auf die bestehende Bauzone beschränkt.

Zu diesem Zweck werden gegenüber dem kantonalen Richtplan zusätzliche Anforderungen an Einzonungen gestellt:

- » Ein Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen wird nur festgesetzt, wenn in einer Gemeinde der Baulandbedarf Wohnen für die nächsten 15 Jahre nicht durch die bestehenden Kapazitäten (unüberbaute Wohn-/Misch und Kernzonen plus 1/3 der Nutzungsreserven in den überbauten Wohn-/Misch und Kernzonen) gedeckt werden kann oder wenn das Vorranggebiet über eine kantonale ÖV-Erschliessungsgüteklasse von mindestens C verfügt.
- » Für Vorranggebiete Arbeiten werden Vorgaben zur Nutzungsart definiert. Damit soll erreicht werden, dass die Vorranggebiete entsprechend ihren Lagequalitäten genutzt werden. Um den Gemeinden und Eigentümern genügend Spielraum für die Entwicklung der Gebiete zu geben, sind die Vorgaben offen formuliert.

- » Bei der Einzonung eines Vorranggebiets ist im kommunalen Baureglement für den entsprechenden Perimeter ein qualitätssicherndes Planungsverfahren zu verlangen. Damit wird verhindert, dass Vorranggebiete ohne gesamthafte Planung nach Regelbauweise unkoordiniert entwickelt werden.

S1.3 Bedarf für Siedlungserweiterungen periodisch prüfen

- » Sind die Potenziale der Innenentwicklung ausgeschöpft, kann das Siedlungsgebiet bei ausgewiesenem Bedarf an geeigneten Standorten im Agglomerationskern und auf den Agglomerationsachsen erweitert werden.
- » Im regionalen Richtplan (RGSK) sind langfristige Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen bezeichnet. Der Bedarf für Einzonungen in der Agglomeration Biel/Lyss wird periodisch überprüft und neu beurteilt.
- » Im AP5 sind keine Siedlungserweiterungen vorgesehen.

S2 Siedlungsräume differenziert nach innen entwickeln

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

S2.1 Agglomerationskern: Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe ermöglichen

- » Im Agglomerationskern und im Zentrum von Lyss wird die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und die Nähe zu den Versorgungszentren für eine qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe genutzt, einschliesslich einzelner Hochhäuser an geeigneten Standorten.

S2.2 Agglomerationsachsen: Entwicklungspotenziale nutzen und Siedlungsqualität verbessern

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

S2.3 Ländlicher Siedlungsraum: Strukturen erhalten und Ortskerne aufwerten

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

S3 Innenentwicklungsgebiete vorantreiben

Damit die Agglomeration Biel/Lyss das erwartete Bevölkerungswachstum aufnehmen und gleichzeitig die Siedlungsausdehnung begrenzen kann, muss die Entwicklung im bestehenden Siedlungsgebiet erfolgen. Dabei spielen die Innenentwicklungsgebiete eine zentrale Rolle. Es sind Gebiete, die sich aufgrund ihrer Lage für eine dichtere Nutzung eignen, ein Potenzial von mindestens 100 zusätzlichen Einwohnenden und Arbeitsplätzen aufweisen und damit relevant für die übergeordnete Abstimmung von Siedlung und Verkehr sind. Sie befinden sich hauptsächlich im Agglomerationskern und im Zentrum von Lyss.

Ergänzend werden in den Gemeinden kleinere Entwicklungsgebiete vorangetrieben, die im Agglomerationsprogramm nicht behandelt werden, aber ebenfalls zur Innenentwicklung beitragen.

- » **Nachverdichten:** Bereits überbaute Areale werden durch bauliche Verdichtung (Aufstockung, Ergänzungsbauten, Neu-/Ersatzbauten) intensiver genutzt. Mit der Nachverdichtung wird eine höhere Nutzungsdurchmischung angestrebt.
- » **Transformieren:** Areale, deren ursprüngliche – oft gewerblich-industrielle – Nutzung aufgegeben wurde, werden für neue Nutzungen umgestaltet und städtebaulich aufgewertet.
- » **Bebauen:** Grössere, unbebaute Areale in der bestehenden Bauzone werden mit hoher Dichte und Qualität optimal genutzt.

S4 Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln

- » Industrielle und gewerbliche Nutzungen (Produktion) werden auf Standorte mit grossen Flächenangeboten und direkter Anbindung an das Autobahnnetz konzentriert.
- » In den bestehenden Arbeitsschwerpunkten wird eine Verdichtung der Bebauung und Nutzung angestrebt.
- » In den Arbeitsschwerpunkten **ESP Bözingenfeld**, **Brüggmoos** und **ESP Studengrien** wird die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und die Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert.
- » Mit der Ansiedlung von ergänzenden Nutzungen, insbesondere Sport, Freizeit und Versorgung (kein Detailhandel) **im Arbeitsschwerpunkt ESP Bözingenfeld** wird die Auslastung des ÖV erhöht.

S5 Verkehrsintensive Nutzungen konzentrieren

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

S6 Zentrumsgebiete stärken

S6.1 Biel als kantonales Zentrum 2. Stufe ausbauen

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

S6.2 Lyss als regionales Zentrum 3. Stufe festigen

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

S6.3 Orpund, Pieterlen und Studen als teilregionale Zentren 4. Stufe stärken

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



S6.4 Verkehrsdrehscheiben stärken

- » Die **Verkehrsdrehscheiben** bieten Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf und unterstützen die Zentrumsfunktionen. In ihrem Umfeld wird eine hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe ermöglicht.

S6.5 Die Gemeinden stärken die Zentrumsgebiete, indem sie

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

S7 Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern

S7.1 Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten

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

S7.2 Städtebauliche und gestalterische Qualität erhöhen

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

6.3 Teilstrategie Gesamtverkehr

Weiterentwicklung seit AP4

Die Teilstrategie Gesamtverkehr wurde unverändert übernommen.

Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum bringt zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse mit sich. Um diese möglichst effizient und umweltschonend zu bewältigen, verfolgt das Agglomerationsprogramm eine Strategie für den Gesamtverkehr, die auf folgende Veränderung des Modalsplits abzielt:

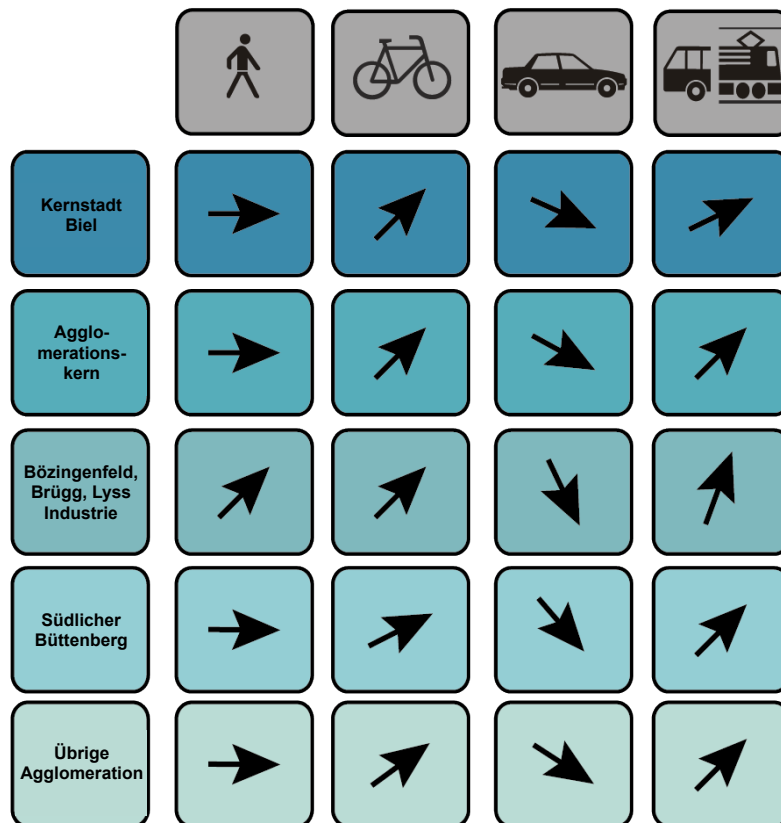


Abbildung 31 Angestrebte Entwicklung des Modalsplit, bezogen auf den Quell- und Zielverkehr im jeweiligen Gebiet

Die Teilstrategie Gesamtverkehr umfasst vier Strategieelemente, die nachfolgend erläutert werden:

- GV1 Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten
- GV2 Verkehrsmittel optimal nutzen und kombinieren
- GV3 Änderungen im Mobilitätsverhalten unterstützen
- GV4 Kapazitätsreserven schaffen
- GV5 Verkehr beobachten und Belastbarkeit gewährleisten

GV1 Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten

- » **Vermeiden:** Durch die konzentrierte Siedlungsentwicklung an Standorten mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr und guten Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr wird MIV vermieden.
- » **Verlagern:** Ein möglichst grosser Anteil des Verkehrsaufkommens wird auf umweltverträgliche, platzsparende Verkehrsmittel verlagert. Das bedingt den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und der kombinierten Mobilität.
- » **Vernetzen:** Mit der Kombination verschiedener Verkehrsmittel lassen sich Zeit, Kosten, Energie und Raum sparen. Grössere Bahnstationen werden als Verkehrsdrehscheiben ausgebaut und das Bahn- und Busnetz optimal mit dem Fuss- und Veloverkehr (Bike+Ride und Bikesharing) und dem MIV (Park+Ride, Kiss+Ride und Carsharing) vernetzt.
- » **Verträglich gestalten:** Der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet wird verträglich und für alle Teilnehmenden sicher gestaltet. Die Luft- und Lärmbelastung wird reduziert.

GV2 Verkehrsmittel optimal nutzen und kombinieren

- » Der Fuss- und Veloverkehr hat Priorität für kurze Wegstrecken (Velo bis 5 Kilometer, E-Bike bis 10 Kilometer) und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.
- » Der öffentliche Verkehr hat Priorität für alle Beziehungen innerhalb der Agglomeration und für den zentrumsgebundenen Ziel- und Quellverkehr.
- » Der motorisierte Verkehr hat Priorität für alle Beziehungen und Verkehrszwecke (z.B. Gütertransport), für welche keine zumutbaren Alternativen bestehen.

GV3 Änderungen im Mobilitätsverhalten unterstützen

- » Die Agglomeration unterstützt die Gemeinden bei der Umsetzung von Projekten und Massnahmen zur Verlagerung der Mobilität auf ÖV und Fuss- und Veloverkehr und sensibilisiert Unternehmen und Wohnbauträger für die Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens.

GV4 Kapazitätsreserven schaffen

- » Durch die Verlagerung der Mobilität vom MIV auf den ÖV und auf den Fuss- und Veloverkehr werden die für die Siedlungsentwicklung nach innen benötigten Kapazitäten auf dem Strassennetz geschaffen.

GV5 Verkehr beobachten und Belastbarkeit gewährleisten

- » Die Verkehrsentwicklung wird mit einem Verkehrsmonitoring laufend beobachtet. Ist die Belastbarkeit des Strassenraums überschritten, werden Massnahmen ergriffen, die entweder die MIV-Belastung reduzieren oder die Belastbarkeit der Strasse erhöhen.

