

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

5. Generation

Hauptbericht

Vorprüfung

Das Agglomerationsprogramm besteht aus:

- » **Hauptbericht**
- » Massnahmen
- » Kartenband
- » Umsetzungstabellen

15. Mai 2024



Impressum

Auftraggeber

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

Leitungsgremium Konferenz Agglomeration Biel

Oliver Matti, Orpund, Gemeindepräsident (Vorsitz, ab 01.01.2024)
Theres Lautenschlager, Studen, Gemeindepräsidentin (Vorsitz, bis 31.12.2023)
Erich Fehr, Biel, Stadtpräsident
Sandra Hess, Nidau, Stadtpräsidentin
Franz Kölliker, Brugg, Gemeindepräsident (ab 01.01.2024)
Daniel Kopp, Sutz-Lattrigen, Gemeinderat
Heinrich Sgier, Pieterlen, Gemeinderat (bis 31.12.2023)

Projektleitung

Geschäftsstelle seeland.biel/bienne: Thomas Berz, Laura Graziani

Bearbeitung

Transitec AG, Bern: Aline Renard, Sophia Badoux, Sandrine Florey
S2L Landschaftsarchitekten, Zürich: Daia Stutz, Elisa Fomasi, Simon Grimm
Geschäftsstelle seeland.biel/bienne: Thomas Berz, Laura Graziani, Beda Baumgartner, Reto Mohni,
Kevin Affentranger

Inhaltsverzeichnis

Das Wichtigste in Kürze	5
1 Auftrag, Organisation und Erarbeitungsprozess	9
1.1 Auftrag und Ziel	9
1.2 Neue Rahmenbedingungen und Grundlagen	10
1.3 Weiterentwicklung gegenüber der Vorgängergeneration	11
1.4 Regionale Organisation	11
1.5 Erarbeitungsprozess und Partizipation	12
1.6 Einbettung des AP5 in die kantonale, regionale und kommunale Planung	13
1.7 Bestandteile und Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms	16
2 Stand der Umsetzung	17
2.1 Umsetzung von Zukunftsbild und Teilstrategien	17
2.2 Umsetzung der Massnahmen	17
2.2.1 Massnahmen 1. Generation	17
2.2.2 Massnahmen 2. Generation	17
2.2.3 Massnahmen 3. Generation	17
2.2.4 Massnahmen 4. Generation	17
2.2.5 Folgerungen	17
3 Situations- und Trendanalyse	18
3.1 Einbettung und Struktur der Agglomeration Biel/Lyss	18
3.1.1 Die Agglomeration im nationalen Kontext	18
3.1.2 Raumtypen und Zentralitätsstufen	19
3.2 Wohnbevölkerung und Beschäftigte	20
3.2.1 Wohnbevölkerung	20
3.2.2 Beschäftigte	20
3.3 Siedlungsstruktur	22
3.3.1 Bevölkerungsdichte und ÖV-Erschliessung	22
3.3.2 Beschäftigtendichte und ÖV-Erschliessung	24
3.3.3 Siedlungsdichte	26
3.4 Siedlungsentwicklung	28
3.4.1 Entwicklungsgebiete und ÖV-Erschliessung	28
3.4.2 Verkehrsintensive Einrichtungen	30
3.4.3 Bauzonenreserve und Flächenbedarf für Wohnen	31
3.4.4 Bauzonenreserve und Flächenbedarf für Arbeitsnutzungen	33
3.5 Landschaft und Umwelt	35
3.5.1 Landschafts- und Freiraumstruktur	35
3.5.2 Landschafts-, Natur- und Ortsbildschutz	38
3.5.3 Lärm- und Luftschadstoffbelastung	40
3.6 Mobilität und Verkehr	42
3.6.1 Mobilitätsverhalten (Modalsplit)	42
3.6.2 Öffentlicher Verkehr	44
3.6.3 Fuss- und Veloverkehr	47
3.6.4 Struktur und Belastung des Strassennetzes	50
3.6.5 Verkehrssicherheit	55
3.6.6 Parkierung	57
3.6.7 Kombinierte Mobilität	58
3.6.8 Mobilitätsmanagement	60

4 Zukunftsbild 2040	61
4.1 Entwicklungsziele.....	62
4.2 Zukunftsbild.....	63
4.3 Zielszenario Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze.....	69
4.4 Zielszenario Mobilität	70
4.5 Zielwerte MOCA-Indikatoren.....	70
5 Handlungsbedarf	73
5.1 Handlungsbedarf 5. Generation.....	73
5.2 Landschaft und Freiraum	73
5.3 Siedlung	75
5.4 Gesamtverkehr	77
5.5 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	78
5.6 Fuss- und Veloverkehr.....	82
5.7 Strassennetz und MIV.....	85
6 Teilstrategien	89
6.1 Teilstrategie Landschaft und Freiraum	89
6.2 Teilstrategie Siedlung	93
6.3 Teilstrategie Gesamtverkehr.....	99
6.4 Teilstrategie ÖV und kombinierte Mobilität	101
6.5 Teilstrategie Veloverkehr	107
6.6 Teilstrategie Fussverkehr.....	109
6.7 Teilstrategie Strassennetz und MIV	111
7 Massnahmen und Priorisierung.....	114
7.1 Übersicht Massnahmen	114
7.2 Massnahmen Siedlung und Landschaft.....	115
7.3 Massnahmen Verkehr.....	116
7.4 Schwerpunktgebiete	121
7.4.1 Schwerpunktgebiet «Biel, Bahnhof»	122
7.4.2 Schwerpunktgebiet «Biel, Gottstatt»	125
7.4.3 Schwerpunktgebiet «Biel, Mett»	127
7.4.4 Schwerpunktgebiet «Brügg, Brüggmoos»	130
7.4.5 Schwerpunktgebiet «Lyss, Bahnhof».....	133
7.4.6 Zukünftige Schwerpunktgebiete.....	135
8 Genehmigungsvermerke	136
9 Verzeichnisse.....	137
9.1 Abbildungsverzeichnis	137
9.2 Tabellenverzeichnis	138
9.3 Abkürzungsverzeichnis	139
10 Anhang	141
10.1 Gemeinden des Agglomerationsperimeters.....	141
10.2 Kantonales, regionales und kommunales Planungsinstrumentarium	143
10.3 Gesamtverkehrsmodell Bern	146
10.4 Vergleich ÖV-Erschliessungsgüteklassen Kanton und Bund	149
10.5 Verzeichnis der elektronischen Dokumente (USB-Stick).....	152

Das Wichtigste in Kürze

Auftrag

Siedlungsentwicklung und Verkehr sind eng miteinander verknüpft: neue Verkehrsangebote fördern das Siedlungswachstum, und durch die Siedlungsentwicklung entsteht ein höheres Verkehrsaufkommen. Die Folgen sind Mehrbelastungen auf Strassen und Schienen, zunehmender Bodenverbrauch und Zersiedelung, steigende Lärm- und Luftbelastungen und hohe Infrastrukturkosten.

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) unterstützt der Bund die Agglomerationen dabei, die Herausforderungen des Verkehrs- und Siedlungswachstums zu meistern. Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) beteiligt er sich finanziell an Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen. Voraussetzung für Bundesbeiträge ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt. Agglomerationsprogramme können alle vier Jahre beim Bund eingereicht werden.

Zielsetzung

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss der 5. Generation (AP5) ist eine Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation. Es bezieht sich auf einen Zielzustand im Jahr 2040 und definiert Strategien und Massnahmen für die nächsten zehn Jahre.

Die bisherigen Agglomerationsprogramme gingen von der Realisierung der A5 Umfahrung Biel mit Zubringer rechts Bielerseeufer, dem Vierspurausbau der A6 zwischen Lyss und Biel und einer neuen ÖV-Direktverbindung (Regiotram) zwischen dem rechten Bielerseeufer und dem Arbeitsschwerpunkt ESP Bözingenfeld im Osten der Stadt Biel aus. Diese Schlüsselprojekte wurden aus verschiedenen Gründen aufgegeben oder weit in die Zukunft verschoben.

Auch ohne die Grossprojekte A5 Westumfahrung und Regiotram will sich die Agglomeration weiterentwickeln. Dabei muss die künftige Entwicklung kurz- und mittelfristig mit dem heute bestehenden Verkehrsnetz bewältigt werden. Daraus ergibt sich folgende Zielsetzung für das AP5:

Lebens- und Umweltqualität verbessern und Bevölkerungswachstum und wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen ohne neue grosse Verkehrsinfrastrukturen in den nächsten 15 bis 20 Jahren.

Inhalt und Verbindlichkeit

Das Agglomerationsprogramm umfasst vier Teile: Hauptbericht, Massnahmen, Karten und Umsetzungstabellen. Inhalt und Aufbau richten sich nach den Vorgaben des Bundes. Als Teil des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) werden die Kapitel 4 Zukunftsbild und 6 Teilstrategien des vorliegenden Hauptberichts sowie die Massnahmen (separates Dokument) des Agglomerationsprogramms mit der Genehmigung durch den Kanton behördenverbindlich. Wesentliche Inhalte und Massnahmen von kantonaler Bedeutung fliessen anschliessend in den kantonalen Richtplan und weitere kantonale Instrumente ein.

Organisation und Erarbeitung

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss wurde parallel zur Aktualisierung der regionalen Richtpläne (RGSK) Biel-Seeland und Berner Jura erarbeitet. Es basiert auf den Entwicklungsstrategien der regionalen Richtpläne und konkretisiert diese für den Perimeter der Agglomeration Biel/Lyss. Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms erfolgte in einer breit abgestützten Projektorganisation mit Kanton, Gemeinden und externen Fachleuten. Die Federführung lag bei der Planungsregion seeland.biel/bienne, die Gemeinden wurden mit Workshops in die Erarbeitung einbezogen. Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung konnten Gemeinden, Interessenverbände, Organisationen und Privatpersonen Anregungen und Einwendungen einbringen. Anschliessend erfolgte die Vorprüfung durch die kantonalen Fachstellen. Nach der abschliessenden Bereinigung wurde das Agglomerationsprogramm im ... durch die Mitgliederversammlung der Region seeland.biel/bienne beschlossen. Anschliessend gab der Regierungsrat des Kantons Bern die Einreichung beim Bund frei.

Stand der Umsetzung

Dieser Abschnitt wird nach der Vorprüfung ergänzt.

Situations- und Trendanalyse

Die Agglomeration Biel/Lyss ist ein attraktiver, zweisprachiger Lebens- und Wirtschaftsraum im Drei-Seen-Land mit engen Beziehungen zum Jurabogen und dem Städtetz am Jurasüdfuss im Norden und zur Agglomeration Bern im Süden. Sie hat in den letzten Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum und Wirtschaftswachstum erlebt. Gemäss den kantonalen Szenarien wird bis 2040 ein weiteres Bevölkerungswachstum um 13 Prozent erwartet. Das anhaltende Wachstum führt zu einer erhöhten Bautätigkeit, wachsenden Mobilitätsbedürfnissen und einem steigenden Nutzungsdruck auf Landschafts- und Naturräume. Die Agglomeration Biel/Lyss weist genügend Baulandreserven auf, um das erwartete Wachstum bis 2040 in der vorhandenen Bauzone aufzunehmen. Bedarf für grössere Siedlungserweiterungen besteht höchstens langfristig. Beim öffentlichen Verkehr wird eine starke Zunahme der Nachfrage erwartet, v.a. entlang der Bahnlinien. Angesichts der kurzen Distanzen und der weitgehend flachen Topographie hat der Veloverkehr ein grosses Potenzial, das erst zum Teil ausgeschöpft ist. Beim motorisierten Individualverkehr hat die A5 Ostumfahrung Biel die erwartete Entlastung erzielt. Das Strassennetz ist aber insbesondere auf der West- und Nordachse in Biel sowie auf der Autobahn Biel-Lyss und während den Hauptverkehrszeiten ausgelastet.

Zukunftsbild 2040

Raumkonzept

Das Zukunftsbild beschreibt den angestrebten Zustand der Agglomeration Biel/Lyss im Jahr 2040:

- » Die Agglomeration nimmt dank einer konsequenten und qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen den grössten Teil des Bevölkerungswachstums und Beschäftigtenwachstums in der Region Biel-Seeland-Berner Jura auf.
- » Das Wachstum erfolgt hauptsächlich im Agglomerationskern und entlang der leistungsfähigen Bahnlinien. Neuer Wohn- und Arbeitsraum wird an Standorten geschaffen, die gut mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr erschlossen sind und eine gute Versorgung aufweisen. Die Orts- und Quartierzentren sind als Versorgungszentren und Begegnungsorte gestärkt. Im ländlichen Raum sind die dörflichen Strukturen erhalten.
- » Freiräume entlang der Gewässer, im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern sind als Natur- und Erholungsräume aufgewertet. Wertvolle Landschafts- und Naturräume sind geschützt.
- » Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat der Mobilität. Für den Veloverkehr bestehen flächendeckend direkte und sichere Routen. Der motorisierte Individualverkehr wird auf die Autobahnen und

Hauptverkehrsachsen gelenkt. Das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ist einfach und effizient möglich.

Zielszenario Wohnbevölkerung

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum um 16 400 Personen bis 2040 soll an geeignete Standorte gelenkt werden. Der Agglomerationskern und die Zentrumsgemeinden sollen zusammen rund 85 Prozent des Wachstums aufnehmen, die Stadt Biel gut die Hälfte.

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 von möglichst flächensparenden und siedlungsverträglichen Verkehrsarten aufgefangen werden. Dies ist die Voraussetzung, dass die Siedlungsentwicklung nach innen verträglich umgesetzt werden kann und Spielräume für künftige Entwicklungen entstehen. Daraus leitet sich das Zielszenario Mobilität ab:

- » Der motorisierte Individualverkehr auf dem regionalen Strassennetz steigt nicht weiter an.
- » Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr nimmt ab. Die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr nehmen zu.
- » Die Verkehrsbelastung bleibt überall unter den festgelegten Grenzwerten für die lokale Belastbarkeit der Strassenräume.

Handlungsbedarf

Für eine Entwicklung im Sinne des Zukunftsbildes werden Siedlungen, Freiräume und Mobilität verdichtet, effizienter organisiert, besser genutzt und miteinander verknüpft. Das ist nötig, um die Lebens- und Umweltqualität zu verbessern, das erwartete Bevölkerungswachstum zu bewältigen und eine wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen. Die hauptsächlichen Ansatzpunkte sind:

- » Unbebaute und unternutzte Bauzonen konsequent und qualitativ voll verdichten
- » Vielfältig nutzbare Frei- und Grünräume für Freizeit und Erholung einrichten und schützen
- » Lebensräume von Tieren und Pflanzen ökologisch stärken und vernetzen
- » Entwicklung auf eine siedlungsverträgliche, platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten

Teilstrategien

Die Teilstrategien für Landschaft, Siedlung und Verkehr zeigen, wie die Agglomeration Biel/Lyss auf den Handlungsbedarf reagieren will. Sie sind auf einen Horizont bis ca. 2030 ausgerichtet.

Siedlungsentwicklung nach innen gestalten

Die Siedlungsentwicklung wird nach innen gelenkt. Auf Siedlungserweiterungen (Einzonungen) wird verzichtet. Um die Siedlungsentwicklung nach innen umzusetzen, wird folgende Strategie verfolgt:

- » Die Siedlungsräume sollen primär im Agglomerationskern und in den Zentrumsorten an den leistungsfähigen Bahnlinien verdichtet werden, wo die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gut und die Versorgungsqualität bereits hoch ist. Im ländlichen Raum sollen die dörflichen Strukturen erhalten werden.
- » Die Orts- und Quartierzentren sollen in ihren Versorgungsfunktionen gestärkt werden und kurze Alltagswege ermöglichen.
- » Die Siedlungsentwicklung nach innen soll für die Verbesserung der Siedlungsqualität genutzt werden. Siedlungen, Strassenräume, Plätze und Grünräume sollen eine hohe Nutzungs- und Gestaltungsqualität aufweisen.
- » Die Siedlungsentwicklung soll auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausgerichtet werden.

- » Mit attraktiven und gut erreichbaren Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet und mit der Aufwertung der See- und Flussufer soll die Naherholung und die ökologische Vernetzung gestärkt werden.

Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten

Das erwartete Bevölkerungswachstum bringt zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse mit sich. Um diese möglichst effizient und umweltschonend zu bewältigen, verfolgt das Agglomerationsprogramm eine Vierfach-Strategie (4-V-Strategie):

- » Durch die konzentrierte Siedlungsentwicklung an Standorten mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr und guten Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr soll Verkehr **vermieden** werden.
- » Ein möglichst grosser Anteil des Verkehrsaufkommens soll auf umweltverträgliche, platzsparende Verkehrsmittel **verlagert** werden. Das bedingt den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und der kombinierten Mobilität.
- » Grössere Bahnstationen (Biel, Mett, Bözingenfeld, Brügg, Nidau, Lyss) sollen als Verkehrsdrehscheiben ausgebaut werden und das Bahn- und Busnetz optimal mit dem Fuss- und Veloverkehr (Bike+Ride und Bikesharing) und dem motorisierten Individualverkehr (Park+Ride und Carsharing) **vernetzen**. Versorgungsangebote für den täglichen Bedarf und eine attraktive Gestaltung unterstützen die Drehscheibenfunktion.
- » Schliesslich soll der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet **verträglich** gestaltet werden. Luft- und Lärmbelastung sollen reduziert werden und der Verkehr für alle Teilnehmenden sicher sein.

Massnahmen

Zur Umsetzung der Teilstrategien legt das Agglomerationsprogramm Massnahmen fest, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Der Katalog fokussiert auf Massnahmen, die politisch konsolidiert sind und deren Umsetzung innerhalb der angegebenen Frist realistisch ist. Die hauptsächlichen Massnahmen sind:

- » Landschaft: Aufwertung siedlungsnaher Frei- und Grünräumen
- » Siedlung: Vorantreiben der Entwicklungsgebiete (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte)
- » Verkehr: Umsetzung ÖV-Konzept 2035, Schliessen von Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr, Aufwertung von Strassenräumen und Verkehrsmanagement

1 Auftrag, Organisation und Erarbeitungsprozess

1.1 Auftrag und Ziel

Programm Agglomerationsverkehr des Bundes

Siedlungsentwicklung und Verkehr sind eng miteinander verknüpft: neue Verkehrsangebote fördern das Siedlungswachstum und durch die Siedlungsentwicklung entsteht ein höheres Verkehrsaufkommen. Die Folgen sind Mehrbelastungen auf Strassen und Schienen, zunehmender Bodenverbrauch und Zersiedelung, steigende Lärm- und Luftbelastungen und hohe Infrastrukturkosten.

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) unterstützt der Bund die Agglomerationen dabei, die Herausforderungen des Verkehrs- und Siedlungswachstums zu meistern. Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) beteiligt er sich finanziell an Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen. Voraussetzung für Bundesbeiträge ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt. Agglomerationsprogramme können alle vier Jahre beim Bund eingereicht werden.

Perimeter des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss

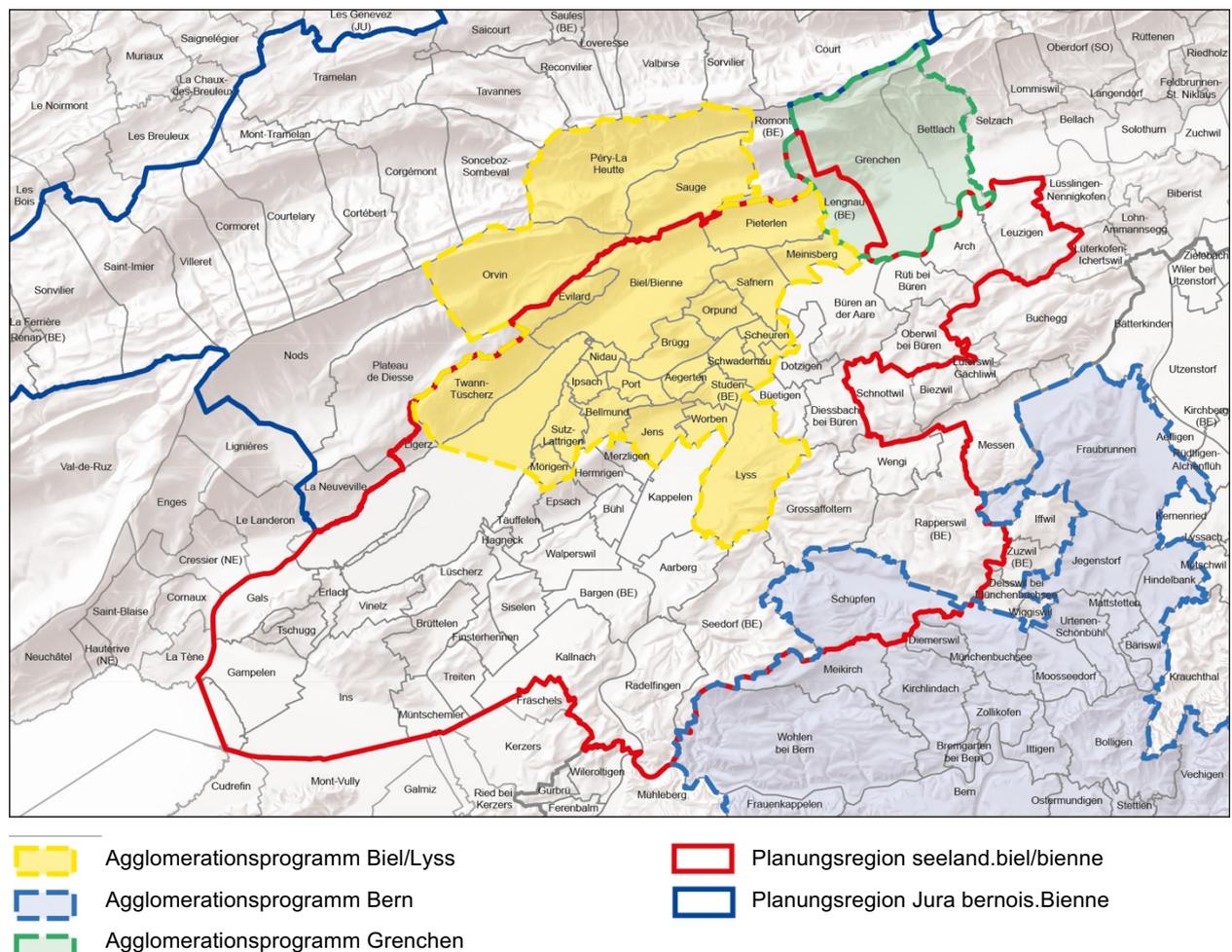


Abbildung 1 Perimeter Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

Der Perimeter des AP5 umfasst die BeSA-Gemeinden der Agglomeration Biel/Bienne sowie Lyss.¹ Es sind dies die Stadt Biel und 20 Gemeinden der Planungsregion seeland.biel/bienne sowie drei Gemeinden der Planungsregion Jura bernois.Bienne (). Der Perimeter wurde gegenüber dem AP4 nicht verändert.

1.2 Neue Rahmenbedingungen und Grundlagen

Veränderte Rahmenbedingungen

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss der 5. Generation (AP5) ist eine Weiterentwicklung der 4. Generation (AP4). Es bezieht sich auf einen Zielzustand im Jahr 2040 und definiert die Strategien und Massnahmen, die in den nächsten zehn Jahren umgesetzt werden sollen.

Die bisherigen Agglomerationsprogramme gingen von der Realisierung der A5 Umfahrung Biel mit Zubringer rechtes Bielerseeufer, dem Vierspurausbau der T6 zwischen Lyss und Biel und einer neuen ÖV-Direktverbindung (Regiotram) zwischen dem rechten Bielerseeufer und dem Arbeitsschwerpunkte ESP Bözingenfeld im Osten der Stadt Biel aus.

Seit dem AP4 haben sich die Rahmenbedingungen wie folgt verändert:

- » Die A5 Ostumfahrung Biel ist seit 2017 in Betrieb.
- » Das Ausführungsprojekt für die A5 Westumfahrung Biel wurde 2021 aufgrund der Empfehlungen aus dem «Dialogprozess Westast Biel» abgeschrieben: Der A5 Westast wird nicht realisiert. Stattdessen sollen kurz- und mittelfristige Massnahmen zur verträglicheren Abwicklung des Verkehrs umgesetzt werden.
- » Noch ausstehend sind die Entscheide bezüglich des Zubringers rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) zur Entlastung von Nidau und Port und der Schliessung der Netzlücke der Nationalstrasse. Im Rahmen ein Gesamtmobilitätsstudie werden bis Mitte 2025 der Nutzung und die Wirkung des Porttunnel und eines Jura-tunnels abgeklärt und alternativen Lösungsansätzen in den Bereichen ÖV, Fuss- und Veloverkehr und Verkehrsmanagement gegenübergestellt.
- » Das Projekt Regiotram wurde abgeschrieben. Die Agglomeration fokussiert stattdessen auf den Ausbau und die Optimierung des Bahn- und Busangebots. Als Grundlage dienen das ÖV-Konzept 2035 und die Vision S-Bahn Biel 2045.
- » Die ehemalige T6 zwischen Schönbühl und Brüggmoos wurde 2020 als A6 in das Nationalstrassennetz aufgenommen. Der Ausbau der A6 zwischen Lyss und Biel auf vier Spuren ist eine langfristige Option.

Auch ohne grosse Verkehrsinfrastrukturen wie die A5 Westumfahrung und das Regiotram will sich die Agglomeration weiterentwickeln. Dabei muss die künftige Entwicklung kurz- und mittelfristig mit dem heute bestehenden Verkehrsnetz bewältigt werden. Daraus ergibt sich folgende Zielsetzung für das AP5:

Lebens- und Umweltqualität verbessern und Bevölkerungswachstum und wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen ohne neue grosse Verkehrsinfrastrukturen in den nächsten 15 bis 20 Jahren.

Wichtige neue Grundlagen

Seit dem AP4 wurden in verschiedenen Bereichen neue konzeptionelle Grundlagen erarbeitet, die in das AP5 eingeflossen sind:

- » Überarbeitung und Verfeinerung Verkehrsmanagementkonzept
- » ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel
- » Vision S-Bahn Biel 2045
- » Nutzungskonzept Bahnhof Biel
- » Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum für den Arbeitsschwerpunkt ESP Bözingenfeld
- » Planung Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos mit Ansiedlung Spitalzentrum Biel

¹ BeSA: Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen gemäss Anhang 4 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)

- » Konzept Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss
- » Entwicklungskonzept Seeufer

Weitere Grundlagen sind zurzeit in Erarbeitung und werden in das AP6 einfließen:

- » Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West
- » Studienauftrag Rue de caractères (Achse Bruggmoos-Seevorstadt)
- » Überarbeitung und Ausweitung Verkehrsmonitoring und -controlling

1.3 Weiterentwicklung gegenüber der Vorgängergeneration

Im AP4 wurden Zukunftsbild, Teilstrategien und Handlungsbedarf für das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss neu erarbeitet. Diese haben nach wie vor Gültigkeit. Im AP5 liegt der Fokus auf der Umsetzung der bestehenden Ziele und Stossrichtungen. Die Bausteine des AP wurden aktualisiert und in folgenden Bereichen weiterentwickelt:

- » Die **Situations- und Trendanalyse** wurde aktualisiert und punktuell ergänzt.
- » Das **Zukunftsbild** wird in den Bereichen Freiraum und ÖV ergänzt. Als Grundlage dienen das Konzept Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss und das ÖV-Konzept 2035.
- » Die bisherige Teilstrategie Landschaft und Siedlung wird aufgeteilt. Die **Teilstrategie Siedlung** fokussiert wie bisher auf die qualitätsvolle Innenentwicklung und berücksichtigt neu die Klimaanpassung.
- » Mit der neuen **Teilstrategie Landschaft und Freiraum** gewinnt das Thema der Freiraumqualität und -vernetzung deutlich an Gewicht.
- » Die **Teilstrategie Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität** wird aufgrund der Ergebnisse des ÖV-Konzepts 2035 und der Vision S-Bahn-Biel 2035 überarbeitet.
- » Der **Handlungsbedarf** orientiert sich primär an den verbleibenden Schwachstellen aus den vorangehenden Generationen und identifiziert punktuell neuen Handlungsbedarf.
- » Bei den **Massnahmen** liegt der Schwerpunkt auf der Weiterentwicklung der B- und C-Massnahmen aus dem AP4. Zusätzlich werden neue Massnahmen aus den Teilstrategien und dem Handlungsbedarf abgeleitet und in Zusammenarbeit mit den Massnahmenträgern erarbeitet.

1.4 Regionale Organisation

Planungsregion seeland.biel/bienne

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss und das RGSK Biel-Seeland werden im Auftrag des Kantons von der Planungsregion seeland.biel/bienne erarbeitet. seeland.biel/bienne ist privatrechtlich als Verein organisiert. Mitglied sind die 61 Städte und Gemeinden im Berner Seeland, die Tätigkeiten werden durch Mitgliederbeiträge und Kantonsbeiträge finanziert. Die Region Biel-Seeland hat eine lange Tradition der gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit. Stadt, Agglomeration und Land arbeiten partnerschaftlich zusammen, um ihre gemeinsamen Ziele zu erreichen. seeland.biel/bienne unterstützt sie dabei, leitet gemeindeübergreifende Projekte und bündelt die politischen Kräfte im Interesse der Region. www.seeland-biel-bienne.ch

Projektorganisation

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss und das RGSK Biel-Seeland wurden parallel in einer breit abgestützten Projektorganisation mit Kanton, Gemeinden und externen Fachleuten erarbeitet (Abbildung 2).



Abbildung 2 Projektorganisation AP5

1.5 Erarbeitungsprozess und Partizipation

Abbildung 3 zeigt die Meilensteine der Erarbeitung. Das Agglomerationsprogramm wurde parallel zu den RGSK Biel-Seeland und Berner Jura erarbeitet und mit diesen inhaltlich abgestimmt.

Beteiligung der Gemeinden und Einbezug der Bevölkerung

Die Gemeinden wurden anlässlich von zwei Workshops sowie mit bilateralen Absprachen nach Bedarf in die Erarbeitung einbezogen und konnten – wie auch Interessenverbände, Organisationen und Bevölkerung – während der öffentlichen Mitwirkung Anregungen und Einwände einbringen. Die öffentliche Mitwirkung dauerte acht Wochen und umfasste neben dem AP5 auch das RGSK 2025. Sämtliche Dokumente wurden im Internet aufgeschaltet. Zusätzlich wurde ein Web-GIS für die einfache Lokalisierung der Massnahmen angeboten. 19 Gemeinden, neun Organisationen, Parteien und Verbände sowie drei Privatpersonen reichten Stellungnahmen zum AP5 ein. Die Mitwirkung zeigte eine breite Unterstützung für das Zukunftsbild, die Teilstrategien und die Massnahmen. Zahlreiche Anregungen und Ergänzungen, hauptsächlich zu den Massnahmen, wurden eingebracht und – soweit sie stufengerecht und mit der Zielsetzung vereinbar waren – in das AP5 aufgenommen. Sämtliche Eingaben wurden im Mitwirkungsbericht dokumentiert und beantwortet.

Beteiligung der kantonalen Fachstellen

Die kantonalen Fachstellen wurden zum Teil direkt (AGR, AÖV, TBA-OIK) in die Erarbeitung einbezogen resp. konnten sich im Rahmen der kantonalen Vorprüfung äussern. Die im Vorprüfungsbericht vom ... vorgebrachten Genehmigungsvorbehalte und Hinweise wurden berücksichtigt.

Beschluss

Nach der abschliessenden Bereinigung wurde das Agglomerationsprogramm am XX.XX.XXXX durch die Mitgliederversammlung der Region seeland.biel/bienne beschlossen und vom Regierungsrat des Kantons Bern für die Einreichung beim Bund freigegeben.

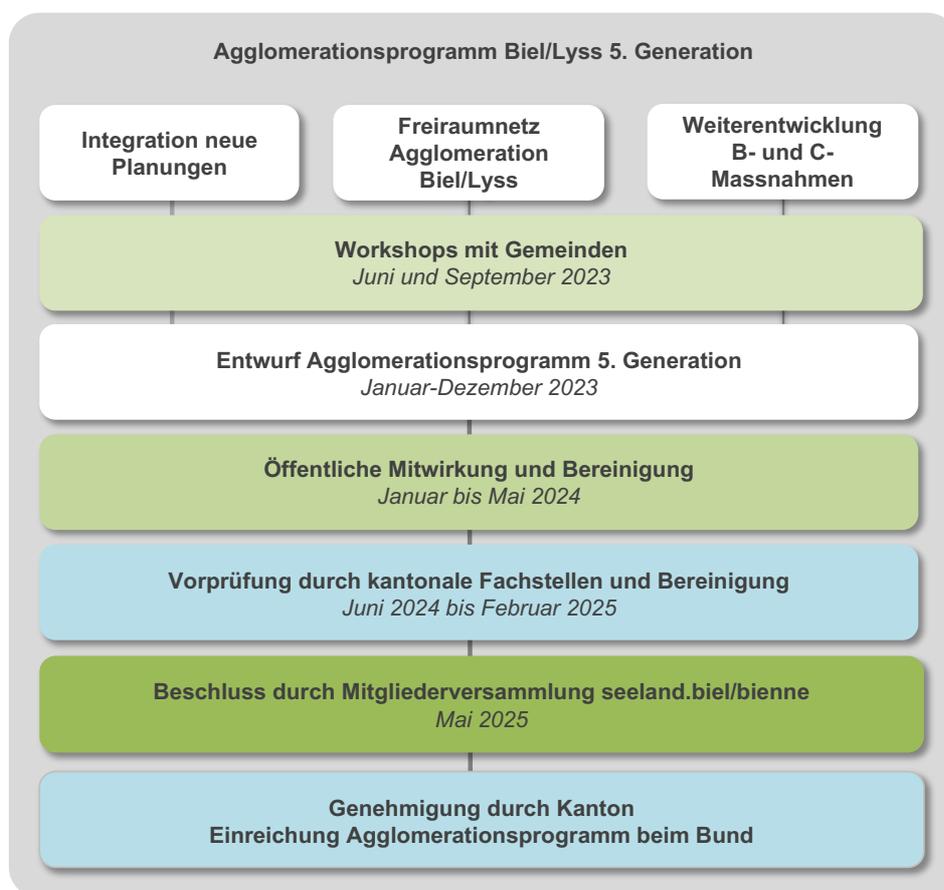


Abbildung 3 Erarbeitungsprozess AP5

1.6 Einbettung des AP5 in die kantonale, regionale und kommunale Planung

Abstimmung des AP mit der regionalen und kommunalen Planung

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss wurde parallel zur Aktualisierung der regionalen Richtpläne (RGSK) Biel-Seeland und Berner Jura erarbeitet.³ Es basiert auf den Entwicklungsstrategien der regionalen Richtpläne und konkretisiert diese für den Perimeter der Agglomeration Biel/Lyss. Die Gemeinden setzen die behördenverbindlichen Vorgaben des RGSK / AP in ihre kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen um. Damit ist die flächendeckende regionale Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die optimale Integration des Agglomerationsprogramms in die regionale Gesamtplanung gewährleistet.

Lange Tradition der Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Im Kanton Bern hat die Abstimmung von Verkehr und Siedlung eine lange Tradition. Bereits vor gut 30 Jahren hat der Regierungsrat in seinem Bericht «Berner S-Bahn / Siedlung» die Zusammenhänge erkannt und eine auf die S-Bahn abgestimmte Siedlungsentwicklung postuliert, welche bis heute gilt. Die künftige Raumentwicklung im Kanton Bern sollte sich an drei Eckpfeilern orientieren: Die Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen, die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Siedlungsentwicklung nach innen. Daraus entwickelte sich beispielsweise das sehr erfolgreiche kantonale Programm der Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte ESP. Ab 2003 wurden erstmals Mobilitätsstrategien für

³ Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Biel-Seeland / Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) pour le Jura bernois

einzelne Agglomerationen erarbeitet. Diese Gemeinschaftswerke von Kanton, Regionen und Gemeinden bilden die Grundlage für die ab 2007 folgenden Agglomerationsprogramme der 1. bis 5. Generation.

Zentral an diesem «bernischen Ansatz» ist die wirkungsvolle Abstimmung von Verkehr und Siedlung nicht nur innerhalb der Agglomerationsperimeter, sondern darüber hinaus im gesamten Kanton. Grundlage dafür bildet die Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ), mit der 2007 per Volksentscheid das Regionalkonferenzmodell begründet und der Artikel 98a Absatz 4 des Berner Baugesetzes (BauG) eingeführt wurde. Die Regionalkonferenzen sind für die überkommunal abgestimmte regionale Planung verantwortlich. Wo formell noch keine Regionalkonferenz gebildet wurde, übernehmen Planungsregionen (wie vorliegend seeland.biel/bienne) diese Aufgabe. Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung erfolgt in den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK), die flächendeckend für den ganzen Kanton erstellt und alle vier Jahre aktualisiert werden und die auch die Grundlage für das jeweilige Agglomerationsprogramm bilden. Nach vier Generationen RGSK liegen etablierte und wirkungsvolle Planungen auf regionaler Ebene vor.

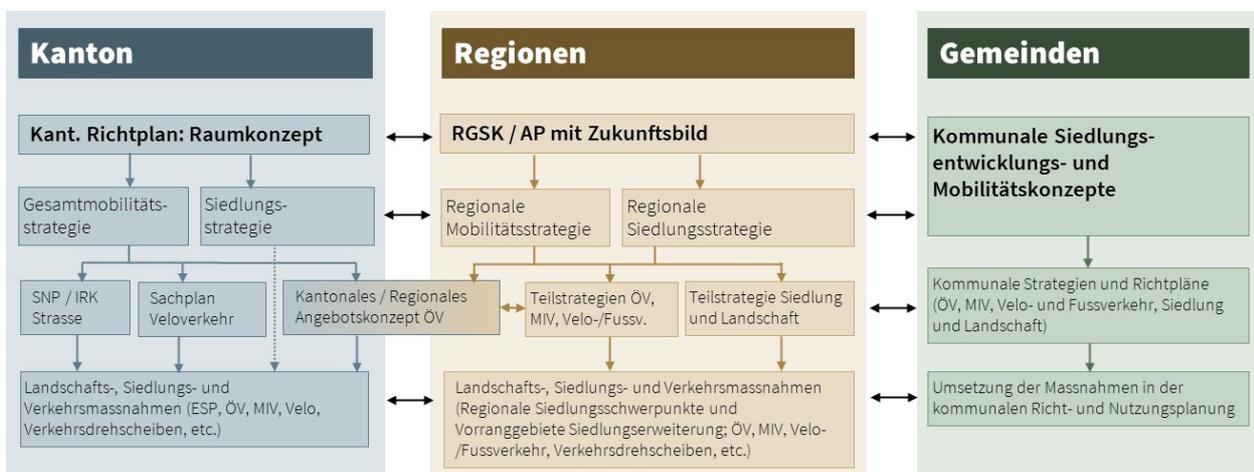


Abbildung 4 Planungsinstrumente zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene im Kanton Bern

Abbildung 4 zeigt das Zusammenspiel zwischen kantonalem, regionalem und kommunalem Planungsinstrumentarium im Kanton Bern auf. Die einzelnen Instrumente und deren Zusammenspiel werden im Anhang 10 näher erläutert.

Die Stärken des Berner Ansatzes auf der regionalen Ebene

- » **Behördenverbindlichkeit der AP im Kanton Bern:** Die RGSK sind behördenverbindliche regionale Teilrichtpläne. Indem das jeweilige AP Bestandteil des RGSK ist, erfüllen die AP die Anforderung des Bundes an eine regional abgestimmte, behördenverbindliche Planungsgrundlage. Dieses Zusammenspiel ist eine grosse Stärke des Berner Ansatzes.
- » **Partizipativer Prozess:** Die AP werden zusammen mit den RGSK in einem partizipativen Prozess erarbeitet. Die Erarbeitung erfolgt durch die zuständigen Regionalkonferenzen oder Planungsregionen aufgrund der verbindlichen Vorgaben des Regierungsrats unter Einbezug des Kantons und der Gemeinden. Der Einbezug der Gemeinden erfolgt durch deren Vertretung in den Organen der Regionalkonferenzen resp. der Planungsregionen sowie im Rahmen von Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahren. Der partizipative Prozess umfasst in der Regel auch Workshops, in denen der Ist-Zustand analysiert, der Handlungsbedarf und mögliche Massnahmen eruiert und das Zukunftsbild angepasst oder neu erarbeitet werden. Die Entwürfe des RGSK und AP werden in eine öffentliche Mitwirkung gegeben, anschliessend überarbeitet und dem Kanton zur Vorprüfung unterbreitet. Die aufgrund der kantonalen Vorprüfungsberichte überarbeiteten AP und RGSK werden durch die Organe der regionalen Trägerschaften

(Regionalversammlung bzw. Vereinsversammlung der Planungsregionen), die aus Vertretungen der beteiligten Gemeinden zusammengesetzt sind, als behördenverbindliche regionale Teilrichtpläne beschliessen und dem Kanton zur Genehmigung unterbreitet. Nach ihrer Genehmigung sind die RGSK (und AP) somit für alle Gemeinden im betreffenden Perimeter behördenverbindlich. Damit ist die Grundanforderung 1 des Bundes («Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden sind von den zuständigen Gemeindeorganen zu beschliessen») erfüllt. Der Kanton gibt die AP 5 für die Einreichung beim Bund frei (gemäss Art. 8 PAVV). Er ist - wie erwähnt - für die Genehmigung der RGSK zuständig. Mit der Genehmigung fliessen die Anträge der Regionen dann in die kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumente ein.

- » **Koordinierte Erarbeitung und Umsetzung:** Das Zusammenspiel zwischen kantonalen, regionalen und kommunalen Planungsinstrumenten hat sich bewährt. Im Erarbeitungsprozess verfügen die regionalen Trägerschaften und die Gemeinden einerseits über den nötigen Gestaltungsspielraum. Andererseits ist mit den verbindlichen kantonalen Vorgaben an die RGSK und AP eine optimale Abstimmung von Verkehr und Siedlung sichergestellt. Die vom Kanton genehmigten RGSK und AP fliessen in die Überarbeitung der kantonalen Planungsinstrumente ein und stellen die verbindliche Grundlage für die Umsetzung auf regionaler und kommunaler Ebene dar.

- » **Mitfinanzierung kommunaler AP-Massnahmen durch den Kanton:** Die zweite grosse Stärke des Berner Ansatzes betrifft die Finanzierung kommunaler Massnahmen. Gemäss Artikel 62 des kantonalen Strassengesetzes (SG) leistet der Kanton Beiträge an die vom Bund mitfinanzierten Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen, insbesondere auch an Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität. Der Kantonsbeitrag beläuft sich derzeit auf 35 Prozent der anrechenbaren Kosten nach Abzug der Beiträge des Bundes aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF).

1.7 Bestandteile und Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms

Inhalt und Aufbau des Agglomerationsprogramms richten sich nach den Vorgaben des Bundes.⁴ Das Agglomerationsprogramm umfasst vier Teile:

Hauptbericht	Der Hauptbericht erläutert, wie die Agglomeration Biel/Lyss die Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr lenken und aufeinander abstimmen will. Ausgehend von einer Situations- und Trendanalyse entwirft es ein Zukunftsbild der Agglomeration im Jahr 2040 und leitet daraus den Handlungsbedarf ab. Teilstrategien für Landschaft, Siedlung und Verkehr zeigen, wie auf den Handlungsbedarf reagiert wird. Für die Umsetzung der Strategien werden Massnahmen festgelegt. Die Teilstrategien und Massnahmen fokussieren auf die nächsten rund zehn Jahre. Für Verkehrsmassnahmen, die in den Jahren 2028 bis 2031 umgesetzt werden sollen (A-Massnahmen), werden Bundes- und für Massnahmen der Gemeinden zudem Kantonsbeiträge beantragt.
Massnahmen	Im Massnahmenband werden die Massnahmen zur Umsetzung des Zukunftsbilds und der Teilstrategien in Form von Massnahmenblättern beschrieben. Diese beinhalten eine Beschreibung und Priorisierung sowie Angaben zu Zweckmässigkeit und Nutzen, Zuständigkeiten und dem Stand der Koordination. Für Verkehrsmassnahmen, die mitfinanziert werden sollen, werden Kosten und Finanzierung angegeben.
Karten	Der Kartenband versammelt die im Hauptbericht erläuterten Karten.
Umsetzungstabellen	Die Umsetzungstabellen werden nach Vorlage des ARE in elektronischer Form abgegeben.

Sprache

Das Agglomerationsprogramm liegt in deutscher und französischer Sprache vor. Die Texte wurden grösstenteils deutsch verfasst und übersetzt.

Behördenverbindlichkeit

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss ist Bestandteil des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) Biel-Seeland, das als behördenverbindlicher regionaler Teilrichtplan erlassen wird.⁵ Dadurch erfüllt das Agglomerationsprogramm die Anforderung des Bundes, dass die beteiligten Akteure (Gemeinden, Region, Kanton) dem Agglomerationsprogramm zugestimmt und sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms verpflichtet haben. Wesentliche Inhalte und Massnahmen von kantonaler Bedeutung fliessen nach der Genehmigung des RGSK in den kantonalen Richtplan und weitere kantonale Instrumente ein.

Behördenverbindlich bedeutet für die Gemeinden, dass die zuständige Planungsbehörde – in der Regel die Exekutive – bei der Vorbereitung von Planungsgeschäften die entsprechenden Inhalte des Agglomerationsprogramms berücksichtigen muss.

Behördenverbindlich sind:

- » **Zukunftsbild** (Hauptbericht, Kapitel 4)
- » **Teilstrategien** (Hauptbericht, Kapitel 6)
- » **Massnahmen** (Massnahmenband)

⁴ Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)

⁵ Art. 89a Abs. 2 und 4 Baugesetz

2 Stand der Umsetzung

Dieses Kapitel wird zusammen mit den Umsetzungstabellen nach der Vorprüfung erstellt.

2.1 Umsetzung von Zukunftsbild und Teilstrategien

2.2 Umsetzung der Massnahmen

2.2.1 Massnahmen 1. Generation

2.2.2 Massnahmen 2. Generation

2.2.3 Massnahmen 3. Generation

2.2.4 Massnahmen 4. Generation

2.2.5 Folgerungen

3 Situations- und Trendanalyse

3.1 Einbettung und Struktur der Agglomeration Biel/Lyss

3.1.1 Die Agglomeration im nationalen Kontext

Die Agglomeration Biel/Lyss ist in ein vielfältiges grossräumiges Bezugsfeld eingebettet. Sie liegt im Spannungsfeld des Jurabogens und des Städtesystems längs der Jurasüdfussachse einerseits und der kantonalen Entwicklungsachse Thun-Bern-Biel-Moutier/Saint-Imier andererseits. Die Agglomeration ist Teil des von Solothurn bis Yverdon reichenden Drei-Seen-Landes mit starken Bezügen zum Berner Jura im Norden und zum Rand der Agglomeration Bern im Süden.

Diese Mehrfachausrichtung an der Sprachgrenze ist eine wesentliche Standortqualität des Lebens- und Wirtschaftsraums. Die grossräumige Einbettung ist im Raumkonzept Schweiz ablesbar (Abbildung 5). Die Agglomeration Biel/Lyss ist Teil des funktionalen Handlungsraums «Hauptstadtregion Schweiz» mit engen Beziehungen zum Handlungsraum «Jurabogen». Biel als grossstädtisches und Lyss als kleinstädtisches Zentrum sind ihre funktionalen Hauptorte.

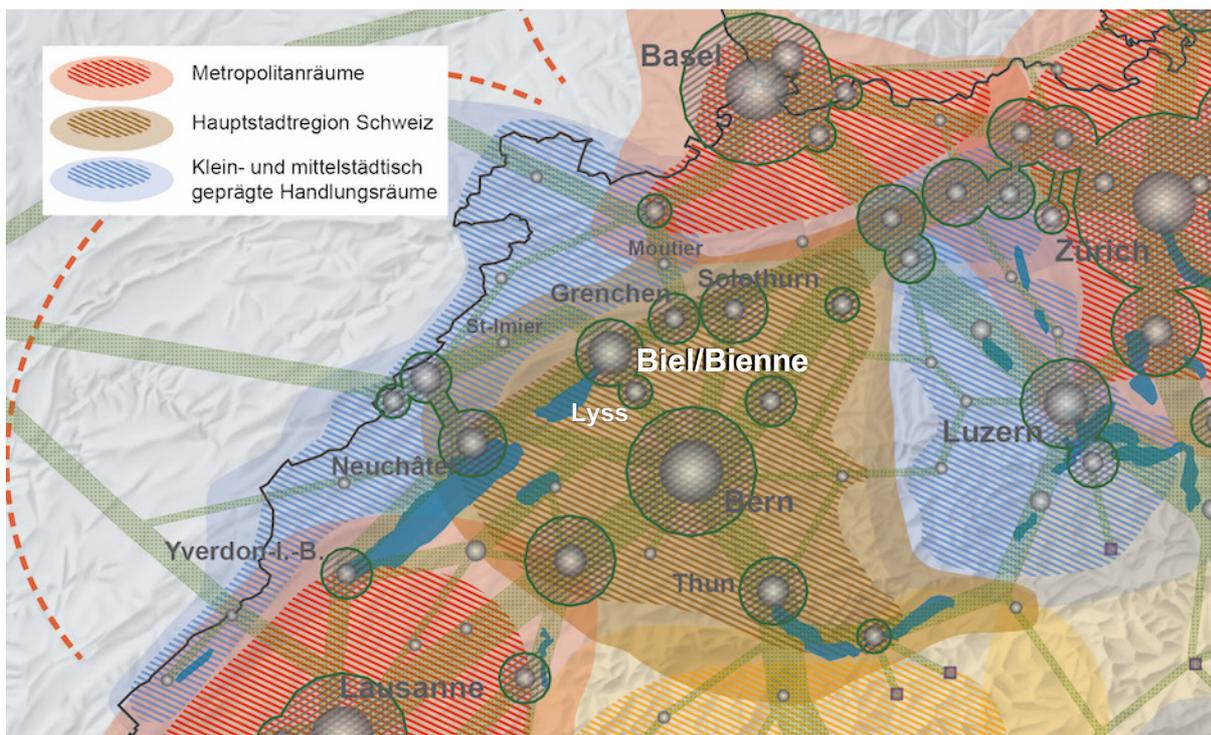
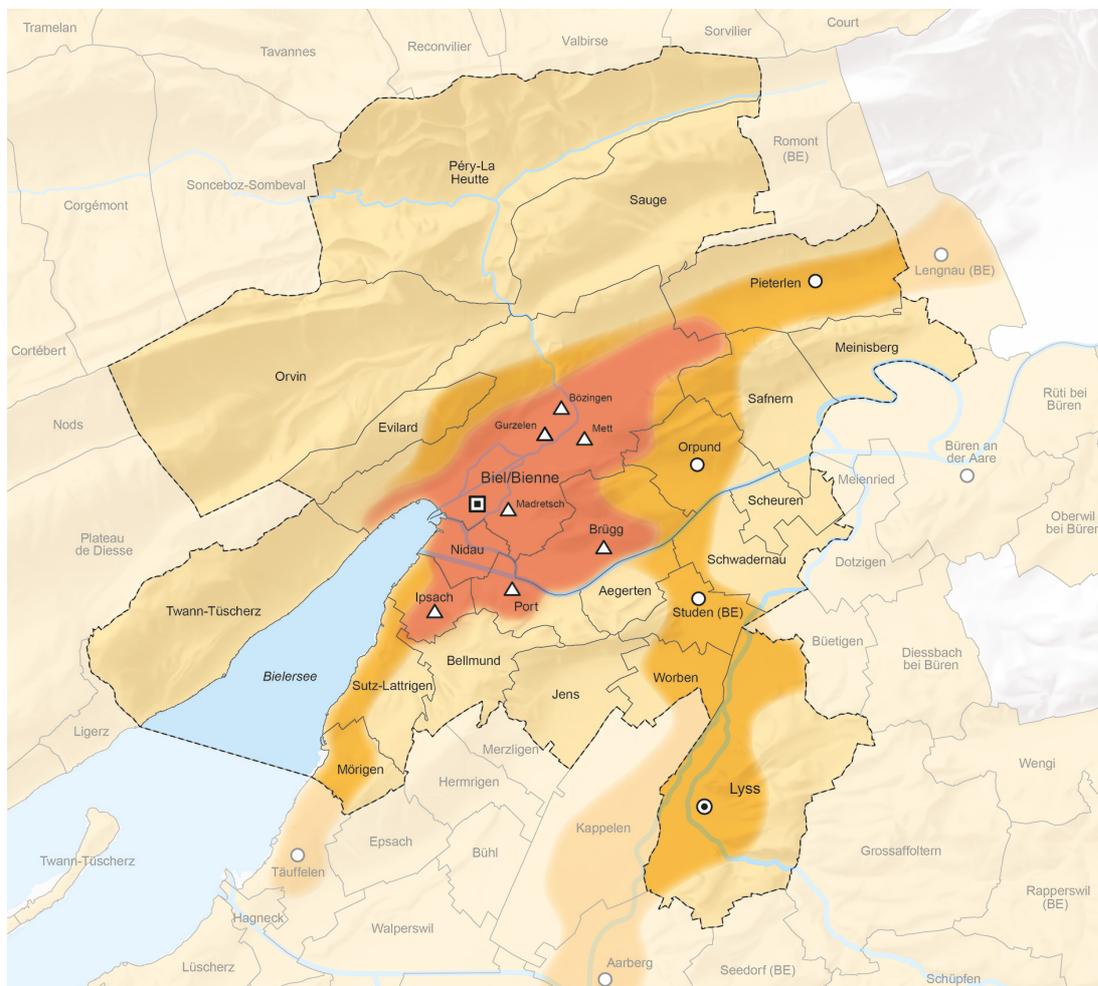


Abbildung 5 Ausschnitt Raumkonzept Schweiz

3.1.2 Raumtypen und Zentralitätsstufen

Der kantonale Richtplan unterscheidet vier Raumtypen und vier Zentralitätsstufen. Im Agglomerationsprogramm Biel/Lyss werden die vier Raumtypen zu drei zusammengefasst. Die vier Zentralitätsstufen werden mit einer weiteren Stufe von Orts- und Quartierzentren im Agglomerationskern ergänzt (Abbildung 6).



Raumtyp	Agglomerationsprogramm	Kantonaler Richtplan	Gemeinde
	Agglomerationskern	Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	Biel, Brugg, Ipsach, Nidau, Port
	Agglomerationsachsen	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	Aegerten, Evillard, Lyss, Mörigen, Orpund, Pieterlen, Studen, Sutz-Lattrigen, Worben
	Ländlicher Siedlungsraum	Zentrumsnahe ländliche Gebiete	Bellmund, Jens, Meinisberg, Péry-La Heutte, Safnern, Sauge, Scheuren, Schwadernau, Twann-Tüscherz
		Hügel- und Berggebiete	Orvin
Zentrum	Agglomerationsprogramm	Kantonaler Richtplan	Zentrum
	Kantonales Zentrum	Kantonales Zentrum 2. Stufe	Biel
	Regionales Zentrum	Regionales Zentrum von kantonalen Bedeutung 3. Stufe	Lyss
	Teilregionales Zentrum	Regionales Zentrum 4. Stufe	Orpund, Pieterlen, Studen
	Orts- und Quartierzentrum im Agglomerationskern	–	Bözingen, Brugg, Gurzelen, Madretsch, Mett, Nidau, Ipsach, Port

Abbildung 6 Raumtypen und Zentralitätsstufen

3.2 Wohnbevölkerung und Beschäftigte

3.2.1 Wohnbevölkerung

Bisherige Entwicklung

Ende 2021 zählt die Agglomeration Biel/Lyss 124'000 Einwohnende. 74'000 Personen (60%) leben im Agglomerationskern, davon 55'000 in der Stadt Biel. In den Gemeinden der Agglomerationsachsen leben rund 37'000 Personen (30%), wovon der Grossteil in den regionalen Zentren Lyss, Orpund, Pieterlen und Studen wohnt. Rund 12'000 Einwohnende (10%) leben im ländlichen Raum. Damit zeigt die Bevölkerungsverteilung eine klare räumliche Konzentration.

Von 2011 bis 2021 ist die Wohnbevölkerung um rund 11'000 Personen (+9%) gewachsen. Damit hat das Bevölkerungswachstum gegenüber der Periode von 2001 bis 2011 (7%) leicht zugenommen. Das stärkste Wachstum verzeichnen die Gemeinden auf den Agglomerationsachsen (+17%) und dort insbesondere die Zentren Lyss, Orpund, Pieterlen und Studen (+19%). Die Gemeinden im Agglomerationskern und die ländlichen Gemeinden verzeichnen demgegenüber eine tiefere Wachstumsquote (+7%).

