

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

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

5. Generation

Schwerpunktgebiete und Massnahmen

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.biel/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

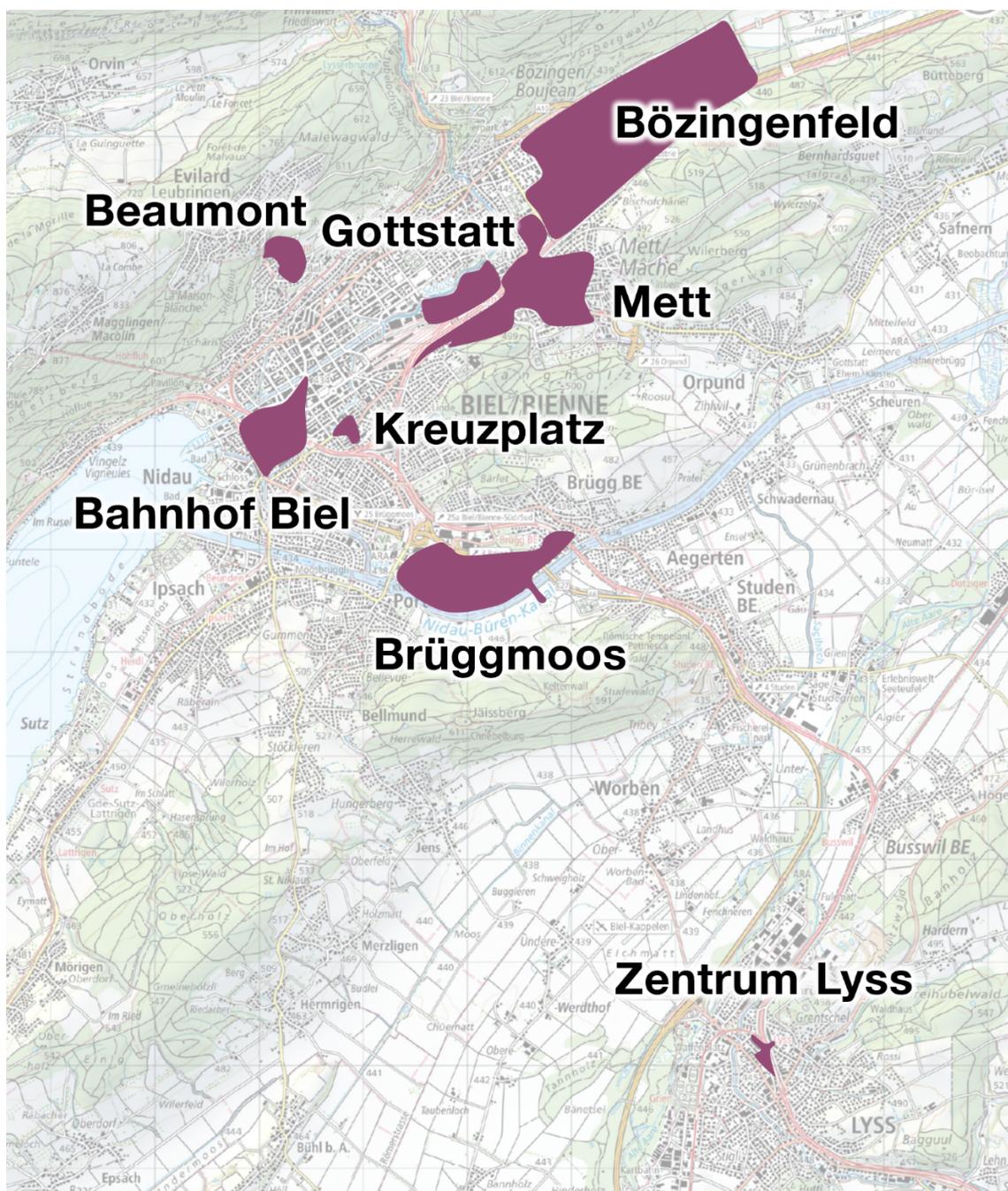
Baustein «Schwerpunktgebiete und Massnahmen»

Für die öffentliche Mitwirkung wurden die Massnahmen in Form von Tabellen aufbereitet, die pro Massnahme die wichtigsten Inhalte zeigen (siehe folgende Seiten). Nach der Mitwirkung werden die Inhalte in die Massnahmenblätter gemäss Vorlagen des Bundes übertragen.

Nachfolgend werden sämtliche Massnahmen des AP5 aufgelistet. Alle AP5-Massnahmen sind gleichzeitig im RGSK 2025 enthalten, zu dem parallel eine separate Mitwirkung läuft.

1 Schwerpunktgebiete

Das Agglomerationsprogramm 5. Generation umfasst rund 90 Massnahmen in den Bereichen Mobilität, Siedlung und Landschaft. Schwerpunktgebiete sind Räume mit einer hohen Konzentration von Projekten und Massnahmen mit starken Abhängigkeiten. Im Agglomerationsprogramm 5. Generation werden acht Schwerpunktgebiete bezeichnet, davon sechs in der Stadt Biel. Für jedes Schwerpunktgebiet wird ein Steckbrief erstellt, der aufzeigt, wie die verschiedenen Projekte räumlich (gegenüber Aspekten von Mobilität, Stadtentwicklung und Freiräumen) und zeitlich zusammenhängen. Die Schwerpunktgebiete sind ein Kommunikationsmittel für die Ziele und Planungsetappen. Weiter ermöglichen sie, den Grad der Koordination der verschiedenen Massnahmen und ihre Integration in den lokalen Kontext zu überprüfen.



| | |
|----------------------|---|
| Gare de Bienne | Städtebauliches Projekt rund um den Bahnhof Biel, in das hohe Erwartungen gesetzt werden. Der Bahnhofssektor verlangt eine proaktive und vertiefte Koordination, deren Leitlinien in einem Nutzungskonzept verankert werden, das als Grundlage für Planungsprojekte dient. |
| Mett, Bienne | Das Quartier Mett mit einem hohen Anteil an gemeinnützigen Wohnungen und einem grossen Anteil der Stadtbevölkerung (bevölkerungsreichstes Quartier in Biel) wird sich in den kommenden Jahrzehnten stark erneuern und entwickeln. |
| Gottstatt, Bienne | Der mitten in Biel, zwischen Jurafuss und Schüss gelegene Sektor Gurzelen ist Gegenstand grösserer Umgestaltungen. Der Sektor Gottstatt, der sich im Süden dieses Entwicklungsschwerpunkts befindet, weist heute einen sehr verkehrsbezogenen Charakter auf und liegt in unmittelbarer Nähe des SBB-Rangierbahnhofs. Er wird sich in den kommenden Jahren weiterentwickeln. |
| Beaumont, Bienne | Mit dem Umzug von Biel nach Brügg schafft das Spitalzentrum Platz für andere Nutzungen. Eine umfangreiche, integrierte Planung für die Nachfolgenutzung ist erforderlich. |
| Bözingenfeld, Bienne | Für den wichtigsten Entwicklungsschwerpunkt in der Agglomeration wird ein Mobilitätsleitbild erstellt. |
| Kreuzplatz, Bienne | Der Kreuzplatz ist ein stark frequentierter Verkehrsknotenpunkt, auf dem Busse, motorisierte Fahrzeuge und aktive Verkehrsteilnehmer verkehren. Weiter erfüllt er auch die Funktion eines Quartierzentrums. Der Bau neuer Gebäude und Siedlungen wird mit der Neugestaltung des Strassenraums und der Schaffung eines echten Zentrums einhergehen. |
| Zentrum Lyss | Mitten im zweiten Zentrum der Agglomeration sind mehrere Projekte rund um den Bahnhof Lyss angesiedelt. |
| Brüggmoos | Als zukünftiger Standort des Spitals wird der Sektor Brüggmoos stark weiterentwickelt und liegt damit im Fokus zahlreicher Mobilitäts- und Urbanisierungsmassnahmen. |

2 Erläuterungen zur Massnahmentabelle AP 5. Generation

Blaue Schrift neuer / aktualisierter Text

Massnahme ist...

unverändert Die Massnahme wird unverändert aus dem RGSK 2021 übernommen.

neu Die Massnahme wird neu in das RGSK aufgenommen. Die Massnahmenummerierung ist provisorisch und kann im Lauf der weiteren Bearbeitung noch ändern. Vorbehalten bleibt die Zusammenfassung von Teilmassnahmen zu einem Massnahmenpaket.

aktualisiert Die Massnahme wurde aktualisiert. Die Anpassungen sind rot gekennzeichnet.