6.4 Teilstrategie ÖV und kombinierte Mobilität

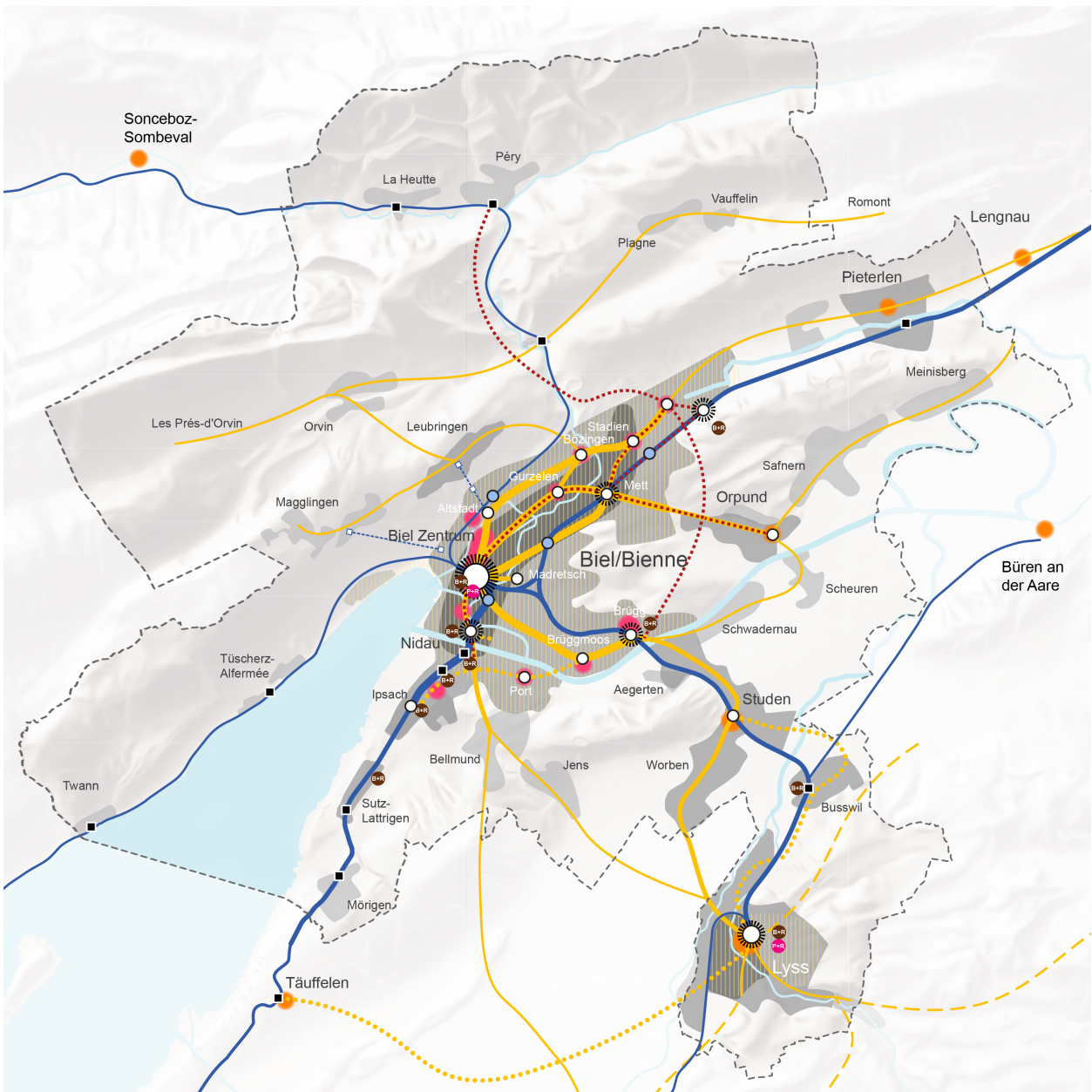


Abbildung 32 Teilstrategie ÖV und kombinierte Mobilität
 Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.3 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4

Gemäss Zukunftsbild soll der motorisierte Individualverkehr in der Agglomeration Biel/Lyss plafoniert werden. Da gleichzeitig Bevölkerung und Arbeitsplätze weiter zunehmen, erfordert dieses Ziel eine deutliche Veränderung des Modalsplits. Dabei kommt dem ÖV eine Schlüsselrolle zu: er soll zum Hauptträger der Verkehrsströme in der Agglomeration werden. Mit dem ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel (2023) und der Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045 (2023) liegen neue, auf dieses Ziel ausgerichtete Planungsgrundlagen vor. Sie wurden gemeinsam mit den Gemeinden, den Transportunternehmen und dem Kanton erarbeitet und sind breit abgestützt. Auf dieser Grundlage wurde die Teilstrategie Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität für das AP5 weiterentwickelt. Die Verkehrsdrehscheiben (bisher multimodale Drehscheiben) werden neu in drei Kategorien unterteilt, abhängig von ihrer Funktion und Lage.

Die Teilstrategie Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität umfasst sieben Strategieelemente, die nachfolgend erläutert werden:

- ÖV1 Busnetz optimieren und Angebot ausbauen
- ÖV2 Öffentlichen Busverkehr priorisieren
- ÖV3 Öffentlichen Busverkehr elektrifizieren
- ÖV4 S-Bahn weiterentwickeln
- KM1 Verkehrsdrehscheiben stärken
- KM2 Bike+Ride und Park+Ride wesensgerecht ausbauen
- KM3 Bikesharing ausbauen

Kurz- und mittelfristig stehen die Optimierung und der Ausbau des Busangebots (ÖV1-3) und die Förderung der kombinierten Mobilität (KM1-3) im Vordergrund. Der Ausbau des Busangebots erfolgt im Rahmen der vierjährigen ÖV-Angebotskonzepte 2027-2030 und 2031-2035 (A- und B-Horizont des AP5). Mittel- bis langfristig soll ergänzend dazu die S-Bahn durch Linienerweiterungen und neue Haltestellen gestärkt werden (ÖV4).


ÖV1 Busnetz optimieren und Angebot ausbauen

Auf der Basis des ÖV-Konzepts 2035 entwickelt die Agglomeration Biel/Lyss ihr Busnetz zielgerichtet weiter. Die Netz- und Angebotsstruktur ermöglicht im Vollausbau eine Kapazitätserhöhung um 50 Prozent. Optimierung und Ausbau des Busnetzes sollen folgende Verbesserungen bringen:

- » Höherer Takt
- » Direktere Streckenführung
- » Kürzere Fahrzeiten
- » Hohe Zuverlässigkeit und Qualität

 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

Die Weiterentwicklung des Busnetzes orientiert sich dabei an folgenden Angebotszielen:

Erschliessung

- » Einwohnende und Arbeitsplätze im dichten urbanen Raum werden durch eine ÖV-Haltestelle in einer Entfernung von 300 m bedient. Wo dies nicht möglich ist, wird auf eine gute Anbindung an den ÖV für den Fuss- und Veloverkehr geachtet.
- » Der Agglomerationskern verfügt über eine Erschliessung im 15 Minuten-Takt. Auf den Hauptachsen beträgt der Takt während der Spitzenzeiten mindestens 7,5 Minuten.
- » Die Agglomerationsachsen verfügen über eine durchgehende Erschliessung im 15 Minuten-Takt. Dies kann durch die Kombination verschiedener Linien (Bahn und/oder Bus) erreicht werden.
- » Die ländlichen Siedlungsräume verfügen in der Regel über eine Erschliessung im 30 Minuten-Takt, mindestens während der Hauptverkehrszeiten, und im 60 Minuten-Takt während der Nebenverkehrszeiten.

Erreichbarkeit

- » Jedes Siedlungsgebiet/Quartier verfügt über eine direkte Verbindung zur nächstgelegenen Zentralität (Quartierzentrum im Agglomerationskern / Regionalzentrum ausserhalb).
- » Alle Regionalzentren verfügen über eine direkte Verbindung (Bahn oder Bus) in den Agglomerationskern.
- » Innerhalb des Agglomerationskerns erfordert jede ÖV-Fahrt höchstens einen Umsteigevorgang.
- » Innerhalb des Agglomerationskerns beträgt die ÖV-Reisezeit inklusive Umsteigezeit maximal 30 Minuten (ohne Anfahrtszeit zur Haltestelle). Innerhalb der Gemeinden Biel und Nidau beträgt die Reisezeit in der Regel maximal 20 Minuten.

ÖV 2 Öffentlichen Busverkehr priorisieren

- » Auf Strassen mit hoher Auslastung wird der ÖV mit baulichen Massnahmen (Busspuren, Fahrbahnhaltestellen) priorisiert, um einen verlässlichen und stabilen Betrieb zu gewährleisten. Die Busbevorzugung wird in das Verkehrsmanagement eingebunden (vgl. Teilstrategie MIV und Strassennetz).