Trend

Gemäss den regionalisierten Bevölkerungsszenarien für den Kanton Bern (Szenario mittel) wird die Bevölkerung bis 2040 um rund 16'500 Einwohnende wachsen (+13%). Im Unterschied zur bisherigen Entwicklung verlagert sich das Wachstum von den Agglomerationsachsen (+7%) in den Agglomerationskern (+17%). Im Agglomerationskern und in der Stadt Biel wird bis 2040 mit einem mehr als doppelt so hohen Wachstum gerechnet als bisher. Auch im ländlichen Raum wird ein deutlich höheres Wachstum als in der Vergangenheit prognostiziert (+10%).

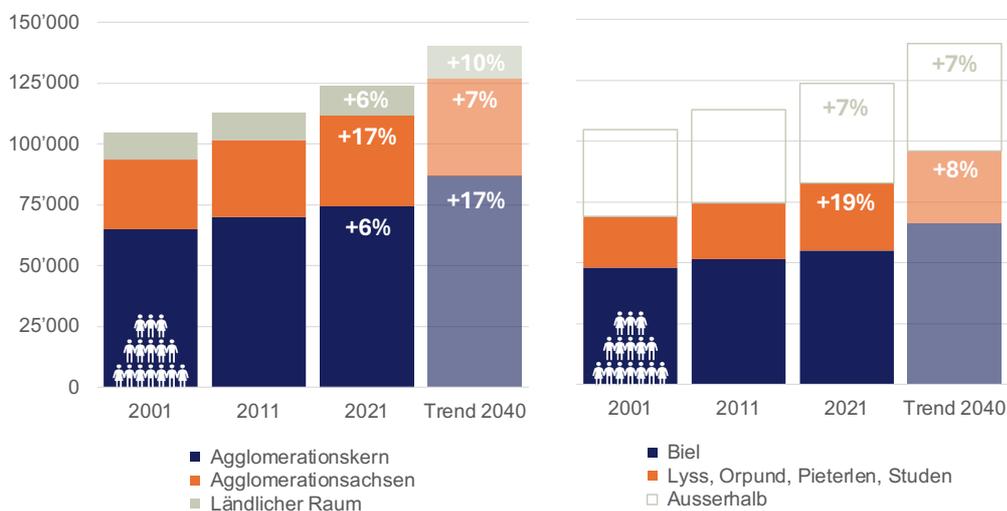


Abbildung 7 **Wohnbevölkerung: Entwicklung 2001 bis 2021 und Trendszenario 2040**
 Datengrundlage: BFS - STATPOP (ab 2010) und ESPOP (bis 2009), Trend 2040: GVM Kanton Bern
 (vgl. Anhang 10.2)

3.2.2 Beschäftigte

Bisherige Entwicklung

Die Agglomeration Biel/Lyss zählt Ende 2020 rund 52 000 Beschäftigte. Rund 38'000 Personen (73%) arbeiten im Agglomerationskern, davon 32'000 in der Stadt Biel. Weitere 11'000 Arbeitsplätze (22%) befinden sich auf

den Agglomerationsachsen und davon der grösste Teil in den vier Zentrumsgemeinden Lyss, Orpund, Pieterlen und Studen. 5 Prozent der Beschäftigten arbeiten im ländlichen Raum.

Von 2011 bis 2020 hat die Zahl der Beschäftigten um rund 2'000 Personen (+4%) zugenommen. Damit hat sich das Wachstum der Beschäftigten gegenüber der Periode von 2001 bis 2011 (+6%) verlangsamt. Insgesamt ist die Zunahme der Beschäftigten nur halb so gross wie jene der Bevölkerung im gleichen Zeitraum. Das deutet darauf hin, dass das mehr Beschäftigte ausserhalb der Agglomeration Biel/Lyss arbeiten.

Trend

Zur künftigen Entwicklung der Beschäftigten gibt es keine verlässlichen Aussagen. Sie ist abhängig von der konjunkturellen Entwicklung, den künftigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und unternehmerischen Entscheidungen. Gemäss Prognosen arbeiten im Jahr 2040 rund 56'000 Personen in der Agglomeration Biel/Lyss. Das entspricht einer Zunahme von 5'000 Beschäftigten (9%). Im Gegensatz zur bisherigen Entwicklung nimmt die Zahl der Beschäftigten auf den Agglomerationsachsen (+11%) und im ländlichen Raum (+19%) deutlich zu. Während sich der Anstieg in den Zentren Orpund, Pieterlen und Studen fortsetzt, wird in Lyss ebenfalls wieder eine deutliche Zunahme der Beschäftigten erwartet. Im Agglomerationskern und in der Stadt Biel bleibt die Zahl der Beschäftigten stabil.

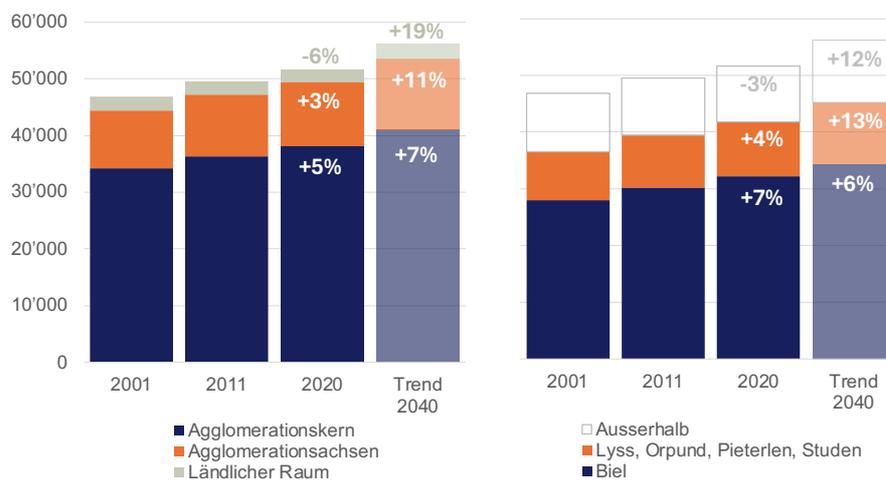


Abbildung 8 **Beschäftigte: Entwicklung 2001 bis 2021 und Trendszenario 2040**

Datengrundlage: BFS – BZ (2001) und BFS – STATENT (ab 2011), Trend 2040: GVM Kanton Bern (vgl. Anhang 10.2)

Folgerung

- » Die Konzentration des Bevölkerungswachstums im Agglomerationskern und in den Zentrumsgemeinden entspricht der Zielsetzung des Agglomerationsprogramms.
- » Die Prognose für die Bevölkerungsentwicklung bis 2040 ist gegenüber dem AP4 tiefer (-2.5%). Dies erhöht die Chancen, den grössten Teil des Wachstums im Agglomerationskern aufzunehmen. Das im AP4 angestrebte verstärkte Wachstum auf den Agglomerationsachsen muss weniger forciert werden.
- » Die Beschäftigten konzentrieren sich noch stärker als die Wohnbevölkerung im Agglomerationskern und in der Stadt Biel.
- » Die Erschliessung von Arbeitsplatzgebieten mit dem öffentlichen Verkehr und die Ansiedlung von Arbeitsplätzen im Umfeld von Bahnhaltstellen gewinnen damit weiter an Bedeutung.
- » Auch künftig ist mit einem deutlichen Wachstum zu rechnen. Um dieses zu bewältigen, braucht es ein attraktives und effizientes Gesamtverkehrssystem.

3.3 Siedlungsstruktur

3.3.1 Bevölkerungsdichte und ÖV-Erschliessung

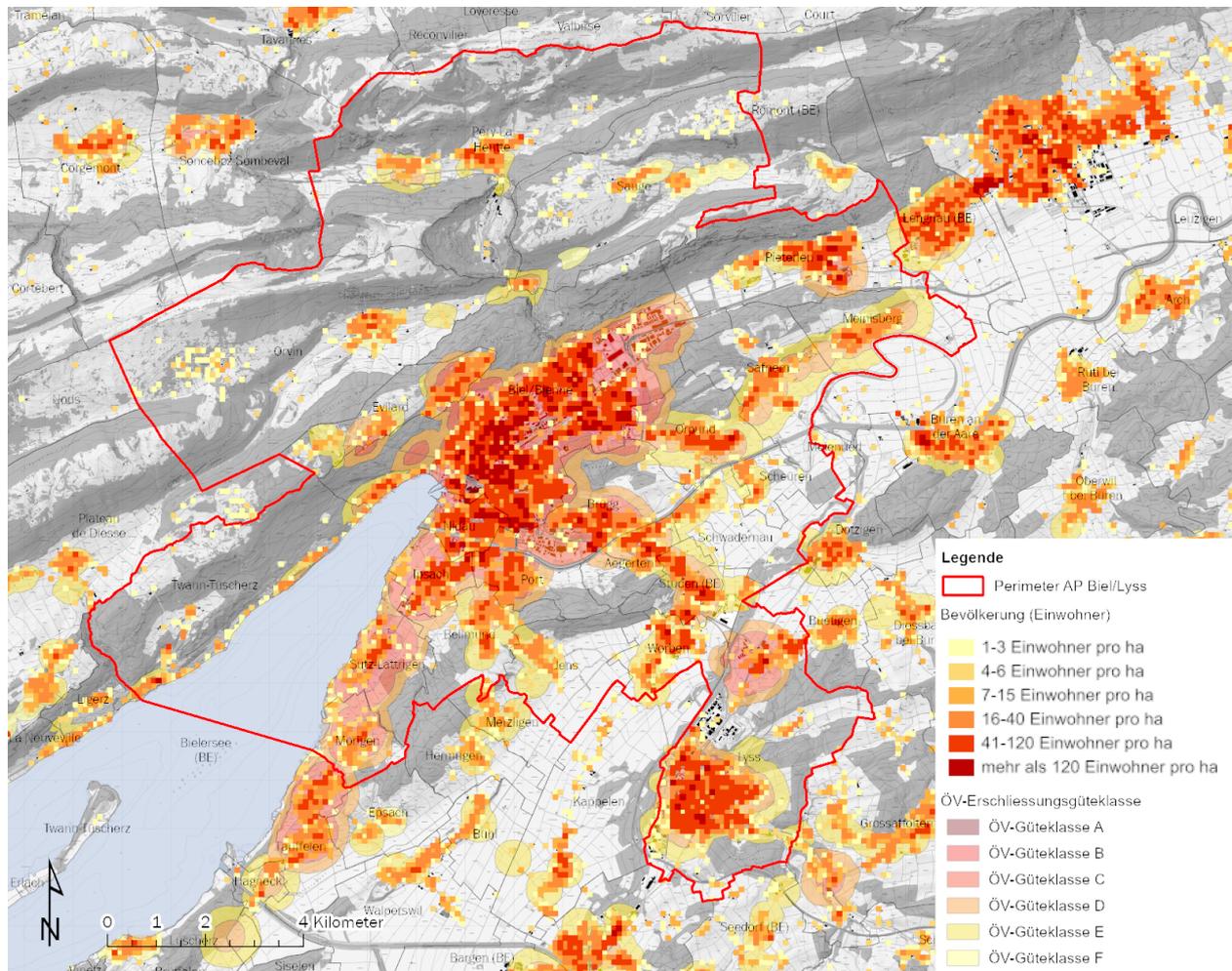


Abbildung 9 **Bevölkerungsdichte und kantonale ÖV-Erschliessungsgüte**⁸
 Bevölkerungsstatistik: Einwohner (Bundesamt für Statistik BFS), Stand 2022
 Öffentlicher Verkehr © Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern, Stand 2024

Abbildung 9 zeigt, dass die Wohngebiete der Agglomeration vergleichsweise gut mit dem ÖV erschlossen sind:

- » Der Agglomerationskern und das Nebenzentrum Lyss weisen eine hohe Bevölkerungsdichte auf. Diese Gebiete haben ein hohes Potenzial für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und verfügen über eine gute ÖV-Erschliessung.
- » Auf den Achsen Aegerten-Studen-Worben und Orpund-Safnern sowie in Pieterlen und in Péry befinden sich Wohngebiete, die angesichts der mittleren Bevölkerungsdichte eine ungenügende ÖV-Erschliessung haben.
- » In Bellmund und Jens, in Vingelz sowie in Orvin, La Heutte und Sauge finden sich Wohngebiete mit niedriger bis mittlerer Bevölkerungsdichte und kritischer ÖV-Erschliessung.
- » Nur vereinzelte kleine Wohngebiete an den Siedlungsändern haben keine direkte ÖV-Anbindung.

⁸ Abgebildet sind die ÖV-Erschliessungsgüteklassen gemäss Kanton Bern. Zum Vergleich mit den ÖV-Erschliessungsgüteklassen gemäss ARE vgl. Vergleich ÖV-Erschliessungsgüteklassen Kanton und Bund.

Die Agglomeration Biel (ohne Lyss) hat 2022 den höchsten Anteil an Einwohner/innen mit sehr guter oder guter ÖV-Erschliessung unter den mittel-grossen Agglomerationen. Insgesamt hat der Anteil der Wohnbevölkerung ohne ÖV-Erschliessung zwischen 2014 und 2022 stetig abgenommen. Der Anteil sehr gut erschlossener Einwohner/innen hat kontinuierlich zugenommen. Zwischen 2017 und 2022 lässt sich auch eine leichte Zunahme der Einwohner/innen mit mittelmässiger ÖV-Erschliessung feststellen, was möglicherweise darauf zurückzuführen ist, dass die Bevölkerung in den Gemeinden auf den Agglomerationsachsen und im ländlichen Raum vergleichsweise stärker gewachsen ist als im Agglomerationskern.

In Lyss wurde die ÖV-Erschliessung der Wohnbevölkerung zwischen 2014 und 2017 markant verbessert und liegt seither deutlich über dem Durchschnitt der kleinen Agglomerationen. Der Anteil der Bevölkerung mit sehr guter oder guter ÖV-Erschliessung ist mit rund 60 Prozent vergleichsweise hoch.

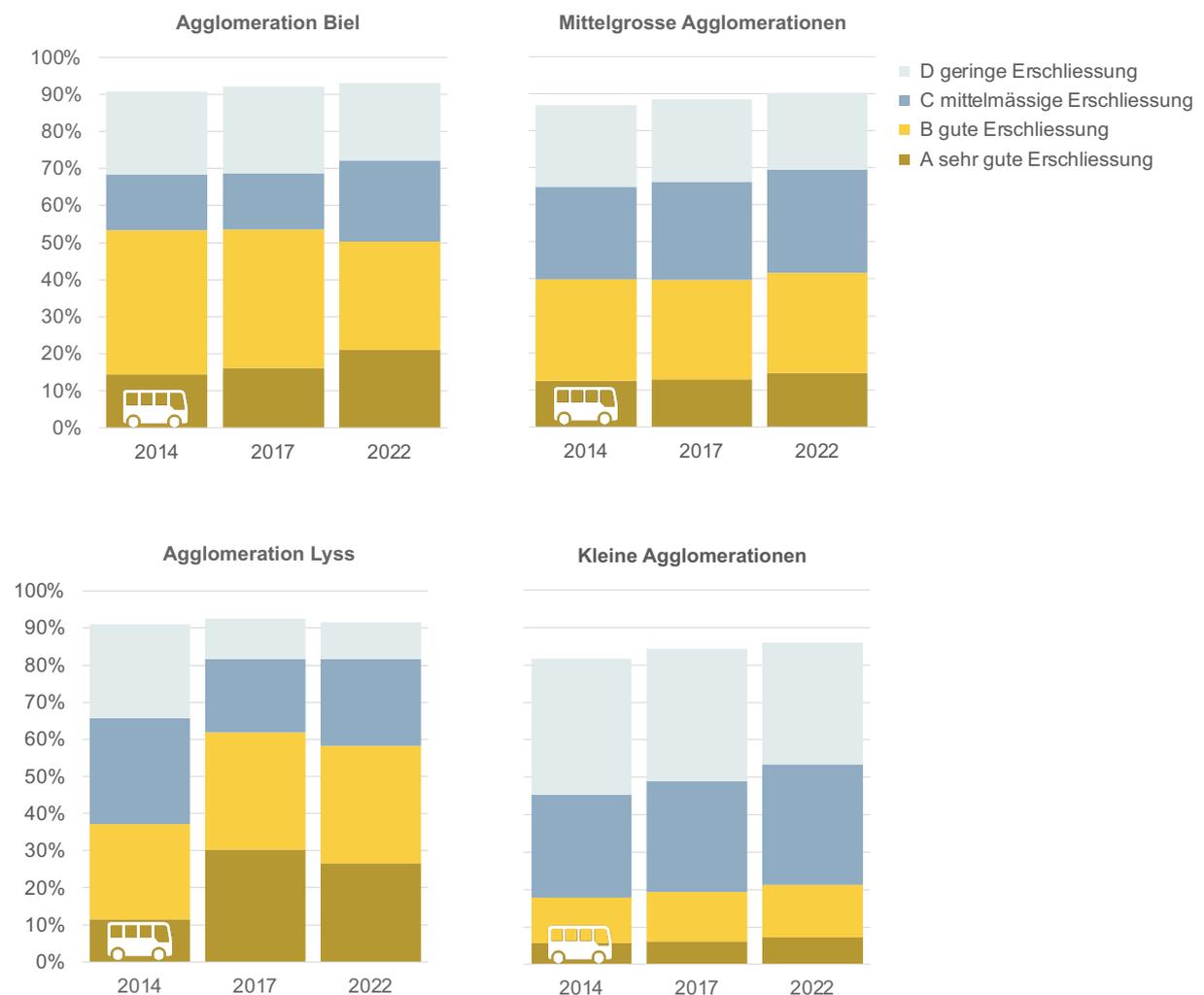


Abbildung 10 MOCA-Indikator Anteil Einwohner/innen nach ÖV-Güteklassen

Quelle: BFS: Statistik der Bevölkerung und der Haushalte STATPOP 2013, 2016 und 2021 (Hektardaten); HAFAS-Fahrplan 2013/2014, 2016/2017 und 2021/2022

3.3.2 Beschäftigtendichte und ÖV-Erschliessung

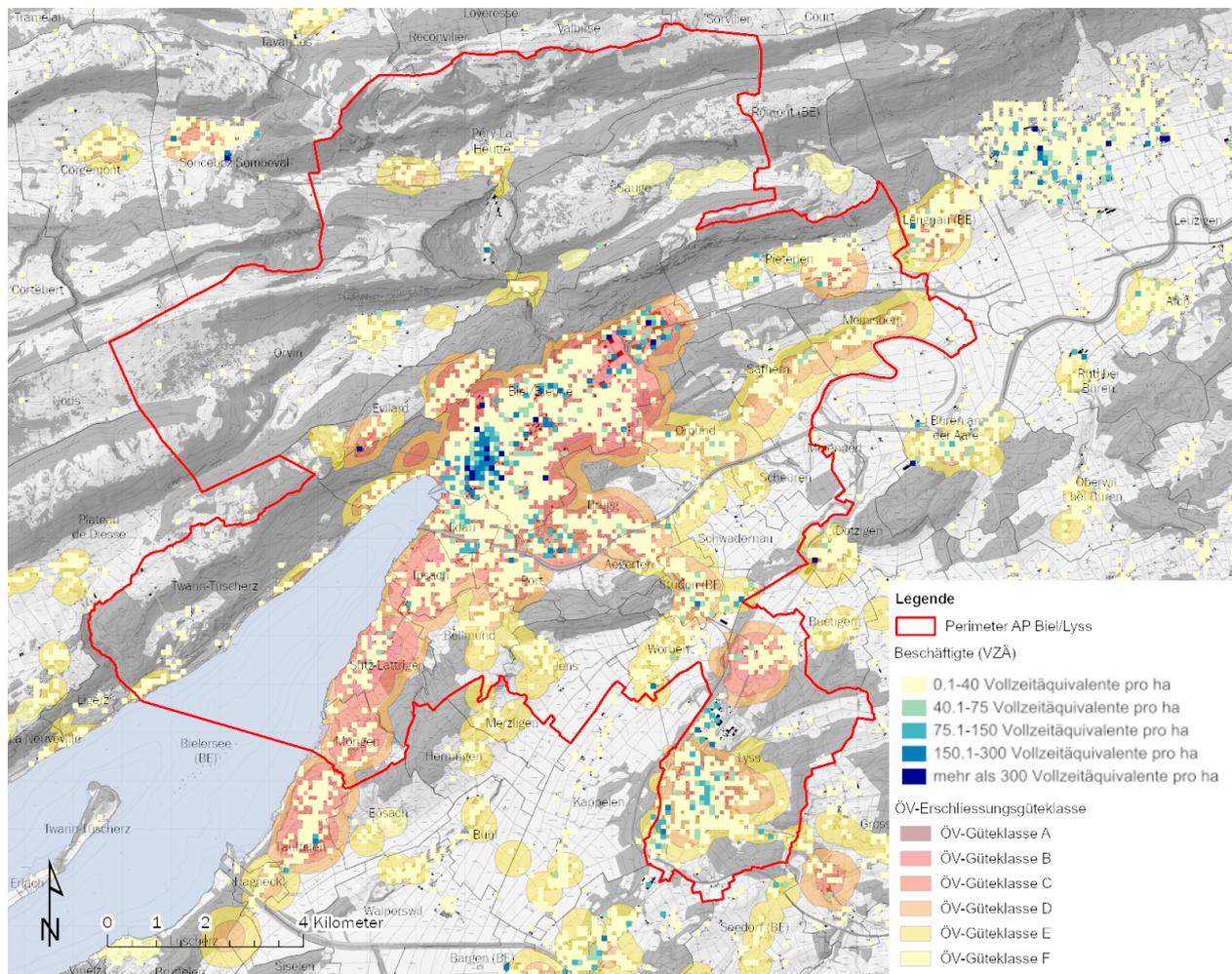


Abbildung 11 **Beschäftigtendichte und kantonale ÖV-Erschliessungsgüte** ⁹
 Betriebszählung/Unternehmensstatistik: Beschäftigte (VZÄ) (Bundesamt für Statistik BFS), Stand 2021
 Öffentlicher Verkehr © Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern, Stand 2024

Abbildung 11 zeigt die Dichte und ÖV-Erschliessung der Beschäftigten in der Agglomeration. Es zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei der Wohnbevölkerung:

- » Die Arbeitsgebiete im Agglomerationskern und das Zentrum von Lyss weisen eine hohe Beschäftigtendichte und gleichzeitig eine gute ÖV-Erschliessung auf.
- » Die Arbeitsgebiete Lyss Nord und Lyss Süd sind grössere Arbeitsgebiete mit ungenügender ÖV-Erschliessung.
- » Auch auf den Achsen Aegerten-Studen-Worben und Orpund-Safnern sowie in Pieterlen und in Péry ist die ÖV-Erschliessung angesichts der Beschäftigtendichte teils ungenügend.

In der Agglomeration Biel (ohne Lyss) hat sich die ÖV-Erschliessung der Beschäftigten zwischen 2014 und 2021 kontinuierlich verbessert und liegt deutlich über dem Durchschnitt der mittelgrossen Agglomerationen. In Lyss hat sich die ÖV-Erschliessung der Beschäftigten zwischen 2014 und 2017 markant verbessert. Zwischen 2017 und 2021 ist hingegen eine Zunahme des Anteils Beschäftigter mit geringer oder keiner ÖV-

⁹ Abgebildet sind die ÖV-Erschliessungsgüteklassen gemäss Kanton Bern. Zum Vergleich mit den ÖV-Erschliessungsgüteklassen gemäss ARE vgl. Vergleich ÖV-Erschliessungsgüteklassen Kanton und Bund.

Erschliessung festzustellen. Dies ist durch neue Arbeitsplätze in den Arbeitsgebieten Lyss Nord und Lyss Süd begründet, die ungenügend mit dem ÖV erschlossen sind.

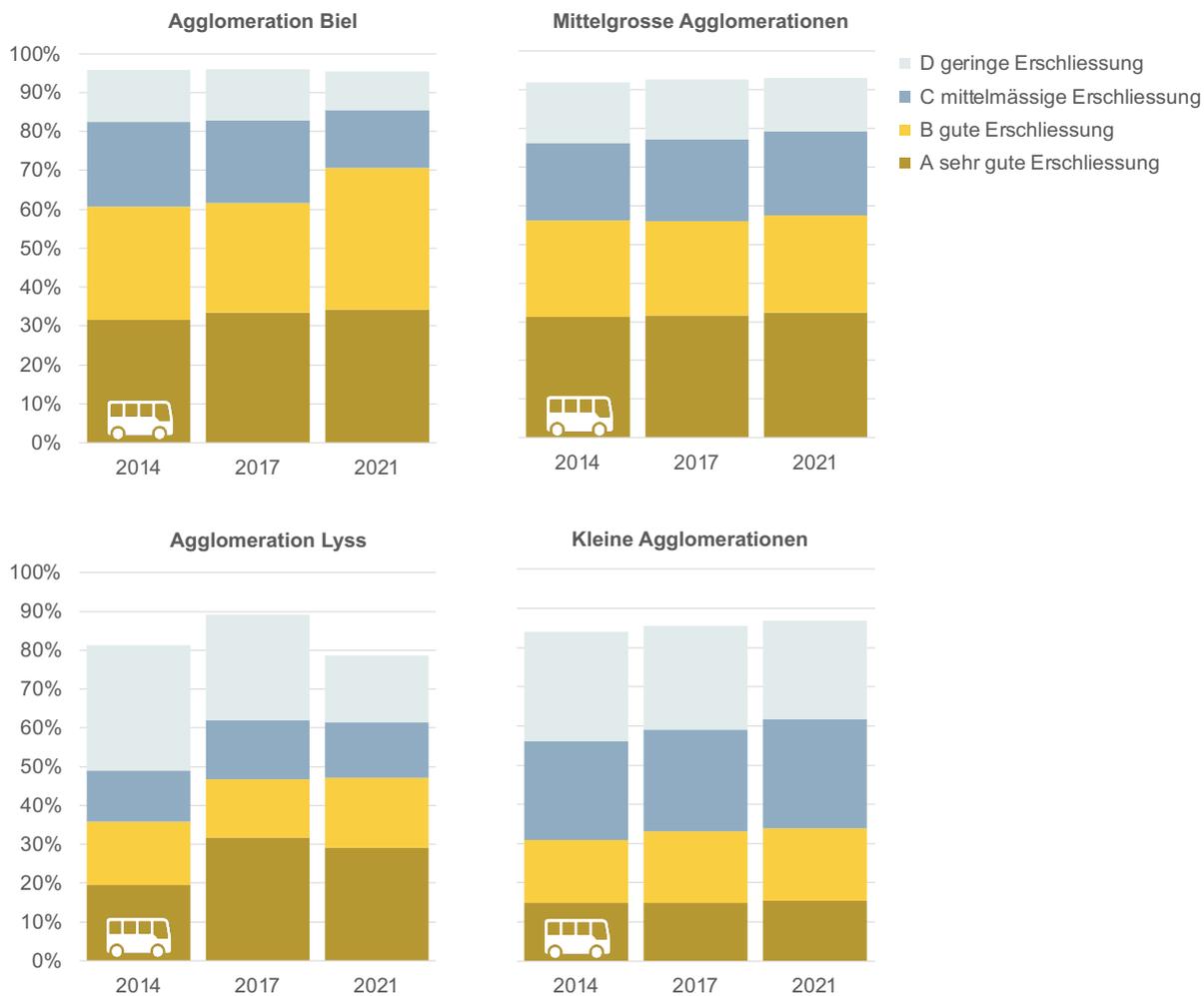


Abbildung 12 **MOCA-Indikator Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen**

Quelle: BFS: Statistik der Unternehmensstruktur STATENT 2013, 2016 und 2020 (Hektardaten); HAFAS-Fahrplan 2013/2014, 2016/2017 und 2020/2021

3.3.3 Siedlungsdichte

Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

Aus der Kombination der Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte ergibt sich die Siedlungsdichte. Sie zeigt die Nutzungsintensität in der Bauzone an. Mit Zeitreihen lässt sich verfolgen, ob sich die Siedlungsdichte in die gewünschte Richtung verändert. In der Agglomeration Biel (ohne Lyss) ist die Siedlungsdichte zwischen 2012 und 2022 stetig angestiegen und liegt deutlich über dem Durchschnitt der mittelgrossen Agglomerationen. In Lyss ist sie im gleichen Zeitraum gesunken, liegt aber immer noch über dem Durchschnitt der kleinen Agglomerationen.

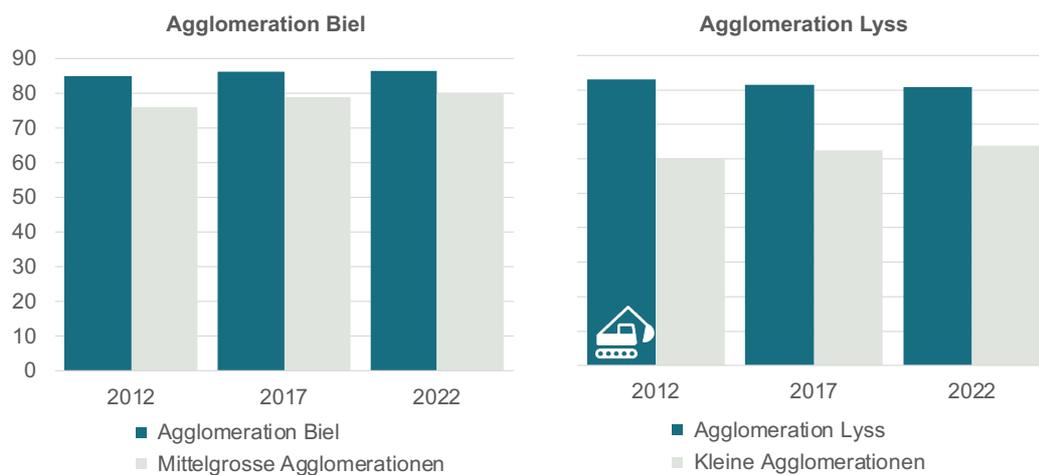


Abbildung 13 **MOCA-Indikator Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen**

Quelle: Bauzonenstatistik Schweiz 2012 und 2017; BFS: Statistik der Bevölkerung und der Haushalte STATPOP 2011, 2016 und 2021 (Einzeldata); BFS: Statistik der Unternehmensstruktur STATENT 2011, 2016 und 2021 (Einzeldata)

Kantonale Vorgaben

Der kantonale Richtplan legt für jeden Raumtyp einen Richtwert für die Raumnutzerdichte (Einwohner/innen und Beschäftigte pro Hektare) in den Wohn-, Misch- und Kernzonen fest. Liegt die Raumnutzerdichte darunter, reduziert sich der Bedarf für Neueinzonungen. Für jeden Raumtyp gilt zudem eine minimale Dichte (Geschossflächenziffer) für Ein- und Umzonungen.

Tabelle 1 zeigt die Raumnutzerdichte und die Mindestdichten gemäss kantonalem Richtplan für die Gemeinden der Agglomeration Biel/Lyss 2018 und 2022. Ende 2022 liegt über die Hälfte der Gemeinden über dem kantonalen Richtwert. Sowohl in den städtischen als auch in den ländlichen Räumen gibt es Gemeinden mit Raumnutzerdichten über und unter dem Richtwert. Die Unterschiede sind bedingt durch Topografie und Siedlungsstruktur sowie den Umfang der unbebauten und unternutzten Bauzonen. Die fünf Zentren liegen alle über dem kantonalen Richtwert. Zwischen 2018 und 2022 hat sich die Raumnutzerdichte bei über der Hälfte der Gemeinden vergrössert.

Raumtyp	Gemeinde	Raumnutzerdichte			
		Richtwert	Ist-Wert 2018	Ist-Wert 2022	Ist-Wert 2018-2022
Agglomerationskern	Biel (Zentrum 2. Stufe)	158	159	160	↗
	Brügg	85	77	78	↗
	Ipsach	85	71	69	↘
	Nidau	85	120	121	↗
	Port	85	58	61	↗
Agglomerationsachsen	Aegerten	53	54	59	↗
	Evilard	53	40	40	→
	Lyss (Zentrum 3. Stufe)	57	85	86	↗
	Mörigen	53	32	33	↗
	Orpund (Zentrum 4. Stufe)	57	54	62	↗
	Pieterlen (Zentrum 4. Stufe)	57	61	70	↗
	Studen (Zentrum 4. Stufe)	57	70	73	↗
	Sutz-Lattrigen	53	46	45	↘
	Worben	53	53	56	↗
Ländlicher Siedlungsraum	Bellmund	39	38	40	↗
	Jens	39	32	31	↘
	Meinisberg	39	39	40	↗
	Orvin	34	48	43	↘
	Péry-La Heutte	39	38	38	→
	Safnern	39	43	44	↗
	Sauge	39	33	32	↘
	Scheuren	39	32	34	↗
	Schwadernau	39	41	47	↗
	Twann-Tüscherz	39	76	69	↘

Raumnutzerdichte:

- Ist-Wert gleich/über Richtwert
- Ist-Wert unter Richtwert

Entwicklung Raumnutzerdichte:

- ↗ steigend
- stabil
- ↘ sinkend

Tabelle 1 **Raumnutzerdichte für Ein- und Umzonungen und Entwicklung 2018 bis 2022**
 Datengrundlage: Amt für Gemeinden und Raumordnung, 2018; 2022

Folgerung

Die Raumnutzerdichte soll vorab in jenen Gemeinden erhöht werden, die im Agglomerationskern oder auf den Agglomerationsachsen liegen und über eine gute ÖV-Erschliessung verfügen. Dies geschieht durch die Überbauung von Bauzonenreserven, die Nachverdichtung von bestehenden Siedlungen und die Entwicklung von Umstrukturierungsgebieten.

3.4 Siedlungsentwicklung

3.4.1 Entwicklungsgebiete und ÖV-Erschliessung

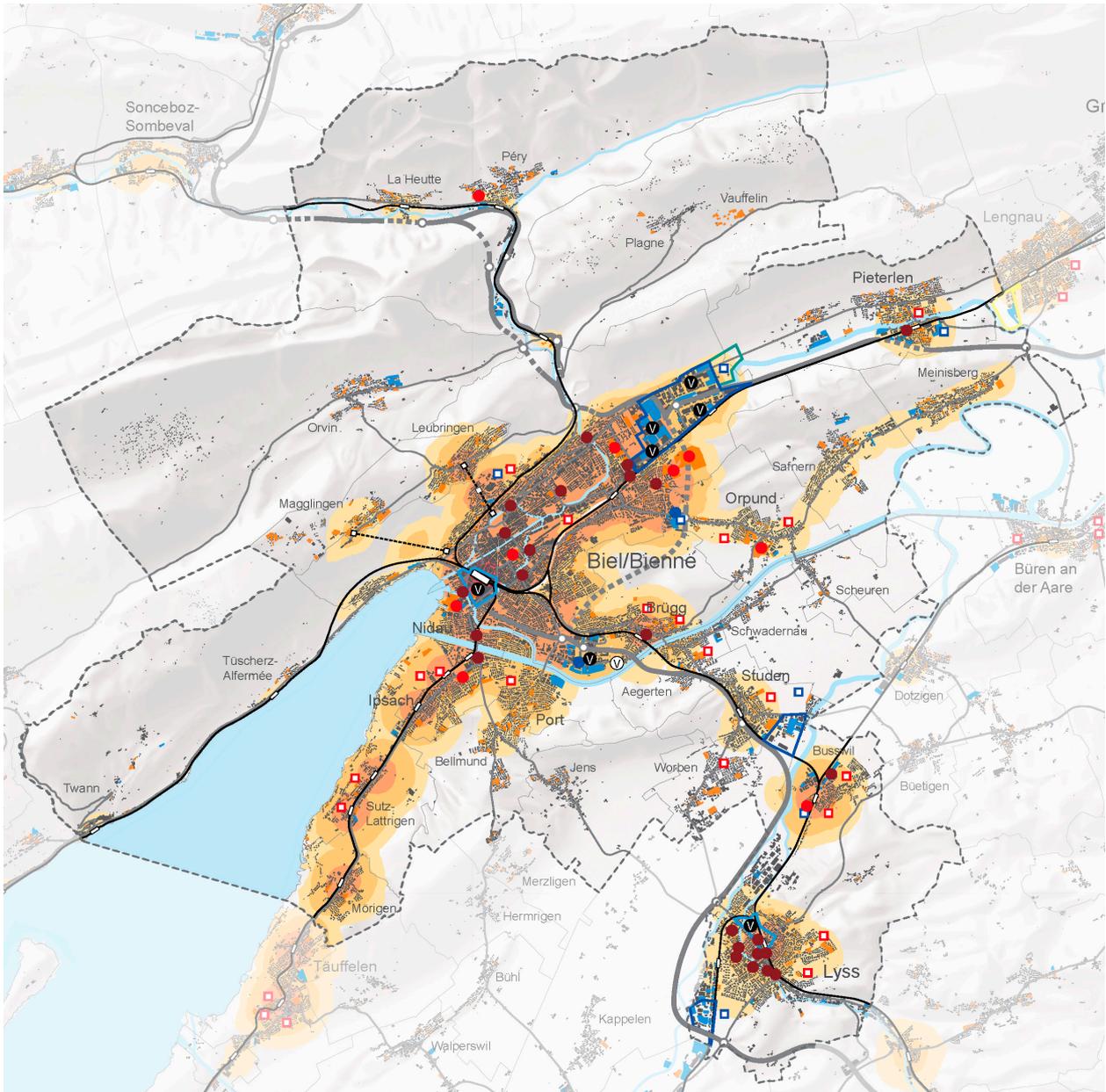


Abbildung 14 **Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschliessung**
 Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 3.3 im Kartenband

Die Abbildung zeigt den Stand AP4 und wird nach Vorprüfung aktualisiert

Abbildung 14 zeigt die Entwicklungsgebiete, die im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) verankert sind, und ihre ÖV-Erschliessung.

- Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete**
 Die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete sind Areale in der Bauzone, in denen eine bedeutende Nutzungsverdichtung und/oder Nutzungsänderung angestrebt wird oder bereits in Planung ist. Sie sind zentral gelegen und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen.

**Regionale Wohnschwerpunkte**

Die regionalen Wohnschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschiedene und für Wohnnutzung besonders geeignete Gebiete. Sie konzentrieren sich im Agglomerationskern und haben die (kantonale) ÖV-Güteklasse B.

**Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten****Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Dienstleistung**

Die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) sind als Bauzone ausgeschiedene, grössere Arbeitsplatzgebiete von kantonomer Bedeutung. Es wird unterschieden zwischen ESP-D (Dienstleistungen) und ESP-A (Industrie/Gewerbe). Die ESP-D bei den Bahnhöfen Biel und Lyss verfügen über eine sehr gute ÖV-Erschliessung (kantonale ÖV-Güteklasse A bzw. B). Ebenfalls gut mit dem ÖV erschlossen ist der ESP-A Bözingenfeld (kantonale ÖV-Güteklasse B/C). Hingegen verfügen die ESP-A Studengrien (Studen) und Grien-Süd (Lyss) nur über eine geringe oder keine ÖV-Anbindung.

**Strategische Arbeitszone (SAZ)**

An der Gemeindegrenze zwischen Biel und Pieterlen (kantonale ÖV-Güteklasse C/D) ist eine Strategische Arbeitszone (SAZ) vorgesehen. Mit SAZ verfolgt der Kanton das Ziel, grössere zusammenhängende Flächen planerisch soweit bereitzustellen, dass sie bei Bedarf innerhalb von wenigen Monaten baureif sind. Die SAZ ergänzen die ESP und sind auf Neuansiedlungen von grösseren, arbeitsplatzintensiven Unternehmen ausgerichtet.

**Regionale Arbeitsschwerpunkte**

Die regionalen Arbeitsschwerpunkte ergänzen die kantonalen ESP. Es sind grössere, als Bauzone ausgeschiedene Areale für die konzentrierte Ansiedlung von Arbeitsnutzungen an geeigneten Standorten. Sie verfügen über eine gute Erschliessung für alle Verkehrsmittel (kantonale ÖV-Güteklasse B/C). Im kantonalen ESP Biel Bözingenfeld und im regionalen Arbeitsschwerpunkt Brügg Brügghoos bestehen noch beträchtliche Flächenreserven. Gleichzeitig bestehen Defizite in der Verkehrserschliessung (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, MIV), die eine Weiterentwicklung der ansässigen Betriebe und Neuansiedlungen einschränken.

**Verkehrsintensiven Einrichtungen**

Siehe Kapitel 3.4.2.

**Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten**

Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten sind Gebiete, die im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) als Optionen für künftige Einzonungen bezeichnet sind. Einzonungen sind gemäss kantonalem Richtplan nur möglich, wenn die Baulandreserven und innere Reserven nicht ausreichen, um den 15-jährigen Baulandbedarf zu decken. Für die Einzonung gelten erhöhte Anforderungen bezüglich ÖV-Erschliessung, Dichte und Abstimmung mit dem Verkehr.

Folgerung

- » Die Entwicklungsgebiete sind für die Zielerreichung der Innenentwicklung von zentraler Bedeutung. Die meisten Entwicklungsgebiete sind bereits gut erschlossen. Bei einigen müssen die verkehrlichen Voraussetzungen noch geschaffen werden, damit sie im Sinne der angestrebten Abstimmung von Siedlung und Verkehr entwickelt werden können.
- » Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung übersteigen den Baulandbedarf der Agglomeration und sind langfristige Optionen (ab 2032). Nicht alle Vorranggebiete erfüllen die Anforderung an die ÖV-Erschliessung. Sämtliche Vorranggebiete tangieren zudem Fruchtfolgeflächen. Für deren Beanspruchung gelten die Anforderungen gemäss kantonalem Richtplan.

3.4.2 Verkehrsintensive Einrichtungen

Als verkehrsintensiv gelten Betriebe, Einkaufszentren und andere Anlagen, die mehr als 2 000 MIV-Fahrten pro Tag erzeugen. Seit 2005 ist deren Lenkung und Beschränkung in der regionalen Richtplanung (seit 2012 im RGSK Biel-Seeland) verankert. Verkehrsintensive Anlagen mit mehr als 5 000 Fahrten pro Tag sind im kantonalen Richtplan verankert.

Damit wurde die Ansiedlung von verkehrsintensiven Anlagen in der Agglomeration Biel/Lyss auf vier Gebiete (ViV-Perimeter) konzentriert (Tabelle 2). Diese sind auf ein grösseres Verkehrsaufkommen ausgerichtet, befinden sich in der Nähe eines Autobahnanschlusses und sind gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (kantonale ÖV-Güteklasse A bis C). Ausserhalb dieser ViV-Perimeter ist die Ansiedlung von verkehrsintensiven Anlagen nicht zulässig.

Gemeinde	ViV-Perimeter	Kategorie	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand
Biel	Masterplan (Bahnhof)	Kantonal	A	Festsetzung
Biel	Bözingenfeld	Kantonal	B / C	Festsetzung
Brügg	Industrie- und Gewerbezone	Regional	B / C	Festsetzung
Lyss	Bahnhof	Kantonal	B / C	Festsetzung

Tabelle 2 ViV-Perimeter in der Agglomeration Biel/Lyss

Bei den verkehrsintensiven Anlagen in den vier ViV-Perimetern handelt es sich um Einkaufszentren, Fachmärkte, Fussball- und Eishockeystadion sowie produzierende Betriebe und ein Regionalspital. Für jede verkehrsintensive Anlage wird im kantonalen Richtplan oder im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) eine maximale Fahrtenzahl (DTV) festgelegt, deren Einhaltung durch die Standortgemeinden kontrolliert wird. Die maximalen Fahrtenzahlen sind auf die Kapazität des Verkehrssystems abgestimmt. Verkehrsintensive Anlagen mit mehr als 5 000 Fahrten pro Tag sind im kantonalen Richtplan verankert.

Trend

Die Agglomeration Biel/Lyss ist mit Einkaufszentren und Fachmärkten gut versorgt. Die Ansiedlung von weiteren Einkaufszentren und Fachmärkten ausserhalb der Zentrumsgebiete ist nicht erwünscht. Möglich ist, dass einzelne grosse Produktionsbetriebe und öffentliche Einrichtungen die Schwelle von 2 000 Fahrten pro Tag überschreiten und als neue verkehrsintensive Einrichtungen gelten werden.

In den einzelnen ViV-Perimetern wird mit folgender Entwicklung gerechnet:

- » Im ViV-Perimeter Biel Bözingenfeld ist aufgrund der verfügbaren Grundstücke keine weitere verkehrsintensive Einrichtung absehbar. In der geplanten Strategischen Arbeitszone (SAZ) an der Gemeindegrenze zwischen Biel und Pieterlen ist die Ansiedlung einer verkehrsintensiven Einrichtung denkbar. Dazu müssen aber die nötigen verkehrlichen Voraussetzungen geschaffen werden, und es ist eine Einzonung nötig.
- » Im ViV-Perimeter Brügg Brüggmoos ist ein Ersatz-Neubau für das Spitalzentrum Biel in Planung (Realisierung bis 2029), der als verkehrsintensive Einrichtung gilt. Weitere verkehrsintensive Einrichtungen sind nicht vorgesehen.
- » Die ViV-Perimeter Biel Masterplan (Bahnhof) und Lyss Bahnhof sind weitgehend realisiert. Neue verkehrsintensive Einrichtungen sind nicht erwünscht.

Folgerung

- » Die Lenkung von verkehrsintensiven Einrichtungen auf wenige, geeignete Standorte in der Agglomeration hat sich bewährt.
- » Für neue Einkaufszentren und Fachmärkte ausserhalb der Zentrumsgebiete besteht kein Bedarf. Neue verkehrsintensive Einrichtungen werden nur noch vereinzelt erwartet. Die bestehenden ViV-Perimeter sind für den Bedarf der Agglomeration ausreichend.

3.4.3 Bauzonenreserve und Flächenbedarf für Wohnen

Bauzonenreserve für Wohnen

Der Kanton erhebt jährlich die unbebauten und unternutzten Wohn-, Misch- und Kernzonen und deren Kapazität. Bei den unternutzten Bauzonen wird die Differenz zwischen der tatsächlich genutzten und der rechtlich zulässigen Geschossfläche ermittelt («innere Reserven»). Für die Berechnung der Kapazität wird ein Anteil Wohnnutzung von 80 Prozent und ein Anteil Arbeitsnutzung von 20 Prozent angenommen.

Im Jahr 2022 verfügt die Agglomeration Biel/Lyss über umfangreiche Nutzungsreserven in den Wohn-, Misch- und Kernzonen:

- » 52 ha Geschossfläche in den bekannten Umstrukturierungs- und Verdichtungsarealen
- » 99 ha Geschossfläche in unbebauten WMK
- » 246 ha Geschossfläche innere Reserven in WMK

Über 80 Prozent der Nutzungsreserven in Umstrukturierungsgebieten und unbebauten WMK befinden sich im Agglomerationskern und auf den Agglomerationsachsen, also in jenen Gebieten, in denen das künftige Bevölkerungswachstum konzentriert werden soll. Die Zentren Biel, Lyss, Orpund, Pieterlen und Studen verfügen zusammen über zwei Drittel der Nutzungsreserven in Umstrukturierungsgebieten und unbebauten WMK.



Abbildung 15 **Bauzonenreserve für Wohnen**

Quelle: Amt für Gemeinden und Raumordnung, 2018 / 2021; eigene Berechnung

Diese Nutzungsreserven können aus verschiedenen Gründen nicht vollständig ausgeschöpft werden. Für die Abschätzung des Baulandbedarfs bis 2040 wird von folgenden Annahmen ausgegangen:

- » 70 Prozent der heute bekannten Umstrukturierungsgebiete werden bis 2040 realisiert.
- » 70 Prozent der unbebauten Wohn-, Misch- und Kernzonen werden bis 2040 überbaut.
- » 30 Prozent der unternutzten Wohn-, Misch- und Kernzonen werden bis 2040 mobilisiert.

Dies ergibt 178 ha Geschossfläche, was einer Kapazität an Wohnraum für 35 600 Personen entspricht.

Flächenbedarf für Wohnen bis 2040

Gemäss Trendszenario besteht bis 2040 ein Bedarf an Wohnraum für 16 400 zusätzliche Personen. Die Gegenüberstellung des Bedarfs mit der Kapazität der Wohn-, Misch- und Kernzonen (Abbildung 16) ergibt folgende Erkenntnisse:

- » Die Kapazität der bestehenden WMK übersteigt den prognostizierten Flächenbedarf bis 2040 insgesamt deutlich.

- » In der Stadt Biel liegen die Kapazitäten nur leicht über dem Bedarf, während die Kapazitäten im übrigen Agglomerationskern, auf den Agglomerationsachsen und in ländlichen Raum weit über dem Bedarf liegen.



Abbildung 16 **Kapazität der Wohn-, Misch- und Kernzonen und Bedarf gemäss Trendszenario 2040**
 Quelle: Amt für Gemeinden und Raumordnung, 2018 / 2022

Folgerung

- » Flächenmässig besteht kein Bedarf für die Einzonung von neuen Wohn-, Misch- und Kernzonen. Das prognostizierte Bevölkerungswachstum von 16'400 Personen bis 2040 kann von den bestehenden Bauzonen aufgenommen werden.
- » Die Baulandreserven und Verdichtungspotenziale im Agglomerationskern und auf den Agglomerationsachsen müssen konsequent genutzt werden. Dazu sind die im AP bezeichneten Entwicklungsgebiete voranzutreiben. Zusätzlich müssen in Biel weitere Verdichtungspotenziale mobilisiert werden.

3.4.4 Bauzonenreserve und Flächenbedarf für Arbeitsnutzungen

Bauzonenreserve für Arbeiten

Der Kanton erhebt jährlich die unbebauten Arbeitszonen und deren Nutzungspotenzial. Zu den unternutzten Arbeitszonen («innere Reserven») gibt es keine verlässlichen Angaben. Potenzial für Arbeitsnutzungen besteht zusätzlich in den unbebauten und unternutzten Wohn-, Misch- und Kernzonen. Bei den unternutzten Bauzonen wird die Differenz zwischen der tatsächlich genutzten und der rechtlich zulässigen Geschossfläche ermittelt («innere Reserven»). Für die Berechnung der Kapazität wird in den Wohn-, Misch- und Kernzonen ein Anteil Arbeitsnutzungen von 20 Prozent und in den Arbeitszonen ein Anteil Arbeitsnutzung von 100 Prozent angenommen.

Die Agglomeration Biel/Lyss verfügt Ende 2021 über 165 ha Bauzonenreserve für Arbeitsnutzungen. Davon befinden sich rund 80 Prozent im Agglomerationskern und auf den Agglomerationsachsen, 20 Prozent im ländlichen Raum. Die 2016 eingeführte Arbeitszonenbewirtschaftung ermöglicht eine laufende Übersicht über die verfügbaren Flächen und dient als Grundlage für eine optimale Nutzung der Arbeitszonen.

	Unbebaute Arbeitszonen (100%)		Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen (20%)		Unternutzte Wohn-, Misch- und Kernzonen (20%)		Total Bauzonenreserve Arbeitsnutzungen	
	GF ha	Anteil	GF ha	Anteil	GF ha	Anteil	GF ha	Anteil
Agglomerationskern	13,9	45 %	7,7	46 %	17,7	34 %	39,4	39 %
Agglomerationsachsen	13,3	43 %	6,1	36 %	23,0	44 %	42,4	42 %
Ländlicher Siedlungsraum	4,0	13 %	3,1	18 %	11,9	23 %	18,9	19 %
Agglomeration	31,2	100 %	16,9	100 %	52,6	100 %	100,7	100 %
<i>davon Zentren:</i>								
Biel/Bienne	9,9	32 %	5,1	30 %	11,8	22 %	26,9	27 %
Lyss	4,7	15 %	1,3	7 %	5,8	11 %	11,7	12 %
Orpund, Pieterlen, Studen	7,3	23 %	2,5	15 %	8,3	16 %	18,1	18 %
Zentren	21,9	70 %	8,9	53 %	25,9	49 %	56,6	56 %

Werte gerundet. Summen können abweichen. GF ha = Geschossfläche in Hektaren

Tabelle 3 **Bauzonenreserve und Potenzial für Arbeitsnutzungen**

Quelle: Amt für Gemeinden und Raumordnung (2018)

Flächenbedarf für Arbeitsnutzungen bis 2040

Zur Entwicklung der Beschäftigten gibt es keine verlässlichen Prognosen. Daher kann auch der Baulandbedarf für Arbeitsnutzungen nur annäherungsweise abgeschätzt werden. Ausgehend vom Ziel einer ausgeglichenen Entwicklung der Agglomeration wird bei den Beschäftigten dasselbe Wachstum angestrebt wie bei der Bevölkerung. Ausgehend vom Trendszenario 2040 für die Beschäftigten (Abbildung 8) und dem heutigen Anteil der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor ergibt dies einen theoretischen Flächenbedarf von rund 70 ha für Arbeitsnutzungen bis 2040 (Tabelle 4).

	Anteil 2016	Annahme zusätzliche Beschäftigte bis 2040	Annahme GF pro Arbeitsplatz	Annahme Bedarf GF bis 2040
2. Sektor	29 %	4 000	100 m ²	40,0 ha
3. Sektor	71 %	9 900	30 m ²	29,7 ha
Total	100 %	13 900		69,7 ha

GF = Geschossfläche

Tabelle 4 **Flächenbedarf für Arbeitsnutzungen bis 2040**

Quelle: Eigene Berechnung

Folgerung

- » Das angestrebte Beschäftigtenwachstum kann theoretisch in den unbebauten Bauzonen für Arbeitsnutzungen aufgenommen werden. Dafür müssen 70 Prozent der Nutzungsreserven bis 2040 mobilisiert werden.
- » Über zwei Drittel der Bauzonenreserven für Arbeitsnutzungen befinden sich im Agglomerationskern und in den regionalen Zentren. Damit bestehen gute Voraussetzungen, um das künftige Wachstum an raumplanerisch geeigneten Standorten aufzunehmen und diese gut mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen.
- » Flächenmässig besteht kein Bedarf für die Einzonung von neuen Arbeitszonen. Zu prüfen ist allenfalls das Angebot an Flächen über 5 Hektaren für die Ansiedlung von Grossbetrieben. Die rein quantitative Betrachtung sagt jedoch nichts über die Eignung der vorhandenen Arbeitszonen für die künftigen Bedürfnisse der Wirtschaft aus.