Massnahme wird in das AP5 aufgenommen

Die Massnahme wird in das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 5. Generation aufgenommen. Für Verkehrsmassnahmen wird damit eine Mitfinanzierung durch den Bund beantragt. Sämtliche Massnahmen des Agglomerationsprogramms werden einem Umsetzungshorizont gemäss den Vorgaben des Bundes zugewiesen.

| | | Verkehr | Siedlung | Landschaft |
|-------------------------------|----------------------------------|----------------|-----------------|--------------------------------|
| A-Horizont (2028-2031) | Im Zeitraum 2028-2031 erfolgt... | Baubeginn | Planungsschritt | Planungsschritt bzw. Baubeginn |
| B-Horizont (2032-2035) | Im Zeitraum 2032-2035 erfolgt... | Baubeginn | Planungsschritt | Planungsschritt bzw. Baubeginn |

Eigenleistung Die Massnahme wird ohne Bundesbeitrag finanziert.

Nationale Massnahme Die Massnahme liegt in der Zuständigkeit des Bundes.

Koordinationsstand

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

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

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

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

**Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 5. Generation
Massnahmen Landschaft**

Stand 19. Dezember 2023

| Massnahme ist.. | Massnahme wird in das AP5 aufgenommen | RGSK-Nr. | Bezeichnung (Gebiet) | Stand der Planung | Beschreibung | Gemeinde | Federführung | Umsetzungs-horizont | Koordinationsstand | Fläche (in ha) | ÖV-Güte-klasse | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
|-----------------|---------------------------------------|---------------|--|---------------------|---|------------------------|--------------|---------------------|--------------------|----------------|----------------|---|
| neu | | BBS.L-Ü.09 | Biodiversität und Landschaftsqualität im Siedlungsraum | | | | | | | | | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.L-Ü.09.01 | Entsiegelung und Begrünung von Dorf- und Quartierplätzen | Noch nicht begonnen | Dorf- und Quartierplätze werden entsiegelt und begrünt. Damit wird die Aufenthaltsqualität verbessert und die Biodiversität gefördert. | Verschiedene Gemeinden | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | | | Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.L-Ü.09.02 | Begrünung von siedlungsnahen Erholungswegen | Noch nicht begonnen | Entlang von Spazier- und Velowegen im Nahbereich von Siedlungen werden Bäume zur Begrünung und Beschattung gepflanzt und Sitzgelegenheiten eingerichtet. | Verschiedene Gemeinden | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | | | Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.L-Ü.09.03 | Aufwertung siedlungsprägender Grünräume | Noch nicht begonnen | Siedlungsprägende Grünräume werden ökologisch und als Erholungsraum aufgewertet. | Verschiedene Gemeinden | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | | | Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.L-Ü.09.04 | Brügg, Bärletwald | In Bearbeitung | Sicherung von Erhalt und Pflege des ökologisch wertvollen Bestands an alten Eichen im siedlungsnahen Bärletwald | Brügg | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | | | Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.L-Ü.09.05 | Brügg, Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum | In Bearbeitung | Umsetzung Aktionsplan Landschaft Biodiversität Brügg mit folgenden Massnahmen - Weiher Pratei - Hecke/Wald Pratei - Weiher Bärlet - Neue Biodiversitätsfläche Sandgrube - Biotope Eichenweg - Waldrandaufwertung Pfeid Bemstrasse | Verschiedene Gemeinden | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | | | Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären |

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

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 5. Generation Massnahmen Siedlung

Stand 19. Dezember 2023

| Massnahme ist... | Massnahme wird in das AP5 aufgenommen | RGSK-Nr. | Bezeichnung (Gebiet) | Stand der Planung | Beschreibung | Gemeinde | Federführung | Umsetzungs-horizont | Koordinationsstand | Fläche (in ha) | ÖV-Güteklasse | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten | |
|------------------|---------------------------------------|----------------|--|---------------------|--|-------------|--------------|---------------------|--------------------|----------------|---------------|--|--|
| aktualisiert | | BBS.S-SA.01 | Regionale Arbeitsschwerpunkte, Agglomeration | | <p>Ausbau bestehender und Realisierung neuer Entwicklungsschwerpunkte für die konzentrierte Ansiedlung von Arbeitsnutzungen. Die Arbeitsplatzschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschieden und dienen der Konzentration von Arbeitsnutzungen an geeigneten Standorten.</p> <p>Die Arbeitsplatzschwerpunkte Dienstleistungen (Biel, Masterplan und Lyss, Bahnhof) sind zentral gelegen und eignen sich aufgrund der sehr guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (kantonale ÖV-Güteklasse A oder B) für Dienstleistungen, Freizeinutzungen und Detailhandel.</p> <p>Die Arbeitsschwerpunkte Industrie/Gewerbe (Biel, Bözingenfeld; Brügg, Brüggmoos, Studen, Studengrien; Lyss, Grien-Süd; Orpund, Industriezone West) liegen in der Nähe eines bestehenden Autobahnanschlusses und sind mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Sie eignen sich für die industrielle und gewerbliche Produktion und vorwiegend auf den MIV ausgerichtete Nutzungen. Um bessere Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr zu schaffen, ist eine Nutzungsdurchmischung (Sport, Freizeit, Versorgungsangebote, kein Detailhandel) zu prüfen.</p> <p>Strategische Arbeitszonen verfügen über eine unüberbaute Fläche von mehr als 10 Hektaren und sind für Grossprojekte und Businessparks reserviert (geringe Etappierbarkeit). Sie liegen in der Nähe eines bestehenden Autobahnanschlusses und sind mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.</p> <p>Umsetzung:</p> <ol style="list-style-type: none"> Die Gemeinden fördern auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv das Vorhandensein genügender Flächenangebote in den Arbeitsplatzschwerpunkten. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen neuer Realisierungshindernisse. Falls nötig unterbinden sie unerwünschte Entwicklungen mit dem Erlass einer Planungszone. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Dichte, eine hohe und klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen. Die Gemeinden verhindern mit geeigneten Vorgaben die Ansiedlung von neuen Verkaufsnutzungen. Davon ausgenommen sind die Entwicklungsschwerpunkte Dienstleistungen sowie Verkaufsnutzungen für den lokalen Bedarf und im Umfeld von ÖV-Drehscheiben. Die Gemeinden gewährleisten eine etappenweise Realisierung und die zeitgerechte Erstellung der öffentlichen Infrastruktur. Die Region koordiniert bei Bedarf die Antragstellung zur Aufnahme neuer bzw. Erweiterung bestehender kantonalen Entwicklungsschwerpunkte in den kantonalen Richtplan. | | | | | | | | |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-SA.01.01 | Biel, ESP Bözingenfeld | In Bearbeitung | <p>Grosses Potenzial für zusätzliche Nutzungen im Rahmen der geltenden Nutzungsplanung sowie durch Verdichtung und Umstrukturierung. Gestützt auf das Gesamtmobilitätskonzept wird die Schaffung von Zentralitäten und punktuellen Verdichtungsmöglichkeiten angestrebt.</p> <p>Nächster Planungsschritt: Punktuelle Anpassung der baurechtlichen Vorgaben</p> | Biel/Bienne | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | 137.7 | B / C | Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung; Archäologie | |
| aktualisiert | | BBS.S-SW.01 | Regionale Wohnschwerpunkte, Agglomeration | | <p>Die Realisierung von Wohnraum an Standorten mit guten Rahmenbedingungen wird gezielt gefördert. Die Wohnschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschieden und weisen eine Fläche von mindestens zwei Hektaren auf. Sie eignen sich aufgrund der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der Nähe zu Versorgungszentren für eine verdichtete Wohn- und Gewerbenutzung.</p> <p>Umsetzung:</p> <ol style="list-style-type: none"> Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der Wohnschwerpunkte hin. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen. Falls nötig unterbinden sie unerwünschte Entwicklungen mit dem Erlass einer Planungszone. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern schaffen die Gemeinden geeignete Projektorganisationen und setzen für die Planung qualitätssichernde Verfahren ein. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Siedlungsdichte und Nutzungsdurchmischung, eine hohe und klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der Wohnschwerpunkte durch die Aufnahme von Kontakten mit Grundeigentümern und nach Möglichkeit durch den Erwerb von Grundstücken. Die Gemeinden gewährleisten die zeitgerechte Realisierung der öffentlichen Infrastruktur. | | | | | | | | |
| aktualisiert | B-Horizont (2032-2035) | BBS.S-SW.01.03 | Biel, Bischofkänel West | Noch nicht begonnen | <p>Die baurechtlichen Vorgaben für das Gebiet bedürfen einer Überprüfung und grundlegenden Überarbeitung. Aktuell besteht keine dringende Entwicklungsabsicht.</p> <p>Nächster Planungsschritt: Vorstudie</p> | Biel/Bienne | Gemeinde | 2032-2035 | Zwischenergebnis | 5.1 | B | Archäologie | |