ÖV 3 Öffentlichen Busverkehr elektrifizieren

- » Mit der Umstellung von fossilen Treibstoffen auf elektrischen Betrieb werden die Lärm- und Luftbelastung und der CO₂-Ausstoss des öffentlichen Busverkehrs reduziert.
- » Die vollständige Elektrifizierung des Ortsbusnetzes in Biel erfolgt bis 2030 mit Batterie-Trolleybussen. Dazu wird das bereits gut ausgebaute Fahrleitungsnetz punktuell erweitert.
- » Die Elektrifizierung der Regionallinien erfolgt bis 2040 mit Elektrobussen mit Depotladung.

ÖV 4 S-Bahn weiterentwickeln

Um die angestrebte Veränderung des Modalsplits zu erreichen, ist es notwendig, die Rolle der S-Bahn im Agglomerationsverkehr zu stärken. Das bestehende Schienennetz bietet dafür gute Voraussetzungen. Mit der S-Bahn können die Kapazitäten stark ausgebaut und schnelle Verbindungen ohne Umsteigen angeboten werden, die in hoher Taktzahl die wichtigsten Verkehrsachsen bedienen. Innerstädtische Zentren können neu erschlossen und Bahn- und Busnetz besser verknüpft werden. Mit der Weiterentwicklung der S-Bahn werden folgende Ziele angestrebt:

- » direkte und schnellere Verbindungen innerhalb der Agglomeration und in die angrenzenden Zentren ohne Umsteigen am Bahnhof Biel
- » bessere Erschliessung der Arbeitsschwerpunkte ESP Bözingenfeld und Brüggmoos
- » besserer Zugang zum ÖV durch neue Haltestellen
- » 15-Minuten-Takt auf den Agglomerationsachsen

Die Stärkung der S-Bahn ist komplementär zum Ausbau des Busnetzes (ÖV.4) und mit diesem abgestimmt. In den Korridoren Biel-Péry und Biel-Grenchen könnte eine ausgebauten S-Bahn beispielsweise bestehende Buslinien ersetzen.

ÖV4.1 Arbeitsschwerpunkte ESP Bözingenfeld und Brüggmoos besser erschliessen

Für die Verbesserung der Erschliessung wurden verschiedene Optionen geprüft. Die Durchbindung von S-Bahnlinien bringt aufgrund der Wartezeiten am Bahnhof Biel keinen Nutzen. Hingegen können mit Linienverlängerungen und Tangentialverbindungen umsteigefreie Verbindungen angeboten und die Reisezeiten verkürzt werden.

- » Verlängerung S2 Neuenburg-Biel bis Grenchen Nord mit Anbindung an IC5
- » Verlängerung S4 Solothurn-Biel bis Sonceboz-Sombeval
- » Neue Tangentialverbindung S32 Bern-Grenchen Süd (ohne Halt in Biel)

ÖV4.2 Taktichte der S-Bahn erhöhen

Die Entwicklungsgebiete auf den Agglomerationsachsen werden durch eine Taktverdichtung der S-Bahn besser erschlossen. Durch die Verlängerung der S2 und S4 resultiert ein 15 Minuten-Takt nach Grenchen, Sonceboz-Sombeval und Brügg/Lyss (V1.2). Im Abschnitt Ipsach-Biel im Agglomerationskern wird der 7,5-Minuten-Takt angestrebt. Durch die Taktverdichtung werden zudem die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus verbessert.



- » 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

ÖV4.3 Innerstädtische Zentren mit neuen S-Bahn-Haltestellen erschliessen



Um die Anbindung der innerstädtischen Zentren und die Verknüpfung zwischen Bahn- und Busnetz zu verbessern, werden zusätzliche S-Bahn-Haltestellen geprüft. Vier potenzielle Standorte für neue Haltestellen wurden identifiziert. Diese werden auf ihre Machbarkeit geprüft und gemäss ihrem Nutzen priorisiert.

- » Stadien (Erschliessung Sportstadien/Längfeld)
- » Waldrain (Erschliessung Madretsch/Linde)
- » Altstadt (Erschliessung Altstadt/Beaumont)
- » Bernstrasse (Erschliessung Weidteile/Mühlefeld)

KM 1 Verkehrsdrehscheiben stärken

Wichtige ÖV-Haltestellen im Agglomerationskern werden als Verkehrsdrehscheiben gestärkt. Sie verknüpfen verschiedene Mobilitätsformen und ermöglichen dadurch für jede Strecke die Wahl des effizientesten Verkehrsmittels. Die Verkehrsdrehscheiben werden auf die Umsteigebeziehung zwischen ÖV, Veloverkehr, Fussverkehr und Sharing-Angeboten ausgerichtet und bieten Serviceangebote und Einkaufsmöglichkeiten.



- » **Zentrale Verkehrsdrehscheibe (Biel):** Umsteigen zwischen Fern- und Regionalverkehr, S-Bahn, urbanen und regionalen Buslinien, Fuss- und Veloverkehr, Mikromobilität, Sharing, Taxi. Umfassendes Dienstleistungsangebot in und um den Bahnhof



- » **Urbane Verkehrsdrehscheibe (Brügg, Nidau, Mett, Bözingenfeld):** Umsteigen zwischen S-Bahn, urbanen und regionalen Buslinien, Fuss- und Veloverkehr, Mikromobilität, Sharing, Taxi. Grundangebot an Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten



- » **Regionaler Knoten (Lyss):** Umsteigen zwischen MIV, Fern- und Regionalverkehr, S-Bahn, regionalen Buslinien, Fuss- und Veloverkehr, Mikromobilität, Sharing, Taxi. Grundangebot an Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten

KM 2 Bike+Ride und Park+Ride wesensgerecht ausbauen

- » Bike+Ride-Angebote werden an allen weiteren Bahnhaltstellen sowie an wichtigen Bushaltstellen in ausreichender Zahl und guter Ausstattung zur Verfügung gestellt.
- » Park+Ride-Angebote erfüllen in der Agglomeration eine subsidiäre Aufgabe. Sie ermöglichen ein einfaches Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr. Der Fokus liegt auf der dezentralen Anbindung von schlecht erschlossenen Gebieten an die nächstliegende ÖV-Haltstelle.

KM 3 Bikesharing ausbauen

- » Das bestehende Bikesharing-Angebot in der Stadt Biel wird verdichtet und auf die weiteren Gemeinden des Agglomerationskerns und Lyss erweitert. Es wird ein gemeinsames bzw. kompatibles System/Angebot angestrebt.

Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045

Die oben beschriebenen Angebotsziele für die S-Bahn basieren auf der Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045 (2023). Diese zeigt auf konzeptioneller Ebene auf, wie das S-Bahnnetz durch Linienverlängerungen und neue Haltstellen gestärkt werden kann. Die erforderlichen Infrastrukturausbauten, die technische und betriebliche Machbarkeit sind in weiteren Planungsschritten vertieft abzuklären

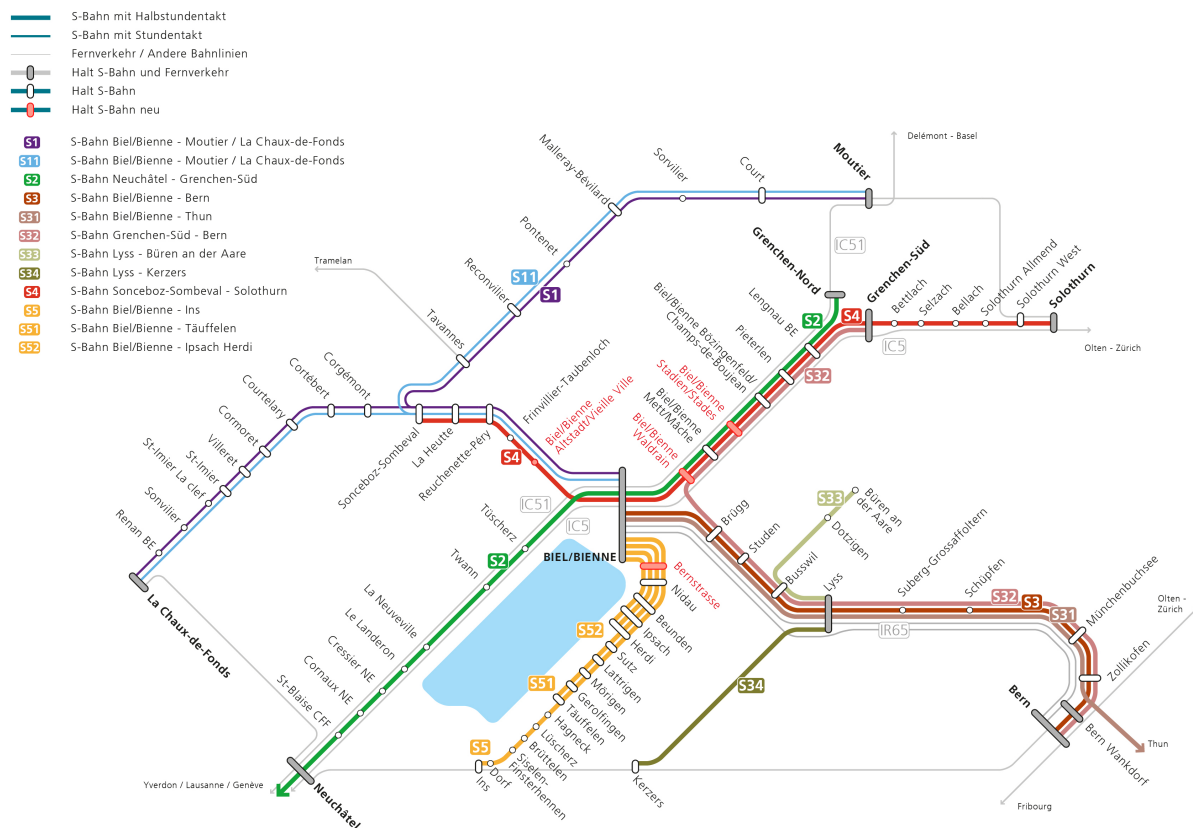


Abbildung 33 Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045: Liniennetzplan und Angebotsziele

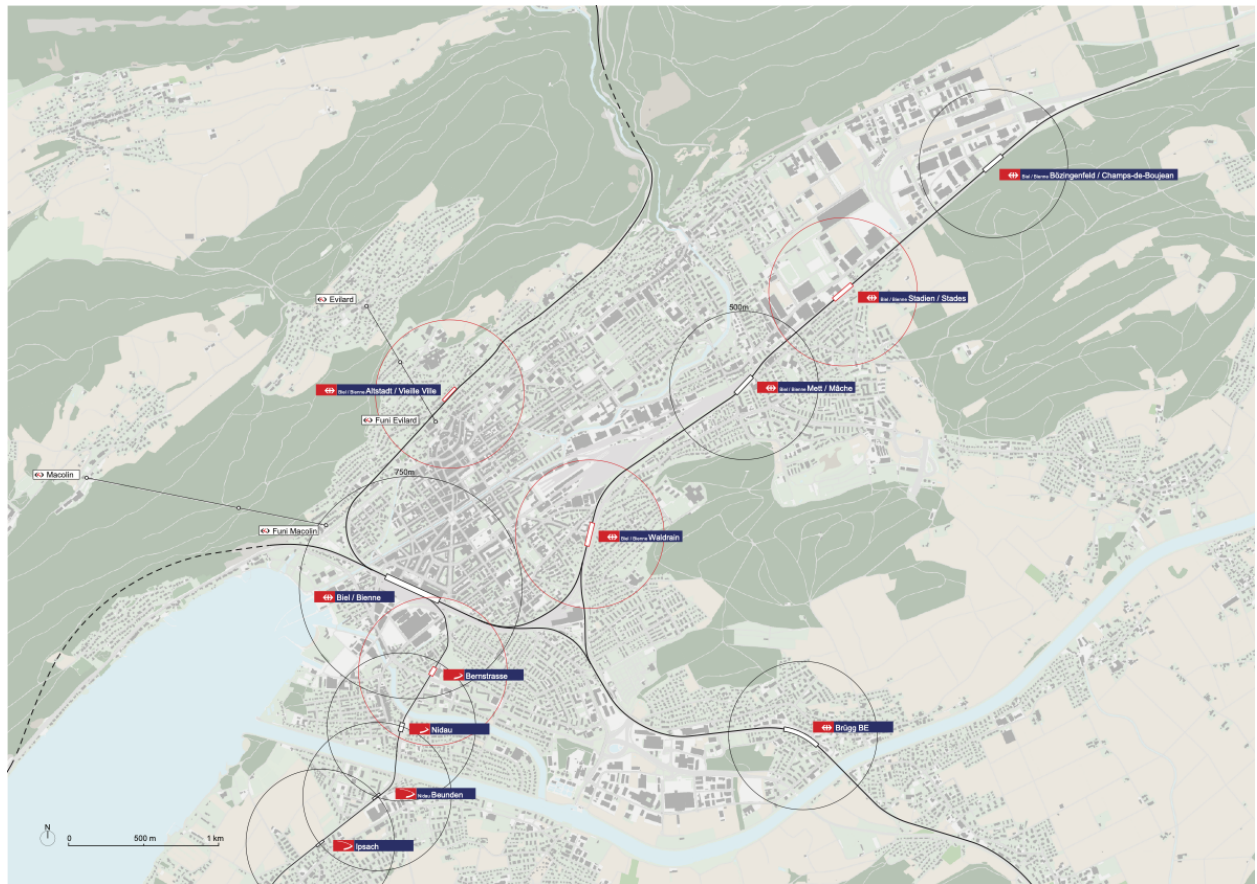


Abbildung 34 Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045: zu prüfende S-Bahn-Haltestellen

6.5 Teilstrategie Veloverkehr

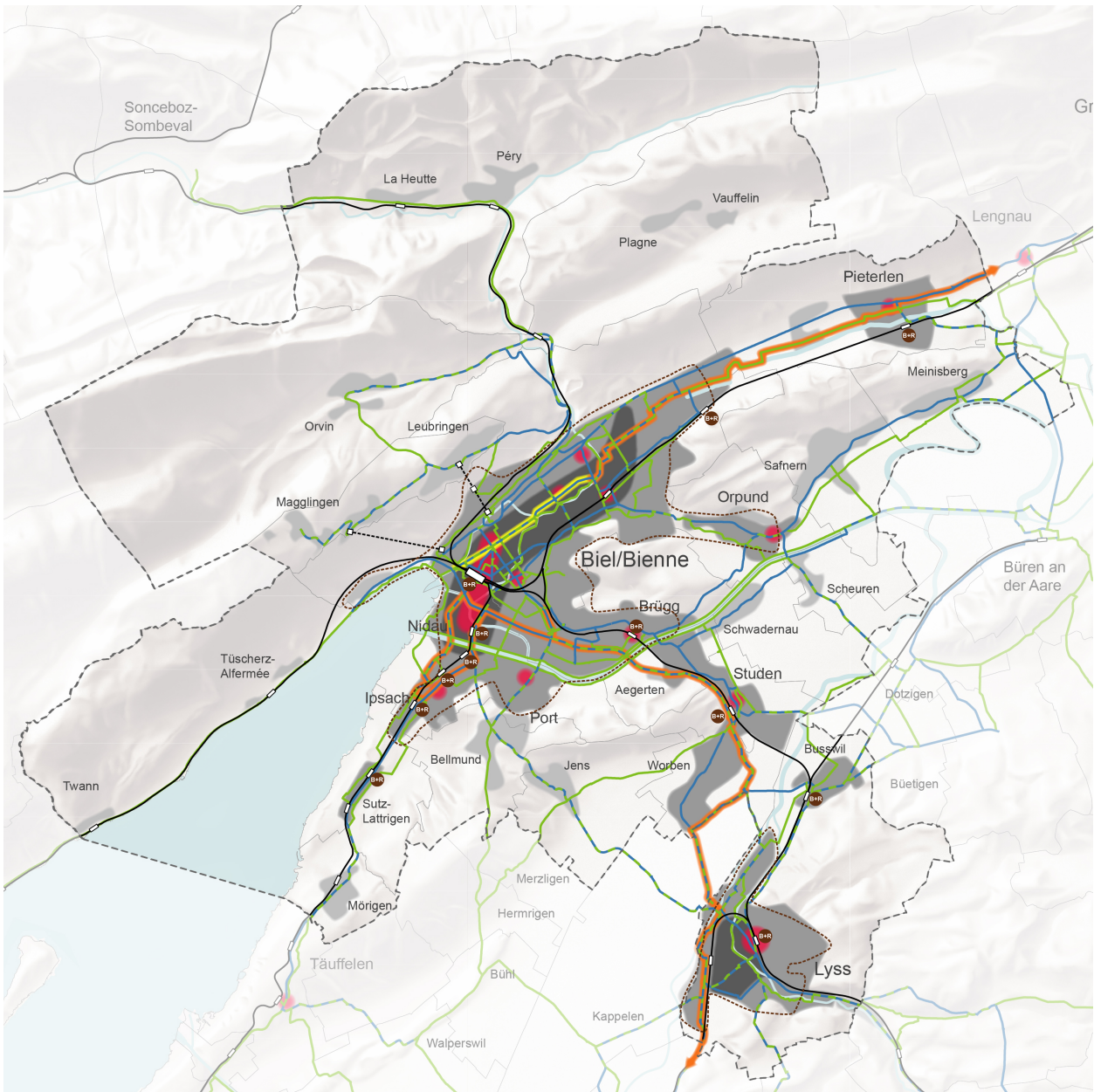


Abbildung 35 Teilstrategie Veloverkehr
 Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.4 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4

Die Teilstrategie Veloverkehr wurde inhaltlich unverändert übernommen. In Anlehnung an die Terminologie des Bundes werden neu die Begriffe Velobahnen und Hauptverbindungen verwendet.


Die Teilstrategie Veloverkehr umfasst drei Strategieelemente, die nachfolgend erläutert werden:

- VV1 Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen
- VV2 Bike+Ride und Bikesharing ausbauen
- VV3 Signalisation verbessern
- VV4 Umsetzung unterstützen





VV1 Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen

Für alle potenziellen Zielgruppen, insbesondere auch für ungeübte Velofahrende, werden sichere, zusammenhängende und attraktive Verbindungen geschaffen. Bei Strassensanierungen und -neugestaltungen werden Entsiegelung, Begrünung und Beschattung konsequent integriert. Stark hitzeexponierte Stellen und wichtige Verbindungen werden beschattet.



V1.1 Velobahnen

-  » Überörtliche Vorrangroute mit hohem Ausbaustandard (schnell, direkt und sicher) als Alternative zum MIV und ÖV, auf Agglomerationsachsen mit hohem Velopotenzial für den Pendlerverkehr

V1.2 Hauptverbindungen

-  » Mittelachse Biel als strukturierende West-Ost-Verbindung im Stadtgebiet zwischen Seeufer, Stadtzentrum und Arbeitsschwerpunkt ESP Bözingenfeld
-  » Direktroute als direkte und sichere Verbindung 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

-  » Das Bikesharing-Angebot wird ausgebaut und auf den Agglomerationskern erweitert.
-  » Bike+Ride-Angebote werden an allen weiteren Bahnhaltstellen sowie an wichtigen Bushaltstellen in ausreichender Zahl und guter Ausstattung zur Verfügung gestellt.

VV3 Signalisation verbessern

- » Ein einheitlicher Auftritt der Veloinfrastruktur stärkt die Identität und Sichtbarkeit des Velonetzes und erleichtert die Orientierung.

VV4 Umsetzung unterstützen

- » Eine regionale Koordinationsstelle erarbeitet Standards für die Velorouten und unterstützt die Gemeinden bei der Planung und Realisierung insbesondere von gemeindeübergreifenden Verbindungen. Sie wirkt auf die Umsetzung der Massnahmen durch die verschiedenen Träger hin.

6.6 Teilstrategie Fussverkehr

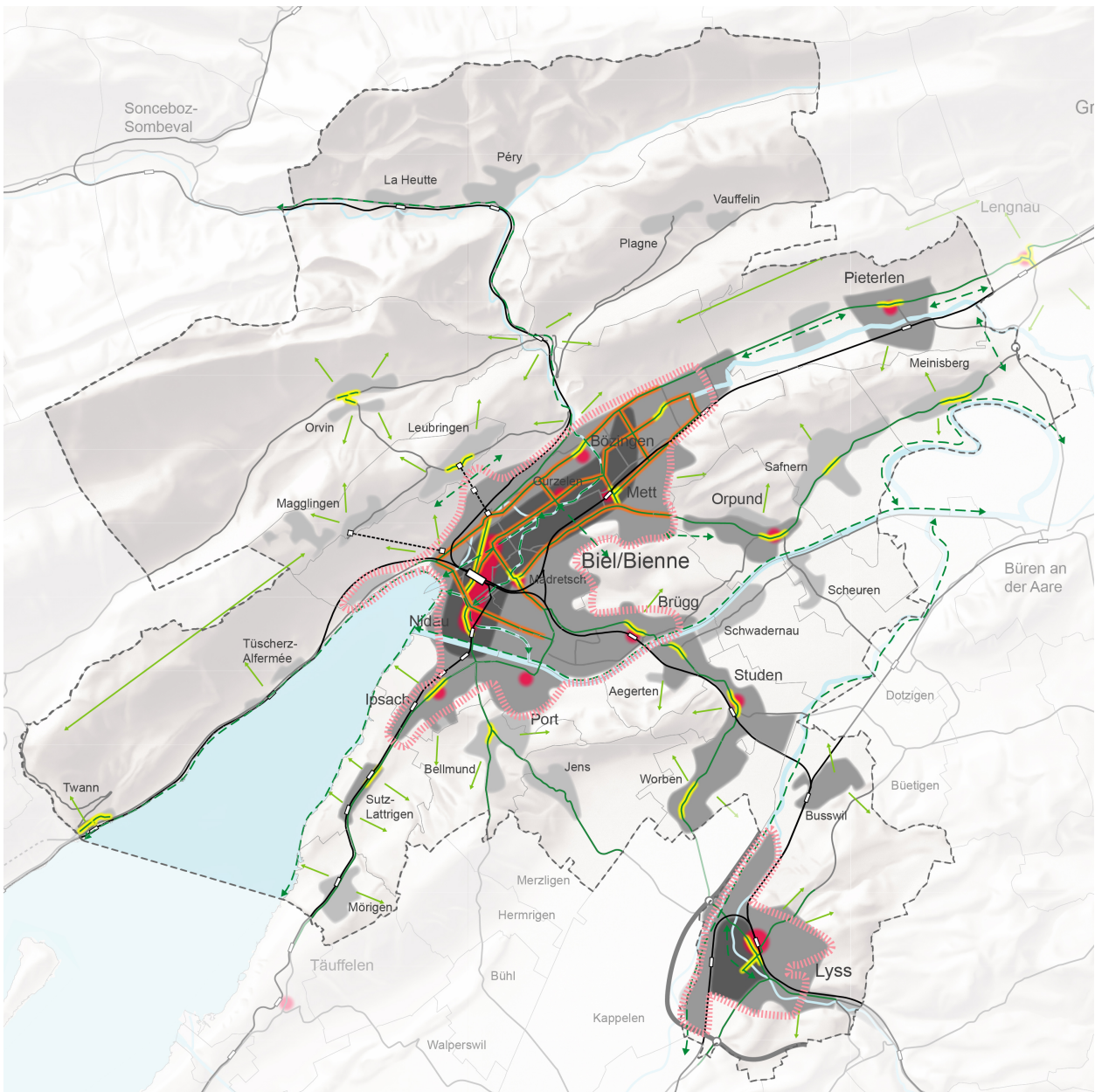








Abbildung 36 Teilstrategie Fussverkehr
 Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.5 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4

Die Teilstrategie Fussverkehr wurde unverändert übernommen.

FV1 Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen

Die Fusswegverbindungen zu den wichtigen Zielorten und in Gebieten mit hohem Fussverkehrsaufkommen werden gestärkt und aufgewertet. Bei Strassensanierungen und -neugestaltungen werden Entsiegelung, Begrünung und Beschattung konsequent integriert. Stark hitzeexponierte Stellen und wichtige Verbindungen werden mit Sitzgelegenheiten und schattenspendenden Elementen ausgestattet.

- 
 » In den Zentrumsbereichen und Ortskernen wird der Strassenraum mit besonders hoher Aufenthaltsqualität und minimaler Trennwirkung gestaltet. Unterstützend wird ein Tieftemporegime auf Hauptstrassen angestrebt.
- 
 » Auf den Agglomerationsachsen wird innerorts die Aufenthaltsqualität entlang der Hauptstrassen erhöht. Zwischen den Ortschaften werden sichere Fussverbindungen entlang oder abseits der Hauptstrassen gewährleistet.
- 
 » Strukturierende und ortsbildprägende städtische Strassenräume werden in das Fusswegnetz eingebunden und mit hoher Qualität und starker Identität gestaltet.
- 
 » Strukturierende landschaftliche Verbindungen erschliessen die Grün- und Freiräume innerhalb und am Rand des Siedlungsgebiets mit einem attraktiven Fusswegnetz.
- 
 » Mit attraktiven Verbindungen in die siedlungsnaher Landschaft wird der Zugang zu den Landschafts- und Erholungsräumen erleichtert.
- 
 » Mit einem engmaschigen Fusswegnetz im städtischen Raum wird die Durchlässigkeit erhöht und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten geschaffen.

6.7 Teilstrategie Strassennetz und MIV

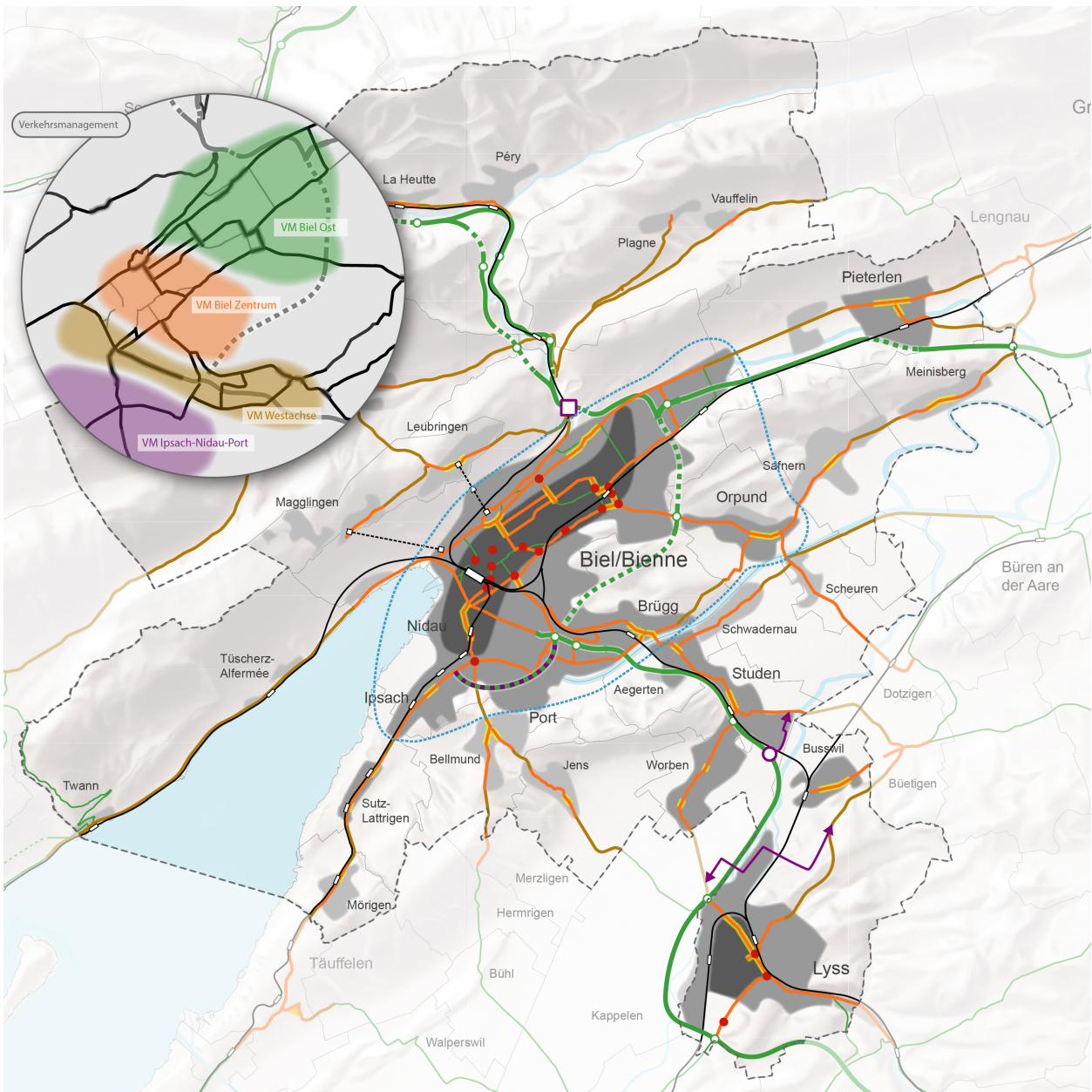


Abbildung 37 Teilstrategie Strassennetz und MIV
 Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.6 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4

Die Teilstrategie Veloverkehr wurde unverändert übernommen.

Die Teilstrategie Strassennetz und MIV umfasst vier Strategieelemente, die nachfolgend erläutert werden:






MIV1 Strassenräume verträglich und sicher gestalten

MIV2 Erschliessung verbessern und Siedlungsgebiet entlasten

MIV3 Strassenkapazitäten und Verkehrsabläufe optimieren




MIV4 Nachfrage beeinflussen

MIV1 Verkehr verträglich und sicher gestalten


-  » Die Hauptachsen innerorts werden siedlungsorientiert gestaltet. Sie bieten gute Bedingungen für den öffentlichen Verkehr, sind attraktiv und sicher für den Fuss- und Veloverkehr und haben eine hohe Aufenthaltsqualität.
-  » In den Zentrumsgebieten werden Querschnitt, Gestaltung und Geschwindigkeit auf die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden, gute Querungsmöglichkeiten und eine hohe Aufenthaltsqualität ausgerichtet.
-  » Auf den Hauptachsen ausserorts wird ein verlässlicher und sicherer Verkehrsablauf gewährleistet.
-  » Die untergeordneten Strassen in den Quartieren und Ortschaften werden verkehrsberuhigt (Tempo-30- oder Begegnungszonen) und mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität gestaltet.
-  » Die Sicherheit auf dem Strassennetz wird zusätzlich durch das Black Spot Management laufend verbessert. Damit wird sichergestellt, dass Unfallstellen objektiv bewertet und die zur Verfügung stehenden Mittel effizient eingesetzt werden.
- » Bei Strassensanierungen und -neugestaltungen werden Entsiegelung, Begrünung und Beschattung konsequent integriert.

MIV2 Erschliessung verbessern und Siedlungsgebiet entlasten

MIV2.1 Anschluss an Hochleistungsnetz verbessern

-  » Mit der Realisierung eines Kreisels auf der A16 (Vollanschluss Biel Nord) werden Leubringen und Magglingen an die Autobahn Richtung Biel angebunden und das Stadtgebiet vom Durchgangsverkehr entlastet.
-  » Mit der Verlegung des Anschlusses Studen der A6 und dem Ausbau zu einem Vollanschluss werden langfristig die Ortsdurchfahrten Worben, Studen, Bütigen und Dotzigen vom Verkehr entlastet. Damit wird die Verkehrssicherheit erhöht und die Siedlungsverdichtung im Raum Aegerten-Studen-Worben unterstützt.
-  » Mit dem Porttunnel wird die verkehrliche Anbindung des rechten Bielerseeufers an das Nationalstrassennetz und in den Arbeitsschwerpunkt ESP Bözingenfeld verbessert. Dies entlastet Nidau und Port vom Durchgangsverkehr und ermöglicht eine Aufwertung der Ortszentren.

MIV2.2 Gebietserschliessung verbessern

-  » Mit neuen Erschliessungsstrassen wird langfristig die Erreichbarkeit des Arbeitsschwerpunkts Lyss-Nord und der Kiesgrube Chrützwald verbessert und das Siedlungsgebiet entlastet. Die Entlastung des lokalen Strassennetzes begünstigt die angestrebte Siedlungsverdichtung im Zentrum Lyss.

MIV3 Strassenkapazitäten und Verkehrsabläufe optimieren

MIV3.1 Verkehrsmanagement aufbauen



- » Um die Kapazität im Strassennetz optimal zu nutzen und einen stabilen und verträglichen Verkehrsablauf zu gewährleisten, wird im Agglomerationskern ein flächendeckendes Verkehrsmanagement aufgebaut.
- » In Gebieten mit begrenzter Kapazität und hoher Auslastung, namentlich im Umfeld der städtischen Autobahnanschlüsse und auf den Hauptverkehrsachsen, wird der Verkehrsfluss überwacht und gesteuert. Wo nötig, wird der MIV dosiert und der ÖV bevorzugt.

MIV4 Nachfrage beeinflussen

MIV4.1 Parkierung im öffentlichen Raum bewirtschaften



- » Mit einem regional abgestimmten Parkplatzmanagement für die wichtigsten Zielgebiete (Versorgungszentren, Arbeitsschwerpunkte) wird die Nachfrage beeinflusst und die Verkehrsverlagerung auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr gefördert.
- » Bei den öffentlichen Parkplätzen für Besucherinnen und Besucher wird eine Reduktion des Angebots (insbesondere in Biel und Nidau), eine Erhöhung der Parktarife und eine Gebührenpflicht für alle Parkplätze angestrebt. Um Raum für ÖV, Fuss- und Veloverkehr und andere Nutzungen zu schaffen, werden die dezentralen Strassenparkplätze in den Zentrumsgebieten von Biel und Lyss in Sammelparkierungsanlagen konzentriert.