3.5 Landschaft und Umwelt

3.5.1 Landschafts- und Freiraumstruktur

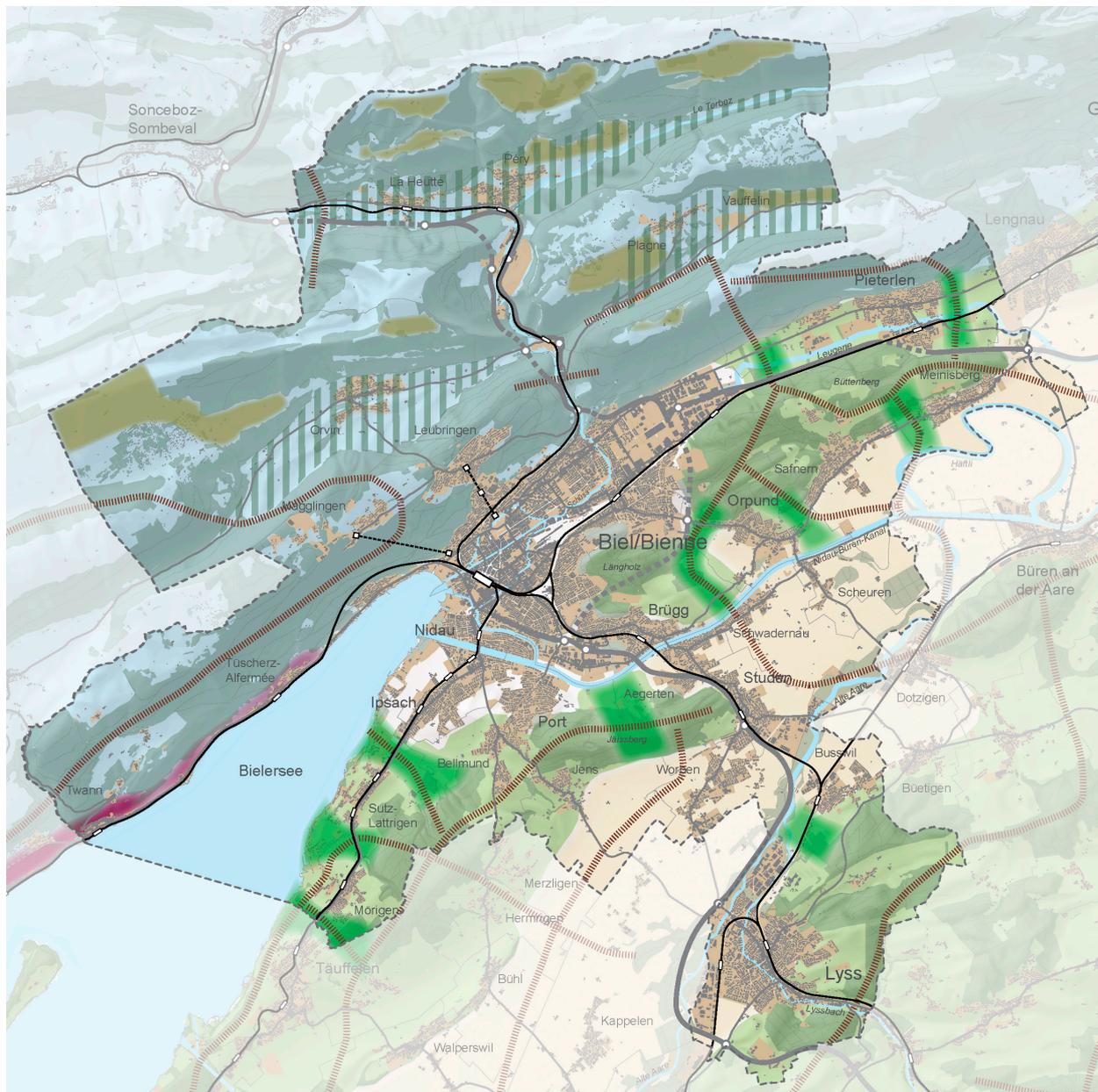


Abbildung 17 **Landschafts- und Freiraumstruktur**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 3.1 im Kartenband

Die Landschaft der Agglomeration Biel/Lyss ist geprägt durch die naturnahe Hügel- und Berglandschaft des Faltenjura mit seinen steil abfallenden Hängen im Norden und die dicht besiedelte Hügellandschaft des Mittelandes mit dem Bielersee und der Aare-Ebene im Süden. Das Zusammenspiel der grossen Landschaftsräume Jura und Seeland mit kleinräumigen Grün- und Naturbeständen an See- und Flussufern, Waldrändern und Hanglagen prägt vielfältige Landschaftsräume mit hohem Erholungswert und touristischem Potenzial. Eine besondere Qualität liegt in der engen Verzahnung von Siedlung und Landschaft: Von allen Siedlungsgebieten – auch im Agglomerationskern – sind die Landschaftsräume auf kurzem Weg erreichbar.

Die Landschaftsräume prägen die Siedlungsstruktur: Der Stadtraum des Agglomerationskerns liegt eingebettet zwischen Jurasüdfuss, See und der Hügellandschaft des Mittellands. Von hier aus erstreckt sich das Siedlungsgebiet entlang der Hügelzüge nach Osten (Lengnau-Solothurn) und Süden (Lyss-Bern) und entlang der Seeufer nach Westen (Täuffelen-Ins bzw. Twann-Neuenburg). Topographisch und landschaftlich markant vom Seeland abgesetzt sind die Dörfer am Jurahang und in den Juratälern. Die Siedlungen liegen in grossräumig getrennten Landschaftskammern und sind einzig durch die Klus der Schüss miteinander und mit dem Agglomerationskern verbunden.

Die prägenden Elemente der Landschafts- und Freiraumstruktur sind in Abbildung 17 dargestellt.



Hügel- und Berglandschaft des Faltenjuras

Die langgezogenen Bergrücken des Faltenjuras bilden mit ihrer naturnahen und vielfältigen Landschaft einen starken Kontrast zum dicht besiedelten Seeland. Die parallel in Ost-West-Richtung laufenden Juraketten schaffen eine starke topographische Gliederung. Diese wird durch den Wechsel von bewaldeten Hügeln und überwiegend landwirtschaftlich genutzten Tälern betont.



Talmulden des Faltenjuras

Zwischen den bewaldeten Höhenzügen liegen langgestreckte, besiedelte Talmulden. Die naturnahen Bäche mit ihren bestockten Ufern und die feuchten Talsohlen sind prägende Landschaftselemente. Die Bäche fliessen in der Schüss zusammen, die die Jurakette in Nord-Süd-Richtung durchbricht und durch die Taubenlochschlucht und die Stadt in den Bielersee fliesst. Der Flusslauf der Schüss ist grösstenteils wenig beeinträchtigt.



Wytweiden

Eine typische Eigenart sind die landwirtschaftlich genutzten Wytweiden sowie die Trockenstein-Weidemauern aus weissem Kalkgestein. In starkem Kontrast zur Kulturlandschaft stehen eindrückliche Felsen, Schluchten, Moore und ausgedehnte Wälder.



Rebbaulandschaft

Der Bielersee ist ein prägendes und identifikationsstiftendes Landschaftselement der Agglomeration und ein wichtiges Naherholungsgebiet. Sein nördliches Ufer ist geprägt von der Rebbaulandschaft am steilen Jurasüdfuss, die im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung verzeichnet ist (BLN 1001). Ihr besonderer Reiz liegt in der Verzahnung kompakter Dörfer mit weitgehend erhaltenen, historischen Siedlungsrandern, Rebbergen, Trockenmauern, Felsen, Gehölzen und trockenwarmen Magerwiesen. Gleichzeitig ist das Nordufer stark beeinträchtigt durch die Verkehrsinfrastrukturen der Bahn und der Nationalstrasse A5.



Stadtlandschaft

Am östlichen Ende des Bielersees schliesst die Stadtlandschaft des Agglomerationskerns an. Ihre Ausdehnung ist topografisch bedingt. Der Stadtkörper wird durch Jura, See und die südlich angrenzenden Hügelzüge eingerahmt. Für die Stadtlandschaft sind zudem die Wasserläufe der Schüss und des Nidau-Büren-Kanals mit ihren naturnahen Elementen und Freiflächen prägend.



Hügellandschaft des Mittellandes

Das südliche Seeufer ist weitgehend unverbaut und naturnah, was einen grossen Teil seines besonderen landschaftlichen Reizes ausmacht und es von anderen mittelländischen Seen unterscheidet. Die stadtnahen Hügelzüge Büttenberg, Längholz und Jäissberg bilden den Übergang zur Aare-Ebene im südwestlichen Teil der Agglomeration. Die sanfte Topographie und das Mosaik von Wald und Offenland erzeugen ein Gefühl von Weite.



Offene Kulturlandschaft

Die besondere Qualität der Landschaft liegt in der offenen Ebene, die durch intensiv genutzte Ackerflächen geprägt ist. Die historisch gewachsenen Siedlungen liegen in leicht erhöhter Lage am Rand der Ebene. Seit den 1960er-Jahren haben sich die Siedlungen vermehrt in die Ebene ausgedehnt. Der Waldanteil ist gering. Naturnahe Flächen und Auenwälder sind entlang der Alten Aare und im Häftli erhalten. Die Flusslandschaft der Alten Aare und Alten Zihl ist im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung verzeichnet (BLN 1302).



Wichtige Grünzäsuren und Vernetzungskorridore

Unverbaute Landschaftsräume trennen die Siedlungen, öffnen landschaftliche Sichtbezüge und sichern die ökologische Vernetzung und die Wildtierkorridore

Trend

Die verdichtete Bauweise und die anhaltend hohe Bautätigkeit führen zu einer Urbanisierung der Dörfer und einer Nutzungsintensivierung in den bestehenden Siedlungsstrukturen.

Im Bereich der Freizeitaktivitäten ist mit zunehmenden – insbesondere am Wasser – aber auch mit neuen Nachfragen zu rechnen. Damit entsprechende Angebote ausgebaut werden können, sind bestehende und potenzielle neue Erholungsgebiete zu sichern. Die mass- und qualitätsvolle Angebotsweiterung muss mit den Bestrebungen für eine ökologische Landschaftsentwicklung koordiniert werden.

Die gemeindeweise organisierte Planung des Seeufergebiets entspricht nicht mehr dem wachsenden Druck durch ein Publikum aus einem weiteren Umfeld. Lokale und regionale Nutzungsbedürfnisse überlagern sich zunehmend, was vor allem in kleineren Gemeinden die Frage der Finanzierung des Unterhalts der öffentlichen Anlagen und Flächen aufwirft.

Folgerung

- » Eine vorsorgliche planerische Sicherung von Grünflächen für die Naherholung und den ökologischen Ausgleich ist für die Erhaltung und Förderung der Qualität und Attraktivität der Agglomeration unabdingbar.
- » Das Seeufergebiet als wichtiger Identifikationsträger der Agglomeration und Tourismusmagnet muss vermehrt gemeindeübergreifend geplant, gestaltet und unterhalten werden.

3.5.2 Landschafts-, Natur- und Ortsbildschutz

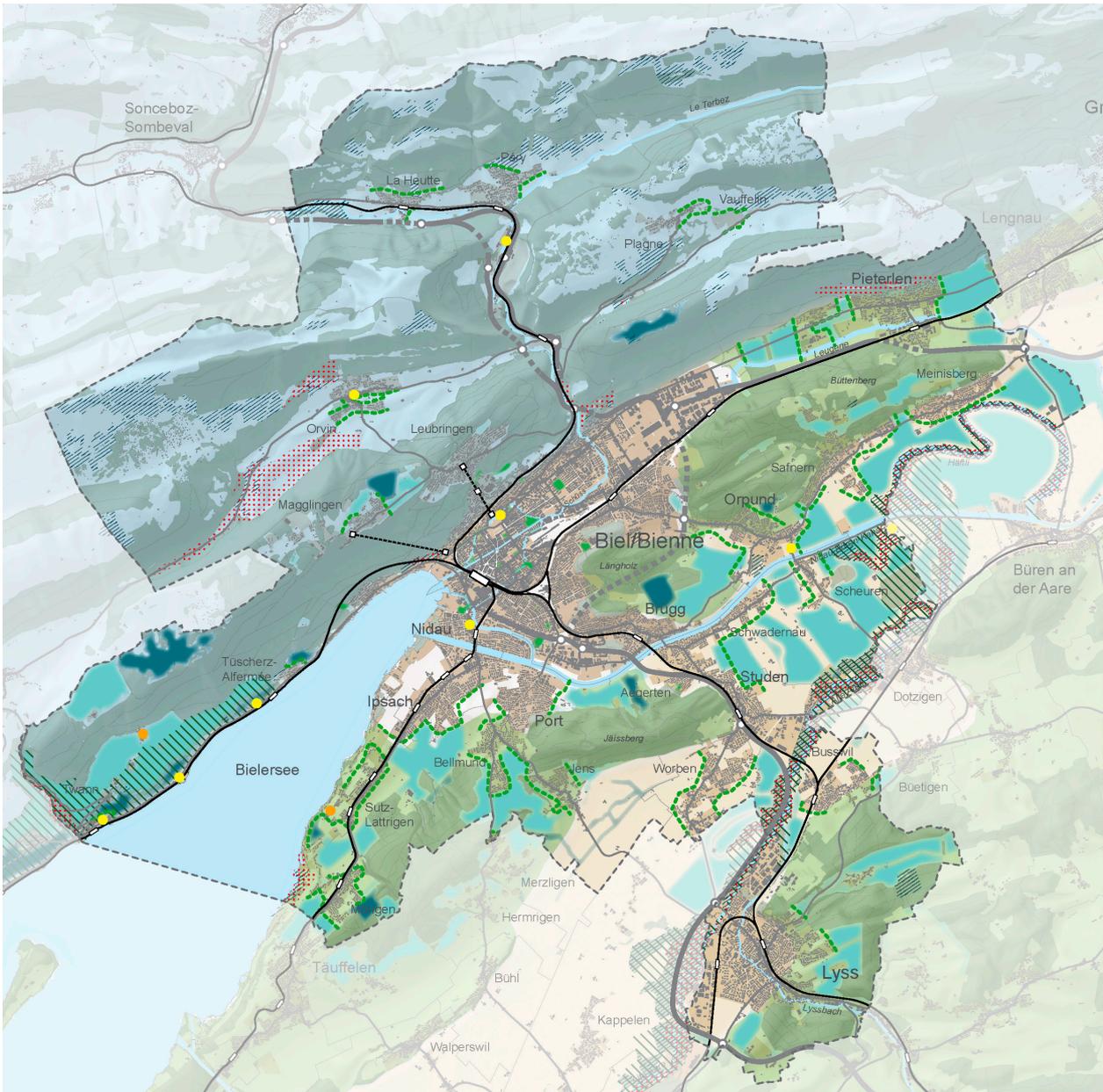


Abbildung 18 **Landschafts- und Naturschutz**
 Gesamte Karte mit Legendde im A3-Format siehe Karte 3.2 im Kartenband

Die aus übergeordneter Sicht schützenswerten Landschaften, Naturräume und Ortsbilder sind in der kantonalen oder regionalen Richtplanung verankert und in Abbildung 18 dargestellt.



Landschaften von nationaler Bedeutung

Das nördliche Bielerseeufer und der Flusslauf der Alten Aare und der Alten Zihl sind im Bundesinventar der Landschaften und Kulturdenkmäler von nationaler Bedeutung verzeichnet.



Regionale Landschaftsschutzgebiete

Die regionalen Landschaftsschutzgebiete umfassen Gebiete, die aufgrund ihres ökologischen, landschaftlichen oder soziokulturellen Werts besonderen Schutz verdienen und integral zu erhalten sind. Sie sind im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) festgesetzt.

**Regionale Landschaftsschongebiete**

Die regionalen Landschaftsschongebiete sind von störenden Vorhaben und von Beeinträchtigungen von Lebensräumen freizuhalten. Landwirtschaftliche Bauten und Anlagen sind unter Berücksichtigung des Landschaftsbildes und der ökologisch wertvollen Lebensräume zugelassen. Sie sind im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) festgesetzt.

**Siedlungsprägende Grünräume**

Die siedlungsprägenden Grünräume strukturieren das Siedlungsgebiet und dienen der Naherholung und der ökologischen Vernetzung. Sie sind im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) festgesetzt.

**Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung**

Die Siedlungsbegrenzungen verhindern eine weitere Ausdehnung des Siedlungsgebiets in empfindlichen Gebieten ausserhalb der Landschaftsschutz- und schongebiete. Sie sind im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) festgesetzt.

**Kantonale Naturschutzgebiete**

Die kantonalen Naturschutzgebiete sind naturnahe, vielfältige Lebensräume, in denen der Lebensraum- und Artenschutz eine zentrale Rolle spielt. Im Schutzbeschluss sind die Schutzziele jedes Gebietes festgelegt.

**Umsetzungsperimeter Biodiversität**

Im kantonalen Sachplan Biodiversität sind Umsetzungsperimeter für die Sicherung und Aufwertung von Lebensräumen festgesetzt. In der Agglomeration Biel/Lyss betrifft dies Flachmoore, Trockenwiesen und -weiden, Auengebiete, Amphibienlaichgebiete und Wildwechselkorridore.

**Schützenswerte Ortsbilder von nationaler und regionaler Bedeutung**

Die schützenswerten Ortsbilder zeugen von einer hohen Baukultur und sind wesentlich für die Qualität und Identität des Siedlungsgebiets. Sie sind im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) verzeichnet und in der Orts- und Arealplanung zu berücksichtigen.

Trend

In Teilen der Landwirtschaft sind weitere Intensivierungen und Spezialisierungen zu erwarten, die zum Ausbau der landwirtschaftlichen Infrastruktur führen werden. Eine räumliche Steuerung der landschaftsrelevanten Auswirkungen gelingt am ehesten durch die Erhaltung von schützenswerten, landschaftsstrukturierenden Gebieten und deren ökologische Stärkung. In der Umsetzung der Aufgaben der öffentlichen Hand und beim Einsatz von Fördermitteln ist eine zunehmende Aufteilung in einzelne Sachgebiete und eine Trennung der verschiedenen Funktionen zu beobachten. Multifunktionale Vorhaben werden dadurch erschwert.

Folgerung

Landschaft und Biodiversität sind ausgeprägte Querschnittsaufgaben, weshalb eine aktive Koordination zwischen den Sachbereichen, Verwaltungsebenen und Zuständigkeiten immer wichtiger wird.

3.5.3 Lärm- und Luftschadstoffbelastung

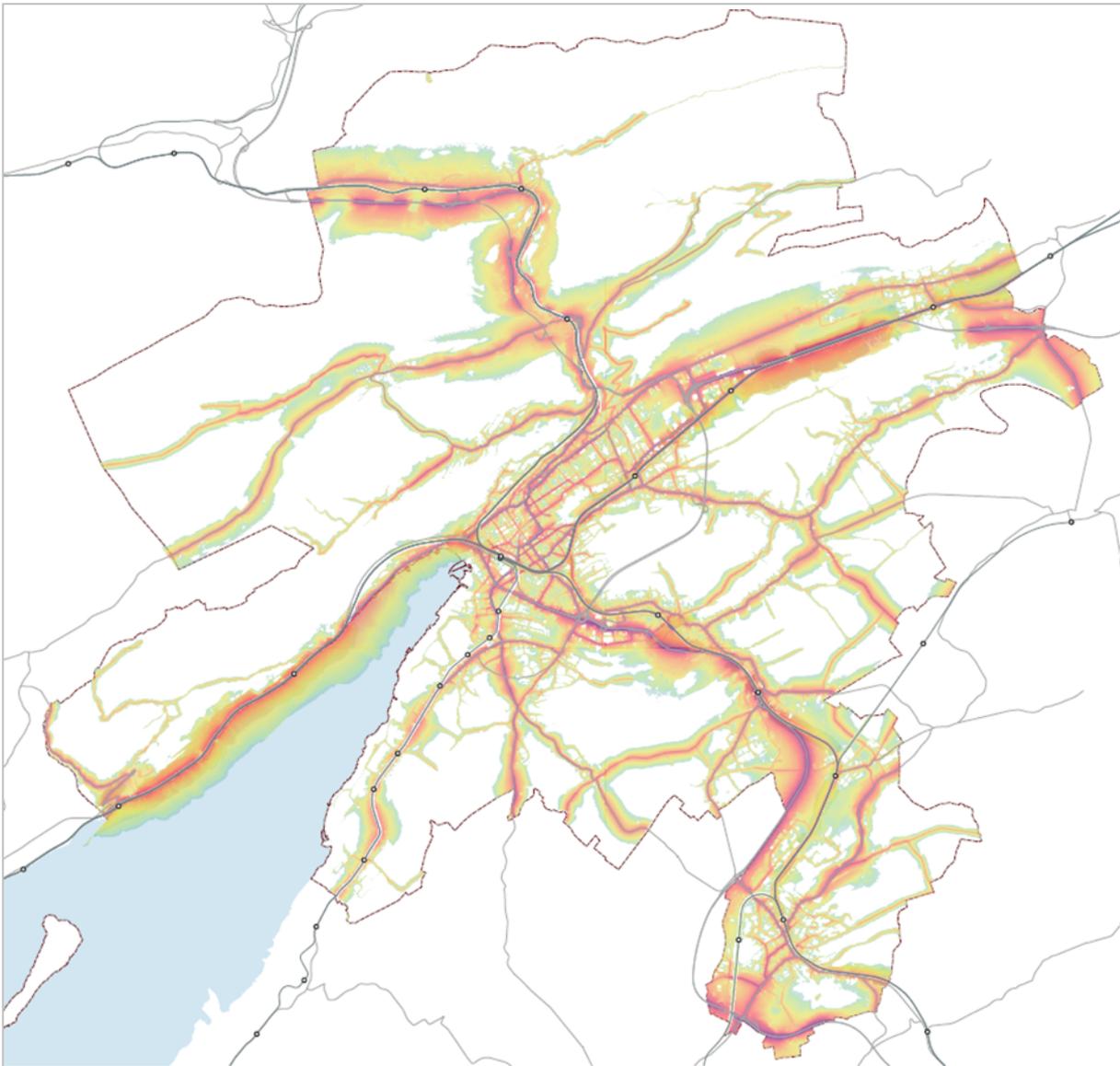


Abbildung 19 **Lärmbelastung am Tag durch Strasse und Bahn**

Für die kartografische Darstellung der beiden Lärmquellen wurde - ausgenommen von einem 60 m-Korridor entlang der Bahn - die Strasse in den Vordergrund gestellt. Die Karte zeigt keine Überlagerung der Lärmbelastung, diese kann daher unterschätzt werden.

Quelle: Daten: map.geo.admin.ch / Lärmberechnung basiert auf den Emissionen für das Jahr 2015

Abbildung 19 zeigt die Lärmbelastung tagsüber durch die beiden Lärmquellen Strasse und Bahn. Der Immissionsgrenzwert für die Lärmbelastung für Wohngebiete (60 dB(A) für ES II tagsüber) wird entlang der Bahnlinien nur in einem schmalen Korridor überschritten und betrifft kaum Siedlungsgebiet. Entlang der Strassen kommt es hingegen in Biel und Lyss, sowie vor allem entlang der Hauptachsen Richtung Jura, Neuenburg, Solothurn und Bern zu Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes. In Biel konnten mit der Eröffnung des A5 Ostasts diverse Strassen von Verkehr und dementsprechend auch von Lärm und Luftschadstoffen entlastet werden. Diverse Strassenabschnitte wurden saniert. Dabei handelt es sich oft um Massnahmen beim Empfänger und nur selten an der Quelle; der Lärm selber bleibt somit bestehen.

Die Luftqualität der Schweiz hat sich in den letzten Jahren verbessert. Die Belastung mit Feinstaub (PM10 und PM2.5), mit Ozon (O3) und mit Stickoxiden (NOx) liegt aber gemäss Angaben des Bundesamts für Umwelt weiterhin über den gesetzlichen Richtwerten. Im Winter ist vor allem die Belastung mit Feinstaub in den Städten und verkehrsnahen Gebieten problematisch, im Sommer begünstigen zunehmende sonnige Perioden eine hohe Ozonbelastung.

Trend

Vorhaben wie der Ausbau der A6 zwischen Lyss und Biel auf 4 Spuren, der Vollanschluss Studen sowie die prognostizierte Verkehrszunahme im Raum Bözingenfeld verschärfen die Lärmbelastung in Zukunft.

Folgerung

Zur Reduktion der Luftschadstoffe und der Lärmbelastung ist neben technischen Optimierungen von Fahrzeugen vor allem eine Reduktion der gefahrenen Motorfahrzeugkilometer notwendig.

3.6 Mobilität und Verkehr

3.6.1 Mobilitätsverhalten (Modalsplit)

Modalsplit der Wohnbevölkerung

zeigt das Mobilitätsverhalten der in der Agglomeration wohnhaften Bevölkerung, ausgedrückt durch den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an der zurückgelegten Tagesdistanz. Die Nutzung des MIV in der Agglomeration Biel (ohne Lyss) ist zwischen 2010 und 2015 markant gesunken und danach, wie auch in der Mehrheit der mittelgrossen Agglomerationen, wieder angestiegen. Ende 2021 liegt der Anteil des MIV bei – im Vergleich mit den mittelgrossen Agglomerationen – tiefen 61 Prozent. Dies dürfte auf die hohe Siedlungsdichte und gute ÖV-Erschliessung im Agglomerationskern sowie auf die gute Anbindung von Biel an den Bahn-Fernverkehr zurückzuführen sein. In Lyss ist die Nutzung des MIV durch die Wohnbevölkerung seit 2017 stabil bei 70 Prozent geblieben. Damit entspricht der MIV-Anteil dem Durchschnitt der kleinen Agglomerationen, der seit 2017 angestiegen ist.

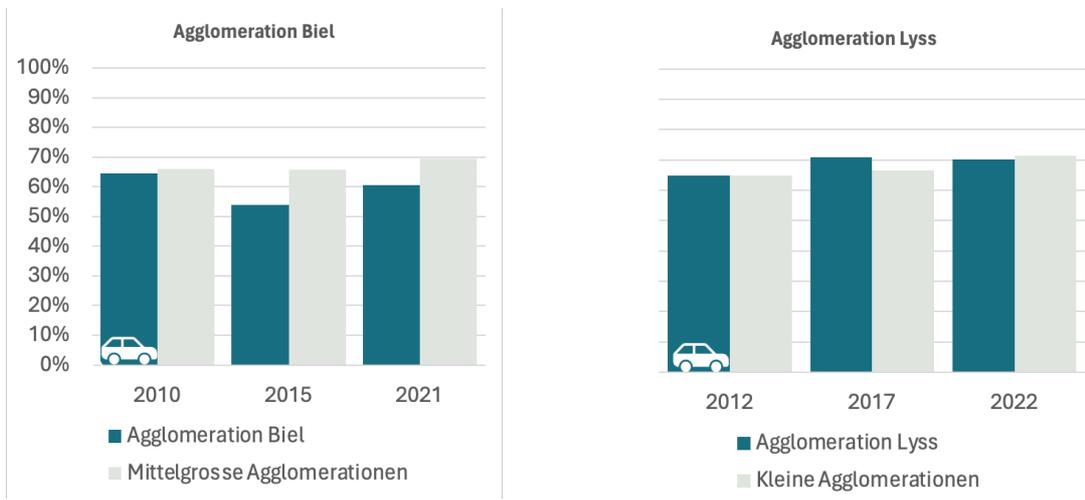


Abbildung 20 **MOCA-Indikator Modalsplit**
 Quelle: ARE, Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA), 2021

Trend

Das kantonale Gesamtverkehrsmodell rechnet für 2040 mit steigenden Anteilen des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr, jedoch ist noch keine Verlagerung vom MIV auf die anderen Verkehrsträger erkennbar. Abbildung 21 zeigt, in welchen Gebieten gemäss Gesamtverkehrsmodell zukünftig mit einem Anstieg der Quell- und Zielfahrten des MIV gerechnet wird. Kritisch sind insbesondere Gebiete, welche bereits heute eine ungenügende Anbindung an den ÖV aufweisen, namentlich die Arbeitsschwerpunkte Bözingenfeld, Brüggmoos und Lyss, der Korridor Orpund-Safnern sowie Port.

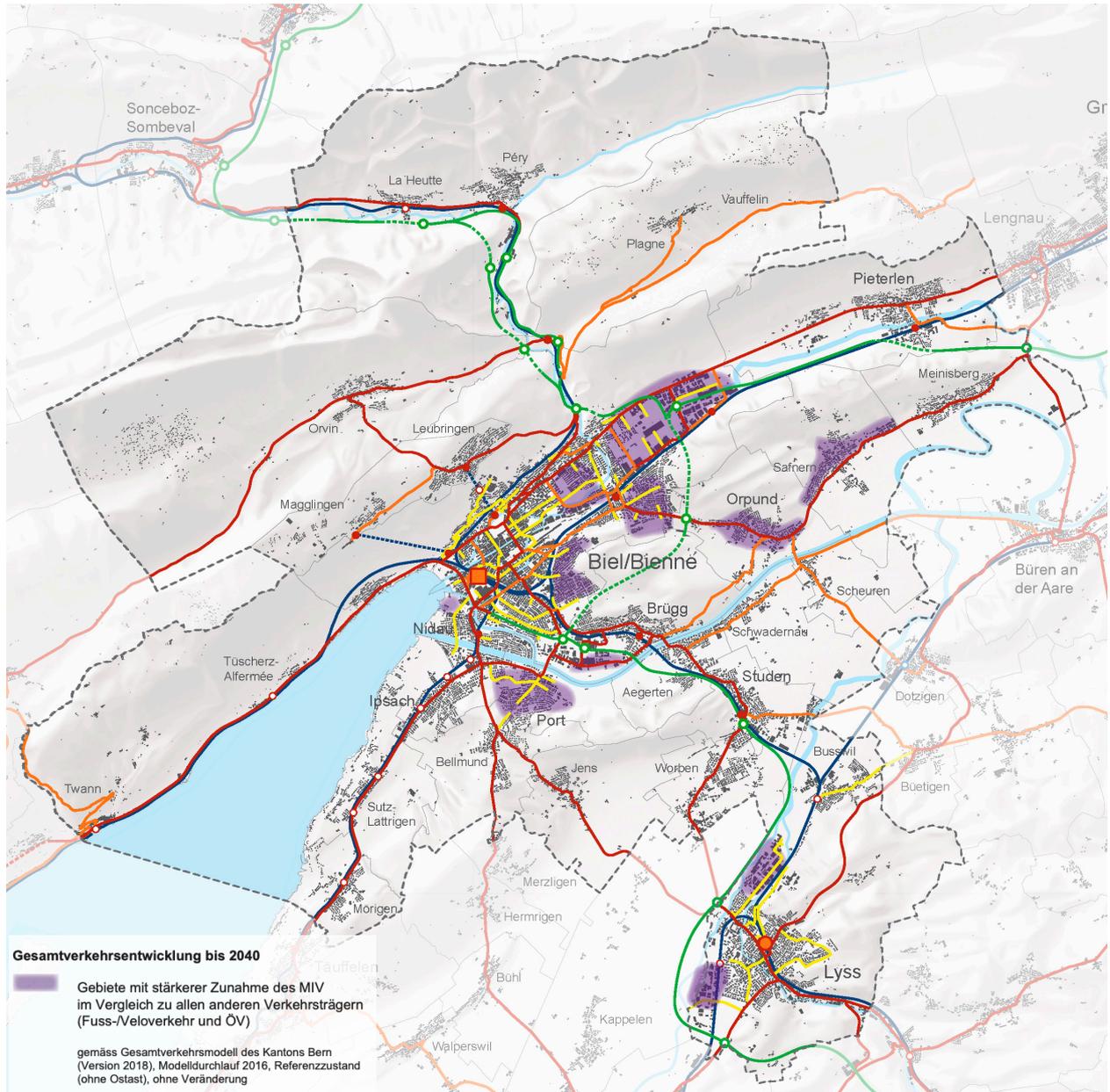


Abbildung 21 **Trend Modalsplit**

Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 3.4 im Kartenband

Die Abbildung zeigt den Stand AP4 und wird nach der Vorprüfung aktualisiert.

Folgerung

Eine massgebliche Veränderung des Modalsplits kann nicht allein durch den Ausbau des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs erreicht werden. Es braucht zugleich wirksame Lenkungsmassnahmen beim MIV, umso mehr als für diesen mit dem A5 Ostast eine Kapazitätserhöhung und Angebotsverbesserung erzielt wurde.

3.6.2 Öffentlicher Verkehr

Bahnnetz

Die Agglomeration Biel/Lyss ist sehr gut in das schweizerische Bahnnetz eingebunden (Abbildung 22).

Der Bahnhof Biel ist als Umsteigebahnhof zwischen nationalem und regionalem Angebot mit folgenden direkten Verbindungen ein Vollknoten des Schweizer Bahnnetzes:

- » **Halbstunden-Takt** nach Zürich, Basel (ab 2026), Bern, Olten, Neuenburg (ab 2029), La Chaux-de-Fonds, Lausanne (ab 2026)
- » **Stunden-Takt** nach Basel (bis 2025), Winterthur, St-Gallen, Neuenburg, Delémont, Genf, Lausanne

Im Regionalverkehr verkehren die S-Bahn-Linien wie folgt:

- » **Viertelstunden-Takt in HVZ:** Lyss-Bern, Täuffelen
- » **Halbstunden-Takt:** Solothurn, Lyss-Bern, Täuffelen-Ins
- » **Stundentakt-Takt:** Moutier, La Chaux-de-Fonds, Neuenburg (Halbstunden-Takt in HVZ)

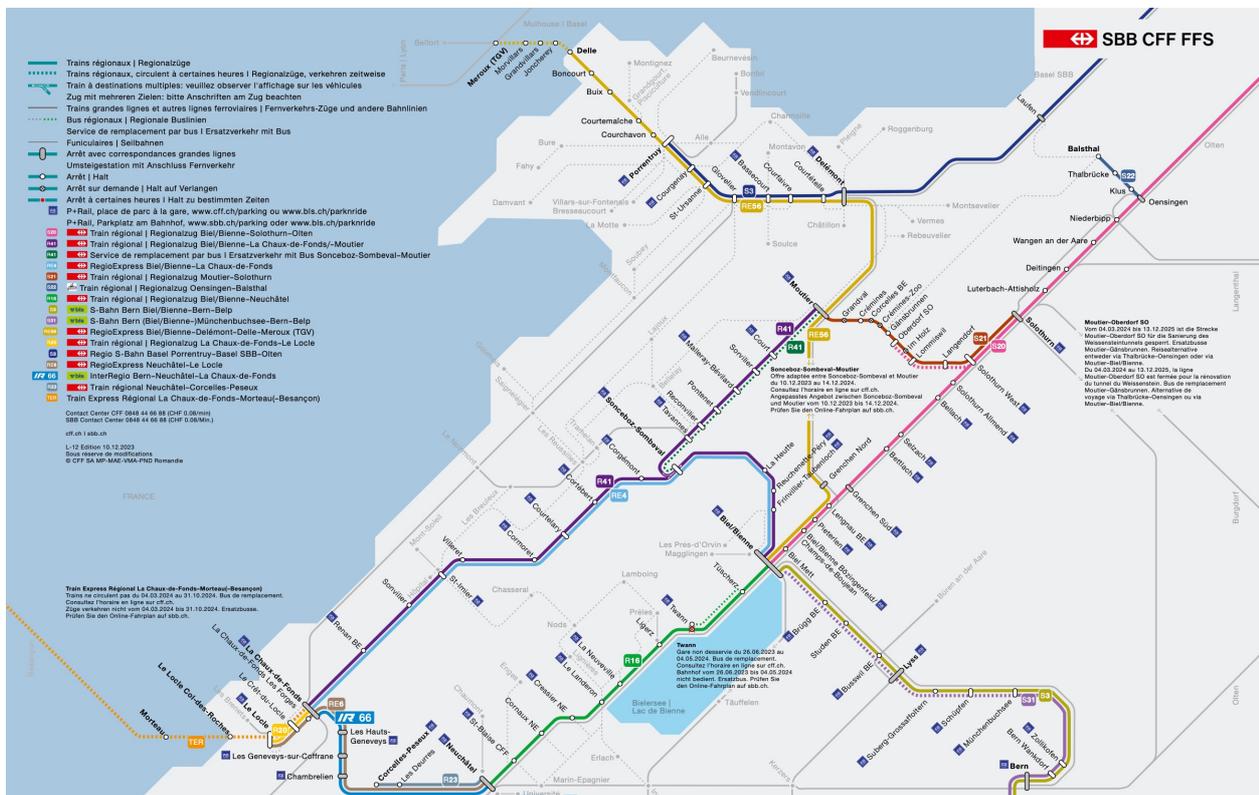


Abbildung 22 **Bahnnetz 2023**
Quelle: SBB

Busnetz

Die Agglomeration Biel/Lyss ist praktisch flächendeckend mit Buslinien erschlossen (Abbildung 23). Die städtischen Buslinien und Standseilbahnen im Agglomerationskern verkehren im Viertelstundentakt oder häufiger, die regionalen Buslinien im Halbstunden- oder Stundentakt. Einzelne Linien verkehren nur in Hauptverkehrszeiten. Der Ortsbus in Lyss erschliesst grosse Teile des Siedlungsgebiets und die wichtigen Wohnquartiere.

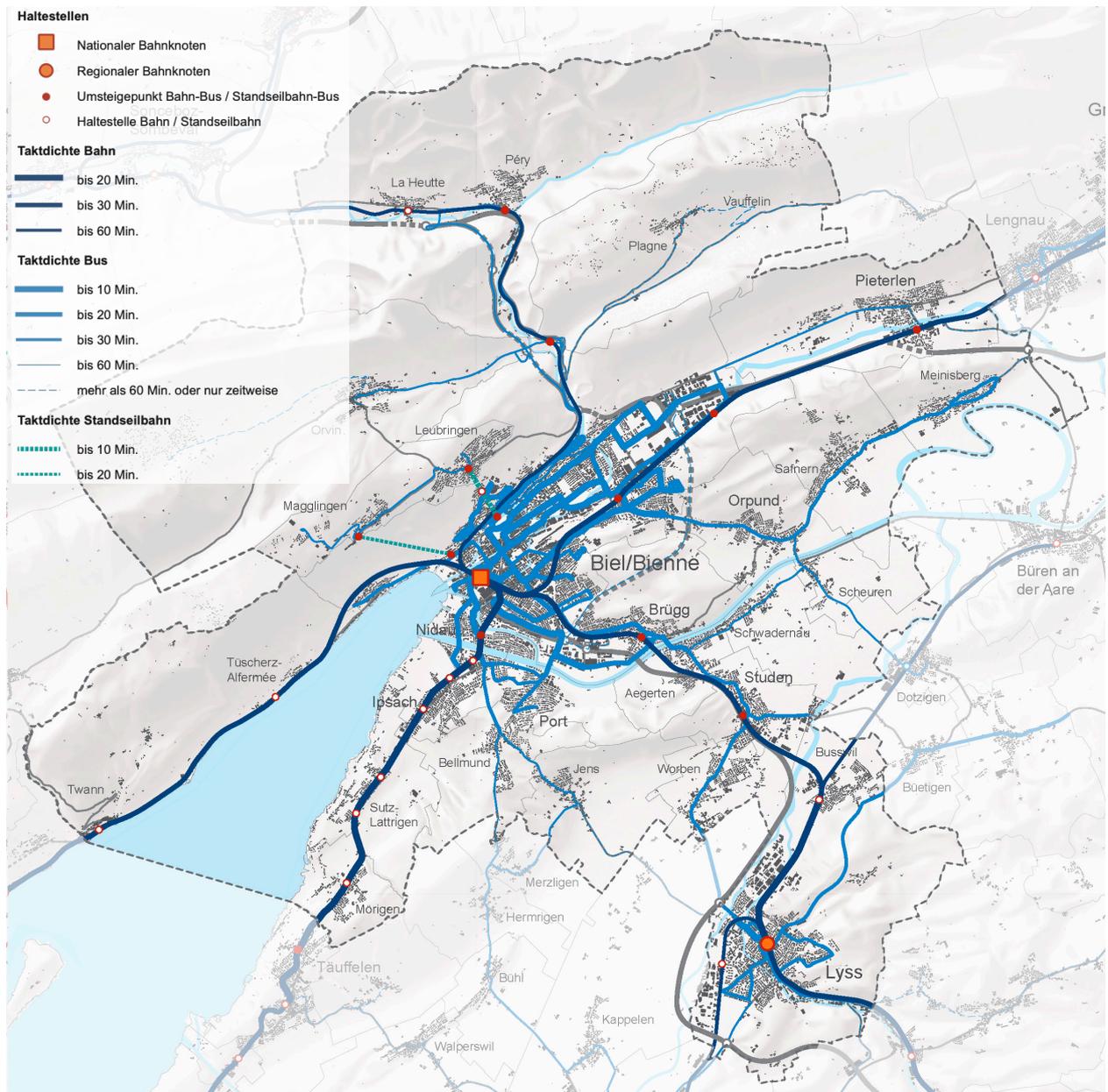


Abbildung 23 **Öffentlicher Verkehr: Netz und Angebot 2019**

Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 3.5 im Kartenband

Die Abbildung zeigt den Stand AP4 und wird nach der Vorprüfung aktualisiert.

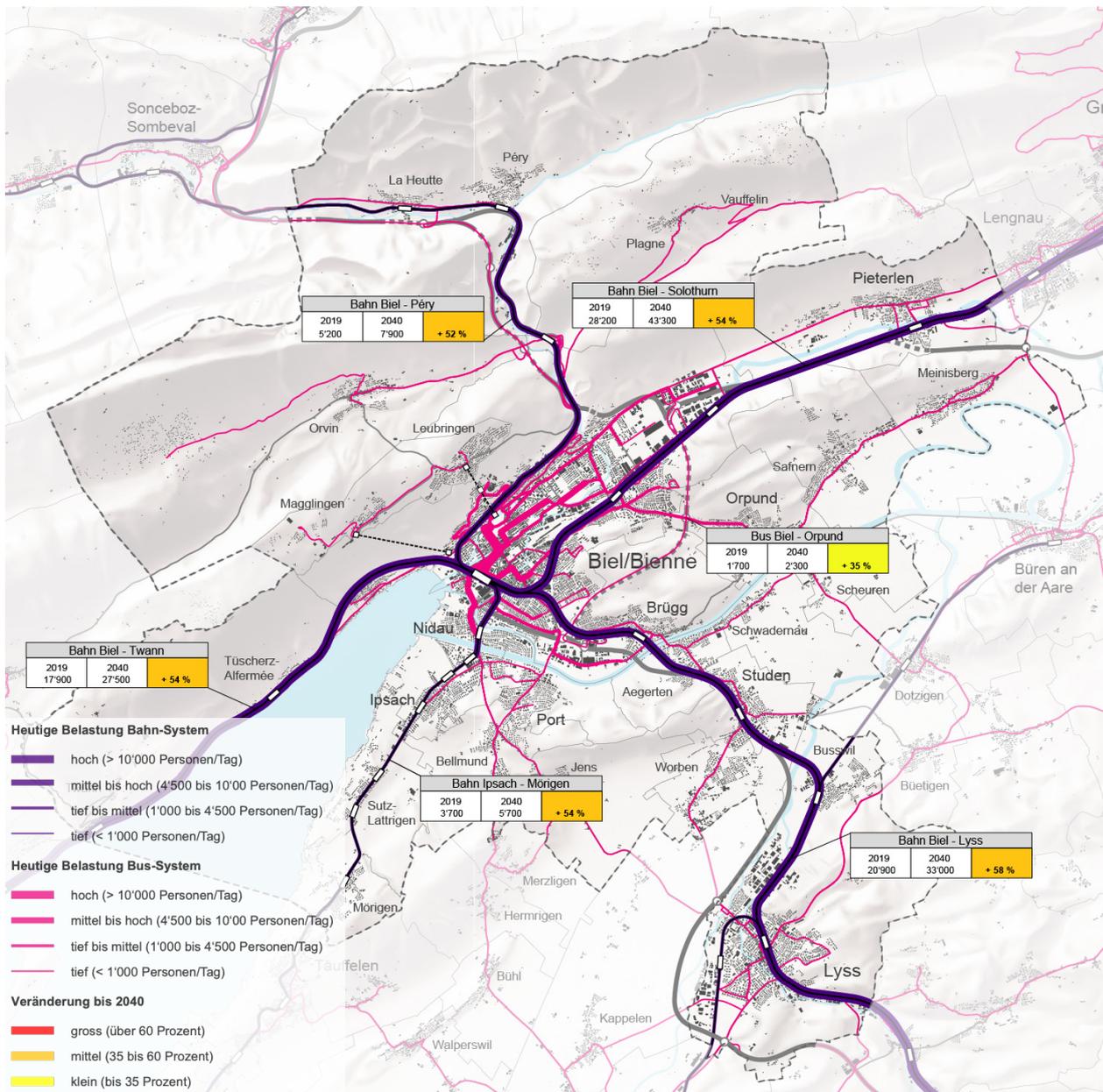


Abbildung 24 **Öffentlicher Verkehr: Nachfrage 2019 und Trend 2040**
 Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 3.6 im Kartenband

Belastung

Abbildung 24 zeigt die heutige Belastung im ÖV-System. Die grösste Nachfrage im Bahnnetz weisen die Verbindungen nach Westen (Neuenburg-Lausanne-Genf), nach Osten (Solothurn-Olten-Zürich) und nach Süden (Bern) auf. Tiefer ist die Nachfrage nach Norden (Jura), am südlichen Bielerseeufer sowie zwischen Lyss und Büren an der Aare bzw. Aarberg. Bei den Kapazitäten sind vor allem die Morgen- und Abendspitzen kritisch, hingegen hat der ÖV in den Randstunden noch genügend Kapazitäten.

Bei den Buslinien besteht die höchste Nachfrage erwartungsgemäss im Stadtzentrum. Im städtischen Busnetz wurden in den letzten Jahren mit dem Buskonzept Biel 2020 verschiedene Netzanpassungen und -erweiterungen realisiert. Mit dem ÖV-Konzept 2023 Agglomeration Biel liegt die konzeptionelle Grundlage für eine weitere markante Verbesserung des ÖV-Angebots ab 2027 vor.

Trend

Bis 2040 prognostiziert das kantonale Gesamtverkehrsmodell eine starke Nachfragesteigerung auf allen Bahnlinien (Abbildung 24). Innerhalb der Agglomeration fällt das Wachstum geringer aus. Dies hat auch damit zu tun, dass ein erheblicher Teil des Verkehrs auf den Zubringerstrecken dem Transitverkehr zuzuordnen ist, der keine Auswirkungen auf den lokalen Verkehr hat.

Auch auf der regionalen Buslinie zwischen Biel und Meislisried – der einzigen Agglomerationsachse, auf der keine Bahnlinie verkehrt – wird eine starke Zunahme erwartet.

Folgerung

- » Um die mittel- bis langfristig erwartete Nachfrage aufzunehmen, braucht es Angebotsausbauten, die einerseits die Angebotsqualität erhöhen (dichterer Takt, direktere Linienführung, kürzere Reisezeit) und andererseits die nötigen Kapazitäten sicherstellen.
- » Dies bedingt zugleich, dass der ÖV im stark belasteten Strassennetz konsequent priorisiert und stabile Reisezeiten gewährleistet werden.

3.6.3 Fuss- und Veloverkehr**Fussverkehr**

Der Fussverkehr steht am Anfang und Ende jeder zurückgelegten Strecke. Wie attraktiv das zu Fuss gehen ist, wird wesentlich von der Direktheit der Verbindungen, den Platzverhältnissen, den Beeinträchtigungen durch den Strassenverkehr und der Gestaltung der Strassenräume und ihres Umfelds beeinflusst. Vor allem entlang der Hauptverkehrsachsen ist die Aufenthaltsqualität aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der Lärm- und Luftbelastung vielerorts ungenügend. Auch als unsicher wahrgenommenen Fussgängerquerungen und lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen verringern die Attraktivität.

Die Planung der Fusswegnetze ist Aufgabe der Gemeinden. Diese erarbeiten die nötigen Pläne im Rahmen der Ortsplanungen, so dass im Laufe der Zeit in der Agglomeration flächendeckende Fusswegnetzplanungen vorliegen werden. Die meisten Gemeinden haben Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Tempo-30-Zonen eingeführt, die sich positiv auf den Fussverkehr auswirken. In der Bieler Innenstadt bestehen verschiedene Fussgängerzonen, ebenfalls im Zentrum Lyss. Die Naherholungsgebiete sind in der Regel gut mit Fusswegen erschlossen.

Veloverkehr

Für den Veloverkehr bestehen in der Agglomeration Biel/Lyss aufgrund der meist flachen Topografie und der kurzen Distanzen günstige Voraussetzungen. Die Siedlungsgebiete liegen innerhalb von 9 Kilometern um das Agglomerationszentrum. Mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes ist das Velo auf diesen Strecken eine valable Alternative zu MIV und ÖV. Heute sind vor allem die geübten, sicheren Alltags-Velofahrenden unterwegs, die mit der bestehenden Veloinfrastruktur zurechtkommen. Es ist noch zu wenig gelungen, breitere Bevölkerungskreise (Familien mit kleinen Kindern, ungeübte resp. unsichere Velofahrende, Freizeit-Velofahrende, autoaffine Zielgruppen etc.) für das regelmässige Velofahren im Alltag zu gewinnen.

Die Unfallzahlen zeigen, dass die Verkehrssicherheit für Velofahrende insbesondere auf geraden Strecken bei Tempo 50 (und höher), an Verzweigungen und Kreiseln sowie auf Hauptstrassen innerorts ungenügend ist. Bisher etablierte Führungs- und Knotenformen und Tempo 50 auf Hauptstrassen innerorts müssen aus Velosicht kritisch hinterfragt werden. Auch auf Strassen mit geringem Verkehrsaufkommen gibt es Velounfälle und können Verbesserungen für den Veloverkehr notwendig sein, insbesondere auf Schulwegen.

In der Vergangenheit wurde versucht, den Veloverkehr möglichst in den übrigen Strassenverkehr zu integrieren. Angesichts des stagnierenden Veloanteils, der hohen Unfallzahlen und der Schwierigkeit, breitere Zielgruppen für den Veloverkehr zu gewinnen, ist diese Strategie nicht überall zielführend. Um das

Verlagerungspotenzial auszuschöpfen, muss vermehrt auf die unterschiedlichen Infrastruktur-Bedürfnisse der Zielgruppen (Direktheit, Sicherheit, Komfort) eingegangen werden.

Regionales Velonetz

Mit dem regionalen Velonetzplan Biel-Seeland wurde das regionale Velonetz für den Alltagsverkehr in der Agglomeration Biel/Lyss bestimmt. Der regionale Velonetzplan wurde parallel zum Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel erarbeitet und mit diesem abgestimmt. Das regionale Velonetz erschliesst alle wichtigen Ziele in der Agglomeration, die ein ausreichendes Potenzial an Velofahrenden aufweisen und in der Regel nicht weiter als 5 km voneinander entfernt sind. Abbildung 25 zeigt das regionale Velonetz für den Alltagsverkehr; ergänzend sind die lokalen, regionalen und nationalen Veloland-Routen für den Freizeitverkehr abgebildet.

Trend

Mit der Siedlungsentwicklung nach innen und der Förderung des ÖV gewinnt der Fussverkehr in Zukunft noch stärker an Bedeutung. Mit dem E-Bike gewinnt der Veloverkehr für mittlere und längere Distanzen an Bedeutung. Mit der Zunahme des Veloverkehrs und insbesondere der E-Bikes steigen die Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur und die Konflikte im Strassenverkehr, auch zwischen Fuss- und Veloverkehr. Auf den Hauptverkehrsachsen wird das Konfliktpotenzial aufgrund der angestrebten Bündelung des MIV und der Priorisierung des ÖV weiter zunehmen.

Folgerung

- » Die Ansprüche des Fussverkehrs müssen in der Siedlungs- und Verkehrsplanung besser berücksichtigt werden und in der Gestaltung von Strassenräumen mehr Gewicht erhalten.
- » Um breitere Zielgruppen für die Velonutzung im Alltag zu gewinnen, muss das Velonetz unterschiedliche Bedürfnisse nach Direktheit, Sicherheit und Komfort abdecken. Es braucht ein dichtes und qualitativ hochstehendes Netz mit direkten und sicheren Verbindungen zu den Zielgebieten und wichtigen ÖV-Haltestellen. Mit Signalisation und Sensibilisierung kann die Velonutzung zusätzlich gefördert werden.
- » Um das Potenzial des E-Bikes zu nutzen, müssen durchgehende und attraktive Routen über mittlere und längere Distanzen angeboten werden.

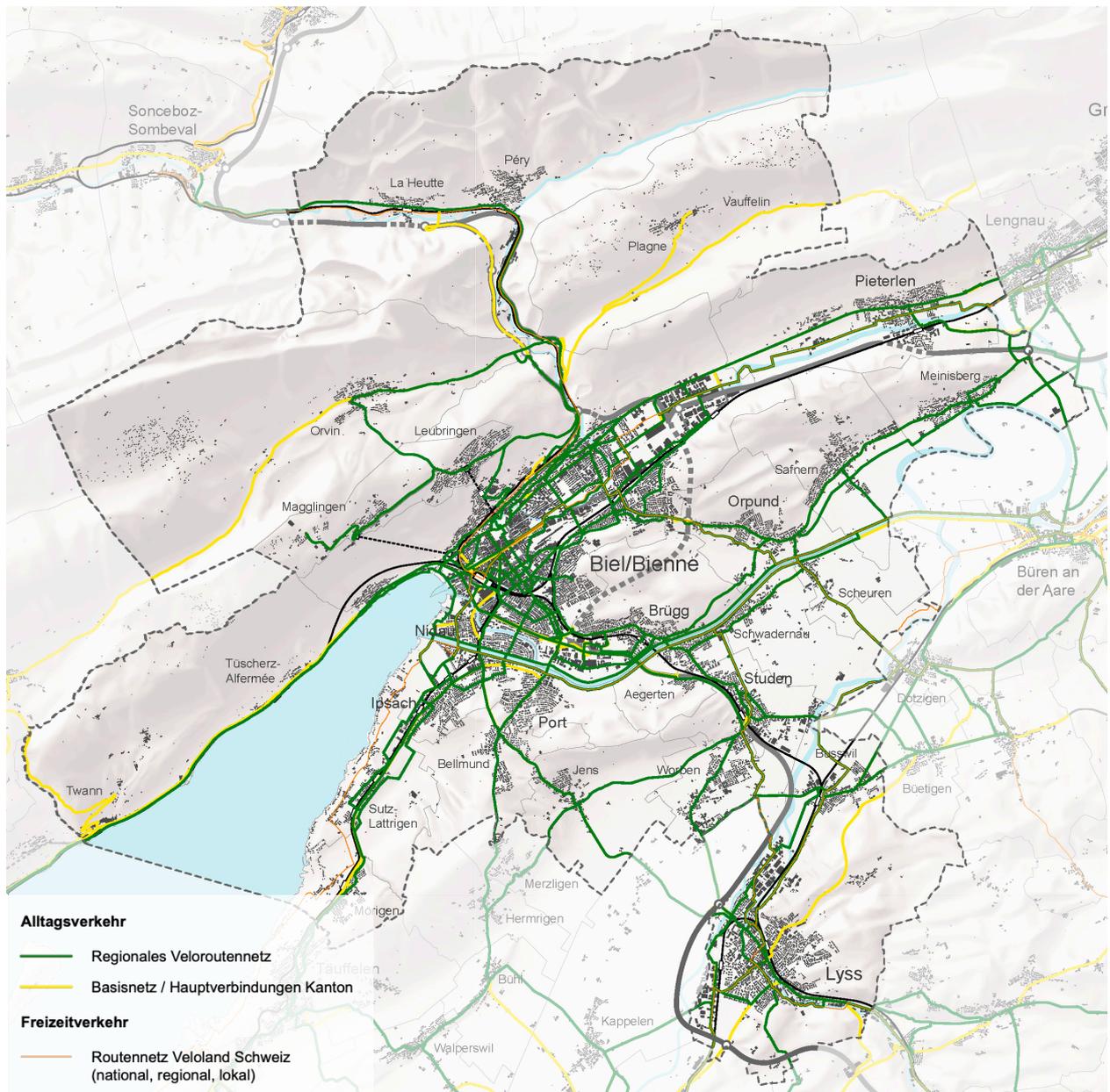


Abbildung 25 **Regionales Veloroutennetz**

Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 3.7 im Kartenband

Folgerung

Mit der Eröffnung des Ostasts und dem definitiven Verzicht auf den Westast ergibt sich eine neue Ausgangslage:

- » Die oberirdische Strasse zwischen Brüggmoos und Seevorstadt bleibt bestehen und muss verträglich umgestaltet werden.
- » Die zweite Phase der vFM Ostast, die bauliche Umgestaltung der Strassenräume, muss konsequent vorangetrieben werden. Die Lenkungswirkung der vFM Ostast kann zudem für Anpassungen am übrigen Strassennetz zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und der Aufenthaltsqualität genutzt werden.
- » Die vFM Westast müssen an die veränderte Situation angepasst und bereits kurz- bis mittelfristig realisiert werden. Da die Mitfinanzierung über die Nationalstrasse entfällt, sind Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm anzustreben.

3.6.4 Struktur und Belastung des Strassennetzes

Netzstruktur

Nach dem definitiven Verzicht auf die A5 Westumfahrung Biel ist das regionale Strassennetz für längere Zeit gegeben und bildet die Rahmenbedingung für die künftige Entwicklung der Agglomeration Biel/Lyss.

Der Netzstruktur (Abbildung 26) liegt folgende Hierarchie zugrunde:

- » Der Durchgangs- und Agglomerationsverkehr werden soweit möglich auf dem **Hochleistungsnetz** der Autobahnen A16 (Transjurane), A5 (Solothurn-Neuenburg) und A6 (Bern-Biel) geführt.
- » Die Siedlungsgebiete sind möglichst direkt von den Autobahnanschlüssen über die **Hauptverkehrsachsen** erreichbar.
- » Die **untergeordneten Quartierstrassen** werden von Durchgangsverkehr freigehalten und sind verkehrsberuhigt.

Nach dem Verzicht auf die A5 Westumfahrung dienen im Agglomerationskern folgende Verbindungen weiterhin auch für den Durchgangsverkehr:

- » **Nordachse Biel** (Seevorstadt bis Solothurnstrasse) als Verbindung von Jura und Solothurn in das Stadtzentrum und zur A5 Richtung Neuenburg
- » **Westachse Brüggmoos-Seevorstadt** (Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse) als Verbindung von Solothurn und Bern in das Stadtzentrum und zur A5 Richtung Neuenburg
- » **Achse Ipsach-Nidaubrücke-Nidau** als Verbindung von der südlichen Agglomeration in das Stadtzentrum und zur A5 Richtung Neuenburg
- » **Achse Ipsach-Allmendstrasse-Wehrbrücke-Brüggmoos** als Zubringer von der südlichen Agglomeration zur A5 Richtung Solothurn und zur A6 Richtung Bern

Abbildung folgt nach der Vorprüfung.