| Massnahme ist... | Massnahme wird in das AP5 aufgenommen | RGSK-Nr. | Bezeichnung (Gebiet) | Stand der Planung | Beschreibung | Gemeinde | Federführung | Umsetzungs-horizont | Koordinationsstand | Fläche (in ha) | ÖV-Güteklasse | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
|------------------|---------------------------------------|--------------------|--|---|---|-------------|--------------|---------------------|--------------------|----------------|---------------|---|
| aktualisiert | B-Horizont (2032-2035) | BBS.S-SW.01.04 | Biel, Bischofkänel Ost | Noch nicht begonnen | Zur Umsetzung des Wohnschwerpunkts ist eine Umzonung notwendig. Aktuell besteht keine dringende Entwicklungsabsicht. Nächster Planungsschritt: Vorstudie | Biel/Bienne | Gemeinde | 2032-2035 | Zwischenergebnis | 14.4 | B / C | Umzonung Campingzone zu Wohnzone notwendig |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-SW.01.07 | Nidau, AGGLOlac | Baurechtliche Grundordnung verworfen | Nächster Planungsschritt: Rahmenbedingungen und Vorgehen für eine neue Planung definieren | Nidau | Gemeinde | 2028-2031 | Zwischenergebnis | 9.3 | B / C | Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht; Archäologie |
| aktualisiert | B-Horizont (2032-2035) | BBS.S-SW.01.08 | Orpund, Römerareal | Noch nicht begonnen | Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren und Überbauungsordnung. | Orpund | Gemeinde | 2032-2035 | Festsetzung | 3 | D | |
| aktualisiert | | BBS.S-UV.01 | Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Agglomeration | | Die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete leisten einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen. Sie sind zentral gelegen und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Ihre Entwicklung schafft Wohn- und Arbeitsraum an geeigneten Standorten und erhöht die Siedlungsqualität. Umsetzung: 1. Die Gemeinden treiben die Planung und Realisierung der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete aktiv voran. 2. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern schaffen die Gemeinden geeignete Projektorganisationen und setzen für die Planung qualitätssichernde Verfahren ein. 3. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Siedlungsdichte und Nutzungsdurchmischung, eine hohe und klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren. Intakte und geeignete Bausubstanz ist nach Möglichkeit zu erhalten und anzupassen. 4. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete durch die Aufnahme von Kontakten mit Grundeigentümern und nach Möglichkeit durch den Erwerb von Grundstücken. 5. Die Gemeinden gewährleisten die zeitgerechte Realisierung der öffentlichen Infrastruktur. | | | | | | | |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-UV.01.02 | Biel, Gurzelen, Stadionareal | Baurechtliche Grundordnung rechtskräftig | Umnutzung des ehemaligen Stadionareals mit einer qualitativ hochwertigen, nach den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung geplanten und durch Wohnbaugenossenschaften genutzten Überbauung, öffentlichem Platz und Erweiterung der Schulanlage Champagne. Nächster Planungsschritt: Überbauungsordnung | Biel/Bienne | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | 5.5 | B | Archäologie |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-UV.01.06 | Biel, Isabellenweg | In Bearbeitung | Städtebauliche Erneuerung und Aufwertung sowie Realisierung eines Uferweges entlang der Zihl. Nächster Planungsschritt: Vorstudie und Um-/Aufzonung | Biel/Bienne | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | 1.4 | A / B | Archäologie |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-UV.01.10 | Biel, Bahnhofli Mett | Noch nicht begonnen | Das Areal im Bereich des früheren Bahnhof Mett wird nur noch teilweise von den SBB genutzt. Die nördlich davon liegenden Industriehallen sind teils mit Zwischennutzungen belegt und bedürfen mittel- bis langfristig eines Ersatzes. Um ein neues Quartier mit gemischter Nutzung und Platz für Kleingewerbe zu realisieren, soll ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt werden. Dabei soll auch die Chance genutzt werden, nicht mehr benötigte Teile des Bahnareals mit einzubeziehen. Nächster Planungsschritt: Vorstudie | Biel/Bienne | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | 2.9 | B / C | |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-UV.01.11 | Brügg, Ile de Brügg / Neubrück | In Bearbeitung | Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren und Anpassung der baurechtlichen Grundordnung. | Brügg | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | 1.3 | B | |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-UV.01.19 | Lyss, Kasemen- und Zeughausareal | Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss rechtskräftig. | Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren, Um-/Aufzonung und Überbauungsordnung | Lyss | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | 5.6 | C | Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-UV.01.20 | Lyss, Nutrexareal Busswil | Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss rechtskräftig. | Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren, Um-/Aufzonung und Überbauungsordnung | Lyss | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | 2.1 | C | Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-UV.01.21 | Lyss, Viehmarktplatz | Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss rechtskräftig. | Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren, Um-/Aufzonung und Überbauungsordnung | Lyss | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | 0.6 | C | Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss; Archäologie |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-UV.01.26 | Biel, Mühlematte | Städtebauliches Konzept in Bearbeitung | Das gemischt genutzte Quartier mit hohem Wohnanteil soll emeuert und punktuell verdichtet werden. Nächster Planungsschritt: Um-/Aufzonung und Überbauungsordnung | Biel/Bienne | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | 2.4 | B | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-UV.01.27 | Biel, Mettfeld Nord | Städtebauliches Konzept in Bearbeitung | Der bestehende gemischt genutzte Quartierteil mittel- bis langfristig emeuert, neu strukturiert und punktuell verdichtet werden. Nächster Planungsschritt: Um-/Aufzonung und Überbauungsordnung | Biel/Bienne | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | 6.3 | B | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-UV.01.28 | Biel, Mett-Zentrum Süd | Städtebauliche Testplanung | Das durch eine gemischte Nutzung mit hohem Wohnanteil (u.a. zwei Wohnbaugenossenschafts-siedlungen) geprägte Gebiet soll emeuert und verdichtet werden. Gleichzeitig soll das Zentrum von Mett sowie der Zugang zur Bahnstation Mett gestärkt werden. Nächster Planungsschritt: Um-/Aufzonung und Überbauungsordnung | Biel/Bienne | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | 3.2 | B | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-UV.01.29 | Biel, Am Wald | Städtebauliches Konzept in Bearbeitung | Das bestehende Wohnquartier mit punktuellen gewerblichen Nutzungen soll mittel- bis langfristig emeuert und punktuell verdichtet werden. Nächster Planungsschritt: Um-/Aufzonung und Überbauungsordnung | Biel/Bienne | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | 7.6 | B | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-UV.01.30 | Biel, Geisried Süd | Europapunktuell abgeschlossen | Das stark von Genossenschafts-siedlungen geprägte Quartier soll mittel- bis langfristig emeuert und punktuell verdichtet werden. Nächster Planungsschritt: Quartierentwicklungskonzept, Um-/Aufzonung und Überbauungsordnung | Biel/Bienne | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | 12.4 | B | |

