

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

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 5. Generation Zukunftsbild 2040

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 «Zukunftsbild 2040»

Die nachfolgenden Seiten enthalten den Baustein «Zukunftsbild» des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss 5. Generation, der zur öffentlichen Mitwirkung unterbreitet wird. Es handelt sich dabei um einen Auszug (Kap. 4) des Hauptberichts zum Agglomerationsprogramm.

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

4 Zukunftsbild 2040

Das Zukunftsbild (Kapitel 4.1 bis 4.4) ist behördenverbindlich.

Weiterentwicklung seit AP4

Das Zukunftsbild 2040 wurde in den Grundzügen beibehalten und wie folgt angepasst:

- » Der Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel sind neu im Zukunftsbild verankert.
- » Die Inhalte zu Landschaft und Freiraum wurden überarbeitet. Als Grundlage dienen Zwischenergebnisse aus dem Konzept Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (in Erarbeitung).
- » Die Zentrumsstruktur im Agglomerationskern wurde verfeinert. Nidau, Altstadt Biel, Stadien (Sport- und Freizeitcluster), Bözingenfeld (Zentralität im Arbeitsschwerpunkt) und Brüggmoos (neuer Standort Regionalspital) wurden als Orts- bzw. Quartierzentren hinzugefügt.
- » Das strukturierende ÖV-Netz wurde aktualisiert. Als Grundlage dienen das neu erarbeitete ÖV-Konzept 2035 und die Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045.
- » Mögliche Ergänzungen des Strassennetzes (auch nach 2040), über die noch nicht entschieden ist, werden zur Orientierung abgebildet und als solche bezeichnet.
- » Die Karte wurde grafisch leicht überarbeitet, um Klarheit und Aussagekraft zu verbessern.

4.1 Entwicklungsziele

Die Agglomeration Biel/Lyss strebt bis 2040 folgende Ziele an, aus denen das Zukunftsbild (Kap. 4.1), das Zielszenario Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze (Kap. 4.2), das Zielszenario Mobilität (Kap. 4.3) und die Zielwerte MOCA-Indikatoren (Kap. 4.5) abgeleitet werden.

Übergeordnete Ziele

- » Die Agglomeration Biel/Lyss entwickelt sich als innovativer und attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum im Kanton Bern und in der Hauptstadtregion Schweiz.
- » Sie ermöglicht ein nachhaltiges Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum durch qualitative Entwicklung nach innen.
- » Sie trägt zu einer klimaneutralen Mobilität bei und passt ihre räumlichen Strukturen an den Klimawandel an.
- » Die Gemeinden verfolgen gemeinsame Strategien für Landschaft und Freiraum, Siedlung und Mobilität und stimmen ihre Entwicklungsziele aufeinander ab.

Landschaft und Freiraum

- » Die Agglomeration plant und gestaltet ihre Landschaftsräume gemeindeübergreifend.
- » Für das Stadtklima wirksame Kaltluftgebiete und -korridore werden gesichert.
- » Freiräume sind wohnortnah und in guter Qualität vorhanden. Intensiv genutzte Erholungsgebiete und stille Zonen mit ökologischem Vorrang stehen in einem ausgewogenen Verhältnis.
- » Ein attraktives Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr verbindet die Landschafts- und Freiräume. Räumliche Barrieren werden aufgehoben.

Siedlung

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

Mobilität

- » Die Agglomeration Biel/Lyss ist für Bevölkerung und Wirtschaft gut erreichbar.
- » Der Mobilitätszuwachs durch das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum wird mit effizienten, platzsparenden und emissionsarmen Verkehrsarten aufgefangen.
- » Der Strassenverkehr wird siedlungsverträglich und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher gestaltet.
- » Die verkehrsbedingten Belastungen für Bevölkerung und Umwelt werden minimiert.
- » Der öffentliche Verkehr wird emissionsfrei betrieben. Der private Verkehr und der Güterverkehr sind mehrheitlich emissionsfrei.

4.2 Zukunftsbild

Das Zukunftsbild beschreibt die angestrebte räumliche Struktur der Agglomeration Biel/Lyss im Jahr 2040. Die Bestandteile des Zukunftsbilds sind auf der Karte abgebildet und werden nachfolgend erläutert.

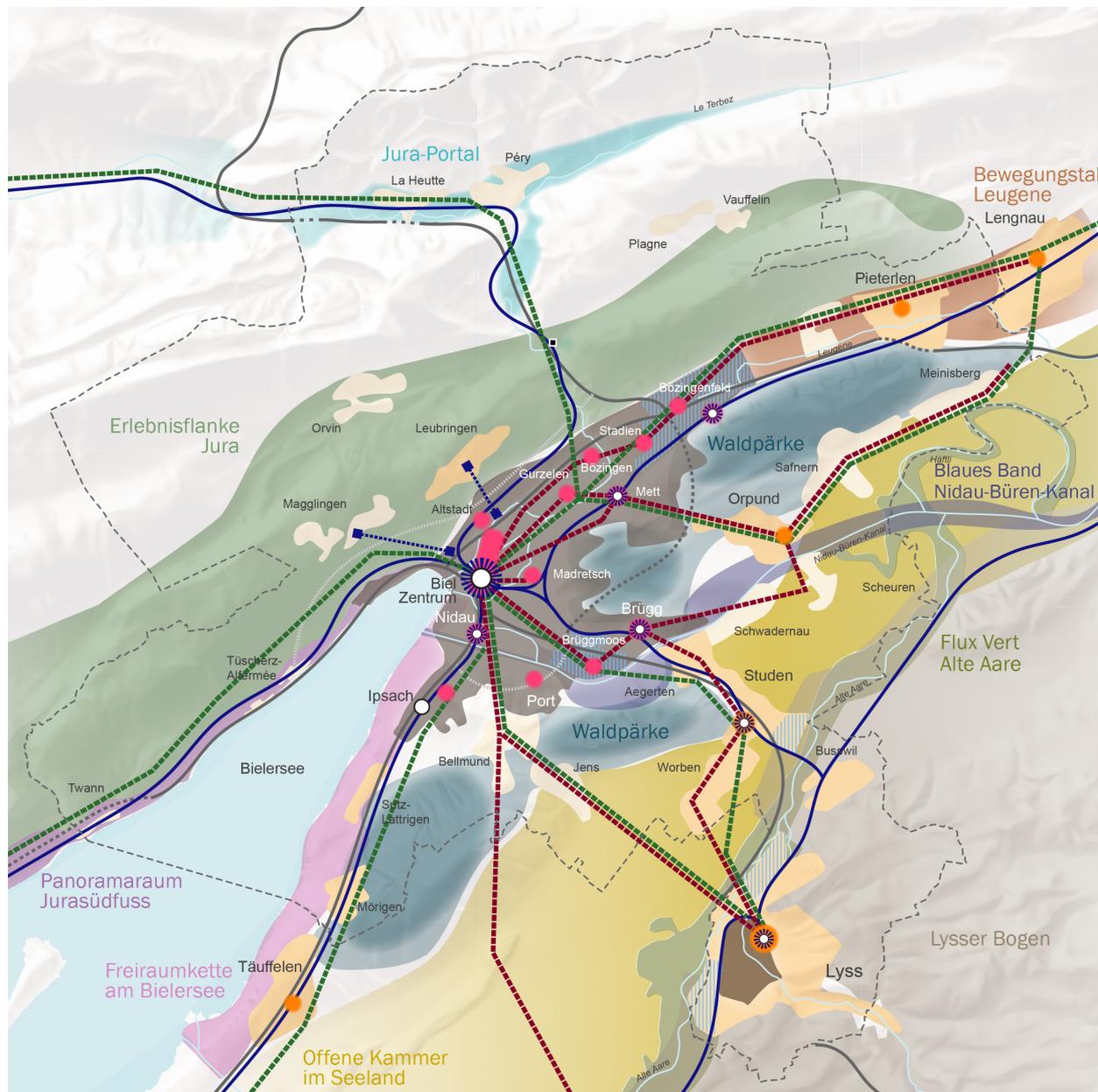


Abbildung 25 Zukunftsbild
 Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 4.1 im Kartenband

LANDSCHAFTSRÄUME

Zehn Landschaftsräume mit unterschiedlichem Charakter bieten Raum für Natur, Landwirtschaft und Bevölkerung. Das Naherholungsangebot ist vielfältig, wohnortnah und gut erreichbar. Die natürlichen Lebensräume sind intakt. Die Landschaftsräume wirken als Kaltluftkorridore zur Verbesserung des Stadt- und Ortsklimas und dienen als Rückzugsorte in Hitzeperioden.

- » **Jura-Portal: raues Verbindungstal mit überregionalen Attraktionen**
 Das Jura-Portal verläuft entlang der Schüss, die den rauen Charakter des Jura mit der Bieler Stadtlandschaft zusammenbringt. Die Gewässerräume der Schüss und des Terbez fungieren als verbindendes Element für die Freizeitnutzung und als ökologischer Korridor.
- » **Erlebnisflanke Jura: landschaftliches Strukturelement und Erlebnisraum**
 Die Juraflanke prägt die gesamte Region. Sie hat grossen Erlebnis-Charakter und ist Raum für Wanderungen, Velofahrten und Spaziergänge. Der direkte Anschluss an das Siedlungsgebiet macht sie zum Nächsterholungsraum.
- » **Panoramaraum Jurasüdfuss: genussreicher Raum zwischen Jura und Bielersee**
 Der Landschaftsraum Jurasüdfuss mit seiner Wein-Kulturlandschaft ermöglicht freizeitleiche Erholung am Wasser genauso wie in den Hanglagen. Die vielen Sichtbezüge und Ausblicke in die Landschaft sind eine wesentliche Qualität dieses Panoramaraums. Schützenswerte Ortsbilder und die Juraflanke sind in den Raum integriert.
- » **Bewegungstal Leugene: Tal der Bewegung und ökologischen Vernetzung**
 Im Leugene-Tal treffen Industrie und Natur, Erholung und Sport aufeinander. Das Areal der Tissot-Arena schaffen einen freiräumlichen Brückenschlag zur Schüss. Die beiden Bergflanken des Jura und des Büthenbergs sind durch einen besonders wertvollen ökologischen Korridor miteinander vernetzt.
- » **Freiraumkette am Bielersee: vielfältige Freiräume am Seeufer**
 Die Freiraumkette am südlichen Ufer des Bielersees ist eine Abfolge von unterschiedlichen Orten für verschiedene Nutzungen am und im Wasser. Zwischen den intensiven Abschnitten gibt es stille Zonen mit ökologischen Nischen. Ein attraktiver Uferweg verbindet die unterschiedlichen Freiräume.
- » **Waldpärke der Agglomeration: bewaldete Hügel als regionale Freizeitpärke**
 Die vier Wälder Büthenberg, Längholz, Jäissberg und Oberholz bilden parkartige Freizeitlandschaften. Sie befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Siedlungsgebiet und bieten ihren Nutzenden Erholungs- und Sportmöglichkeiten sowie Orte für gemeinschaftliche Zusammenkünfte.
- » **Blaues Band Nidau-Büren-Kanal: Sport- und Freizeitachse**
 Der Nidau-Büren-Kanal ist ein Rückgrat für Freizeitaktivitäten in der Agglomeration. Er bietet sowohl Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser als auch schnelle Verbindungsachsen und einen wichtigen ökologischen Korridor.
- » **Offene Kammer Seeland: identitätsstiftendes Kulturland mit Freizeitparcours**
 Der Landschaftsraum Seeland ist eine weite Ebene mit viel Potenzial zur freizeitleichen Nutzung. In der Agglomeration zeigt sie sich als offene Kammer, in der sich landwirtschaftlich geprägte Nutzungen gepaart mit Freizeitaktivitäten sammeln. Die längsseitige Freizeithauptroute führt entlang des Sägebachs, ein feinmaschiges Netz aus Nebenrouten ermöglicht eine Vielzahl an Bewegungsparcours.
- » **Flux Vert Alte Aare: ökologischer und naturnaher Erholungsraum**
 Die Alte Aare bildet einen revitalisierten, ökologisch wertvollen Landschaftsraum mit punktuellen Aufenthaltsbereichen, die den historischen Gewässerlauf und die Auenlandschaft erlebbar machen. Die angrenzenden Freiräume und Randbereiche der industriellen Siedlungsgebiete sind Teil des Landschaftsraums und die Übergänge entsprechend sensibel gestaltet.

» **Lysser Bogen: vielfältiges zusammenhängendes Naherholungsgebiet**

Der Lysser Bogen bildet ein wertvolles zusammenhängendes Naherholungsgebiet unmittelbar am Lysser Siedlungsgebiet. Die landschaftliche Vielfalt aus Gewässerräumen, Wald- und Kulturlandschaften mit vielen Kleinstrukturen schafft ideale Räume für unterschiedliche Freizeitaktivitäten.

Freiraumnetz und Verbindungsrouten

- » Ein übergeordnetes Netz aus hochwertigen Spazier-, Wander- und Velorouten verbindet die zehn Landschaftsräume und ermöglicht Bewegung und Aufenthalt.
- » Ein feinmaschiges lokales Wegnetz ergänzt die übergeordneten Routen. Alle Siedlungsgebiete und wichtigen Freiräume sind an dieses Netz angebunden.
- » Thematische Routen und eine klare Signaletik schaffen Identität und geben Orientierung im Freiraumnetz.

Landschaftszäsuren und ökologische Vernetzungsachsen

- » Die Ausdehnung der Siedlungsgebiete ist begrenzt. Das Siedlungswachstum ist nach innen gerichtet.
- » Die Zäsuren der Infrastrukturlandschaften in Frinvillier, der A5 bei Pieterlen und der A6 bei Studen sind durch qualitätsvolle freiräumliche Verbindungen aufgehoben.
- » Die Landschaftskammern zwischen den Siedlungen sind erhalten. Sie wahren die Identität der Ortsbilder, sichern ökologische Vernetzungsachsen und Wildtierkorridore und dienen der Naherholung.

Freiräume entlang der Gewässer im Stadtraum

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

SIEDLUNGSRÄUME

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

Agglomerationskern: dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität

- » Der Agglomerationskern umfasst das Siedlungsgebiet von Biel, Brugg, Ipsach, Nidau und Port. Er ist zusammenhängend bebaut und hat städtischen Charakter.
- » Die Nutzungsdichte ist hoch bis sehr hoch. Strassenräume, Plätze und Grünräume mit hoher Aufenthaltsqualität gliedern den Stadtraum und ermöglichen Begegnung und Erholung. Die Gestaltung des öffentlichen Raums mit Entsiegelung, Begrünung, Beschattung und Wasserelementen sorgt für ein gutes Stadtklima und fördert die Biodiversität. Die Naherholungsgebiete sind mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar.
- » Der Agglomerationskern bietet Wohnraum für alle gesellschaftlichen Schichten und ein breites Spektrum an Arbeitsplätzen in Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen. In den Zentrumsgebieten und entlang der Hauptachsen sind Wohnen, Arbeiten und Freizeitnutzungen durchmischt.
- » Der Agglomerationskern hat dank konsequenter Siedlungsentwicklung nach innen den grössten Teil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums der Region aufgenommen.

- » Das Wachstum erfolgte hauptsächlich im bestehenden Siedlungsgebiet. Es sind dichte, durchmischte Siedlungen mit hoher städtebaulicher Qualität und stadtverträglicher Mobilität entstanden.

Agglomerationsachsen: sorgfältig verdichtet und städtebaulich aufgewertet

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

Ländlicher Siedlungsraum: intakte dörfliche Strukturen

- » Die Dörfer im ländlichen Raum liegen in den Landschaftsräumen zwischen den Agglomerationsachsen. Die Siedlungen sind kompakt und voneinander getrennt.
- » Die Nutzungsdichte ist gering bis mittel. Die Ortskerne sind einladend gestaltet. [Die Gestaltung des öffentlichen Raums mit Entsiegelung, Begrünung, Beschattung und Wasserelementen sorgt für ein gutes Ortsklima und fördert die Biodiversität. Die Naherholungsräume sind zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar.](#)
- » Die Dörfer dienen hauptsächlich dem ruhigen Wohnen, dem lokalen Gewerbe und der Landwirtschaft.
- » Das Wachstum der Bevölkerung ist moderat und auf den Erhalt der dörflichen Strukturen ausgerichtet.
- » Die Entwicklung fokussiert auf die Ortskerne und die Siedlungserneuerung.

Arbeitsschwerpunkte: differenziert genutzt und optimal erschlossen

- » Die Arbeitsschwerpunkte bieten Raum für industrielle, gewerbliche und Dienstleistungsnutzungen in einem attraktiven Arbeitsumfeld.
- » Die Flächen werden optimal genutzt, wo möglich erfolgen Nachverdichtungen.
- » Die Arbeitsschwerpunkte verfügen über eine direkte Anbindung an das übergeordnete Straßennetz. Sie sind entsprechend ihrer Nutzungsdichte angemessen mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und für den Fuss- und Veloverkehr gut erreichbar.

VERSORGUNGSZENTREN

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

Kantonales Zentrum

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

Orts- und Quartierzentren im Agglomerationskern

- » **Starke Orts- und Quartierzentren im Stadtraum schaffen Identität und bündeln das öffentliche Leben Sie sichern die wohnortnahe Versorgung der umliegenden Quartiere und ermöglichen kurze Wege im Alltag.**

Regionales Zentrum

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

Teilregionale Zentren

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

MOBILITÄT

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

Öffentlicher Verkehr

- » **Fünf S-Bahn-Achsen bilden das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und erschliessen die Agglomeration im 30-Minuten-Takt. Im Agglomerationskern sowie zwischen Biel und Lyss verkehrt die S-Bahn im 15-Minuten-Takt.**
- » **Die Hauptachsen des Bus-Netzes ergänzen die S-Bahn. Sie verbinden die Regionalzentren mit dem Agglomerationskern im 15 Minuten-Takt und die Zentren im Agglomerationskern im 7,5 Minuten-Takt.**
- » **Ein Netz von Quartierlinien** erschliesst den Agglomerationskern flächendeckend mit dichtem Takt und zuverlässigem Fahrplan. Zentrumsgebiete, Bahnhofstellen und wichtige Zielorte sind direkt und schnell erreichbar.
- » Im ländlichen Raum verbinden die regionalen Buslinien die Dörfer mit den Versorgungszentren und Bahnhofstellen auf den Agglomerationsachsen und bieten attraktive Umsteigebeziehungen auf die Bahn.
- » Flexible Lösungen in Randzeiten und für periphere Randgebiete ergänzen das Angebot für die Feinerschliessung.
- » Busspuren und Verkehrsmanagement gewährleisten optimierte und stabile Reisezeiten.

Fuss- und Veloverkehr

- » Sichere, direkte und attraktive Routen für den Fussverkehr verbinden die Wohn- und Arbeitsgebiete mit den Orts- und Quartierzentren, wichtigen Zielorten, den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und den Naherholungsgebieten. **Wichtige Verbindungen sind mit Sitzgelegenheiten und schattenspendenden Elementen ausgestattet.**
- » Gut ausgebaute Velo-Haupttrouten führen auf den Agglomerationsachsen direkt und sicher in den Agglomerationskern und verbinden die Zentren im Stadtraum.
- » Ein dichtes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten erschliesst die Siedlungsgebiete und die Naherholungsräume. Wohn- und Arbeitsgebiete, Orts- und Quartierzentren, wichtige Zielorte und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind in das Veloroutennetz eingebunden.
- » **Stark hitzeexponierte Stellen sind mit schattenspendenden Elementen versehen.**

Motorisierter Individualverkehr

- » Der Durchgangsverkehr und ein möglichst grosser Anteil des Ziel- und Quellverkehrs benützt die Hochleistungsstrassen (Autobahnen A5, A6 und A16).
- » Die Siedlungsgebiete werden auf möglichst direktem Weg über die Autobahnanschlüsse und wenige Hauptverkehrsachsen erreicht (Kammersystem). An den Autobahnanschlüssen ist ein stadtverträglicher Übergang auf das lokale Strassennetz gewährleistet.
- » Das übrige Strassennetz dient der Feinerschliessung und ist siedlungsorientiert gestaltet. **Für den Fuss- und Veloverkehr bestehen optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität.** Zentrumsbereiche, Ortskerne und Wohnquartiere sind als Niedrigtempozonen gestaltet.
- » **Sanierte und neugestaltete Strassenräume und Plätze sind weitestmöglich entsiegelt, begrünt und beschattet.**
- » Ein Verkehrsmanagement gewährleistet einen flüssigen Verkehrsablauf und die Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet. Die örtliche Belastbarkeit der Strassenräume wird überall eingehalten.
- » Strassen mit heute eingeschränkter Wohn- und Lebensqualität sind entlastet, die Luft- und Lärmbelastung ist reduziert.

Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben

- » Die Bahnhaltstellen sind gut an das lokale ÖV-Netz und an das Velorouten- und Fusswegnetz angebunden und gut zugänglich.
- » Es besteht ein ausreichendes Angebot an gedeckten Veloabstellplätzen und an Bike- und Carsharing-Angeboten.
- » **Verkehrsdrehscheiben liegen an wichtigen Knoten im ÖV-, Velo- und Fusswegnetz und ermöglichen das einfache und effiziente Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln.**
- » **Sie sind kundenfreundlich und attraktiv gestaltet und auf die optimale Zugänglichkeit zu ÖV, Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet**
- » Neben attraktiven ÖV-Haltestellen, Veloabstellanlagen und Bikesharing bieten sie weitere Angebote wie Carsharing, Taxi, Lastenveloverleih, P+R sowie Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten..

4.3 Zielszenario Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze

Die Agglomeration Biel/Lyss will das prognostizierte Bevölkerungswachstum von 23 200 Personen bis 2040 ermöglichen und an geeignete Standorte lenken. Die Bevölkerung soll hauptsächlich im Agglomerationskern und in den Zentren wachsen, wo ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr und eine gute Versorgung gewährleistet sind. Das Zielszenario in Tabelle 17 zeigt die angestrebte Verteilung des Bevölkerungswachstums. Es basiert auf dem Trendszenario 2040 gemäss der kantonalen Bevölkerungsprognose (Kapitel 3.3.1) und berücksichtigt die Kapazitäten der Bauzone (Kapitel 3.5.3).

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

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

davon Zentren:

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

Werte gerundet: Summen können abweichen

Tabelle 17 Wohnbevölkerung: Zielszenario 2040

Quelle: Eigene Berechnung

Bei den Arbeitsplätzen wird eine analoge Entwicklung zur Wohnbevölkerung angestrebt. Das Ziel ist ein ausgewogenes Verhältnis von Bevölkerung und Arbeitsplätzen und damit verbunden die Reduktion des Pendleraufkommens. Auf eine Quantifizierung des Zielszenarios Arbeitsplätze wird verzichtet, da die Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung stark von externen Faktoren beeinflusst wird.

4.4 Zielszenario Mobilität

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

Daraus leitet sich das folgende Zielszenario für die Mobilität ab:

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

4.5 Zielwerte MOCA-Indikatoren

Der Bund verlangt von den Agglomerationen quantitative Ziele zu fünf vorgegebenen Indikatoren (MOCA-Indikatoren). Nachfolgend werden die Zielwerte 2040 für die Agglomeration Biel und für Lyss definiert.

MOCA 1: Anteil der zurückgelegten Tagesdistanz im motorisierten Individualverkehr					
Durch die Massnahmen zugunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs soll deren Anteil am Gesamtverkehr zunehmen und der MIV-Anteil trotz Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum nicht weiter ansteigen.					
	2010	2015	2021	Ziel 2040	Differenz
Agglomeration Biel	64 %	54 %	61 %	45 %	- 16 %
Lyss	65 %	71 %	70 %	45 %	- 25 %

MOCA 2: Anzahl Verunfallte im Strassenverkehr pro 1 000 Einwohner/innen (ohne Nationalstrassen)					
Mit der Sanierung von Unfallschwerpunkten, siedlungsverträglichen Ortsdurchfahren, Verkehrsberuhigung und sicheren Routen für den Fuss- und Veloverkehr soll die Anzahl Unfälle deutlich gesenkt werden.					
	2014	2017	2021	Ziel 2040	Differenz
Agglomeration Biel	2,40	2,51	2,04	1,50	- 0,54
Lyss	2,04	1,90	1,69	1,50	- 0,29