Porttunnel und Schliessung der Nationalstrassenlücke in Abklärung

Vor dem Hintergrund des erwarteten weiteren Bevölkerungswachstums und der zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse haben Kanton, Region und Gemeinden eine Gesamtmobilitätsstudie ausgelöst, die aufzeigen soll, wie künftig ein funktionsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem erreicht werden kann. Im Rahmen der Gesamtmobilitätsstudie wird insbesondere untersucht, welchen Beitrag zur Zielerreichung der Porttunnel, die Schliessung der Netzlücke im Nationalstrassennetz sowie Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr, ÖV und MIV leisten können. Die Ergebnisse der Studie sollen Mitte 2025 vorliegen und als Grundlage für die anschliessenden politischen Richtungsentscheide dienen.

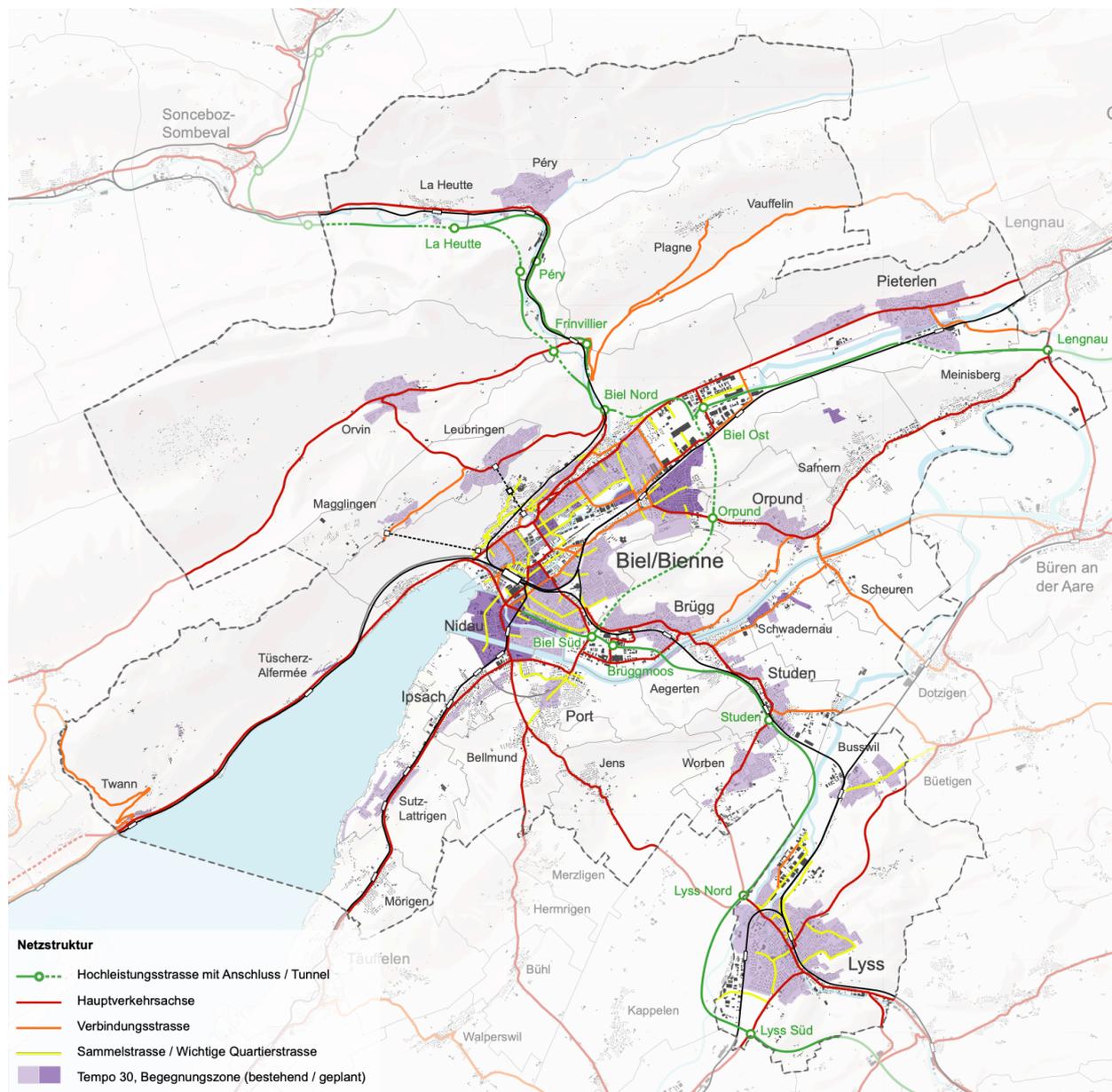


Abbildung 26 **Struktur Strassennetz**
 Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 3.8 im Kartenband

Die Abbildung zeigt den Stand AP4 und wird nach der Vorprüfung aktualisiert.

Abnehmendes Verkehrsaufkommen

Vor Eröffnung des A5 Ostasts im Jahr 2018 hat die Agglomeration ein Verkehrsmonitoring aufgebaut; seitdem werden periodisch Verkehrserhebungen durchgeführt. Das Messnetz umfasst 26 Zählstellen auf lokalen Strassen und 5 Zählstellen auf Nationalstrassen. Der Vergleich zwischen den Erhebungen 2018 (nach Eröffnung des Ostasts) und der letzten Erhebung 2021¹³ zeigt folgende Ergebnisse:

- » Der an allen Zählstellen gemessene durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) hat um 4 Prozent abgenommen. Auf den lokalen Strassen hat der DWV um 8 Prozent abgenommen und auf den

¹³ Die Messwerte wurden im August und September 2021 erhoben, als relativ wenige Pandemie-Massnahmen in Kraft waren (z.B. Beschränkung des Zugangs zu Innenbereichen von Restaurations- und Barbetrieben sowie zu Veranstaltungen und Messen für Personen ab 16 Jahren nur mit gültigem Covid-Zertifikat ab 13.9.2021).

Nationalstrassen um 3 Prozent zugenommen. Das zeigt, dass die Lenkung des MIV auf das Hochleistungsnetz greift und das Plafonierungsziel gemäss Zukunftsbild insgesamt eingehalten werden konnte.

- » An 9 Zählstellen auf lokalen Strassen hat der DWV zugenommen. Dies betrifft die südlichen Zubringerstrecken am rechten Bielerseeufer sowie von Bellmund, Port und Brügg. An den übrigen 17 Zählstellen auf lokalen Strassen hat der DWV abgenommen.
- » An drei Zählstellen auf lokalen Strassen und an vier Zählstellen auf Nationalstrassen wurde der Belastbarkeitswert überschritten.

Die nächste Verkehrserhebung wird im Herbst 2024 durchgeführt. Sie wird zeigen, inwieweit die Messwerte von 2021 allenfalls noch von der Pandemie geprägt waren.

Geringer Anteil Transitverkehr

Im Herbst 2022 wurde eine aufwändige Erhebung des Quell-, Ziel- und Transitverkehrs im Agglomerationskern durchgeführt. Mit einer automatisierten Verkehrsnummernerhebung mit 46 Kamerastandorten wurden die Verkehrsströme über 3 Werktage erfasst.

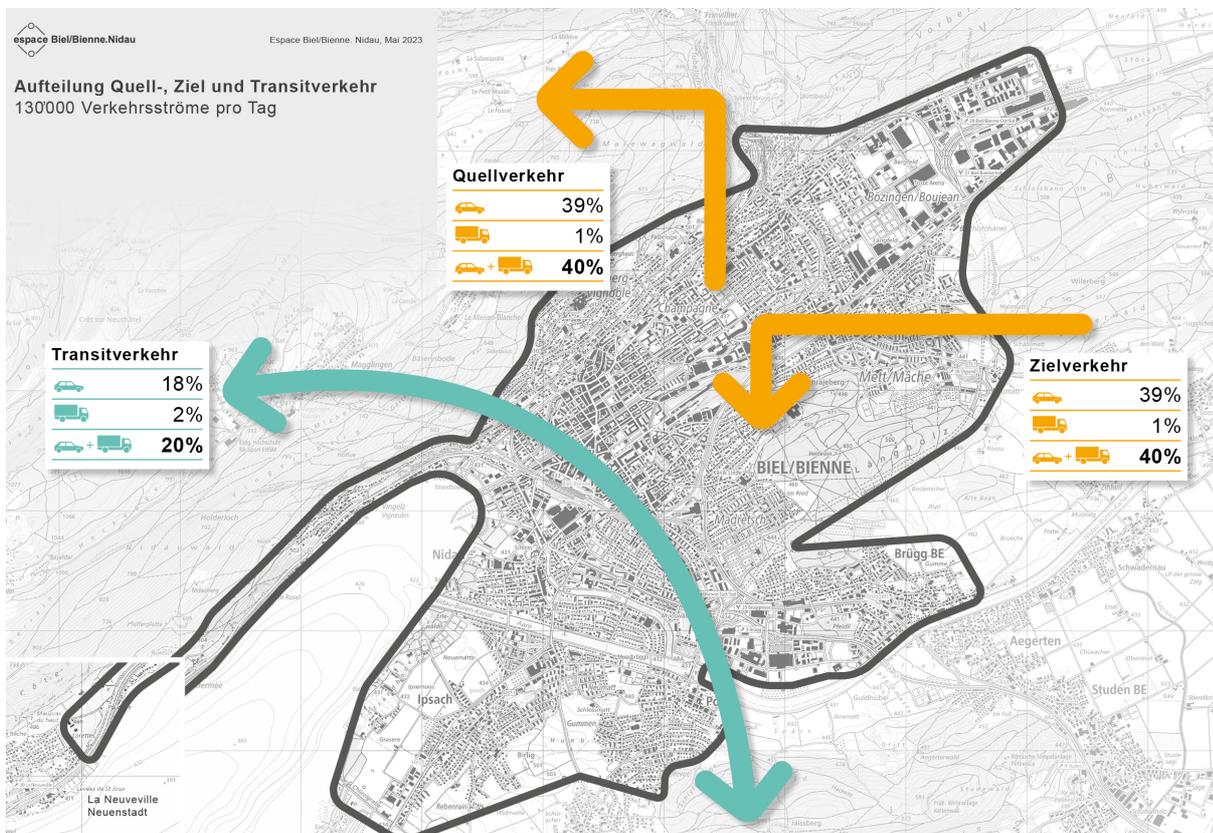


Abbildung 27 **Quell-, Ziel- und Transitverkehr im Agglomerationskern**
Quelle: espace Biel/Bienne.Nidau, Ziel-, Quell- und Transitverkehrserhebungen, 2023

Die Erhebung zeigt, dass rund 130'000 motorisierte Fahrzeuge pro Tag die Grenze des Agglomerationskerns überqueren. Davon beginnen 40 Prozent ihre Fahrt im Agglomerationskern (Quellverkehr), und ebenfalls 40 Prozent beenden ihre Fahrt im Agglomerationskern (Zielverkehr). Nur 20 Prozent der Fahrten durchqueren den Agglomerationskern als Transitverkehr.

Die Erhebung zeigt weiter, dass insbesondere die Zubringerachsen Jura, Solothurn und Lyss den Agglomerationskern mit dem Umland verbinden. Über 70 Prozent des Verkehrs fahren über diese drei Achsen. Der Grossteil des Verkehrs von Solothurn Richtung Neuenburg sowie von Solothurn und Jura Richtung Lyss fährt über den A5 Ostast. Dies gilt für den Gesamtverkehr sowie für den Schwerverkehr und bestätigt die Wirkung des Ostasts.

Heutige Auslastung des Strassennetzes und Trend

Das Strassennetz ist heute während der Hauptverkehrszeiten auf der Westachse Brüggmoos-Seevorstadt, auf der Nordachse Biel, auf der Autobahn A6 Biel-Lyss und im Zentrum von Lyss ausgelastet; die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes ist teilweise stark gestört und hat Staubildung, Zeitverluste und Störungen im ÖV zur Folge.

Abbildung 28 zeigt an ausgewählten Querschnitten die heutige Belastung des Strassennetzes und den Trend 2040. Die heutige Belastung wurde mit dem Verkehrsmonitoring 2021 erhoben. Der Trend 2040 stammt aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Das Gesamtverkehrsmodell prognostiziert auf den Autobahnen und auf den Hauptverkehrsachsen am rechten Bielerseeufer sowie im Umfeld der Autobahnanschlüsse Brügg, Orpund und Biel-Ost eine weitere Verkehrszunahme. Auf dem übrigen Strassennetz werden nur geringe Zunahmen bzw. Abnahme erwartet. Vorab in den Hauptverkehrszeiten werden sich die Probleme auf den bereits heute stark belasteten Strassen weiter verschärfen.

Abbildung 28 stellt zudem das heutige und prognostizierte Verkehrsaufkommen der Belastbarkeit der Strassenräume gegenüber. Die Belastbarkeit gibt an, wie viel MIV auf einem Strassenabschnitt maximal verträglich ist, damit der Schutz vor übermässigen Lärm- und Luftimmissionen, der fahrplangerechte ÖV-Betrieb, die Querung für den Fussverkehr, die Attraktivität und Sicherheit des Veloverkehrs, die Aufenthaltsqualität sowie die Erreichbarkeit und Attraktivität der angrenzenden Nutzungen gewährleistet werden. Die Belastbarkeit dient dazu, die Verkehrsentwicklung zu beurteilen und bei Überschreiten der Werte Massnahmen zu ergreifen, die entweder die MIV-Belastung reduzieren oder die Belastbarkeit der Strasse anheben.¹⁴

Die Belastbarkeit ist heute in Nidau und im Umfeld der Autobahnanschlüsse Orpund und Biel-Ost überschritten. Bis 2040 werden sich die bestehenden Überschreitungen ohne Gegenmassnahmen verschärfen, zudem zeichnen sich neue Überschreitungen auf einigen Zubringerstrassen zum Stadtzentrum ab.

¹⁴ Die angegebenen Belastbarkeiten basieren auf dem Richtplan vFM zur A5 Umfahrung und auf Einschätzungen der Task Force Verkehr Agglomeration Biel. Sie müssen periodisch überprüft und an die Zielsetzungen und Rahmenbedingungen angepasst werden.

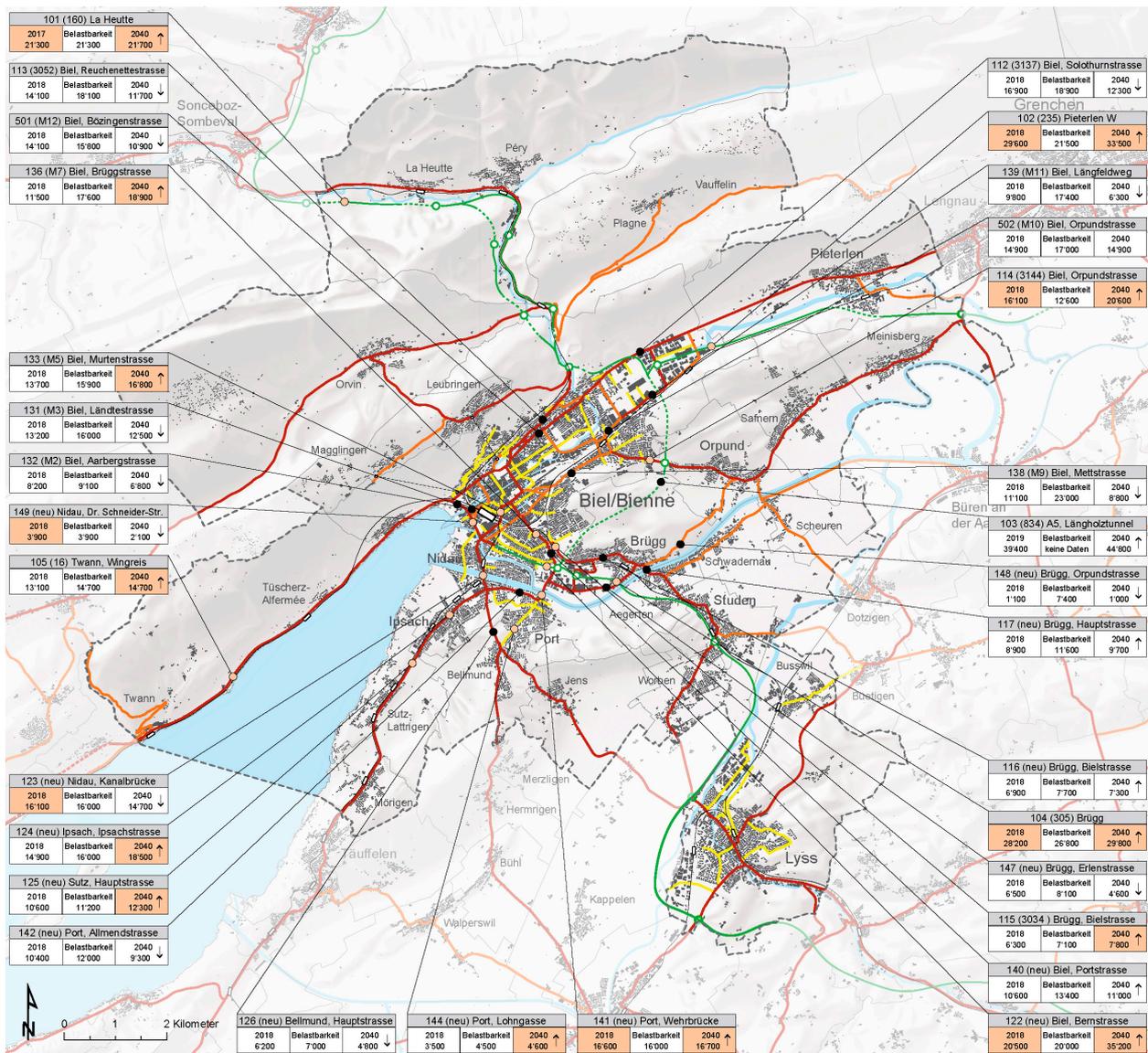


Abbildung 28 **Verkehrsbelastung und Trend MIV**
 Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 3.9 im Kartenband

Die Abbildung zeigt den Stand AP4 und wird nach der Vorprüfung aktualisiert.

Folgerung

- » Die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen und die Verträglichkeit des Verkehrs (Belastbarkeit) müssen mit dem bestehenden Strassennetz erreicht werden. Um die Belastbarkeit zu gewährleisten, müssen das Verkehrsaufkommen reduziert und Betriebs- und Gestaltungskonzepte umgesetzt werden.
- » Die heutigen und die künftig erwarteten Belastungen im Strassennetz lassen eine siedlungsorientierte Gestaltung zu. Damit ist die Voraussetzung gegeben, dass die angestrebte Innenentwicklung in den nächsten zwanzig Jahren auch ohne neue Netzelemente stattfinden kann.
- » Die Entwicklungsmöglichkeiten für Nutzungen, die eine gute Strassenerschliessung benötigen, sind im Agglomerationskern infolge von Kapazitätsengpässen beschränkt.
- » Die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes ist primär zu den Hauptverkehrszeiten gestört. Um die Kapazitäten und Abläufe zu optimieren, braucht es Verkehrsmanagement-Massnahmen.

3.6.5 Verkehrssicherheit

Objektive Sicherheit

Die aktuelle Schwachstellenanalyse des Tiefbauamts des Kantons Bern identifiziert 11 Unfallschwerpunkte mit Priorität (Abbildung 29). Berücksichtigt ist das Unfallgeschehen bis und mit 2022. Gegenüber dem AP4 (24 Unfallschwerpunkte) konnten 18 Unfallschwerpunkte behoben werden. Dies ist einerseits auf realisierte Massnahmen und andererseits auf die Inbetriebnahme des A5 Ostasts zurückzuführen, durch den sich die Verkehrssicherheit verbessert hat. Sechs Unfallschwerpunkte bestehen weiterhin und fünf kamen neu dazu. Die verbleibenden Unfallschwerpunkte mit Priorität befinden sich auf stark frequentierten Hauptachsen in der Stadt Biel. Sie müssen durch die Strasseneigentümer saniert werden.

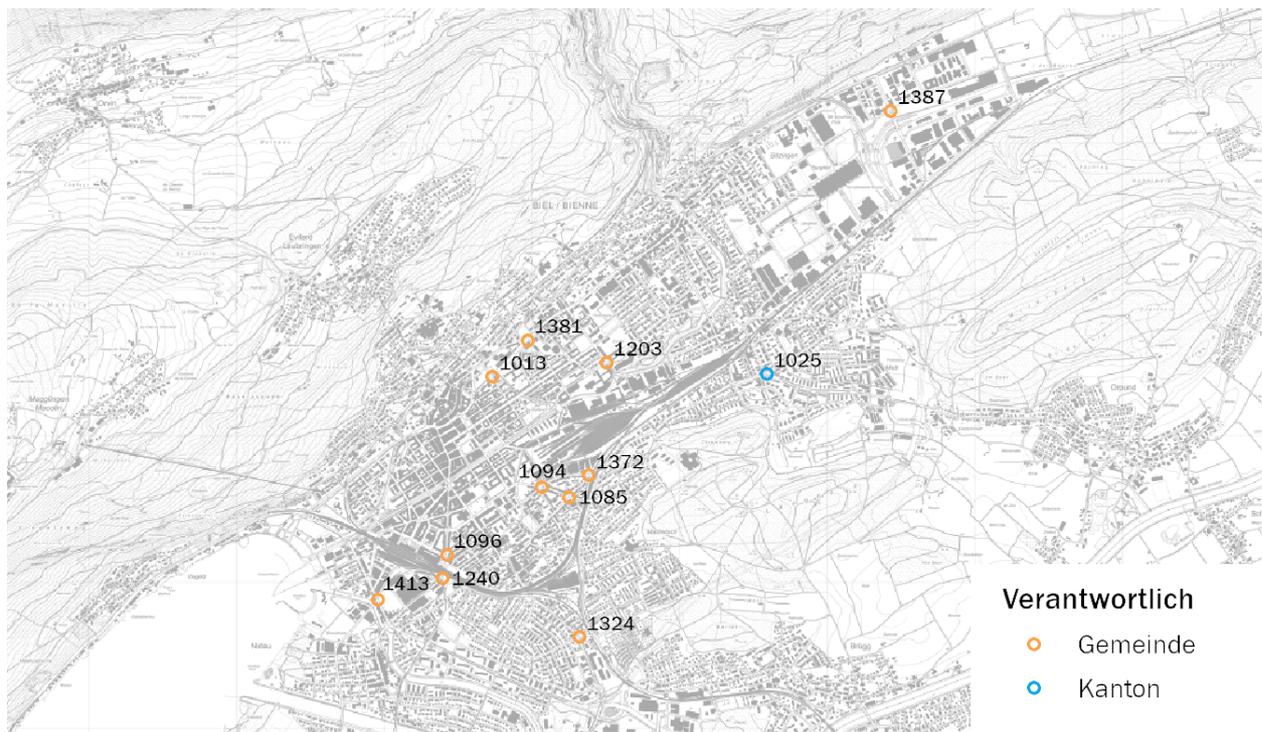
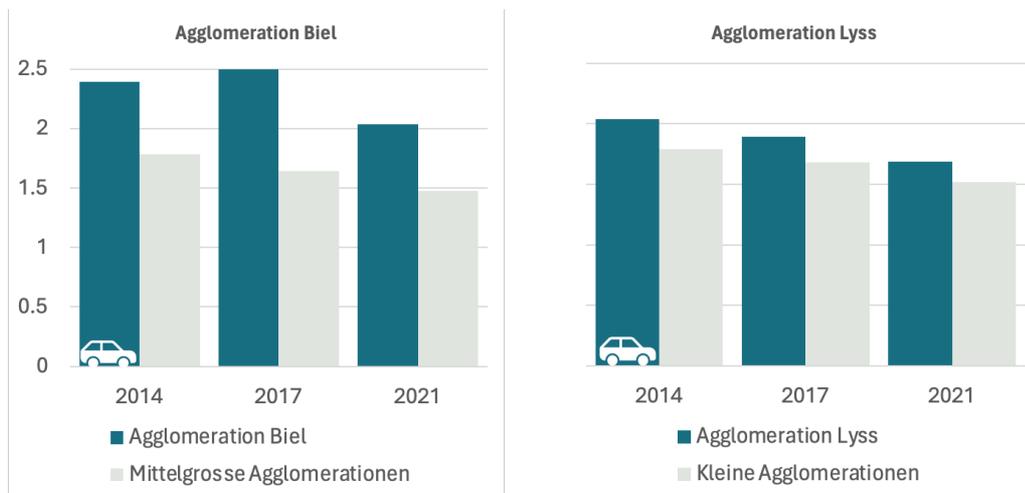


Abbildung 29 **Unfallschwerpunkte Agglomeration Biel/Lyss**

Quelle: Tiefbauamt des Kantons Bern, 2019

Bei der Anzahl verunfallter Personen im Strassenverkehr liegt die Agglomeration Biel (ohne Lyss) über dem Durchschnitt der vergleichbaren mittelgrossen Agglomerationen der Schweiz. Im Vergleich zum Anstieg zwischen 2014 und 2017 sind die Unfallzahlen bis Ende 2021 wieder gesunken. Mit dem A5 Ostast konnte die Verkehrsbelastung gebietsweise stark reduziert werden, was zusammen mit den vfm eine Verbesserung der Verkehrssicherheit bewirkt. In Lyss liegen die Unfallzahlen über dem Durchschnitt der vergleichbaren kleinen Agglomerationen, sind aber zwischen 2017 und 2021 ebenfalls deutlich gesunken.

Abbildung 30 **MOCA-Indikator Unfälle**

Quelle: ARE, Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA), 2021

Subjektive Sicherheit

Neben der objektiven Verkehrssicherheit (messbares Unfallgeschehen) spielt die subjektive Wahrnehmung eine entscheidende Rolle für das Wohlbefinden und das Mobilitätsverhalten. Knappe Platzverhältnisse, hohes Verkehrsaufkommen, hohe Geschwindigkeiten, Netzlücken für den Fuss- und Veloverkehr und die verkehrsortorientierte Gestaltung von Strassenräumen verringern die subjektive Sicherheit. In der Folge sinkt die Bereitschaft, Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen. Die subjektive Sicherheit kann durch Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeitsreduktion und eine siedlungsorientierte Gestaltung der Strassenräume positiv beeinflusst werden. Das Ziel besteht darin, den Verkehr für alle Teilnehmenden verträglich zu gestalten.

Flächige Temporeduktionen

Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen sind wirksame Instrumente zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit und der Aufenthalts- und Wohnqualität. In 19 der 24 Agglomerationsgemeinden bestehen Tempo-30-Zonen auf Gemeinde- und teils auch Kantonsstrassen.

In einigen Gebieten wurden zusätzlich Begegnungszonen geschaffen, die namentlich im Umfeld von Schulanlagen und in Zentren mit erhöhten Querungsbedürfnissen die Verkehrssicherheit erhöhen. In verschiedenen Gemeinden laufen Planungen zur Einführung oder Ausdehnung von Tempo-30-Zonen. Die bestehenden und geplanten flächigen Temporeduktionen sind in Abbildung 26 dargestellt.

Einige Gemeinden verfolgen andere Ansätze zur Verkehrsberuhigung: Die Gemeinde Scheuren hat auf Gemeindestrassen eine Streckensignalisation 30 km/h eingeführt. In Meisberg und Mörigen gilt auf Teilen der Gemeindestrassen die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h.

Folgerung

- » Das im schweizerischen Vergleich überdurchschnittliche Unfallgeschehen zeigt, dass weitere Anstrengungen zur Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit nötig sind.
- » In der Behebung der bekannten Unfallschwerpunkte im Stadtzentrum liegt ein grosses Potenzial für die Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- » Die subjektive Sicherheit muss mit der Reduktion der Verkehrsbelastung, einer verträglichen Gestaltung des Verkehrs und Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs weiter erhöht werden.

3.6.6 Parkierung

Die Anzahl von Parkplätzen und die Höhe der Parkgebühren beeinflussen das Mobilitätsverhalten und damit das Verkehrsaufkommen. Die Wahl des Verkehrsmittels hängt neben der Attraktivität der Erschliessung massgeblich von den Parkierungsmöglichkeiten ab.

Die öffentlichen Parkplätze im Agglomerationskern sind in Parkhäusern und Sammelparkierungsanlagen konzentriert, die an der Peripherie der Bieler Innenstadt angeordnet sind. Ein Parkleitsystem führt die Besucherinnen und Besucher zu freien Parkfeldern. Im Zuge der Realisierung der Parkhäuser wurden oberirdische Parkplätze sukzessive aufgehoben. Die verbleibenden oberirdischen Parkplätze wie auch die Parkplätze in den Parkhäusern sind gebührenpflichtig. In Lyss sind die Parkplätze ebenfalls mehrheitlich in Parkhäusern oder Sammelparkierungsanlagen angeordnet und bewirtschaftet. Die privaten Parkplätze der grossen Einkaufszentren im Bözingenfeld und im Brüggmoos sowie beim Bahnhof Biel werden ebenfalls bewirtschaftet.

Tabelle 5 zeigt, dass vor allem die Gemeinden des Agglomerationskerns und Lyss ihre Parkplätze flächendeckend oder in einzelnen Gebieten bewirtschaften (blaue Zone mit Parkkarten, Gebührenpflicht), und die anderen Gemeinden zumeist (noch) darauf verzichten.

Das Gebührenniveau ist vergleichsweise moderat:

- » Biel, Innenstadt/Zentrum CHF 2.20 pro Stunde
- » Biel, Bahnhofplatz CHF 1.10 pro 20 Minuten
- » Übriges Stadtgebiet/Aussenquartiere CHF 1.70 pro Std. (bei Langzeit-PP CHF 1.10 ab der 3. Std.)

Gemeinde	Blaue Zone und Parkkarten	Gebührenpflichtige Parkplätze
Aegerten	-	-
Bellmund	-	-
Biel	+	+
Brügg	+	+
Evilard	+	-
Ipsach	-	-
Jens	-	-
Lengnau	+	+
Lyss	+	+
Meinisberg	-	-
Mörigen	-	+
Nidau	+	+
Orpund	+	+
Orvin	-	-
Péry-La-Heute	-	-
Pieterlen	+	-
Port	-	-
Safnern	-	-
Sauge	-	-
Scheuren	-	-
Schwadernau	-	-
Studen	-	-
Sutz-Lattrigen	-	+
Twann-Tüscherz	+	+
Worben	-	-

+ vorhanden (in einzelnen Gebieten oder flächendeckend) / - nicht vorhanden

Tabelle 5 **Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder in der Agglomeration Biel/Lyss**

Quelle: Internetrecherche 9.10.2019

Folgerung

- » Die Parkraumbewirtschaftung an den Zielorten im Agglomerationskern kann noch stärker genutzt werden, um unerwünschten Verkehr zu vermeiden, Anreize für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen und den MIV zu lenken. Das Potenzial liegt in der gemeindeübergreifend abgestimmten Bewirtschaftung, im Ausbau des Parkleitsystems und im Einbezug grösserer Arbeitgeber.
- » Bei der Parkierung am Wohnort kann mit Vorgaben für die Parkplatzerstellung und der Förderung von autoarmen Siedlungen das Verkehrsaufkommen reduziert werden.

3.6.7 Kombinierte Mobilität

Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für eine Strecke oder im Tagesablauf ist zunehmend ein Bedürfnis der täglichen Mobilität. Mit der Verbreitung neuer Transportmittel und Mobilitätsformen wie E-Bike, Bikesharing, Leicht- und Minifahrzeugen steigt die Bedeutung der kombinierten Mobilität.

Dabei sind die Umsteigepunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und -netzen entscheidend. Sie erleichtern den Zugang zur umweltfreundlichen Mobilität und erhöhen die Effizienz des Gesamtverkehrssystems, indem sie für jede Strecke die Wahl des effizientesten Verkehrsmittels ermöglichen.

Verkehrsdrehscheiben Bahnhöfe und Busknoten vernetzen das ÖV-System mit dem Fuss- und Veloverkehr und haben als Verkehrsdrehscheiben eine Schlüsselfunktion im Gesamtverkehrssystem. Heute erfüllen vor allem die Bahnhöfe Biel und Lyss diese Funktion; ihr Angebot kann weiter ausgebaut und verbessert werden. Weitere Bahnhaltstellen im Agglomerationskern wie Brügg, Biel-Mett, Bözingenfeld und Nidau haben das Potenzial, zu Verkehrsdrehscheiben ausgebaut zu werden.

Bike+Ride

Bike+Ride-Anlagen (B+R-Anlagen) ermöglichen die Benutzung des Velos für die Feinerschliessung ab den Bahn- und wichtigen Bushaltestellen. Ein gut ausgebautes B+R-Angebot ist ein wesentliches Element einer attraktiven Veloinfrastruktur. Für attraktive B+R-Anlagen sind verkehrssichere Zufahrten, gut einsehbare und beleuchtete Standorte, die Nähe zu den Perronzugängen sowie Wetter- und Diebstahlschutz entscheidend. Im regionalen Velonetzplan und im Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel wurde der Bedarf für neue B+R-Anlagen und für die Verbesserung bestehender Anlagen ermittelt.

Bikesharing

Im Stadtgebiet von Biel betreibt die Firma Velospot ein Netz mit rund 50 Bikesharing-Stationen. In Biel und Nidau können zudem an sieben Standorten elektrische Cargo-Bikes ausgeliehen werden. Auch in den umliegenden Gemeinden Nidau, Ipsach, Port, Brügg, Aegerten und Orpund besteht ein Potenzial für Bikesharing, das bisher noch nicht genutzt wird.

Carsharing und Carpooling

In der Agglomeration gibt es an verschiedenen Standorten ein gut ausgebautes Angebot an Carsharing-Fahrzeugen. Zusätzlich sind verschiedene Carpooling-Plattformen aktiv, die zwischen Fahrenden und Mitfahrenden vermitteln.

Die Stadt Biel und die Region Jura bernois.Bienne beteiligen sich am Projekt «Covoiturage dans l'Arc jurassien», das Mitfahrgelegenheiten für Grenzgänger/innen zwischen Frankreich und den Kantonen Waadt, Neuenburg, Jura, Neuenburg und Bern organisiert. Die Infrastruktur besteht aus Parkplätzen an rund 100 Standorten vor allem im grenznahen Gebiet in Frankreich sowie speziell gekennzeichneten Haltestellen. Für die Agglomeration Biel/Lyss ist das Angebot primär für Arbeitnehmende aus Frankreich mit Zielort Bözingenfeld von Interesse. Das Potenzial wird im Rahmen des Mobilitätskonzepts Bözingenfeld geprüft.

Park+Ride

P+R-Anlagen bei Bahnstationen ermöglichen das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr für Verkehrsteilnehmende aus Räumen, die mit dem ÖV schlecht erschlossen sind. Der Anteil von Park+Ride (P+R) am Total der öffentlichen Parkplätze ist in der Agglomeration relativ gering. Die grossen P+R-Anlagen in Biel und Lyss sind gut ausgelastet (Tabelle 6).

Standort	Anzahl P+R	Durchschnittliche Belegung
Biel / Bienne	140	85%
Brügg	21	80%
Busswil	55	50%
Lyss	116	80%
Pieterlen	16	55%
Reuchenette-Péry-La-Heutte	10	Keine Angaben

Tabelle 6 **Park+Ride-Angebot 2019**

Neue Mobilitätsformen

Seit 2018 ist im Stadtgebiet ein privater Verleihdienst von Leicht-Elektrofahrzeugen aktiv, der vom Bieler Startup Enuu betrieben wird. Die vierrädrigen Fahrzeuge erfordern keinen Führerschein und sind auf Fahrradwegen zugelassen. 2021 wurde ein weiteres privates Mobilitätsangebot mit einem Verleihsystem für E-Trottinette eingeführt. Neue Mobilitätsformen wie elektrisch betriebene Minifahrzeuge entwickeln sich rasant und bieten neue Chancen, aber auch Konfliktpotenzial im öffentlichen Raum.

Folgerung

- » Durch den Ausbau von Bahnhöfen zu attraktiven Verkehrsdrehscheiben kann das ÖV-System gestärkt und die umweltfreundliche Mobilität gefördert werden. Dazu braucht es eine verkehrsträgerübergreifende Planung und eine optimale Einbindung in die Fuss- und Velonetze.
- » Mit sicheren und komfortablen Bike+Ride-Anlagen an Bahn- und wichtigen Bushaltestellen und dem Ausbau des Bikesharing-Angebots kann der Veloverkehr als Zubringer zum ÖV gestärkt werden.
- » An geeigneten Standorten kann der Ausbau des P+R-Angebots zur Förderung der kombinierten Mobilität geprüft werden.
- » Die Integration neuer Mobilitätsformen in das Gesamtverkehrssystem bedarf klarer Regeln und allenfalls Anpassungen an der Infrastruktur.

3.6.8 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ergänzt die Infrastrukturplanung und das Verkehrsmanagement, indem es beim individuellen Mobilitätsverhalten ansetzt. Seit 2010 betreibt die Agglomeration Biel ein Mobilitätsmanagement-Programm. Es koordiniert Massnahmen zur Förderung der kombinierten Mobilität, berät Unternehmen in Mobilitätsfragen, informiert die Bevölkerung über Mobilitätsangebote und fördert mit Aktionen ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten.

Die Wirkung des Mobilitätsmanagements ist schwierig zu messen und das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Aktivitäten wird von den Gemeinden teilweise kritisch hinterfragt. Die Agglomeration beabsichtigt, das Mobilitätsmanagement künftig stärker auf die Umsetzung von Massnahmen auszurichten und die Gemeinden bei der Planung und Realisierung zu unterstützen. Erfolgreiche Angebote wie das Mobilitätsmanagement in Unternehmen sollen weitergeführt werden.

2020 wurde ein Projekt zum Aufbau eines regionalen Netzwerks von Co-Working-Spaces in den Zentren ausserhalb des Agglomerationskerns lanciert. Damit soll Co-Working im ländlichen Raum etabliert werden und zu einer Reduktion des Pendlerverkehrs beitragen.

Pilotprojekt Mobility Pricing

Die Stadt Biel wurde vom Bund für ein Pilotprojekt für Mobility Pricing ausgewählt. Das Pilotprojekt soll zeigen, welchen Beitrag monetäre Anreize leisten können, um den Transit- und Regionalverkehr auf die erwünschten Umfahrungsrouten (A5 Ostast und Westachse Bruggmoos-Seevorstadt) zu lenken und Schleichverkehr durch Wohnquartiere, Parksuchverkehr und vermeidbare Lieferverkehre zu vermeiden. Im April 2024 hat der Gemeinderat der Stadt Biel entschieden, die Studien zum Mobility-Pricing-Pilotprojekt in der Bieler Innenstadt auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben. Dies insbesondere aufgrund der Unsicherheiten in Zusammenhang mit dem explorativen Charakter des Pilotprojekts. Er beabsichtigt, die Möglichkeit zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie erneut zu prüfen, sobald der entsprechende Gesetzesentwurf auf Bundesebene in Kraft getreten ist.

Folgerung

- » Das Mobilitätsmanagement soll angepasst und verstärkt als Projektmanagement für Mobilitätsprojekte ausgestaltet werden.
- » Mit dem Pilotprojekt Mobility Pricing können die geplanten infrastrukturellen, betrieblichen und städtebaulichen Massnahmen gezielt durch monetäre Anreize ergänzt werden.

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.

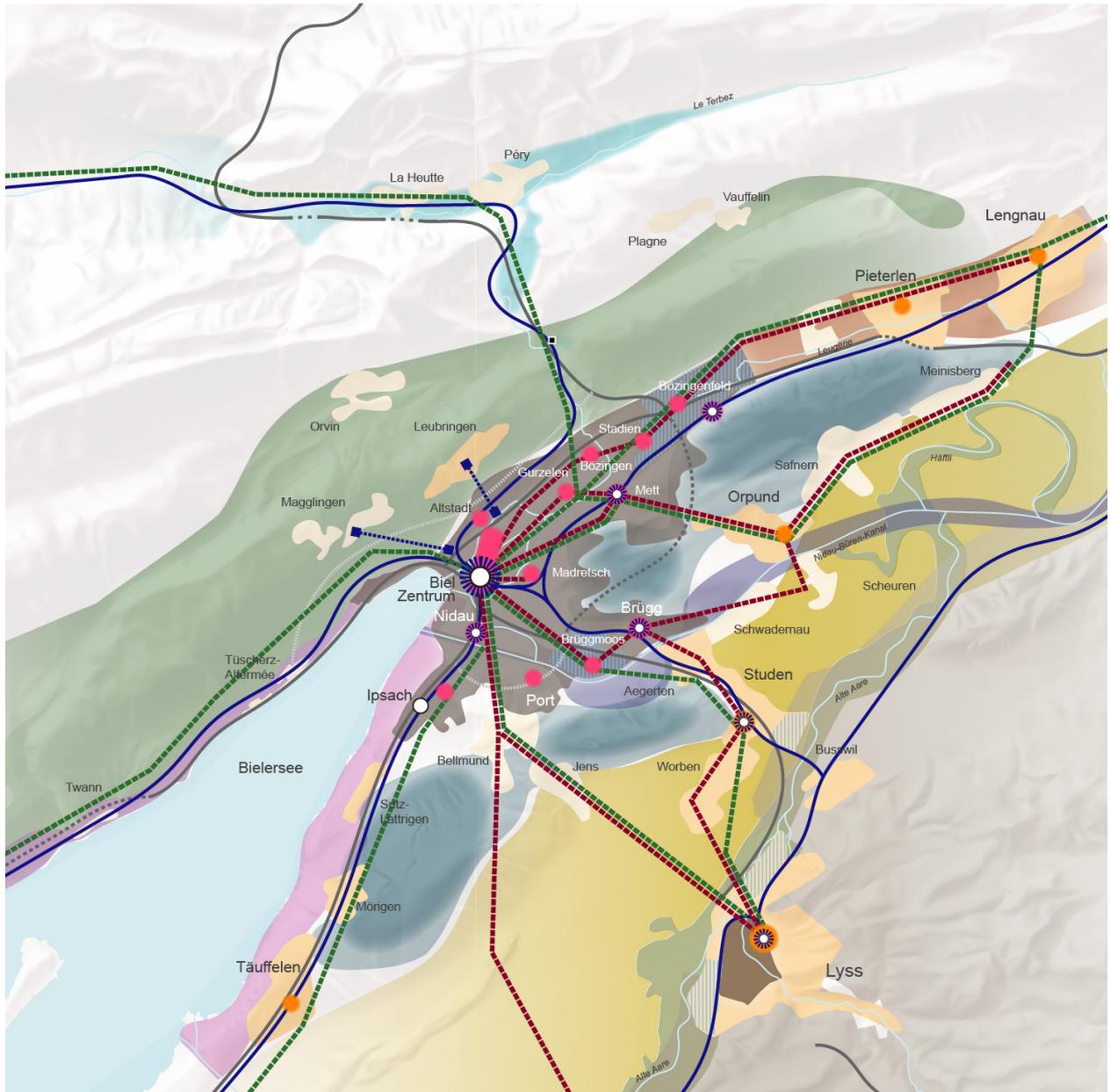


Abbildung 31 **Karte Zukunftsbild**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 4.1 im Kartenband

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 16'400 Personen bis 2040 an geeignete Standorte lenken. Die Bevölkerung soll hauptsächlich im Agglomerationskern und in den Zentren wachsen, wo bereits ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr und eine gute Versorgung vorhanden sind. Das Zielszenario in Abbildung 32 zeigt die angestrebte Verteilung des Bevölkerungswachstums. Es basiert auf dem Trendszenario 2040 gemäss der kantonalen Bevölkerungsprognose (Kapitel 3.2.1) und berücksichtigt die Kapazitäten der Bauzone (Kapitel 3.4.3).

Der Agglomerationskern und die Zentren sollen zusammen rund 85 Prozent des Wachstums aufnehmen, die Stadt Biel allein gut die Hälfte. Aufgrund der abgeschätzten Kapazitäten in der Bauzone in Biel sieht das Zielszenario ein leicht höheres Wachstum vor als der Trend. Im ländlichen Raum wird ein Bevölkerungswachstum im Rahmen der Vorgabe des kantonalen Richtplans angestrebt (4%).

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.

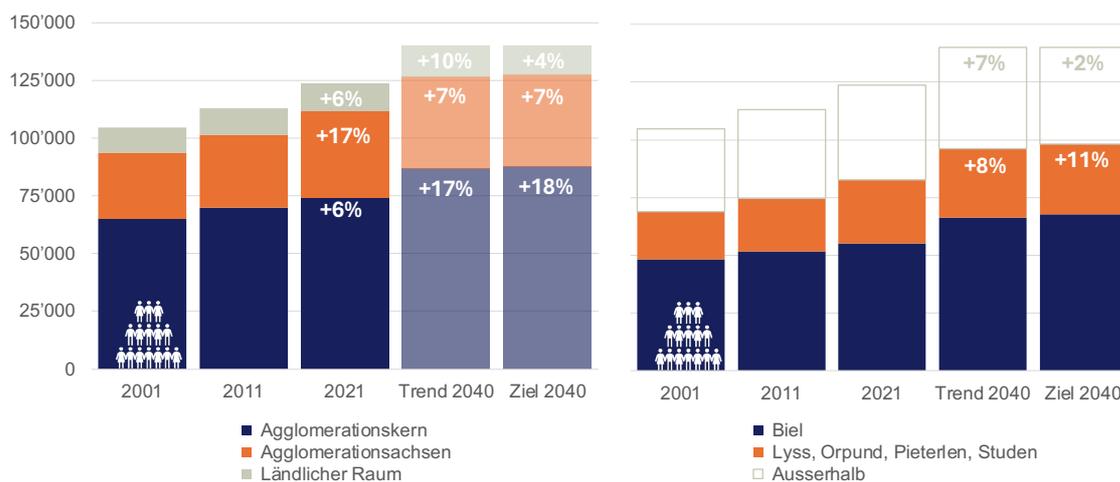


Abbildung 32 Wohnbevölkerung: Trend und Zielszenario 2040

Quelle: Eigene Berechnung

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 Mobilitätswachst 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:

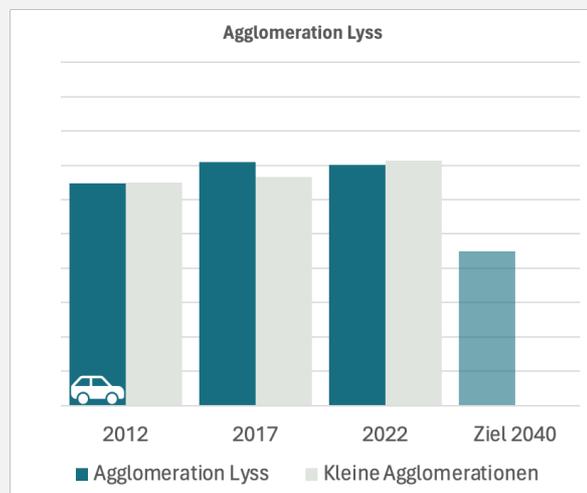
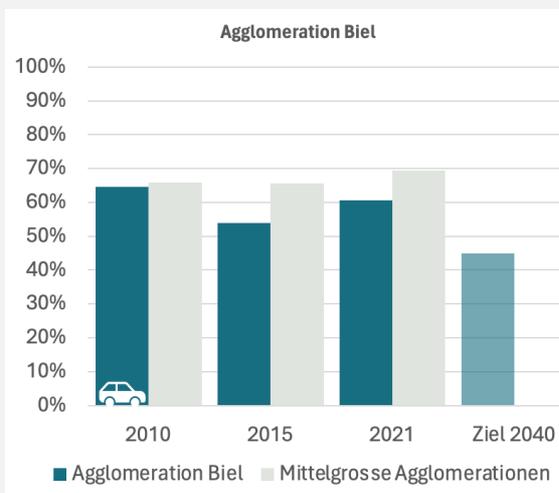
- » **Der motorisierte Individualverkehr steigt nicht weiter an.**
Dies wird mit einem Monitoring an ausgewählten Verkehrszählstellen in der Agglomeration überprüft. Die Summe der Verkehrsbelastungen an diesen Zählstellen darf nicht zunehmen.
- » **Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr 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.

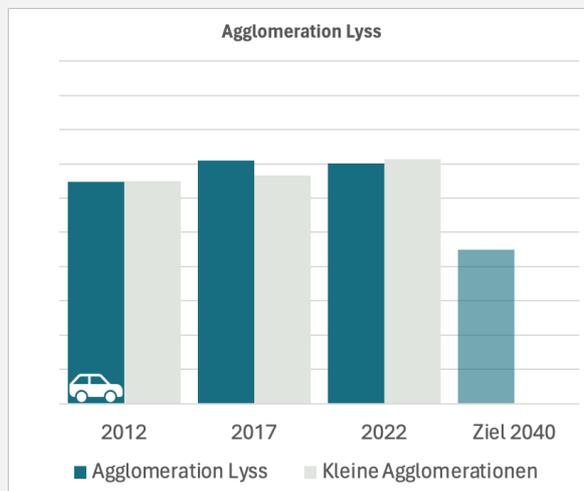
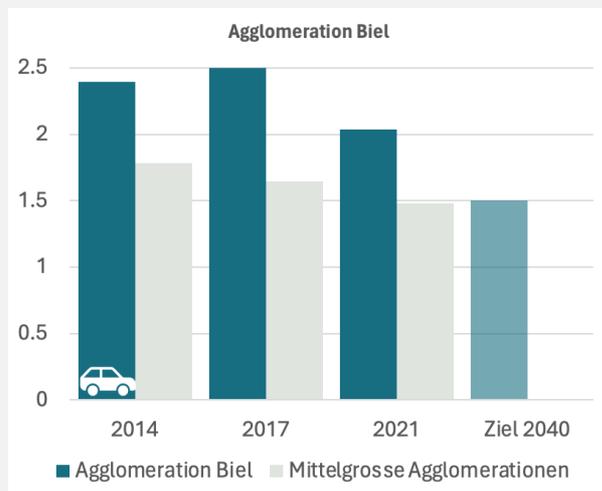
MOCA 1: Anteil der zurückgelegten Tagesdistanz im motorisierten Individualverkehr

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.



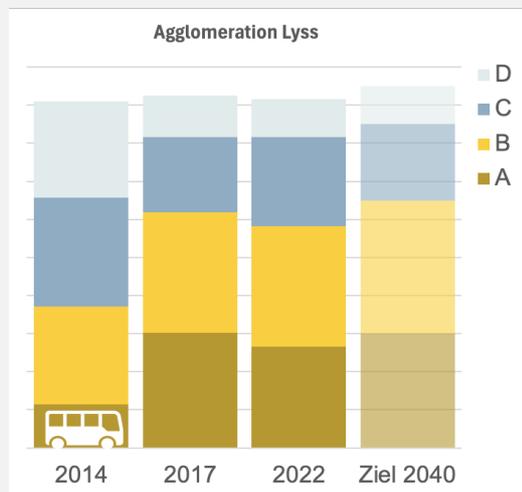
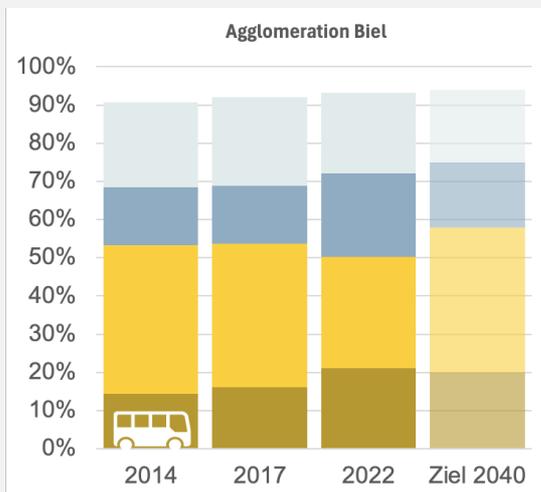
MOCA 2: Anzahl Verunfallte im Strassenverkehr pro 1 000 Einwohner/innen (ohne Nationalstrassen)

Mit der Sanierung von Unfallschwerpunkten, siedlungsverträglichen Ortsdurchfahren, Verkehrsberuhigung und sicheren Routen für den Fuss- und Veloverkehr soll die Anzahl Unfälle deutlich gesenkt werden.



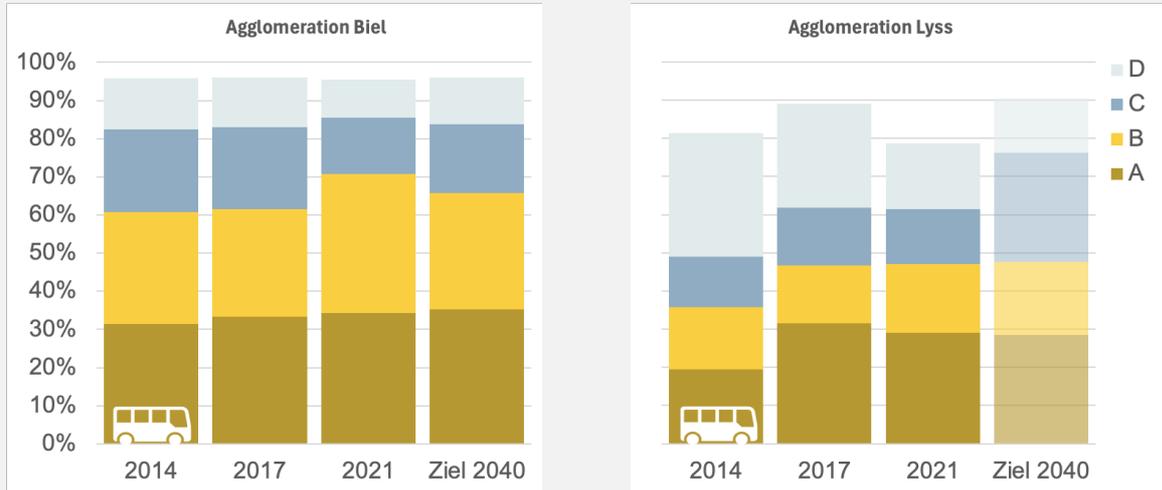
MOCA 3: Anteil Einwohnerinnen und Einwohner nach ÖV-Güteklassen

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.



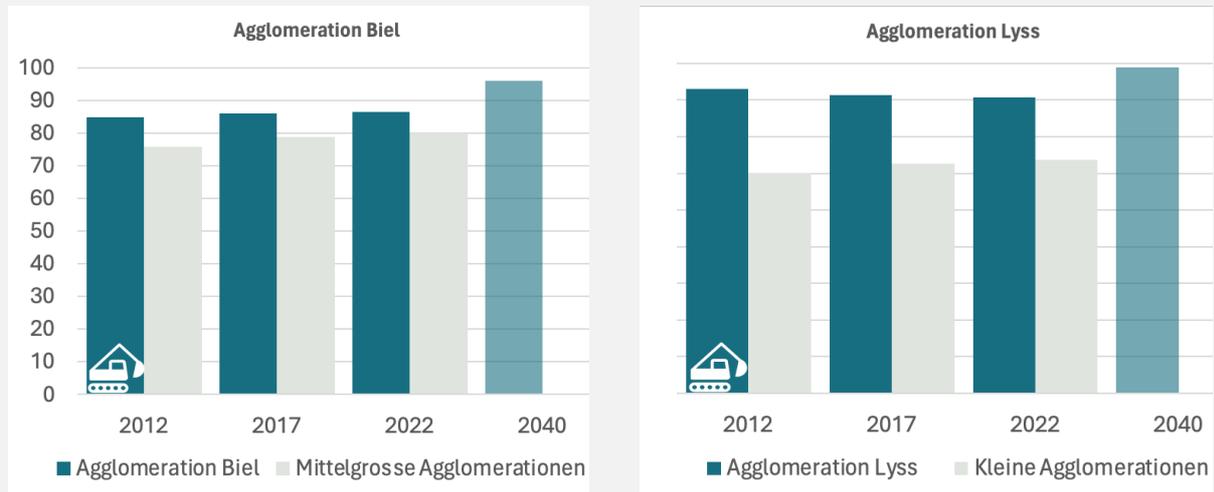
MOCA 4: Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

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.



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.



5 Handlungsbedarf

Die Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken dient zur Herleitung des Handlungsbedarfs. Die Stärken und Schwächen beziehen sich auf die aktuelle Situation, die Chancen und Risiken auf die erwartete Trendentwicklung und das Zukunftsbild.