| Massnahme ist.. | Massnahme wird in das AP5 aufgenommen | RGSK-Nr. | Bezeichnung (Gebiet) | Stand der Planung | Beschreibung | Gemeinde | Federführung | Umsetzungs-horizont | Koordinationsstand | Fläche (in ha) | ÖV-Güte-klasse | Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten |
|-----------------|---------------------------------------|----------------|---|---------------------|--|-------------|--------------|---------------------|--------------------|----------------|----------------|-------------------------------------|
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-UV.01.31 | Biel, Beaumont | Noch nicht begonnen | Umnutzung und Neustrukturierung des Areals nach Verlegung des Regionalspitals nach Brügg. Nächster Planungsschritt: Städtebauliches Konzept und Um-/Aufzoning | Biel/Bienne | Gemeinde | 2028-2031 | Festsetzung | 8.9 | B | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-UV.01.32 | Worben, Unterworfenstrasse/Oberer Zelgweg | Noch nicht begonnen | Verdichtung des zentralen gelegenen Areals (heute Grünzone). Nächster Planungsschritt: Vorstudie und Um-/Aufzoning | Worben | Gemeinde | 2028-2031 | Zwischenergebnis | 0.7 | E | Verbesserung ÖV-Erschliessung |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.S-UV.01.33 | Lyss, Bödeli | Machbarkeitsstudie | Erneuerung und Verdichtung der bestehenden Wohnüberbauung. Nächster Planungsschritt: Qualitätssicheres Verfahren | Lyss | Gemeinde | 2028-2031 | Zwischenergebnis | 1.2 | keine | Verbesserung ÖV-Erschliessung |

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

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 5. Generation Massnahmen Verkehr

Stand 19. Dezember 2023

| Massnahme ist... | Massnahme wird in das AP5 aufgenommen | RGSK-Nr. | Bezeichnung | Kurzbeschreibung | Gemeinde | Federführung | Realisierung bis | Aktuelle Kostenschätzung (Mio CHF, exkl. MwSt) | Koordinationsstand | Antrag Kantonsbeitrag | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung |
|------------------|---------------------------------------|----------|-------------|------------------|----------|--------------|------------------|--|--------------------|-----------------------|---|
|------------------|---------------------------------------|----------|-------------|------------------|----------|--------------|------------------|--|--------------------|-----------------------|---|

Multimodale Drehscheiben

| | | | | | | | | | | | |
|--------------|------------------------|--------------|----------------------------------|---|-------------|----------|------|-----------|-------------|--|--|
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.KM-Mu.03 | Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz | Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes inkl. Bangerter Park | Lyss | Gemeinde | 2031 | 2,500000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.KM-Mu.06 | Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz | Schaffung eines urbanen Platzes mit einer kohärenten, funktionalen und gut in den städtischen Kontext integrierten Raumstruktur von hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität; Stärkung der Attraktivität und Qualität als multimodale Mobilitätsdrehscheibe; Entflechtung und Optimierung der Verkehrsströme zum, um und durch den Bahnhofsbereich sowie Verbesserung der Lesbarkeit der Bushaltestellen; Optimierung der Abstellmöglichkeiten für Zweiräder; Anpassung der Strassengestaltung an den Klimawandel Etappierung der Massnahme und somit Aufteilung auf A- und B-Horizont in Abklärung. | Biel/Bienne | Gemeinde | 2031 | 30,000000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |

Langsamverkehr

| | | | | | | | | | | | |
|--------------|------------------------|----------------|---|--|------------------------|-------------|------|----------|------------------|---|----------------------------|
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.LV-Ü.01.16 | Veloverbindung La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz | Durchgehend sichere und attraktive Verbindung für den Veloverkehr als Alternative zum MIV auf der stark belasteten Agglomerationsachse (durchgehende Wegbreite von 4.00 m, Befestigung, Beleuchtung). | La Neuveville, Ligerz | TBA-OIK III | 2031 | 3,000000 | Festsetzung | | Sachplan Veloverkehr (SVV) |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.LV-Ü.01.17 | Veloverbindung Biel-Evilard | Veloverbindung Biel/Bienne - Leubringen/Evilard: Schliessen einer Netzlücke zwischen Spital und Leubringen, punktuelle Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Veloverkehr auf den Quartierstrassen im Beaumont-Quartier. Weitere Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Veloverkehr auf der Schützengasse und dem Paul-Robert-Weg zur Sicherstellung des Anschlusses an die Verbindung durch die Taubenlochschlucht. | Evilard, Biel | TBA-OIK III | 2028 | 8,500000 | Zwischenergebnis | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG + Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.LV-Ü.01.18 | Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos | Im Rahmen der Spitalplanung wird eine neue Fuss- und Veloverbindung durch die "Uferparkanlage im Brüggmoos" realisiert. Sie dient als rückwärtige Erschliessung des Spitalneubaus und als überregionale Verbindung für den Freizeitverkehr. Die Uferpromenade mit einem Querschnitt von 6m erstreckt sich vom Erlenpark bis zur Wehrbrücke. Vorzeitiger Baubeginn | Brügg | Gemeinde | 2027 | 1,500000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG + Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.LV-Ü.01.19 | Biel, neue Verbindung durch Bözingenfeld | Neue Infrastruktur zur Schliessung einer Lücke im kantonalen Netzwerk der bevorzugten Fahrradrouten. Verkehrsberuhigung im Viertel und Baumpflanzungen. | Biel/Bienne | Gemeinde | 2031 | 4,500000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG + Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG | |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.LV-Ü.02.01 | Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse, Ausbau Radweg Ipsach-Sutz | Das Projekt beinhaltet die Projektierung und Ausführung eines separaten direkten und sicheren Radstreifens für schnelle und geübte Velofahrende entlang der Kantonsstrasse 237.1 zwischen Ipsach und Sutz.. | Ipsach, Sutz-Lattrigen | TBA-OIK III | 2028 | 2,000000 | Festsetzung | | |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.LV-Ü.02.02 | Veloverbindung Bellmund-Nidau | Im Ausserortsbereich wird ein separater Fuss-/Radweg gebaut. Im Innerortsbereich werden Markierungsmassnahmen für Radfahrende realisiert. | Bellmund, Ipsach, Port | TBA-OIK III | 2029 | 0,150000 | Zwischenergebnis | | |
| aktualisiert | B-Horizont (2032-2035) | BBS.LV-Ü.02.05 | Fuss- und Velobrücke zur Schliessung Netzlücke zwischen Nidau und Port | Schliessen der Netzlücke Keltenstrasse/Bemstrasse - Alfred-Aebi-Strasse für den Fuss-, Velo- und Busverkehr [Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Netzlücke Nr. 58], Regionales ÖV-Konzept 2035, Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme 29]. | Nidau, Port | Gemeinde | 2035 | 2,000000 | Zwischenergebnis | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG + Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG | |

| Massnahme ist.. | Massnahme wird in das AP5 aufgenommen | RGSK-Nr. | Bezeichnung | Kurzbeschreibung | Gemeinde | Federführung | Realisierung bis | Aktuelle Kostenschätzung (Mio CHF, exkl. MwSt) | Koordinationsstand | Antrag Kantonsbeitrag | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung |
|-----------------|---------------------------------------|----------------|---|---|--------------------------------|--------------|------------------|--|--------------------|---|---|
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.LV-Ü.02.10 | Veloverbindung Dotzigen-Scheuren | Realisierung eines Radweges zwischen Dotzigen und Scheuren zur Attraktivierung einer Route mit kantonaler Netzfunktion. | Dotzigen, Schwademau, Scheuren | Gemeinden | 2030 | 1,250000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG + Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG | |
| aktualisiert | offen | BBS.LV-Ü.02.11 | Safnem, Schliessen Netzlücke Komfortroute | Neue Verbindung für den Veloverkehr (fehlendes Teilstück zwischen zwei Flurwegen) Massnahme wird überprüft | Safnem | Gemeinde | offen | 0,500000 | Zwischenergebnis | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG + Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG | |
| aktualisiert | B-Horizont (2032-2035) | BBS.LV-Ü.02.12 | Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd | Erweiterung um 500 Velobstellplätze | Biel/Bienne | Gemeinde | 2035 | 3,000000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | Strassennetzplan (SNP) |
| aktualisiert | C-Horizont (2036-2039) | BBS.LV-Ü.03 | Biel, Personenunterführung Ost Bahnhof Biel | Neue velogängige Bahnhofspassage am südöstlichen Ende des Bahnhofplatzes mit zusätzlichen Perronzugängen. | Biel/Bienne | Gemeinde | 2036 | 35,000000 | Zwischenergebnis | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG + Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG | |
| aktualisiert | B-Horizont (2032-2035) | BBS.LV-Ü.04 | Biel, Querung Güterbahnhof (Passarelle Gottstattstrasse-Mettstrasse) | Neue Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr über die Gleisanlage (Anbindung an Zentrale Achse Seeufer-Bözingenfeld) | Biel/Bienne | Gemeinde | 2035 | 15,000000 | Zwischenergebnis | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG + Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG | Sachplan Veloverkehr (SVV) |
| aktualisiert | B-Horizont (2032-2035) | BBS.LV-Ü.05 | Biel, Verbindung Mühlefeldweg-Bahnhof Süd (Passarelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse) | Neue Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse (Verbindung Mühlefeld-Bahnhof Biel) | Biel/Bienne | Gemeinde | 2035 | 9,500000 | Zwischenergebnis | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG + Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG | Sachplan Veloverkehr (SVV) |
| aktualisiert | B-Horizont (2032-2035) | BBS.LV-Ü.06 | Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord | Neue Bahnunterführung nördlich der bestehenden Unterführung zur besseren Anbindung der ostseitigen Quartier an Zentrum/Bahnhof und zur Verbesserung der Anbindung der Perronanlagen und des Busbahnhofs. | Lyss | Gemeinde | 2035 | 8,000000 | Zwischenergebnis | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG + Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG | |
| unverändert | Nationale Massnahme | BBS.LV-Ü.07.07 | Veloverbindung Biel - Péry | Realisierung einer von der A16 getrennten Radverbindung im Rahmen des Unterhaltsprojekts des ASTRA (UplanNS). Die Anbindung an das Stadtzentrum wird abseits der Reuchenettestrasse sichergestellt | Biel/Bienne, Péry-La Heutte | ASTRA | | 0,0 | Festsetzung | | |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.LV-Ü.07.09 | Biel, SBB-Unterführung Brüggstrasse | Verbreiterung der Unterführung Brüggstrasse zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs oder Realisierung einer neuen Unterführung Schmiedweg-Mühlefeldweg Teilstrategie Veloverkehr: Komfortroute (Netzlücke) | Biel/Bienne | Gemeinde | 2031 | 4,210000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG + Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG | |
| aktualisiert | B-Horizont (2032-2035) | BBS.LV-Ü.07.22 | Nidau, Bahnunterführung Haltestelle Beunden | Neue Personenunterführung im Bereich Bahnhof Nidau Beunden zur Anbindung der direkt angrenzenden Arbeitszone (potenzielles Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet) und der südlich angrenzenden Wohnquartiere. | Nidau | Gemeinde | 2035 | 4,000000 | Vororientierung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| aktualisiert | B-Horizont (2032-2035) | BBS.LV-Ü.10 | Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal | Bau einer ca. hundert Meter langen Brücke für den Fuss- und Veloverkehr über den Nidau-Büren-Kanal. Die Brücke verbindet das Spitalareal mit den regionalen Velorouten entlang dem Nidau-Büren-Kanal und in Richtung Aegerten und Lyss und verbindet die Erholungsräume beidseits des Kanals. | Brügg | TBA-OIK III | 2032 | 6,600000 | Zwischenergebnis | | |