MOCA 3: Anteil Einwohnerinnen und Einwohner nach ÖV-Güteklassen					
Durch die Siedlungsentwicklung an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten und die Verbesserung des ÖV-Angebots in Gebieten mit hoher Siedlungsdichte soll die ÖV-Anbindung der Wohnbevölkerung weiter verbessert werden.					
Agglomeration Biel	2014	2017	2022	Ziel 2040	Differenz
A sehr gute Erschliessung	14,4 %	16,2 %	21,2 %	20 %	+ 1,2 %
B gute Erschliessung	38,9 %	37,5 %	29,2 %	38 %	- 8,8 %
C mittelmässige Erschliessung	15,0 %	15,1 %	21,8 %	17 %	+ 4,8 %
D geringe Erschliessung	22,3 %	23,4 %	21,0 %	19 %	+ 2,0 %
Marginale oder keine Erschliessung	9,3 %	7,9 %	6,9 %	6 %	+ 0,9 %
Lyss	2014	2017	2022	Ziel 2040	Differenz
A sehr gute Erschliessung	11,5 %	30,3 %	26,6 %	30 %	- 3,4 %
B gute Erschliessung	25,7 %	31,5 %	31,7 %	35 %	- 3,3 %
C mittelmässige Erschliessung	28,4 %	19,7 %	23,5 %	20 %	+ 3,5 %
D geringe Erschliessung	25,4 %	11,0 %	9,8 %	10 %	- 0,2 %
Marginale oder keine Erschliessung	8,9 %	7,4 %	8,4 %	5 %	+ 3,4 %

MOCA 4: Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen					
Mit der Ansiedlung von grösseren Betrieben an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten und der Verbesserung des ÖV-Angebots in Gebieten mit hoher Siedlungsdichte soll die ÖV-Anbindung der Beschäftigten weiter verbessert werden.					
Agglomeration Biel	2014	2017	2022	Ziel 2040	Differenz
A sehr gute Erschliessung	31,5 %	33,4 %	34,3 %	35 %	+ 0,7 %
B gute Erschliessung	29,3 %	28,2 %	36,4 %	30 %	- 6,4 %
C mittelmässige Erschliessung	21,7 %	21,3 %	14,9 %	18 %	- 3,1 %
D geringe Erschliessung	13,4 %	13,1 %	9,9 %	12 %	- 2,1 %
Marginale oder keine Erschliessung	4,2 %	3,9 %	4,6 %	4 %	- 0,6 %
Lyss	2014	2017	2022	Ziel 2040	Differenz
A sehr gute Erschliessung	19,4 %	31,6 %	29,1 %	30,0 %	- 0,9 %
B gute Erschliessung	16,4 %	15,1 %	18,0 %	20,0 %	- 2,0 %
C mittelmässige Erschliessung	13,2 %	15,2 %	14,3 %	30,0 %	- 15,3 %
D geringe Erschliessung	32,3 %	27,1 %	17,3 %	15,0 %	+ 2,3 %
Marginale oder keine Erschliessung	18,6 %	10,9 %	21,3 %	10,0 %	+ 11,3 %

MOCA 5: Anzahl Einwohnende und Beschäftigte (VZÄ) pro ha überbaute Bauzonen					
Das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum soll grösstenteils in der bestehenden Bauzone erfolgen. Mit einer dichten Nutzung der unüberbauten Bauzonen und der Realisierung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete soll die Raumnutzerdichte erhöht werden.					
	2012	2017	2022	Ziel 2040	Differenz
Agglomeration Biel	84,9	86,2	86,4	96,0	- 9,6
Lyss	83,0	81,4	80,7	89,0	- 8,3

Tabelle 18 Zielwerte 2040 für die MOCA-Indikatoren
Daten 2010 bis 2022: ARE

Zukunftsbild

Landschaftsräume

- Jura-Portal
- Erlebnisflanke Jura
- Panoramaraum Jurasüdfuss
- Bewegungstal Leugene
- Waldpärke
- Flux Vert Alte Aare
- Lysser Bogen
- Freiraumkette am Bielersee
- Offene Kammer im Seeland
- Blaues Band Nidau-Büren-Kanal

Siedlungsräume

- Agglomerationskern: dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität
- Agglomerationsachsen: gezielt verdichtet und städtebaulich aufgewertet
- Ländlicher Raum: intakte dörfliche Strukturen
- Arbeitsschwerpunkte: differenziert genutzt und optimal erschlossen

Versorgungszentren

- Kantonales Zentrum
- Orts- und Quartierzentren im Agglomerationskern
- Regionales Zentrum
- Teilregionale Zentren

Mobilität

- S-Bahn mit dichtem Takt
- Hauptachse Bus-Netz
- Velo-Hauptroute
- Hochleistungsstrasse / Hauptverkehrsachse
- Mögliche Netzergänzung Nationalstrasse
- Verkehrsdrehscheibe

Orientierungsinhalt

- 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