5.1 Handlungsbedarf 5. Generation

Im AP4 wurden die strategischen Ziele und Stossrichtungen für die Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr in der Agglomeration Biel/Lyss festgelegt. Diese haben weiterhin Gültigkeit. Im AP5 wird der Handlungsbedarf stärker fokussiert und es werden gezielter Schwerpunkte gesetzt. Angesichts des fortschreitenden Klimawandels und der gefährdeten Biodiversität wird prioritärer Handlungsbedarf bei der Freiraumqualität und -vernetzung identifiziert. Noch lange nicht ausgeschöpft sind die Potenziale der sorgfältigen und qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen. Auch im AP5 besteht hier ein hauptsächlicher Handlungsbedarf. Im Bereich Mobilität und Verkehr sind die Bestrebungen für die Reduktion und Verlagerung des MIV-Aufkommens auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr fortzusetzen und die Verkehrssicher und Strassenraumqualität weiter zu verbessern.

5.2 Landschaft und Freiraum

Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Aus der Gegenüberstellung der Situations- und Trendanalyse mit dem Zukunftsbild ergeben sich die folgenden Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken:

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> » Grosse Vielfalt an unterschiedlichen Landschaftsräumen » Vielfältiges Angebot an Freizeitaktivitäten » Intakte Landschaftsräume im Berner Jura » Schutz wertvoller Landschafts- und Naturräume » Aktivitäten zur ökologischen Pflege und Aufwertung der Landschaft » Gute Erreichbarkeit der Landschaftsräume aus dem Siedlungsgebiet » Für den Fuss- und Veloverkehr gut erreichbare Fluss- und Seeufer 	<ul style="list-style-type: none"> » Durch Siedlungen, Industrieareale und Verkehrsinfrastrukturen fragmentierte Landschaftsräume im dicht besiedelten Seeland » Durch Bahn und Autobahn beeinträchtigte BLN-Landschaft am Nordufer des Bielersees » Strukturarme Räume in intensiv landwirtschaftlich genutzten Gebieten im Seeland » Beeinträchtigte Wildtierkorridore und Vernetzungssachsen (Biel/Pieterlen, westlich von Lyss) » Beeinträchtigung von Natur- und Erholungsräumen durch Bahn- und Strassenlärm (BLN-Gebiete Linkes Bielerseeufer und Alte Aare, Taubenlochschlucht) » Fehlende attraktive Wege vom Siedlungsnetz in den Naherholungsraum und fehlende Verbindung / Vernetzung der Naherholungsgebiete » Fehlende zentrale Orte für Aufenthalt und Identifikation in den in den dörflichen Siedlungen » Mangelnde überkommunale Abstimmung der See- und Flussuferplanung sowie der Grünraumplanung
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> » Schaffung attraktiver Naherholungsräume durch Pflege und Aufwertung von See- und Flussufern » Aufwertung von siedlungsnahen Grünräumen als Naherholungsgebiete und natürliche Lebensräume 	<ul style="list-style-type: none"> » Weitere Beeinträchtigung der Landschaft durch Bauten und Infrastrukturen

<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Strassenraumqualität, Sicherheit und Orientierung im Alltagsnetz und im Freizeitnetz » Balance zwischen unterschiedlichen Freiraumtypen und -nutzungen » Förderung der Biodiversität und des Landschaftsbilds durch ökologische Landschaftsentwicklung » Steigende Nachfrage nach Produkten der stadtnahen Landwirtschaft (Direktvermarktung, Regionalität) 	<ul style="list-style-type: none"> » Steigender Nutzungsdruck auf Landschafts- und Naturräume aufgrund zunehmender Freizeit- und Erholungsbedürfnisse » Erhöhung der Luft- und Lärmbelastung durch Verkehrszunahme » Infrastrukturelle und topografische Unterbrüche erschweren ein kohärentes, gut aufeinander abgestimmtes Freiraumnetz
---	--

Tabelle 7 **Landschaft und Umwelt: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken**

Was mit den Vorgängergenerationen erreicht wurde

In den AP1-3 lag der Fokus im Bereich Landschaft darauf, die Siedlungsausdehnung zu begrenzen und siedlungsprägende Grünräume und Landschaftsschutzgebiete zu bezeichnen (vgl. Kapitel 3.5.2). Diese Massnahmen wurden im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) behördenverbindlich verankert; die Gemeinden legen sie in der kommunalen Nutzungsplanung grundeigentümerverschreibend fest.

Im AP4 lag der Schwerpunkt bei der Erarbeitung von Konzepten für die Landschafts- und Freiräume und das Seeufer sowie auf der Realisierung neuer Parkanlagen in Brugg und Lyss.

Prioritärer Handlungsbedarf für das AP5:

Das AP5 legt den Schwerpunkt auf folgende Verbesserungen:

<p>Biodiversität und Landschaftsqualität im Siedlungsraum fördern</p>	<p>Im Konzept Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss wurden die Landschafts- und Freiräume der Agglomeration analysiert und die Defizite und Potenziale bezeichnet. Ausgehend vom Konzept sollen gemeinsam mit den Gemeinden Umsetzungsprojekte entwickelt und realisiert werden.</p>
--	---

5.3 Siedlung

Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Aus der Gegenüberstellung der Situations- und Trendanalyse mit dem Zukunftsbild ergeben sich die folgenden Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken:

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> » Klare räumliche und funktionale Gliederung » Nutzungsreserven und -potenziale mit guter ÖV-Erschliessung » Wirksame Begrenzung des Siedlungswachstums durch Landschaftsschutzgebiete und Siedlungsgrenzen » Wirksame Lenkung und Begrenzung von verkehrsintensiven Einrichtungen » Vielfältiges Wohn- und Arbeitsplatzangebot für unterschiedliche Bedürfnisse » Mehrheitlich gute städtebauliche Qualität in Biel, Nidau und Lyss » Einbettung in eine vielfältige Landschaft und kurze Wege in die Naherholungsgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> » Zum Teil ungünstige Siedlungsstrukturen ausserhalb des Agglomerationskerns (dispers, geringe Dichte) » Beschränkte Nutzungsreserven und -potenziale in Biel und Nidau » Fehlendes Angebot für Unternehmen mit grossem Flächenbedarf (über 5 ha) » Vorranggebiete Siedlungserweiterung mit schlechter ÖV-Erschliessung (Studen, Pieterlen, Worben, Orpund) » Mangelhafte städtebauliche Qualität ausserhalb von Biel, Nidau und Lyss » Mangel an qualitativ hochstehenden Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet » Beeinträchtigte Wohnqualität längs der Hauptachsen (Lärm, Luft) » Begrenzte Kapazitäten im Strassennetz erschweren künftige Entwicklung im Agglomerationskern
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> » Prognostiziertes Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum kann hauptsächlich durch Innenentwicklung ermöglicht werden » Gemeinden setzen auf Innenentwicklung und verzichten auf Einzonungen » Innenentwicklung kann die Siedlungsstruktur und -qualität verbessern und Mehrwerte für die Bevölkerung schaffen » Entwicklung an gut gelegenen Standorten erhöht die Effizienz des öffentlichen Verkehrs, stärkt den Fuss- und Veloverkehr und trägt zur Reduktion des Verkehrsaufkommens bei. 	<ul style="list-style-type: none"> » Die Stadt Biel kann das prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum nicht aufnehmen. » Steigender Nutzungsdruck auf Frei- und Grünräume und wachsende Konflikte mit Naturschutz » Weitere Verschlechterung des Verhältnisses zwischen Wohnbevölkerung und Beschäftigten (erhöhtes Pendleraufkommen) » Widerstand der Bevölkerung gegen Innenentwicklung und/oder Siedlungserweiterung » Fehlende Anpassung an Klimawandel (Belüftung, Begrünung, Mikroklima)

Tabelle 8 **Siedlung: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken**

Was mit den Vorgängergenerationen erreicht wurde

In den AP1-3 lag der Fokus im Bereich Siedlung darauf, grössere Bauzonenreserven an gut erschlossenen Lagen zu nutzen, Verdichtungspotenziale zu ermitteln und Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen zu bezeichnen. Ausserdem wurden überörtliche Siedlungsgrenzen festgelegt. Diese Massnahmen wurden im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) verankert und sind zum grössten Teil umgesetzt (vgl. Kapitel 2). Sie trugen dazu bei, das Siedlungswachstum einzudämmen und das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum in den Agglomerationskern mit guter ÖV-Erschliessung und Versorgung zu verlagern. Das AP4 legte den Fokus auf die Aktivierung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten und grössere Bauzonenreserven.

Prioritärer Handlungsbedarf für das AP4/AP5

Das AP5 legt den Schwerpunkt auf folgende Verbesserungen:

Siedlungsentwicklung nach innen verstärken	Das prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum kann durch die Nutzungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet abgedeckt werden. Dazu müssen weitere, im RGSK bezeichnete Entwicklungsgebiete planerisch vorangetrieben werden.
Entwicklung im Siedlungsraum Aegerten-Studen-Worben klären	Die zusammenhängende Siedlungsraum Aegerten-Studen-Worben entlang der S-Bahn zwischen den Zentren Biel und Lyss verfügt über Potenzial für eine bauliche Verdichtung und städtebauliche Aufwertung sowie für langfristige Siedlungserweiterungen für Wohnen und Arbeiten. Mit der heutigen Verkehrserschliessung ist dies nur begrenzt möglich. Es ist zu klären, welche Siedlungsentwicklung langfristig angestrebt wird und welche Mobilitätsangebote und -infrastrukturen dazu erforderlich sind.
Hohe Freiraumqualität sichern	Mit dem Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum steigt die Nachfrage nach Frei- und Grünräumen für Naherholung und Freizeit. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass Freiflächen im Siedlungsgebiet überbaut werden und der Nutzungsdruck auf siedlungsnahe Landschaftsräume und Naturschutzgebiete, z.B. an den Gewässern und am Seeufer, zunimmt. Um eine hohe Siedlungs- und Lebensqualität im Sinne des Zukunftsbildes zu erreichen, müssen im Siedlungsgebiet ausreichende und vielfältig nutzbare Frei- und Grünräume (Plätze, Parkanlagen, Spielflächen, Aufenthaltsbereiche) geschaffen werden.
Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen	Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum führt zu einer Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse und des Verkehrsaufkommens. Gleichzeitig sollen die Luft- und Lärmbelastung gesenkt und die Wohnqualität erhalten werden. Um dies zu erreichen, muss die Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet werden. Dabei spielen eine gute Nutzungsdurchmischung, fussgängergerechte Siedlungsstrukturen und das Parkplatz- und Mobilitätsangebot eine zentrale Rolle. Mit entsprechenden Vorgaben für die Siedlungsentwicklung müssen platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigt werden.

5.4 Gesamtverkehr

Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Aus der Gegenüberstellung der Situations- und Trendanalyse mit dem Zukunftsbild ergeben sich die folgenden Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken:

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> » Das Gesamtverkehrssystem weist ein gutes Angebot für ÖV, MIV und Fuss- und Veloverkehr auf. Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr nimmt tendenziell ab. » Der A5 Ostast nimmt wesentliche Verkehrsströme auf und entlastet das städtische und regionale Strassen-netz » Auf der Südachse Biel (Längfeldweg – Mettstrasse – Madretschstrasse) besteht heute weitgehend eine stadtverträgliche Verkehrsbelastung. » Mit dem Richtplan vFM ist die Massnahmenstrategie zur Verkehrsentlastung in den Einflussbereichen «Ostast» und «Brüggmoos» festgelegt. Wesentliche Lenkungs-massnahmen sind umgesetzt (Sofortmassnahmen vFM), die Betriebs- und Gestaltungskonzepte sind in Planung. » Seit 2017 besteht mit dem Verkehrsmonitoring die Grundlage für ein Verkehrscontrolling auf der Grund-lage effektiver Messwerte. » Die Monitoringdaten weisen auf eine Abschwächung der bisher angenommenen allgemeinen MIV-Zunahme von 1 % pro Jahr hin. 	<ul style="list-style-type: none"> » Die grossen Arbeitsplatzgebiete mit grossem Parkplatz-angebot haben einen überdurchschnittlich hohen MIV-Anteil bei den Zupendelnden zur Folge. » Allgemein wird das Potenzial des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs noch zu wenig ausgeschöpft. » Die südwestliche Kernagglomeration wird durch den A5 Ostast nicht oder nur unwesentlich entlastet, einzelne Strassenachsen erfahren eine Mehrbelastung (insb. Bernstrasse, Allmendstrasse, Wehrbrücke, Port). » Für den Einflussbereich des aufgegebenen A5 West-asts ist der Richtplan vFM obsolet. Für den «Zustand Ostast» fehlen Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs. » Trotz den erfolgten MIV-Entlastungen ist die Funktions-fähigkeit des Verkehrsnetzes in der Kernagglomeration zu Spitzenzeiten teilweise stark gestört: Staubildungen beim MIV, Behinderung des Busbetriebs, unattraktive Bedingungen für den Velo- und Fussverkehr.
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> » Die Umsetzung der Gesamtmobilitätsstrategie führt zur Plafonierung des MIV. Dank attraktiver Angebote und deren optimaler Verknüpfung werden die Mobilitätsbe-dürfnisse mit den am besten geeigneten Verkehrsmit-teln befriedigt. » Die Entlastung durch den A5 Ostast kann zugunsten der Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr und Stadtraum genutzt werden. » Durch Einhaltung der lokalen Belastbarkeit werden auf allen Strassenabschnitten, insbesondere in Zentrums-bereichen, optimale Koexistenzbedingungen erreicht. » Die Kapazitätsspielräume auf dem Strassennetz kön-nen für die gezielte Siedlungsentwicklung genutzt wer-den. Engpässe zu den Spitzenzeiten werden durch das Verkehrsmanagement entschärft. 	<ul style="list-style-type: none"> » Lange politische Grundsatzdiskussion zu nachfrage-vs. angebotsorientiert Verkehrsplanung; Widerstand gegen zentrale Umsetzungselemente der Gesamtmobi-litätsstrategie. » Teilweise weiterhin MIV-lastige Siedlungsentwicklung insbesondere an Orten ohne lokale Kapazitätsein-schränkungen. » Zu langsame Attraktivitätssteigerung für den ÖV und den Langsamverkehr infolge fehlender Finanzmittel und Kampf um die Strassenkapazitäten.

Tabelle 9 Verkehr: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

5.5 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Was mit den Vorgängergenerationen erreicht wurde

- » Mit den vierjährigen ÖV-Angebotsbeschlüssen wurde das Bahn- und Busangebot kontinuierlich ausgebaut. Im städtischen und regionalen Busnetz wurden neue Linien eingeführt, das Angebot verbessert und die Kapazitäten erhöht.
- » Mit der Bahnhaltestelle Bözingenfeld inkl. Anbindung an das städtische Busnetz, und den neuen Busverbindungen Brügg-Bözingenfeld via A5 Ostast (Osttangentiale) und Lengnau-Bözingen wurde die ÖV-Erschliessung des Arbeitsschwerpunkts ESP Bözingenfeld und der Sportstadion verbessert. Der Durchstich unter der A16 hat eine direkte Linienführung ermöglicht und die Reisezeit vom Bahnhof/Stadtzentrum Biel ins Bözingenfeld verkürzt.
- » Im südwestlichen Agglomerationskern wurde mit Taktverdichtungen und neuen Buslinien die Erschliessung von Nidau, Port und Brügg wesentlich verbessert.
- » Mit der Bahnhaltestelle Lyss-Grien auf der Linie Kerzers-Lyss wurde der westliche Teil von Lyss besser erschlossen.
- » Mit Buspriorisierungen in Biel und Lyss sowie Fahrbahnhaltstellen im Stadtgebiet und auf den Agglomerationsachsen wurde die Reisezeit und Verlässlichkeit des ÖV verbessert. Auch der A5 Ostast und die Sofortmassnahmen vfm haben eine Reduktion der Busbehinderungen bewirkt.
- » Mit dem ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel wurde die Strategie für die Neustrukturierung des städtischen und regionalen Busnetzes in Abstimmung mit der Bahnentwicklung verabschiedet. Das Konzept ermöglicht eine Erhöhung der Transportkapazität um 50% und behebt die Defizite der ÖV-Erschliessung und der Angebotsqualität. Darauf basierend haben die Verkehrsbetriebe Biel ihre Strategie für die vollständige Elektrifizierung des städtischen Busnetzes bis 2030 erstellt.
- » Die Bahnhöfe Nidau, Brügg und Busswil (Lyss) wurden umgebaut und als Verkehrsdrehscheiben gestärkt.
- » Für das Bahnhofgebiet Biel wurde ein Nutzungskonzept erarbeitet, das als Planungsgrundlage für alle künftigen Projekte zur Weiterentwicklung und Neugestaltung des Bahnhofgebietes dient.

Verbleibende Schwachstellen

Abbildung 33 zeigt die mit den Vorgängergenerationen behobenen sowie die verbleibenden Schwachstellen im ÖV. Die verbleibenden Schwachstellen werden nachfolgend erläutert.

Behinderung des Busverkehrs in Stauzeiten

- » Überlastungen im Strassennetz in Spitzenzeiten behindern den Busverkehr und haben Zeit- und Attraktivitätsverluste, Fahrplaninstabilität und Mehrkosten zur Folge.

Ungenügende Linienkapazität und Fahrplanstabilität Bahn

- » Auf der Linie Biel-Neuenburg-Lausanne begrenzt der einspurige Abschnitt zwischen Twann und Schafis die Kapazität für den Fern-, Regional- und Güterverkehr. Dies führt zu Verspätungen und verunmöglicht Angebotsverbesserungen.
- » Auf der Linie Biel-Täuffelen verhindert die Einspurstrecke die angestrebte Taktverdichtung und führt zu Verspätungen und Anschlussbrüchen.
- » Zwischen Biel und Lengnau verkehren die Züge Biel-Olten-Zürich und Biel-Delémont-Basel auf der gleichen Strecke. Die sehr starke Auslastung erschwert Taktverdichtungen beim Regionalverkehr und zusätzliche Halte in Bözingenfeld und Mett.
- » Auf der Linie Biel-La Chaux-de-Fonds ist ein Ausbau der Bahninfrastruktur nötig, um die Anschlüsse an den Fernverkehr in Biel langfristig zu gewährleisten.

Fehlende Direktverbindung

- » Trotz verbessertem Angebot bleibt das Problem der langen Reisezeiten in den Arbeitsschwerpunkt Bözingenfeld und vom südlichen Bielerseeufer in das Stadtzentrum bestehen.
 - » In der südlichen Agglomeration fehlt eine Tangentialverbindung zwischen Ipsach, Port und Brüggmoos/Brügg.
-

	<p>Ungenügende Gebietserschliessung oder Angebotsdichte</p> <ul style="list-style-type: none"> » Auf der Achse Aegerten-Studen-Worben, in Orpund, Pieterlen, Leubringen und Péry sowie in den Arbeitsschwerpunkten Lyss Nord und Lyss Süd ist das ÖV-Angebot angesichts der Bevölkerungs- bzw. Beschäftigtendichte ungenügend.
○	<p>Ungenügender Zugang zum ÖV oder ungenügende Umsteigebeziehungen</p> <ul style="list-style-type: none"> » Am Bahnhof Biel bestehen Engpässe in der Personenunterführung und lange Umsteige- wege von der Bahn auf das Busnetz. » An den Bahnhaltstellen Brügg, Nidau und Mett sind die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Bus, Fuss- und Veloverkehr unbefriedigend).
ohne Abb.	<p>Hohe Umweltbelastung</p> <ul style="list-style-type: none"> » Die fossil betriebenen Busse erzeugen im dicht besiedelten Gebiet erhebliche Lärm- und Luftschadstoffbelastungen.

Beschlossene nationale Massnahmen

Folgende Schwachstellen werden mit Massnahmen der nationalen Planung behoben:

<p>Biel-Neuenburg: Erhöhung Linienkapazität und Fahrplanstabilität</p>	<p>Ab 2029 ermöglicht der Doppelspurtunnel bei Ligerz die Einführung des durchgehenden Halbstundentakts des Regionalverkehrs zwischen Biel und Neuenburg. Der Rückbau der Bahnstrecke ermöglicht zudem die Umnutzung des Bahntrassees für eine durchgehende Veloverbindung zwischen La Neuveville und Ligerz.</p>
<p>Biel-Täuffelen: Erhöhung Linienkapazität und Fahrplanstabilität</p>	<p>Zwischen 2030 und 2035 kann der durchgehende Viertelstundentakt Biel-Täuffelen mit guten Anschlüssen in Biel auf den Fernverkehr eingeführt werden.</p>

ÖV-Konzept 2035

Gemäss Zukunftsbild bildet der ÖV zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr das Rückgrat der Mobilität in der Agglomeration. In die gleiche Richtung zielen die Gesamtmobilitätsstrategien von Biel und Nidau. Das heutige ÖV-System verfügt über die nötigen Kapazitäten, um die angestrebte Nachfragesteigerung in den nächsten rund 10 Jahren zu bewältigen. Darüber hinaus sind jedoch strukturelle Anpassungen nötig, um die Schwachstellen zu beheben und die Ziele des Zukunftsbilds zu erreichen. Als Grundlage dafür wird bis 2022 das ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung erarbeitet. Es behandelt das städtische und das regionale ÖV-Netz (Bus und Bahn) und wird die Basis für künftige Angebotsplanungen und Investitionen in die Infrastruktur schaffen. Die Ergebnisse werden in das AP5 einfließen.

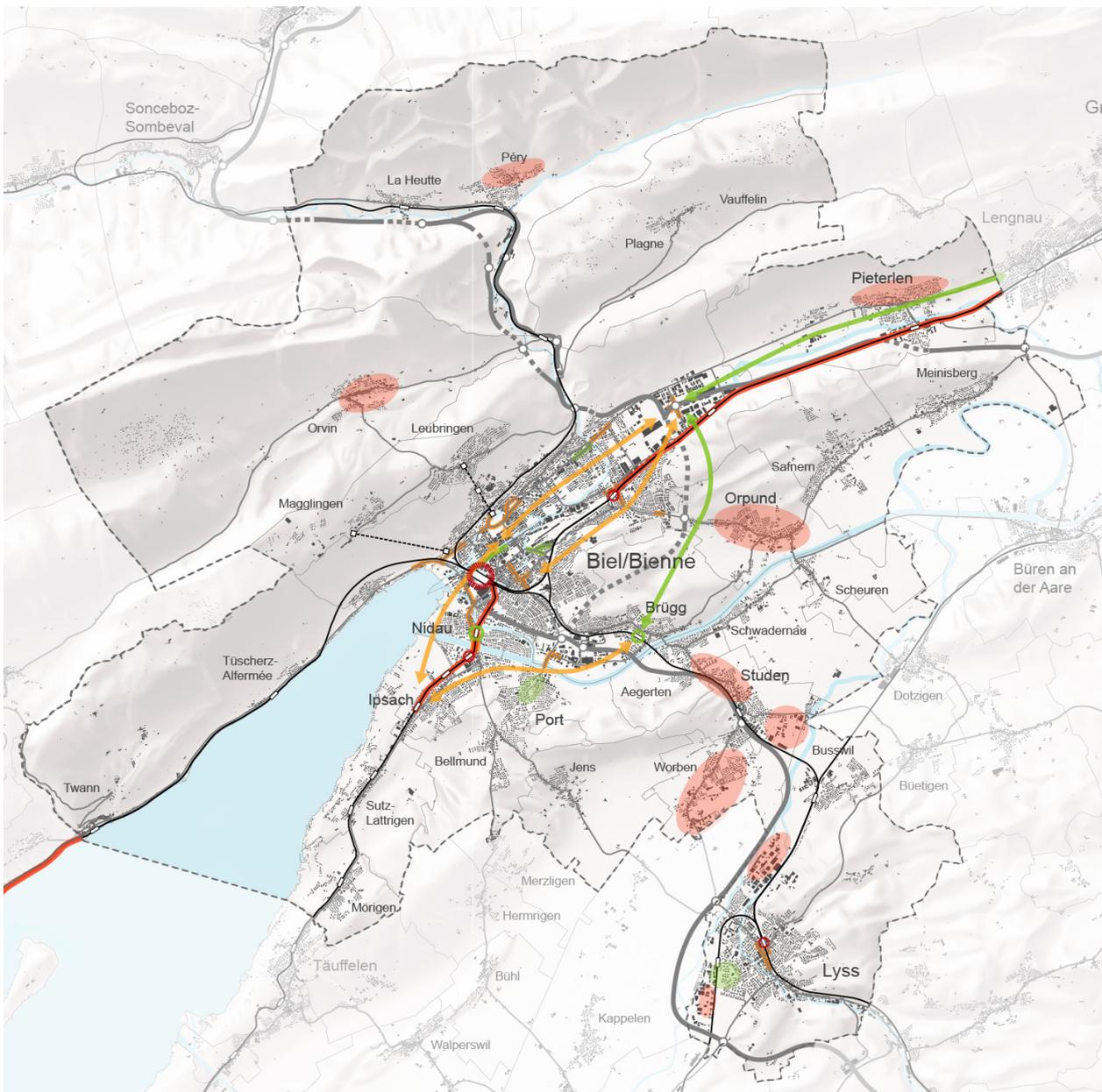


Abbildung 33 **Schwachstellen ÖV und kombinierte Mobilität**
 Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 5.1 im Kartenband

Prioritärer Handlungsbedarf AP5 (A- und B-Massnahmen)

Das AP5 legt den Schwerpunkt auf folgende Verbesserungen:

1. Etappe ÖV-Konzept 2035 umsetzen

Mit der Umsetzung des ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel sind die im AP4 identifizierten Schwachstellen im ÖV-Angebot zu beheben. Im Zentrum stehen die Verbesserung der Ost-West-Verbindungen im Agglomerationskern, die bessere Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte ESP Bözingenfeld und Brüggmoos (neuer Standort Regionalspital), neue Gebietserschliessungen und höhere Taktichten. Die Massnahmen werden im Rahmen der vierjährigen ÖV-Angebotsbeschlüsse umgesetzt, die erste Etappe ab 2027, die zweite Etappe ab 2031. Die erforderlichen Haltestellen und Strassenanpassungen sind zeitgerecht bereitzustellen.

Verkehrsdrehscheiben Biel und Lyss stärken	Die Bahnhöfe Biel und Lyss sind die zentralen Verkehrsdrehscheiben der Agglomeration und werden den heutigen und künftigen Anforderungen nicht gerecht. Sie sind sowohl bezüglich ihrer Funktion für die Mobilität als auch als städtische Räume zu verbessern und zu stärken.
Buspriorisierung verstärken	Die Behinderungen des Busverkehrs auf dem Strassennetz sind weiter zu reduzieren. Dazu sind Infrastrukturanpassungen für den ÖV (Busspuren und Fahrbahnhaltestellen) und Verkehrsmanagement-Massnahmen (Dosierung, Steuerung und Buspriorisierung) nötig.
CO2-freie Mobilität fördern	Um die Lärm- und Luftbelastung zu reduzieren, ist im dicht besiedelten Gebiet die Elektrifizierung von fossil betriebenen Buslinien weiter voranzutreiben.

Langfristiger Handlungsbedarf

Folgende Verbesserungen benötigen weitere Abklärungen und Planungsschritte und können erst mittel- bis langfristig realisiert werden:

Mobilitätshubs	Im Gesamtverkehrskonzept zur Umsetzung der Empfehlungen aus dem Dialog Westast wird das Potenzial von Mobilitätshubs im Bözingenfeld und im Brüggmoos als Umsteigeorte vom überörtlichen MIV auf den städtischen ÖV geprüft.
Biel-Ipsach	Der 7,5 Minuten-Takt in der HVZ zwischen Ipsach Herdi und Biel auf der Linie Biel-Täuffelen-Ins wurde nicht in den STEP-Ausbaustritt 2035 aufgenommen. Diese Schwachstelle bleibt bestehen. Die Angebotsverbesserung wird im Rahmen des STEP-Ausbaustritts 2040/45 erneut eingegeben.
Biel-La Chaux-de-Fonds	Die Region prüft zusammen mit dem Kanton die verschiedenen Optionen und setzt sich dafür ein, dass die Verbesserung der Bahninfrastruktur in die nächsten Bundesinvestitionsprogramme aufgenommen wird. Aktuell sind verschiedene Möglichkeiten in Abklärung: <ul style="list-style-type: none"> » Doppelspurausbau zwischen Péry und La Heutte oder zwischen La Heutte und dem A16-Anschluss Sonceboz » Ausbau des Bahnhofs La Heutte zu einem Kreuzungsbahnhof » Bau mehrerer Kreuzungsstellen in La Heutte, Cortébert und La Clé

5.6 Fuss- und Veloverkehr

Was mit den Vorgängergenerationen erreicht wurde

- » Mit dem Seeuferweg zwischen Vingelz und Strandboden und dem Schüssuferweg zwischen Schüssinsel und Wasserstrasse wurden in Biel wichtige Netzlücken geschlossen.
- » Im Zusammenhang mit dem A5 Ostast wurden im Bereich der Anschlüsse und Zubringerstrecken neue Veloverbindungen geschaffen.
- » Mit dem AP4 werden zahlreiche physische und qualitative Netzlücken auf den Zubringerstrecken und im Agglomerationskern geschlossen.
- » Mit der Sanierung des westlichen Teils der Nordachse in Biel (Seevorstadt-Mühlebrücke) und den Ortsdurchfahrten Aegerten, Brügg, Lyss, Ipsach, Sutz-Lattrigen und Orpund wurden die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert (Sicherheit und Komfort).
- » In Biel, Nidau, Orpund, Pieterlen, Port Studen und Worben wurden Tempo-30-Zonen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs geschaffen.
- » An Bahnhöfen und Bahnhaltstellen wurde das B+R-Angebot ausgebaut.
- » In Biel wurden ein Bikesharing- und Cargo-Bikesharing-Angebot aufgebaut.

Verbleibende Schwachstellen

Abbildung 34 zeigt die mit den Vorgängergenerationen behobenen, die beschlossenen (AP4) und die verbleibenden Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr. Die verbleibenden Schwachstellen werden nachfolgend erläutert.



Netzlücken

- » Auf den überörtlichen Routen in den Agglomerationskern bestehen physische Netzlücken in Pieterlen, Safnern, Lyss, Studen-Aegerten, Bellmund und Ipsach sowie zwischen Biel und Alfermée am nördlichen Bielerseeufer. Auch die Führung des Veloverkehrs auf der A16 (Velostreifen) Richtung Jura stellt eine eigentliche Netzlücke dar.
- » Im Agglomerationskern und in Lyss fehlen für ein engmaschiges Fuss- und Velonetz wichtige Verbindungen, insbesondere Querungen von Gewässern (Nidau-Büren-Kanal, Zihl), Nationalstrassen (Brüggmoos, Bözingenfeld) und Bahnarealen (Bahnhof Biel, Güterbahnhof Biel, Bahnhaltestelle Nidau Beunden, Bahnhof Lyss).



Ungenügende Verbindungsqualität und Sicherheit

- » Auf noch nicht sanierten Hauptverkehrsachsen und Verbindungsstrassen sowie im Umfeld des Bahnhofs Biel sind die Platzverhältnisse und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr ungenügend (fehlende Radstreifen, teilweise fehlende Trottoirs, eingeschränkte Abbiege- und Querungsmöglichkeiten).
- » Am nördlichen Bielerseeufer ist die Veloführung auf der Nationalstrasse (Velostreifen) für ungeübte Velofahrende und für den Freizeitverkehr nicht attraktiv.



Punktuelle Schwachstellen

- » Verkehrsknoten mit hohem Verkehrsaufkommen und/oder auf den MIV ausgerichteter Gestaltung sowie schmale Bahnunterführungen und Engpässe im Strassennetz mindern die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs und sind häufig Unfallschwerpunkte.

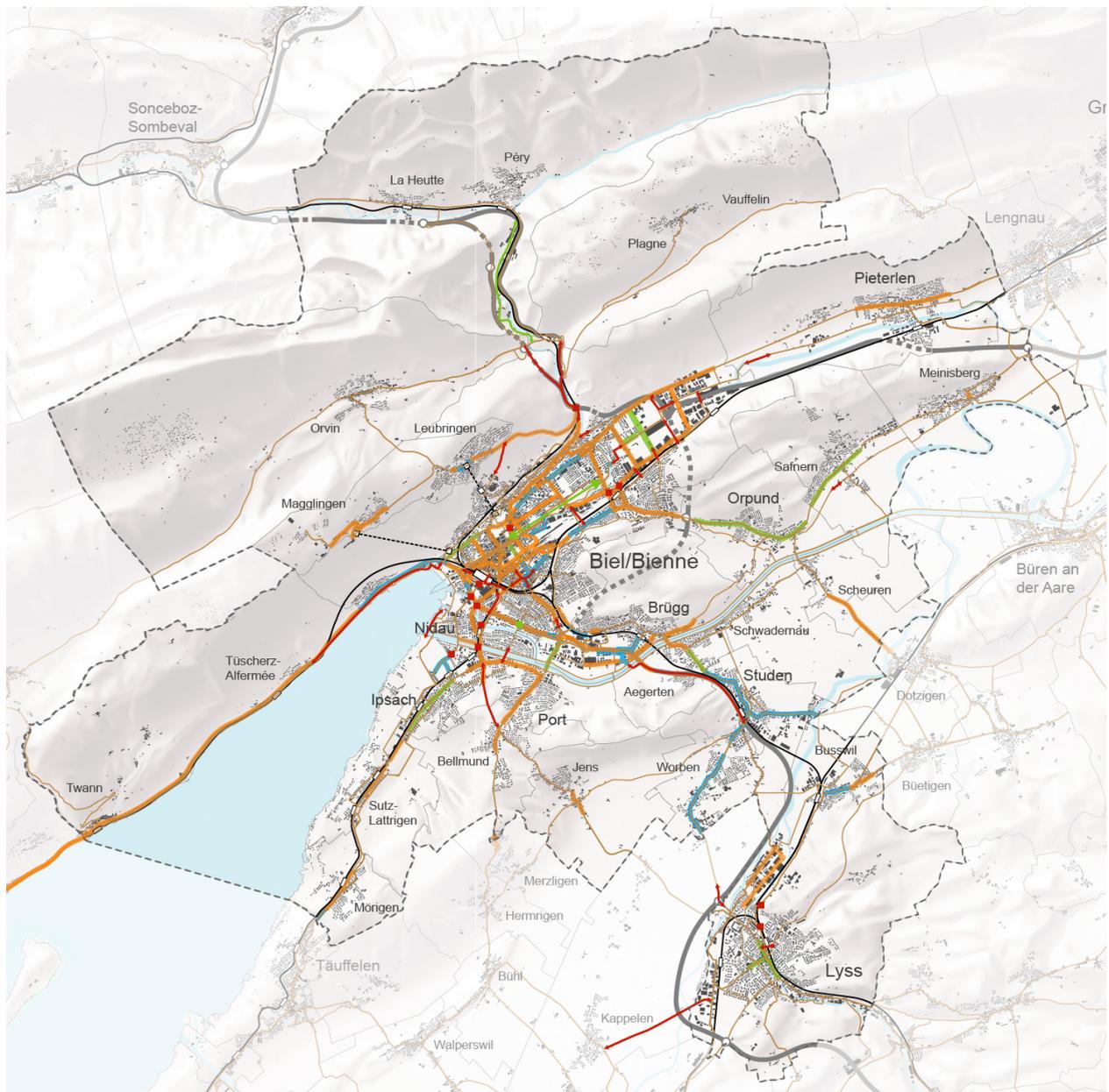


Abbildung 34 **Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr**

Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 5.2 im Kartenband

Beschlossene nationale Massnahmen

Folgende Schwachstellen werden mit Massnahmen der nationalen Planung behoben:

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.

Prioritärer Handlungsbedarf AP5 (A- und B-Massnahmen)

Das AP5 legt den Schwerpunkt auf folgende Verbesserungen:

Netzlücken auf den Agglomerationsachsen schliessen	Auf den Agglomerationsachsen im Norden (Evillard-Biel), Osten (Meinisberg-Biel), Süden (Lyss-Biel, Ipsach-Biel, Bellmund-Biel) und Westen (La Neuveville-Biel) sind die verbleibenden physischen oder qualitativen Netzlücken zu schliessen, um durchgehende Velorouten bis ins das Agglomerationszentrum zu schaffen.
Netzlücken im Stadtgebiet schliessen	Im Stadtgebiet des Agglomerationskerns sind weitere physische und qualitative Netzlücken zu schliessen, um das Routennetz zu vervollständigen und zu verdichten.
Anbindung der Arbeitsschwerpunkte ESP Bözingenfeld und Brüggmoos verbessern	Die Fuss- und Veloverbindungen zu den dynamischen Arbeitsschwerpunkten ESP Bözingenfeld und Brüggmoos sind weiter zu verbessern.
Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern	An den Bahnhöfen Biel und Lyss sind die Querung der Gleisanlagen und der Zugang zum ÖV zu verbessern.

5.7 Strassennetz und MIV

Was mit den Vorgängergenerationen erreicht wurde

- » Mit dem A5 Ostast wurde 2017 ein zentrales Element der Verkehrsstrategie in Betrieb genommen. Der neue Autobahnabschnitt und die Sofortmassnahmen vfM haben die angestrebte Verkehrsverlagerung bewirkt und das Strassennetz im Stadtgebiet (östliche Innenstadt, Bözingen, Mett, Madretsch) und auf den Umgehungsrouten spürbar entlastet.
- » Auf den Hauptachsen Mett-/Madretschstrasse (Biel), Zentral-/Brüggstrasse (Biel) und Biel-/Neubrücke-strasse (Brügg) wurden die Stausituationen behoben. Weitere städtische Achsen in Biel werden mit dem AP umgestaltet.
- » In Lyss, Aegerten, Brügg, Orpund und Ipsach wurden die Ortsdurchfahrten saniert und siedlungsverträglich gestaltet. Die Ortsdurchfahrten Busswil, Nidau, Studen und Worben werden mit dem AP4 saniert.
- » In mehreren Gemeinden wurden Strassenabschnitte und Plätze neu gestaltet und Tempo-30- oder Begegnungszonen umgesetzt. Damit wurde die subjektive Verkehrssicherheit verbessert und die Aufenthaltsqualität erhöht.
- » 8 von 24 identifizierten Unfallschwerpunkten wurden saniert.
- » Vor Eröffnung des Ostasts wurde ein Verkehrsmonitoring aufgebaut. Mit systematischen Erhebungen wird seither die Verkehrsentwicklung in der Agglomeration beobachtet. Anhang der Zeitreihen werden die Wirkung der umgesetzten Massnahmen und der Handlungsbedarf regelmässig überprüft.

Verbleibende Schwachstellen

Abbildung 35 zeigt die mit den Vorgängergenerationen behobenen und die verbleibenden Schwachstellen im Strassennetz und für den MIV.



Sättigung und Staubildung

- » Auf der Westachse Brüggmoos-Seevorstadt und auf der Autostrasse Biel-Lyss kommt es aufgrund der beschränkten Kapazität im Innerortsbereich Biel/Nidau zu Stau, der sich bis Studen auswirkt.
- » Auch auf der Nordachse Biel (Seevorstadt bis Bözingenstrasse) bestehen Kapazitätsengpässe mit Staubildung und Behinderung des ÖV.
- » Infolge von Staus auf den Hauptverkehrsachsen, insbesondere auf der Westachse Brüggmoos-Seevorstadt und der Nordachse Biel, weicht der Durchgangsverkehr vermehrt in die Quartiere des Agglomerationskerns aus.
- » Im ESP Bözingenfeld ist im Zuge der weiteren Entwicklung ohne lenkende Massnahmen mit einer Verkehrszunahme zu rechnen, die zu einer Überlastung des Verkehrssystems führen wird.
- » Im Umfeld der Auffahrt zur A6 in Studen zeigen sich erste Stauerscheinungen mit Einfluss auf den Verkehrsfluss im Innerortsbereich.
- » In Lyss werden sich die Probleme mit zunehmendem Verkehr weiter verschärfen. Insbesondere auf der A6 während der Abendspitze besteht die Gefahr einer Verkehrsrückverlagerung auf das Kantonsstrassennetz.



Sicherheits- und Gestaltungsdefizite, Behinderung des ÖV, hohe Umweltbelastung

- » Auf der Westachse Brüggmoos-Seevorstadt, auf der Nordachse Biel und im Stadtzentrum Biel ist der MIV nicht stadtverträglich; es kommt zu Behinderungen und Gefährdungen des Fuss- und Veloverkehrs und zunehmenden Zeitverlusten im ÖV.
 - » Auf vielen Ortsdurchfahrten wurde in der Vergangenheit eine grosse Verkehrszunahme registriert, ohne dass der Strassenraum der neuen Situation angepasst wurde. Dies gilt für Mörigen, Sutz-Lattrigen, Port, Studen, Worben, Busswil, Evillard und Pieterlen.
 - » Entlang der A6 Lyss-Biel und der A5 am linken Bielerseeufer nimmt der Lärmsanierungsbedarf zu.
-

-
- » Am linken Bielerseeufer ist die Umfahrung Twann noch nicht realisiert und die landschaftliche Beeinträchtigung durch die A5 in Tüscherz-Alfermée bleibt bestehen.
-

- **Unfallsschwerpunkte**

- » Das Black Spot Management weist 11 nicht sanierte Unfallsschwerpunkte aus. Sie befinden sich an Knoten mit hohem Verkehrsaufkommen in Biel.
-

- **Ungenügende Anschlüsse an Hochleistungsnetz**

- » Beim Dreiviertelanschluss Studen an die A6 fehlt die Abfahrt aus Richtung Lyss. Dies führt zu Mehrverkehr (inkl. Schwerverkehr) auf dem lokalen Strassennetz vom Anschluss Lyss Nord in den Raum Worben-Studen und Busswil-Dotzigen-Büren an der Aare.
 - » Beim Halbanschluss Biel-Nord an die A16 fehlt die Auffahrt aus Richtung Leubringen und Magglingen nach Biel. Der Verkehr Richtung Solothurn, Bern und Neuenburg fährt durch die Reuchenettestrasse und das dicht besiedelte Stadtgebiet zu den jeweiligen Autobahnan-schlüssen.
-

- ◆ **Ungenügend erschlossene Arbeitsschwerpunkte**

- » Das Spitalzentrum Biel befindet sich an verkehrlich ungünstiger Lage im Wohnquartier Beau-mont, ohne Anbindung an das übergeordnete Strassennetz. Die Erschliessung erfolgt über Quartierstrassen (3 000 bis 5 000 Fahrten pro Tag). Um die Erreichbarkeit des Spitals zu verbessern und das Wohnquartier zu entlasten, sieht der regionale Richtplan (RGSK) eine neue Erschliessungsstrasse vom A16-Anschluss Biel-Nord vor («Spitalzubringer»). Im Vor-dergrund steht jedoch die Verlegung des Spitalzentrums an einen anderen Standort. Ein Neubau an gut erschlossener Lage im regionalen Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos ist in Pla-nung. Wenn dieser realisiert werden kann, entfällt der Bedarf für den Spitalzubringer.
 - » In Lyss sind die Arbeitszone Lyss-Nord und die Kiesgrube Chrützwald nur über Quar-tierstrassen erschlossen; eine direkte Anbindung an das übergeordnete Strassennetz fehlt, Die Folge sind Mehrverkehr (inkl. Schwerverkehr) und Sicherheitsdefizite auf dem lokalen Strassennetz sowie Umweltbelastungen im zentrumsnahen Siedlungsgebiet.
 - » In Studen ist der Arbeitsschwerpunkt ESP Studengrien nur über Quartierstrassen erschlos-sen; eine direkte Anbindung an das übergeordnete Strassennetz fehlt und verhindert die Verdichtung des ESP, der heute vorwiegend als Lagerfläche genutzt wird.
-

Beschlossene nationale Massnahmen

Folgende Schwachstellen werden mit Massnahmen der nationalen Planung behoben:

Vollanschluss A16 Biel-Nord	Der Vollanschluss ist Bestandteil der genehmigten vFM Ostast. Ein Projekt mit Tunnel und eine deutlich kostengünstigere Variante mit Turbokreisel liegen vor. 2019 wurde für die Sanierung der A16 ein provisorischer Kreisel reali-siert, der gut funktioniert. Die direkte Anbindung von Leubringen und Magglin-gen an die Autobahn Richtung Solothurn und Bern hat die Reuchenette-strasse und das Stadtgebiet spürbar entlastet. Stadt, Region und Kanton set-zen sich dafür ein, dass das Provisorium zeitnah in einen definitiven Kreisel überführt werden kann.
A5 Umfahrung Twann (Twanntunnel)	Mit dem Twanntunnel wird das Dorf Twann vom Durchgangsverkehr befreit. Das Auflageprojekt ist rechtskräftig, und der Twanntunnel mit Halbanschluss kann realisiert werden. Bei einer Bauzeit von ungefähr 10 Jahren ist die Inbe-triebnahme frühestens 2035 möglich. Danach ist der Weg frei für den Rück-bau und die Neugestaltung des Gebiets zwischen Bahnhof und Dorf. Diese ist Bestandteil des 2010 genehmigten Tunnelabschnitts. Die Realisierung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Twann-Tüscherz. Es werden attraktive öffentliche Räume gestaltet und opti-male Bedingungen für den Velo- und den Fussverkehr geschaffen.

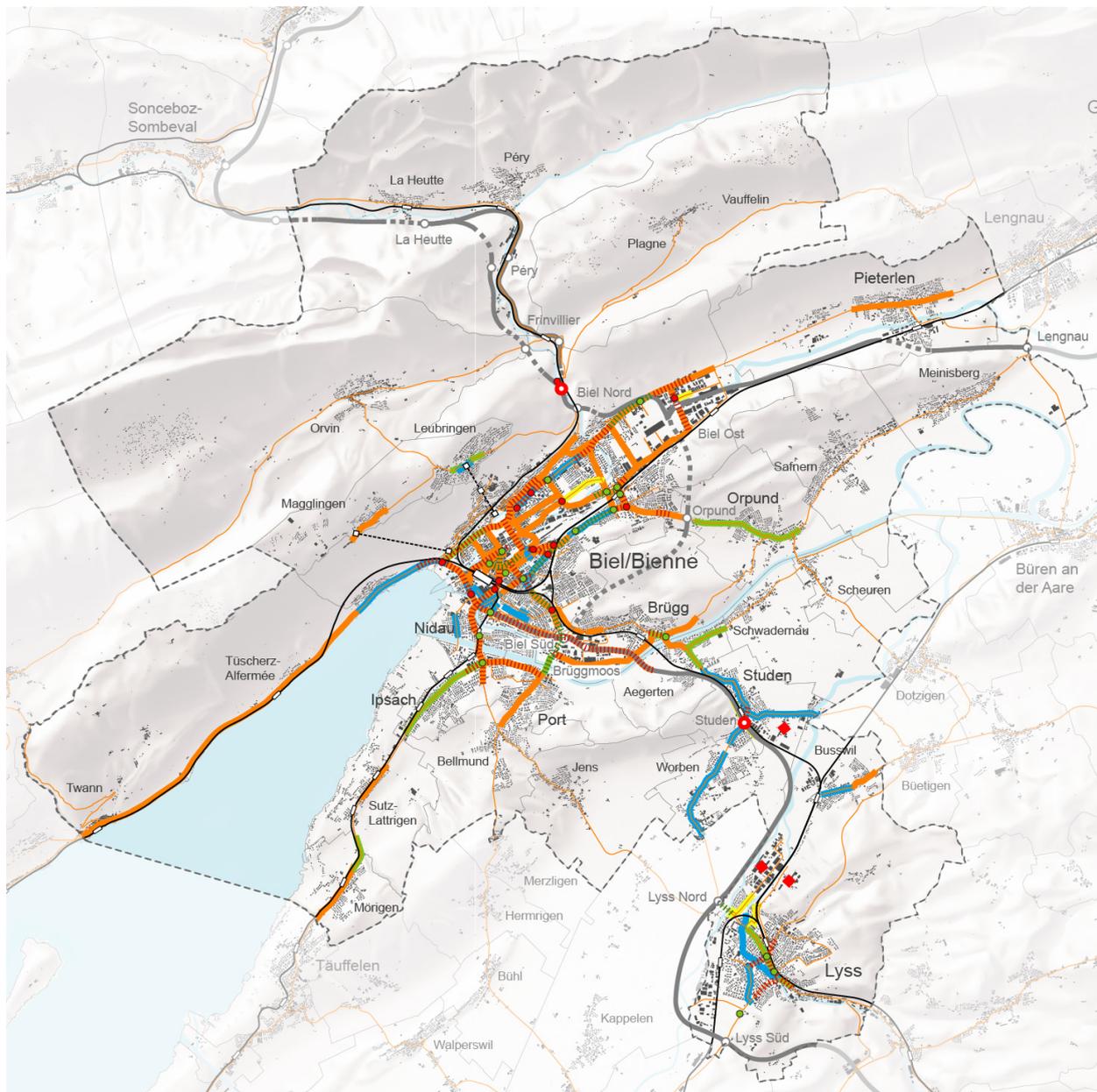


Abbildung 35 **Schwachstellen MIV und Strassennetz**
 Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 5.3 im Kartenband

Prioritärer Handlungsbedarf AP5

Das AP5 legt den Schwerpunkt auf folgende Verbesserungen:

Stadtachsen umgestalten und aufwerten

Im Stadtgebiet des Agglomerationskerns ist die Umgestaltung und Aufwertung wichtiger Hauptachsen fortzusetzen. Dabei sind Mobilität und Stadtraum integral zu betrachten und die Ziele der Teilstrategien Siedlung, MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr umzusetzen. Besonders hoch ist der Handlungsbedarf auf der Westachse Bruggmoos-Seevorstadt, die nach dem Verzicht auf die A5 Westumfahrung auch künftig oberirdisch verläuft, und in den Zentrumsgebieten von Biel und Nidau.

Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten	Weiterer Handlungsbedarf besteht bei der Anpassung von Strassenquerschnitten gemäss den Teilstrategien MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr und der Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit. Mit der Umgestaltung der Strassenräume ist die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen. Im Vordergrund stehen Strassenräume in Zentrumsbereichen sowie zuführende Achsen zu Arbeitsplatzschwerpunkten und Freizeitgebieten.
2. Etappe Verkehrsmanagement umsetzen	Zusätzlich zur Anpassung der Strassenquerschnitte ist im gesättigten Strassennetz des Agglomerationskerns das stabile und verlässliche Funktionieren des Verkehrssystems mittels Verkehrsmanagement sicherzustellen. Zu diesem Zweck ist das vorliegende VM-Konzept umzusetzen.
Umweltbelastung reduzieren	Ergänzend zu den Massnahmen zur Reduktion und Verlagerung des MIV ist die E-Mobilität zu fördern. Als Grundlage für ein Gesamtkonzept für die Agglomeration sind in einem Pilotprojekt Bedarf und Nutzen öffentlicher Ladeinfrastrukturen zu prüfen.

Mittel- bis langfristiger Handlungsbedarf

Folgende Verbesserungen benötigen weitere Abklärungen und Planungsschritte und können erst mittel- bis langfristig realisiert werden:

A6 Anschluss Studen verlegen und ausbauen	Ein Ausbau des bestehenden Anschlusses ist nicht machbar. Der regionale Richtplan (RGSK) sieht deshalb die Verlegung des Anschlusses nach Süden mit direkter Anbindung des Arbeitsschwerpunkts ESP Studengrien vor. Diese Lösung muss mit der künftigen Siedlungsentwicklung im Raum Aegerten-Studen-Worben und einem allfälligen Ausbau der A6 auf vier Spuren abgestimmt werden und ist erst langfristig realisierbar. Mit Kanton und ASTRA sind der Spielraum und das Vorgehen für die Verbesserung des A6-Anschlusses Studen zu klären.
Erschliessung Arbeitszone Lyss-Nord und Kiesgrube Chrützwald verbessern	Um die Gebietserschliessung zu verbessern und das Siedlungsgebiet vom Industrieverkehr (insb. Schwerverkehr) zu entlasten, sieht der regionale Richtplan (RGSK) zwei neue Erschliessungsstrassen von der Kantonsstrasse Lyss-Büren resp. vom A6-Anschluss Lyss-Nord vor. Die Realisierung ist abhängig von der Beendigung des Kiesabbaus und erst langfristig möglich.

6 Teilstrategien

Die Teilstrategien (Kapitel 6.1 bis 6.7) sind behördenverbindlich.

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

6.1 Teilstrategie Landschaft und Freiraum

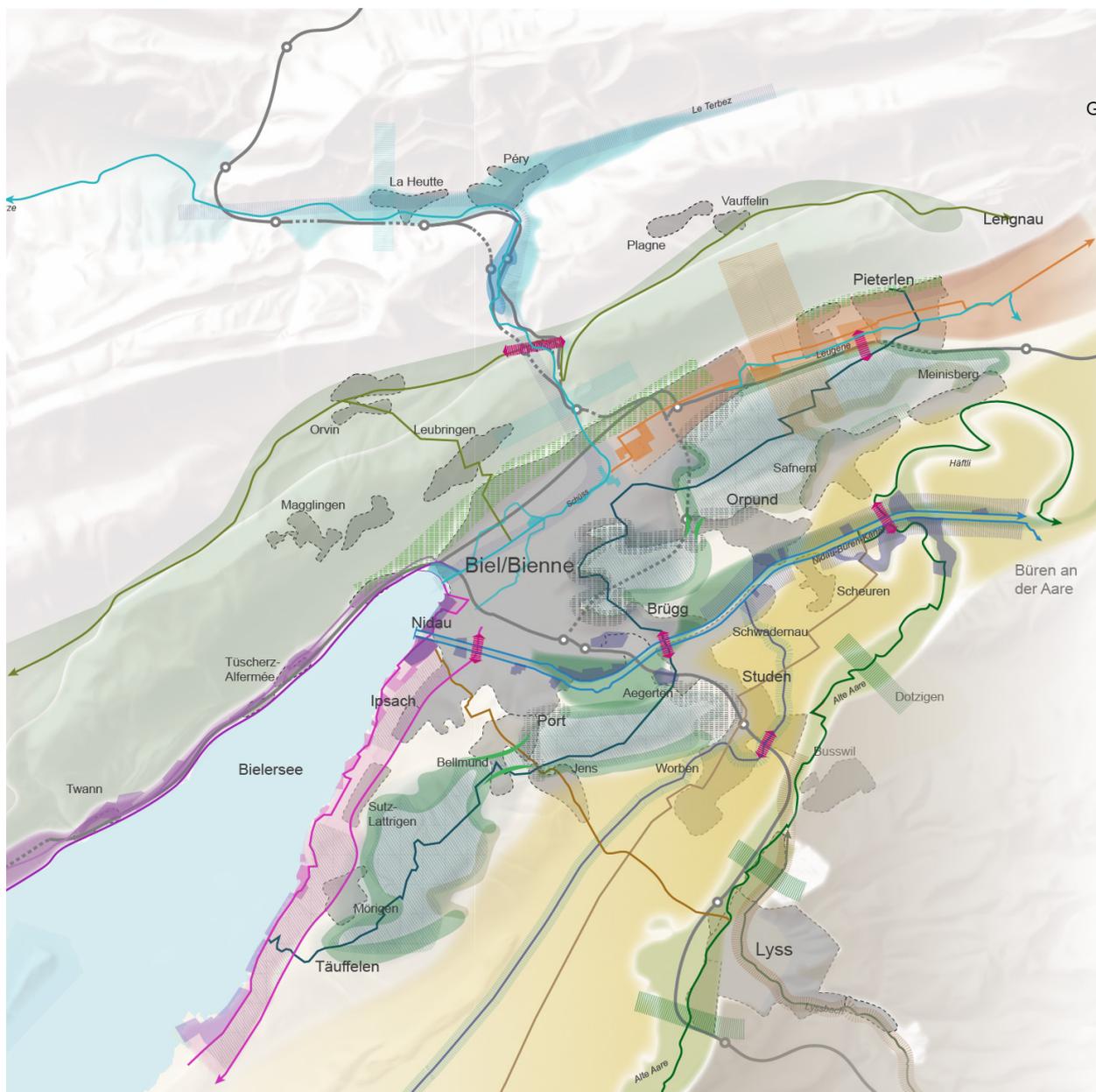


Abbildung 36 **Teilstrategie Landschaft und Freiraum**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.1 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4

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

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

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

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

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

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

L1 Agglomeration in zehn Landschaftsräumen denken und entwickeln

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

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

L2 Stadt- und Agglomerationslandschaften gestalten

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

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

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

L3 Engmaschiges Freiraumnetz schaffen

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

L3.1 Wichtige Verbindungsrouten im Freiraumnetz etablieren

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

L4 Intensivräume, stille Zonen und ökologische Nischen gleichwertig entwickeln

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

L4.1 Wichtige Freiräume erhalten, aufwerten oder ergänzen

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

L4.2 Freizeitliche Erholungsdestinationen weiterentwickeln bzw. ergänzen

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

- » Ein bedarfsgerechtes, legales und attraktives Angebot an Mountainbike-Infrastrukturen wird gefördert. Damit werden Nutzerkonflikte minimiert und Natur und Landschaft geschont.

L4.3 Aufenthaltsorte am Wasser schaffen und Wasserzugänge ermöglichen

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

L5 Übergänge gut auffindbar und einladend gestalten



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



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

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

L5.2 Qualitative freiräumliche Querungsmöglichkeiten schaffen

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

L6 Ökologische Vernetzung und Landschaftsentwicklung fördern

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



L6.1 Ökologische Korridore stärken und ausbauen

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



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

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

6.2 Teilstrategie Siedlung

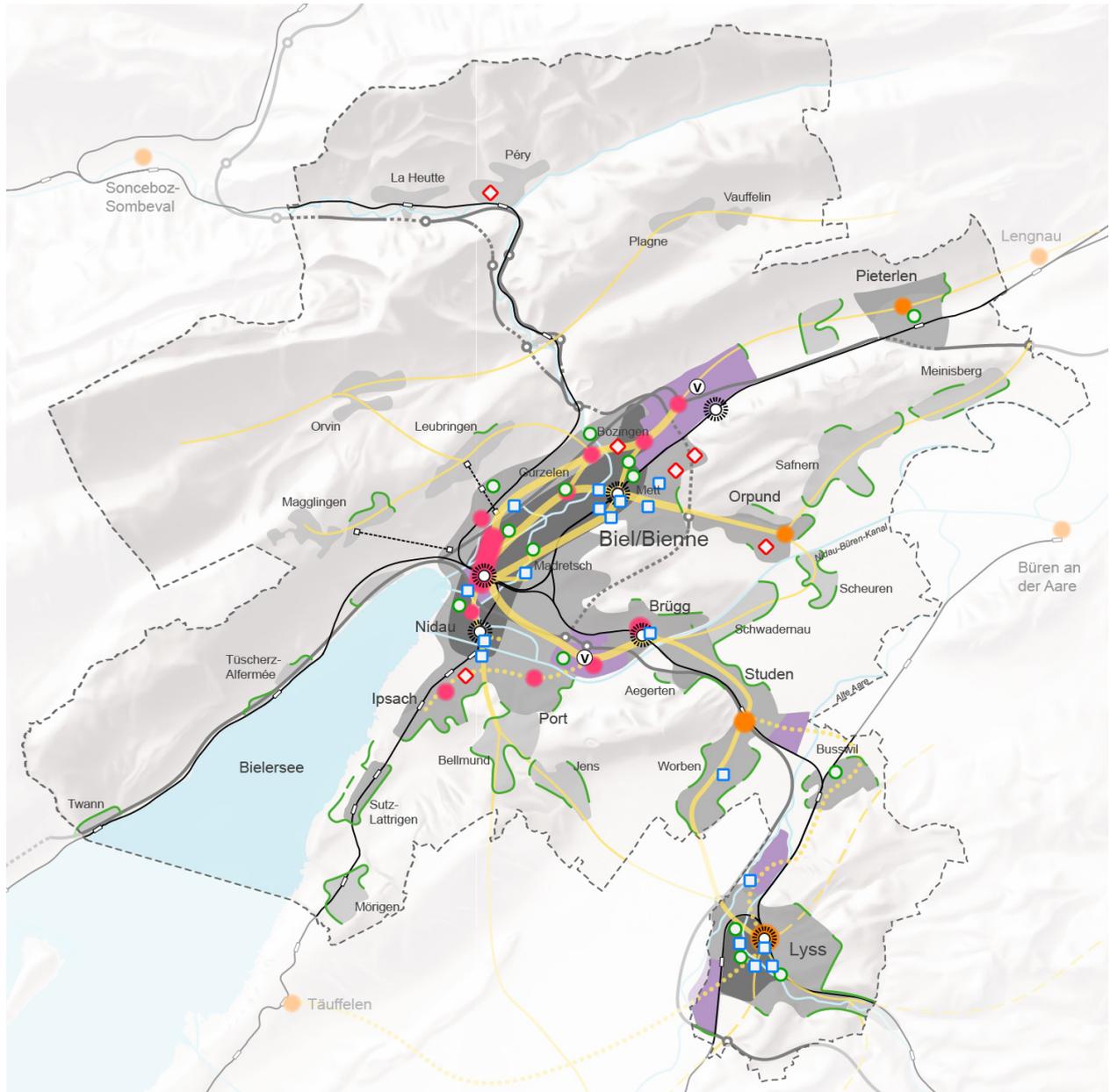


Abbildung 37 **Teilstrategie Siedlung**
 Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.2 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4

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

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

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

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

S1 Siedlungsausdehnung begrenzen

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

S1.1 Siedlungsgrenzen festlegen

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

S1.2 Anforderungen an Siedlungserweiterungen erhöhen

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

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

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

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

S1.3 Bedarf für Siedlungserweiterungen periodisch prüfen

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

S2 Siedlungsräume differenziert nach innen entwickeln

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

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

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

S2.2 Agglomerationsachsen: Entwicklungspotenziale nutzen und Siedlungsqualität verbessern

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

S2.3 Ländlicher Siedlungsraum: Strukturen erhalten und Ortskerne aufwerten

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

S3 Innenentwicklungsgebiete vorantreiben

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

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

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

S4 Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln

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

S5 Verkehrsintensive Nutzungen konzentrieren

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

S6 Zentrumsgebiete stärken

S6.1 Biel als kantonales Zentrum 2. Stufe ausbauen

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

S6.2 Lyss als regionales Zentrum 3. Stufe festigen

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

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

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



S6.4 Verkehrsdrehscheiben stärken

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

S6.5 Die Gemeinden stärken die Zentrumsgebiete, indem sie

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

S7 Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern

S7.1 Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten

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

S7.2 Städtebauliche und gestalterische Qualität erhöhen

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

Zusammenspiel zwischen RGSK 2025 und AP5

Zentral am bernischen Ansatz ist die wirkungsvolle Abstimmung von Verkehr und Siedlung nicht nur im Agglomerationsperimeter, sondern darüber hinaus im gesamten Kanton. Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung erfolgt in den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK). Diese werden flächendeckend über den ganzen Kanton erstellt und alle vier Jahre aktualisiert. Das jeweilige Agglomerationsprogramm ist im RGSK enthalten.

- » Das RGSK als (teil-) regionaler Richtplan mit einem Horizont von mindestens 15 Jahren enthält alle für die Region notwendigen und verbindlichen Siedlungsinhalte (Zukunftsbild, Teilstrategie Siedlung, Handlungsbedarf Siedlung, Siedlungsmassnahmen) im gesamten Perimeter der Region (inklusive dem AP-Perimeter).
- » Für die jeweilige AP-Generation werden aus dem RGSK diejenigen Siedlungsinhalte übernommen und spezifisch aufgearbeitet, die für die jeweilige AP-Generation relevant sind. Dies betrifft sowohl das Zukunftsbild, die Teilstrategien und den Handlungsbedarf Siedlung, wie auch die konkreten Siedlungsmassnahmen.
- » Bisherige Daueraufgaben im Bereich Siedlung (z.B. Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete, Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten) werden im Massnahmenband AP5 nicht mehr als Daueraufgaben aufgeführt. Vielmehr sind die Massnahmenkategorien (=Massnahmenpakete) auf der strategisch-konzeptionellen Ebene in der Teilstrategie «Siedlung» eingebettet. Im Handlungsbedarf Siedlung wird aufgezeigt, wie die konkrete Umsetzung auf Massnahmenebene in der jeweiligen AP-Generation stattfindet.

- » Im jeweiligen AP-Massnahmenteil Siedlung werden deutlich weniger Teilmassnahmen aufgeführt, als in früheren AP-Generationen (und im RGSK verbindlich verankert sind). Insbesondere werden diejenigen Siedlungsmassnahmen (konkrete Gebiete) als Teilmassnahmen aufgeführt, welche im A-Horizont (2028 – 2031) oder B-Horizont (2032 – 2035) realisiert werden und relevant für grosse und wichtige Verkehrsmassnahmen sind.
- » Im AP-Massnahmenteil Siedlung sind diese Massnahmen detailliert aufgeführt und enthalten mehr Informationen und Attribute als in der RGSK-Massnahme. Insbesondere werden diese Teilmassnahmen mit den konkreten, bereits erfolgten Planungs- und Umsetzungsschritten sowie den vor-gesehenen Planungs- und Umsetzungsschritten ergänzt.
- » Eine Siedlungsmassnahme gilt dann als umgesetzt, sobald der Start einer grundeigentümergebundenen Planung (Nutzungsplanung, Überbauungsordnung UeO), respektive eines städtebaulichen Wettbewerbs oder einer Masterplanung, oder die Realisierung (Schnurgerüstabnahme) erfolgt ist.

6.3 Teilstrategie Gesamtverkehr

Weiterentwicklung seit AP4

Die Teilstrategie Gesamtverkehr wurde unverändert übernommen.

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

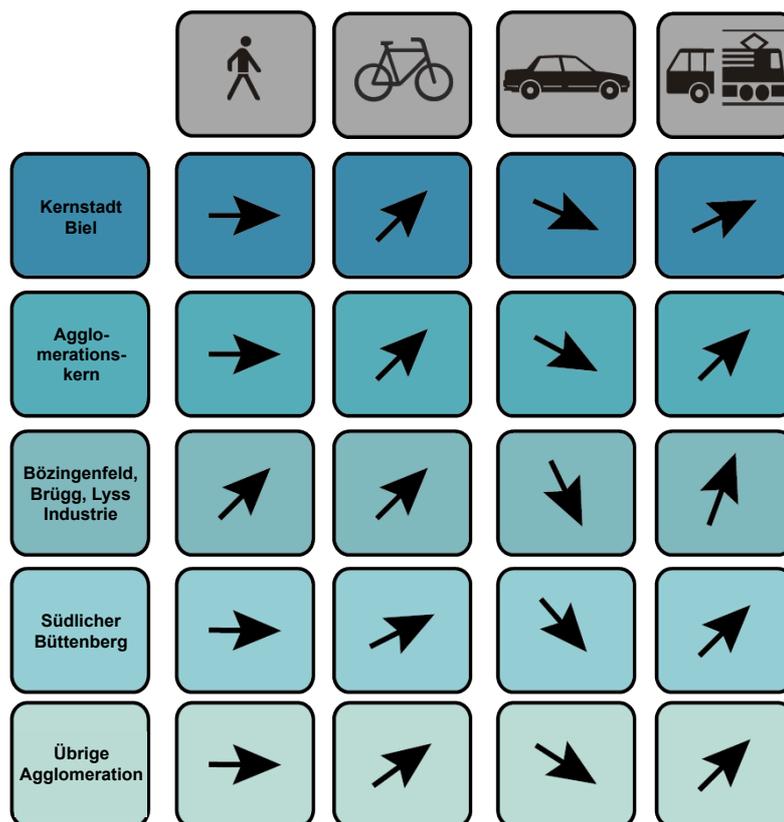


Abbildung 38 Angestrebte Entwicklung des Modalsplit, bezogen auf den Quell- und Zielverkehr im jeweiligen Gebiet

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

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

GV1 Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten

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

GV2 Verkehrsmittel optimal nutzen und kombinieren

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

GV3 Änderungen im Mobilitätsverhalten unterstützen

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

GV4 Kapazitätsreserven schaffen

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

GV5 Verkehr beobachten und Belastbarkeit gewährleisten

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

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

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

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

ÖV1 Busnetz optimieren und Angebot ausbauen

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

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

-  Hauptachse im Agglomerationskern mit ≤ 10 Minuten-Takt
-  Agglomerationsachse mit 15 Minuten-Takt
-  Quartierserschliessung
 - » im Agglomerationskern mit 15 Minuten-Takt
 - » In Lyss mit 30 Minuten-Takt
-  Regionale Linie mit 30 Minuten-Takt
-  Regionale Linie mit 60 Minuten-Takt
-  Schnelllinie mit ≤ 30 Minuten-Takt
-  Netzergänzung

Die Weiterentwicklung des Busnetzes orientiert sich dabei an folgenden Angebotszielen:

Erschliessung

- » Einwohnende und Arbeitsplätze im dichten urbanen Raum werden durch eine ÖV-Haltestelle in einer Entfernung von 300 m bedient. Wo dies nicht möglich ist, wird auf eine gute Anbindung an den ÖV für den Fuss- und Veloverkehr geachtet.
- » Der Agglomerationskern verfügt über eine Erschliessung im 15 Minuten-Takt. Auf den

Erreichbarkeit

- » Jedes Siedlungsgebiet/Quartier verfügt über eine direkte Verbindung zur nächstgelegenen Zentralität (Quartierzentrum im Agglomerationskern / Regionalzentrum ausserhalb).
- » Alle Regionalzentren verfügen über eine direkte Verbindung (Bahn oder Bus) in den Agglomerationskern.

- Hauptachsen beträgt der Takt während der Spitzenzeiten mindestens 7,5 Minuten.
- » Die Agglomerationsachsen verfügen über eine durchgehende Erschliessung im 15 Minuten-Takt. Dies kann durch die Kombination verschiedener Linien (Bahn und/oder Bus) erreicht werden.
 - » Die ländlichen Siedlungsräume verfügen in der Regel über eine Erschliessung im 30 Minuten-Takt, mindestens während der Hauptverkehrszeiten, und im 60 Minuten-Takt während der Nebenverkehrszeiten.
 - » Innerhalb des Agglomerationskerns erfordert jede ÖV-Fahrt höchstens einen Umsteigevorgang.
 - » Innerhalb des Agglomerationskerns beträgt die ÖV-Reisezeit inklusive Umsteigezeit maximal 30 Minuten (ohne Anfahrtszeit zur Haltestelle). Innerhalb der Gemeinden Biel und Nidau beträgt die Reisezeit in der Regel maximal 20 Minuten.

ÖV 2 Öffentlichen Busverkehr priorisieren

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

ÖV 3 Öffentlichen Busverkehr elektrifizieren

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

ÖV 4 S-Bahn weiterentwickeln

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

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

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

ÖV4.1 Arbeitsschwerpunkte ESP Bözingenfeld und Brüggmoos besser erschliessen

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

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

ÖV4.2 Taktdichte der S-Bahn erhöhen

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



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

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

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

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

KM 1 Verkehrsdrehscheiben stärken

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



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



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



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

KM 2 Bike+Ride und Park+Ride wesensgerecht ausbauen



- » Bike+Ride-Angebote werden an allen weiteren Bahnhaltstellen sowie an wichtigen Bushaltestellen in ausreichender Zahl und guter Ausstattung zur Verfügung gestellt.



- » Park+Ride-Angebote erfüllen in der Agglomeration eine subsidiäre Aufgabe. Sie ermöglichen ein einfaches Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr. Der Fokus liegt auf der dezentralen Anbindung von schlecht erschlossenen Gebieten an die nächstliegende ÖV-Haltestelle.

KM 3 Bikesharing ausbauen

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

Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045

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

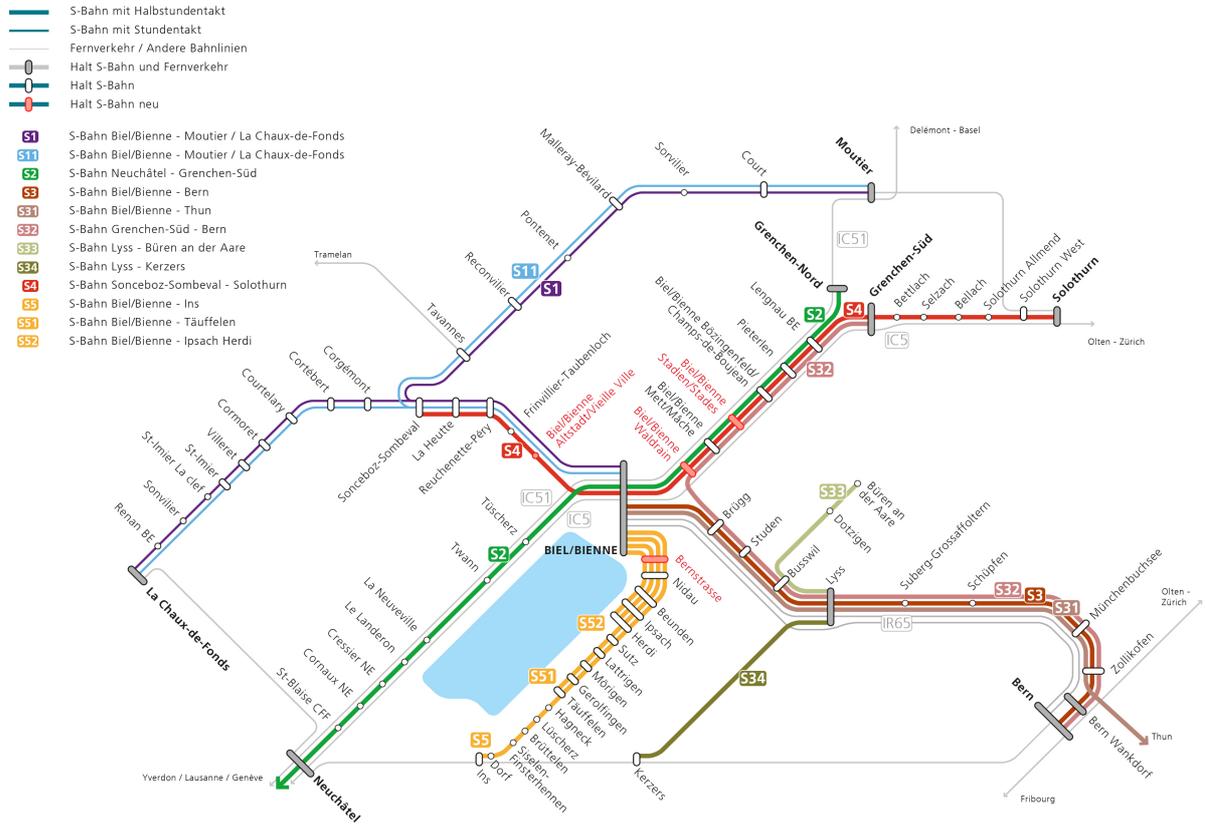


Abbildung 40 Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045: Linienetzplan und Angebotsziele

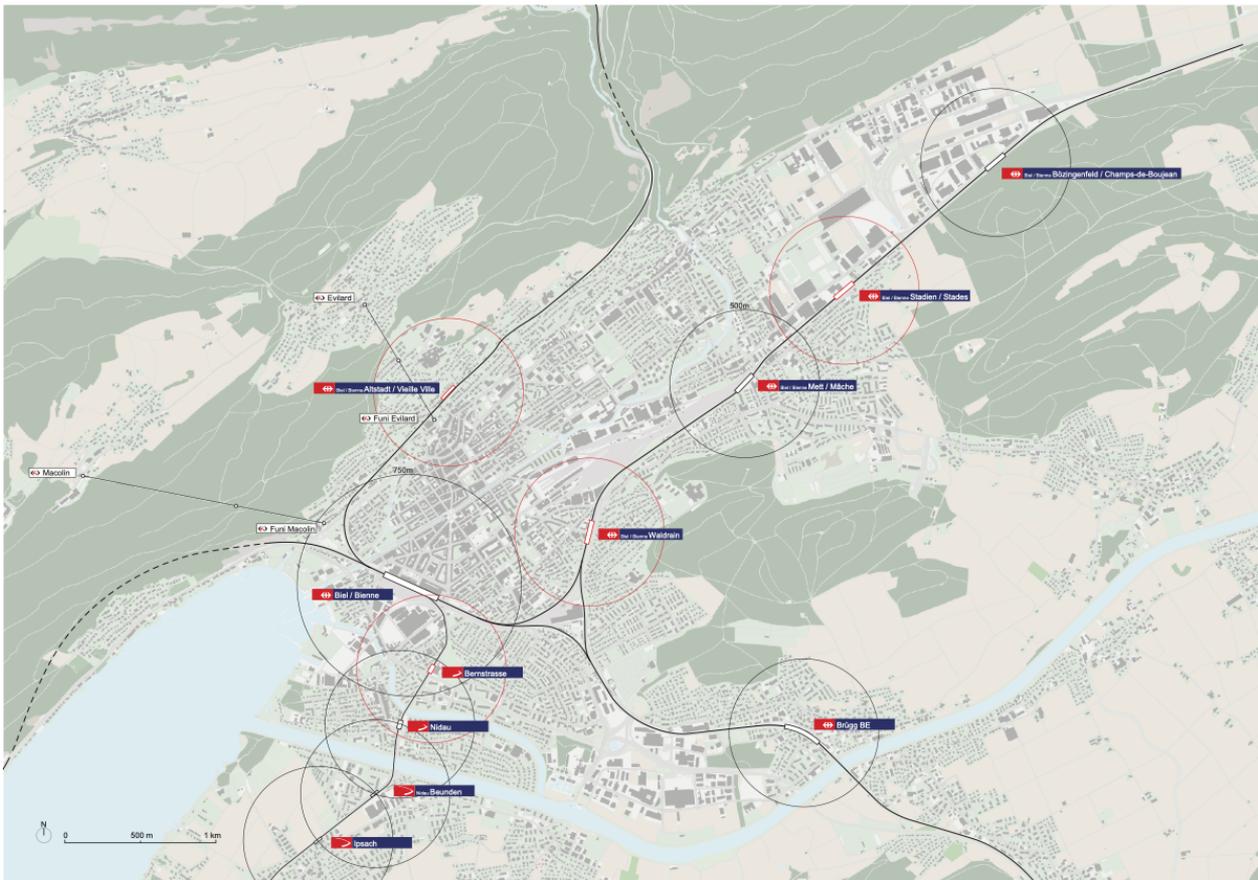


Abbildung 41 Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045: zu prüfende S-Bahn-Haltestellen

6.5 Teilstrategie Veloverkehr

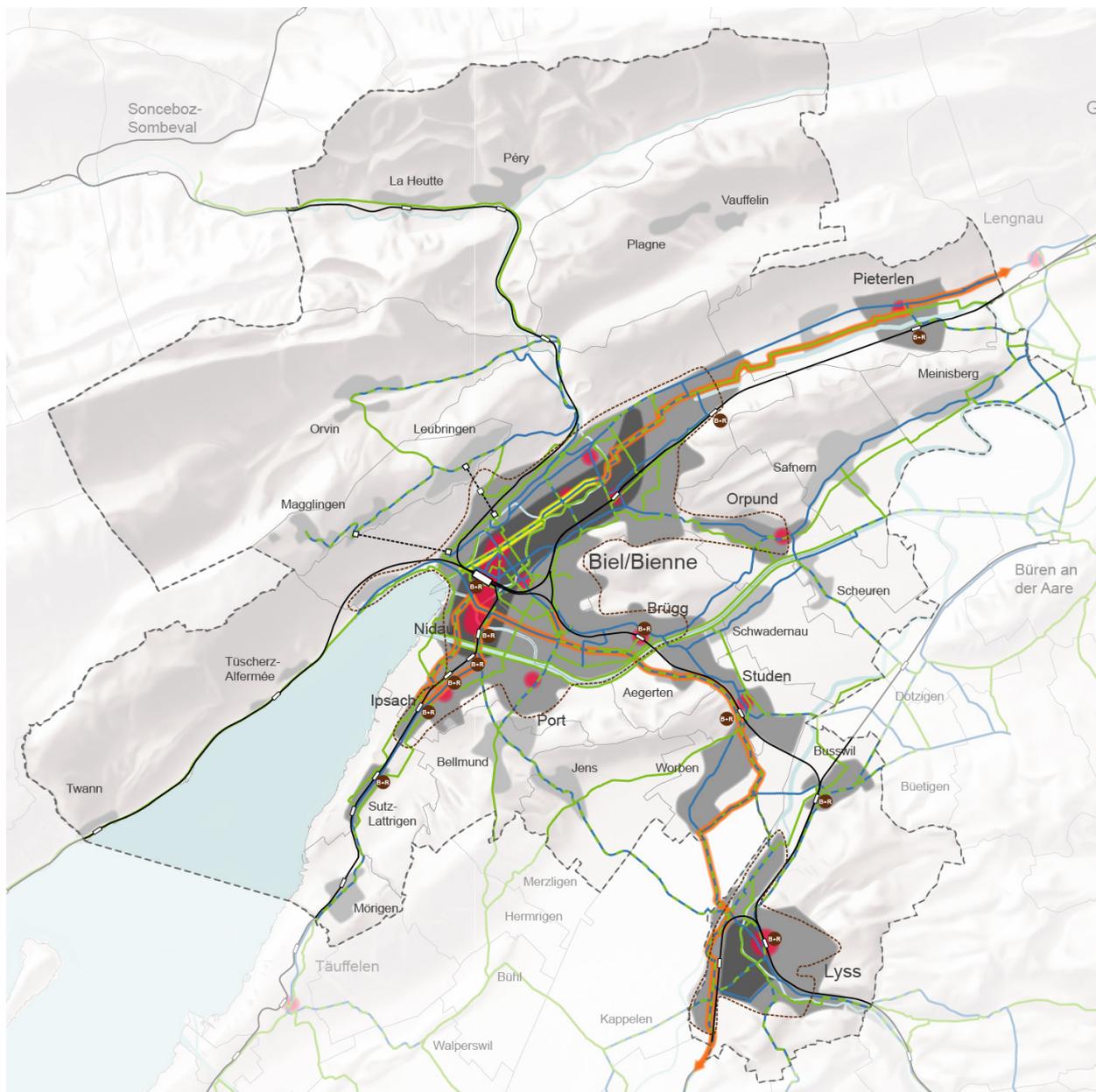


Abbildung 42 **Teilstrategie Veloverkehr**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.4 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4

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

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

- VV1 Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen
- VV2 Bike+Ride und Bikesharing ausbauen
- VV3 Mountainbike-Infrastruktur optimieren
- VV4 Signalisation verbessern
- VV5 Umsetzung unterstützen

VV1 Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen

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

V1.1 Velobahnen

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

V1.2 Hauptverbindungen

- » Mittelachse Biel als strukturierende West-Ost-Verbindung im Stadtgebiet zwischen Seeufer, Stadtzentrum und Arbeitsschwerpunkt ESP Bözingenfeld
- » Direktroute als direkte und sichere Verbindung für schnelle und geübte Velofahrende, meist entlang von Hauptverkehrsachsen
- » Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen
- » Kombinierte Direkt- und Komfortroute, erfüllt die Anforderungen beider Kategorien

VV2 Bike+Ride und Bikesharing ausbauen

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

VV3 Mountainbike-Infrastruktur optimieren

- » Bestand und Bedarf von Mountainbike-Infrastrukturen werden abgeklärt und ein legales und attraktives Angebot mit hoher Erholungsqualität sichergestellt, das zur natur- und landschaftsverträglichen Ausübung des MTB-Sports beiträgt und Nutzerkonflikte minimiert.

VV4 Signalisation verbessern

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

VV5 Umsetzung unterstützen

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

6.6 Teilstrategie Fussverkehr

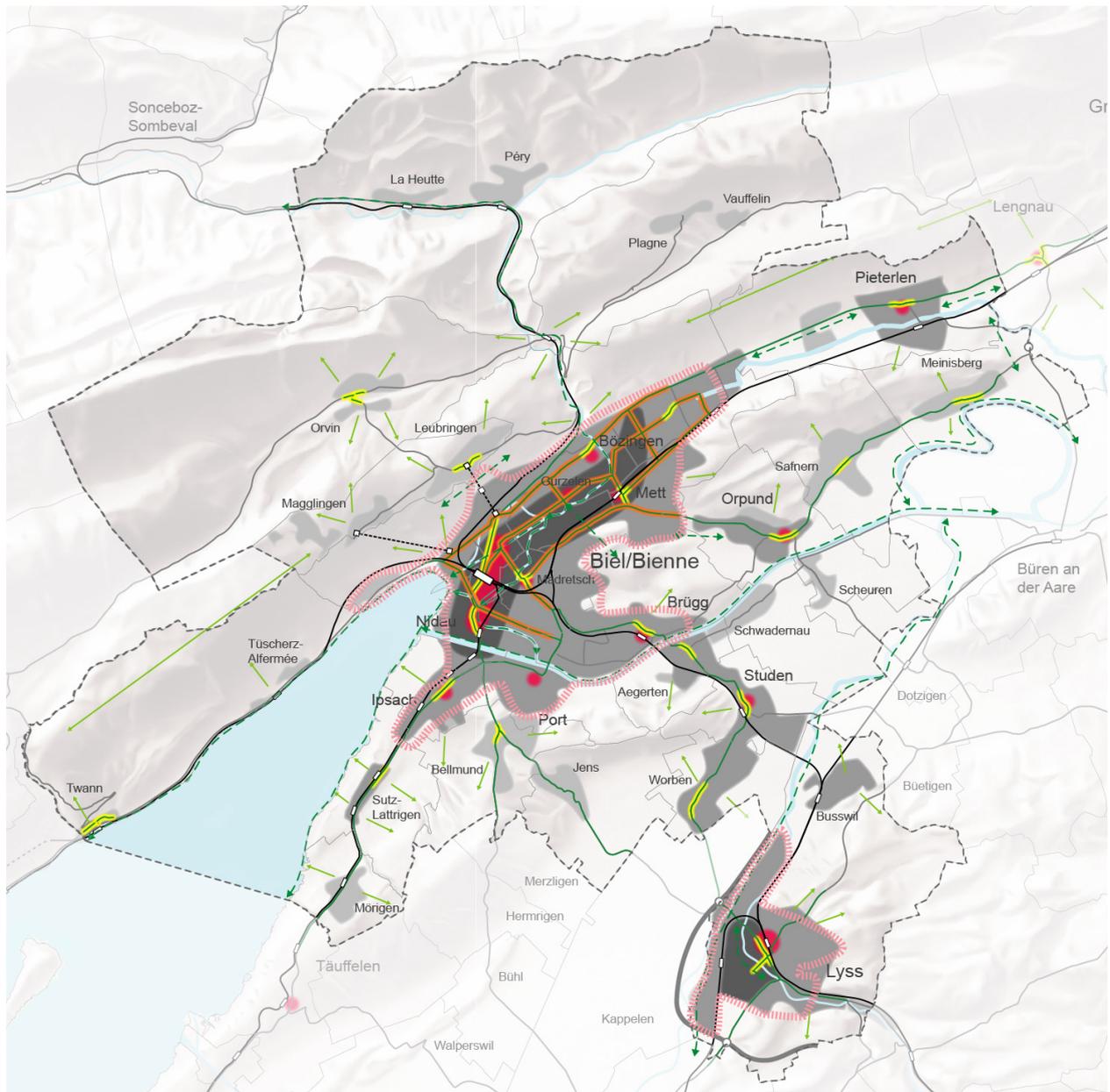


Abbildung 43 **Teilstrategie Fussverkehr**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.5 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4

Die Teilstrategie Fussverkehr wurde unverändert übernommen.

FV1 Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen

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

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

6.7 Teilstrategie Strassennetz und MIV

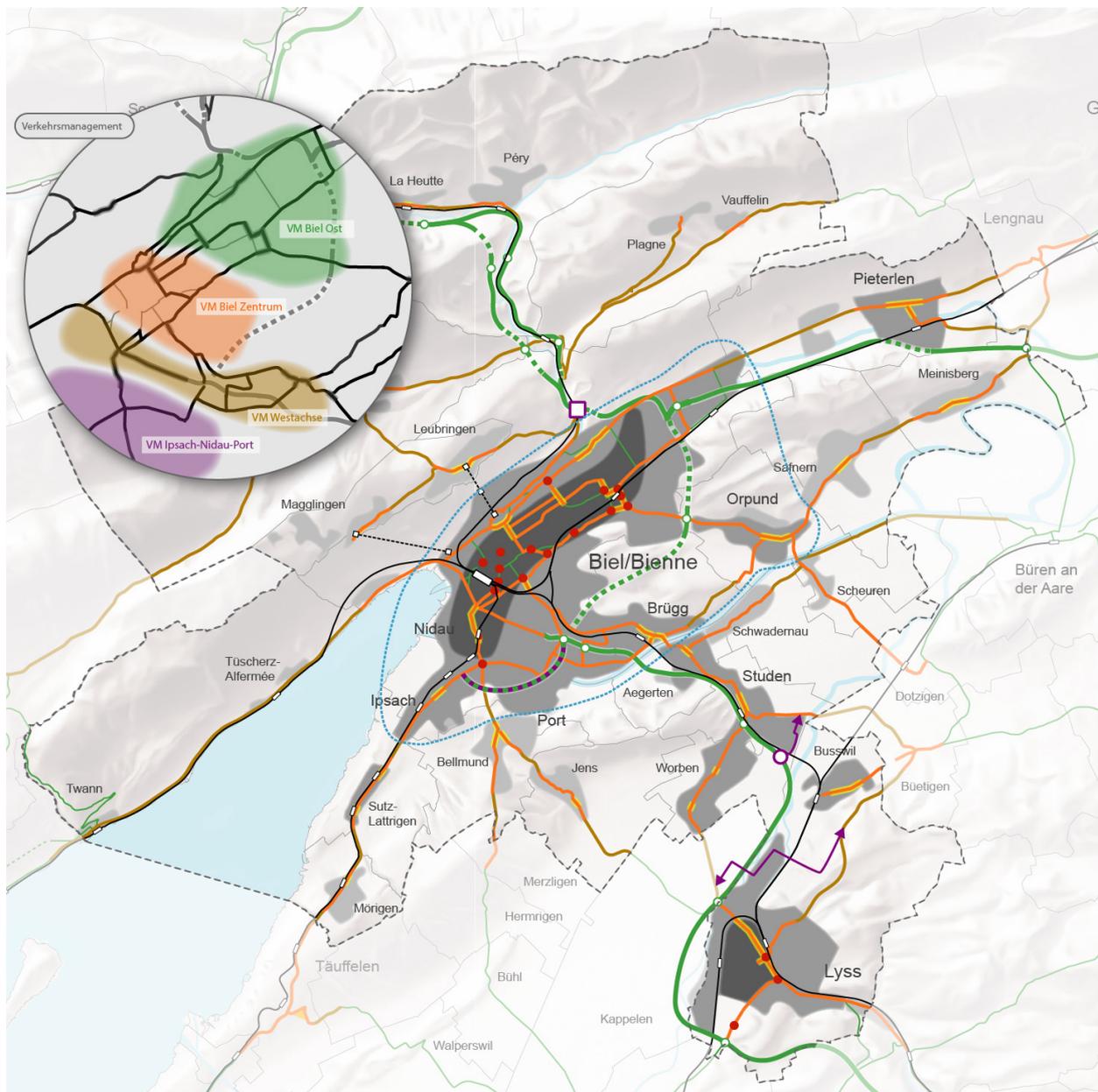


Abbildung 44 **Teilstrategie Strassennetz und MIV**

Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.6 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4

Die Teilstrategie Strassennetz und MIV wurde unverändert übernommen.

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

- MIV1 Strassenräume verträglich und sicher gestalten
- MIV2 Erschliessung verbessern und Siedlungsgebiet entlasten
- MIV3 Strassenkapazitäten und Verkehrsabläufe optimieren
- MIV4 Nachfrage beeinflussen

MIV1 Verkehr verträglich und sicher gestalten

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

MIV2 Erschliessung verbessern und Siedlungsgebiet entlasten

MIV2.1 Anschluss an Hochleistungsnetz verbessern

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

MIV2.2 Gebietsererschliessung verbessern

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

MIV3 Strassenkapazitäten und Verkehrsabläufe optimieren

MIV3.1 Verkehrsmanagement aufbauen

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

MIV4 Nachfrage beeinflussen

MIV4.1 Parkierung im öffentlichen Raum bewirtschaften



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

7 Massnahmen und Priorisierung

Die folgenden Kapitel enthalten eine Übersicht und kurze Erläuterung der Massnahmen des AP5. Detaillierte Angaben finden sich in den Massnahmenblättern im separaten Massnahmenband. Die Massnahmen sind aus den Teilstrategien abgeleitet, die aufzeigen, wie das Zukunftsbild 2040 erreicht werden soll. Sie fokussieren auf den Handlungsbedarf für die nächsten rund sechs bis zehn Jahre (A- und B-Horizont). Die Massnahmen sind mit den Trägern abgestimmt und – vorbehältlich der beantragten Bundes- und Kantonsbeiträge – für diese finanziell tragbar.

7.1 Übersicht Massnahmen

Das AP5 enthält 71 Massnahmen im A-Horizont und 21 Massnahmen im B-Horizont.

Massnahmenkategorie	Massnahmen A-Horizont		Massnahmen B-Horizont	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
Landschaft	5	7 %	-	-
Siedlung	24	34 %	2	10 %
Verkehr	43	59 %	19	90 %
Total	72	100 %	21	100 %

Die Massnahmen sind auf den Karten 7.1 bis 7.4 im Kartenband abgebildet.

7.2 Massnahmen Siedlung und Landschaft

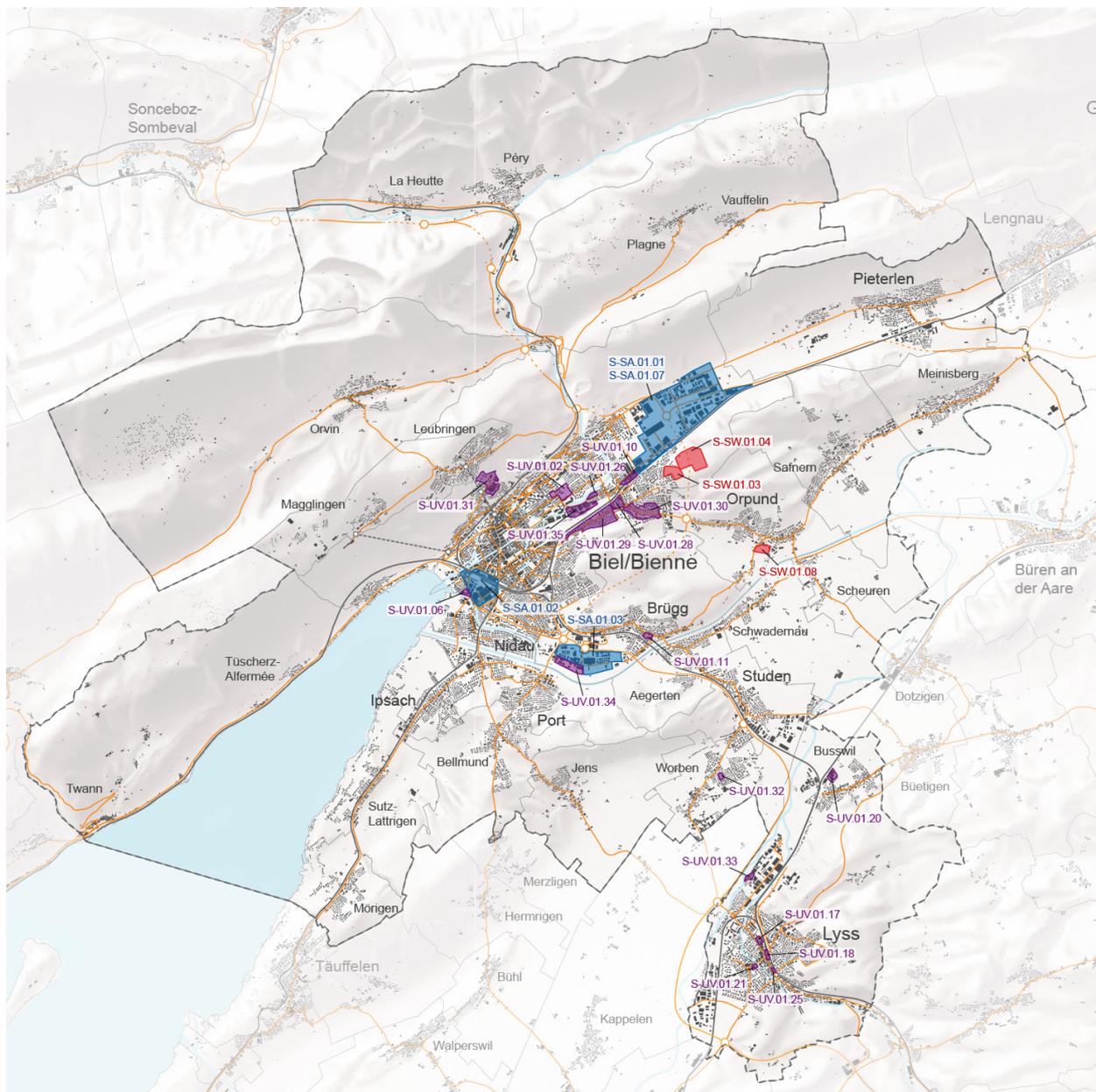


Abbildung 45 **Massnahmen Landschaft und Siedlung (nur verortbare Massnahmen)**

Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 7.1 im Kartenband

Das AP5 enthält 26 Siedlungsmassnahmen und fünf Landschaftsmassnahmen. Die Siedlungsmassnahmen setzen die Bestrebungen der vorangehenden Generationen fort und fokussieren gemäss Handlungsbedarf auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Auf Siedlungserweiterungen (Einzonungen) wird verzichtet. Der Fokus liegt auf der Entwicklung von 18 Umstrukturierungsgebieten (im A-Horizont) und drei grösseren Bauzonenreserven für Wohnen und Mischnutzung (ein Areal im A-Horizont, zwei Areale im B-Horizont). In den Arbeitsschwerpunkten ESP Bözingenfeld, ESP Biel Bahnhof und Brugg, Bruggmoos werden – abgestimmt auf die Verkehrsmassnahmen – weitere Entwicklungsschritte umgesetzt. Für die wichtige Agglomerationsachse zwischen Lyss und Biel wird ein strategisches Leitbild für die mittel- bis langfristige Entwicklung erarbeitet. Im Bereich Landschaft wird der Schwerpunkt gemäss Handlungsbedarf auf die Biodiversität und Landschaftsqualität im Siedlungs- bzw. siedlungsnahen Raum gelegt. Mit einem Massnahmenpaket mit fünf Teilmassnahmen (A-Horizont) wird die Umsetzung des Konzepts «Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss» lanciert.

7.3 Massnahmen Verkehr

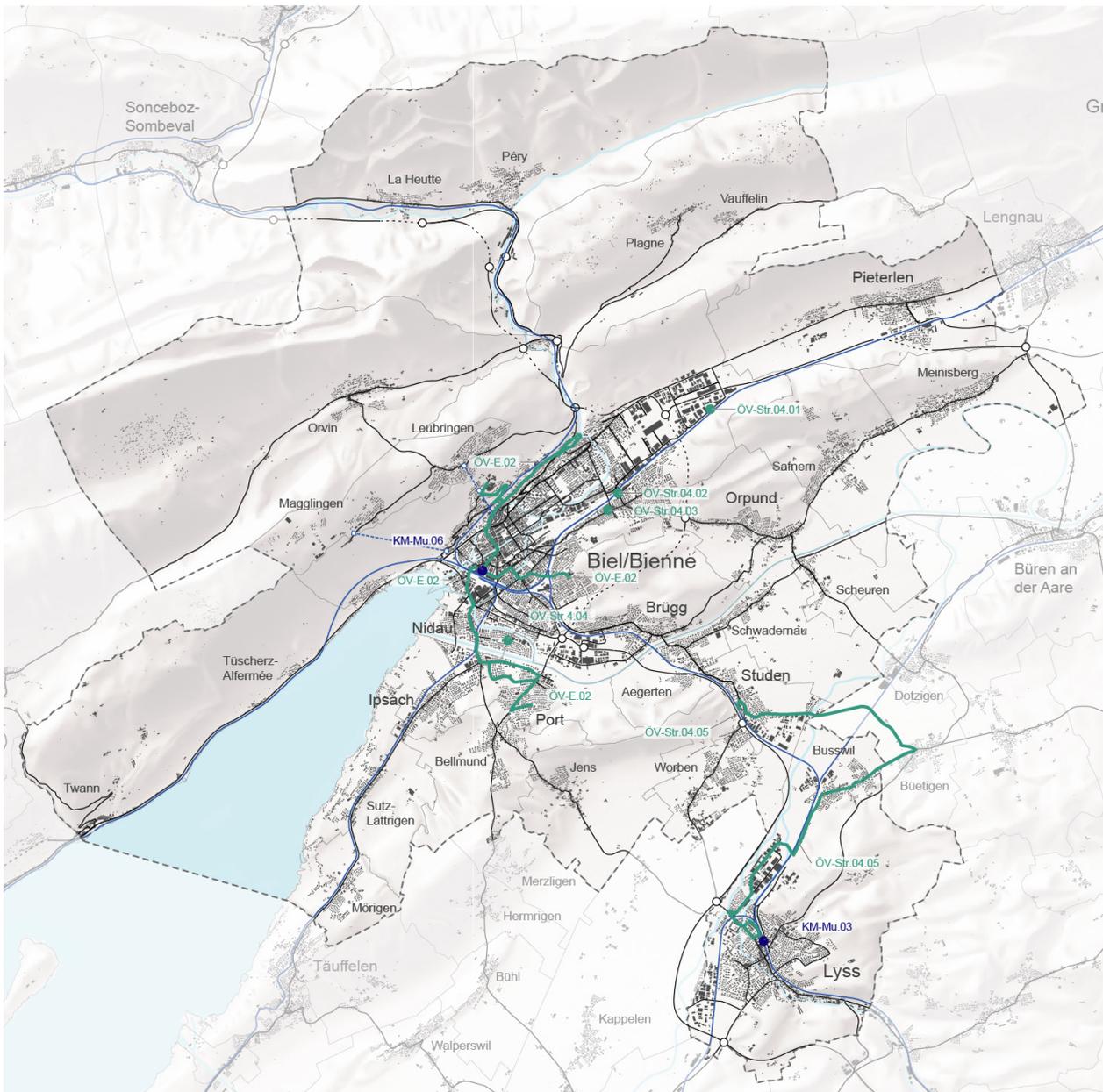


Abbildung 46 **Massnahmen ÖV und kombinierte Mobilität (nur verortbare Massnahmen)**
 Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 7.1 im Kartenband

Übergeordnete Massnahmen

Im Raum Biel-Lyss sind zwei übergeordnete Massnahmen zum Strassenverkehr sowie eine Massnahme im Bahnverkehr zu erwähnen:

- » Der Ausbau des Halbanchlusses Biel-Nord zu einem Vollanschluss (Überführung des provisorischen Kreisels zu einem definitiven Kreisel). Damit kann die Reuchenettestrasse langfristig vom Durchgangsverkehr inkl. Schwerverkehr entlastet werden. Im Rahmen der Gesamtmobilitätsstudie «Biel/Bienne West», die bis 2025 vorliegen wird, wird auch die Frage der langfristigen Schliessung der Nationalstrassennetzstücke in Biel geklärt.
- » Die Tunnelumfahrung von Twann, welche die Voraussetzung einer langfristigen Entlastung des Dorfs vom Durchgangsverkehr darstellt. Die Plangenehmigung ist zwischenzeitlich rechtskräftig. Für die Realisierung

- des Twanntunnels ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zuständig. Es geht derzeit von einem Baubeginn zwischen 2027 und 2029 aus. Damit verbunden sind die flankierenden Massnahmen im Dorfzentrum.
- » Der Doppelspurausbau der asm zwischen Ipsach-Herdi und Biel, mit welchem die Voraussetzung einer Verdichtung zum 7,5-Minutentakt geschaffen werden soll. Der Ausbau betrifft zwei Teilabschnitte: Ipsach Herdi-Nidau Beunden und Nidau-Biel; in enger Koordination mit Biel und Nidau ist eine stadtverträgliche Lösung sicherzustellen. Die Region setzt sich zusammen mit dem Kanton dafür ein, dass der Doppelspurausbau in den STEP Ausbauschritt 2040/45 aufgenommen wird. Die Gemeinden und der Kanton sichern den Raumbedarf planerisch.

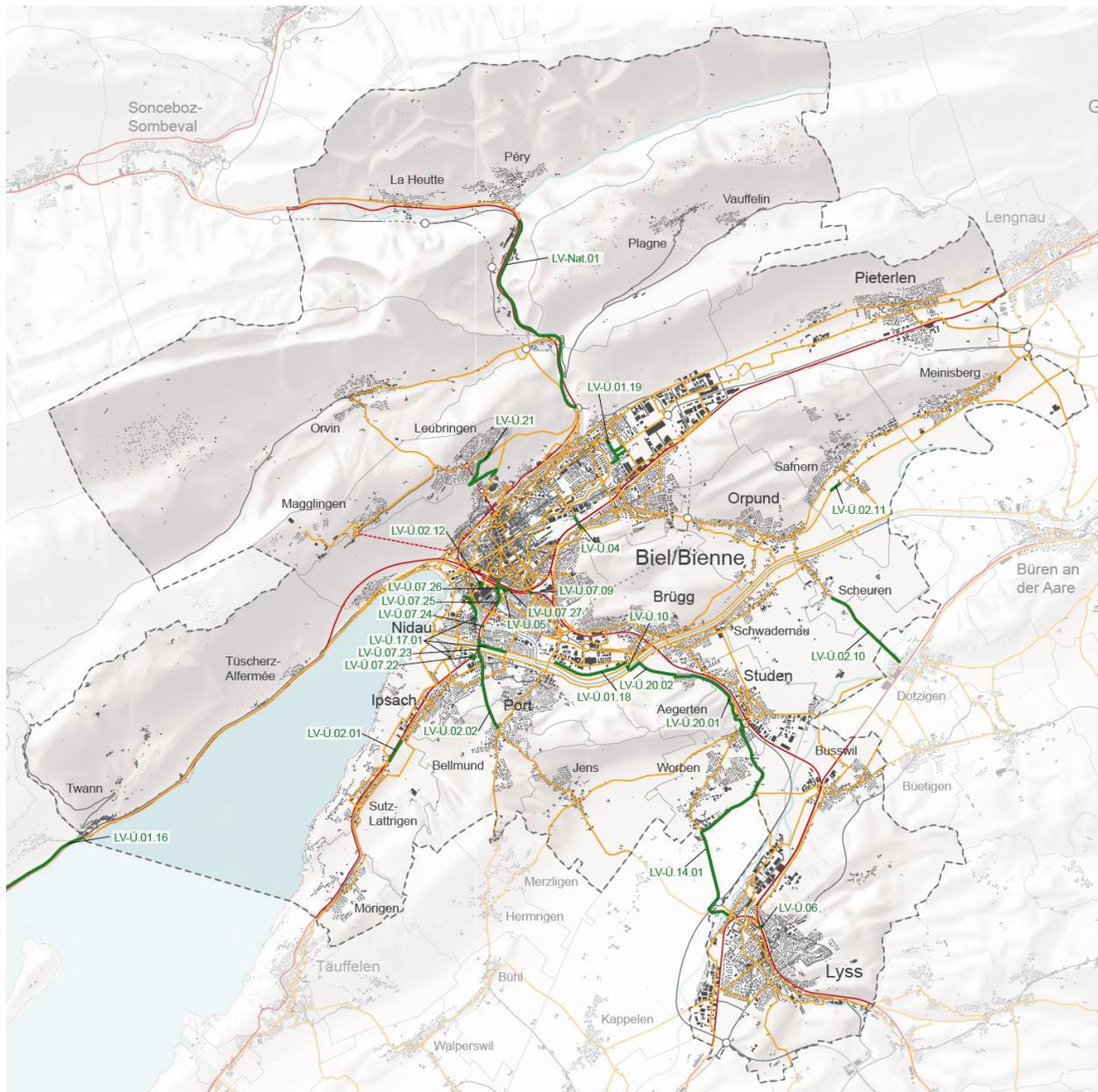


Abbildung 47 **Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (nur verortbare Massnahmen)**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 7.1 im Kartenband

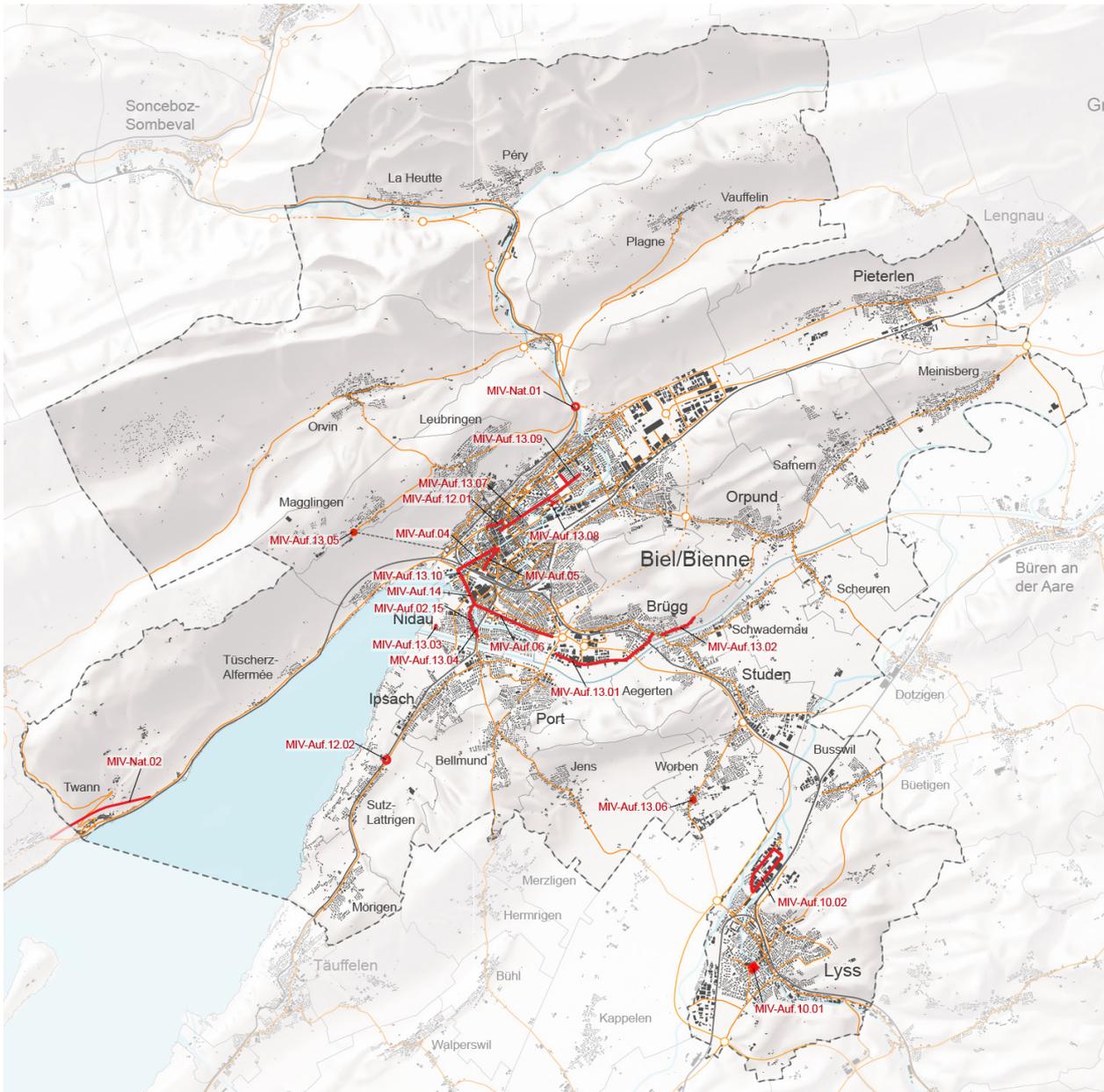


Abbildung 48 **Massnahmen MIV und Strassennetz (nur verortbare Massnahmen)**
 Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 7.1 im Kartenband

Zur Mitfinanzierung eingereichte Massnahmen für die Horizonte A und B

Zur Mitfinanzierung werden 17 Einzelmassnahmen sowie 7 Massnahmenpakete mit insgesamt 43 Teilmassnahmen eingereicht. Die Massnahmen stehen voll und ganz in der Kontinuität der vorderen Generationen und reagieren auf den identifizierten Handlungsbedarf (vgl. Kap.5.4 f). Fokussiert wird auf die Verbesserung der Verhältnisse für den Fuss- und den Veloverkehr sowie auf die siedlungsverträgliche Gestaltung der Strassenräume. Die Umsetzung des (seit dem AP4 überarbeiteten) Verkehrsmanagementkonzepts wird fortgesetzt. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden die Ortsbuslinien elektrifiziert sowie die infrastrukturellen Anpassungen aus dem regionalen Angebotskonzept 2027-2030 (A-Horizont) sowie aus dem ÖV-Konzept 2035 (B-Horizont) umgesetzt. Schliesslich wird die Umgestaltung der Hauptverkehrsdrehscheiben der Agglomeration, Biel und Lyss, bereits im A-Horizont vorangetrieben.

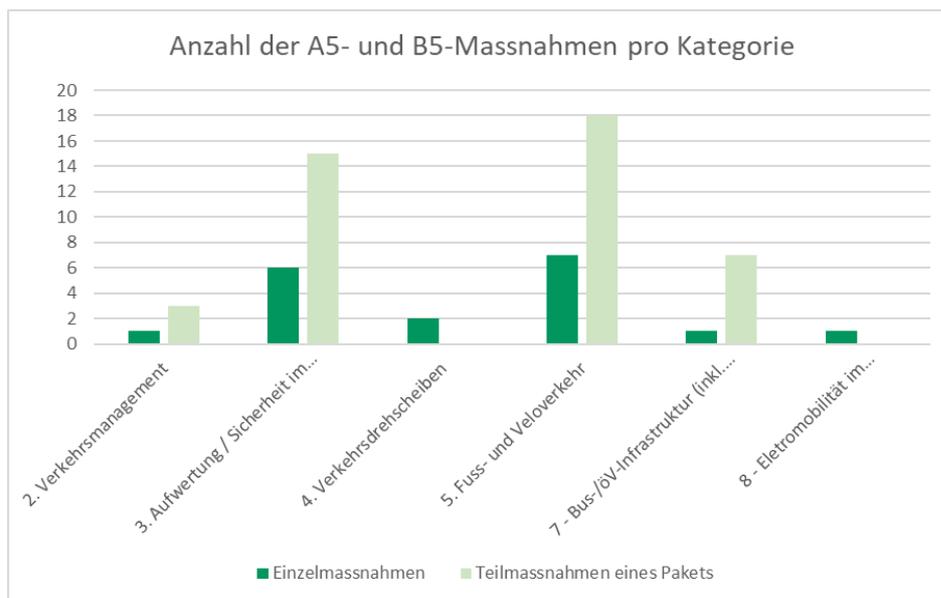


Abbildung 49 Anzahl Einzel- und Teilmassnahmen der A- und B-Horizonte pro Massnahmenkategorie gemäss RPAV 5G

Unter den Einzelmassnahmen, die nicht Teil eines Schwerpunktgebietes (vgl. Kap. 0 sind die folgenden Vorhaben besonders hervorzuheben:

- » Die etappenweise Umgestaltung der Achse Ländtstrasse – Aarbergstrasse – Bernstrasse im Westen der Agglomeration (A- und B-Horizont, abschnittsweise unter Federführung des Kantons und der Stadt Biel)
- » Die etappenweise Umsetzung der Velovorrangroute Lyss – Nidau – Biel (A- und B-Horizont, unter kantonaler Federführung)
- » Drei FVV-Überführungen zur Schliessung wichtiger Netzlücken in der Stadt Biel (Querung Güterbahnhof, Verbindung Mühlefeld – Bahnhof im Süden des Bahnhofs Biel sowie Brücke über den Nidau-Büren-Kanal zur besseren Anbindung des Brügghoos von Süden her).

Die Gesamtkosten der zur Mitfinanzierung eingereichten A5- und B5-Massnahmen belaufen sich auf rund CHF 236 Mio bzw. 276 Mio. wenn auch Massnahmen des C-Horizonts berücksichtigt werden.

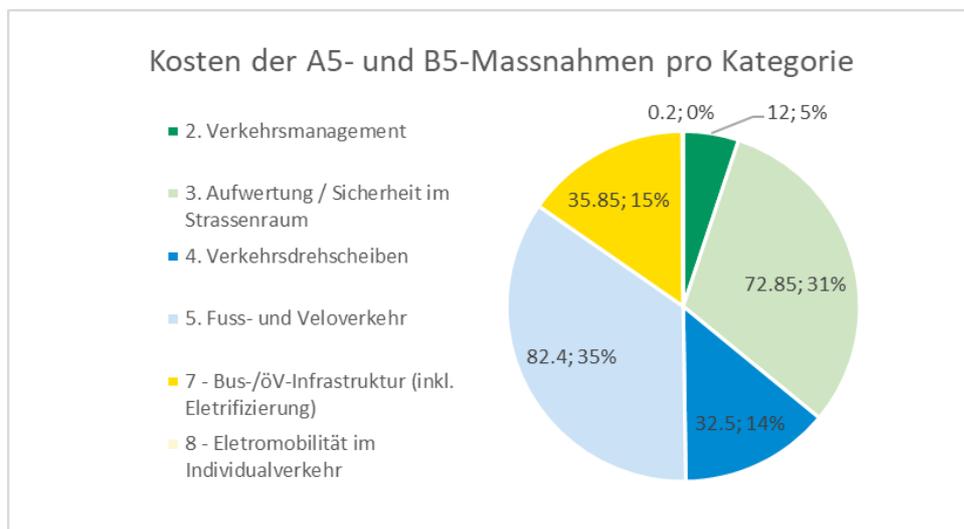


Abbildung 50 Kosten der A5- und B5-Horizonte pro Massnahmenkategorie gemäss RPAV 5G

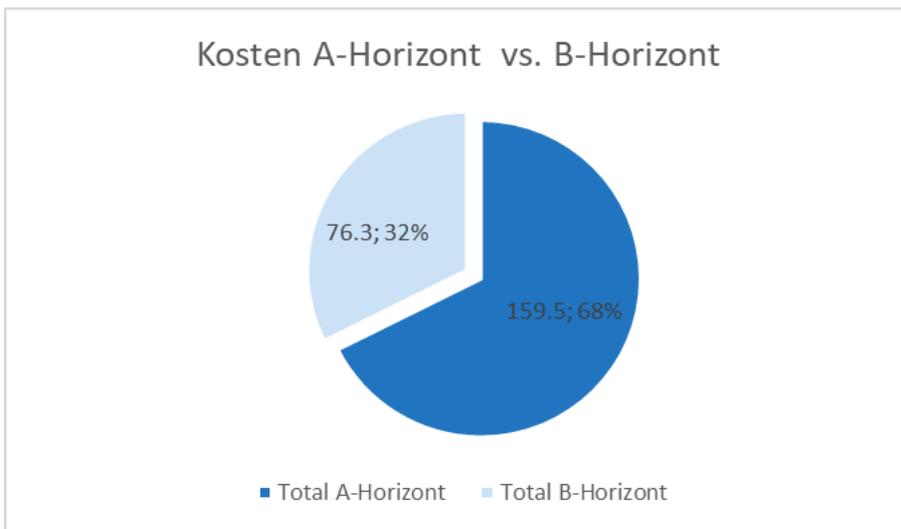


Abbildung 51 **Kosten der A5- und B5-Horizonte pro Massnahmenkategorie gemäss RPAV 5G**

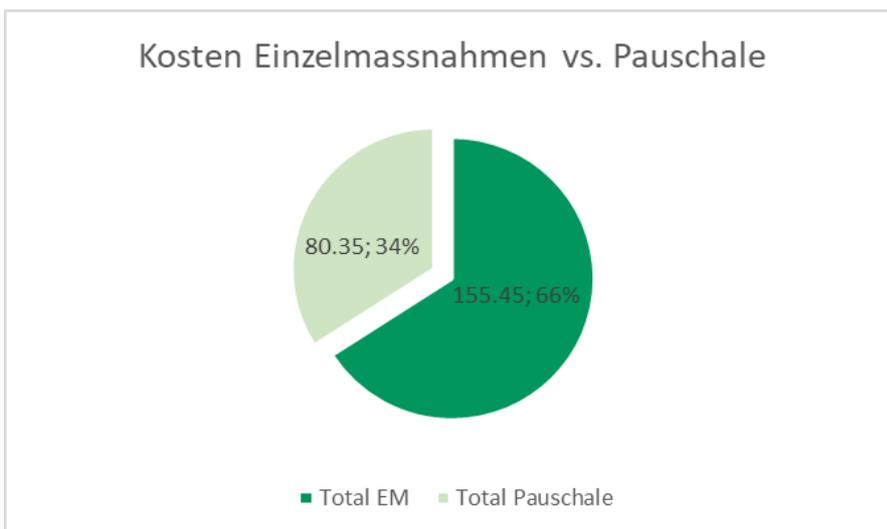


Abbildung 52 **Kosten der Einzelmassnahmen im Verhältnis zu den pauschal mitfinanzierten Massnahmen**

Ausblick C-Horizont

Längerfristig sind zum heutigen Zeitpunkt Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs absehbar, insbesondere die Querung des Bahnhofs Biel im Osten sowie ein weiteres Paket mit punktuellen Verbesserungen der FVV-Infrastruktur.

7.4 Schwerpunktgebiete

Als Neuerung gegenüber dem AP4 werden im AP5 sogenannte «Schwerpunktgebiete» bezeichnet und erläutert; es handelt sich um Teilräume der Agglomeration, in welchen sich mehrere Projekte und Massnahmen in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Verkehr und Freiraum gegenseitig ergänzen und beeinflussen. Mit den Schwerpunktgebieten wird die räumliche und zeitliche Abstimmung der verschiedenen Massnahmen aufgezeigt. Die Schwerpunktgebiete dienen der Kommunikation der Ziele und Planungsphasen; weiter erlauben sie, den Koordinationsgrad unter den Beteiligten sowie die Integration in die lokalen Begebenheiten zu prüfen.

Im Rahmen des AP5 werden fünf Schwerpunktgebiete identifiziert, davon drei in der Stadt Biel, die nachfolgend beschrieben werden:

- » Biel, Bahnhof
- » Biel, Gottstatt
- » Biel, Mett
- » Brügg, Brüggmoos
- » Lyss, Bahnhof

Zudem werden «Biel, Beaumont» und «Biel, Bözingenfeld» als künftige Schwerpunktgebiete aufgeführt. Sie weisen noch einen frühen Planungsstand auf, so dass noch keine konkreten Massnahmen zugeordnet werden können.

7.4.1 Schwerpunktgebiet «Biel, Bahnhof»

Das zwischen dem Guisan-Platz und dem Guido-Müller-Platz eingebettete Gebiet fungiert nicht nur als Verkehrs-drehscheibe, sondern ist auch ein Quartier im Herzen der Stadt und stellt ein wichtiges Scharnier zwischen dem Stadtzentrum im Norden, dem Naherholungsgebiet am See und dem Süden der Agglomeration dar. Es handelt sich um ein komplexes Gebiet, das zahlreiche hohe Anforderungen genügen soll. Deshalb wurde eine Projektorganisation initiiert, welche die Abstimmung zwischen den verschiedenen Partnern und Vorhaben sicherstellt (vgl. AP4-Massnahme KM-Mu.5).

Die Stadt Biel hat eine Testplanung durchgeführt, um die Organisation des ganzen Perimeters, insbesondere der öffentlichen Freiräume, zu analysieren und neu zu denken. Mit einem partizipativen Prozess wurde die Planung breit abgestützt. Als Ergebnis liegt ein Nutzungskonzept vor, welches als Planungsgrundlage für die künftige Weiterentwicklung und Neugestaltung des Bahnhofgebietes dient. Das Nutzungskonzept stimmt die relevanten Nutzungen und räumlichen Anforderungen aufeinander ab und ermöglicht es dadurch, einzelne Projekte etappiert zu planen und zu realisieren.

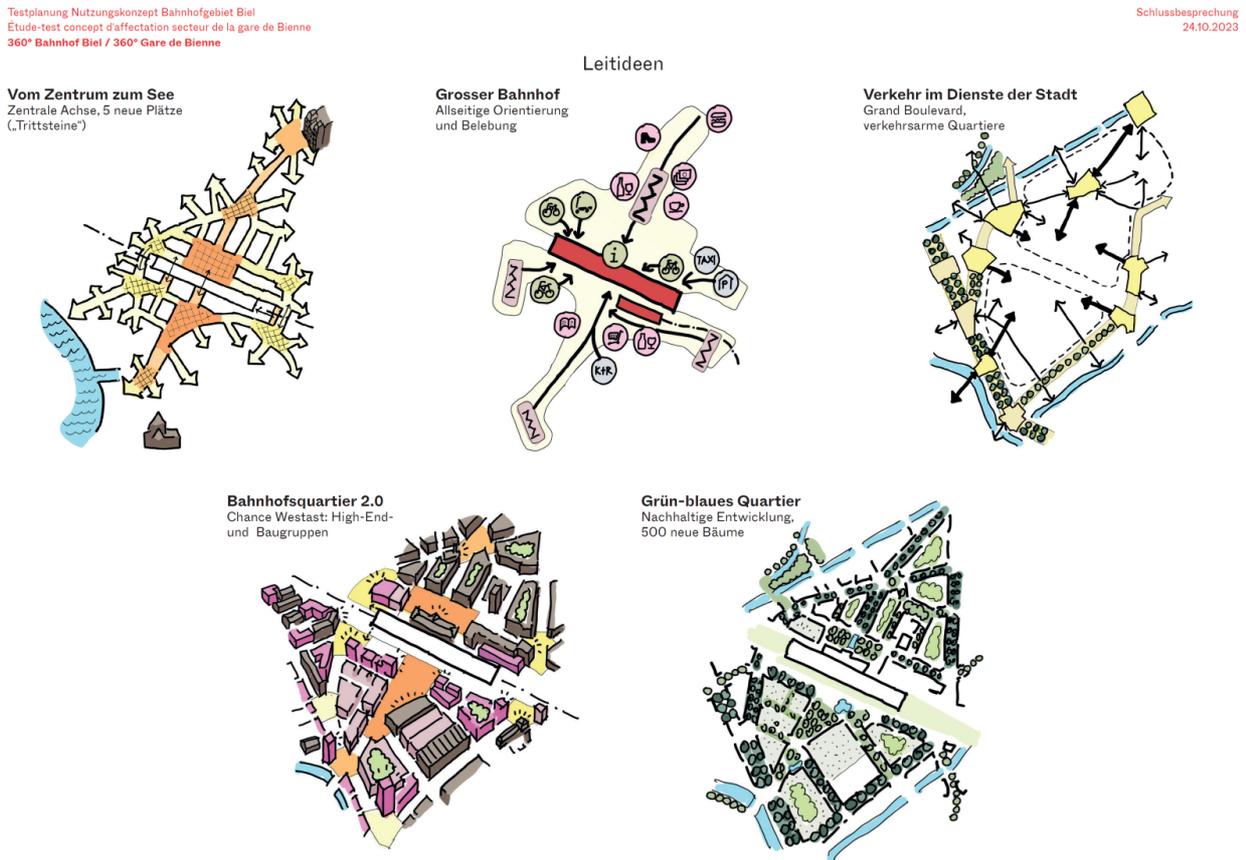


Abbildung 53 **Testplanung Nutzungskonzept Bahnhofgebiet Biel**
Quelle: Gemeinde Biel

Im Schwerpunktgebiet sind folgende Massnahmen vorgesehen:

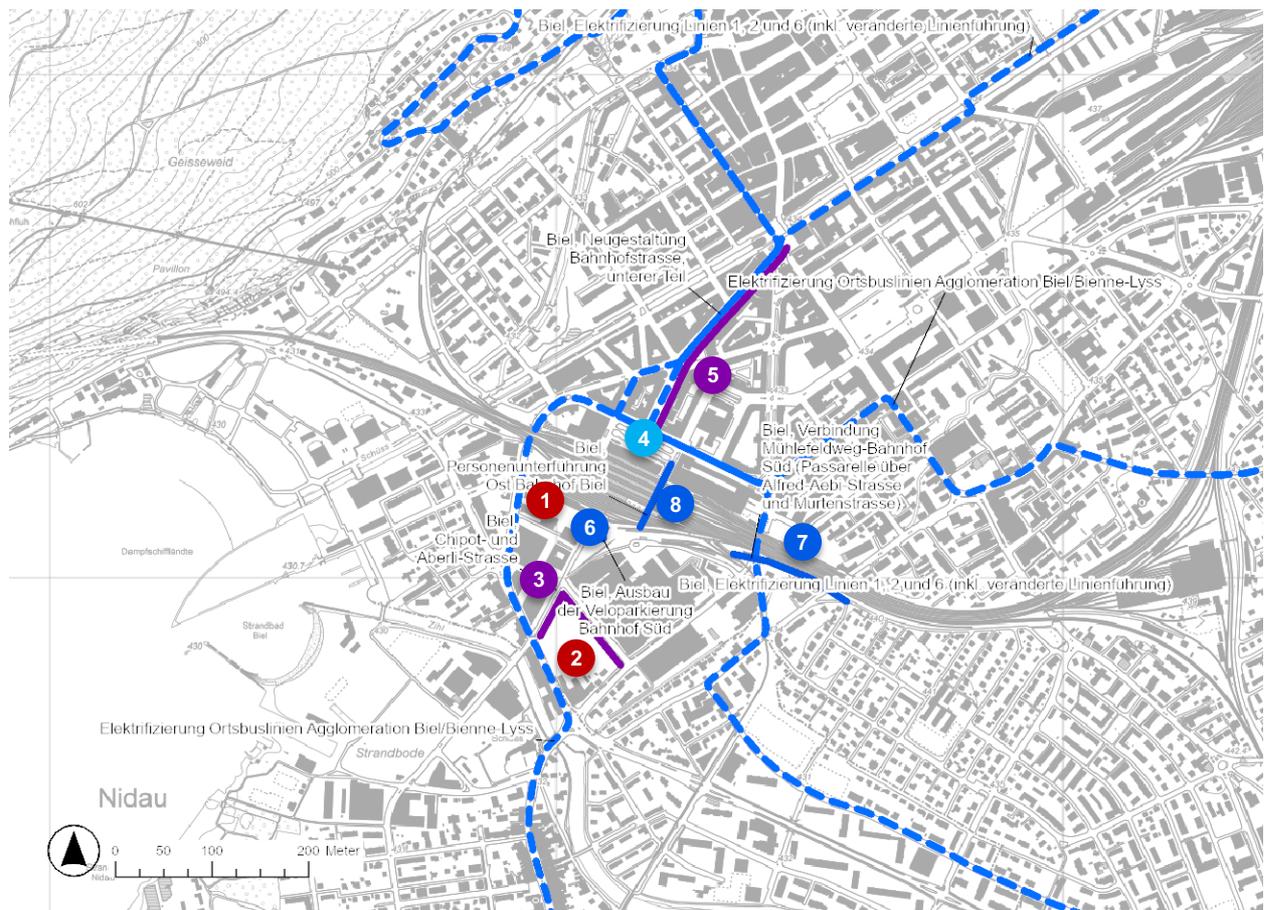


Abbildung 54 Massnahmen im Schwerpunktgebiete «Biel, Bahnhof»

- 1**

2

Regionaler Arbeitsschwerpunkt ESP Bahnhof Biel, Realisierung «Haus der Gesundheit und Prävention» und «Campus Biel/Bienne» der Berner Fachhochschule: Der Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof Biel ist mit dem ÖV ausgezeichnet erschlossen und wird seit 20 Jahren kontinuierlich auf der Basis eines Masterplans entwickelt. Mit dem Haus für Gesundheit und Prävention und dem Campus der Fachhochschule Bern werden bis 2028 zwei weitere öffentliche Nutzungen mit überregionaler Ausstrahlung realisiert. Grösseres Entwicklungspotenzial besteht noch im Teilgebiet Bahndamm, das ab 2035 entwickelt werden soll.

Siedlungsmassnahme
Vorleistung
Gemeinde/Kanton
BBS.S-SA.01.03
- 3**

Neugestaltung Chipot- und Aberli-Strasse: Umgestaltung und Aufwertung der Strassen- und Platzräume als attraktiver Bahnhofszugang für den Fuss- und Veloverkehr. Vor dem Haupteingang des Campus Biel/Bienne der Berner Fachhochschule wird ein öffentlicher Platz mit hoher Verweilqualität geschaffen.

Verkehrs-/Freiraummassnahme
AP4 A-Massnahme
Gemeinde
BBS.MIV-Auf.02.03
0371.4P.137
- 4**

Neugestaltung Bahnhofplatz: Schaffung eines urbanen Platzes mit einer kohärenten, funktionalen und gut in den städtischen Kontext integrierten Raumstruktur mit 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.

Verkehrs-/Freiraummassnahme
A- und B-Horizont
Gemeinde
BBS.KM-Mu.03

- 5 Neugestaltung Bahnhofstrasse, unterer Teil inkl. Guisanplatz:** Umfassende Neugestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Anwohnenden, des ÖV und Veloverkehrs sowie der Queerungsmöglichkeiten und der Verkehrssicherheit.
- Verkehrsmassnahme
A-Horizont
Gemeinde
BBS.MIV-Auf.05
- 6 Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd:** Erweiterung um 500 Veloabstellplätze, damit ein ausreichendes Angebot an gedeckten und sicheren Veloabstellplätzen zur Verfügung gestellt werden kann.
- Verkehrsmassnahme
B-Horizont
Gemeinde
BBS.LV-Ü.02.12
- 7 Fuss- und Veloverbindung Mühlefeldweg-Bahnhof Süd (Passerellen Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse:** Mit zwei Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr entsteht eine durchgehende, direkte und flache Route entlang der Bahngleise vom Seeufer über den Bahnhof Biel bis Brügg.
- Verkehrsmassnahme
B-Horizont
Gemeinde
BBS.LV-Ü.5
- 8 Personenunterführung Ost Bahnhof Biel:** Neue velogängige Bahnhofspassage am südöstlichen Ende des Bahnhofplatzes mit zusätzlichen Perronzugängen.
- Verkehrsmassnahme
C-Horizont
Gemeinde

7.4.2 Schwerpunktgebiet «Biel, Gottstatt»

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Gurzelen liegt im Herzen der Stadt Biel zwischen Schüss und Jurasüdfuss und wird seit mehreren Jahren umgestaltet. Die Planungen begannen in der Mitte der 2000er und die Umsetzung vor etwa 10 Jahren. Das Schwerpunktgebiet «Gottstatt» südlich des ESP Gurzelen wird sich in den nächsten Jahrzehnten entwickeln. Es liegt zwischen dem Natur- und Erholungsraum der Schüssinsel und der Produktionsanlagen der SBB und wird heute von zwei Gebäudestrukturen charakterisiert: einerseits die Arbeits- und Produktionswerkstätte im Südwesten des Areals, andererseits der heterogene und mehrheitlich dem Wohnen gewidmete Teil im Osten des Areals. Die Gottstattstrasse, welche von Westen nach Osten führt, weist heute einen stark MIV-orientierten Charakter auf.

Zum heutigen Zeitpunkt sind Diskussionen und Vorstudien für die Erneuerung der Gebäudestruktur sowie der privaten und öffentlichen Freiräume im Gange. Die derzeit laufenden Studien sollen eine optimale Integration im Quartier sowie die Verbindungen zu den strukturierenden öffentlichen Räumen (insbesondere zur Schüssinsel und ihre Durchwegung des Fuss- und Veloverkehrs) ermöglichen, um eine nachhaltige Erneuerung, klimatisch resiliente und inklusive Stadtstruktur zu fördern.

Im Schwerpunktgebiet sind folgende Massnahmen vorgesehen:

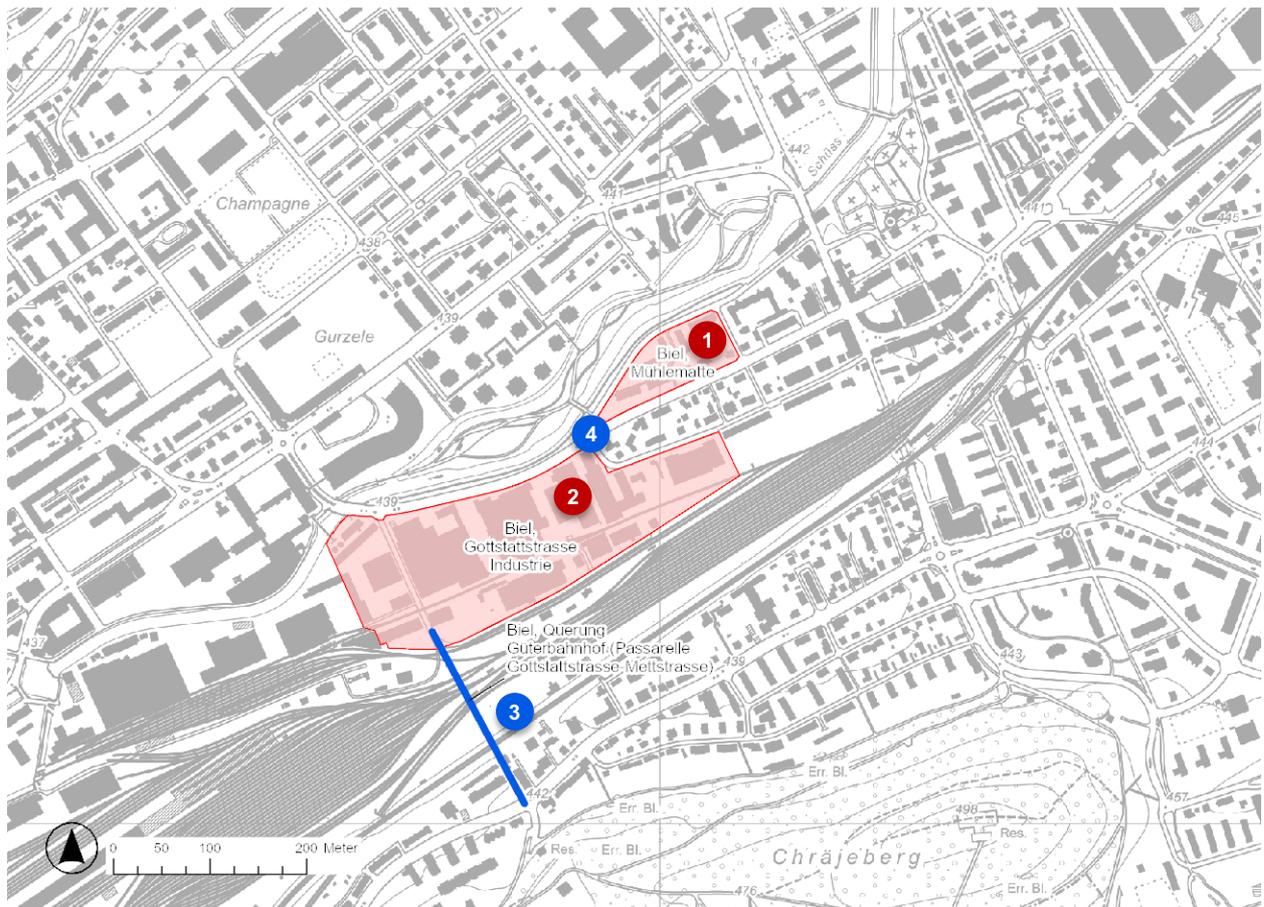


Abbildung 55 Massnahmen im Schwerpunktgebiete «Biel, Gottstatt»

- 1 Überbauungsordnung «Mühlematte» (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet):** Verdichtung des gemeinnützigen Wohnraums, um neuen, zugänglichen Wohnraum von guter Qualität in nachhaltigen Gebäuden zu schaffen. Dabei sollen strukturell eine Öffnung zur Schüssinsel hin sowie eine passende Frontseite gegenüber der Gottstattstrasse erstellt werden. Die Aussenraumgestaltung soll die Klimaresilienz (Bodendurchlässigkeit, Begrünung, usw.) und das soziale Leben (Qualität der Nutzung, Begegnungsorte, usw.) fördern. Dank ihrer zentralen Lage ist die Überbauung prädestiniert für ambitionierte Mobilitätskonzepte. Im A-Horizont wird eine Überbauungsordnung erarbeitet.

Siedlungsmassnahme
A-Horizont
Gemeinde
BBS.S-UV.01.26
- 2 Städtebauliches Konzept «Gottstatt Industrie» (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet):** Gestaffelte Umstrukturierung des Industriegebiets zu einer Mischnutzung mit hohem Wohnanteil. Dabei soll langfristig ein neues Quartier entwickelt werden, welches sich eines Tages bis zu den Produktionsanlagen der SBB erstrecken soll. Im A-Horizont wird ein städtebauliches Konzept erarbeitet.

Siedlungsmassnahme
A-Horizont
Gemeinde
BBS.S-UV.01.35
- 3 Querung Güterbahnhof (Passarelle Gottstattstrasse-Mettstrasse):** Die Produktionsanlage der SBB bildet eine Zäsur, welche den Norden und den Süden der Stadt über eine sehr grosse Distanz trennt. Eine neue Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr vom Ohm-Weg zur Mettstrasse soll beide Stadtteile sowie die nahen Freiräume miteinander verbinden.

Verkehrsmassnahme
B-Horizont
Gemeinde
BBS.LV-Ü.04
- 4 Neugestaltung Gottstattstrasse:** Umgestaltung des Strassenraums zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen und zur Aufwertung des öffentlichen Raums. Die Gottstattstrasse soll sich als integraler Bestandteil des Quartiers in die Siedlungsstruktur einbetten und eine Längsführung sowie Querverbindungen ermöglichen.

Verkehrsmassnahme
C-Horizont
Gemeinde

7.4.3 Schwerpunktgebiet «Biel, Mett»

Der Stadtteil Mett (Mettquartier) ist das bevölkerungsreichste Quartier der Stadt Biel mit einem hohen Anteil an Genossenschaftswohnungen, welche im Baurecht auf Grundeigentum der Stadt Biel erstellt wurden. In den nächsten Jahrzehnten werden sich die Siedlungs- und die Bevölkerungsstruktur verändern, weshalb diese Entwicklungen frühzeitig über geeignete Planungsinstrumente, eine enge Zusammenarbeit mit den Wohnbaugenossenschaften und privaten Grundeigentümerschaften sowie eine qualitätsvolle Gestaltung der Strassen- und (Grün-)Freiräume aufgefangen werden sollen.

Im Schwerpunktgebiet sind folgende Massnahmen vorgesehen:

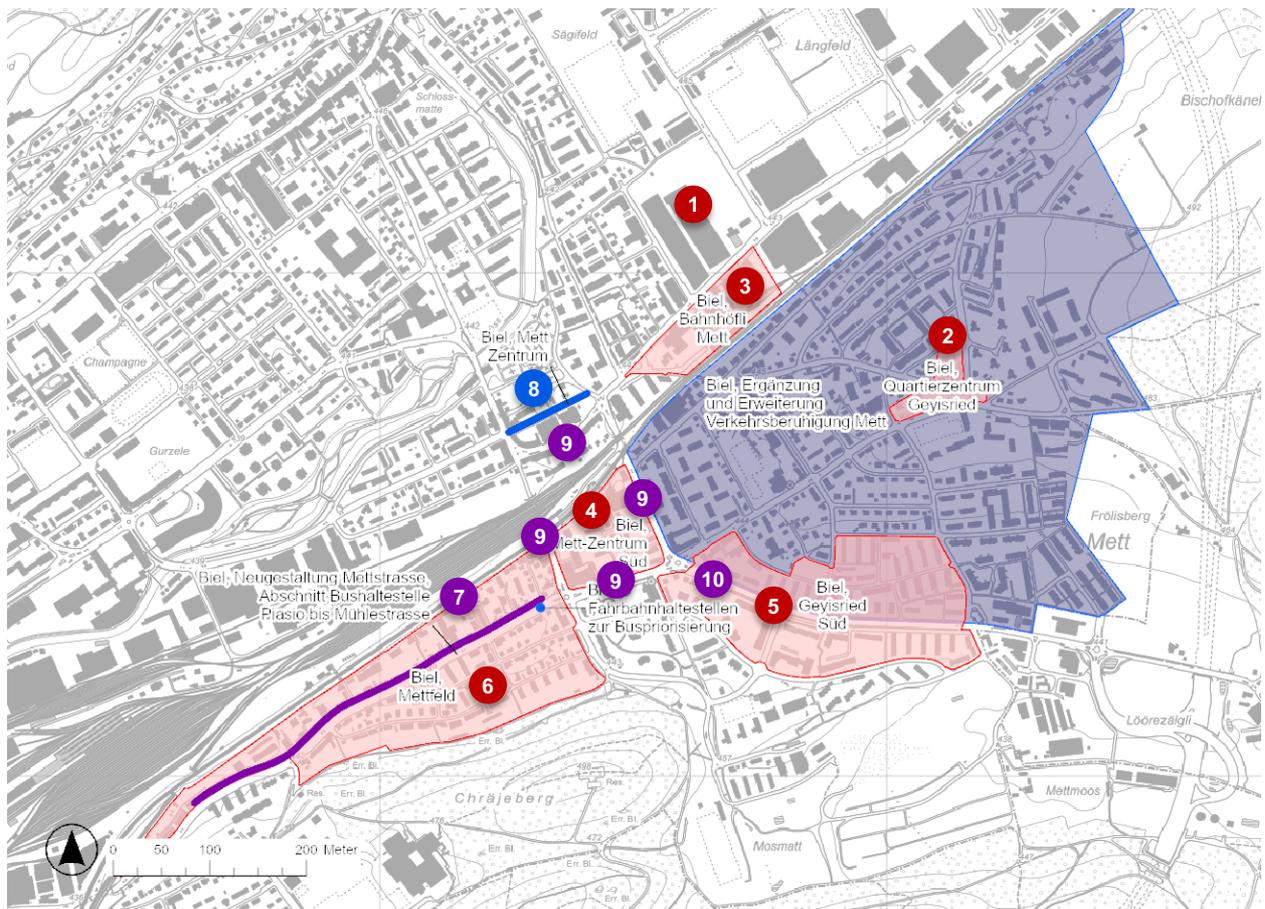


Abbildung 56 Massnahmen im Schwerpunktgebiete «Biel, Mett»

- 1 Realisierung «Jakob-Strasse Süd» (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet):** Verdichtung und Transformation des Quartiers in ein qualitativvolles Quartier mit Mischnutzungen. Im Zentrum steht ein öffentlich zugänglicher Park von 10'000m², welcher die Identität des Quartiers prägen wird. Als Grundlage für die Entwicklung dienen ein städtebauliches Konzept (2016) sowie die Anpassung der baulichen Grundordnung (2017-2020). 2022 wurde ein Studienauftrag in den Bereichen Architektur und Landschaftsarchitektur durchgeführt. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf die Qualität der Architektur und der öffentlichen Räume gelegt. Die ersten Baugesuche wurden 2023 eingereicht, der Baubeginn ist für Anfang 2025 geplant. Die Realisierung der Überbauungen wird sich über mehrere Jahre erstrecken..

Siedlungsmassnahme
Vorleistung
 Gemeinde
 BBS.S-UV.01.07

- | | |
|---|---|
| <p>2 Realisierung «Geyisried-Zentrum» (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet): Realisierung von drei Wohngebäuden mit öffentlichen und halböffentlichen Aussenräumen im Zentrum des Quartiers Geyisried im A-Horizont.</p> | <p>Siedlungsmassnahme
Vorleistung
Gemeinde
BBS.S-UV.01.08</p> |
| <p>3 Städtebauliches Konzept «Bahnhöfli Mett» (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet): Das Areal im Bereich des früheren Bahnhofs Mett wird nur noch teilweise von den SBB genutzt. Die nördlich davon liegenden Industriehallen sind teils mit Zwischennutzungen belegt und bedürfen mittel- bis langfristig eines Ersatzes. Um ein neues Quartier mit gemischter Nutzung und Kleingewerbe zu realisieren, wird als erster Schritt im A-Horizont ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt.</p> | <p>Siedlungsmassnahme
A-Horizont
Gemeinde
BBS.S-UV.01.10</p> |
| <p>4 Überbauungsordnung «Mett-Zentrum Süd» (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet): Das Zentrum des Quartiers Mett wird durch die Bahngleise in zwei Teile unterteilt. Im Süden beabsichtigen mehrere Grundeigentümerschaften, gemeinnützigen Wohnraum zu erstellen. Der Bahnhof von Mett, welcher kürzlich verschoben wurde und ein hohes Potenzial aufweist, ist heute schlecht erreichbar. Im Jahr 2023 wurde eine Testplanung durchgeführt, um mögliche Szenarien der Quartierentwicklung zu untersuchen. Die Erkenntnisse werden nun in einem städtebaulichen Konzept vertieft. Daneben sind weitere Studien bezüglich der Neugestaltung der angrenzenden Strassenräumen im Gange. Gestützt darauf wird im A-Horizont eine Überbauungsordnung erarbeitet.</p> | <p>Siedlungsmassnahme
A-Horizont
Gemeinde
BBS.S-UV.01.28</p> |
| <p>5 Überbauungsordnung «Geyisried Süd» (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet): Das von Genossenschaftssiedlungen geprägte Quartier soll mittel- bis langfristig erneuert und punktuell verdichtet werden. Die Stadt Biel und die Wohnbaugenossenschaften nahmen am Ideenwettbewerb Europan 16 im Jahr 2020/21 teil, um eine Vision 2050 für das Quartier zu entwickeln. Auf Basis der Wettbewerbsergebnisse wird ein Konzept für die künftige Quartierentwicklung erstellt. Gestützt darauf wird im A-Horizont eine Überbauungsordnung erarbeitet.</p> | <p>Siedlungsmassnahme
A-Horizont
Gemeinde
BBS.S-UV.01.30</p> |
| <p>6 Überbauungsordnung «Mettfeld» (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet): Die hauptsächlich kleinkörnige und heterogene Bebauungsstruktur des Quartiers Mettfeld erstreckt sich zwischen Bahngleis und Wald auf beiden Seiten der Mettstrasse. Das Quartier besteht aus mehreren Wohnbaugenossenschaften und grossen Parzellen, welche ein grosses Entwicklungs- und Erneuerungspotential darstellen. Die Verkehrsentlastung der Mettstrasse aufgrund der Eröffnung des Ostasts der A5 erlaubt eine Aufwertung und Verdichtung, welche mit einer angepassten Nutzungsplanung gelenkt werden soll. Gestützt auf ein städtebauliches Konzept wird im A-Horizont eine Überbauungsordnung erarbeitet.</p> | <p>Siedlungsmassnahme
A-Horizont
Gemeinde
BBS.S-UV.01.29</p> |
| <p>7 Neugestaltung Mettstrasse: Umgestaltung des (entlasteten) Strassenraums gemäss Zielsetzungen der vfM Ostast A5 mit Aufhebung der Längsparkierung, Anordnung von Fahrbahnhaltestellen sowie separaten Velospuren und Fusswegen, nordseitig durch eine Baumreihe von der Fahrbahn abgetrennt.</p> | <p>Verkehrsmassnahme
AP4-Massnahme A-Horizont
Gemeinde
BBS.MIV-Auf.09
0371.4.067</p> |

- 8 Promenade Mett Zentrum:** In den letzten Jahren entstanden im Zentrum von Mett mehrere Neubauten. Die Stadt Biel realisiert nun die damit verbundenen öffentlichen Infrastrukturen und gestaltet eine neue öffentliche Promenade für die Quartierbevölkerung zwischen der Mühlestrasse und dem Gottfried-Ischer-Weg. Grundlage des Projektes ist ein im Jahr 2016 durchgeführter Landschaftsarchitekturwettbewerb. Der Stadtrat hat im August 2023 dem Realisierungskredit zugestimmt.
- Verkehrsmassnahme
Vorleistung
Gemeinde
- 9 Neugestaltung der Strassenachsen um das Zentrum von Mett:** Das Zentrum von Mett ist von vier Strassenabschnitten mit unterschiedlichen Funktionen umrandet. Die verkehrsorientierte Gestaltung der Strassen ist nach der Eröffnung des Ostastes der A5 nicht mehr zeitgemäss und soll neu geplant werden. Dabei sollen neue öffentliche Räume im Zentrum des Quartiers entstehen, welche nachhaltige Mobilitätsformen, Verbindungen zu den angrenzenden Quartieren sowie soziale Interaktionen fördern.
- Verkehrsmassnahme
C-Horizont
Gemeinde
- 10 Neugestaltung der Orpundstrasse:** Aufwertung und Neuaufteilung des Strassenraums zugunsten von nachhaltigen Mobilitätsformen im Rahmen der vfM Ostast A5.
- Verkehrsmassnahme
C-Horizont
Gemeinde

7.4.4 Schwerpunktgebiet «Brügg, Brüggmoos»

Das Brüggmoos ist ein wichtiges regionales Arbeitsplatzgebiet mit grossem Entwicklungspotenzial. Im Brüggmoos sind beträchtliche Reserven an Industrie- und Gewerbeflächen vorhanden. In Zusammenhang mit der Ansiedelung des Spitalneubaus Biel-Brügg beteiligt sich die Gemeinde Brügg basierend auf dem Dialogprozess Zukunftsbild Espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) an der regionalen Entwicklung. Der Spitalneubau ist in vielerlei Hinsicht ein «Treiber» für die Entwicklung des Brüggmoos.

Das Zukunftsbild EBBN zeigt die regionale Weiterentwicklung über die Gemeindegrenzen auf. Der Gemeinderat Brügg hat darauf aufbauend für das heutige Industriequartier «Brüggmoos» eine Strategie entwickelt. Diese sieht eine Zone für Freizeit und Erholung entlang dem Nidau-Büren-Kanal vor, daran anschliessend eine Zone für «Wohnen und Arbeiten» und nördlich der Erlenstrasse weiterhin eine «Arbeits- und Einkaufszone». Diese strategische Neuausrichtung steht in engem Zusammenhang mit der regionalen Entwicklung und knüpft an die sieben Leitideen aus dem Dialogprozess Zukunftsbild Espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) an.

Damit das Brüggmoos erfolgreich gestaltet werden kann, hat die Gemeinde Brügg das Forum Brüggmoos lanciert. Das Forum soll eine gute Zusammenarbeit zwischen den Behörden und den Betrieben sicherstellen, um die zukünftige Entwicklung erfolgreich zu gestalten. Dieses Forum bietet die Möglichkeit, sich über die Entwicklungen im Brüggmoos zu informieren und sich mit anderen Unternehmen, der Region und der Standortgemeinde auszutauschen.

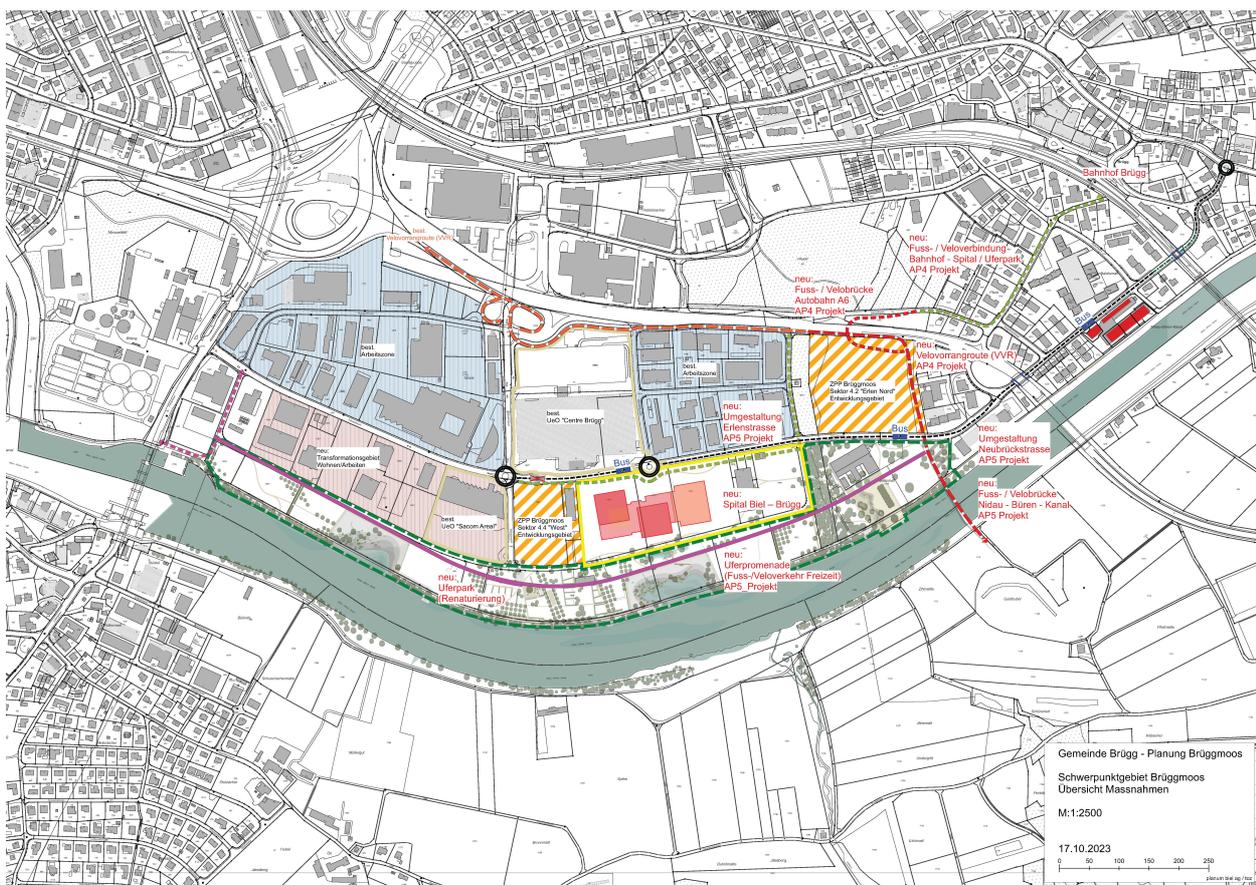


Abbildung 57 **Schwerpunktgebiet Brüggmoos**
Quelle: Gemeinde Brügg

Im Schwerpunktgebiet sind folgende Massnahmen vorgesehen:

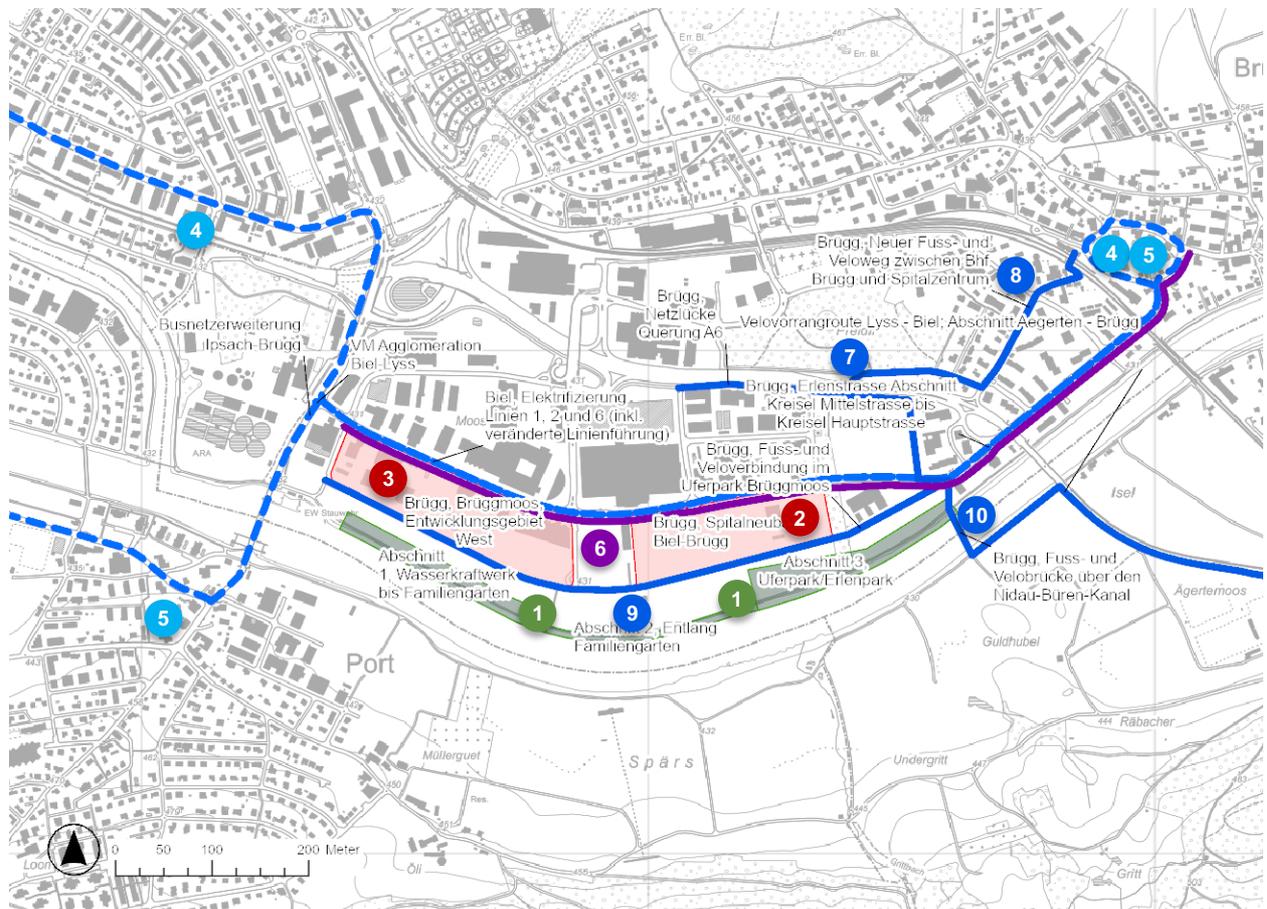


Abbildung 58 Massnahmen im Schwerpunktgebiete «Brugg, Bruggmoos»

- 1 Realisierung Uferpark «Bruggmoos»:** Der Uferpark ist Teil der übergeordneten Freiraumkette entlang des Nidau-Büren-Kanals zwischen Bielersee und Häftli (Alte Aare). Die heute weitgehend landwirtschaftlich genutzten Parzellen werden zu einem grundlegenden und identitätsstiftenden Teil der neuen Parkanlage. Durch die neu geschaffenen Landschaftskammern wird das bestehende Ufer sowohl für die Menschen, wie auch für Flora und Fauna vielfältiger gestaltet und ökologisch aufgewertet. Grosse Teile des Ufers werden im heutigen Zustand belassen. Somit können markante, bestehende Gehölze erhalten werden. Durch das gezielte Anlegen von Biodiversitätsförderflächen wird eine zukunftsorientierte Landwirtschaft gefördert. Ruderalflächen, Wiesen, Feuchtgebiete, Gräben und Gehölzgruppen mit unterschiedlichen einheimischen Strauch- und Baumarten werden die Felder und Landschaftskammern miteinander verbinden und vernetzen. Vorhandene Wegstrukturen werden gefestigt und strukturell ergänzt. Der Spitalneubau und dessen Umgebung sind integraler Bestandteil des Uferparks. Die angrenzenden Schrebergärten werden schrittweise aufgelöst und kooperativ umgestaltet. Unter Vorbehalt der kommunalen Urnenabstimmung Ende Oktober 2024 wird der Uferpark ab 2025 realisiert.
- 2 Realisierung Nebau Spitalzentrum Biel (Regionaler Arbeitsschwerpunkt):** Unter Vorbehalt der kommunalen Urnenabstimmung Ende Oktober 2024 wird der Neubau ab 2025 realisiert, damit Anfang 2029 das Spitalzentrum Biel seinen Betrieb im regionalen Arbeitsschwerpunkt Bruggmoos aufnehmen kann.

Landschaftsmassnahme
AP4 A-Massnahme
 Gemeinde / Kanton
 BBS.L-Gr.03
 0371.4.084
 0371.4.085
 0371.4.086

Siedlungsmassnahme
Vorleistung
 SZB AG / Kanton

- 3 Nutzungsplanung Entwicklungsgebiet West (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet):** Transformation und Verdichtung der bestehenden Arbeitszone für Wohn- und Arbeitsnutzungen. Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren und Um-/Aufzoning.
- Siedlungsmassnahme
A-Horizont
Gemeinde
BBS.S-UV.01.34
- 4 Ausbau ÖV – Taktverdichtung Linie 1 und Busnetzerweiterung Ipsach-Port-Brügg (Linie 11):** Die heutige ÖV-Erschliessung des Brüggmoos erfolgt über die Buslinie 2 (Brügg-Orpundplatz) in einem 10-Minuten-Takt. Ab 2027 ist eine Verdichtung auf einen 7,5-Minuten-Takt geplant. Ausserdem soll die Linie neu als Linie 1 die regionalen Arbeitsschwerpunkte Bözingenfeld und Brüggmoos über den Bahnhof Biel verbinden. Ein wichtiger Faktor dabei ist der Spitalneubau. Ergänzend dazu ist im ÖV-Konzept eine neue Tangentiallinie Ipsach-Port-Brügg geplant (Linie 11), welche im 30-Minuten-Takt ebenfalls über die Erlenstrasse verkehren soll. Dazu sind neue Haltestellen geplant.
- Verkehrsmassnahme
A- und B-Horizont
Kanton
BBS.ÖV-Str.04.01
BBS.ÖV-Str.04.03
- 5**
- 6 Erlenstrasse / Neubrückstrasse:** Neugestaltung des Strassenraums mit Tempo 30 und Mittelstreifen im Zusammenhang mit dem Spitalneubau Biel - Brügg. Der Spitalneubau bedingt die Verlegung und Neukonzipierung der Bushaltestellen «Brüggmoos», «Mehrzweckhalle» und «Pfeid». Die Massnahme erfüllt die Wirkungsziele gemäss Richtplan vfM Ostast. Sie wird nicht als vfM durch den Bund mitfinanziert und wird deshalb in das AP5 aufgenommen.
- Verkehrsmassnahme
A-Horizont
Gemeinde
BBS.MIV-Auf.13.01
- 7 Fuss und Velobrücke über A6:** Im Zusammenhang mit dem Neubau des Spitalzentrums Biel wird eine neue Brücke für den Fuss- und Veloverkehr über die A6 erstellt. Die Überführung ist Teil der Velobahn Lyss-Biel. Damit werden der Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos und der künftige Spitalstandort optimal für den lokalen und regionalen Veloverkehr erschlossen.
- Verkehrsmassnahme
AP4 A-Massnahme
Kanton
BBS.LV-Ü.9
0371.4.037
- 8 Neuer Fuss- und Veloweg zwischen Bahnhof Brügg und Spitalzentrum:** Die neue Fuss- und Velobrücke über die A6 ermöglicht die Realisierung einer direkten Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Bahnhof Brügg und dem künftigen Spitalstandort.
- Verkehrsmassnahme
AP4 A-Massnahme
Gemeinde
BBS.LV-Ü.14
0371.4P.135
- 9 Fuss- und Veloverbindung im Uferpark:** Die Uferpromenade dient als rückwärtige Erschliessung des Spitalneubaus und als überregionale Verbindung für den Freizeitverkehr. Die Uferpromenade mit einem Lichtraumprofil von 6 m (Zweirichtungsradweg befestigt, Fussweg chaussiert) ist Bestandteil des Uferparks. Unter Vorbehalt der kommunalen Urnenabstimmung Ende Oktober 2024 wird die Uferpromenade ab 2026 realisiert.
- Verkehrsmassnahme
A-Horizont
Gemeinde
BBS.LV-Ü.18
- 10 Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal:** Die Brücke verbessert die Zugänglichkeit des künftigen Spitalstandorts und verbindet die beiden Flussufer. Sie ist Teil der Velobahn zwischen Lyss und Biel (Kanton) und stellt die Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zum Bahnhof Brügg (Gemeinde, AP4 A-Massnahme) sicher. Zum Zeitpunkt der Eröffnung des Spitals wird die FVV-Erschliessung des Spitals für den südlichen Teil der Agglomeration mit der neuen FVV-Brücke über die A6 (Nr. 7) sichergestellt.
- Verkehrsmassnahme
A-Horizont
Kanton
BBS.LV-Ü.10

7.4.5 Schwerpunktgebiet «Lyss, Bahnhof»

Der Bahnhof Lyss ist eine der wichtigsten Zentralitäten in der Gemeinde und spielt eine entscheidende Rolle als Mobilitätsdrehscheibe in der Region. Das Bahnhofumfeld ist die Adresse der Gemeinde. Die umgestaltete Bahnhofstrasse hat bereits heute eine hohe Qualität. Ausserdem bilden der Bangerter Park und die angrenzenden Villen ein schönes und identitätsstiftendes Ensemble im nördlichen Bereich des Bahnhofs. Zwischen Bahnhofstrasse und Bangerter Park fehlt, als Abschluss der Bahnhofstrasse, ein städtebauliches Element bestehend aus Bahnhofplatz und baulichem Akzent. Die bestehenden Freiräume werden als Fragmente wahrgenommen oder sind durch Parkplätze oder Restflächen geprägt..

Mit dem «Städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss» liegt eine Strategie für die Nutzungsverdichtung und städtebauliche Aufwertung des Zentrums von Lyss vor. Darin spielt das Bahnhofgebiet eine zentrale Rolle.

Die SBB erarbeitet bis Ende 2024 eine Infrastruktur-Studie zur Weiterentwicklung des Bahnhofs Lyss. Auf dieser Grundlage kann die Gemeinde mit der SBB eine Vereinbarung zur weiteren Planung und Umsetzung abschliessen.

Im Schwerpunktgebiet sind folgende Massnahmen vorgesehen:

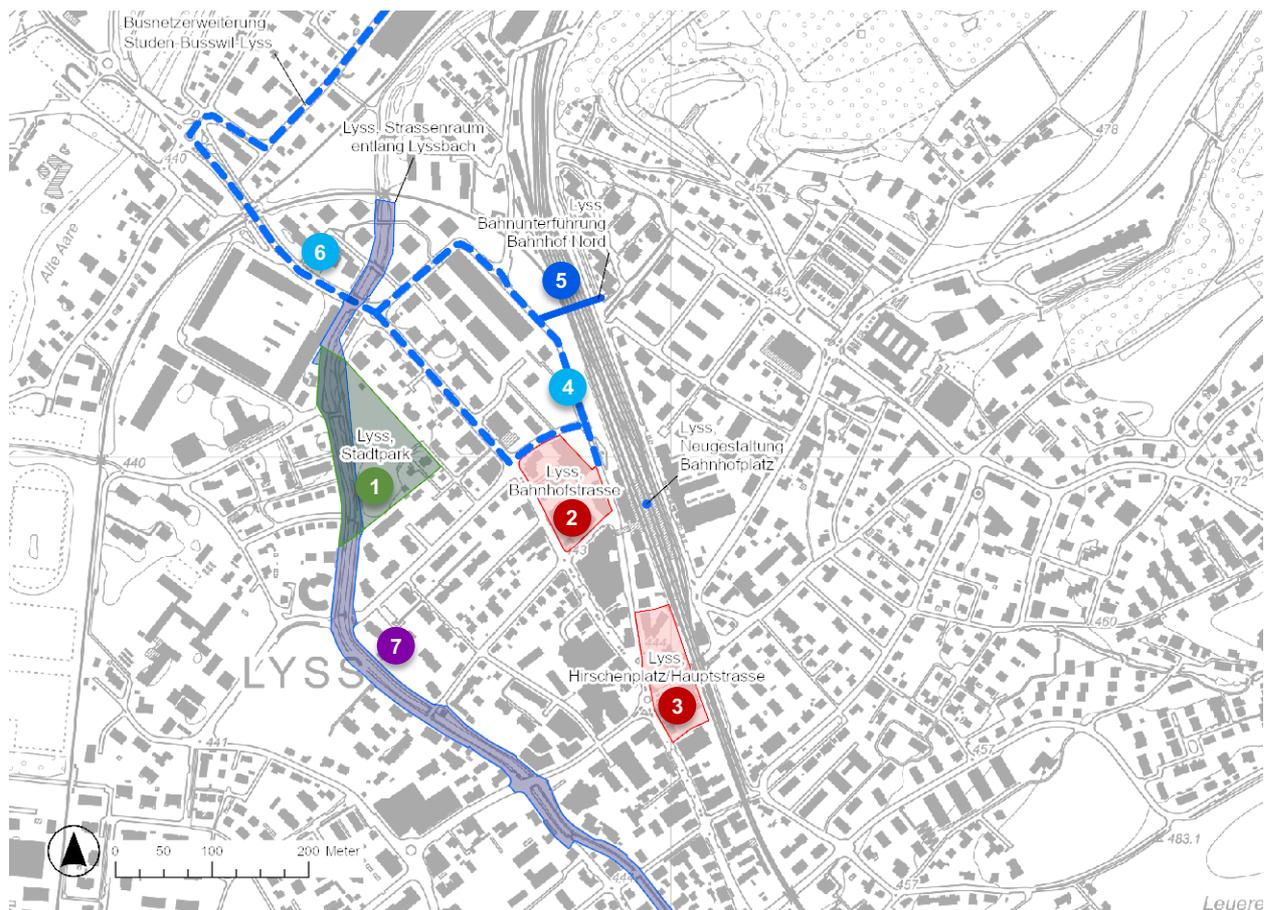


Abbildung 60 Massnahmen im Schwerpunktgebiete «Lyss, Bahnhof»

- | | |
|--|--|
| <p>1 Realisierung Stadtpark: Umgestaltung des bestehenden Reitplatzes (Wiese) zu einer öffentlichen Park- und Grünanlage (Stadtpark) mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten für alle Bevölkerungsgruppen, Integration von Spiel- und Sportanlagen und klimaregulierender Begrünung und Gestaltung.</p> | <p>Landschaftsmassnahme
 AP4 A-Massnahme
 Gemeinde / Kanton
 BBS.L-Gr.02
 0371.4.083</p> |
| <p>2 Überbauungsordnungen Bahnhofstrasse und Hirschenplatz/Hauptstrasse (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete): Gestützt auf den Städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss sollen die bahnhofnahen Areale erneuert und punktuell verdichtet werden. Im A-Horizont werden je ein städtebauliches Konzept und eine Überbauungsordnung erarbeitet.</p> | <p>Siedlungsmassnahme
 A-Horizont
 Gemeinde
 BBS.S-UV.01.17
 BBS.S-UV.01.18</p> |
| <p>4 Neugestaltung Bahnhofplatt: In einem ersten Schritt wird ein qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren zur Erarbeitung eines integralen städtebaulichen Konzepts für das direkte Bahnhofumfeld inkl. Bangerter Park veranstaltet. Dabei werden folgende Aufgaben bearbeitet: Bebauungs- und Nutzungskonzept um den Bahnhofplatz und den Park; Neubaukonzept für eine zweite Personenunterführung mit Anschlüssen an die Perrons inkl. Raum für den Fuss- und Velodurchgangsverkehr, Platz- und Parkgestaltung, Erweiterung Begegnungszone; Integration Bushaltestellen, Bahnhofvorfahrt, K+R, Taxi, Veloparkierung, Integration P+R im Baufeld, Erschliessung und Anordnung Nutzer-/Besucherparkplätze, Umgang mit historischer Bausubstanz.</p> | <p>Verkehrsmassnahme
 A-Horizont
 Gemeinde
 BBS.KM-Mu.03</p> |
| <p>5 Neue Bahnunterführung Bahnhof Nord: Gemeindeanteil an der neuen Bahnunterführung (siehe oben) zur besseren Anbindung der ostseitigen Quartiere am Zentrum bzw. am Bahnhof</p> | <p>Verkehrsmassnahme
 B-Horizont
 Gemeinde
 BBS.LV-Ü.06</p> |
| <p>6 Ausbau ÖV - Busnetzerweiterung Studen-Busswil-Lyss: Einrichten der neuen Busstrecke Studengrien – Busswil – Industriering Lyss – Lyss Bahnhof (umfangreicher Ausbau Strassen und Haltestellen Gemeinde Lyss-Busswil). Neue Bushaltestellen für die Erschliessung der Arbeitsschwerpunkte ESP Studengrien und Lyss-Nord (neue Linie Studen-Busswil-Büetigen-Lyss Nord-Lyss Bahnhof).</p> | <p>Verkehrsmassnahme
 A-Horizont
 Kanton
 ÖV-Str.04.05</p> |
| <p>7 Strassenraum entlang des Lyssbachs: Siedlungsorientierte Umgestaltung der Strassenräume beidseits des Lyssbachs, der als grünes Rückgrat der Gemeinde fungiert und das Zentrum von Lyss als lineares Element strukturiert. Der Lyssbach verbindet Quartiere und dient der Bevölkerung als wichtiger Erholungs- und Aufenthaltsraum. Angesichts der geplanten Zentrumsentwicklung und Innenverdichtung, basierend auf dem städtebaulichen Richtplan für das Zentrum von Lyss, wird dem Gewässerraum als nahegelegener Grünraum eine zentrale Rolle zukommen. Der Gewässerraum des Lyssbachs bietet eine Vielzahl öffentlicher, durch Grünbestände geprägter Räume, einen weitgehend zugänglichen und zur Erholung geeigneten Uferraum, sowie verkehrssarme Strassen. Die Ufermauern wurden bereits aufwändig saniert, und nun sollen auch die Strassenräume und Platzbereiche aufgewertet werden, um die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Aufenthalts- und Wohnqualität zu verbessern, insbesondere entlang wichtiger Schulwege. Der Planungskredit wird 2026 geholt, die Umsetzung ist 2028-2029 geplant.</p> | <p>Verkehrs-/Freiraummassnahme
 AP4 A-Massnahme
 Kanton
 BBS.MIV-Auf.02.04
 0371.4P.137</p> |

7.4.6 Zukünftige Schwerpunktgebiete

Nachfolgende Schwerpunktgebiete stellen ein wichtiges Entwicklungspotenzial dar und wurden als zukünftige Schwerpunktgebiete für die Agglomerationsprogramme der nächsten Generationen identifiziert. Es wurden weder spezifische Massnahmen identifiziert noch Massnahmen im aktuellen Agglomerationsprogramm integriert.

» **Schwerpunktgebiet «Biel, Beaumont»**

Im November 2018 haben das Spitalzentrum Biel/Bienne (SZB AG) bzw. der Kanton Bern offiziell ihr Vorhaben einer Verlegung des Spitalstandortes in der Agglomeration Biel bekanntgegeben. Durch den Wegzug des Spitals aus dem Beaumont-Quartier ergibt sich an diesem hochattraktiven Standort ein bedeutendes Entwicklungspotenzial.

Um die künftige Nutzung und Gestaltung des Areals zu bestimmen, müssen fundierte Vorarbeiten geleistet werden, und zwar gesamtheitlich, d.h. über alle Parzellen und Nutzungszonen (Mischzone und Zone für öffentliche Nutzungen) sowie über alle relevanten Themen. Das Ziel der Stadt Biel ist, hier eine hervorragende städtebauliche, landschaftliche, erschliessungstechnische und sozialräumliche Qualität zu schaffen. Dieses soll mit dem Ziel der SZB AG, möglichst hohen Landverkaufserlös zu generieren, in eine gute Balance gebracht werden.

Als erste Etappe des langen Planungsprozesses wird eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, um das Potenzial (Nutzungen, Flächen) und die Rahmenbedingungen einer Entwicklung abzuschätzen. Danach soll ein städtebauliches Konzept für die Arealentwicklung erarbeitet und das Planerlassverfahren durchgeführt werden.

» **Schwerpunktgebiet «Biel, Bözingenfeld»**

Das Bözingenfeld ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP). Das Gebiet beherbergt heute ca. 8'000 Arbeitsplätze und könnte gemäss einer aktuellen Analyse der Nutzungsreserven bis zu 20'000 zusätzliche Arbeitsplätze aufnehmen. Jedoch kann dieses beträchtliche Potenzial aufgrund der heute vorhandenen Verkehrsorganisation sowie der «monomodalen» Nutzung nicht ausgeschöpft werden. Eine Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Mobilität ist notwendig, um einen verkehrlichen Kollaps zu verhindern und die Attraktivität des Gebietes zu erhalten. Das Bözingenfeld soll sich von einem MIV-orientierten Arbeitsplatzschwerpunkt zu einem klimaresilienten Stadtraum mit menschlichem Massstab (Gestaltung der Strassen- und Freiräume, Zentrumsfunktion in Fussdistanz kreieren, engmaschige Fuss- und Veloverkehrsnetze, usw.) entwickeln. Als Grundlage hat die Stadt Biel das Konzept «Mobilität und Stadtraum Bözingenfeld». Im nächsten Schritt werden daraus Massnahmen entwickelt, wie: ÖV-Erschliessung verbessern, MIV-Erschliessung überdenken, Fuss- und Veloverkehrsnetz aufwerten, Mobilitätsmanagement beim Gewerbe, Quartierzentren mit Mischnutzungen schaffen usw.

8 Genehmigungsvermerke

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland (RGSK)
Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 5. Generation

Mitwirkung vom 11.01.2024 bis 11.03.2024

Vorprüfung vom ...

Beschlossen durch die Mitgliederversammlung der Planungsregion seeland.biel/bienne am ...

Die Präsidentin:

...

Der Geschäftsleiter:

...

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Biel, den ...

Der Geschäftsleiter:

...

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

9 Verzeichnisse

9.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Perimeter Agglomerationsprogramm Biel/Lyss	9
Abbildung 2	Projektorganisation AP5	12
Abbildung 3	Erarbeitungsprozess AP5	13
Abbildung 4	Planungsinstrumente zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene im Kanton Bern	14
Abbildung 5	Ausschnitt Raumkonzept Schweiz	18
Abbildung 6	Raumtypen und Zentralitätsstufen	19
Abbildung 7	Wohnbevölkerung: Entwicklung 2001 bis 2021 und Trendszenario 2040	20
Abbildung 8	Beschäftigte: Entwicklung 2001 bis 2021 und Trendszenario 2040	21
Abbildung 9	Bevölkerungsdichte und kantonale ÖV-Erschliessungsgüte	22
Abbildung 10	MOCA-Indikator Anteil Einwohner/innen nach ÖV-Güteklassen	23
Abbildung 11	Beschäftigtendichte und kantonale ÖV-Erschliessungsgüte	24
Abbildung 12	MOCA-Indikator Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	25
Abbildung 13	MOCA-Indikator Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen	26
Abbildung 14	Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschliessung	28
Abbildung 15	Bauzonenreserve für Wohnen	31
Abbildung 16	Kapazität der Wohn-, Misch- und Kernzonen und Bedarf gemäss Trendszenario 2040	32
Abbildung 17	Landschafts- und Freiraumstruktur	35
Abbildung 18	Landschafts- und Naturschutz	38
Abbildung 19	Lärmbelastung am Tag durch Strasse und Bahn	40
Abbildung 20	MOCA-Indikator Modalsplit	42
Abbildung 21	Trend Modalsplit	43
Abbildung 22	Bahnnetz 2023	44
Abbildung 23	Öffentlicher Verkehr: Netz und Angebot 2019	45
Abbildung 24	Öffentlicher Verkehr: Nachfrage 2019 und Trend 2040	46
Abbildung 25	Regionales Veloroutennetz	49
Abbildung 26	Struktur Strassennetz	51
Abbildung 27	Quell-, Ziel- und Transitverkehr im Agglomerationskern	52
Abbildung 28	Verkehrsbelastung und Trend MIV	54
Abbildung 29	Unfallschwerpunkte Agglomeration Biel/Lyss	55
Abbildung 30	MOCA-Indikator Unfälle	56
Abbildung 31	Karte Zukunftsbild	63
Abbildung 32	Wohnbevölkerung: Trend und Zielszenario 2040	69
Abbildung 33	Schwachstellen ÖV und kombinierte Mobilität	80
Abbildung 34	Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr	83
Abbildung 35	Schwachstellen MIV und Strassennetz	87
Abbildung 36	Teilstrategie Landschaft und Freiraum	89
Abbildung 37	Teilstrategie Siedlung	93
Abbildung 38	Angestrebte Entwicklung des Modalsplit, bezogen auf den Quell- und Zielverkehr im jeweiligen Gebiet	99
Abbildung 39	Teilstrategie ÖV und kombinierte Mobilität	101
Abbildung 40	Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045: Liniennetzplan und Angebotsziele	105
Abbildung 41	Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045: zu prüfende S-Bahn-Haltestellen	106
Abbildung 42	Teilstrategie Veloverkehr	107
Abbildung 43	Teilstrategie Fussverkehr	109
Abbildung 44	Teilstrategie Strassennetz und MIV	111
Abbildung 45	Massnahmen Landschaft und Siedlung (nur verortbare Massnahmen)	115

Abbildung 46	Massnahmen ÖV und kombinierte Mobilität (nur verortbare Massnahmen)	116
Abbildung 47	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (nur verortbare Massnahmen)	117
Abbildung 48	Massnahmen MIV und Strassennetz (nur verortbare Massnahmen)	118
Abbildung 49	Anzahl Einzel- und Teilmassnahmen der A- und B-Horizonte pro Massnahmenkategorie gemäss RPAV 5G	119
Abbildung 50	Kosten der A5- und B5-Horizonte pro Massnahmenkategorie gemäss RPAV 5G	119
Abbildung 51	Kosten der A5- und B5-Horizonte pro Massnahmenkategorie gemäss RPAV 5G	120
Abbildung 52	Kosten der Einzelmassnahmen im Verhältnis zu den pauschal mitfinanzierten Massnahmen	120
Abbildung 53	Testplanung Nutzungskonzept Bahnhofgebiet Biel	122
Abbildung 54	Massnahmen im Schwerpunktgebiete «Biel, Bahnhof»	123
Abbildung 55	Massnahmen im Schwerpunktgebiete «Biel, Gottstatt»	125
Abbildung 56	Massnahmen im Schwerpunktgebiete «Biel, Mett»	127
Abbildung 57	Schwerpunktgebiet Brügmoos	130
Abbildung 58	Massnahmen im Schwerpunktgebiete «Brügg, Brügmoos»	131
Abbildung 59	Schwerpunktgebiet Brügmoos. Quelle: Gemeinde Brügg	132
Abbildung 60	Massnahmen im Schwerpunktgebiete «Lyss, Bahhof»	133
Abbildung 61	Testplanung Nutzungskonzept Bahnhofgebiet Biel. Quelle Gemeinde Biel.....	135
Abbildung 62	Verkehrsleistung [km] im Kanton Bern gemäss GVM BE 2019	147
Abbildung 63	Abweichungen zwischen den Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes und dem GVM BE 2019 des Kantons Bern	148
Abbildung 64	Vergleich der ÖV-EGK des ARE und des Kantons Bern im Raum Burgdorf	151

9.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Raumnutzerdichte für Ein- und Umzonungen und Entwicklung 2018 bis 2022	27
Tabelle 2	ViV-Perimeter in der Agglomeration Biel/Lyss	30
Tabelle 3	Bauzonenreserve und Potenzial für Arbeitsnutzungen	33
Tabelle 4	Flächenbedarf für Arbeitsnutzungen bis 2040	33
Tabelle 5	Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder in der Agglomeration Biel/Lyss	57
Tabelle 6	Park+Ride-Angebot 2019	59
Tabelle 7	Landschaft und Umwelt: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken	74
Tabelle 8	Siedlung: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken	75
Tabelle 9	Verkehr: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken	77
Tabelle 10	Vergleich der Szenarien «Basis» und «Moderat» des Kantons Bern	147
Tabelle 11	Abweichungen zwischen den Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes und dem GVM BE 2019 des Kantons Bern	148

9.3 Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
AP4	Agglomerationsprogramm 4. Generation
AP5	Agglomerationsprogramm 5. Generation
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASm	Aare Seeland Mobil
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BeSA	beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
BFS	Bundesamt für Statistik
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BLS	Bern-Lötschberg-Simplonbahn
BSM	Black Spot Management (Unfallschwerpunkte identifizieren und sanieren)
B+R	Bike + Ride
EGK	Erschliessungsgüteklasse
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
GVM	Gesamtverkehrsmodell
GFZo	Geschossflächenziffer oberirdisch
ha	Hektare
HVZ	Hauptverkehrszeiten
IR	InterRegio-Zug
Kap.	Kapitel
LKW	Lastkraftwagen
LV	Langsamverkehr
LSV	Eidgenössische Lärmschutz-Verordnung vom 15. 12.86
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
P+R	Park + Ride
RE	RegioExpress-Zug
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Vgl.	Vergleiche
vfm	Verkehrlich flankierende Massnahmen zur A5 Umfahrung Biel
ViV	Verkehrsintensives Vorhaben
WMK	Wohn-, Misch und Kernzonen

10 Anhang

10.1 Gemeinden des Agglomerationsperimeters

Der Perimeter des AP5 umfasst die 24 Gemeinden der BeSA-Perimeter Biel/Bienne und Lyss.

Gemeinde	BeSA-Perimeter	BFS-Nr.
Aegerten	Biel/Bienne	731
Bellmund	Biel/Bienne	732
Biel/Bienne	Biel/Bienne	371
Brügg	Biel/Bienne	733
Evilard	Biel/Bienne	372
Ipsach	Biel/Bienne	739
Jens	Biel/Bienne	738
Lyss	Lyss	306
Meinisberg	Biel/Bienne	390
Mörigen	Biel/Bienne	742
Nidau	Biel/Bienne	743
Orpund	Biel/Bienne	744
Orvin	Biel/Bienne	438
Péry-La Heutte	Biel/Bienne	450
Pieterlen	Biel/Bienne	392
Port	Biel/Bienne	745
Safnern	Biel/Bienne	746
Sauge	Biel/Bienne	449
Scheuren	Biel/Bienne	747
Schwadernau	Biel/Bienne	748
Studen	Biel/Bienne	749
Sutz-Lattrigen	Biel/Bienne	750
Twann-Tüscherz	Biel/Bienne	756
Worben	Biel/Bienne	755

10.2 Kantonales, regionales und kommunales Planungsinstrumentarium

Das kantonale Planungsinstrumentarium

Auf kantonaler Ebene beruht die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf der Verknüpfung zwischen der kantonalen Richtplanung, der strategischen Verkehrsplanung und der mittelfristigen Finanzplanung.

Kantonaler Richtplan

Der vom Bundesrat am 4. Mai 2016 genehmigte kantonale Richtplan 2030 und die am 1. April 2017 in Kraft getretene Teilrevision der kantonalen Baugesetzgebung setzen das revidierte eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) um. Die im Richtplan 2030 enthaltenen Strategien und Massnahmen werden alle zwei Jahre im Rahmen eines Richtplancontrollings überprüft und bei Bedarf angepasst.

Der kantonale Richtplan gibt den behördenverbindlichen Rahmen für die Raumplanung im Kanton Bern vor. Die darin enthaltenen Zielsetzungen zur Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sind für die Berner Agglomerationsprogramme massgebend und verbindlich. Diese Ziele lauten: Die Zersiedlung ist zu bremsen, die Siedlungsentwicklung ist nach innen zu lenken und auf die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr abzustimmen. Das Kulturland ist zu schonen, respektive die Fruchtfolgeflächen zu schützen. Der kantonale Richtplan enthält darüber hinaus wichtige verbindliche Vorgaben zu weiteren Themen wie Natur, Landschaft, Klima, Tourismus und Landwirtschaft, welche für die Berner RGSK und Agglomerationsprogramme ebenso von zentraler Bedeutung sind.

Der kantonale Richtplan enthält die prioritären Entwicklungsgebiete für das Wohnen und gemischte Nutzungen (im Massnahmenblatt A_08) sowie für das Arbeiten (kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP und strategische Arbeitszonen SAZ im Massnahmenblatt C_04). Zudem enthält er verbindliche Regeln für die Festlegung von Wohn- und Arbeitsschwerpunkten sowie von Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebieten im Rahmen der RGSK und AP auf regionaler Ebene.

Der kantonale Richtplan stellt auch klare Anforderungen an Siedlungserweiterungen im Bereich Wohnen und Arbeiten. Sie müssen überkommunal abgestimmt sein und ab einer Grösse von zwei Hektaren oder bei Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen zwingend in den RGSK als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen oder Arbeiten mit Koordinationsstand Festsetzung verankert sein. Für die Verankerung solcher Vorranggebiete im RGSK ist zudem ein Bedarfsnachweis mit den entsprechenden Alternativprüfungen zu erbringen. Dabei sind strenge Anforderungen, u.a. zum haushälterischen Umgang mit dem Boden, zu den Fruchtfolgeflächen und zur ÖV-Erschliessung zu erfüllen. Der kantonale Richtplan Bern legt somit die räumliche Erweiterung des Siedlungsgebietes nicht selbst fest, sondern überträgt diese Aufgabe verbindlich den Regionen. Mit den kantonalen Vorgaben zu den RGSK 2025 / AP 5 (s. RRB 692/2022), der kantonalen Vorprüfung sowie der kantonalen Genehmigung stellt der Kanton sicher, dass die Anforderungen des kantonalen Richtplans an Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten eingehalten werden.

Gesamtmobilitätsstrategie mit 4V-Strategie des Kantons Bern

Die Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons Bern (GMS 2022) zeigt das Zielbild zur Mobilität basierend auf den zum Zeitpunkt ihrer Verabschiedung verfügbaren Informationen. Die GMS 2022 wurde vom Regierungsrat des Kantons Bern verabschiedet und ist damit für die kantonalen Behörden verbindlich. Mit der Aufnahme raumrelevanter Elemente der GMS 2022 in den kantonalen Richtplan (namentlich die raumrelevanten Teilziele, die 4V-Strategie und einzelne Stossrichtungen) bilden diese auch den behördenverbindlichen Rahmen für die nachgelagerten Ebenen (Regionen und Gemeinden) sowie für die Abstimmung mit den Nachbarkantonen und dem Bund.

Die GMS 2022 baut auf den Grundlagen des Bundes auf. Sie enthält Vorgaben aus dem Raumkonzept Schweiz, dem Sachplan Verkehr (Teil Programm und Teile Infrastruktur) und weiteren Programm-botschaften/Vorhaben und Konzepten (STEP Schiene, STEP Nationalstrassen, Programm Agglomerationsverkehr,

Konzept Gütertransport Schiene). Die GMS 2022 dient auch als Vorgabe für die regionale und kommunale Verkehrs-, Richt- und Nutzungsplanung. Die Inhalte der GMS 2022 bilden folglich einen verbindlichen Rahmen für die RGSK und AP.

Die GMS 2022 verfolgt eine auf alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen ausgerichtete Mobilitätspolitik. Das Mobilitätssystem soll sicher und attraktiv sein und eine hohe Erreichbarkeit und gute Vernetzung gewährleisten. Das Mobilitätssystem soll wirtschaftlich und kosteneffizient und möglichst energie- und flächeneffizient ausgestaltet werden. Es soll möglichst umweltschonend und bestmöglich auf die Siedlung abgestimmt sein. Zur Umsetzung dieser Ziele verfolgt der Kanton Bern die 4V-Strategie («Verkehr vermeiden», «Verkehr verlagern», «Verkehr verträglich gestalten», «Verkehr vernetzen»). Jedes der 4 V wird mit inhaltlichen Stossrichtungen und daraus abgeleiteten Handlungsfeldern (bspw. für Raumplanung, ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr, kombinierte Mobilität oder Güterverkehr) konkretisiert. Die Handlungsfelder bilden die Grundlage für konkrete Massnahmen, die ihrerseits in den entsprechenden kantonalen und regionalen Planungsinstrumentarien aufgenommen werden. Hierzu wird pro Handlungsfeld eine zuständige kantonale Fachstelle benannt. Um die Wirkung der GMS 2022 zu überprüfen, wird in einem 4-Jahres-Rhythmus ein Monitoring und Controlling durchgeführt. Dazu sollen in einem nächsten Schritt für jedes Handlungsfeld Indikatoren bestimmt und Zielrichtungen oder Zielwerte vorgegeben werden.

Das regionale Planungsinstrumentarium: Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) und Agglomerationsprogramme (AP)

Eine enge Abstimmung der kommunalen, regionalen und kantonalen Planungen ist für die erfolgreiche Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zentral. Fundierte regionale Planungen erlauben es dem Kanton, seine Planungen auf diese abzustützen und für das ganze Kantonsgebiet Prioritäten zu setzen, insbesondere bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

Den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) kommt eine zentrale Scharnierfunktion zwischen den kommunalen und den kantonalen Planungen zu. Die in der Verordnung über die Regionalkonferenzen bezeichneten Perimeter der RGSK umfassen den ganzen Kanton. Die RGSK werden durch die Regionalkonferenzen bzw. Planungsregionen gemäss den Vorgaben des Kantons und unter Einbezug der Gemeinden erarbeitet. Die RGSK durchlaufen eine öffentliche Mitwirkung und die kantonale Vorprüfung. Sie werden durch die regionalen Träger als behördenverbindlicher regionaler Teilrichtplan nach Artikel 98a Absatz 4 BauG erlassen und vom Kanton schlussendlich genehmigt. Die RGSK gewährleisten so die flächendeckende Abstimmung von Verkehr und Siedlung im Kanton Bern. Dank der thematischen Erweiterung der RGSK in den Bereichen Natur und Landschaft sowie Tourismus und dem vierjährigen Aktualisierungsrhythmus besteht ein massgeschneidertes und flexibles Planungsinstrument für die langfristige, sektorenübergreifende Steuerung der regionalen Entwicklung.

Agglomerationsprogramm als Teil des RGSK

Die RGSK enthalten von Gesetzes wegen die jeweiligen Agglomerationsprogramme (AP) nach Bundesrecht (Art. 98a Abs. 2 BauG). Damit wird die optimale Integration der Agglomerationsprogramme nach Bundesrecht in die regionale Gesamtplanung sichergestellt. Der zentrale Unterschied zwischen den RGSK und den AP besteht im Perimeter: Die AP erstrecken sich grundsätzlich über die BeSA-Perimeter des Bundes, teilweise mit leichten Anpassungen. Die RGSK umfassen hingegen alle Gemeinden innerhalb des jeweiligen Regionalkonferenz- resp. Planungsregionsperimeters.

Die RGSK 2025 und die AP 5. Generation werden jeweils als eigenständige Dokumente – gestützt auf die Vorgaben des Kantons und des Bundes – erstellt. Damit kommt der Kanton Bern einer zentralen Forderung des Bundes nach, welcher massgeschneiderte und vom RGSK losgelöste Agglomerationsprogramme verlangt. Inhaltlich sind AP und RGSK für den Perimeter der Agglomerationen deckungsgleich: Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen samt deren Priorisierung stimmen inhaltlich überein. Im Agglomerationsprogramm werden die AP-Massnahmen teilweise präziser beschrieben und mit zusätzlichen Attributen versehen. Alle nicht-infrastrukturellen und verkehrlichen Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen sind

entsprechend im jeweiligen RGSK verankert. Darüber hinaus können die RGSK gerade im Bereich Siedlung und Landschaft auch Massnahmen in den Agglomerationen enthalten, welche über die A- und B-Horizonte der jeweilige AP-Generation hinausgehen und im Sinne von mittel- bis langfristigen Richtplanmassnahmen in den RGSK verankert sind, ohne im AP explizit aufgeführt zu werden.

Das kommunale Planungsinstrumentarium

Die Gemeinden setzen die Vorgaben des kantonalen Richtplans und der RGSK 2025 / AP 5 – sowie die darin bezeichneten Gebiete – in ihren Ortsplanungen um.

- » Im Bereich **Wohnen und gemischte Nutzungen** setzen die Gemeinden die im jeweiligen RGSK / AP festgesetzten Wohnschwerpunkte, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (alle bereits in der rechtsgültigen Bauzone) um. Für die Umsetzung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen aus dem RGSK (noch nicht eingezonte Flächen) muss die jeweilige Gemeinde den 15-jährigen Baulandbedarf Wohnen geltend machen können. Die Berechnung der Bauzonengrösse Wohnen (in Wohn-, Misch- und Kernzonen WMK) erfolgt mit einer Berechnungsmethode, welche im Massnahmenblatt A_01 des kantonalen Richtplans verbindlich definiert ist. Die Methode umfasst drei Schritte: In einem ersten Schritt wird unter Berücksichtigung der Lage der Gemeinde in den Raumtypen, ihrer Zentralität sowie der aktuellen Raumnutzerdichte der theoretische Baulandbedarf Wohnen ermittelt. In einem zweiten Schritt werden die unüberbauten WMK und in einem dritten Schritt – falls die Gemeinde unter dem Richtwert der Raumnutzerdichte des jeweiligen Raumtyps liegt – auch ein Drittel der Nutzungsreserven innerhalb der überbauten WMK beim theoretischen Baulandbedarf Wohnen in Abzug gebracht. Falls aus dieser Berechnung ein tatsächlicher Baulandbedarf Wohnen resultiert (d.h. die Gemeinde einen tatsächlichen Einzonungsbedarf geltend machen kann), ist eine Einzonung eines Vorranggebietes Siedlungserweiterung Wohnen überhaupt erst möglich. Damit ein Gebiet als Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen überhaupt ins RGSK aufgenommen werden kann, müssen neben den Kriterien der Lage und Zentralität weitere Kriterien verbindlich erfüllt sein. Dabei handelt es sich u.a. um eine gute ÖV-Erschliessung (im Minimum ÖV-EGK D), Mindestdichtevorgaben, die Schonung des Kulturlandes und den Schutz der Fruchtfolgefläche sowie die Ausscheidung anderer vorrangiger Nutzungen. Die Einhaltung dieser Vorgaben (s. RRB 692/2022) stellt der Kanton mit der Vorprüfung, respektive der Genehmigung des RGSK sicher.
- » Im Bereich **Arbeiten** setzen die Gemeinden die im RGSK / AP festgesetzten Arbeitsschwerpunkte (bereits in der rechtsgültigen Bauzone) um. Für die Umsetzung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten aus dem RGSK (noch nicht eingezonte Flächen) gelten die verbindlichen Grundsätze und Vorgaben des kantonalen Richtplans (Massnahmenblatt A_05): Einzonungen für grössere Neuansiedlungen sind nur in Entwicklungsschwerpunkten (ESP) oder Vorranggebieten Siedlungserweiterung der RGSK möglich. Ansonsten sind Einzonungen primär für den lokalen Bedarf bereits ansässiger Betriebe möglich. Auch dort gelten die Regelungen bezüglich Kulturland und Fruchtfolgeflächen. Ebenso muss eine gute ÖV-Erschliessung gewährleistet sein. Zudem durchläuft jede Einzonung von Arbeitszonen die Arbeitszonenbewirtschaftung, mit der eine regionale Abstimmung erfolgt und sichergestellt wird, dass vorhandene Arbeitszonen besser genutzt werden, bevor eine Einzonung getätigt wird.

10.3 Gesamtverkehrsmodell Bern

Allgemein

Der Kanton Bern verfügt seit 2010 über ein eigenes kantonales Gesamtverkehrsmodell (GVM). Seitdem wird es regelmässig aktualisiert und teils auch überarbeitet. Das GVM BE ist ein klassisches 4-Stufen-Modell (Verkehrserzeugung → Verkehrsverteilung → Verkehrsaufteilung → Verkehrsumlegung).

Es unterscheidet die Fahrtzwecke Arbeit, Ausbildung, Nutzfahrt, Einkauf sowie Freizeit und berechnet die Nachfrage im motorisierten Individualverkehr (MIV), dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem Fuss- und Veloverkehr. Es ist prognosefähig und massnahmensensitiv und kann dank seiner multimodalen Struktur auch Verlagerungen zwischen den Verkehrsmitteln modellieren.

Aktualisierung GVM BE 2019

Das GVM BE 2019 gibt den Ist-Zustand 2019 wieder und ist auf einen Prognosehorizont von 2040 ausgelegt. Die Aktualisierung und Weiterentwicklung des GVM BE 2019 wurde im März 2023 abgeschlossen. Da wir uns aktuell in einer Zeit mit grossen Veränderungen und vielen Ungewissheiten befinden sind die Prognoseannahmen mit Unsicherheiten behaftet. Insbesondere die Covid-Pandemie und damit einhergehende Veränderungen des Arbeits- und Mobilitätsverhaltens haben die Unsicherheiten bei den Prognosen weiter vergrössert. Bei der Aktualisierung wurden Informationen aus Verkehrszählungen, zur Bevölkerungs- und zur Arbeitsplatzentwicklung sowie zum Mobilitätsverhalten einbezogen. Ausserdem stützt sich das GVM BE 2019 auf die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes ab und berücksichtigt das veränderte Mobilitätsverhalten seit der Covid-Pandemie. Um eine grössere Bandbreite möglicher Entwicklungen abzubilden, wurden zwei verschiedene Szenarien («Basis» und «Moderat») erarbeitet. Das Szenario «Basis» beruht auf dem Szenario «Basis» der Verkehrsperspektiven 2050, das Szenario «Moderat» entspricht weitgehend dem Szenario «Weiter-wie-bisher» (WWB) des Bundes und geht von einer stärkeren Verkehrsentwicklung aus.

Folgende Annahmen beinhalten beide Prognoseszenarien 2040 des GVM BE 2019 (Basis und Moderat):

- » Aktualisierte Wachstumsprognose des BFS für den Kanton Bern: Gesamtbevölkerung und erwerbstätige Bevölkerung wachsen im Kanton Bern gemäss Bevölkerungsszenarien des BFS bis 2040 langsamer als bisher angenommen. Als Grundlage wird das Szenario «mittel» resp. das Referenzszenario des BFS verwendet.
- » Berücksichtigung der Klimaziele des Bundes, die in den Annahmen der Verkehrsperspektiven 2050 (VP 2050) hinterlegt sind.
- » Berücksichtigung der Veränderungen im Mobilitätsverhalten: Grosse Bedeutung von zunehmendem Freizeitverkehr, von Homeoffice sowie des Online-Einkaufs, die zu sinkenden resp. konstanten Mobilitätsraten führen.
- » Entwicklung des Verkehrsverhaltens (Zunahme des Veloverkehrs resp. der -geschwindigkeit u. a. durch den Elektrovelo-Boom).
- » Grosser Einfluss des Aussenverkehrs auf die Verkehrsnachfrage im Kanton Bern bzw. den Modellperimeter. Auch der Aussenverkehr geht gegenüber den letzten Prognosen stark zurück.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die grundlegenden Annahmen der Szenarien «Basis» und «Moderat» auf:

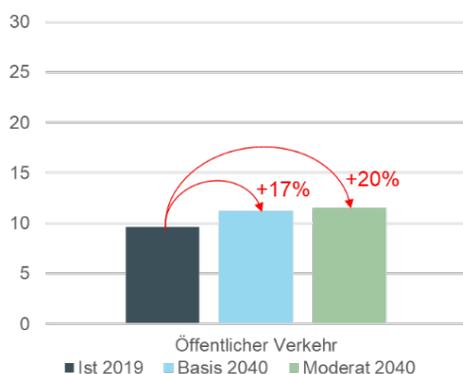
	Szenario Basis	Szenario Moderat
Grundlage	Basiert auf dem Bundesszenario «Basis»	Basiert weitgehend auf dem Bundesszenario «Weiter-wie-bisher»
Bevölkerungswachstum	Regionalisiertes Bevölkerungswachstum des Kantons Bern (BFS-Szenario Mittel) > Zunahme gegenüber «Ist 2019» von knapp 10% im kantonalen Durchschnitt, was einem Wachstum von gut 100'000 Personen entspricht.	
Homeoffice	38% der homeofficefähigen Arbeiten im Homeoffice	18% der homeofficefähigen Arbeiten im Homeoffice
Mobilitätsrate	Sinkend gegenüber «Ist 2019»	In der Summe gleich «Ist 2019»
Velogeschwindigkeit	+ 13.3% gegenüber «Ist 2019»	+ 8% gegenüber «Ist 2019»

	Szenario Basis	Szenario Moderat
Verteilung Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum	Vorgaben zum Wachstum nach Raumtypen und für einzelne grosse Gemeinden. Verteilung des Wachstums auf Verkehrsmodellzonen nach einem vorgegebenen «Verteilmechanismus» (prioritär in Entwicklungsgebieten und unüberbauten Bauzonen gemäss RGSK 2021) in Absprache und in Zusammenarbeit mit den Regionen.	
Aussenverkehr	Geht stark zurück und entspricht dem Bundesszenario «Basis»	

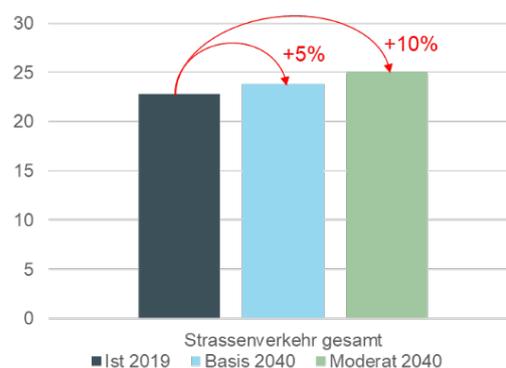
Tabelle 10 Vergleich der Szenarien «Basis» und «Moderat» des Kantons Bern

Diese aufgeführten Annahmen der aktuellen Prognoseszenarien führen in ihrer Gesamtheit zu folgendem prognostiziertem Verkehrswachstum:

Pkm¹ in Mio.



Fzkm² in Mio.



¹ Personenkilometer

² Fahrzeugkilometer (ohne Berücksichtigung PW-Besetzungsgrad)

Abbildung 62 Verkehrsleistung [km] im Kanton Bern gemäss GVM BE 2019

Abweichungen zwischen den Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes und dem GVM BE 2019 des Kantons Bern

	VP 2050	GVM BE 2019	Bemerkung
Ist-Zustand	Ist-Zustand 2017	Ist-Zustand 2019	Abweichende HAFAS-Fahrpläne in den Ist-Zuständen Bund und Kanton, damit Auswirkungen auf den städtischen ÖV-Fahrplan im Prognosehorizont.
Prognosehorizont	Prognosehorizont 2050 mit Fünf-Jahres-Zwischenschritten (4 Szenarien: Basis, WWB, NTG und ITG)	Prognosehorizont 2040 (2 Szenarien: Basis und Moderat)	vgl. Zeile oben
Mobilitätsraten	Sinken in allen Szenarien.	Sinken im Szenario Basis, im Szenario Moderat bleiben sie in der Summe gleich.	
Bevölkerung	Das mittlere Bevölkerungsszenario gemäss BFS wurde angewendet.	Das mittlere Bevölkerungsszenario gemäss BFS wurde angewendet, im GVM BE 2019 jedoch auf Grundlage	Das Bevölkerungswachstum wurde gemäss der tieferen BFS-Prognosen über den

	VP 2050	GVM BE 2019	Bemerkung
		der RGSK 2021 Siedlungsmassnahmen regional verfeinert.	Kanton gedeckelt (und ist tiefer als in den RGSK 2021).
Räumliche Verteilung	Die Verteilung des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums ist in den vier Bundesszenarien (Basis, WWB, NTG und ITG) verschieden.	Die Verteilung des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum ist in den zwei kantonalen Szenarien gleich.	Für das GVM BE wurden die Siedlungsmassnahmen der RGSK 2021 für die räumliche Verteilung herangezogen. .
Strassennetz	Folgende Projekte sind in den VP 2050 und <u>NICHT</u> im GVM BE 2019 enthalten: <ul style="list-style-type: none"> » Biel West – Im Rusel (Umfahrung Biel, Tunnel Vingelz) nur in VP 2050 » Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) / Inkl. Anschluss Brügemoos nur in VP 2050 » Brügemoos – Biel West nur in VP 2050 		GVM BE 2019: Ist-Netz auf dem Stand 2019 sowie höherer Detaillierungsgrad bei Ist- und Prognosenetz 2040
Aussenverkehr¹⁵	Der Aussenverkehr des Szenarios WWB ist abweichend zum Aussenverkehr des Szenarios Basis.	In den beiden kantonalen Szenarien Basis und Moderat wurde der Aussenverkehr des Bundesszenarios Basis hinterlegt.	

Tabelle 11 **Abweichungen zwischen den Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes und dem GVM BE 2019 des Kantons Bern**

Für das GVM BE 2019 sind der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) sowie die Morgen- und Abendspitzenstunde verfügbar. Für den MIV wurde zusätzlich noch der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) erarbeitet.

Das GVM BE 2019 ist ein Prognoseinstrument, das bei der Planung unterstützen soll. Die Szenarien «Basis» und «Moderat» sind beide als gleichwertig zu betrachten und zeigen die Bandbreite möglicher Entwicklungen auf. Bei der Anwendung muss jedes Projekt gesondert betrachtet werden. Bei Bedarf sind auch projektspezifische Anpassungen der Modellinputdaten möglich.

¹⁵ Alle Wege, die ausserhalb des Modellperimeters starten und/oder enden sowie durchführen, zählen zum Aussenverkehr.

10.4 Vergleich ÖV-Erschliessungsgüteklassen Kanton und Bund

Allgemein

Für die Ermittlung der ÖV-Erschliessungsqualität in den Gemeinden des Kantons Bern stehen zwei unterschiedliche Methoden zur Verfügung:

- » ÖV-Erschliessungsgüteklassen (ÖV-EGK) des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE)
- » ÖV-EGK des Kantons Bern

Nachfolgend werden Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den beiden Methoden zur Bestimmung der ÖV-EGK aufgezeigt. Zuerst werden die wichtigsten Eckpunkte der beiden Methoden beschrieben. Anschliessend werden anhand eines Beispiels (Stadt Burgdorf) beide Varianten visualisiert und die Unterschiede aufgezeigt.

Gemeinsamer Grundansatz bei der Herleitung der ÖV-EGK

Beide Methoden verwenden zur Berechnung der ÖV-Güteklassen ähnliche Merkmale und folgen einem vergleichbaren Schema. Dieses sieht wie folgt aus:

- » Für sämtliche ÖV-Haltestellen wird die **Haltestellenkategorie** ermittelt. Dabei gilt der Grundsatz, dass eine höhere Bedienungsqualität (Bahnlinien, kurze Kursintervalle) zu einer höheren Haltestellenkategorie führt.
- » Rund um die Haltestellen werden Einzugsgebiete in standardisierter Form gebildet.
- » Ausgehend von der Haltestellenkategorie werden den Räumen innerhalb dieser Einzugsgebiete unterschiedliche ÖV-Güteklassen zugewiesen. Mit sinkender **Distanz zur Haltestelle** und zunehmender Haltestellenkategorie wird einem Gebiet eine höhere ÖV-Güteklasse zugewiesen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die ÖV-Güteklassen einerseits ausgehend vom ÖV-Angebot an einer Haltestelle ermittelt werden, andererseits wird die Entfernung zur entsprechenden Haltestelle berücksichtigt.

Definition der ÖV-EGK gemäss ARE

Das ARE verwendet für die Beurteilung der ÖV-Erschliessung 4 Güteklassen: A, B, C und D. Die Erschliessungsqualität steigt in alphabetischer Reihenfolge. Räumen mit marginaler oder keiner ÖV-Erschliessung ausserhalb des Einzugsgebiets einer ÖV-Haltestelle wird keine Güteklasse zugewiesen.

Die Haltestellen werden durch das ARE in 5 Kategorien unterteilt: I, II, III, IV und V. Massgebend für die Zuweisung der Haltestellenkategorie sind die Art der Verkehrsmittel und die Kursintervalle dieser Verkehrsmittel. Minimale Voraussetzung für die tiefste der fünf Haltestellenkategorien ist ein Mindestkursintervall von einer Abfahrt pro Stunde.

Kursintervall	Bahnknoten ¹⁶	Bahnlinien	Trams, Busse, Postautos, Rufbusse und Schiffe	Seilbahnen
< 5 Min.	I	I	II	V
5 bis < 10 Min.	I	II	III	V
10 bis < 20 Min.	II	III	IV	V
20 bis < 40 Min.	III	IV	V	V
40 bis 60 Min.	IV	V	V	V

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2022)¹⁷

Die ÖV-Güteklassen des ARE bilden jeweils konzentrische Kreise um die Haltestelle. Um überhaupt eine ÖV-Güteklasse zugewiesen zu bekommen, darf die Luftdistanz zwischen dem entsprechenden Gebiet und der

¹⁶ Mehrere Bahnlinien in verschiedene Richtungen

¹⁷ Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2022): ÖV-Güteklassen – Berechnungsmethodik ARE. Grundlagenbericht.

Haltestelle maximal einen Kilometer betragen. Die folgende Tabelle zeigt auf, wie die ÖV-Güteklassen auf Basis der Luftdistanz zur Haltestelle und der Haltestellenkategorie ermittelt werden:¹⁸

Haltestellenkategorie	< 300m	300 – 500m	501 – 750m	751 – 1000m
I	I	I	II	V
II	I	II	III	V
III	II	III	IV	V
IV	III	IV	V	V
V	IV	V	V	V

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2022)¹⁹

Definition der ÖV-EGK gemäss Kanton Bern

Gegenüber der Kategorisierung durch das ARE verfolgt der Kanton Bern einen differenzierteren Ansatz. Er unterscheidet bei der Beurteilung der ÖV-Erschliessung zwischen total **6 ÖV-Güteklassen: A, B, C, D, E und F.**

Wie beim ARE wird auch beim Kanton Bern die Haltestellenkategorie anhand des Verkehrsmittels und des Kursintervalls ermittelt. Allerdings stellen beim Kanton Bern Seilbahnen keine eigenständige Verkehrsmittelart dar, sondern werden behandelt wie Trams und Busse. Bei Bahnhöfen wird nicht zwischen der Anzahl Linien bzw. deren Richtungen unterschieden, sondern zwischen Linien des Fernverkehrs und des Regionalverkehrs. Des Weiteren ist die Unterteilung der Kursintervalle unterschiedlich und es existieren nicht nur fünf, sondern total 6 Haltestellenkategorien: I, II, III, IV, V und VI.

Kursintervall	Bahn / Fernverkehr	S-Bahn / Regionalzüge	Tram, Bus, Seilbahn
Bis 10 Min..	I	I	II
11 – 20 Min.	I	II	III
21 – 30 Min.	II	III	IV
31 – 60 Min.	III	IV	V
Min. 10 Kurspaare pro Tag	–	V	VI

Quelle: Kanton Bern (2023)²⁰

Beim Kanton Bern wird das Einzugsgebiet, also der Perimeter, in dem überhaupt ÖV-Güteklassen definiert werden können, grösser gefasst als beim ARE. So beträgt die grösstmögliche Distanz zur Haltestelle 1'250 Meter – beim Ansatz des ARE sind es lediglich 1'000 Meter. Allerdings werden beim Kanton Bern die Luftliniendistanzen zur Haltestelle bei Umwegen, Hindernissen oder grossen Steigungen nach unten korrigiert. Im Vergleich zum Ansatz des ARE sinkt die ÖV-Güteklasse beim Kanton Bern mit zunehmender Distanz respektive sinkender Haltestellenkategorie insbesondere anfänglich, d.h. bei guter Erschliessung, schneller (siehe hierzu auch die Beispielkarte zu Burgdorf). Nachfolgende Tabelle illustriert, wie die ÖV-Güteklassen ausgehend von der Distanz zur Haltestelle und der Haltestellenkategorie vergeben werden.

Haltestellenkategorie	< 300m	300 – 500m	501 – 750m	751 – 1000m
I	A	B	C	D
II	B	C	D	–
III	C	D	–	–
IV	D	E	–	–
V	E	–	–	–
VI	F	–	–	–

Quelle: Kanton Bern (2023)²¹

¹⁸ Die Luftdistanzen berücksichtigen zwar Umwegfaktoren, aber keine besonderen Umstände wie Hindernisse oder grosse Steigungen
¹⁹ Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2022): ÖV-Güteklassen – Berechnungsmethodik ARE. Grundlagenbericht.
²⁰ Kanton Bern (2023): Richtplan des Kantons Bern - Massnahmenblatt „Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr bestimmen“.
²¹ Kanton Bern (2023): Richtplan des Kantons Bern - Massnahmenblatt „Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr bestimmen“.

Wesentliche Unterschiede

Das ARE und der Kanton Bern verfolgen bei der Berechnung der ÖV-EGK ähnliche Ansätze. Insbesondere die berücksichtigten Merkmale (Verkehrsmittelarten, Kursintervalle, Distanzen zur Haltestelle) sind ähnlich. Allerdings sind bei der Kategorisierung der verschiedenen Merkmalsausprägungen wesentliche Unterschiede vorhanden:

- » Anzahl Güteklassen: 4 (ARE) vs. 6 (BE)
- » Anzahl Haltestellenkategorien: 5 (ARE) vs. 6 (BE)
- » Weitere Unterschiede bei: Kursintervallen, Verkehrsmittelarten
- » Distanzen zur Haltestelle: Mit Berücksichtigung von Umwegfaktoren (ARE) vs. mit Berücksichtigung von Umwegfaktoren UND einer Verkleinerung bei Hindernissen oder grossen Steigungen (BE)

In der Konsequenz können die ÖV-Güteklassen zwischen dem ARE und dem Kanton Bern potenziell erheblich voneinander abweichen.

Veranschaulichung der Unterschiede

Folgender Kartenausschnitt illustriert anhand des Beispiels Burgdorf, dass einerseits der Ansatz des Kantons Bern insbesondere bei der Zuweisung der ÖV-EGK A strikter ist als derjenige des ARE. So ist die Gesamtfläche der ÖV-EGK A rund um den Bahnhof Burgdorf beim ARE (blau gestreifte Fläche) deutlich grösser als beim Kanton Bern (lückenlos blaue Fläche). Andererseits kann auf der Karte beobachtet werden, dass die Umrissverläufe sämtlicher Güteklassen beim Kanton Bern wesentlich weniger symmetrisch sind, weil sie von natürlichen und künstlichen Hindernissen (Gewässer, Strasseninfrastruktur u. Ä.) beeinflusst werden.

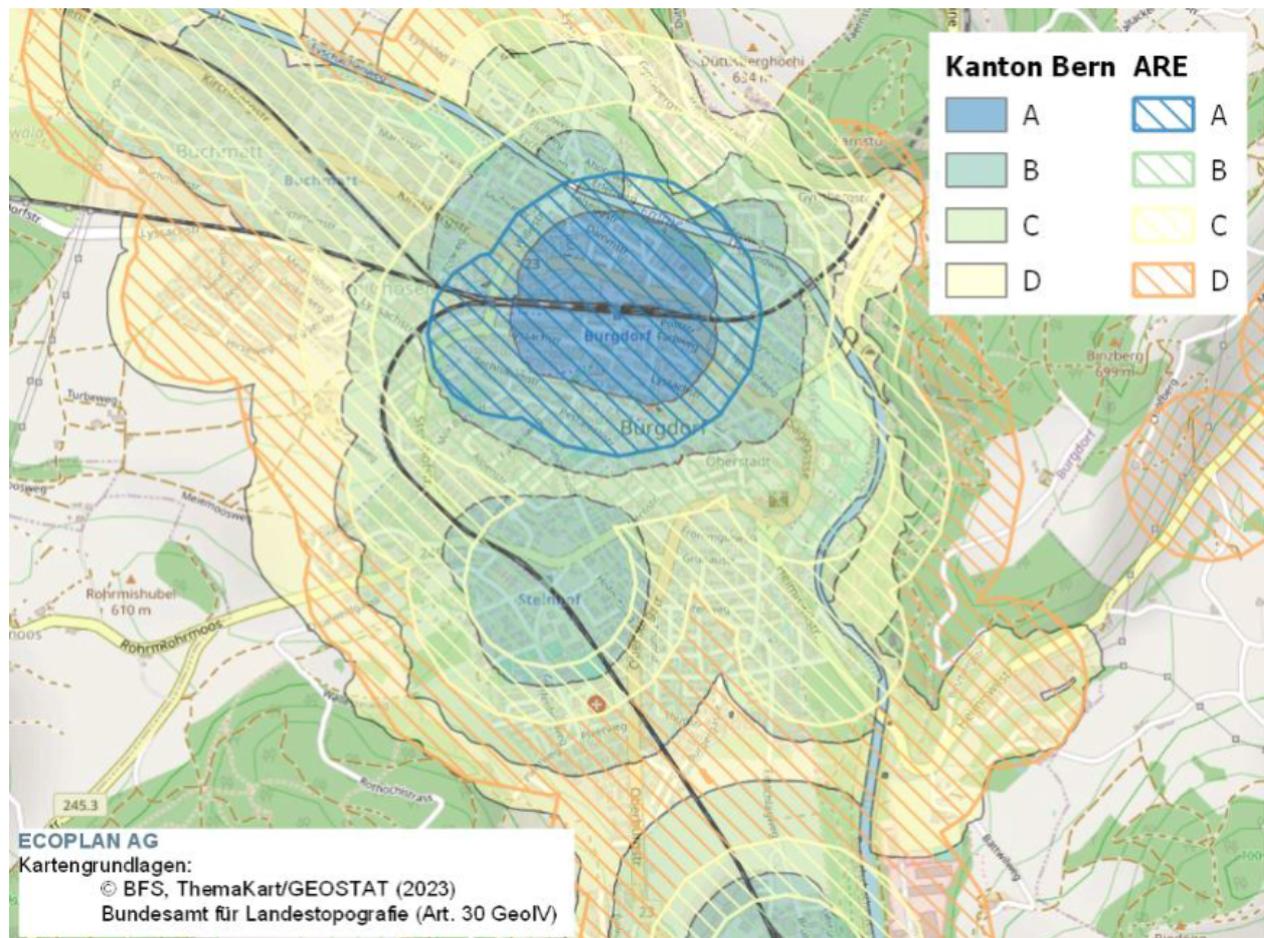


Abbildung 63 Vergleich der ÖV-EGK des ARE und des Kantons Bern im Raum Burgdorf

Quelle: Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: OpenStreetMap

10.5 Verzeichnis der elektronischen Dokumente (USB-Stick)

Die folgenden Dokumente werden dem ARE auf einem USB-Stick abgegeben:

Wird für die Einreichung beim ARE ergänzt.

i