| Massnahme ist.. | Massnahme wird in das AP5 aufgenommen | RGSK-Nr. | Bezeichnung | Kurzbeschreibung | Gemeinde | Federführung | Realisierung bis | Aktuelle Kostenschätzung (Mio CHF, exkl. MwSt) | Koordinationsstand | Antrag Kantonsbeitrag | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung |
|-----------------|---------------------------------------|----------------|--|---|---|--------------|------------------|--|--------------------|---|---|
| aktualisiert | Eigenleistung | BBS.LV-Ü.12 | Signalisations- und Kommunikationskonzept Velorouten | Eine klare und verständliche Signalisation von Velorouten ist für den Veloverkehr von zentraler Bedeutung und soll den Veloverkehr fördern. In einer ersten Phase soll ein Signalisationskonzept für den Agglomerationskern umgesetzt werden. Eine Ausdehnung auf die gesamte Agglomeration ist in einem zweiten Schritt zu prüfen. | Gesamte Agglomeration | Region | 2031 | 0,100000 | Festsetzung | Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.LV-Ü.14.01 | Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Lyss-Studen | Realisierung eines Teilabschnittes der Velovorrangroute Biel-Lyss. Der bestehende Rad-/Fussweg zwischen Lyss und Worben wird verbreitert. Danach führt die Strecke auf bestehenden Strassen/Wegen in Worben und Studen. Diese werden bezüglich Komfort (Strassenbelag und Vortrittverhältnisse) optimiert. | Kappelen, Worben, Studen | TBA-OIK III | 2028 | 1,400000 | Festsetzung | | |
| neu | B-Horizont (2032-2035) | BBS.LV-Ü.14.02 | Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Studen - Aegerten | Realisierung eines Teilabschnittes der Velovorrangroute Biel-Lyss. Aus dem Variantenstudium wurde eine Linienführung südwestlich der Autostrasse gewählt. Die Verbindung wird als Radweg ausgestaltet. | Studen, Aegerten | TBA-OIK III | 2032 | 5,000000 | Festsetzung | | |
| neu | B-Horizont (2032-2035) | BBS.LV-Ü.14.03 | Velovorrangroute Lyss - Biel; Abschnitt Aegerten - Brügg | Realisierung eines Teilabschnittes der Velovorrangroute Biel-Lyss. Aus dem Variantenstudium wurde eine Linienführung voraussichtlich südlich der Autostrasse gewählt. Die Verbindung wird teilweise als Radweg und teilweise als gemeinsamen Fuss- und Radweg ausgestaltet. | Aegerten, Brügg | TBA-OIK III | 2032 | 4,800000 | Festsetzung | | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.LV-Ü.15 | Nidau, Paket Fuss- und Velowege verbreitern | Bestehende Fuss- und Velowege verbreitern in Nidau: - Feldweg Weiermatt ab Beundenring bis zur Grenze mit Ipsach auf 3.5m ausbauen - Fuss- und Veloweg entlang des Nidau-Büren-Kanals nordseitig zwischen den Brücken Hauptstrasse und Dr. Schneider-Strasse für die Trennung von Fuss- und Veloverkehr auf 3.5m ausbauen; - Zihlufenerweg (Seite Schloss) auf Höhe Brücke Dr. Schneider-Strasse bis Zihlparkli für die gemischte Nutzung durch Fussgänger und Veloverkehr durchgängig auf 2.5m ausbauen | Nidau | Gemeinde | 2028 | 0,400000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG + Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG | |
| neu | Eigenleistung | BBS.LV-Ü.16 | Velovorrangroute Grenchen-Biel, Planungsstudie | Studie für eine Velovorrangroute mit erhöhtem Ausbaustandard zwischen Grenchen und Biel als Alternative zum MIV und ÖV auf der Jurasüdfussachse | Biel/Bienne, Pieterlen, Lengnau, Grenchen | TBA-OIK III | 2028 | | Festsetzung | | |

Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

| | | | | | | | | | | | |
|--------------|------------------------|-------------------|--|---|-------------|-------------|------|----------|-------------|--|--|
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.02.15 | Nidau, Aufwertung Ortsdurchfahrt | Verträgliche und sichere Gestaltung der Ortsdurchfahrt Nidau, Optimierung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, Gewährleistung der Fahrplanstabilität für den ÖV. | Nidau | TBA-OIK III | 2031 | 3,500000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| aktualisiert | B-Horizont (2032-2035) | BBS.MIV-Auf.04 | Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse | Komplette Umgestaltung des Strassenraums mit Priorität für den Fuss- und Veloverkehr. Aufhebung der Parkierung im öffentlichen Raum. Die Umgestaltung wertet den Strassenraum auf und stärkt die strukturierende Hauptachse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen See, Stadtzentrum und Bözingenfeld entlang der Schüss. | Biel/Bienne | Gemeinde | 2035 | 7,000000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| aktualisiert | B-Horizont (2032-2035) | BBS.MIV-Auf.05 | Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse, unterer Teil | Neugestaltung der Bahnhofstrasse (inkl. Guisanplatz) in Verbindung mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Umfassende Neugestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Anwohner, des Velo- und ÖV-Verkehrs, sowie der Querungsmöglichkeiten und der Verkehrssicherheit. | Biel/Bienne | Gemeinde | 2035 | 9,500000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.06 | Biel/Nidau, Konzept "Rue de Caractères", Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse | Umfassende Neugestaltung der Achse als Teil der Stadt; Verbesserung der Längsverbindungen und der Querverbindungen und Erhöhung der Durchlässigkeit der Achse für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung des Verkehrsflusses für den öffentlichen Verkehr entlang und durch die Achse; Anpassung der Strassengestaltung an den Klimawandel. | Nidau, Biel | TBA-OIK III | 2030 | 6,000000 | Festsetzung | | |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.10.01 | Lyss, Neugestaltung Viehmarktplatz | Nach dem Abschluss des Teilgebiets «Regionalzentrum» bietet das Areal und der Platzbereich ein bedeutendes Nutzungspotenzial. Das Projekt sieht insbesondere die Platzgestaltung, die Erweiterung der Begegnungszone sowie die Erschliessung und Anordnung Nutzer-/Besucherparkplätze vor. | Lyss | Gemeinde | 2031 | 2,000000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.10.02 | Lyss, Industriering | Durch den neuen Anschluss an die T6 kann dieses vom Durchfahrtsverkehr entlastet und das Industriegebiet Nord für künftige Nutzungen besser erschlossen werden. Von der Kreuzung Im Bödeli soll der Industriering zudem mit einem separaten Radweg parallel zur Strasse neugestaltet werden. Diese Massnahme erhöht die Verkehrssicherheit aufgrund des zunehmenden Verkehrs im Industriegebiet | Lyss | Gemeinde | 2035 | 1,000000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |

| Massnahme ist.. | Massnahme wird in das AP5 aufgenommen | RGSK-Nr. | Bezeichnung | Kurzbeschreibung | Gemeinde | Federführung | Realisierung bis | Aktuelle Kostenschätzung (Mio CHF, exkl. MwSt) | Koordinationsstand | Antrag Kantonsbeitrag | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung |
|-----------------|---------------------------------------|-------------------|---|--|---------------|--------------|------------------|--|--------------------|--|---|
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.12.01 | Biel, Kanalgasse, Abschnitt Jakob-Rosius-Strasse bis Neumarktstrasse | Umgestaltung des Strassenraums mit Tempo 30, Mehrzweckstreifen (Mittelzone), Fahrbahnhaltstellen, Aufhebung der Fussgängerstreifen und Lichtsignalanlagen innerhalb des Abschnitts, Steuerung des Verkehrsflusses durch Lichtsignalanlagen an beiden Enden des Abschnitts sowie Baumreihen zur Begrünung und Klimaregulation. | Biel/Bienne | Gemeinde | 2032 | 5,000000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.12.02 | Ortsdurchfahrt Sutz-Latrigen, Einfahrtstor Ost / Knoten Humi | Sanierung Knoten „Humi“ am östlichen Dorfeingang zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, LV-Massnahme, Gestaltung eines Einfahrtstors. | Sutz-Latrigen | TBA-OIK III | 2031 | 1,500000 | Festsetzung | | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.13.01 | Brügg, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse | Neugestaltung des Strassenraums mit Tempo 30 und Mittelzone im Zusammenhang mit dem Spitalneubau Biel – Brügg. Der Spitalneubau bedingt die Verlegung und Neukonzipierung der Bushaltstellen "Brüggmoos", "Mehrzweckhalle" und "Pfeid". Vorzeitiger Baubeginn | Brügg | Gemeinde | 2032 | 1,300000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.13.02 | Brügg, Orpundstrasse | Tempo 30-Abschnitt von Kreisel Hauptstrasse bis Dorfeingang. Siedlungsorientierte Umgestaltung des Strassenraums zwecks Verkehrsberuhigung, Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität sowie der Verkehrssicherheit. | Brügg | Gemeinde | 2029 | 0,585000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.13.03 | Nidau, BGK Parkplatz Strandbad | Reduktion der Anzahl Parkplätze, Neugestaltung mit Aufwertung des Strassenraums mit sickerfähigen Parkplätzen und zusätzlicher Grünstruktur | Nidau | Gemeinde | 2030 | 0,500000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.13.04 | Nidau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofplatz und Bibliotheksplatz | Umgestaltung des Bahnhof-Bibliotheksplatzes bei der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Nidau; Neuorganisation des motorisierten Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehr inklusive Einführung einer Begegnungszone ; Neuordnung der Parkierung inklusive Ladestationen für eAuto und eBikes; überdachte Velostation für 50 Velos ; neue Parkanlage mit Grünflächen, Bäumen und Sitzbänken | Nidau | Gemeinde | 2029 | 0,800000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.13.05 | Magglingen, Begegnungszone Hauptstrasse-Bergstation Funiculaire | Einführung einer Begegnungszone bei der Bergstation des Funiculaire im Magglingen | Evilard | Gemeinde | 2032 | folgt | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.13.06 | Worben, Kreuzung Hauptstrasse - Busswilstrasse | Umgestaltung der Einmündung in die Kantonsstrasse zwecks Verbesserung der Abbiegebeziehungen des Schwerverkehrs und Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. | Worben | Gemeinde | 2028 | 0,200000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.13.07 | Biel, General-Dufour-Strasse | Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit auf der General-Dufour-Strasse für den Fuss- und den Veloverkehr in Längsrichtung sowie für die Querungen, insbesondere beim Schleusenweg. Fortsetzung und Ergänzung der bestehenden Baumreihen und Erweiterung der bestehenden Grünflächen zur Förderung eines besseren Stadtklimas. | Biel/Bienne | Gemeinde | 2031 | 4,000000 | | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.13.08 | Biel, Paul-Emile-Brandt | Neugestaltung der Paul-Emile-Brandt-Strasse im Rahmen der neuen Buslinienführung über die Falkenstrasse. Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit insbesondere für den Fuss- und den Veloverkehr. Änderung des Vortrittsregimes an beiden Knoten (Vortrittsentzug der Paul-Emile-Brandt-Strasse gegenüber der General-Dufour-Strasse sowie der Jakob-Stämpfli-Strasse). Durch die Neugestaltung wird Platz geschaffen, um Bäume zu pflanzen und den Boden zu entsiegeln. | Biel/Bienne | Gemeinde | 2031 | 3,000000 | | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.13.09 | Biel, Zeughausstrasse-Champagneallee | Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit auf der Zeughausstrasse und der Champagneallee für den Fuss- und Veloverkehr im Rahmen der Entwicklung des Schulstandorts La Champagne und im Hinblick auf die Entwicklung des Areals beim ehemaligen Gurzelenstadions. Durch die Neugestaltung wird Platz geschaffen, um Bäume zu pflanzen und den Boden zu entsiegeln. | Biel/Bienne | Gemeinde | 2031 | 3,000000 | | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | B-Horizont (2032-2035) | BBS.MIV-Auf.14 | Biel, Konzept "Rue de Caractères" Abschnitt Guido-Müller-Platz - Rousseauplatz (Aarbergstrasse) | Umfassende Neugestaltung der Achse als Teil der Stadt; Verbesserung der Längsverbindungen und der Querverbindungen und Erhöhung der Durchlässigkeit der Achse für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung des Verkehrsflusses für den öffentlichen Verkehr entlang und durch die Achse; Anpassung der Strassengestaltung an den Klimawandel. | Biel/Bienne | Gemeinde | 2035 | 6,000000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.15.01 | Biel, Konzept "Rue de Caractères" Ländestrasse, Abschnitt Rousseauplatz – Unterer Quai | Umfassende Neugestaltung der Achse als Teil der Stadt; Verbesserung der Längsverbindungen und der Querverbindungen und Erhöhung der Durchlässigkeit der Achse für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung des Verkehrsflusses für den öffentlichen Verkehr entlang und durch die Achse; Anpassung der Strassengestaltung an den Klimawandel. | Biel/Bienne | Gemeinde | 2031 | 4,500000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |

| Massnahme ist.. | Massnahme wird in das AP5 aufgenommen | RGSK-Nr. | Bezeichnung | Kurzbeschreibung | Gemeinde | Federführung | Realisierung bis | Aktuelle Kostenschätzung (Mio CHF, exkl. MwSt) | Koordinationsstand | Antrag Kantonsbeitrag | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung |
|-----------------|---------------------------------------|-------------------|---|--|-------------|--------------|------------------|--|--------------------|--|---|
| neu | B-Horizont (2032-2035) | BBS.MIV-Auf.15.02 | Biel, Konzept "Rue de Caractères" Ländtestrasse, Abschnitt Unterer Quai – Seevorstadt | Umfassende Neugestaltung der Achse als Teil der Stadt; Verbesserung der Längsverbindungen und der Querverbindungen und Erhöhung der Durchlässigkeit der Achse für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung des Verkehrsflusses für den öffentlichen Verkehr entlang und durch die Achse; Anpassung der Strassengestaltung an den Klimawandel. | Biel/Bienne | Gemeinde | 2035 | 4,000'000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-Auf.16 | Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Spitalstrasse bis Ländtestrasse | Komplette Umgestaltung des Strassenraums mit Priorität für den Fuss- und Veloverkehr. Aufhebung der Parkierung im öffentlichen Raum. Die Umgestaltung wertet den Strassenraum auf und stärkt die strukturierende Hauptachse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen See, Stadtzentrum und Bözingenfeld entlang der Schüss. | Biel/Bienne | Gemeinde | 2031 | 6,000'000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | Eigenleistung | BBS.MIV-Auf.17 | Twann, Qualitätssicherung des Verfahrens Rückbau Nationalstrasse | Flankierende Massnahme zum Twann-Tunnel (übergeordnete Massnahme): Dorfrenovierung, Umgestaltung des Zentrums, Rückbau der ehemaligen Nationalstrasse nach Fertigstellung des Umfahrungstunnels | Twann | TBA-OIK III | 2031 | offem | Zwischenergebnis | | |

Infrastruktur für die E-Mobilität im MIV

| | | | | | | | | | | | |
|-----|------------------------|------------------|------------------|---|-------|----------|------|-----------|-------------|--|--|
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.MIV-E-Mob.01 | eMobilität Nidau | Förderung von eMobilität durch den Bau von Ladeinfrastrukturen für eFahrzeuge und eBikes an öffentlichen Plätzen wie der Stadtverwaltung oder Mittelstr., Strandbad, bei Spielplätzen, Stedtl | Nidau | Gemeinde | 2031 | 0,200'000 | Festsetzung | | |
|-----|------------------------|------------------|------------------|---|-------|----------|------|-----------|-------------|--|--|

Erschliessung MIV

| | | | | | | | | | | | |
|-------------|---------------------|--------------|----------------------------|---|-------------|-------|------|--|--|--|--|
| unverändert | Nationale Massnahme | BBS.MIV-E.04 | N16 Anschluss Biel (-Nord) | Der Ausbau des bestehenden Halbanchlusses Biel(-Nord) zu einem Vollanschluss ist Teil des genehmigten generellen Projekts zum A5-Ostast. Für die Sanierung der A16 zwischen Biel und Tavannes wurde 2019 ein provisorischer Kreislauf realisiert, der aufgrund der guten Erfahrungen in einen definitiven Kreislauf überführt werden soll. Es besteht ein Bezug zur geplanten Machbarkeitsstudie für die Schliessung der Netzlücke der A5 mit einer Linienführung im Norden von Biel. | Biel/Bienne | ASTRA | | | | | |
| unverändert | Nationale Massnahme | BBS.MIV-U.02 | A5 Twanntunnel | Umfahrungstunnel zur Entlastung des Dorfs Twann vom Durchgangsverkehr. Anschliessend Rückbau der bestehenden Strasse und Neugestaltung der Ortsdurchfahrt zur Attraktivierung der öffentlichen Räume und zur Schaffung von optimalen Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr. | Twann | ASTRA | 2025 | | | | |

Verkehrsmanagement

| | | | | | | | | | | | |
|--------------|------------------------|-----------------|---|--|------------------------|----------|------|-----------|------------------|--|--|
| unverändert | B-Horizont (2032-2035) | BBS.NM-VM.02.01 | VM Biel Zentrum | Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Biel Zentrum als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. | Biel/Bienne | Gemeinde | 2032 | 2,800'000 | Zwischenergebnis | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.NM-VM.02.02 | VM Ipsach-Nidau-Port | Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Westachse Ipsach-Nidau-Port als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. | Verschiedene Gemeinden | TBA-DLZ | 2031 | 3,100'000 | Zwischenergebnis | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.NM-VM.04 | Lyss, Parkleitsystem | Einführung eines Parkleitsystems, um die Auslastung der unterirdischen öffentlichen und privaten Parkhäuser zu optimieren und den Druck auf die oberirdischen Parkfelder zu verringern. | Lyss | Gemeinde | 2032 | 2'000'000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.NM-VM.05 | Busspuren Verkehrsmanagement | Realisierung von Busspuren gemäss Konzept Verkehrsmanagement Agglomeration Biel (in Erarbeitung, Massnahme wird noch präzisiert) | Verschiedene Gemeinden | | 2028 | folgt | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| unverändert | Eigenleistung | BBS.NM-W.01 | Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel | Das Mobilitätsmanagement der Agglomeration Biel fokussiert auf Sensibilisierung, Information und Beratung von Gemeinden und Unternehmen: Unterstützung der Gemeinden bei der Planung und Realisierung von Massnahmen, Koordination von neuen Mobilitätsangeboten (z.B. Bikesharing, Carpooling), Mobilitätsmanagement in Unternehmen | Verschiedene Gemeinden | Region | 2027 | 0,050'000 | Festsetzung | Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG | |

| Massnahme ist.. | Massnahme wird in das AP5 aufgenommen | RGSK-Nr. | Bezeichnung | Kurzbeschreibung | Gemeinde | Federführung | Realisierung bis | Aktuelle Kostenschätzung (Mio CHF, exkl. MwSt) | Koordinationsstand | Antrag Kantonsbeitrag | Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung |
|-----------------|---------------------------------------|-------------|---------------------------------------|--|------------------------|--------------|------------------|--|--------------------|--|---|
| unverändert | Eigenleistung | BBS.NM-W.02 | Verkehrsmonitoring Agglomeration Biel | Erarbeiten der fachlichen Grundlagen, der Organisation und der Prozesse für ein kontinuierliches Verkehrsmonitoring und -controlling in der Agglomeration Biel/Lyss. Das Verkehrsmonitoring und -controlling ermöglicht es, die Entwicklung des Verkehrs zu beobachten, die Zielerreichung der regionalen Planung zu überprüfen und bei Bedarf zielgerichtete Massnahmen zu ergreifen. | Verschiedene Gemeinden | Region | 2027 | 0,200000 | Festsetzung | Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG | |

Öffentlicher Verkehr

| | | | | | | | | | | | |
|--------------|------------------------|---------------|--|--|------------------------|--------------------------|------|-----------|------------------|--|--|
| aktualisiert | A-Horizont (2028-2031) | BBS.ÖV-E.02 | Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Biel/Bienne-Lyss | Elektrifizierung sämtlicher Buslinien der Verkehrsbetriebe Biel. Die Massnahme beinhaltet: - Beschaffung von 5 elektrisch betriebenen Miditrolleybussen, 6 Standardtrolleybussen und 13 Doppelgelenktrolleybussen - Fahrleitungsausbau für den 2. Elektrifizierungsschritt des Ortsnetzes - 3 Trolley-Ladestationen. | Biel/Bienne | Verkehrsbetriebe Biel VB | 2032 | 27,650000 | Festsetzung | | |
| unverändert | Nationale Massnahme | BBS.ÖV-Ort.01 | Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau | Zwischen Ipsach Herdi und Biel soll das Angebot in Spitzenzeiten zum 7,5-Minutentakt verdichtet werden. Dies erfordert einen abschnittweisen Doppelspurausbau (Ipsach Herdi-Nidau Beunden und Nidau-Biel). Im Abschnitt Ipsach Herdi-Biel ist in enger Koordination mit Biel und Nidau eine stadtverträgliche Lösung sicherzustellen. Die Region setzt sich zusammen mit dem Kanton dafür ein, dass der Doppelspurausbau in den STEP Ausbauschnitt 2040/45 aufgenommen wird. Die Gemeinden und der Kanton sichern den Raumbedarf planerisch. | Verschiedene Gemeinden | Aare Seeland mobil AG | | 0,0 | Zwischenergebnis | | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.ÖV-Str.04 | Biel, Bushaltestellen in Verbindung mit dem Konzept ÖV 2035, Phase 1 | Infrastrukturänderungen, die für die Umsetzung des ÖV-Konzepts 2035 erforderlich sind (wie z.B. neue Bushaltestellen aufgrund von Änderungen der Linienführung, Anpassung von Kreuzungen, Installation von Priorisierungssampeln für Busse usw.): in Verbindung mit den Änderungen für die Linien 1, 2, 5, 7 und 10 | Biel/Bienne | Gemeinde | 2031 | 2,000000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | B-Horizont (2032-2035) | BBS.ÖV-Str.05 | Biel, Bushaltestellen in Verbindung mit dem Konzept ÖV 2035, Phase 2 | Infrastrukturänderungen, die für die Umsetzung des ÖV-Konzepts 2035 erforderlich sind (wie z.B. neue Bushaltestellen aufgrund von Änderungen der Linienführung, Anpassung von Kreuzungen, Installation von Priorisierungssampeln für Busse usw.): in Verbindung mit den Änderungen für die Linien 1, 2, 4 und 6 | Biel/Bienne | Gemeinde | 2035 | 2,000000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.ÖV-Str.06 | Busnetzerweiterung Nidau | Neue Fahrbahnhaltestelle für die Erschliessung des Aalmattenquartiers in Nidau (Verlängerung bestehende Linie im Ortsnetz) inkl punktuelle Anpassungen des Trottoirs und von Knoten (Befahrbarkeit für Busse) | Nidau | Gemeinde | 2030 | 0,400000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | A-Horizont (2028-2031) | BBS.ÖV-Str.07 | Busnetzerweiterung Studen-Busswil-Lyss | Neue Bushaltestellen für die Erschliessung der Arbeitsschwerpunkte ESP Studengrien und Lyss-Nord (neue Linie Studen-Busswil-Büetigen-Lyss Nord-Lyss Bahnhof) | Verschiedene Gemeinden | Gemeinde | 2029 | 1,400000 | Festsetzung | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |
| neu | B-Horizont (2032-2035) | BBS.ÖV-Str.08 | Busnetzerweiterung Ipsach-Brügg | Neue Bushaltestellen für bessere Erschliessung des Arbeitsschwerpunkts Brüggmoos (neue Tangentiallinie Ipsach-Brügg). | Verschiedene Gemeinden | Gemeinde | 2035 | 0,900000 | Zwischenergebnis | Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG | |