

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

5. Generation

Massnahmen

Vorprüfung

Das Dossier besteht aus:

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 5. Generation

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

15. Mai 2024



Impressum

Auftraggeber

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

Bearbeitung

BHP Raumplan, Bern: Thomas Berz, Laura Graziani, Beda Baumgartner, Reto Mohni, Kevin Affentranger
Transitec, Bern: Aline Renard, Sophia Badoux, Sandrine Florey

Inhaltsverzeichnis

1	Definition der Koordinationsstände	4
2	Genehmigungsvermerke	5
3	Massnahmenübersicht.....	6
4	Massnahmen Landschaft.....	10
5	Massnahmen Siedlung.....	23
6	Massnahmen Verkehr	106
7	Massnahmen der nationalen Planung	270

1 Definition der Koordinationsstände

Die in den Massnahmenblättern aufgeführten Koordinationsstände haben die folgende Bedeutung:

Festsetzung

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

Zwischenergebnis

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

Vororientierung

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

2 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

3 Massnahmenübersicht

Priorität Umsetzungshorizont: A = 2027 bis 2031, B = 2032 bis 2035, C = ab 2036
KS Koordinationsstand: VO = Vororientierung, ZE = Zwischenergebnis, FS = Festsetzung

Massnahmen Landschaft

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
L-Ü.09	Biodiversität und Landschaftsqualität im Siedlungsraum	Daueraufgabe		13
L-Ü.09.01	Entsiegelung und Begrünung von Dorf- und Quartierplätzen	Eigene Leistung A	FS	
L-Ü.09.02	Begrünung von siedlungsnahen Erholungswegen	Eigene Leistung A	FS	
L-Ü.09.03	Aufwertung siedlungsprägender Grünräume	Eigene Leistung A	FS	
L-Ü.09.04	Brügg, Bärletwald	Eigene Leistung A	FS	
L-Ü.09.05	Brügg, Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum	Eigene Leistung A	FS	

Massnahmen Siedlung

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
S-SA.03	Regionale Arbeitsschwerpunkte, Agglomeration, AP5			24
S-SA.01.01	Biel, ESP Bözingenfeld	Eigene Leistung A	FS	
S-SA.01.02	Biel, ESP Masterplan Bahnhof	Eigene Leistung A	FS	
S-SA.01.03	Brügg, Brüggmoos	Eigene Leistung A	FS	
S-SA.01.07	Biel, ESP Bözingenfeld, Lokale Zentralitäten und Mobilitätshubs, Leitbild und Anpassung der Nutzungsplanung	Eigene Leistung A	FS	
S-SW.02	Regionale Wohnschwerpunkte, Agglomeration, AP5			40
S-SW.01.03	Biel, Bischofkänel West	Eigene Leistung A	ZE	
S-SW.01.04	Biel, Bischofkänel Ost	Eigene Leistung B	ZE	
S-SW.01.08	Orpund, Römerareal	Eigene Leistung B	FS	
S-UV.03	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Agglomeration, AP5			51
S-UV.01.02	Biel, Gurzelen	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.06	Biel, Isabellenweg	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.10	Biel, Bahnhoffli Mett	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.11	Brügg, Ile de Brügg / Neubrück	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.17	Lyss, Bahnhofstrasse	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.18	Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.20	Lyss, Nutrexareal Busswil	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.21	Lyss, Viehmarktplatz	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.25	Lyss, Areal Hauptstrasse	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.26	Biel, Mühlematte	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.28	Biel, Mett-Zentrum Süd	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.29	Biel, Mettfeld	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.30	Biel, Geyisried Süd	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.31	Biel, Beaumont	Eigene Leistung A	FS	

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
S-UV.01.32	Worben, Unterworbenstrasse/Oberer Zelgweg	Eigene Leistung A	ZE	
S-UV.01.33	Lyss, Bödeli	Eigene Leistung A	ZE	
S-UV.01.34	Brügg, Brüggmoos, Entwicklungsgebiet West, Rechtliche Sicherung	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.35	Biel, Gottstattstrasse Industrie	Eigene Leistung A	FS	
S-Ü.02	Leitbild Agglomerationsraum Brügg-Aegerten-Studen-Worben-Lyss	A-Horizont	FS	103

Massnahmen Verkehr

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
Kombinierte Mobilität (KM)				
KM-Mu.03	Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz	A	FS	107
KM-Mu.06	Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz	A	FS	111
Langsamverkehr (LV)				
LV-Ü.17	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, A-Horizont, Agglomeration AP5	A		115
LV-Ü.01.16	Veloverbindung La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz	A	FS	
LV-Ü.01.18	Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos	A	FS	
LV-Ü.01.19	Biel, neue Fuss- und Veloverbindung durch Bözingenfeld	A	FS	
LV-Ü.02.01	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse, Ausbau Radweg Ipsach-Sutz	A	FS	
LV-Ü.02.02	Veloverbindung Bellmund-Nidau	A	FS	
LV-Ü.02.10	Veloverbindung Dotzigen-Scheuren	A	FS	
LV-Ü.02.11	Safnern, Schliessen Netzlücke Komfortroute	A	FS	
LV-Ü.14.01	Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Lyss-Studen	A	FS	
LV-Ü.17.01	Nidau, Fuss- und Velowege verbreitern	A	FS	
LV-Ü.18	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, B-Horizont, Agglomeration AP5	B		135
LV-Ü.02.12	Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd	B	ZE	
LV-Ü.07.22	Nidau, Bahnunterführung Haltestelle Beunden	B	ZE	
LV-Ü.07.23	Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Kreuzweg-Kanalbrücke	B	ZE	
LV-Ü.07.24	Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Ostseite der Kanalbrücke	B	ZE	
LV-Ü.07.25	Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Keltenstrasse / Bielstrasse – Alfred-Aebi-Strasse	B	ZE	
LV-Ü.07.26	Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Murtenstrasse - Unterführung SBB	B	ZE	
LV-Ü.07.27	Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Unterführung Alfred-Aebi-Strasse	B	ZE	
LV-Ü.20.01	Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Studen - Aegerten	B	ZE	
LV-Ü.20.02	Velovorrangroute Lyss - Biel; Abschnitt Aegerten - Brügg	B	ZE	
LV-Ü.04	Biel, Querung Güterbahnhof (Passarelle Gottstattstrasse-Mettstrasse)	B	ZE	155
LV-Ü.05	Biel, Verbindung Mühlefeldweg-Bahnhof Süd (Passarelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse)	B	ZE	158
LV-Ü.06	Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord	B	ZE	161
LV-Ü.21	Neue Veloverbindung Biel-Evilard Beaumont	A	FS	164
LV-Ü.07.09	Biel, SBB-Unterführung Brüggstrasse	A	FS	167
LV-Ü.10	Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal	B	ZE	170
LV-Ü.16	Velovorrangroute Grenchen-Biel, Planungsstudie	Eigene Leistung A	FS	173

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
Motorisierter Verkehr (MIV)				
MIV-Auf.04	Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz - Spitalstrasse - Ländteststrasse	A	FS	176
MIV-Auf.05	Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse, unterer Teil	B	ZE	179
MIV-Auf.06	Biel/Nidau, Konzept "Rue de Caractères", Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse	A	FS	182
MIV-Auf.12.01	Biel, Kanalstrasse, Abschnitt Jakob-Rosius-Strasse bis Neumarktstrasse	A	FS	185
MIV-Auf.13	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, A-Horizont AP5	A		188
MIV-Auf.02.15	Nidau, Aufwertung Ortsdurchfahrt	A	FS	
MIV-Auf.10.01	Lyss, Neugestaltung Viehmarktplatz	A	FS	
MIV-Auf.12.02	Ortsdurchfahrt Sutz-Lattrigen, Einfahrtstor Ost / Knoten Hurni	A	FS	
MIV-Auf.13.01	Brügg, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse	A	FS	
MIV-Auf.13.02	Brügg, Orpundstrasse	A	FS	
MIV-Auf.13.03	Nidau, BGK Parkplatz Strandbad	A	FS	
MIV-Auf.13.04	Nidau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofplatz und Bibliotheksplatz	A	FS	
MIV-Auf.13.05	Maggingen, Begegnungszone Hauptstrasse-Bergstation Funiculaire	A	FS	
MIV-Auf.13.06	Worben, Kreuzung Hauptstrasse - Busswilstrasse	A	FS	
MIV-Auf.13.07	Biel, General-Dufour-Strasse	A	FS	
MIV-Auf.13.08	Biel, Paul-Emile-Brandt Strasse	A	FS	
MIV-Auf.13.09	Biel, Zeughausstrasse-Champagneallee	A	FS	
MIV-Auf.13.10	Biel, Konzept "Rue de Caractères" Ländtestrasse, Abschnitt Rousseauplatz – Unterer Quai	A	FS	
MIV-Auf.14	Biel, Konzept "Rue de Caractères" Abschnitt Guido-Müller-Platz - Rousseauplatz (Aarbergstrasse)	B	ZE	217
MIV-Auf.15	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, B-Horizont AP5	B		220
MIV-Auf.10.02	Lyss, Industriering	B	ZE	
MIV-Auf.15.01	Biel, Konzept "Rue de Caractères" Ländtestrasse, Abschnitt Unterer Quai – Seedorstadt	B	ZE	
MIV-E-Mob.01	eMobilität Nidau	A	FS	226
MIV-Ü.01	Unfallschwerpunkt-Management (Black Spot Management, BSM), Agglomeration	Dauer-	FS	229
		aufgabe		
Nachfrageorientierte Mobilität (NM)				
NM-VM.06	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont AP5	A		234
NM-VM.06.01	VM Agglomeration Biel-Lyss, Zone Vingelz und Ipsach	A	FS	
NM-VM.06.02	VM Agglomeration Biel-Lyss, Zone Brüggmoos	A	FS	
NM-VM.06.03	VM Agglomeration Biel-Lyss, Zone Taubenloch, Orpun, Bözingerfeld	A	FS	
NM-VM.04	Lyss, Parkleitsystem	A	FS	243
Öffentlicher Verkehr (NM)				
ÖV-E.02	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Biel/Bienne-Lyss			246
ÖV-Str.04	Massnahmenpaket pauschale Bushaltestellen + ÖV Infrastruktur Agglomeration Biel-Lyss, Horizont A	A		252
ÖV-Str.04.01	Linie 1 (Brügg – Bahnhof – Bözingenfeld) - Neubau Endpunkt	A	FS	
ÖV-Str.04.02	Linie 7 (Bahnhof – Bözingenfeld via Südroute) und Linie 10 (Schnelllinie Bahnhof – Bözingenfeld – Pieterlen)	A	FS	
ÖV-Str.04.03	Linie 11, Busnetzerweiterung Ipsach-Port-Brügg	A	FS	

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
ÖV-Str.04.04	Busnetzerweiterung Nidau	A	FS	
ÖV-Str.04.05	Busnetzerweiterung Studen-Busswil-Lyss	A	FS	
ÖV-Str.04.06	Ausbau Angebot Linien 86 und 87 (Bienne-Bellmund-Aarberg/Lyss)	A	FS	
ÖV-Str.05	Massnahmenpaket pauschale Bushaltestellen + ÖV Infrastruktur Agglomeration Biel-Lyss, Horizon B	B		266
ÖV-Str.05.01	Biel, Bushaltestellen in Verbindung mit dem Konzept ÖV 2035, Phase 2	B	ZE	

Massnahmen der nationalen Planung

Nr.	Titel	Seite
LV-Nat.01	Veloverbindung Biel-Péry	271
MIV-Nat.01	N16 Anschluss Biel(-Nord)	272
MIV-Nat.02	N5 Umfahrung Twann Tunnel	274
MIV-Nat.03	Twann, Qualitätssicherndes Verfahren Rückbau Nationalstrasse	276
MIV-Nat.04	Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Vingelz	277
ÖV-Nat.01	Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau	278

4 Massnahmen Landschaft

Massnahmenpaket Landschaft

Biodiversität und Landschaftsqualität im Siedlungsraum

BBS.L-Ü.09

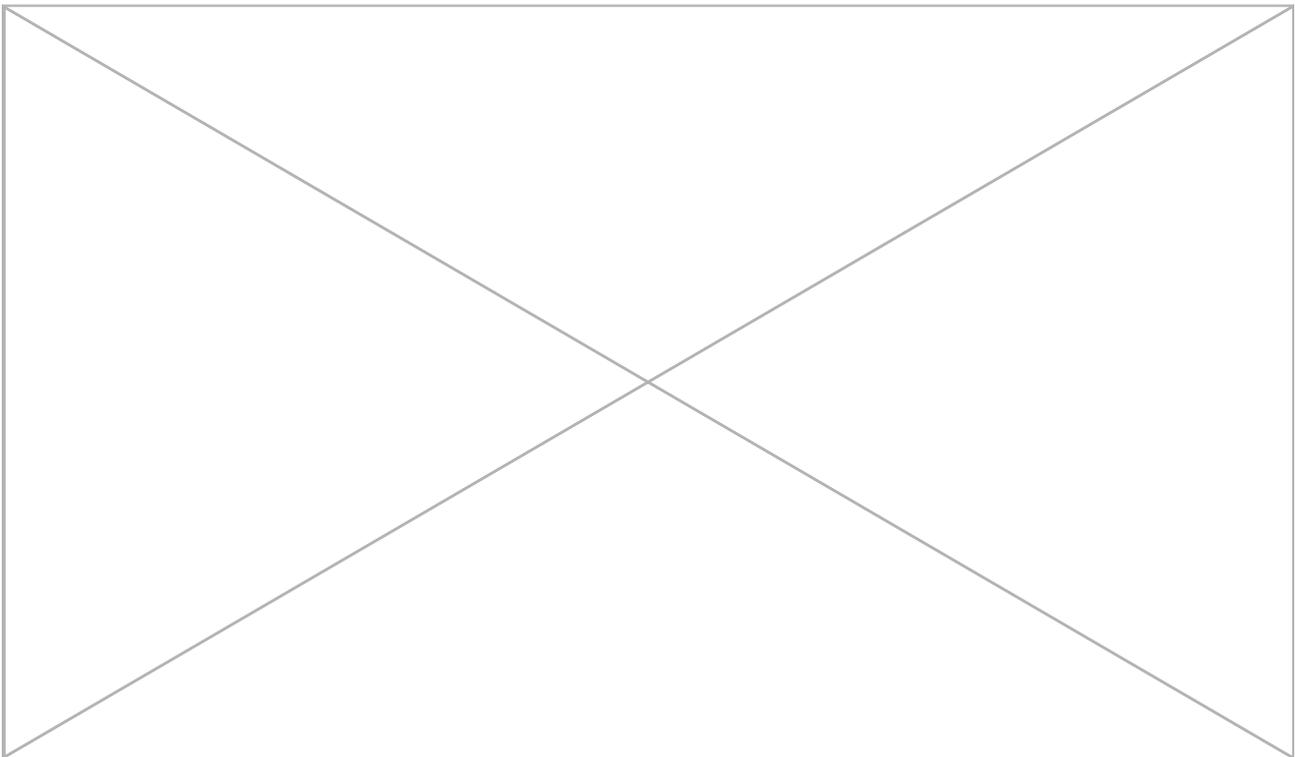
AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
Landschaft

Unterkategorie
Übriger Inhalt Landschaft



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Konzeption Massnahmenpaket

Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt

Teilmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	AP-Horizont
BBS.L-Ü.09.01	Entsiegelung und Begrünung von Dorf- und Quartierplätzen	Eigene Leistung A
BBS.L-Ü.09.02	Begrünung von siedlungsnahen Erholungswegen	Eigene Leistung A
BBS.L-Ü.09.03	Aufwertung siedlungsprägender Grünräume	Eigene Leistung A
BBS.L-Ü.09.04	Brügg, Bärletwald	Eigene Leistung A
BBS.L-Ü.09.05	Brügg, Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum	Eigene Leistung A

Bezug zu anderen

Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt

Massnahmen**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt

Teilmassnahme Landschaft

Entsiegelung und Begrünung von Dorf- und Quartierplätzen

BBS.L-Ü.09.01

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

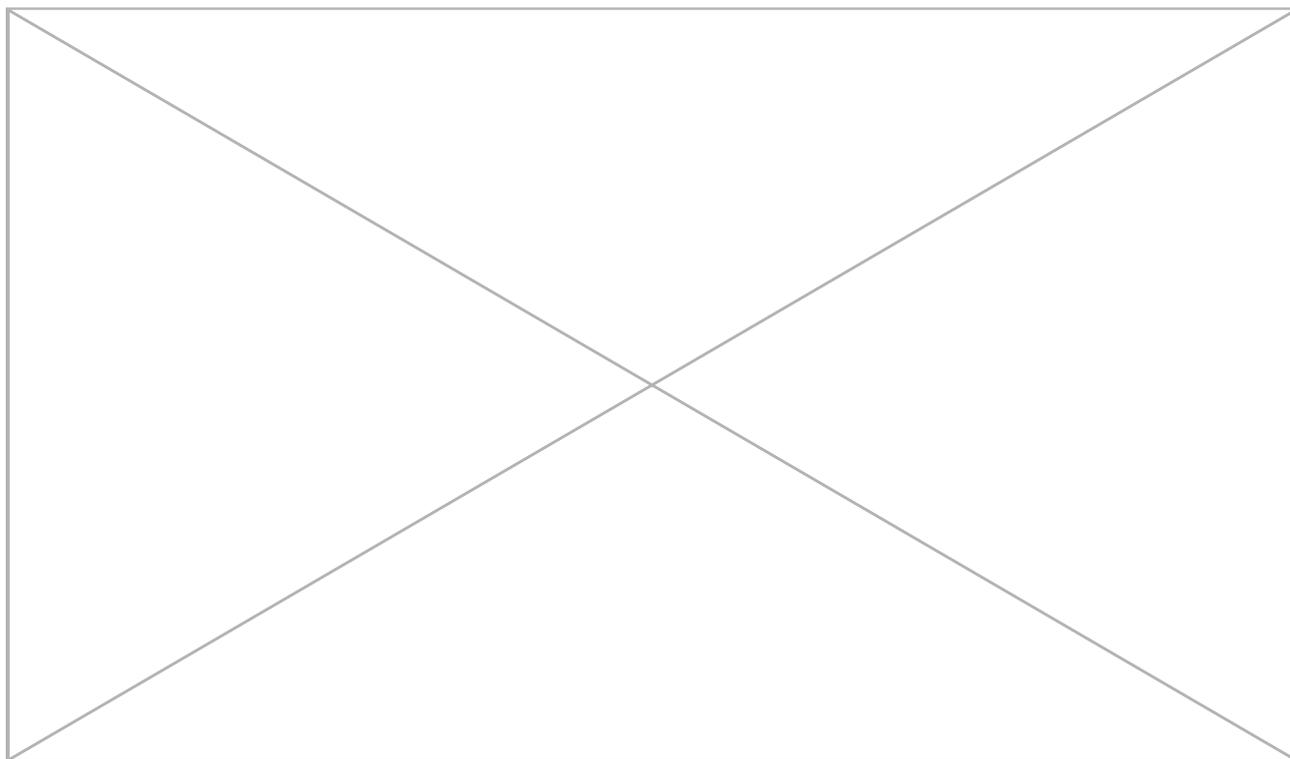
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Landschaft

Unterkategorie

Übriger Inhalt Landschaft



**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Massnahmenbeschrieb

Dorf- und Quartierplätze werden entsiegelt und begrünt. Damit wird die Aufenthaltsqualität verbessert und die Biodiversität gefördert.

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild

Bezug zu Handlungsbedarf

	Bezug zu Teilstrategie	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
	Siedlung (WK 2)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
	Sicherheit (WK 3)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
	Umwelt (WK 4)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Koordinationsstand Festsetzung	Koordinationsstand kantonaler Richtplan nein
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung		
Flächenbeanspruchung FFF (ha)		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt	

Teilmassnahme Landschaft

Begrünung von siedlungsnahen Erholungswegen

BBS.L-Ü.09.02

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

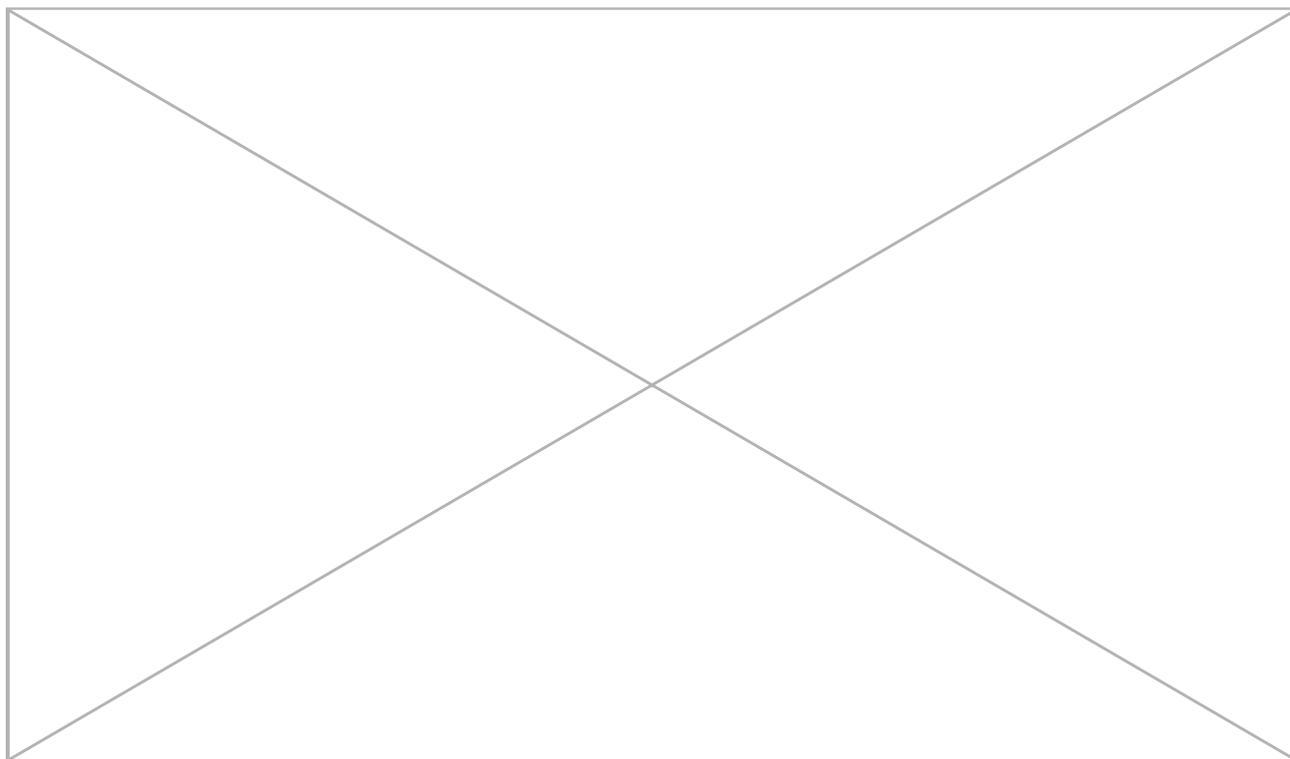
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Landschaft

Unterkategorie

Übriger Inhalt Landschaft



**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb

Entlang von Spazier- und Velowegen im Nahbereich von Siedlungen werden Bäume zur Begrünung und Beschattung gepflanzt und Sitzgelegenheiten eingerichtet.

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild

Bezug zu Handlungsbedarf

	Bezug zu Teilstrategie	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
	Siedlung (WK 2)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
	Sicherheit (WK 3)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
	Umwelt (WK 4)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Koordinationsstand Festsetzung	Koordinationsstand kantonaler Richtplan nein
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung		
Flächenbeanspruchung FFF (ha)		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt	

Teilmassnahme Landschaft

**Aufwertung siedlungsprägender
Grünräume****BBS.L-Ü.09.03**

AP5-Horizont

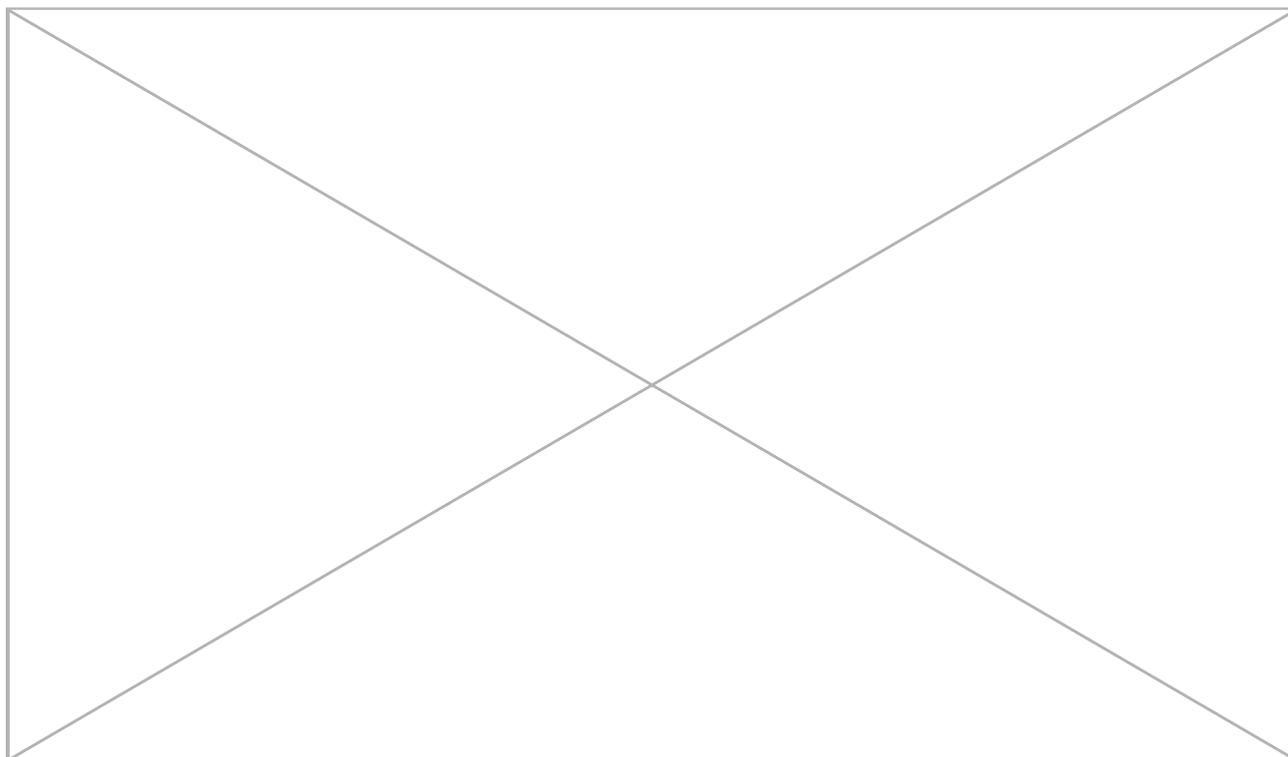
Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Landschaft

Unterkategorie

Übriger Inhalt Landschaft**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte****Termin****Planungs-/Finanzierungsschritt****Federführende Stelle****Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte****Termin****Planungs-/Finanzierungsschritt****Federführende Stelle****Beteiligte Stellen****Federführende Stelle****Weitere Beteiligte**

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb

Siedlungsprägende Grünräume werden ökologisch und als Erholungsraum aufgewertet.

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit**Bezug zu Zukunftsbild****Bezug zu Handlungsbedarf**

	Bezug zu Teilstrategie	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
	Siedlung (WK 2)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
	Sicherheit (WK 3)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
	Umwelt (WK 4)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Koordinationsstand Festsetzung	Koordinationsstand kantonaler Richtplan nein
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung		
Flächenbeanspruchung FFF (ha)		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt	

Teilmassnahme Landschaft

Brügg, Bärletwald**BBS.L-Ü.09.04**

AP5-Horizont

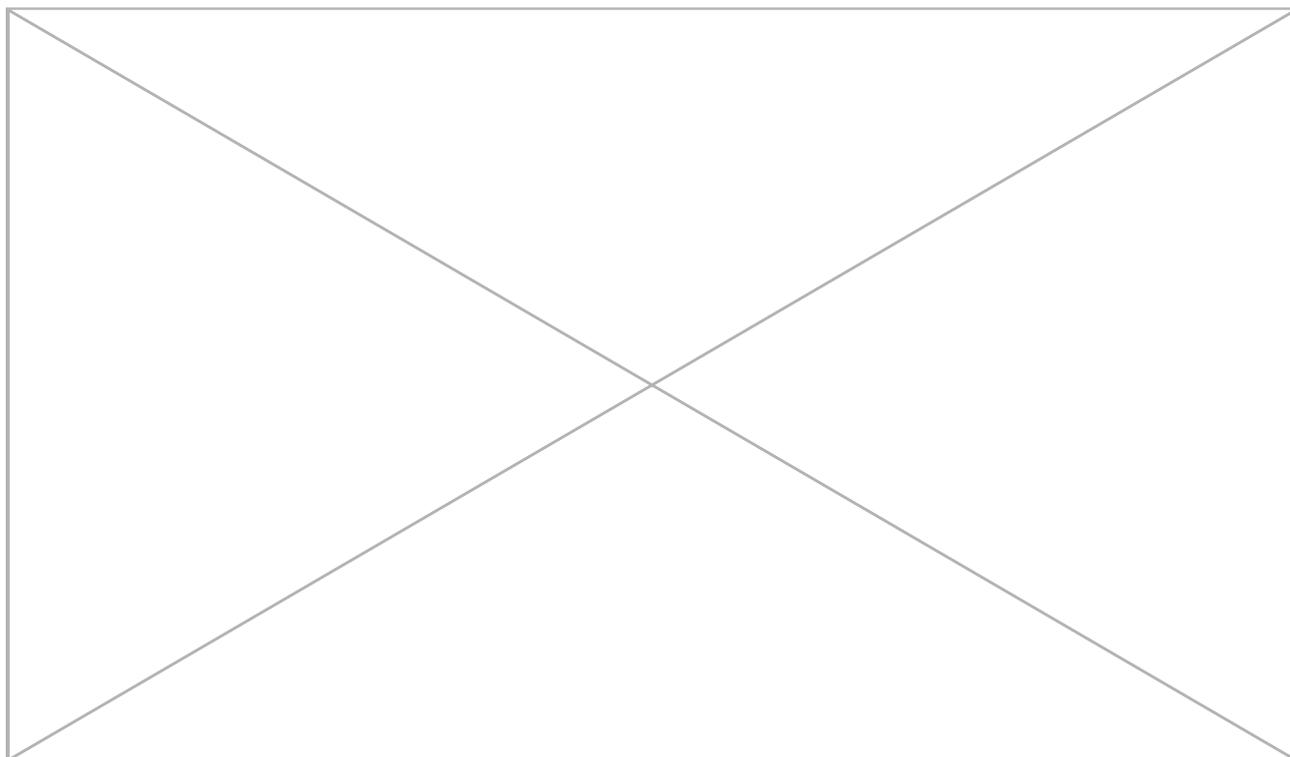
Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Landschaft

Unterkategorie

Übriger Inhalt Landschaft**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte****Termin****Planungs-/Finanzierungsschritt****Federführende Stelle****Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte****Termin****Planungs-/Finanzierungsschritt****Federführende Stelle****Beteiligte Stellen****Federführende Stelle****Weitere Beteiligte****Massnahmenbeschrieb**

Sicherung von Erhalt und Pflege des ökologisch wertvollen Bestands an alten Eichen im siedlungsnahen Bärletwald

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit**Bezug zu Zukunftsbild****Bezug zu Handlungsbedarf**

	Bezug zu Teilstrategie	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
	Siedlung (WK 2)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
	Sicherheit (WK 3)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
	Umwelt (WK 4)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Koordinationsstand Festsetzung	Koordinationsstand kantonaler Richtplan nein
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung		
Flächenbeanspruchung FFF (ha)		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt	

Teilmassnahme Landschaft

**Brügg, Förderung der Biodiversität
im Siedlungsraum****BBS.L-Ü.09.05**

AP5-Horizont

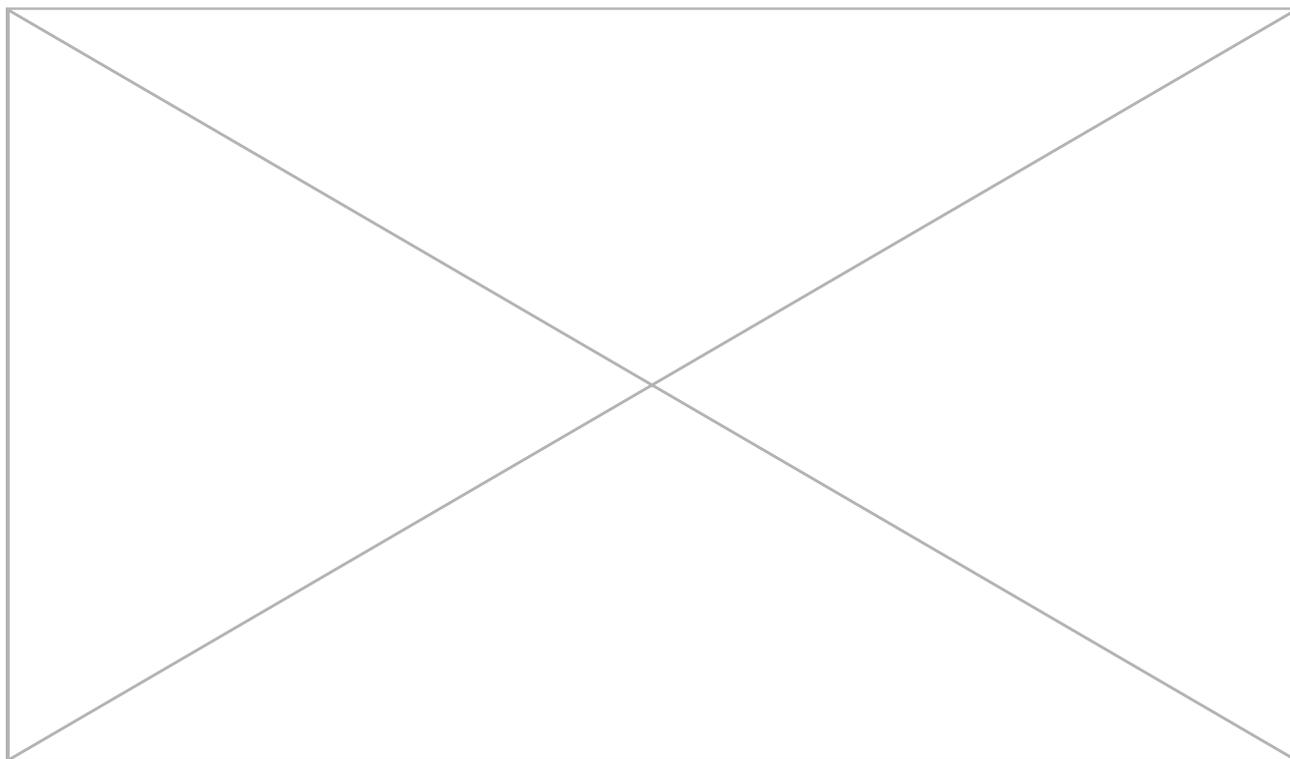
Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Landschaft

Unterkategorie

Übriger Inhalt Landschaft**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte****Termin****Planungs-/Finanzierungsschritt****Federführende Stelle****Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte****Termin****Planungs-/Finanzierungsschritt****Federführende Stelle****Beteiligte Stellen****Federführende Stelle****Weitere Beteiligte****Massnahmenbeschrieb**

Umsetzung Aktionsplan Landschaft Biodiversität Brügg mit folgenden Massnahmen

- Weiher Pratei
- Hecke/Wald Pratei
- Weiher Bärlet
- Neue Biodiversitätsfläche Sandgrube
- Biotope Eichenweg
- Waldrandaufwertung Pfeid Bernstrasse

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	
	Bezug zu Handlungsbedarf	
	Bezug zu Teilstrategie	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
	Siedlung (WK 2)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
	Sicherheit (WK 3)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
	Umwelt (WK 4)	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt
Koordination	Koordinationsstand	Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Festsetzung	nein
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung		
Flächenbeanspruchung FFF (ha)		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	Wird im Rahmen Vorprüfung ergänzt	

5 Massnahmen Siedlung

Massnahmenpaket Siedlung

Regionale Arbeitsschwerpunkte, Agglomeration, AP5

BBS.S-SA.03

AP5-Horizont

Daueraufgabe

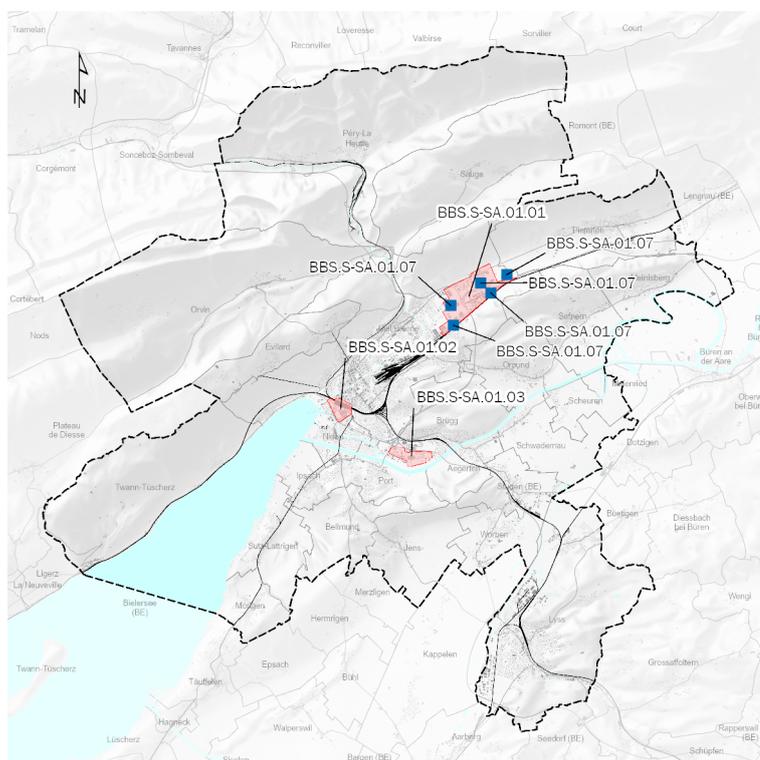
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Schwerpunkt Arbeiten



Konzeption Massnahmenpaket

Ausbau bestehender und Realisierung neuer Entwicklungsschwerpunkte für die konzentrierte Ansiedlung von Arbeitsnutzungen. Die Arbeitsplatzschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschieden und dienen der Konzentration von Arbeitsnutzungen an geeigneten Standorten.

Die Arbeitsplatzschwerpunkte Dienstleistungen (Biel, Masterplan und Lyss, Bahnhof) sind zentral gelegen und eignen sich aufgrund der sehr guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (kantonale ÖV-Gütekategorie A oder B) für Dienstleistungen, Freizeitnutzungen und Detailhandel.

Die Arbeitsschwerpunkte Industrie/Gewerbe (Biel, Bözingenfeld; Brügg, Brüggmoos, Studen, Studengrien; Lyss, Grien-Süd; Orpund, Industriezone West) liegen in der Nähe eines bestehenden Autobahnanschlusses und sind mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Sie eignen sich für die industrielle und gewerbliche Produktion und vorwiegend auf den MIV ausgerichtete Nutzungen. Um bessere Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr zu schaffen, ist eine Nutzungsdurchmischung (Sport, Freizeit, Versorgungsangebote, kein Detailhandel) zu prüfen.

Strategische Arbeitszonen verfügen über eine unüberbaute Fläche von mehr als 10 Hektaren und sind für Grossprojekte und Businessparks reserviert (geringe Etappierbarkeit). Sie liegen in der Nähe eines bestehenden Autobahnanschlusses und sind mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Umsetzung:

1. Die Gemeinden fördern auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv das Vorhandensein genügender Flächenangebote in den Arbeitsplatzschwerpunkten. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen neuer Realisierungshindernisse. Falls nötig unterbinden sie unerwünschte Entwicklungen mit dem Erlass einer Planungszone.
2. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Dichte, eine hohe und klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen.
3. Die Gemeinden verhindern mit geeigneten Vorgaben die Ansiedlung von neuen Verkaufsnutzungen. Davon ausgenommen sind die Entwicklungsschwerpunkte Dienstleistungen sowie Verkaufsnutzungen für den lokalen Bedarf und im Umfeld von ÖV-Drehscheiben.
4. Die Gemeinden gewährleisten eine etappenweise Realisierung und die zeitgerechte Erstellung der öffentlichen Infrastruktur.
5. Die Region koordiniert bei Bedarf die Antragstellung zur Aufnahme neuer bzw. Erweiterung bestehender kantonaler Entwicklungsschwerpunkte in den kantonalen Richtplan.

Teilmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	AP-Horizont
BBS.S-SA.01.01	Biel, ESP Bözingenfeld	Eigene Leistung A
BBS.S-SA.01.02	Biel, ESP Masterplan Bahnhof Biel	Eigene Leistung A
BBS.S-SA.01.03	Brügg, Brüggmoos	Eigene Leistung A
BBS.S-SA.01.07	Biel, ESP Bözingenfeld, Lokale Zentralitäten und Mobilitätshubs, Leitbild und Anpassung der Nutzungsplanung	Eigene Leistung A

Bezug zu weiteren Massnahmen

- LV-Ü.01.18, Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos, A-Horizont
- LV-Ü.10, Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal, B-Horizont
- LV-Ü.14.01, Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Lyss-Studen, A-Horizont
- LV-Ü.14.02, Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Studen - Aegerten B-Horizont
- LV-Ü.14.03, Velovorrangroute Lyss - Biel; Abschnitt Aegerten - Brügg B-Horizont
- MIV-Auf.13.01, Brügg, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse A-Horizont
- NM-VM.05, Busspuren Verkehrsmanagement, A-Horizont
- ÖV-Str.08, Busnetzerweiterung Ipsach-Brügg, A-Horizont

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, C_04
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung Biel, ESP Bözingenfeld

BBS.S-SA.01.01

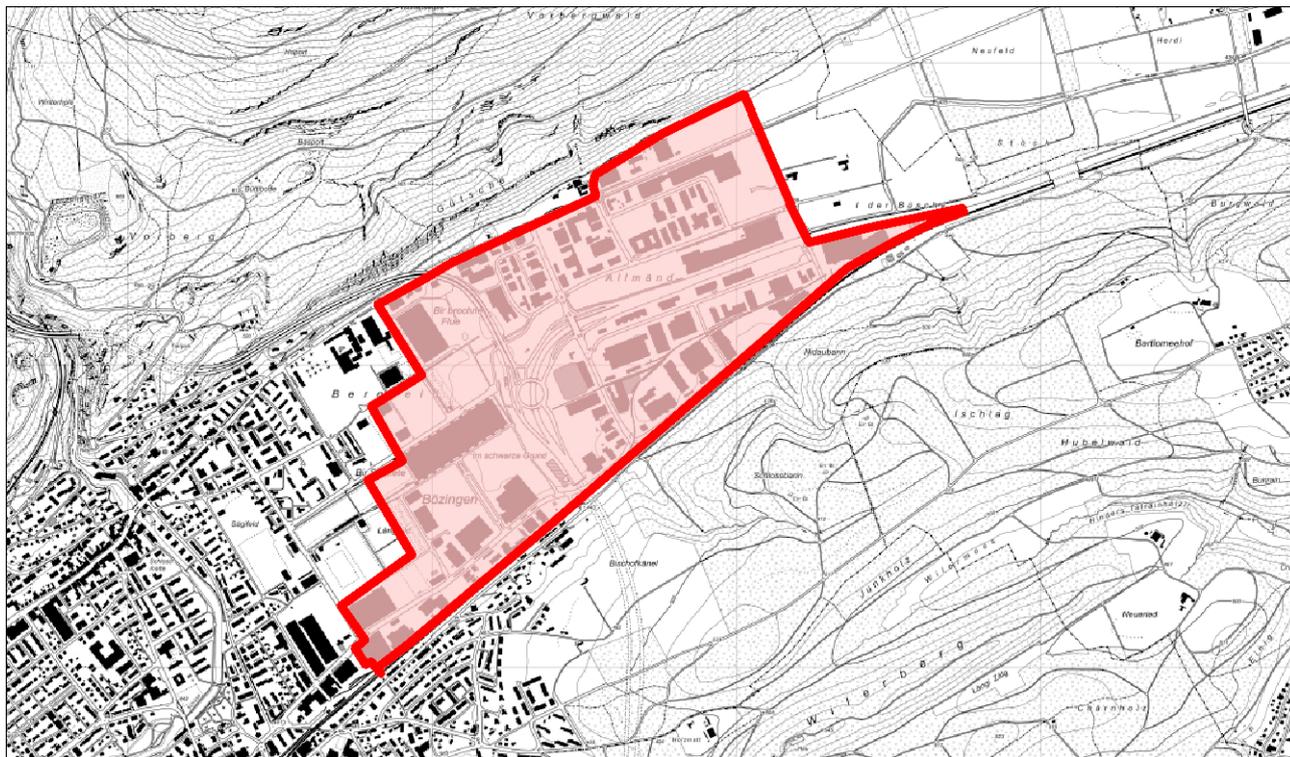
AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code
0371.4.122

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2023	Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum	

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region

Massnahmenbeschrieb

Das Gebiet im Osten der Stadt Biel ist mit einer Fläche von 138 ha der grösste und bedeutendste Wirtschaftsstandort in der Region Biel-Seeland und ein kantonaler Premium-Entwicklungsschwerpunkt (ESP) für Arbeitsnutzungen. Es umfasst schwerge- wichtig Unternehmen im Produktions- und Gewerbebereich, ergänzt mit Einkaufsnut- zungen und Sport- und Freizeiteinrichtungen. Darunter befinden sich auch mehrere verkehrintensiv- e Anlagen, die mit Fahrtenkontingenten reguliert werden (Sportstadien

der Tissot-Arena, Einkaufszentrum Centre Boujean, Fachmarkt Hornbach, Produktionsstandort Rolex AG).

Der ESP Bözingenfeld zeichnet sich durch eine hohe Dynamik aus und verfügt über grosses Potenzial für zusätzliche Nutzungen auf unüberbauten Flächen sowie durch Verdichtung und Umstrukturierung. Mit der Strategischen Arbeitszone (SAZ) Biel / Pieterlen besteht zudem ein potenzielles Erweiterungsgebiet. Der Grossteil der nicht überbauten Flächen ist im Besitz der Stadt Biel.

Das Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum Bözingenfeld (2023) zeigt auf, dass ESP und SAZ ein Potenzial für annähernd eine Verdoppelung der heutigen BGF aufweisen. Die Ausschöpfung dieser Entwicklungsmöglichkeiten ist jedoch mit der heutigen Verkehrsinfrastruktur und dem heutigen Modalsplit nicht realisierbar. Es braucht eine koordinierte Abstimmung und Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, um die Mobilität neu zu organisieren und die Verkehrsmittelwahl zu steuern. Das Ziel ist die nachhaltige und qualitätsvolle (Weiter-)Entwicklung des ESP. Das Bözingenfeld soll künftig ein pulsierender, lebendiger und innovativer Arbeits- und Wirtschaftsort mit einer grossen Ausstrahlung und gleichzeitig einem menschlichen Massstab sein.

Die Abstimmung der künftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erfolgt schrittweise in drei Etappen:

- Etappe 1: Brachliegende Landreserven werden grösstenteils entwickelt, noch keine Verdichtung von bereits bebauten Arealen (+34% BGF gegenüber heute)
- Etappe 2: Letzte brachliegende Landreserven werden ausgeschöpft, bestehende Nutzungen mit geringer Dichte werden verdichtet (+81% BGF gegenüber heute)
- Etappe 3: Weitere Verdichtung von bereits bebauten Arealen, Entwicklung der strategischen Arbeitszone SAZ (+192% gegenüber heute)

Das Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum definiert ein Set von aufeinander abgestimmten Massnahmen in den Bereichen ÖV, Veloverkehr, Fussverkehr, Lokale Zentralitäten/Mobilitätshubs, MIV, Aufwertung öffentlicher Strassen/Räume, Vorgaben für Entwicklungsareale und Governance und Management. Bei Umsetzung dieser Massnahmen wird die Realisierung von neuen Nutzungen im Umfang von Etappe 2 als realistisch erachtet. Für die Realisierung von Etappe 3 dürften zusätzliche Massnahmen erforderlich sein.

Die zentrale Herausforderung ist, in einem dicht genutzten Raum mit bereits gut ausgelastetem Verkehrssystem die notwendigen (verkehrlichen) Spielräume zu schaffen, die eine Weiterentwicklung und Verdichtung des ESP sowie der SAZ ermöglichen. Hierfür ist es zwingend, nicht nur die neuen Nutzungen zu steuern, sondern auch Spielräume bei der Verkehrserzeugung aus bestehenden Nutzungen zu schaffen. Die Einhaltung der Belastbarkeit des Strassennetzes ist dabei die entscheidende Orientierungsgrösse. Sie umfasst nebst der verkehrstechnischen Funktionalität auch die Umweltaspekte, die Nutzungsvielfalt in den angrenzenden Arealen und im öffentlichen Raum sowie städtebauliche Qualitäten. Nur unter Berücksichtigung all dieser Anforderungen ist eine qualitätsvolle und nachhaltige Entwicklung überhaupt möglich.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> - Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen
Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Weiterentwicklung der Arbeitsgebiete ermöglichen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen

	Bezug zu Teilstrategie	- Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)			
	Sicherheit (WK 3)	Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit.		
	Umwelt (WK 4)	Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	ja	Festsetzung	
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	137.7	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	80	8500	0	15400
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Arbeiten		Arbeiten	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A / B / C	A / B	B / C	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)	Die heutigen Nutzungen erzeugen bereits ein relativ hohes MIV-Aufkommen, das in den Spitzenstunden an den neuralgischen Knoten die Leistungsgrenze erreicht. Einerseits ist dies durch die Art der Nutzungen und durch das relativ grosse Einzugsgebiet von Beschäftigten und Kunden/Besuchenden begründet. Andererseits sind die heutigen Angebote für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr wenig attraktiv bzw. schwach ausgebaut (Bahnhaltestelle an peripherer Lage, lange Reisezeiten mit dem Bus ins Zentrum, lange und für den Veloverkehr unattraktive Strecken, weite Distanzen für den Fussverkehr).			
	Die abgeschätzten Nutzungsentwicklungen werden zu einer markanten Zunahme der Mobilitätsnachfrage führen. Die bestehende MIV-Infrastruktur ist bereits heute ausgelastet. Das prognostizierte MIV-Aufkommen ist bei einer Trendentwicklung (d.h. ohne Veränderung des Modalsplits gegenüber heute) mit dem heutigen Netz nicht bewältigbar. Das Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum Bözingenfeld definiert die erforderlichen Massnahmen, um den Anteil des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen und den MIV möglichst auf dem heutigen Niveau zu plafonieren.			
Bezug zu weiteren Massnahmen	- LV-Ü.01.18, Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos, A-Horizont - LV-Ü.10, Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal, B-Horizont			

- LV-Ü.14.01, Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Lyss-Studen, A-Horizont
- LV-Ü.14.02, Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Studen - Aegerten B-Horizont
- LV-Ü.14.03, Velovorrangroute Lyss - Biel; Abschnitt Aegerten - Brügg B-Horizont
- MIV-Auf.13.01, Brügg, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse A-Horizont
- NM-VM.05, Busspuren Verkehrsmanagement, A-Horizont
- ÖV-Str.08, Busnetzerweiterung Ipsach-Brügg, A-Horizont

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, C_04
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

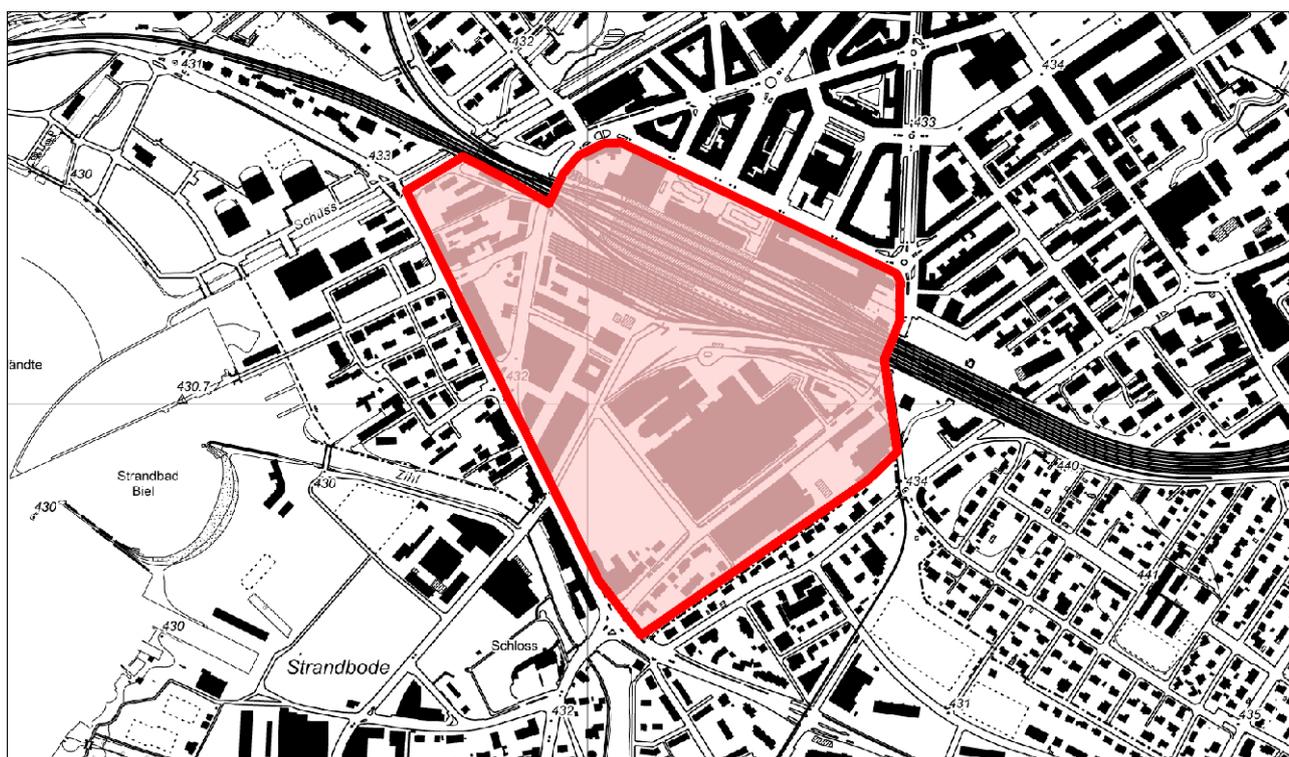
Teilmassnahme Siedlung

Biel, ESP Masterplan Bahnhof Biel Fertigstellung Haus für Gesundheit und Prävention

BBS.S-SA.01.02

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code
0371.4.123Massnahmenkategorie
SiedlungUnterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

2026

Fertigstellung Haus für Gesundheit und
Prävention

2028

Fertigstellung Campus Berner
Fachhochschule

2040

Abschluss Nutzungsplanung Teilgebiet
Bahndamm

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Region

Massnahmenbeschrieb

Das Gebiet liegt an zentraler Lage direkt beim Bahnhof Biel und ist mit dem ÖV ausge-

zeichnet erschlossen. Es umfasst 25 ha und ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) für Dienstleistungsnutzungen. Der ESP wird seit 20 Jahren kontinuierlich auf der Basis eines Masterplans entwickelt und ist weitgehend überbaut.

Bereits realisierte Hauptnutzungen mit überregionaler Ausstrahlung sind ein Einkaufszentrum mit Fachmärkten, der Switzerland Innovation Park Biel/Bienne, die Kaufmännische Berufsschule und eine Seniorenresidenz. Sie sind durch verkehrsfreie öffentliche Freiräume verbunden, die zugleich als Zugang zum Bahnhof Biel dienen.

Aktuell sind der Campus Biel/Bienne der Fachhochschule Bern und das Haus für Gesundheit und Prävention des Spitalzentrums Biel im Bau. Durch die Ansiedlung der Fachhochschule wird der ESP als Bildungsstandort gestärkt. Im Campus Biel/Bienne werden die Departemente «Technik und Informatik» sowie «Architektur, Holz und Bau» angesiedelt. Mehr als 2000 Studierende und rund 650 Mitarbeitende werden in Biel studieren, forschen und arbeiten.

Grösseres Entwicklungspotenzial besteht nur noch im Teilgebiet Bahndamm, das ab 2035 entwickelt werden soll.

Unter Leitung der Stadt Biel koordiniert die Projektorganisation «Bahnhof Biel 2030» mit allen beteiligten Akteuren (namentlich SBB, Aare Seeland mobil, Kanton, Region, Städte Biel und Nidau) die Entwicklungen im gesamten Bahnhofgebiet.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Weiterentwicklung der Arbeitsgebiete ermöglichen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen		
	Bezug zu Teilstrategie	- Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)			
	Sicherheit (WK 3)	Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit.		
	Umwelt (WK 4)	Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	ja	Festsetzung	
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	24.6	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	800	2800	800	4000

Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Arbeiten	Arbeiten		
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A	A	A	A
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend			
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - LV-Ü.01.18, Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos, A-Horizont - LV-Ü.10, Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal, B-Horizont - LV-Ü.14.01, Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Lyss-Studen, A-Horizont - LV-Ü.14.02, Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Studen - Aegerten B-Horizont - LV-Ü.14.03, Velovorrangroute Lyss - Biel; Abschnitt Aegerten - Brügg B-Horizont - MIV-Auf.13.01, Brügg, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse A-Horizont - NM-VM.05, Busspuren Verkehrsmanagement, A-Horizont - ÖV-Str.08, Busnetzerweiterung Ipsach-Brügg, A-Horizont 			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, C_04 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden 			

Teilmassnahme Siedlung

Brügg, Brüggmoos Neubau Regionalspital Biel, Fertigstellung

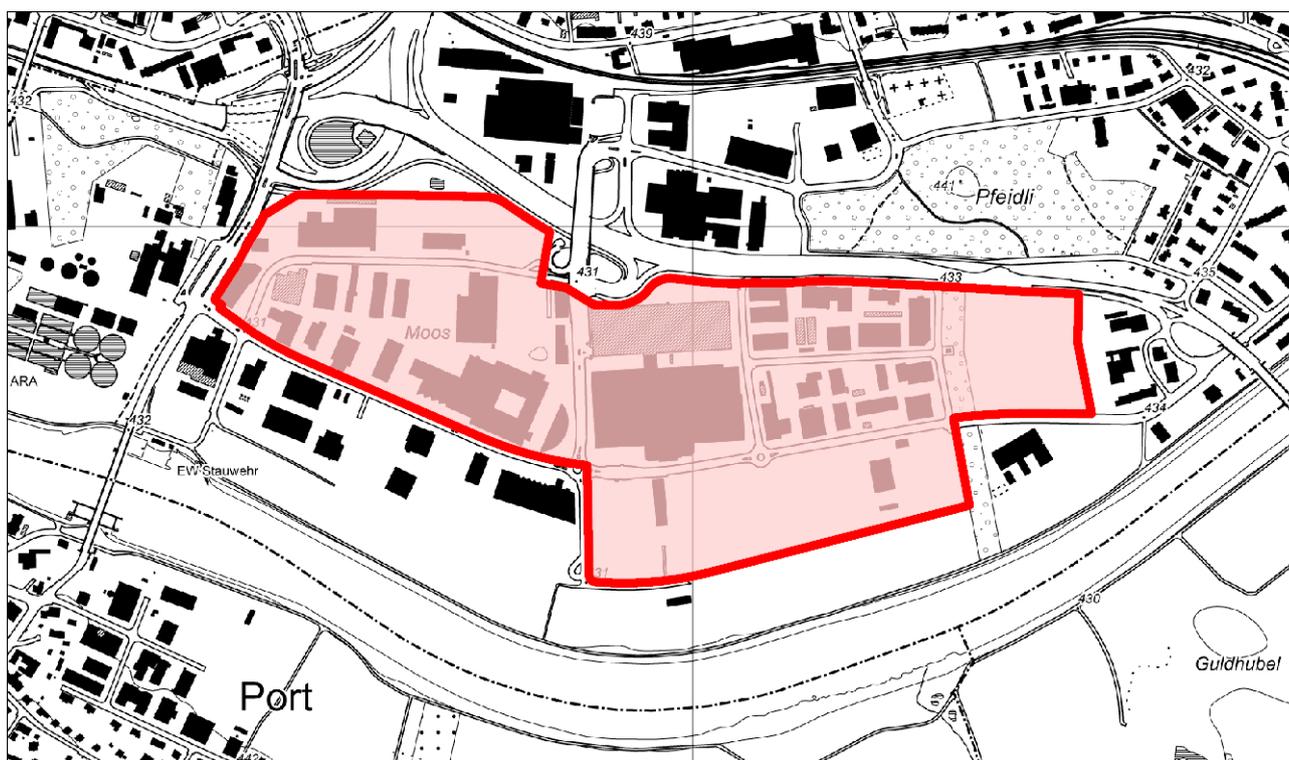
BBS.S-SA.01.03

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

 Früherer ARE-Code
0371.4.124

 Massnahmenkategorie
Siedlung

 Unterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten


Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2023	Strategische Planung	

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2029	Neubau Regionalspital Biel, Fertigstellung	
2029	Arealentwicklung Erlen Nord, Abschluss Nutzungsplanung	
2029	Arealentwicklung West, Abschluss Nutzungsplanung	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region

Massnahmenbeschrieb Der Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos ist mit einer Fläche von 32 ha ein bedeutender Wirtschaftsstandort der Region Biel-Seeland mit erheblichem Entwicklungspotenzial. Er umfasst heute Unternehmen im Produktions- und Gewerbebereich sowie Einkaufsnutzungen und Freizeiteinrichtungen. Mit dem Einkaufszentrum Centre Brügg und dem künftigen Regionalspital Biel-Brügg befinden sich zwei verkehrsintensive Anlagen im Perimeter, die mit Fahrtenkontingenten reguliert werden.

Das Brüggmoos wird in den nächsten Jahren tiefgreifende Veränderungen erfahren. Ausgelöst durch den geplanten Neubau des Regionalspitals Biel hat der Gemeinderat eine strategische Neuausrichtung für das Gebiet beschlossen. Entlang des Nidau-Büren-Kanals sind Freizeit- und Erholungsnutzungen vorgesehen, nördlich angrenzend soll die heutige Arbeitszone zu einer gemischten Zone für Wohnen und Arbeiten (inkl. Spitalstandort) entwickelt werden. In den übrigen Teilgebieten bleibt die heutige Ausrichtung auf Industrie/Gewerbe und Einkaufen bestehen.

Im A-Horizont sind folgende Teilgebiete in Planung:

- Neubau Regionalspital Biel, Nutzungsplanung 2024, Baubewilligung 2025, Fertigstellung 2029
- Arealentwicklung Erlen Nord (Arbeitsnutzungen, max. 23000 m2 BGF), Abschluss Nutzungsplanung 2029
- Arealentwicklung West (Wohnen/Arbeiten, max. 34000 m2 BGF), Abschluss Nutzungsplanung 2029

Die Ansiedlung des Regionalspitals und die weiteren Teilgebietsplanungen sind eingebettet in ein Gesamtkonzept, das Fahrtenbeschränkungen für den MIV, Verbesserungen für den ÖV (Taktverdichtung, neue Tangentiallinie, Buspriorisierung), neue Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Gestaltung eines öffentlichen Uferparks entlang des Nidau-Büren-Kanals umfasst.

Um das Brüggmoos erfolgreich zu entwickeln, hat die Gemeinde Brügg das Forum Brüggmoos lanciert. Das Forum soll die Kommunikation und eine gute Zusammenarbeit zwischen den Behörden und den ansässigen Unternehmen sicherstellen.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Weiterentwicklung der Arbeitsgebiete ermöglichen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen
	Bezug zu Teilstrategie	- Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit.
	Siedlung (WK 2)	
	Sicherheit (WK 3)	Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit.
	Umwelt (WK 4)	Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.

Koordination	Koordinationsstand	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand
---------------------	---------------------------	------------------------------------	---------------------------

	Regionaler Richtplan RGSK		kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	31.7	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	0	1305	200	2500
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Arbeiten		Mischnutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umwelt- schutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	C	B	C	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)	<p>Die verkehrlichen Auswirkungen des Regionalspitals und der weiteren Entwicklungen im Brüggmoos werden mittels Fahrtenbeschränkungen für den MIV sowie markanten Angebotsverbesserungen beim ÖV und beim Fuss- und Veloverkehr aktiv beeinflusst.</p> <p>Für das Regionalspital ist im kantonalen Richtplan eine maximale Anzahl von 2800 MIV-Fahrten pro Tag festgelegt. Es handelt sich um eine freiwillige Fahrtenbeschränkung des Spitals in Absprache mit der Gemeinde Brügg, die durch ein Mobilitätskonzept zur Förderung von ÖV und Veloverkehr unterstützt wird. Für die Areale Erlen Nord und West ist im kommunalen Baureglement eine maximale Anzahl von je 1000 MIV-Fahrten pro Tag festgelegt, deren Einhaltung mittels Mobilitätskonzept und Controlling aufzuzeigen ist.</p> <p>Beim ÖV sind eine Taktverdichtung der bestehenden Buslinie auf einen 7,5-Minuten Takt sowie eine neue Tangentiallinie Ipsach-Port-Brügg geplant. Die Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr wird markant verbessert. Der Kanton Bern realisiert eine Velobahn (Velovorrangroute) zwischen Biel und Lyss, die Gemeinde Brügg erstellt neue Fuss- und Veloverbindungen zum Bahnhof Brügg sowie im Uferpark.</p> <p>Die Verkehrsstudie zur Planung Brüggmoos kommt zum Schluss, dass mit diesen Massnahmen die erwartete Zunahme der MIV-Fahrten von der vorhandenen Strasseninfrastruktur ohne grössere Anpassungen verarbeitet werden kann.</p> <p>Die Massnahmen sind im Schwerpunktgebiet «Brüggmoos» beschrieben.</p>			
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - LV-Ü.01.18, Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos, A-Horizont - LV-Ü.10, Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal, B-Horizont - LV-Ü.14.01, Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Lyss-Studen, A-Horizont - LV-Ü.14.02, Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Studen - Aegerten B-Horizont - LV-Ü.14.03, Velovorrangroute Lyss - Biel; Abschnitt Aegerten - Brügg B-Horizont - MIV-Auf.13.01, Brügg, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse A-Horizont - NM-VM.05, Busspuren Verkehrsmanagement, A-Horizont - ÖV-Str.08, Busnetzerweiterung Ipsach-Brügg, A-Horizont 			
Quantitative Angaben/	- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, C_04			

- Dokumente/Weiteres**
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Biel, ESP Bözingenfeld, Lokale Zentralitäten und Mobilitätshubs, Leitbild und Anpassung der Nutzungsplanung Leitbild lokale Zentralitäten

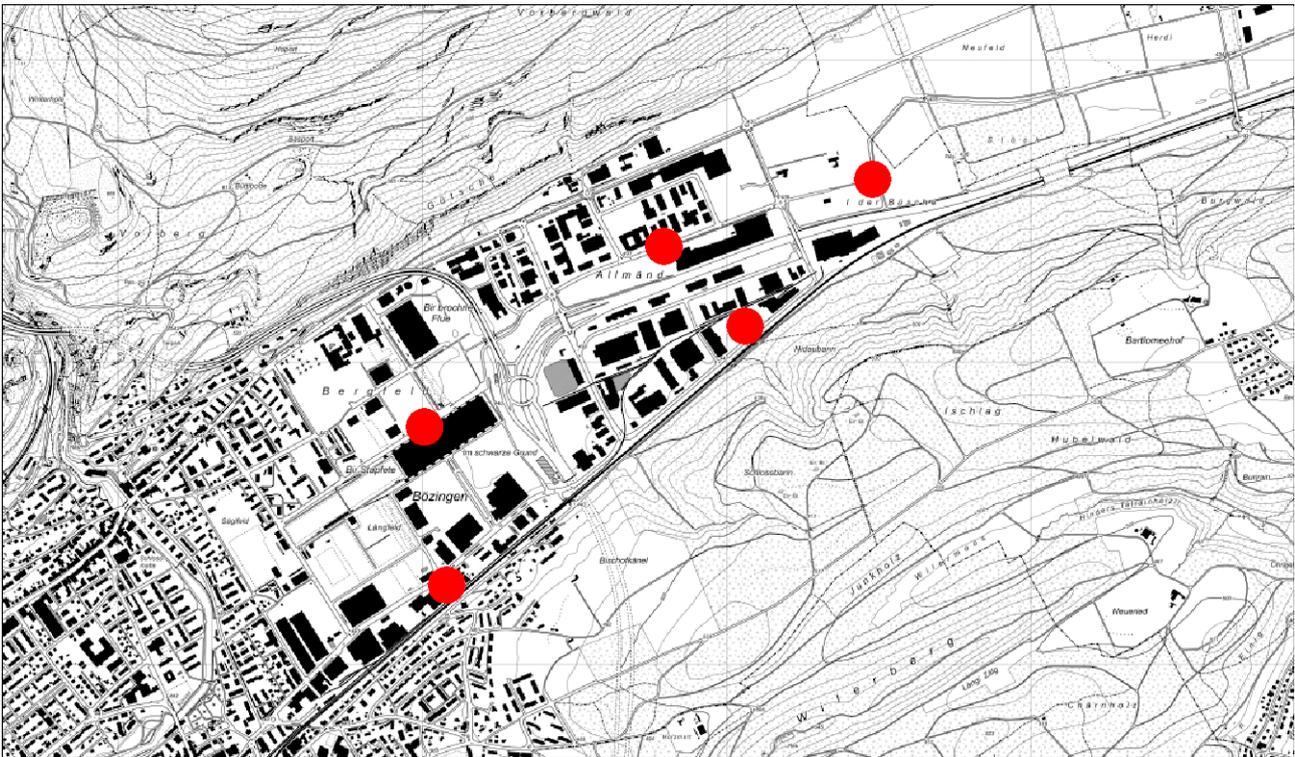
BBS.S-SA.01.07

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

 Massnahmenkategorie
Siedlung

 Unterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**
Termin

2023

Planungs-/Finanzierungsschritt

Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum

Federführende Stelle
**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**
Termin

2027

2030

Planungs-/Finanzierungsschritt

Leitbild lokale Zentralitäten

Abschluss Nutzungsplanung

Federführende Stelle
Beteiligte Stellen
Federführende Stelle

Gemeinde

Weitere Beteiligte

Region

Massnahmenbeschreibung

Das Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum Bözingenfeld (2023) zeigt auf, dass im Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bözingenfeld und der angrenzenden Strategischen Arbeitszone (SAZ) Biel / Pieterlen ein Potenzial für annähernd eine Verdoppelung der heutigen BGF besteht. Die Ausschöpfung dieser Entwicklungsmöglichkeiten ist jedoch

mit der heutigen Verkehrsinfrastruktur und dem heutigen Modalsplit nicht realisierbar. Es braucht eine koordinierte Abstimmung und Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, um die Mobilität neu zu organisieren und die Verkehrsmittelwahl zu steuern.

Dabei spielen die räumlichen Strukturen eine wichtige Rolle. Der Stadtraum im ESP-Gebiet ist geprägt durch grosse Gebäudevolumen mit wenig Öffnungen und geringe Durchwegung. Städtebauliche Orientierungspunkte und zentrale Orte fehlen. Diese räumlichen Strukturen erschweren die angestrebte Verlagerung vom MIV auf ÖV und Fuss- und Veloverkehr. Mit der Entwicklung von lokalen Zentralitäten und Mobilitätshubs sollen die räumlichen Voraussetzungen für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens verbessert werden.

Die lokalen Zentralitäten sollen als Orientierungspunkte im Stadtraum dienen und sich zu belebten und identitätsstiftenden Zentren entwickeln. Sie zeichnen sich durch eine hohe Bebauungsdichte und Nutzungsvielfalt, publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen sowie eine gute ÖV-Erschliessung und vielfältige Mobilitätsangebote aus. Sie nehmen sozialräumliche und Nahversorgungsfunktionen (Café, Bar, Pressing, Kita, Fitness, Einkauf, Dienstleistungen) wahr und fungieren als städtische Mobilitätshubs.

Das Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum definiert fünf Standorte für zentrale Lokalitäten, die je nach funktionalem und räumlichem Kontext unterschiedliche Funktionen übernehmen und schrittweise entwickelt werden sollen:

1. Bahnhof Bözingenfeld
2. Centre Boujean
3. Tissot-Arena
4. Long-Champ
5. SAZ (langfristig)

Ausgehend vom Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum wird in einem nächsten Schritt ein Leitbild für die fünf lokalen Zentralitäten erarbeitet und die Nutzungsplanung angepasst.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Weiterentwicklung der Arbeitsgebiete ermöglichen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen
	Bezug zu Teilstrategie	- Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit.
	Siedlung (WK 2)	
	Sicherheit (WK 3)	Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit.
	Umwelt (WK 4)	Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.
Koordination	Koordinationsstand	Kantonale Richtplanrelevanz Koordinationsstand

	Regionaler Richtplan RGSK		kantonaler Richtplan	
	Festsetzung		ja	
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	0	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
			folgt nach VP	folgt nach VP
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Arbeiten		Mischnutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umwelt- schutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A / B / C	A / B	B / C	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)	Die Entwicklung von lokalen Zentralitäten und die Förderung der multimodalen Mobilität führen zu einer Verlagerung vom MIV auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr.			
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - LV-Ü.01.18, Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggsmoos, A-Horizont - LV-Ü.10, Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal, B-Horizont - LV-Ü.14.01, Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Lyss-Studen, A-Horizont - LV-Ü.14.02, Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Studen - Aegerten B-Horizont - LV-Ü.14.03, Velovorrangroute Lyss - Biel; Abschnitt Aegerten - Brügg B-Horizont - MIV-Auf.13.01, Brügg, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse A-Horizont - NM-VM.05, Busspuren Verkehrsmanagement, A-Horizont - ÖV-Str.08, Busnetzerweiterung Ipsach-Brügg, A-Horizont 			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, C_04 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden 			

Massnahmenpaket Siedlung

Regionale Wohnschwerpunkte, Agglomeration, AP5

BBS.S-SW.02

AP5-Horizont

Daueraufgabe

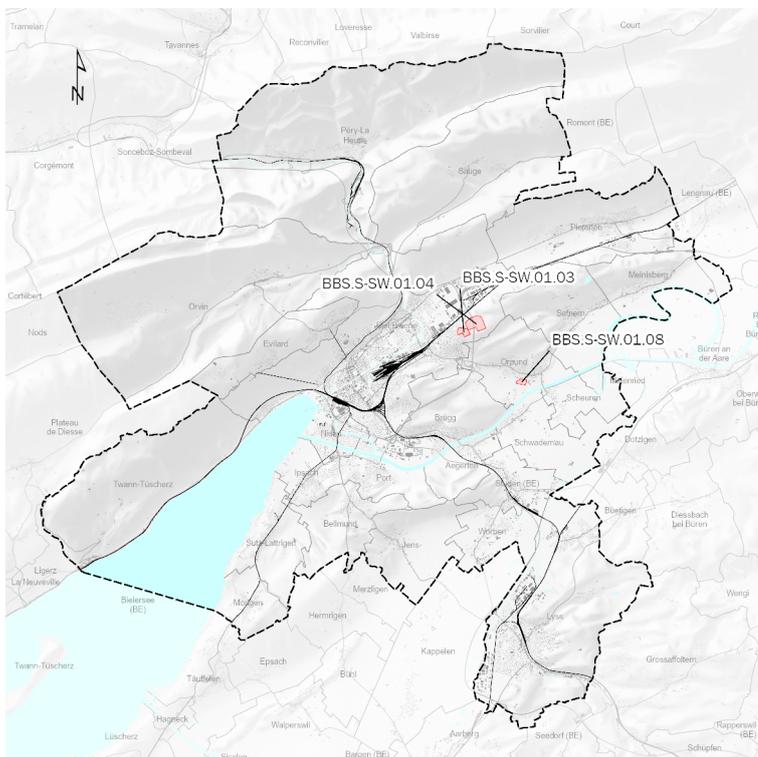
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Schwerpunkt Wohnen



Konzeption Massnahmenpaket

Die Realisierung von Wohnraum an Standorten mit guten Rahmenbedingungen wird gezielt gefördert. Die Wohnschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschieden und weisen eine Fläche von mindestens zwei Hektaren auf. Sie eignen sich aufgrund der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der Nähe zu Versorgungszentren für eine verdichtete Wohn- und Gewerbenutzung.

Umsetzung:

1. Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der Wohnschwerpunkte hin. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen. Falls nötig unterbinden sie unerwünschte Entwicklungen mit dem Erlass einer Planungszone.
2. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern schaffen die Gemeinden geeignete Projektorganisationen und setzen für die Planung qualitätssichernde Verfahren ein.
3. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene

Siedlungsdichte und Nutzungsdurchmischung, eine hohe und klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren.

4. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der Wohnschwerpunkte durch die Aufnahme von Kontakten mit Grundeigentümern und nach Möglichkeit durch den Erwerb von Grundstücken.

5. Die Gemeinden gewährleisten die zeitgerechte Realisierung der öffentlichen Infrastruktur.

**Teilmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	AP-Horizont
BBS.S-SW.01.03	Biel, Bischofkänel West	Eigene Leistung A
BBS.S-SW.01.04	Biel, Bischofkänel Ost	Eigene Leistung B
BBS.S-SW.01.08	Orpdund, Römerareal	Eigene Leistung B

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A:06, A_08
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Bischofkänel West Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

BBS.S-SW.01.03

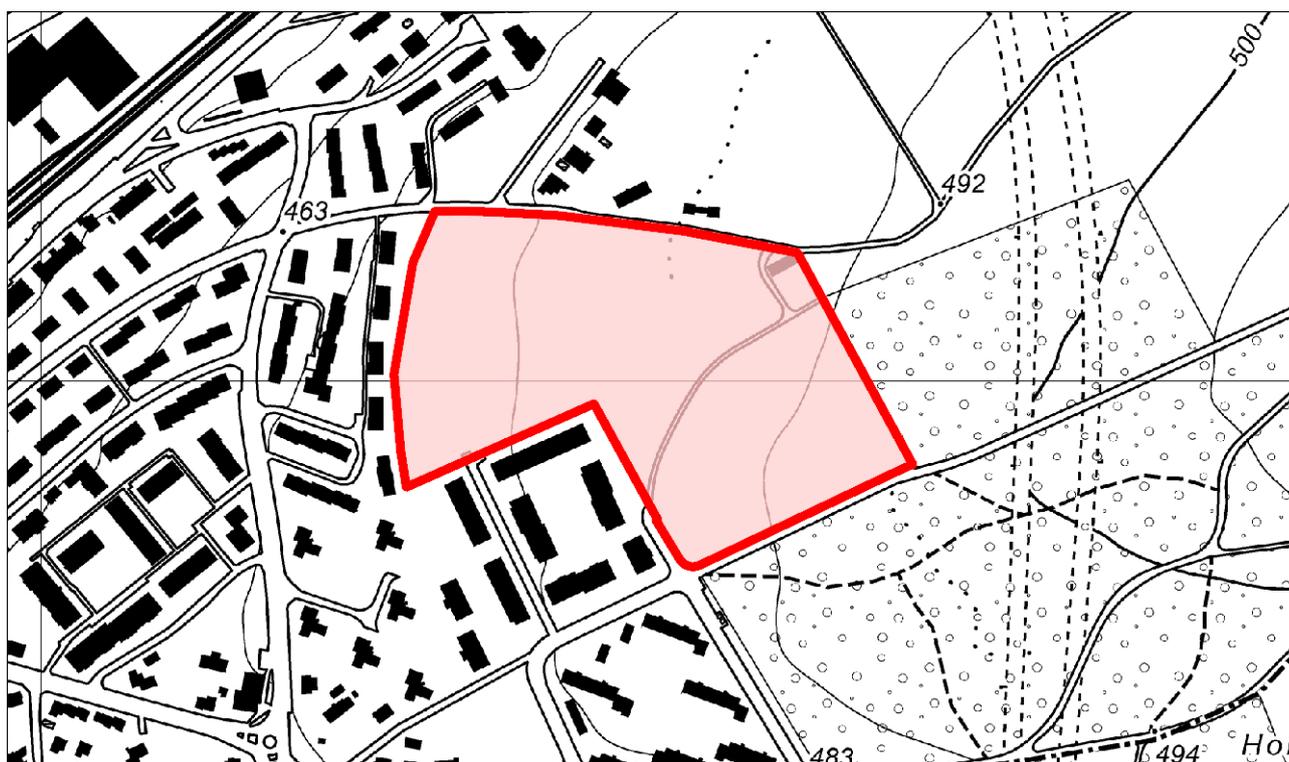
AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code
0371.4.117

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Wohnen



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

2030

Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)

2032

Auf-/Umzonung

2034

Überbauungsordnung

2035

Baugesuch

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb

Die baurechtlichen Vorgaben für das Gebiet bedürfen einer Überprüfung und grundlegenden Überarbeitung. Aktuell besteht keine dringende Entwicklungsabsicht.

Nächster Planungsschritt: Vorstudie

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen"		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen - Siedlungsqualität verbessern"		
	Bezug zu Teilstrategie	- Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen - Entwicklungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet nutzen - Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten - Städtebauliche und architektonische Qualität verbessern		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Mit einer hohen Siedlungsqualität wird die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt.		
	Sicherheit (WK 3)	Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit.		
	Umwelt (WK 4)	Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Zwischenergebnis	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	5.1	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	0	0	0	130
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	...		Wohnen	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	B	B	B	B

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ/quantitativ)**

Verkehrliche Kapazitäten ausreichend

**Bezug zu weiteren
Massnahmen****Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A:06, A_08
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Bischofkänel Ost Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

BBS.S-SW.01.04

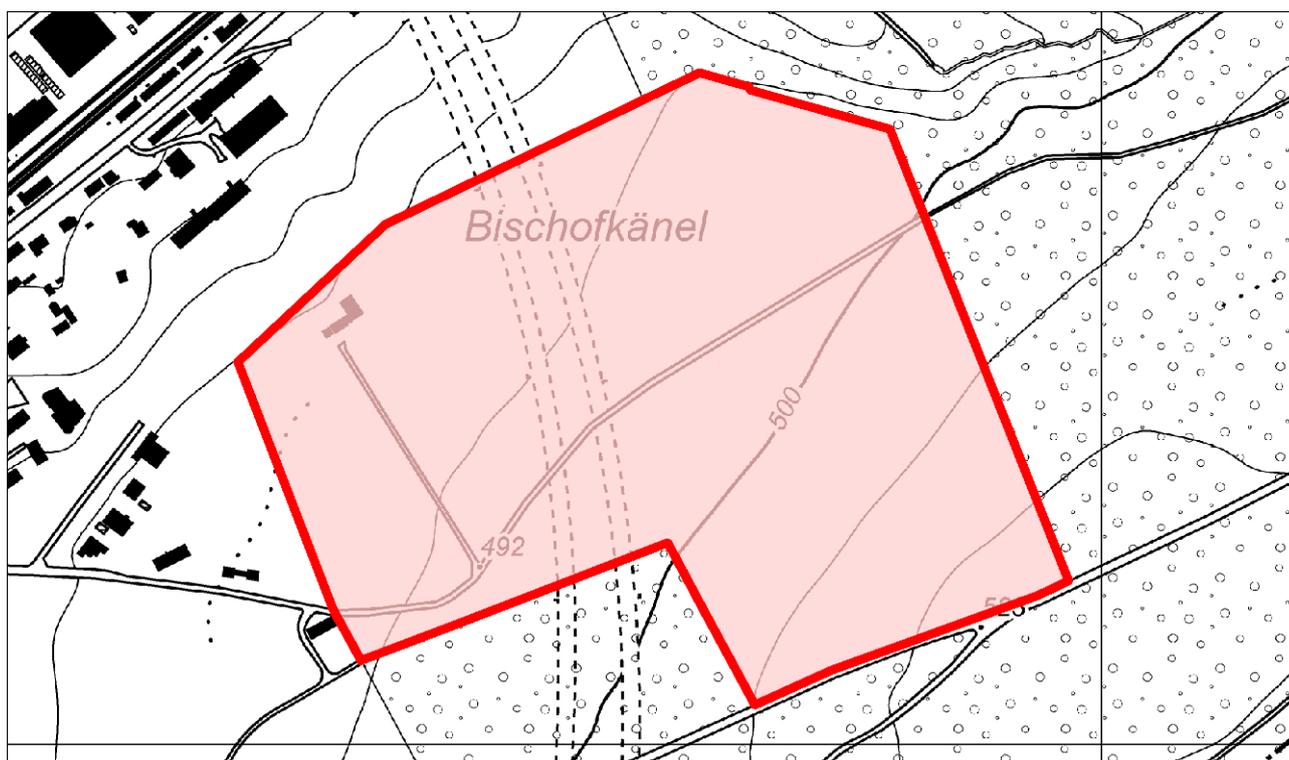
AP5-Horizont

Eigene Leistung B

Früherer ARE-Code
0371.4.118

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Wohnen



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

2035

Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)

2037

Auf-/Umzonung

2039

Überbauungsordnung

2040

Baugesuch

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb

Zur Umsetzung des Wohnschwerpunkts ist eine Umzonung notwendig. Aktuell besteht keine dringende Entwicklungsabsicht.

Nächster Planungsschritt: Vorstudie

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen"		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen - Siedlungsqualität verbessern"		
	Bezug zu Teilstrategie	- Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen - Entwicklungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet nutzen - Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten - Städtebauliche und architektonische Qualität verbessern		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Mit einer hohen Siedlungsqualität wird die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt.		
	Sicherheit (WK 3)	Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit.		
	Umwelt (WK 4)	Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.		
Koordination	Koordinationsstand	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	14.4	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	0	0	0	180
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	...		Wohnen	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	C / D	B / C	C	B

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ/quantitativ)**

Verkehrliche Kapazitäten ausreichend

**Bezug zu weiteren
Massnahmen****Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A:06, A_08
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Orpdund, Römerareal Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

BBS.S-SW.01.08

AP5-Horizont

Eigene Leistung B

Früherer ARE-Code

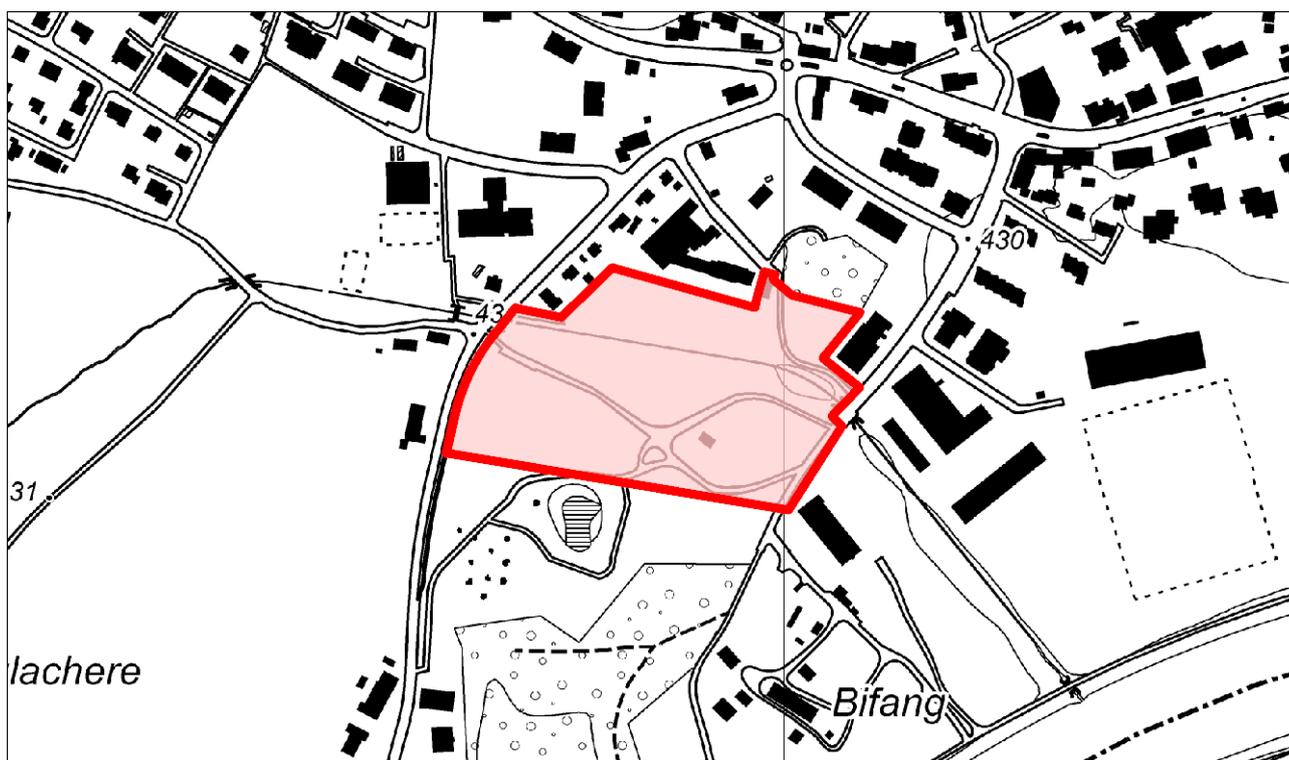
0371.4.121

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Schwerpunkt Wohnen



**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

2031 Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)
2035 Überbauungsordnung
2035 Baugesuch

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb

Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren und Überbauungsordnung.

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen"		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen - Siedlungsqualität verbessern"		
	Bezug zu Teilstrategie	- Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen - Entwicklungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet nutzen - Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten - Städtebauliche und architektonische Qualität verbessern		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Mit einer hohen Siedlungsqualität wird die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt.		
	Sicherheit (WK 3)	Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit.		
	Umwelt (WK 4)	Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	3	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	0	0	0	100
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	...		Wohnen	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	C	B	D	C
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)				

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A:06, A_08
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Massnahmenpaket Siedlung

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, AP5

BBS.S-UV.03

AP5-Horizont

Daueraufgabe

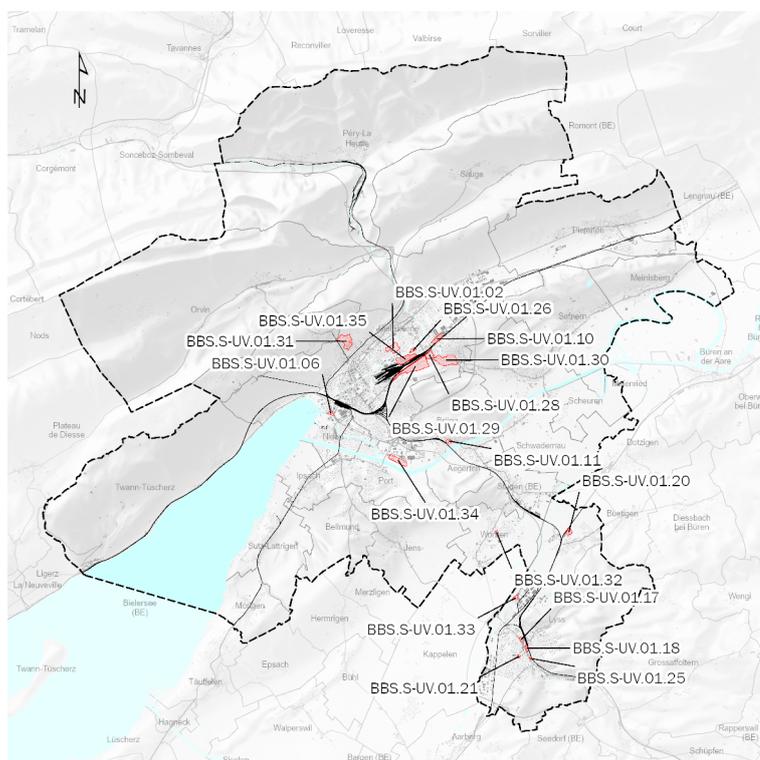
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet



Konzeption Massnahmenpaket

Die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete leisten einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen. Sie sind zentral gelegen und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Ihre Entwicklung schafft Wohn- und Arbeitsraum an geeigneten Standorten und erhöht die Siedlungsqualität.

Umsetzung:

1. Die Gemeinden treiben die Planung und Realisierung der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete aktiv voran.
2. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern schaffen die Gemeinden geeignete Projektorganisationen und setzen für die Planung qualitätssichernde Verfahren ein.
3. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Siedlungsdichte und Nutzungsdurchmischung, eine hohe und klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren. Intakte und geeignete Bausubstanz ist nach Möglichkeit zu erhalten und anzupassen.
4. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der Verdichtungs- und

Umstrukturierungsgebiete durch die Aufnahme von Kontakten mit Grundeigentümern und nach Möglichkeit durch den Erwerb von Grundstücken.

5. Die Gemeinden gewährleisten die zeitgerechte Realisierung der öffentlichen Infrastruktur.

Teilmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	AP-Horizont
BBS.S-UV.01.02	Biel, Gurzelen, Stadionareal	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.06	Biel, Isabellenweg	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.10	Biel, Bahnhoffli Mett	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.11	Brügg, Ile de Brügg / Neubrück	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.17	Lyss, Bahnhofstrasse	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.18	Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.20	Lyss, Nutrexareal Buswil	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.21	Lyss, Viehmarktplatz	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.25	Lyss, Areal Hauptstrasse	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.26	Biel, Mühlematte	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.28	Biel, Mett-Zentrum Süd	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.29	Biel, Mettfeld	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.30	Biel, Geyisried Süd	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.31	Biel, Beaumont	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.32	Worben, Unterworbenstrasse/Oberer Zelgweg	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.33	Lyss, Bödeli	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.34	Brügg, Brüggmoos, Entwicklungsgebiet West, Rechtliche Sicherung	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.35	Biel, Gottstattstrasse Industrie	Eigene Leistung A

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Gurzelen, Stadionareal Überbauungsordnung

BBS.S-UV.01.02

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

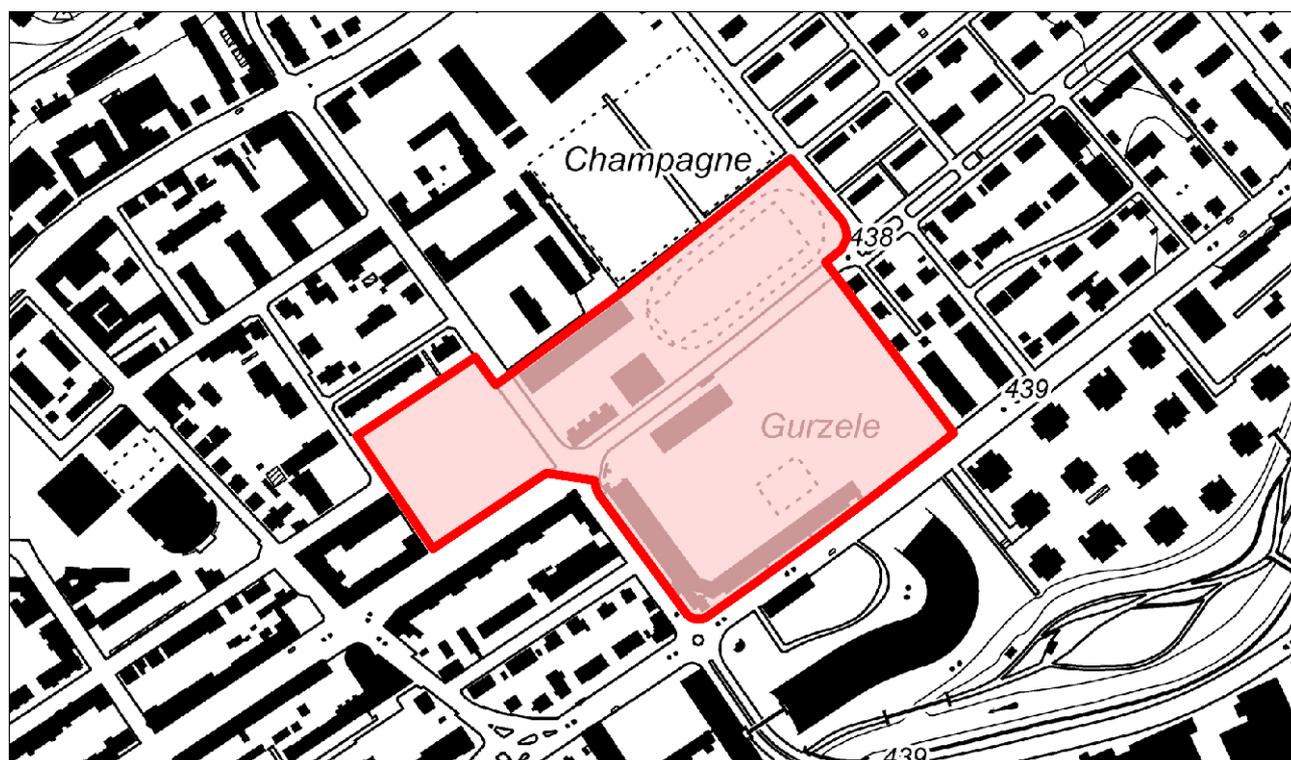
0371.4.092

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

2030

Überbauungsordnung

2031

Baugesuch

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb

Umnutzung des ehemaligen Stadionareals mit einer qualitativ hochwertigen, nach den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung geplanten und durch Wohnbaugenossenschaften genutzten Überbauung, öffentlichem Platz und Erweiterung der Schulanlage Champagne.

Nächster Planungsschritt: Überbauungsordnung

Massnahmenbeschreibung wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	ja	Festsetzung	
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	5.5	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	0	33	665	310
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Zwischennutzung		Wohnen	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A	A	B	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)				
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/	- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07			

Dokumente/Weiteres

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Isabellenweg Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

BBS.S-UV.01.06

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

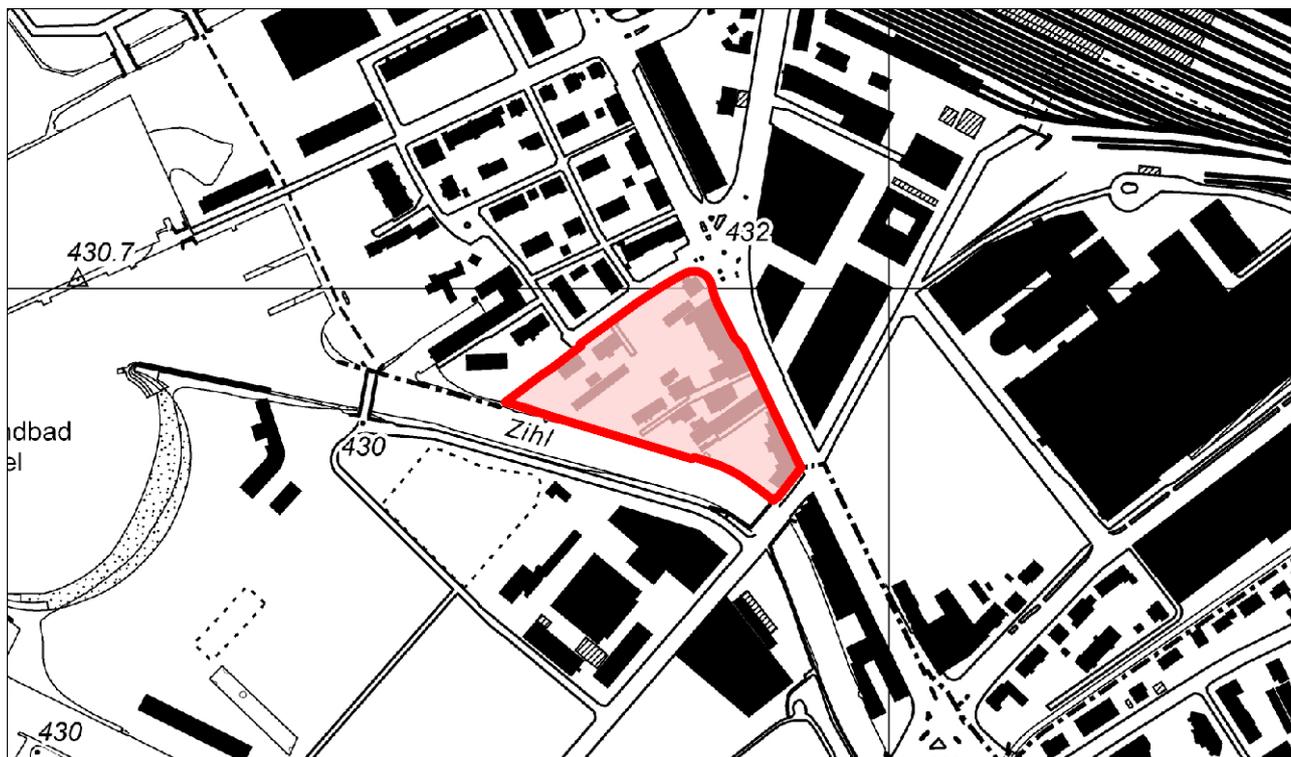
0371.4.096

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet



**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

2028

Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)

2030

Auf-/Umzonung

2032

Überbauungsordnung

2032

Baugesuch

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb

Städtebauliche Erneuerung und Aufwertung sowie Realisierung eines Uferweges entlang der Zihl.

Nächster Planungsschritt: Vorstudie und Um-/Aufzoning

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	1.4	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	93	40	260	110
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Wohnen		Wohnen	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A	A	A / B	A / B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)				
Bezug zu weiteren Massnahmen				

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Bahnhofli Mett
Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

BBS.S-UV.01.10

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

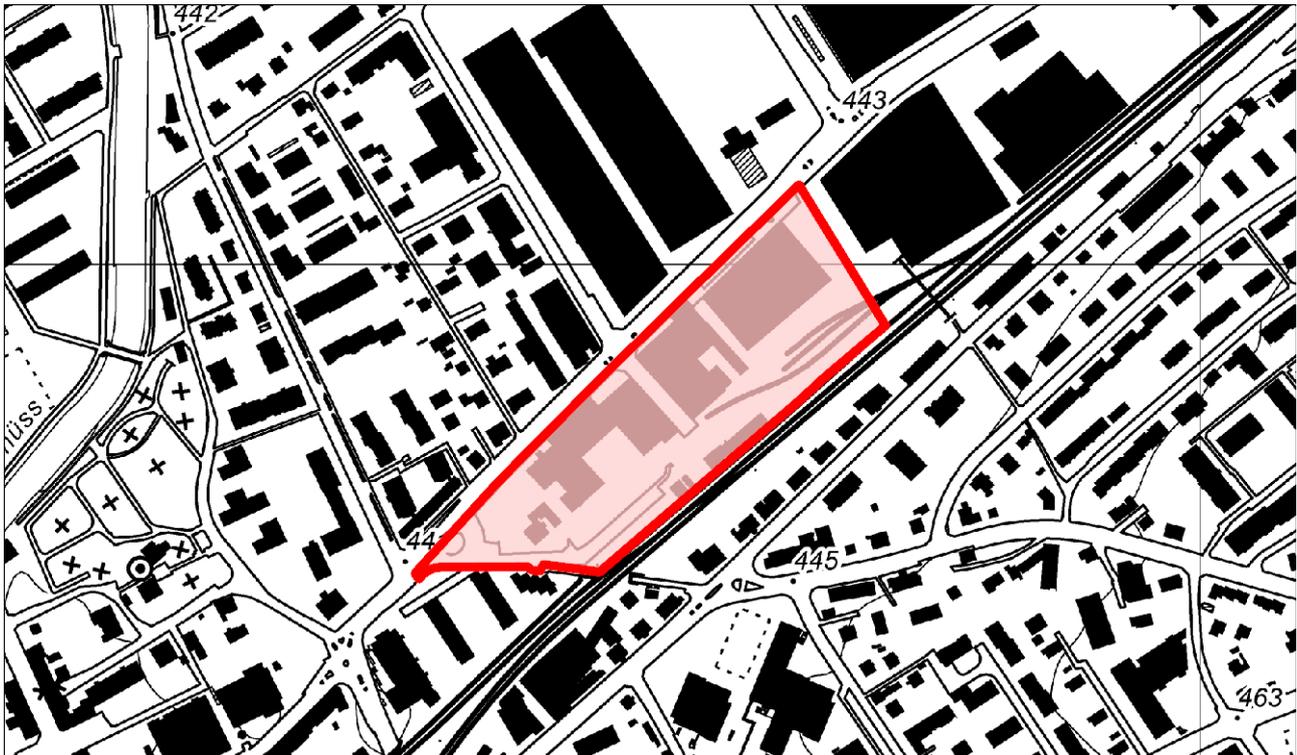
0371.4.100

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

- 2030 Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)
- 2032 Auf-/Umzonung
- 2034 Überbauungsordnung
- 2035 Baugesuch

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb

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 Platz für Kleingewerbe zu realisieren, soll ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt werden. Dabei soll auch die Chance genutzt werden, nicht mehr benötigte Teile des Bahnareals mit einzubeziehen.

Nächster Planungsschritt: Vorstudie

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	ja	Festsetzung	
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	2.9	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	9	32		
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Zwischennutzung	Mischnutzung		
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A / B	A	B / C	B
Auswirkungen Verkehr	Verkehrliche Kapazitäten vorhanden			

(qualitativ/quantitativ)

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Brügg, Ile de Brügg / Neubrück Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

BBS.S-UV.01.11

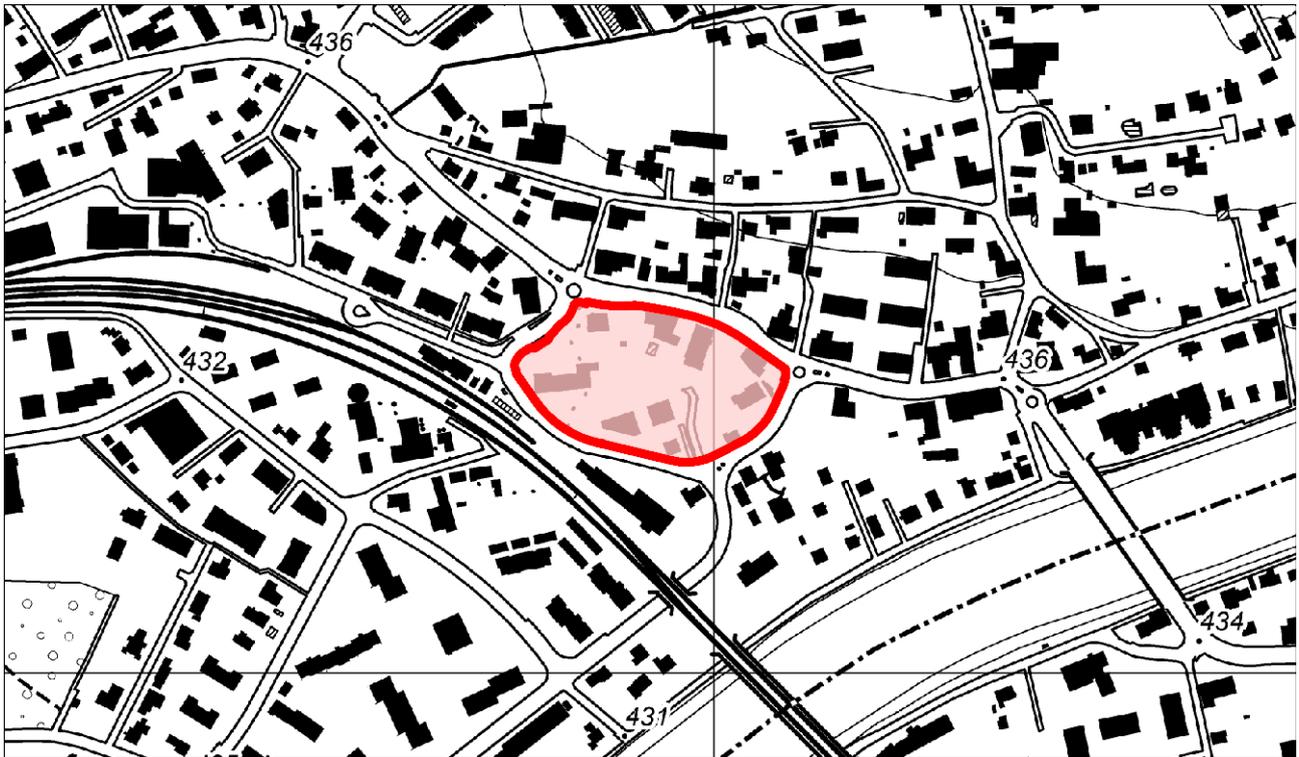
AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

2030
Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb

Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren und Anpassung der baurechtlichen Grundordnung.

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonalen Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	1.3	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	19	16	160	65
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Mischnutzung	Mischnutzung		
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	B	B	B	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)				
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden 			

Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Bahnhofstrasse Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

BBS.S-UV.01.17

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

0371.4.107

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet



**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

2025

Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)

2026

Auf-/Umzonung

2027

Überbauungsordnung

2030

Baugesuch

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb

Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren, Um-/Aufzonung und Überbauungsordnung

- Dokumente/Weiteres**
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

BBS.S-UV.01.18

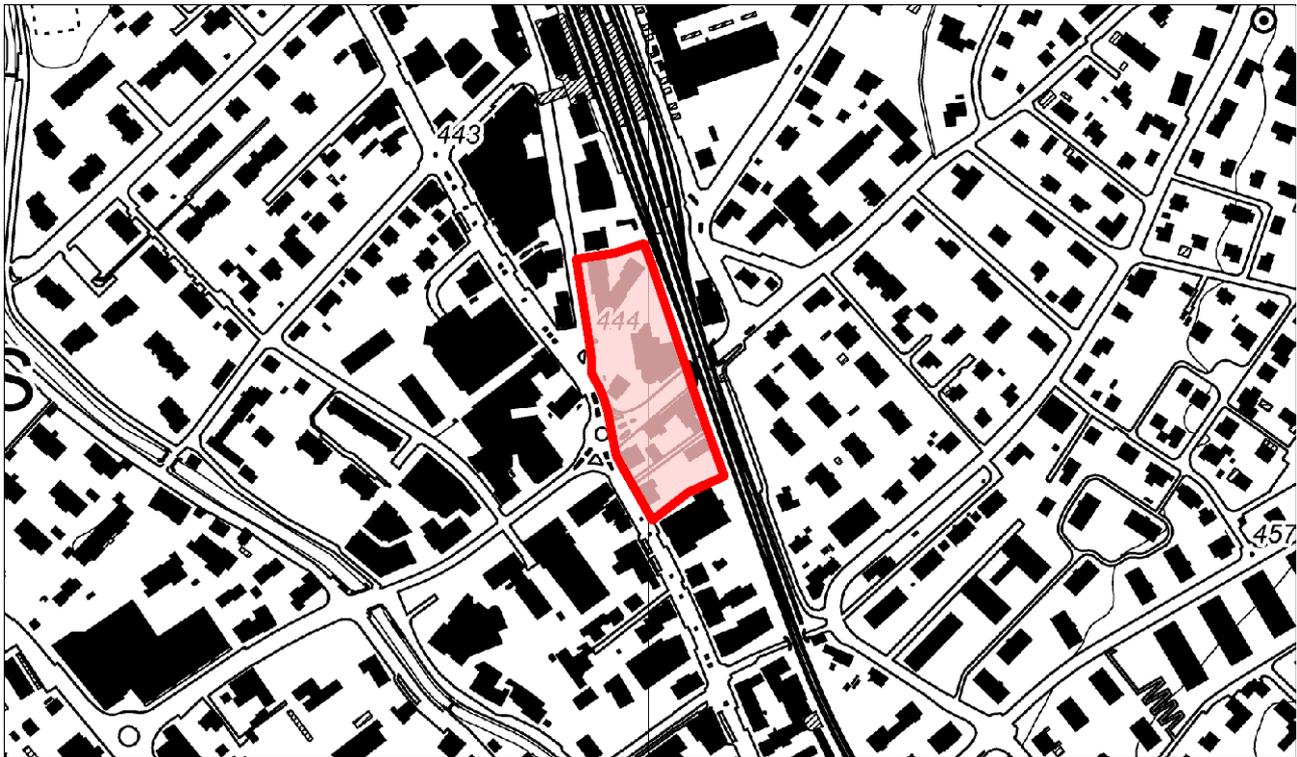
AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code
0371.4.108

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--	--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2026	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	
	2026	Auf-/Umzonung	
	2027	Überbauungsordnung	
	2027	Baugesuch	

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb	Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren, Um-/Aufzonung und Überbauungsordnung
----------------------------	---

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	0.95	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	0	68	0	70
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Michnutzung	Mischnutzung		
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A	A	B	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)				
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/	- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07			

- Dokumente/Weiteres**
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

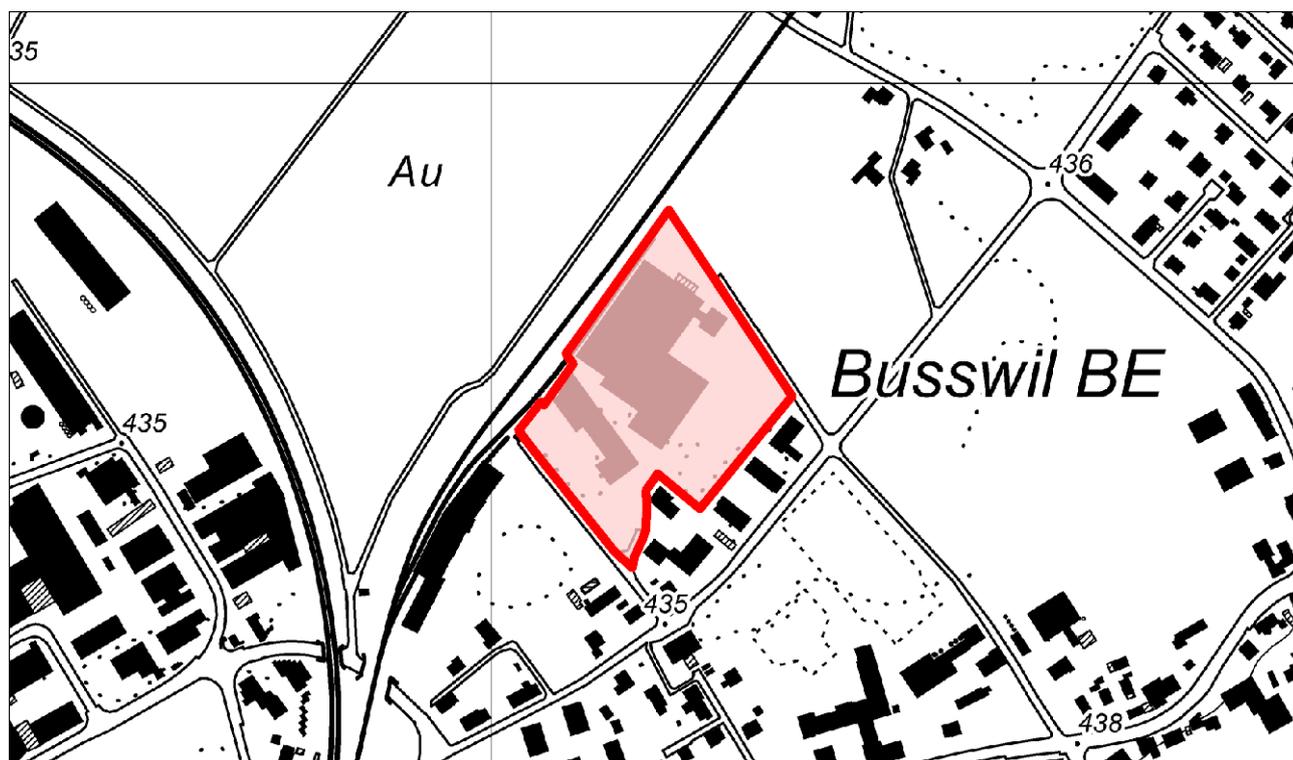
Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Nutrexareal Busswil

Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

BBS.S-UV.01.20

AP5-Horizont

Eigene Leistung AFrüherer ARE-Code
0371.4.110Massnahmenkategorie
SiedlungUnterkategorie
Umstrukturierungsgebiet

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--	--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2027	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	
	2028	Auf-/Umzonung	
	2028	Überbauungsordnung	
	2029	Baugesuch	

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb	Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren, Um-/Aufzonung und Überbauungsordnung
----------------------------	---

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	2.1	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	0	52	210	90
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Arbeiten		Wohnen	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	C	C	C	C
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)				
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/	- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07			

- Dokumente/Weiteres**
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Viehmarktplatz Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

BBS.S-UV.01.21

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

0371.4.111

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene

Planungs- und
Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Vorgesehene

Planungs- und
Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

2026

Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)

2026

Auf-/Umzonung

2027

Überbauungsordnung

2027

Baugesuch

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb

Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren, Um-/Aufzonung und Überbauungsordnung

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	0.6	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	0	13	45	20
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Parkierung	Wohnen, Mischnutzung		
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A	A	C	C
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)				
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/	- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07			

- Dokumente/Weiteres**
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung
Lyss, Areal Hauptstrasse
Auf-/Umzonung

BBS.S-UV.01.25

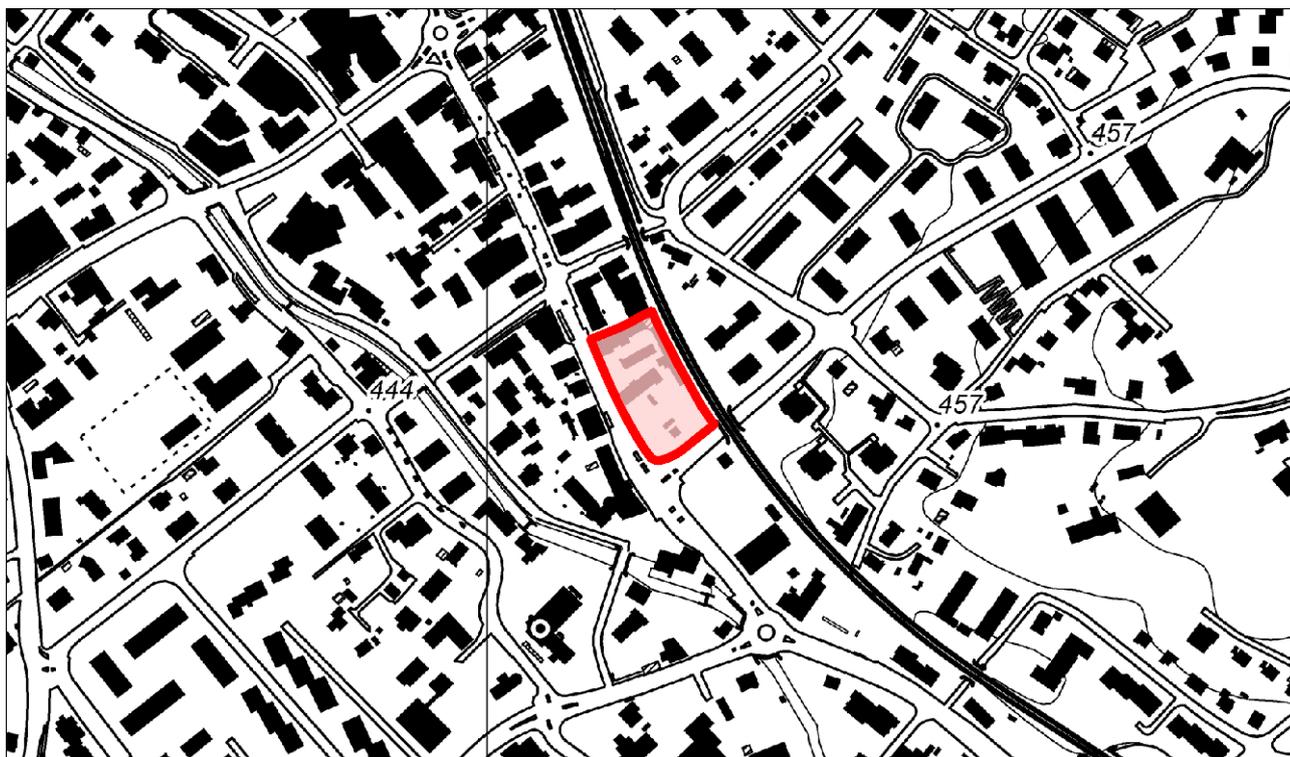
AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code
0371.4.115

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--	--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2024	Auf-/Umzonung	
	2025	Überbauungsordnung	
	2027	Baugesuch	

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb Nächster Planungsschritt: Überbauungsordnung

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	0.45	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	10	24	45	25
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Mischnutzung		Mischnutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	B	B	C	C
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)				
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden 			

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Mühlematte Auf-/Umzonung

BBS.S-UV.01.26

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

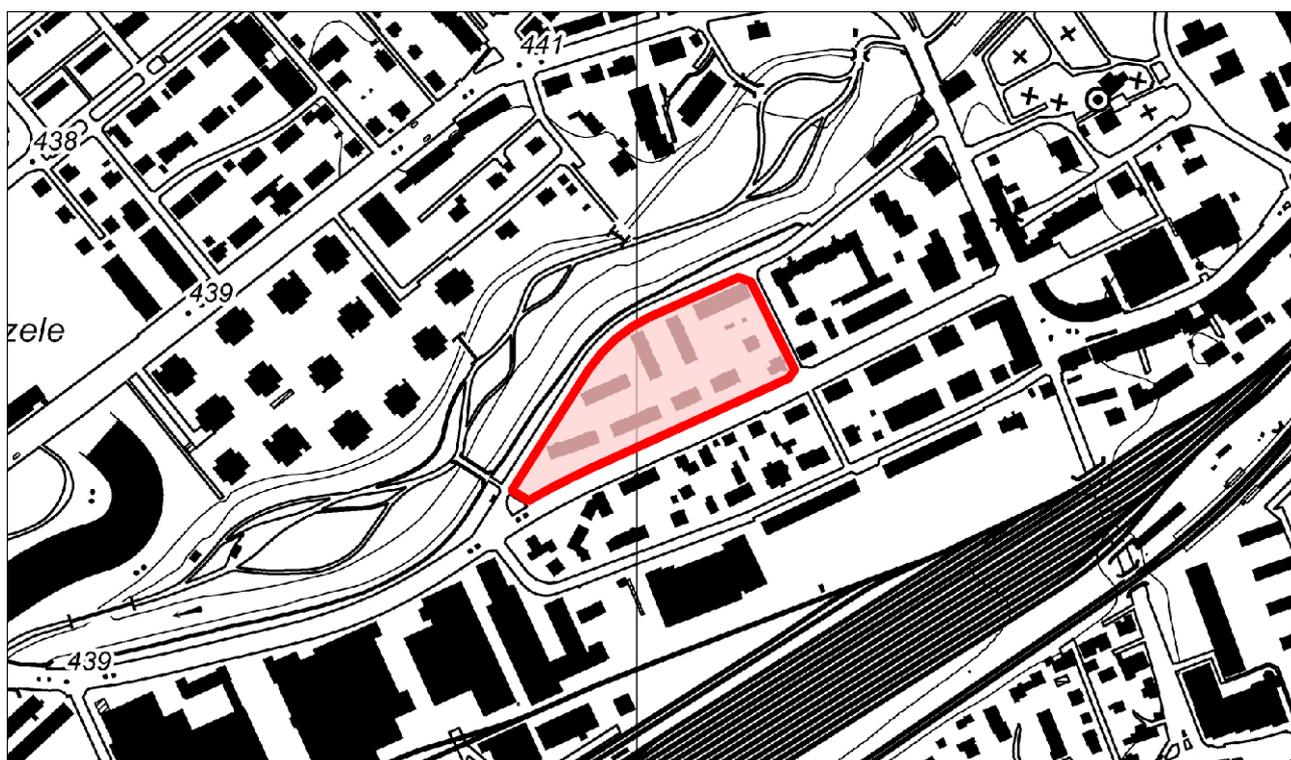
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2023	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Auf-/Umzonung	
2028	Überbauungsordnung	
2029	Baugesuch	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb

Das gemischt genutzte Quartier mit hohem Wohnanteil soll erneuert und punktuell verdichtet werden.

Nächster Planungsschritt: Um-/Aufzoning und Überbauungsordnung

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	2.4	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	350	15	folgt nach VP	folgt nach VP
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Mischnutzung		Mischnutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A	A	B	B

Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)

Bezug zu weiteren Massnahmen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Mett-Zentrum Süd Städtebauliches Konzept

BBS.S-UV.01.28

AP5-Horizont

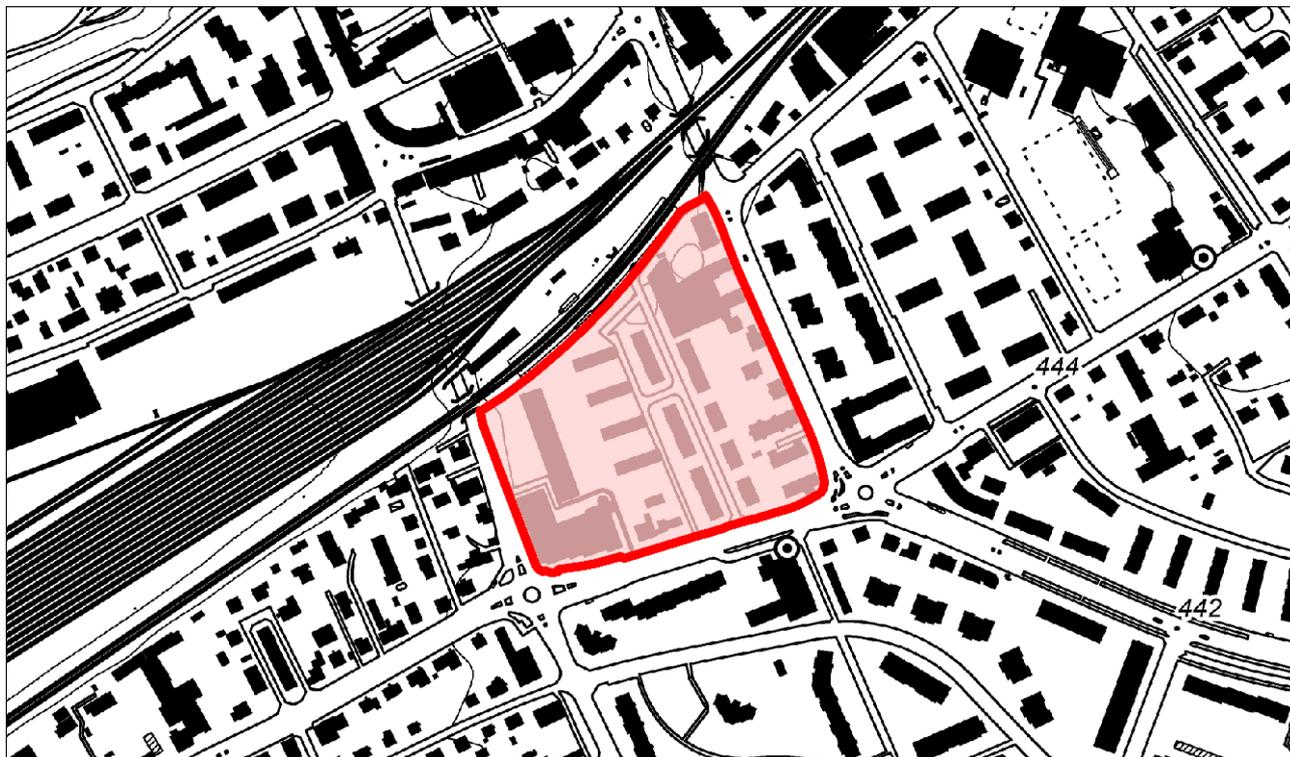
Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet


Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2023	Testplanung	

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2025	Städtebauliches Konzept	
2026	Auf-/Umzonung	
2028	Überbauungsordnung	
2029	Baugesuch	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb

Das durch eine gemischte Nutzung mit hohem Wohnanteil (u.a. zwei Wohnbaugenossenschaftsiedlungen) geprägte Gebiet soll erneuert und verdichtet werden. Gleichzeitig

soll das Zentrum von Mett sowie der Zugang zur Bahnstation Mett gestärkt werden.
Nächster Planungsschritt: Um/Aufzonung und Überbauungsordnung

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	3.2	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	441	20	folgt nach VP	folgt nach VP
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Mischnutzung		Mischnutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A	A	B	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)				
Bezug zu weiteren Massnahmen				

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Mettfeld Auf-/Umzonung

BBS.S-UV.01.29

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

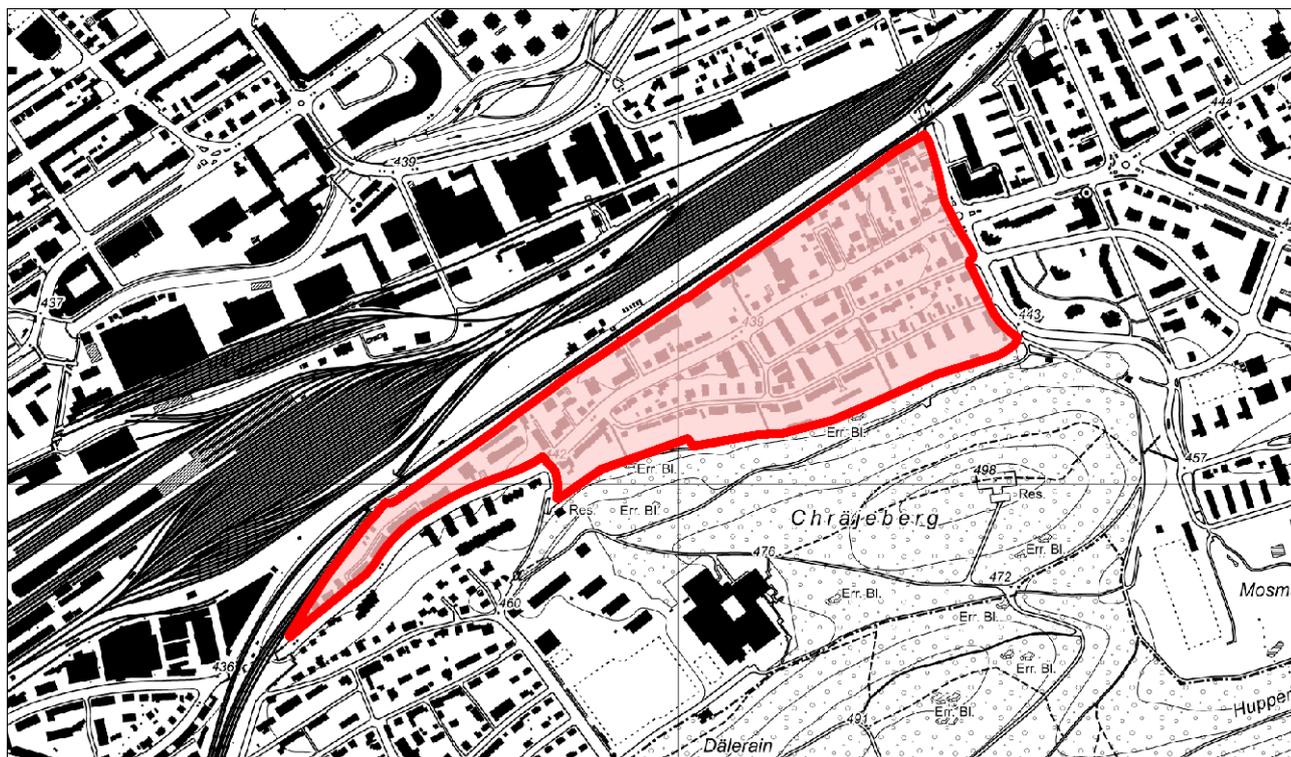
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2023	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Auf-/Umzonung	
2028	Überbauungsordnung	
2029	Baugesuch	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb

Das bestehende Wohnquartier mit punktuellen gewerblichen Nutzungen soll mittel- bis langfristig erneuert und punktuell verdichtet werden.

Nächster Planungsschritt: Um-/Aufzoning und Überbauungsordnung

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	13.9	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	1137	76	folgt nach VP	folgt nach VP
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Wohnen		Wohnen	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	B	B	B	B

Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)

Bezug zu weiteren Massnahmen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Geyisried Süd Städtebauliches Konzept

BBS.S-UV.01.30

AP5-Horizont

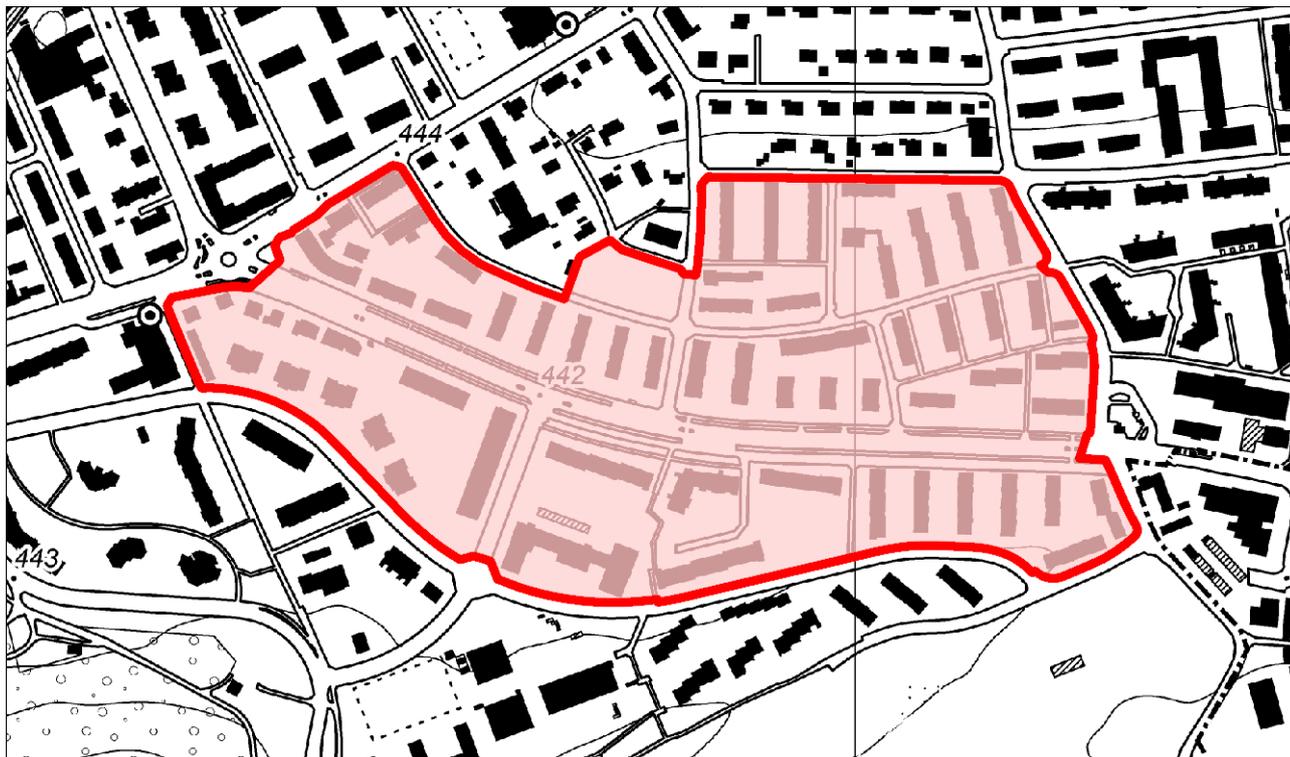
Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**
Termin
Planungs-/Finanzierungsschritt
Federführende Stelle
**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**
Termin
Planungs-/Finanzierungsschritt
Federführende Stelle

2025

Städtebauliches Konzept

2028

Auf-/Umzonung

2030

Überbauungsordnung

2031

Baugesuch

Beteiligte Stellen
Federführende Stelle
Weitere Beteiligte

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb

Das stark von Genossenschaftssiedlungen geprägte Quartier soll mittel- bis langfristig erneuert und punktuell verdichtet werden.

Nächster Planungsschritt: Quartierentwicklungskonzept, Um-/Aufzonung und Überbau-

ungsordnung

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	12.4	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	1365	107	folgt nach VP	folgt nach VP
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Wohnen		Wohnen	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A / B	A	B	B

Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)

Bezug zu weiteren Massnahmen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Beaumont

Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

BBS.S-UV.01.31

AP5-Horizont

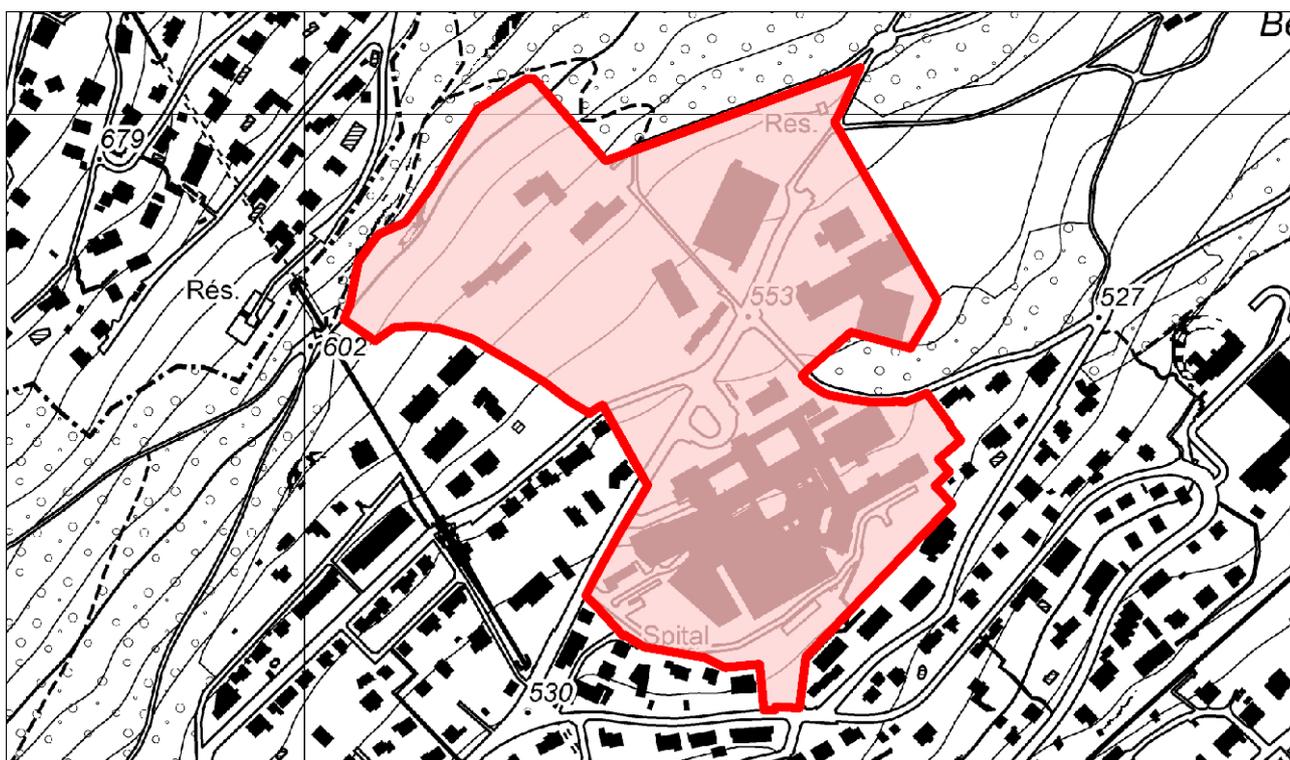
Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet**Abgeschlossene****Planungs- und
Finanzierungsschritte****Termin****Planungs-/Finanzierungsschritt****Federführende Stelle****Vorgesehene****Planungs- und
Finanzierungsschritte****Termin****Planungs-/Finanzierungsschritt****Federführende Stelle**

2025

Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)

2028

Auf-/Umzonung

2030

Überbauungsordnung

2031

Baugesuch

Beteiligte Stellen**Federführende Stelle****Weitere Beteiligte**

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb

Umnutzung und Neustrukturierung des Areals nach Verlegung des Regionalspitals nach Brügg.

Nächster Planungsschritt: Städtebauliches Konzept und Um-/Aufzonung

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	8.9	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	28	4	folgt nach VP	folgt nach VP
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Regionalspital		Wohnen, Mischnutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	B	B	B	B

Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)

Bezug zu weiteren Massnahmen

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Worben, Unterworfenenstrasse/Oberer Zelgweg Auf-/Umzonung

BBS.S-UV.01.32

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

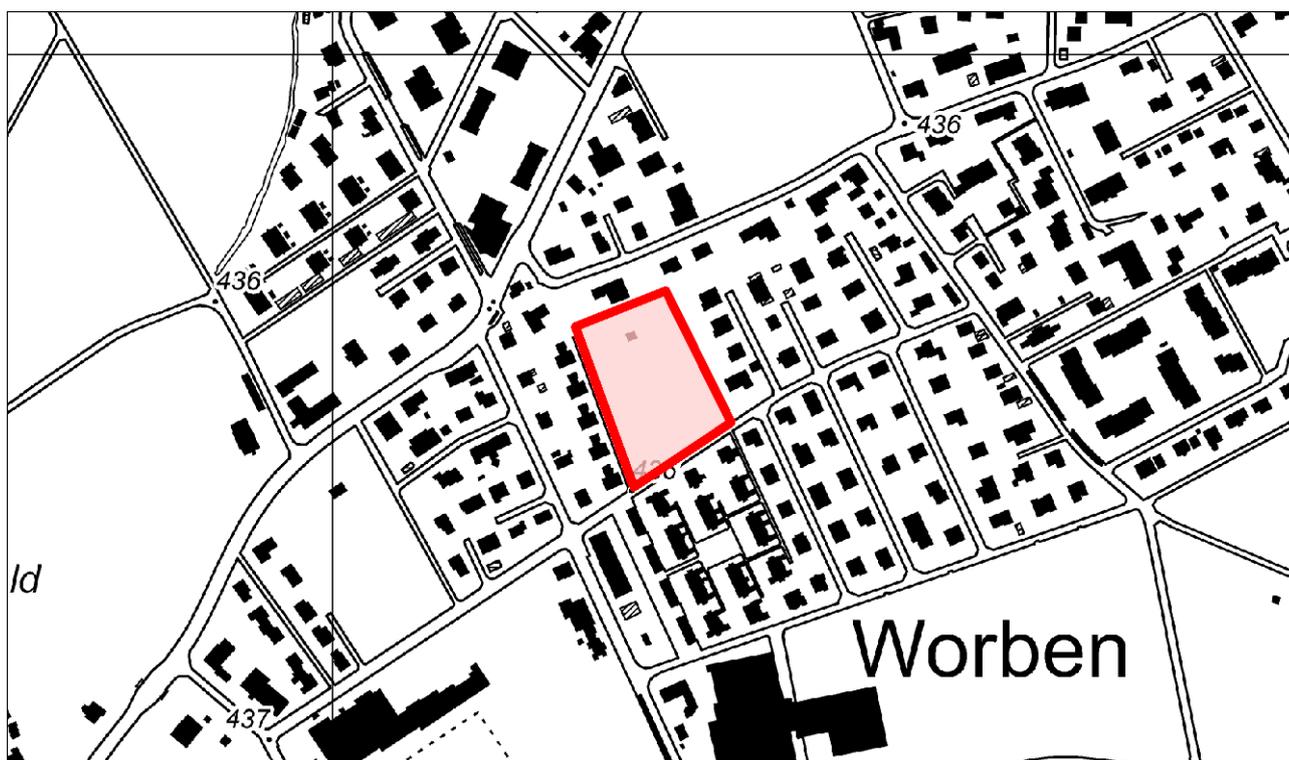
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet



**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

2030

Auf-/Umzonung

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb

Verdichtung des zentralen gelegenen Areals (heute Grünzone).
Nächster Planungsschritt: Vorstudie und Um-/Aufzonung

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild

- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglo-

merationskern

	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Zwischenergebnis	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	0.7	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	0	0	folgt nach VP	folgt nach VP
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	...	Wohnen		
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	D	C	E	C
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)	Verbesserung ÖV-Erschliessung			
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden 			

Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Bödeli Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

BBS.S-UV.01.33

AP5-Horizont

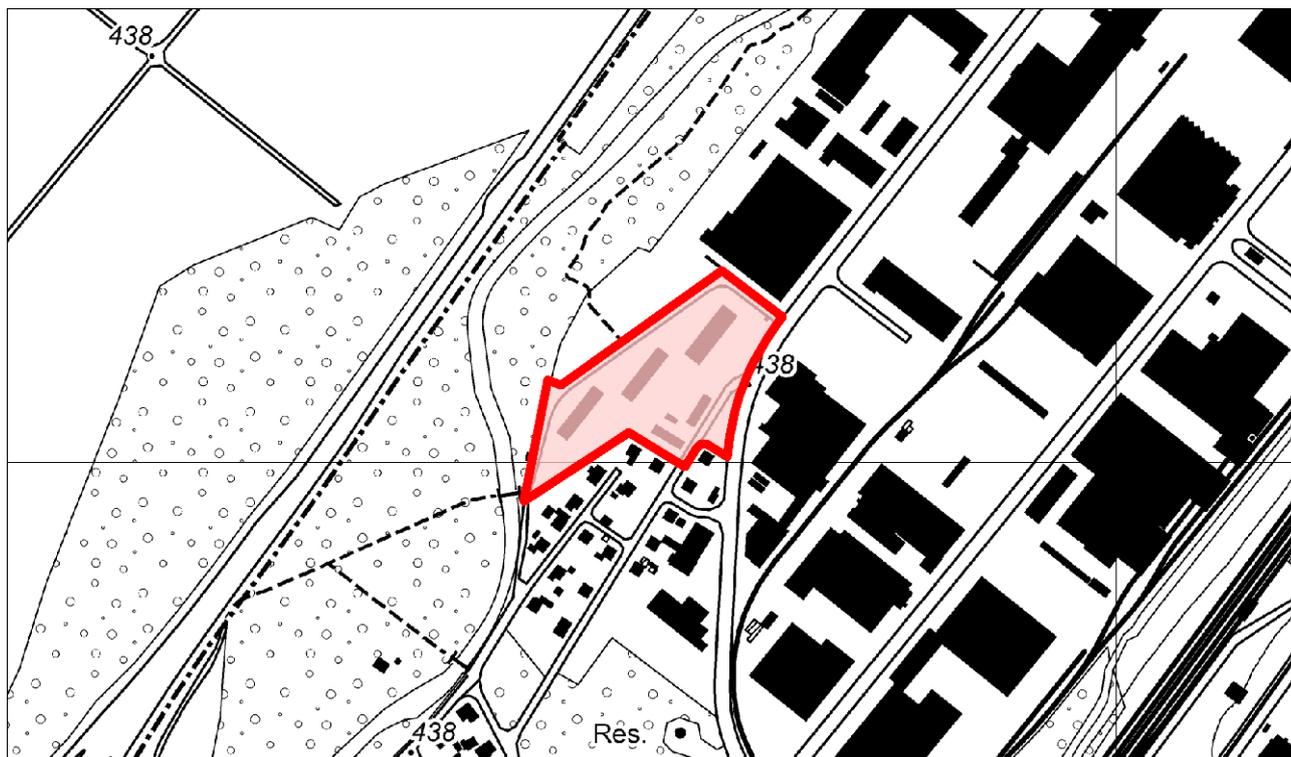
Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet

Abgeschlossene
**Planungs- und
Finanzierungsschritte**
Termin
Planungs-/Finanzierungsschritt
Federführende Stelle
Vorgesehene
**Planungs- und
Finanzierungsschritte**
Termin
Planungs-/Finanzierungsschritt
Federführende Stelle

2030

 Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)

2033

Überbauungsordnung

2035

Baugesuch

Beteiligte Stellen
Federführende Stelle
Weitere Beteiligte

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb

 Erneuerung und Verdichtung der bestehenden Wohnüberbauung.
Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Zwischenergebnis	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	1.2	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	81	4	folgt nach VP	folgt nach VP
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Wohnen	Wohnen		
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	keine	C	keine	C
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)	Verbesserung ÖV-Erschliessung			
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021			

- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Brügg, Brüggmoos, Entwicklungsgebiet West, Rechtliche Sicherung Auf-/Umzonung

BBS.S-UV.01.34

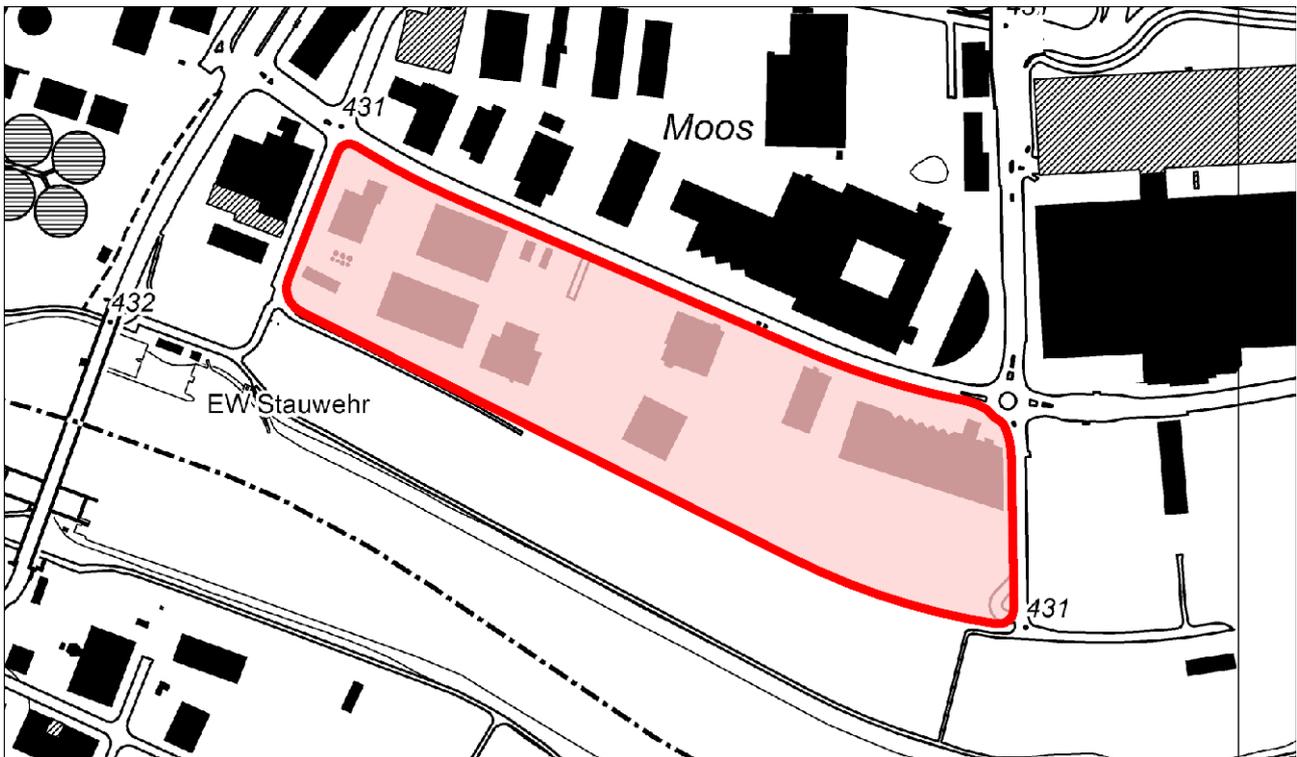
AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin
2031

Planungs-/Finanzierungsschritt
Auf-/Umzonung

Federführende Stelle

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Massnahmenbeschrieb

Transformation und Verdichtung der bestehenden Arbeitszone für Wohn- und Arbeitsnutzungen

Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren und Um-/Aufzonung

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonalen Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	6.2	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Arbeiten		Mischnutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	C	B	C	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)				
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden 			

Teilmassnahme Siedlung

**Biel, Gottstattstrasse Industrie
Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)**

BBS.S-UV.01.35

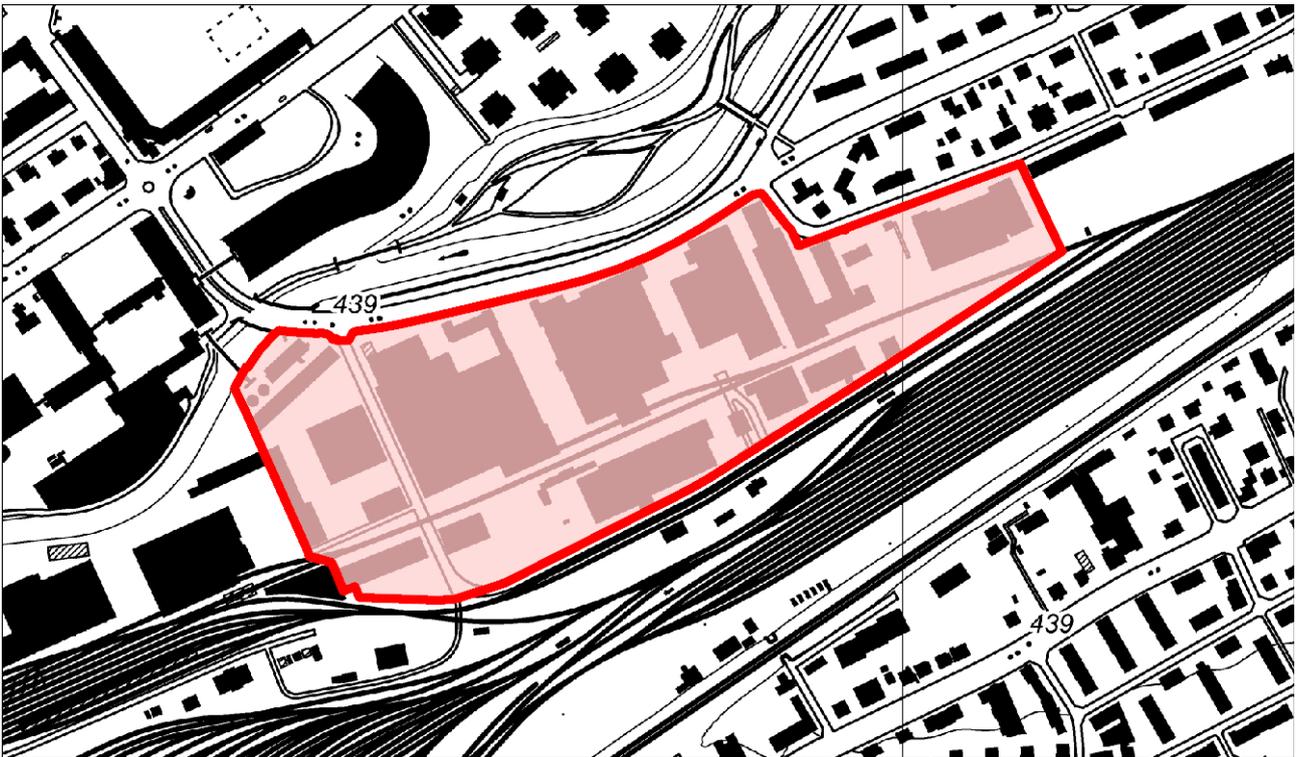
AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2024	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	
2027	Baugesuch	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb

Das heute industriell geprägte Areal soll zu einem gemischt genutzten Quartierteil (Wohnen, Dienstleistungen, untergeordnet Gewerbe, Verkauf und Gastronomie) entwickelt werden. Zur Entwicklung städtebaulicher Leitlinien wird ein Workshopverfahren durchgeführt. In einem zweiten Schritt wird in einem Konkurrenzverfahren ein städte-

bauliches Konzept erarbeitet. Gestützt darauf folgt die Projektierung und Ausführung.

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung			
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	7.5	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Mischnutzung	Mischnutzung		
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A	A	B	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)				
Bezug zu weiteren Massnahmen				

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Einzelmassnahme Siedlung

Leitbild Agglomerationsraum Brügg-Aegerten-Studen-Worben- Lyss

BBS.S-Ü.02

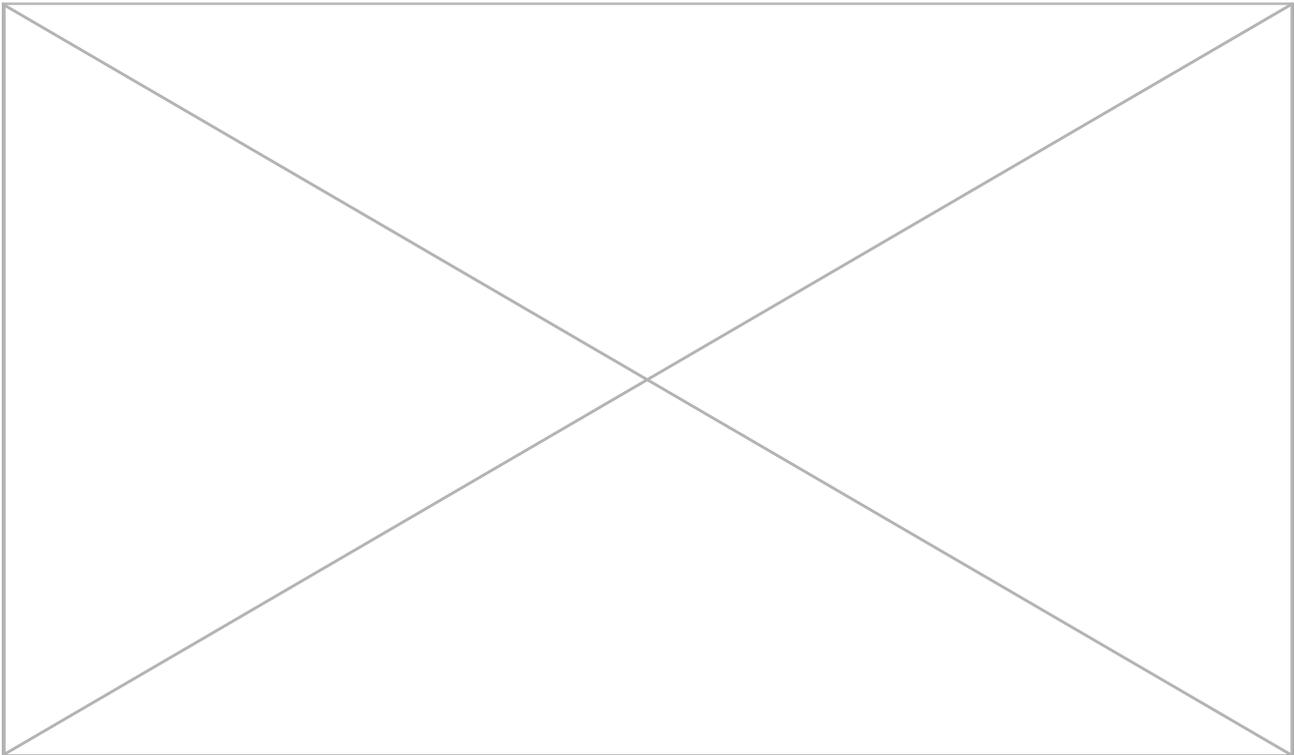
AP5-Horizont

A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Übriger Inhalt Siedlung



**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

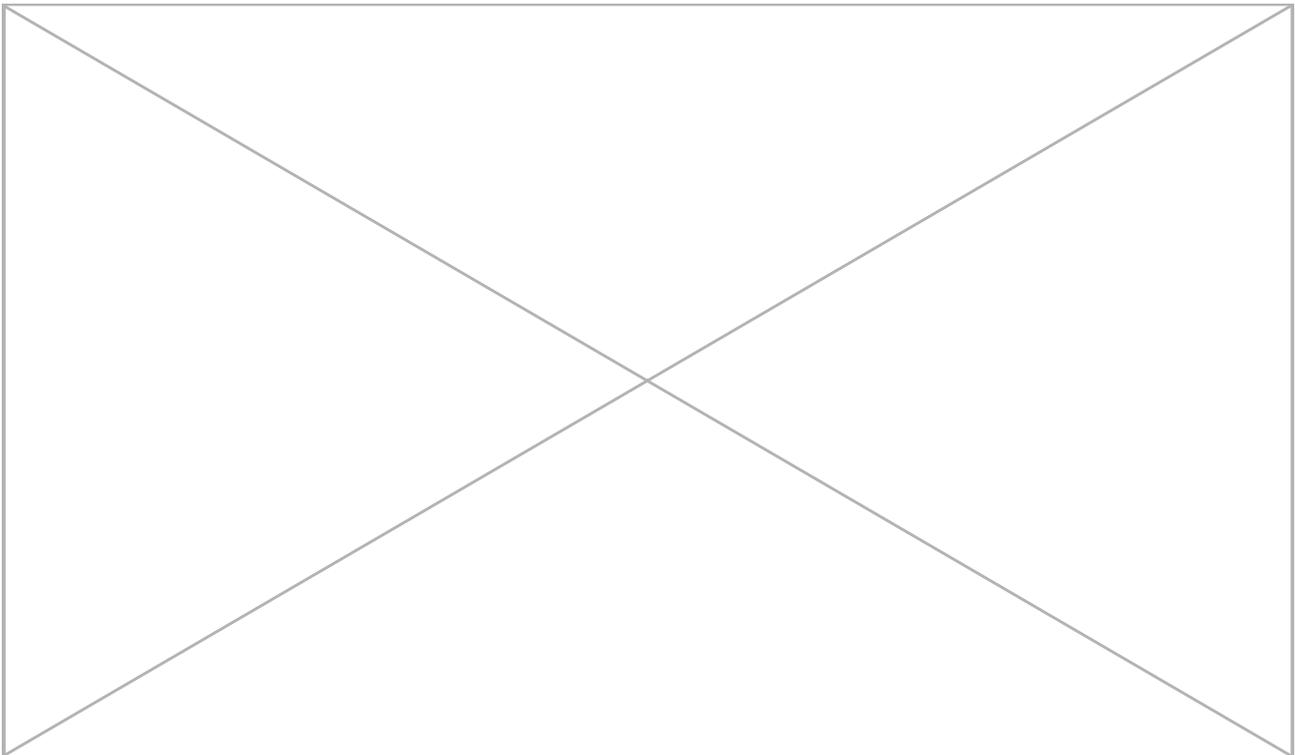
Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Region

Aegerten, Brügg, Lyss, Studen (BE), Wor-



Massnahmenbeschrieb	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. Gleichzeitig stehen ein möglicher Ausbau der A6 und eine Verlegung des Anschlusses Studen im Raum. Es ist gemeindeübergreifend zu klären, welche Siedlungsentwicklung angestrebt wird und welche Mobilitätsangebote und -infrastrukturen dafür erforderlich sind.	
Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken; Entwicklung im Siedlungsraum Aegerten-Studen-Worben klären; Siedlungsqualität verbessern
	Bezug zu Teilstrategie	- Siedlungsräume differenziert nach innen entwickeln; Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit.
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.
	Sicherheit (WK 3)	
	Umwelt (WK 4)	Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Festsetzung	nein
	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	

Gebiet	Fläche (ha)		Einzonung (ha)		Betroffene FFF (ha)	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt		
Nutzungsart	aktuell		zukünftig			
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz- gesetzgebung						
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Abstimmung mit der Studie Erschliessung Industriezone Lyss Nord (MIV-E.01) und der Zweckmässigkeitsstudie N6 Biel-Bern, Verlegung und Ausbau Anschluss Studen (MIV-E.03).					
Bezug zu weiteren Massnahmen	Abstimmung mit der Studie Erschliessung Industriezone Lyss Nord (MIV-E.01) und der Zweckmässigkeitsstudie N6 Biel-Bern, Verlegung und Ausbau Anschluss Studen (MIV-E.03).					
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres						

6 Massnahmen Verkehr

Einzelmassnahme Verkehr

Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz

BBS.KM-Mu.03

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code
0371.4.009

Massnahmenkategorie
4 Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Grundeigentümer, SBB

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

Baubeginn

Inbetriebnahme

4.95

01.01.2031

31.12.2033

**Finanzierung
AP-Massnahme**

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten

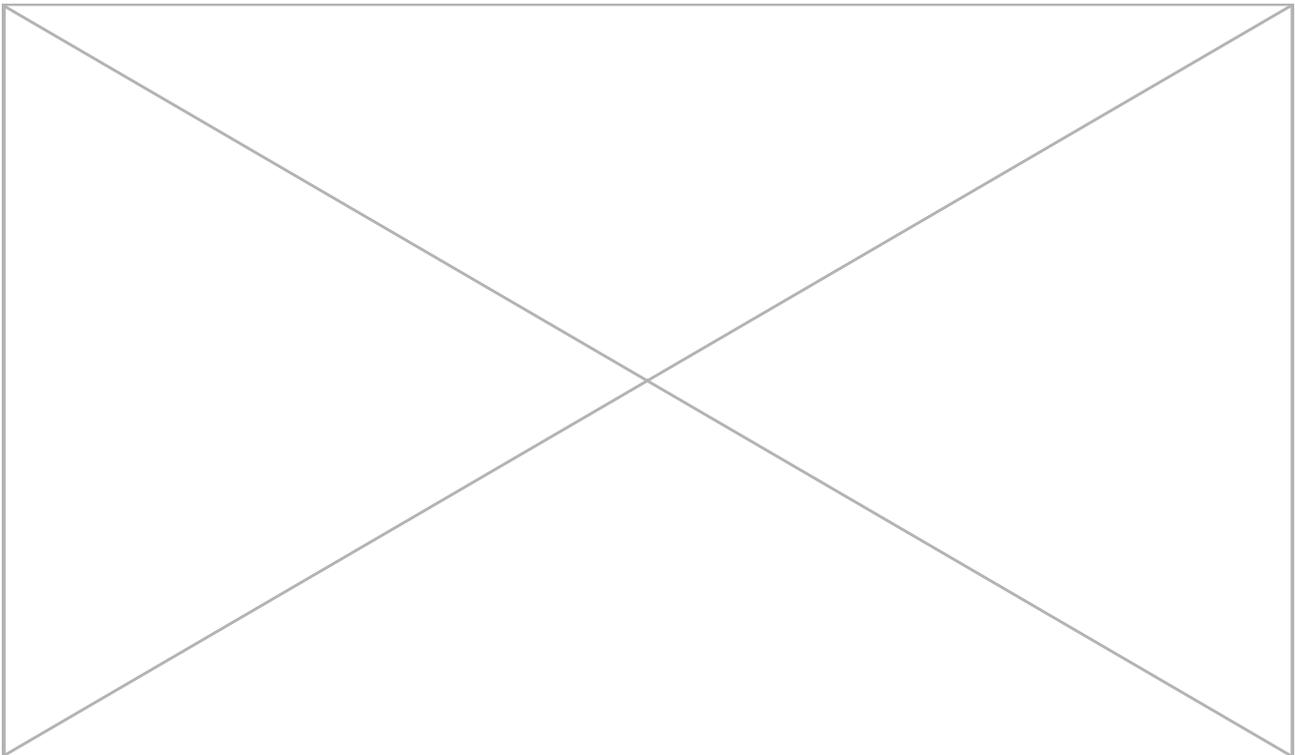
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Innerhalb AP-Perimeter:

Bund: voraussichtlich 30-40%

Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG,

100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen



Massnahmenbeschrieb

Der Bahnhof 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 schon eine hohe Qualität. Ausserdem befindet sich mit dem Bangerter Park und den Villen ein schönes und identitätsstiftendes Ensemble im nördlichen Bereich des Bahnhofs. Zwischen Bahnhofstrasse und Bangerter Park fehlt aber noch die gesamtheitliche und auf die angrenzenden Entwicklungsgebiete abgestimmte Gestaltung. Bei der Neugestaltung sind die bestehenden Defizite bezüglich Fuss- und Veloverkehr und ÖV zu beheben und auch die städtebaulichen Akzente neu zu setzen.

Zur Zeit läuft eine Infrastruktur-Studie bei der SBB, wie der Bahnhof Lyss zukünftig funktionieren soll (Gleis- und Perronanlagen). Erst auf dieser Grundlage wird es möglich sein, eine Vereinbarung mit der SBB zur weiteren Planung des Bahnhofumfelds abzuschliessen. Dann soll als nächster Schritt ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt werden mit folgenden Aufgaben:

- Bebauungs- und Nutzungskonzept um den Bahnhofplatz und den Park ;
- 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

Machbarkeit

Planungsstand 1

Abgeschlossene

**Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Finanzierungsschritte

31.12.2028	Studie	Gemeinde
31.12.2029	Vorprojekt	Gemeinde
31.12.2030	Bauprojekt	Gemeinde
01.09.2025	Finanzierungsvereinbarung	Gemeinde
01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	- Einfaches und effizientes Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln - Optimale Zugänglichkeit zu den Mobilitätsdrehscheiben, kundenfreundliche und attraktive Ausgestaltung
Bezug zu Handlungsbedarf	- Verkehrsdrehscheiben Biel und Lyss stärken - Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern
Bezug zu Teilstrategie	- Mobilitätsdrehscheiben ausbauen - Zentrumsgebiete stärken - Strassenraum mit besonders hoher Aufenthaltsqualität und minimaler Trennwirkung gestalten - Gestaltung auf die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden ausrichten - Umsteigebeziehungen verbessern - Bike+Ride-Angebot ausreichend gross und in guter Ausstattung zur Verfügung stellen.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	- Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bahn-Bus und der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr inklusive der Zugänge zum ÖV - Verbesserung des Gesamtverkehrssystems für alle Teilnehmenden
Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Aufwertung eines zentralen öffentlichen Raumes.
Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit durch die bessere Übersichtlichkeit.
Umwelt (WK 4)	- Positive Auswirkung auf die Umweltbelastung durch die Stärkung des ÖV - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	kantonaler Richtplan
Festsetzung	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung**Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten****Umweltverträglichkeit****Bezug zu weiteren Massnahmen**

BS.LV-Ü.06, BBS.ÖV-Str.4, BBS.MIV-Auf.02.04, BBS.S-SA.01.04, BBS.S-UV.01.18, BBS.S-UV.01.17, BBS.S-SA.01.04, BBS.S-VIV.01.05.K, BBS.MIV-Ü.01
Die Massnahme ersetzt teilweise die Massnahme 0371.2.003 aus dem AP2

«Schienengebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhofstellen Busswil und Lyss)». Die im AP2 vorgesehene Optimierung der Bahnhofstelle Lyss (neue Überdachung und Vorplatzgestaltung) wurde noch nicht realisiert und im städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss planerisch weiterentwickelt. Dieser Teil der Massnahme aus dem AP2 wird durch die vorliegende Massnahme ersetzt. Die im AP2 vorgesehene Optimierung der Bahnhofstelle Busswil ist in Projektierung und wird demnächst realisiert.

Die Massnahme wird mit der Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord (LV-Ü.6) abgestimmt.

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Gemeinde Lyss, Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss, Stand 2020
Gemeinde Lyss, Richtplan Verkehr Lyss, 2012

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz, 1. Etappe

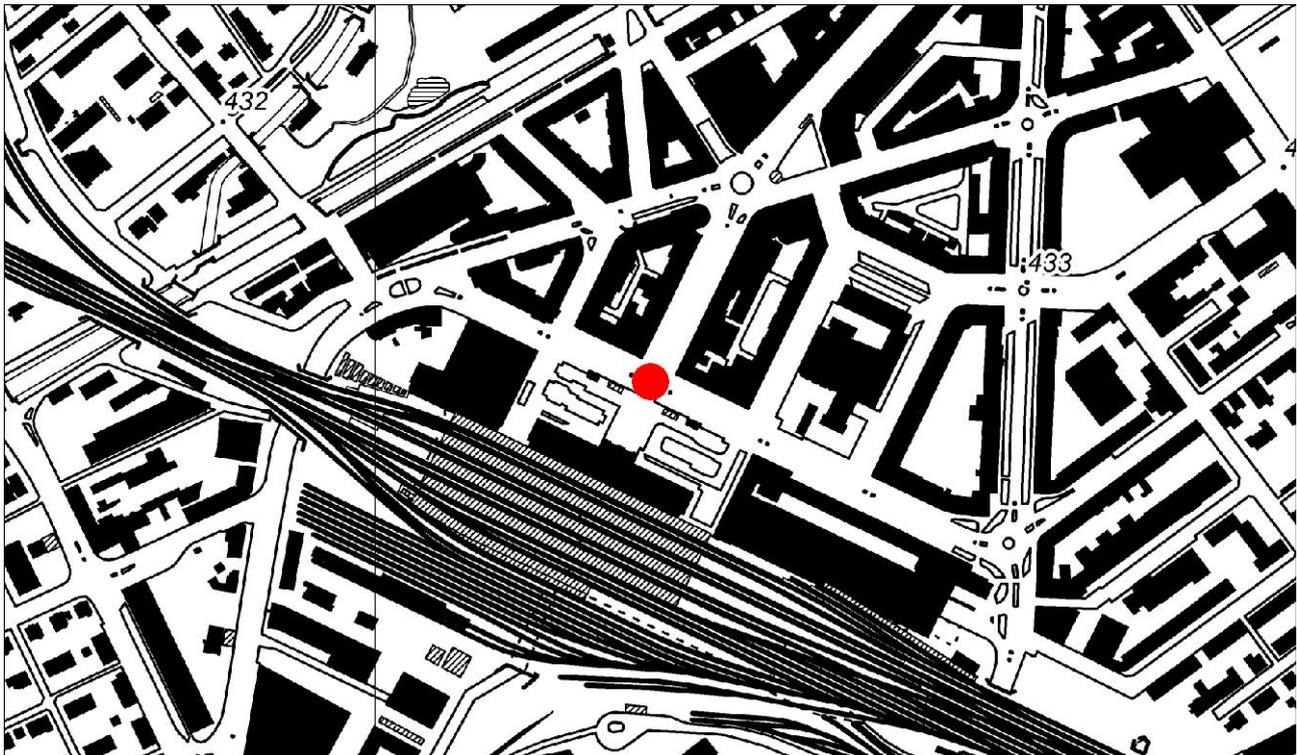
BBS.KM-Mu.06

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code
0371.4.012

Massnahmenkategorie
4 Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	30.00	01.01.2031	31.12.2033

Finanzierung AP-Massnahme

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.
Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG,
100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Testplanung Nutzungskonzept Bahnhofplatz Biel
 Etude-test concept d'affectation secteur de la gare de Bienne
 360° Bahnhof Biel / 360° Gare de Bienne

Schlussbesprechung
 24.10.2023

VISION 2035 (mit Abstellgleisen)



Massnahmenbeschreibung

Der Bahnhofplatz ist einer der bedeutendsten öffentlichen Räume der Stadt Biel. Er wird täglich von rund 30000 zu Fuss Gehenden überquert und bildet den wichtigsten Knotenpunkt des regionalen und städtischen Verkehrs. Zusammen mit der angrenzenden Bahnhofstrasse stellt er ausserdem einen Schwerpunkt im städtischen Einkaufs- und Dienstleistungsangebot und das Tor zur Innenstadt dar. Während des letzten Jahrhunderts hat sich der Bahnhofplatz von einem grosszügigen Platz zu einer Verkehrsfläche entwickelt, die zu einem grossen Teil von Abstellflächen für Autos, Taxis und Zweiräder dominiert wird.

Im März 2015 wurde ein Projekt für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in der Volkstimmung abgelehnt. Die Notwendigkeit einer baulichen, funktionellen und gestalterischen Neuorganisation bleibt damit bestehen. In Bezug auf die Funktionen stellen sich insbesondere Fragen zur Lesbarkeit und Anordnung der Bushaltestellen, der Kurzzeitzufahrten für den MIV, den Veloabstellplätzen, der Fussgängerführung sowie der Verkehrsabwicklung im gesamten Umfeld des Bahnhofs. Die heutige Nutzung und Gestaltung des Bahnhofplatzes ist mit folgenden Problemen und Konflikten verbunden:

- geringe Aufenthaltsqualität und fehlende Identität als städtischer Platz
- zu wenig Platz für den Fussverkehr während den Spitzenzeiten
- Stockender Verkehr auf der Verresiusstrasse aufgrund der relativ hohen Verkehrsmenge und der hohen Fussgängerfrequenzen
- Qualitativ unbefriedigende Zweiradabstellplätze, die weite Flächen des Platzes in Anspruch nehmen
- Unübersichtlichkeit der Abfahrtsorte der Busse und unattraktive und enge Wartebereiche für Kunden

Mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes werden folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung eines urbanen Platzes mit einer kohärenten, funktionalen und gut in den städtischen Kontext integrierten Raumstruktur von hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität;
- Stärkung der Attraktivität und Qualität als multimodale Mobilitätsdrehscheibe;
- Entflechtung und Optimierung der Verkehrsströme zum, um und durch den Bahnhofsbereich sowie Verbesserung der Lesbarkeit der Bushaltestellen;
- Optimierung der Abstellmöglichkeiten für Zweiräder;
- Anpassung der Strassengestaltung an den Klimawandel

Es wird mit Gesamtkosten von 30.00 Mio CHF gerechnet. Die Realisierung erfolgt etappiert. Etappierung der Massnahme und somit Aufteilung auf A- und B-Horizont in Abklärung.

Machbarkeit

Planungsstand 2

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2026	Studie	Gemeinde
01.01.2027	Vorprojekt	Gemeinde
01.05.2027	Bauprojekt	Gemeinde
01.09.2027	Finanzierungsvereinbarung	Gemeinde
01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	- Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität - Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung - Innenstadt von Biel und Nidau als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeort
Bezug zu Handlungsbedarf	- Verkehrsdrehscheiben Biel und Lyss stärken - Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern
Bezug zu Teilstrategie	- Mobilitätsdrehscheibe ausbauen - Strassenraum mit besonders hoher Aufenthaltsqualität un minimaler Trennwirkung gestalten - Gestaltung auf die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden ausrichten - Umsteigebeziehungen verbessern - Bike+Ride-Angebot ausreichend gross und in guter Ausstattung zur Verfügung stellen.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	- Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bahn-Bus und der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr inkl. der Zugänge zum ÖV, - Verbesserung des Gesamtverkehrssystems für alle Teilnehmenden
Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Aufwertung eines zentralen öffentlichen Raumes.
Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit durch die bessere Übersichtlichkeit.
Umwelt (WK 4)	- Positive Auswirkung auf die Umweltbelastung durch die Stärkung des ÖV - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Festsetzung	

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Flächenbeanspruchung
von FFF oder nationalen
Schutzgebieten**

Umweltverträglichkeit

**Bezug zu weiteren
Massnahmen** - Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofstrasse (MIV-Auf.5)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Massnahmenpaket pauschale
Bundesbeiträge

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Lang- samverkehr, A-Horizont, Agglo- meration AP5

BBS.LV-Ü.17

AP5-Horizont

A-Horizont

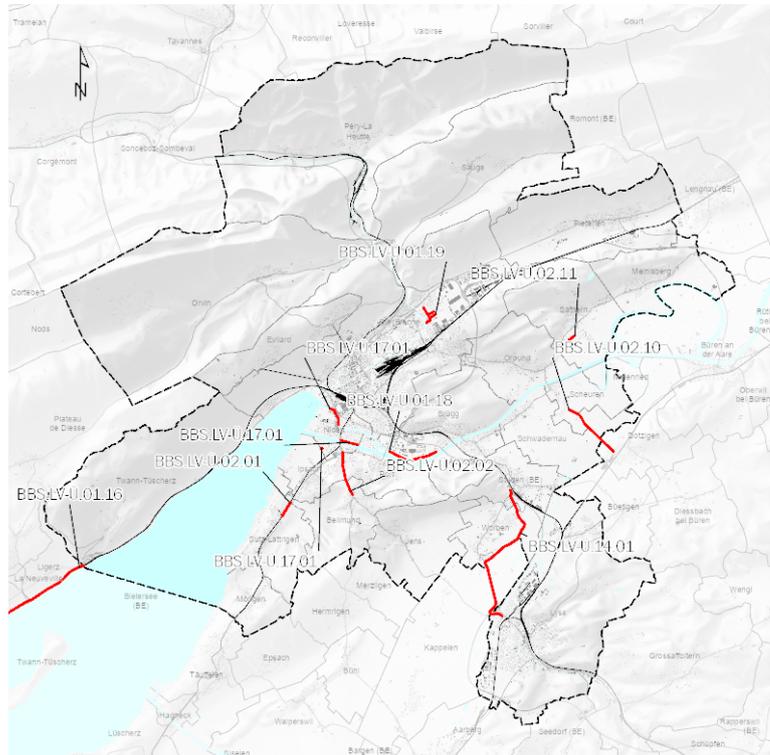
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Kosten (Mio. CHF) 16.79

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung AP-Massnahme Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption Massnahmenpaket Mit dem Massnahmenpaket werden prioritäre Netzlücken und Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr behoben, die in der Schwachstellenanalyse eruiert wurden. Diese Massnahmen tragen auch dazu bei, die Abhängigkeit vom MIV zu verringern, indem sie attraktive Alternativen für den Fuss- und Veloverkehr bieten. Mit den Massnahmen werden :

- physische Netzlücken geschlossen, wobei insbesondere die Trennwirkung von stark belasteten Strassen überwunden wird.
- auf bestehenden Velorouten die Sicherheit und der Komfort durch Erweiterungen und Markierungsmassnahmen verbessert.
- einen separaten direkten und sicheren Radstreifen für schnelle Velofahrende erstellt.
- die Velovorrangroute Biel-Lyss realisiert.

- das geplante regionale Spitalzentrum im Brüggmoos an das übergeordnete und lokale Routennetz angebunden.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr 	
	Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> - Multimodale Erschliessung der ESP Bözingenfeld und Brüggmoos - Netzlücken auf den Agglomerationsachsen schliessen - Netzlücken im Stadtgebiet schliessen 	
	Bezug zu Teilstrategie	<ul style="list-style-type: none"> - Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen - Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen - Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen 	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs, Unterstützung der Veränderung des Modalsplits - Die Behebung der Netzlücken und Schwachstellen stärkt den Fuss- und Veloverkehr - Förderung eines zusammenhängenden, dichten, sicheren und attraktiven Fusswegnetz - Schaffung von Siedlungsstrukturen, die den Langsamverkehr fördern 	
	Siedlung (WK 2)	Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und der Qualität der öffentlichen Räume, Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen	
	Sicherheit (WK 3)	Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Umweltbelastung und des Flächenbedarfs - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV 	
Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	BBS.LV-Ü.01.16	Veloverbindung La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz	2.99
	BBS.LV-Ü.01.18	Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos	1.49
	BBS.LV-Ü.01.19	Biel, neue Fuss- und Veloverbindung durch Bözingenfeld	4.48
	BBS.LV-Ü.02.01	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Massnahmen zur Verbesserung Velosicherheit	1.99
	BBS.LV-Ü.02.02	Veloverbindung Bellmund-Nidau	1.49
	BBS.LV-Ü.02.10	Reduktion Temporegime auf Dotzigenstrasse, Dotzigen - Scheuren	1.25
	BBS.LV-Ü.02.11	Safnern, Schliessen Netzlücke Komfortroute	0.50
	BBS.LV-Ü.14.01	Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Lyss-Studen	1.40
	BBS.LV-Ü.17.01	Nidau, Fuss- und Velowege verbreitern	1.20

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Veloverbindung La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz

BBS.LV-Ü.01.16

AP5-Horizont

A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	TBA-OIK	La Neuveville, Ligerz, Gemeinden		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.00	01.01.2031	01.12.2031	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Realisierung einer durchgehend sicheren und attraktiven Verbindung für den Veloverkehr in den Agglomerationskern als Alternative zum MIV auf der stark belasteten Agglomerationsachse. Massnahme: Durchgehende Wegbreite von 4.00 m, Befestigung, Beleuchtung.			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Sachplan Veloverkehr (SVV)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos

BBS.LV-Ü.01.18

AP5-Horizont

A-Horizont

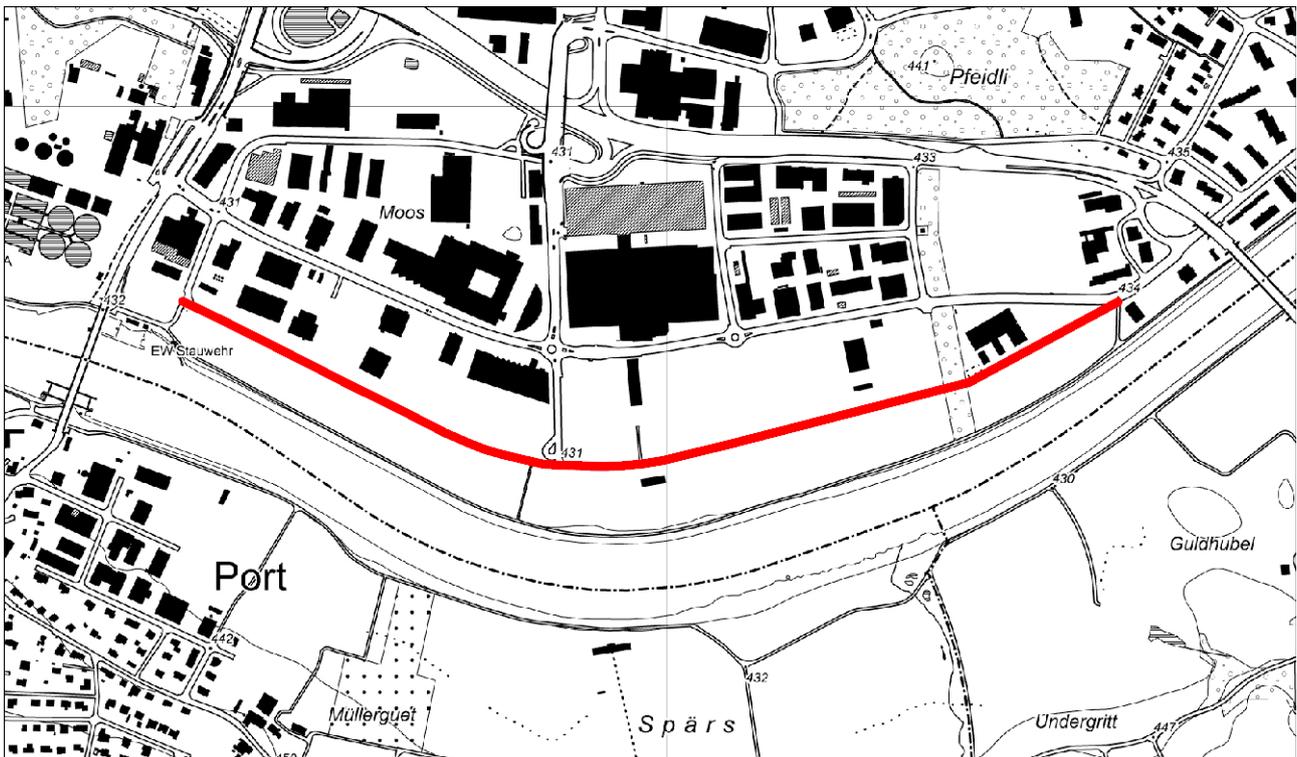
Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.50	31.12.2027	01.01.2029	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
		0		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Im Rahmen der Spitalplanung wird eine neue Fuss- und Veloverbindung durch die "Uferparkanlage im Brüggmoos" realisiert. Sie dient als rückwärtige Erschliessung des Spitalneubaus und als überregionale Verbindung für den Freizeitverkehr. Die Uferpromenade mit einem Querschnitt von 6m erstreckt sich vom Erlenpark bis zur Wehrbrücke.			

Vorzeitiger Baubeginn

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Biel, neue Fuss- und Veloverbindung durch Bözingenfeld

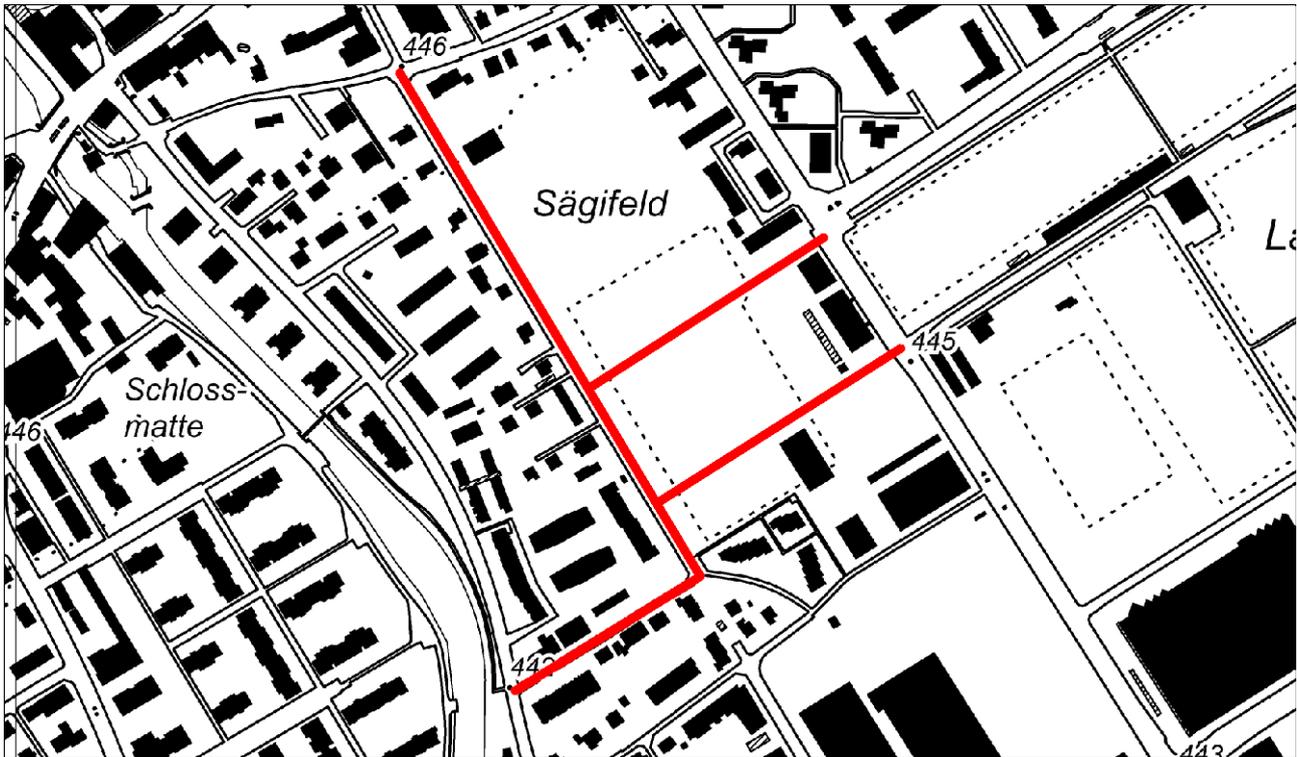
BBS.LV-Ü.01.19

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.50	01.01.2031	31.12.2031
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Neue Infrastruktur zur Schliessung einer Lücke im kantonalen Netzwerk der Velovorrangrouten. Verkehrsberuhigung im Quartier und Baumpflanzungen. Teilstrategie Verkehr: Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen, Änderungen im Mobilitätsverhalten unterstützen, Siedlungsqualität verbessern		

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Massnahmen zur Verbesserung Velosicherheit

BBS.LV-Ü.02.01

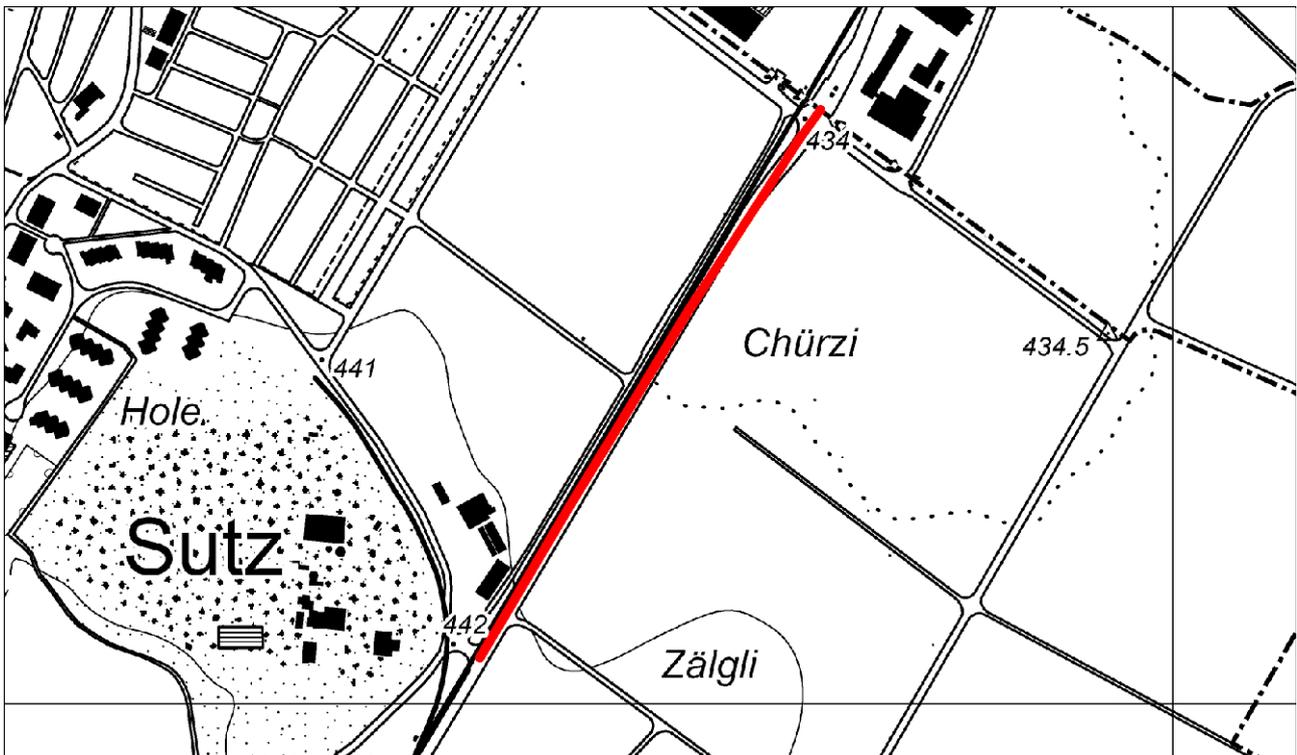
AP5-Horizont

A-Horizont

Früherer ARE-code
0371.4.028

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK		Ipsach, Sutz-Lattrigen, Gemeinden	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	2.00	01.01.2028	01.01.2029	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Das Projekt beinhaltet die Projektierung und Ausführung eines separaten direkten und sicheren Radstreifens für schnelle und geübte Velofahrende entlang der Kantonsstrasse 237.1 zwischen Ipsach und Sutz.			
	Teilstrategie Veloverkehr: direkte und sichere Routen für schnelle und geübte			

Velofahrende, meist entlang von Hauptverkehrsachsen (Direktroute)

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Veloverbindung Bellmund-Nidau

BBS.LV-Ü.02.02

AP5-Horizont

A-Horizont

Früherer ARE-code

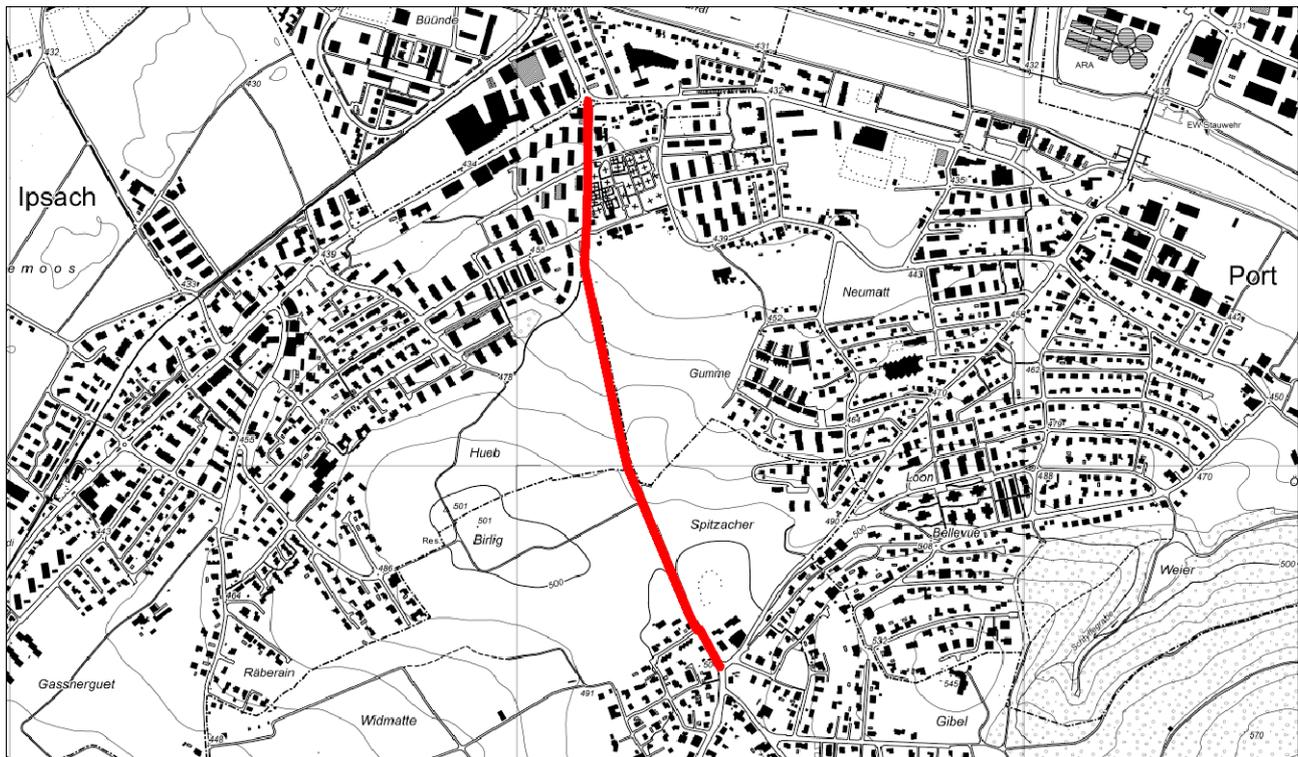
0371.4.029

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK		Bellmund, Nidau, Gemeinden	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.50	01.01.2029	01.01.2030	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Im Ausserortsbereich wird ein separater Fuss-/Radweg gebaut. Im Innerortsbereich werden Markierungsmassnahmen für Radfahrende realisiert. Hinweise : Kombination mit Umweltpur (Gemäss VM Region Biel Grobstudie) Teilstrategie Veloverkehr: direkte und sichere Routen für schnelle und geübte Velofahrende, meist entlang von Hauptverkehrsachsen (Direktroute)			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Reduktion Temporegime auf Dotzigenstrasse, Dotzigen - Scheuren

BBS.LV-Ü.02.10

AP5-Horizont

A-Horizont

Früherer ARE-code

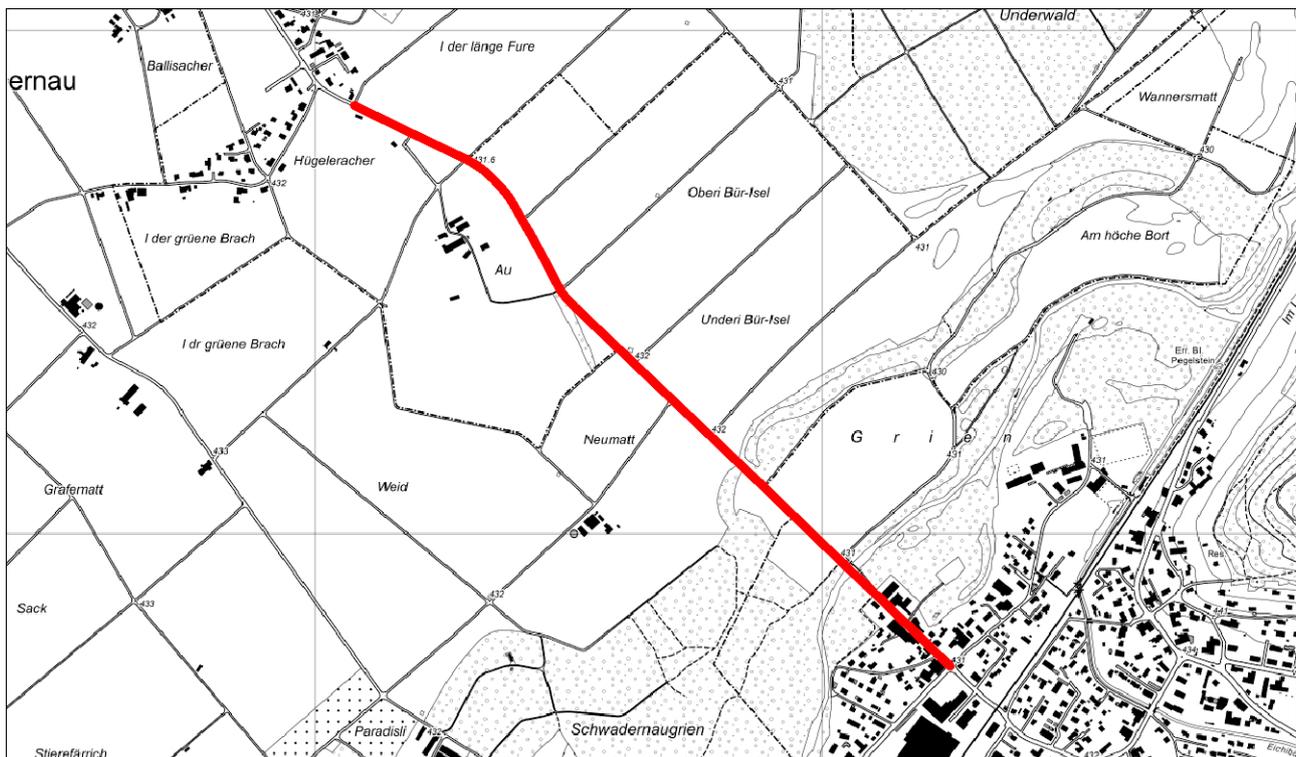
0371.4.032

Massnahmenkategorie

Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	Dotzigen, Scheuren, Schwadernau		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.25	31.12.2030	30.06.2031	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschrieb und Einbettung in Teilstrategie	Realisierung eines Radweges zwischen Dotzigen und Scheuren zur Attraktivierung einer Route mit kantonaler Netzfunktion.			
	Teilstrategie Veloverkehr: Kombinierte Direkt- und Komfortroute, erfüllt Anforderungen beider Kategorien			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Safnern, Schliessen Netzlücke Komfortroute

BBS.LV-Ü.02.11

AP5-Horizont

A-Horizont

Früherer ARE-code

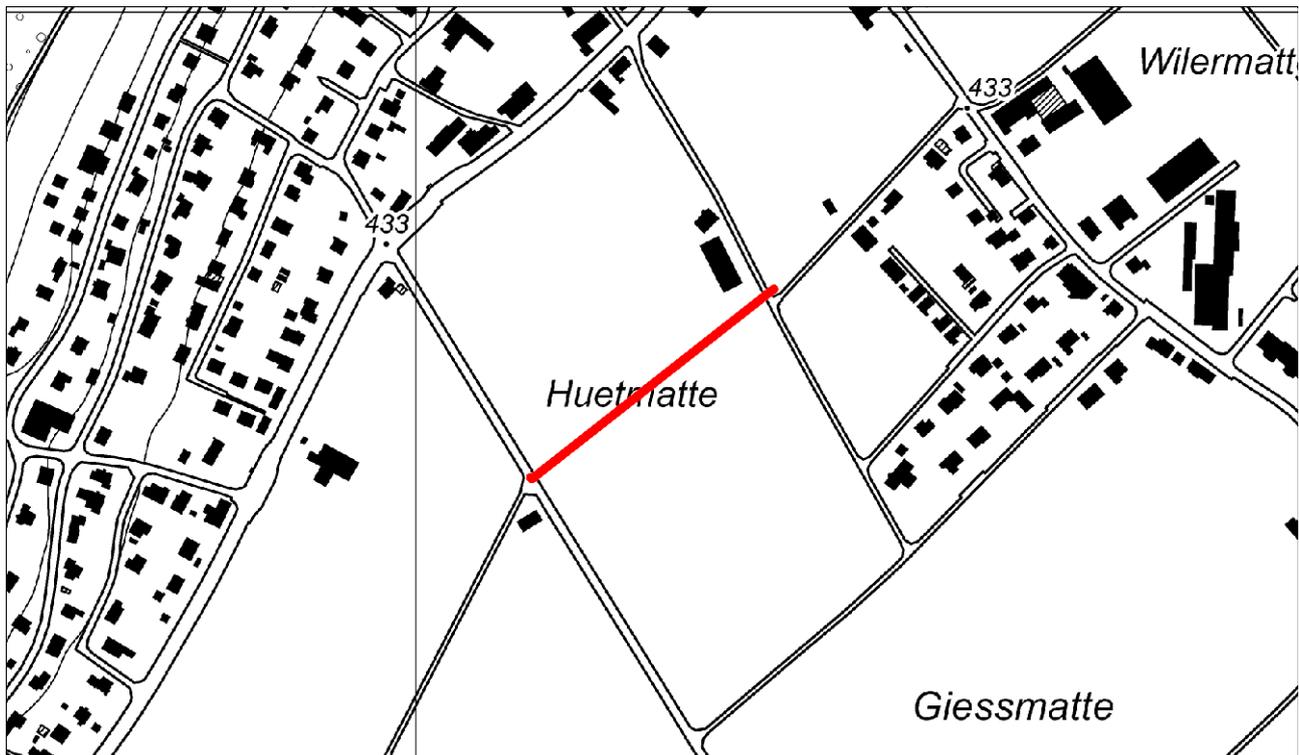
0371.4.033

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.50			
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
		0		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Schliessen einer Netzlücke (Komfortroute/Schulweg) in Richtung Orpund durch Verbinden zweier Flurwege.			
	Teilstrategie Veloverkehr: Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsbe-ruhigten			

Strassen
Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M18

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Lyss-Studen

BBS.LV-Ü.14.01

AP5-Horizont

A-Horizont

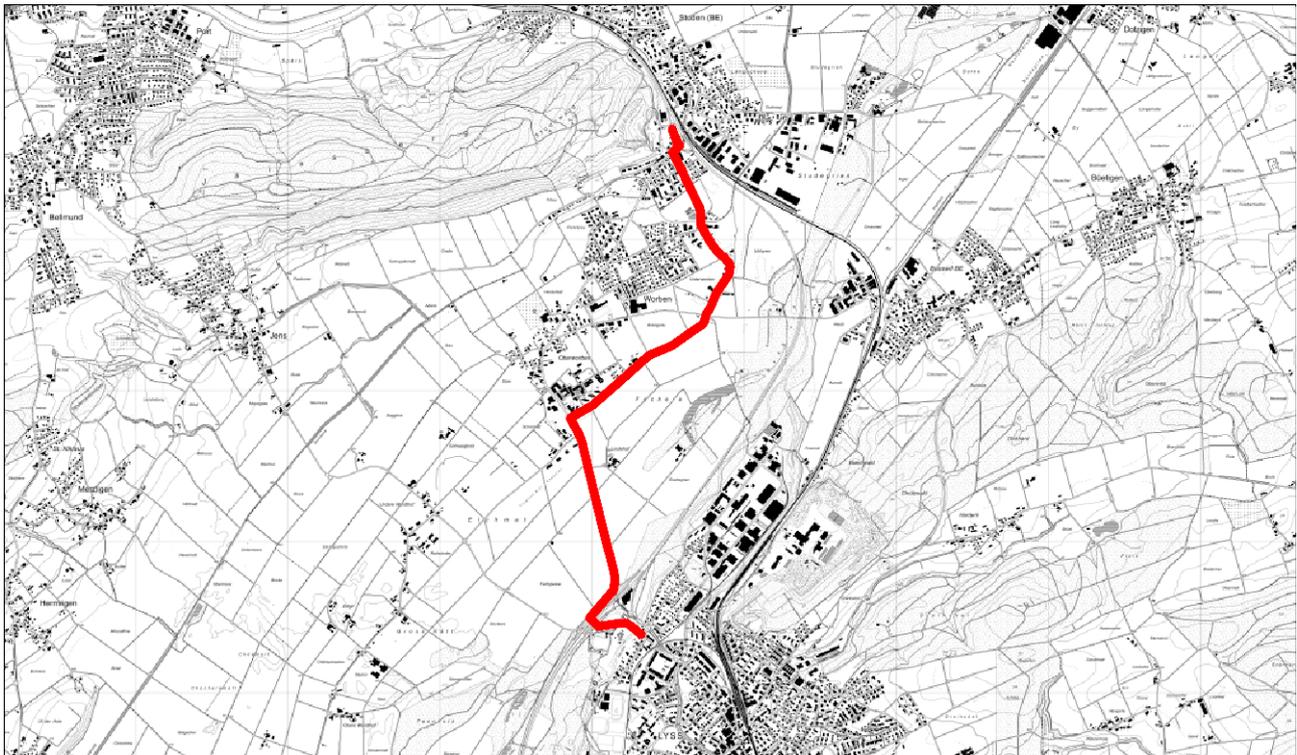
Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Worben, Studen, Kappelen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.40	01.01.2028	01.01.2029
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Realisierung eines Teilabschnittes der Velovorrangroute Biel-Lyss. Der bestehende Rad-/Fussweg zwischen Lyss und Worben wird verbreitert. Danach führt die Strecke auf bestehenden Strassen/Wegen in Worben und Studen. Diese werden bezüglich Komfort (Strassenbelag und Vortrittverhältnisse) optimiert.		

Teilstrategie Verkehr: Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen,
Änderungen im Mobilitätsverhalten unterstützen

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Nidau, Fuss- und Velowege verbreitern

BBS.LV-Ü.17.01

AP5-Horizont

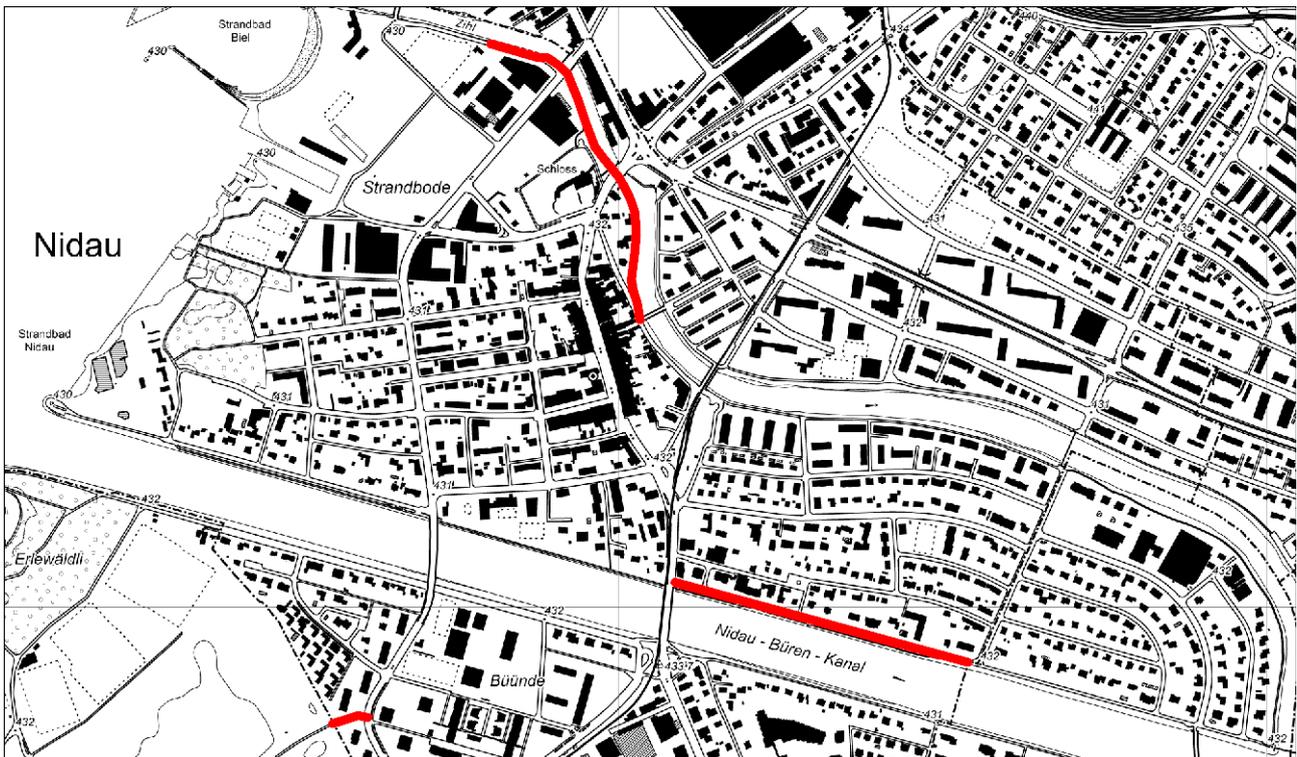
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.20	01.01.2028	31.05.2030
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Bestehende Fuss- und Velowege verbreitern in Nidau: - Feldweg Weiermatt ab Beundenring bis zur Grenze mit Ipsach auf 3.5m ausbauen - Fuss- und Veloweg entlang des Nidau-Büren-Kanals nordseitig zwischen den Brücken Hauptstrasse und Dr. Schneider-Strasse für die Trennung von Fuss- und Veloverkehr auf 3.5m ausbauen;		

- Zihlufweg (Seite Schloss) auf Höhe Brücke Dr. Schneider-Strasse bis Zihlpärkli für die gemischte Nutzung durch Fussgänger und Veloverkehr durchgängig auf 2.5m ausbauen

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Massnahmenpaket pauschale
Bundesbeiträge

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, B-Horizont, Agglomeration AP5

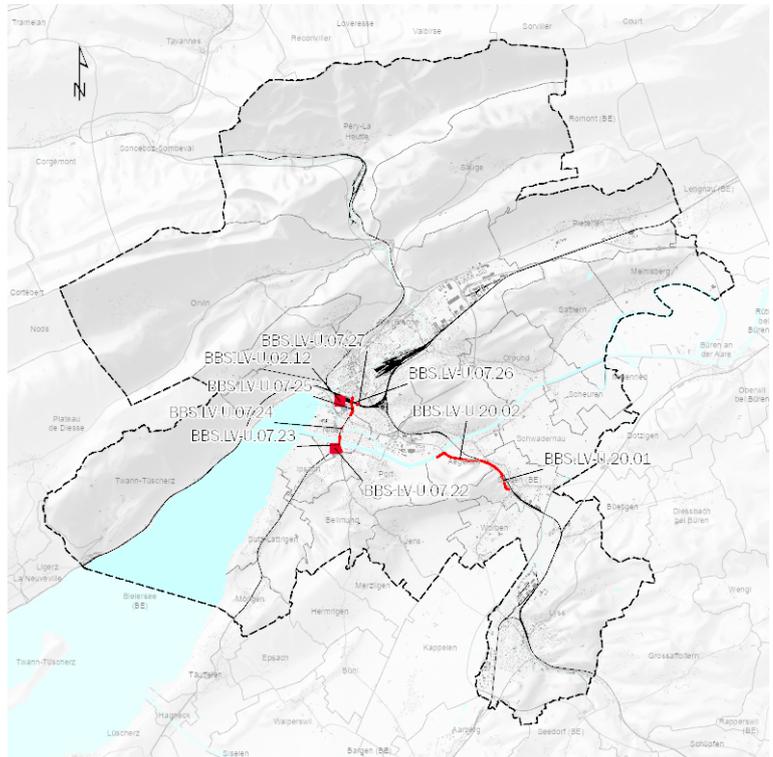
BBS.LV-Ü.18

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Kosten (Mio. CHF) 16.74

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung AP-Massnahme
Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption Massnahmenpaket
Mit dem Massnahmenpaket werden Netzlücken und Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr behoben, die in der Schwachstellenanalyse eruiert wurden. Diese Massnahmen tragen auch dazu bei, die Abhängigkeit vom MIV zu verringern, indem sie attraktive Alternativen für den Fuss- und Veloverkehr bieten. Mit den Massnahmen werden

- physische Netzlücken geschlossen, wobei insbesondere die Trennwirkung von Bahnanlagen, Gewässern und stark belasteten Strassen überwunden wird.
- auf bestehenden Velorouten die Sicherheit und der Komfort verbessert.
- die Velovorrangroute Biel-Lyss realisiert.
- eine durchgehend sichere und attraktive Verbindung für den Veloverkehr in den Agglomerationskern als Alternative zum MIV auf der stark belasteten Agglomerationsachse realisiert.

- Veloabstellplätze erweitert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Fuss- und Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Multimodale Erschliessung der ESP Bözingenfeld und Brüggmoos - Netzlücken auf den Agglomerationsachsen schliessen - Netzlücken im Stadtgebiet schliessen	
	Bezug zu Teilstrategie	- Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen - Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen - Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs, Unterstützung der Veränderung des Modalsplits - Die Behebung der Netzlücken und Schwachstellen stärkt den Fuss- und Veloverkehr - Förderung eines zusammenhängenden, dichten, sicheren und attraktiven Fusswegnetz - Schaffung von Siedlungsstrukturen, die den Langsamverkehr fördern	
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und der Qualität der öffentlichen Räume - Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Umweltbelastung und des Flächenbedarfs - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV	
Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	BBS.LV-Ü.02.12	Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd	2.99
	BBS.LV-Ü.07.22	Nidau, Bahnunterführung Haltestelle Beunden	3.99
	BBS.LV-Ü.07.23	Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Kreuzweg-Kanalbrücke	0.00
	BBS.LV-Ü.07.24	Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Ostseite der Kanalbrücke	0.00
	BBS.LV-Ü.07.25	Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Keltenstrasse / Bielstrasse – Alfred-Aebi-Strasse	0.00
	BBS.LV-Ü.07.26	Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Murtenstrasse - Unterführung SBB	0.00
	BBS.LV-Ü.07.27	Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Unterführung Alfred-Aebi-Strasse	0.00
	BBS.LV-Ü.20.01	Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Studen - Aegerten	4.98
	BBS.LV-Ü.20.02	Velovorrangroute Lyss - Biel; Abschnitt Aegerten - Brügg	4.78

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd

BBS.LV-Ü.02.12

AP5-Horizont

B-Horizont

Früherer ARE-code

0371.4.034

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	SBB, Grundeigentümer		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.00	01.01.2035	01.01.2036	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Der Bahnhof Biel ist die zentrale Mobilitätsdrehscheibe in der Agglomeration Biel/Lyss. Mit attraktiven Umsteigebedingungen soll die kombinierte Mobilität gefördert werden. Dazu ist ein ausreichendes Angebot an gedeckten und sicheren Veloabstellplätzen erforderlich. Bis 2030 soll das Angebot im Bereich Bahnhof Süd um 500 B+R-Plätze erweitert werden. Der Ausbau wird im Rahmen der Gesamtkoordination Bahnhof			

Biel/Bienne 2030»(KM-Mu.5) mit den weiteren Infrastrukturvorhaben im Bahnhofsbereich abgestimmt.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Strassennetzplan (SNP)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Nidau, Bahnunterführung Haltestelle Beunden

BBS.LV-Ü.07.22

AP5-Horizont

B-Horizont

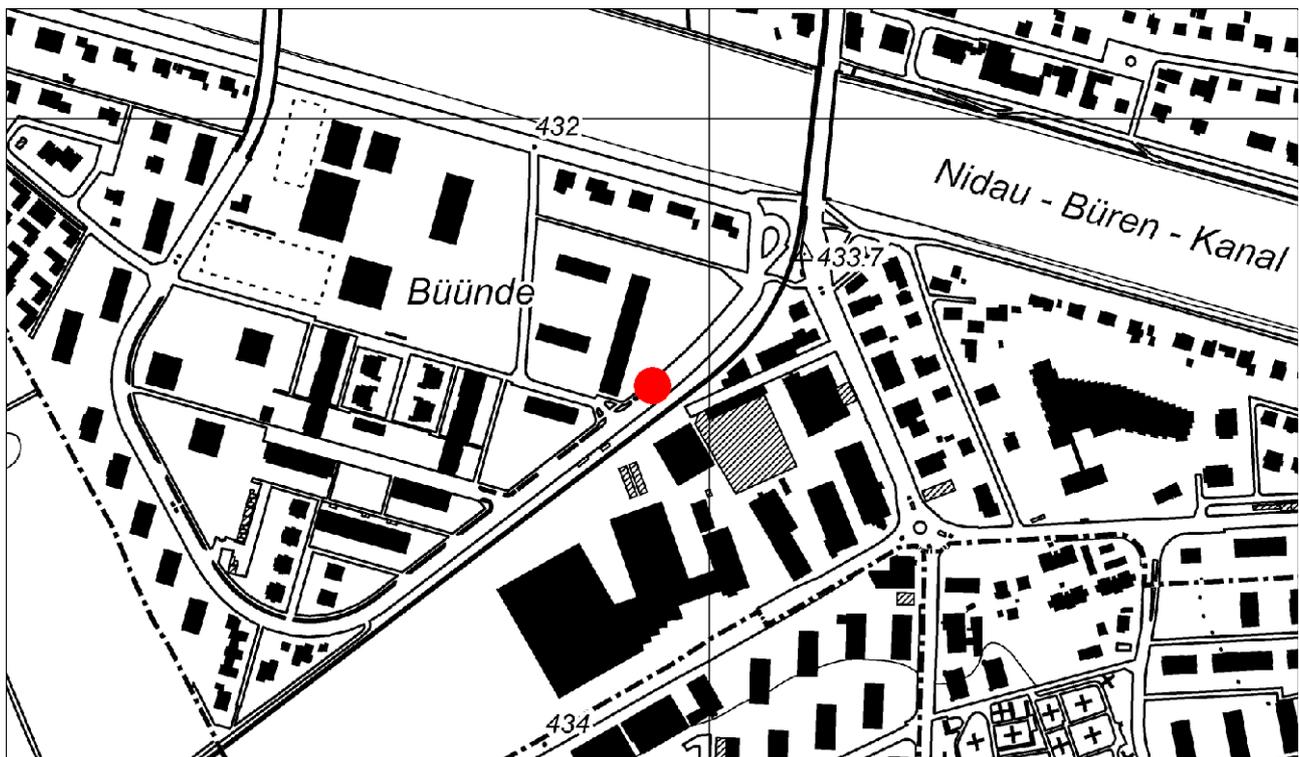
Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	4.00	01.01.2035	01.01.2036	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
		0		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Realisierung einer Personenunterführung im Bereich Bahnhof Nidau Beunden zur Anbindung der direkt angrenzenden Arbeitszone (potenzielles Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet) und der südlich angrenzenden Wohnquartiere.			
	Teilstrategie ÖV und kombinierte Mobilität: Zugang zum ÖV und Umsteigebeziehungen			

verbessern

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Kreuzweg- Kanalbrücke

BBS.LV-Ü.07.23

AP5-Horizont

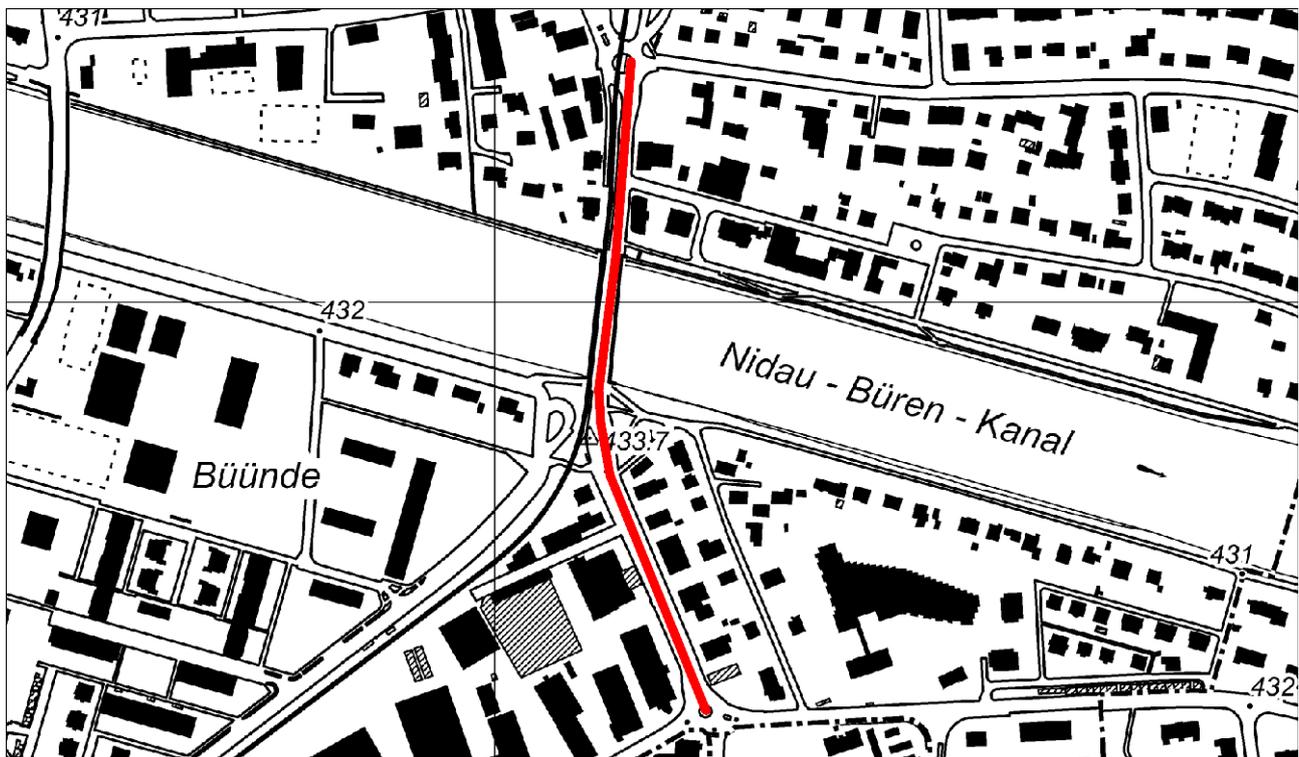
B-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK		Port, Nidau	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.00	01.01.2032	01.01.2033	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Neue Personenunterführung im Bereich Bahnhof Nidau Beunden zur Anbindung der direkt angrenzenden Arbeitszone (potenzielles Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet) und der südlich angrenzenden Wohnquartiere.			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Ostseite der Kanalbrücke

BBS.LV-Ü.07.24

AP5-Horizont

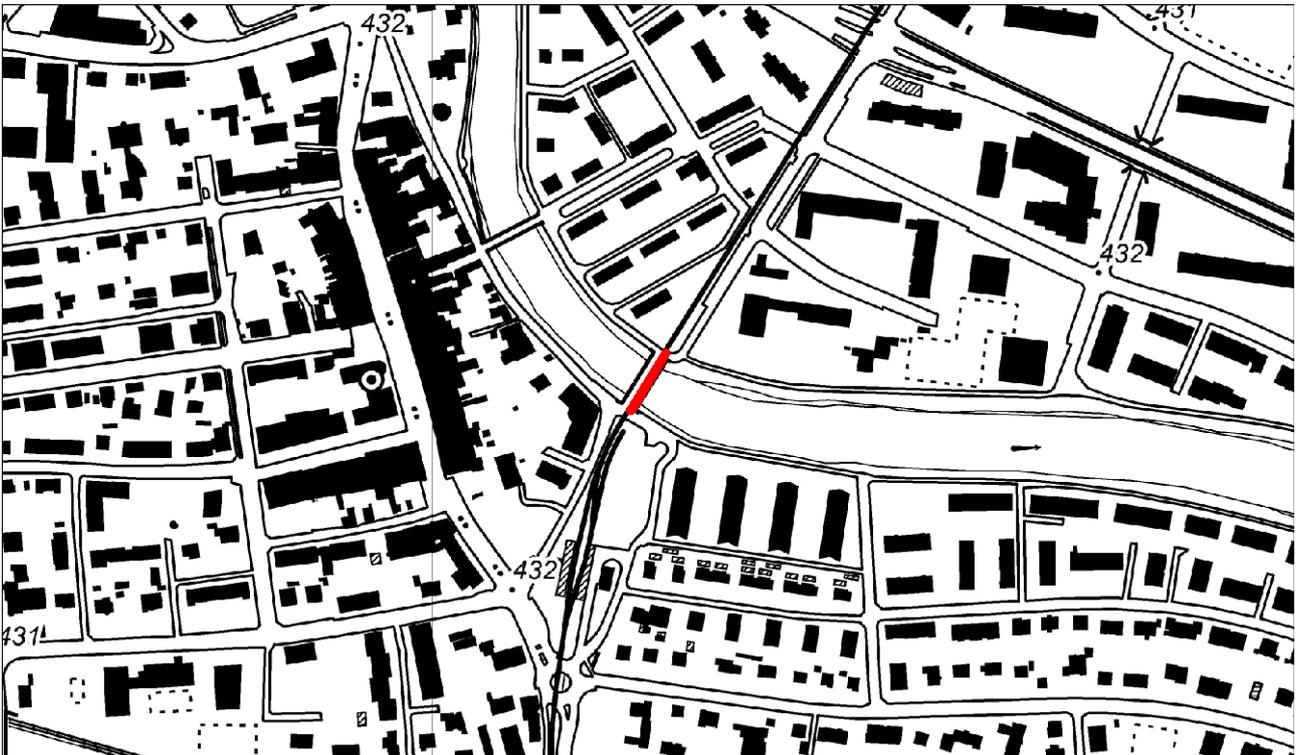
B-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr


Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	TBA-OIK	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.00	01.01.2032	31.12.2032	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Ergänzung eines abgetrennten Radwegs im Gegenrichtungsverkehr an der Ostseite der Kanalbrücke			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Keltenstrasse / Bielstrasse – Alfred-Aebi-Strasse

BBS.LV-Ü.07.25

AP5-Horizont

B-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.00	01.01.2032	31.12.2032	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Schliessen der Netzlücke Keltenstrasse / Bielstrasse – Alfred-Aebi- Strasse. Verlängerung die bestehende Keltenstrasse, Nidau entlang der asm-Geleise bis zum Kreisel Gurnigell/Aebi-Strasse für den Fuss- und Veloverkehr sowie neu auch für den Busverkehr (siehe auch ÖV Konzept 2035 und Sachplan Veloverkehr Kanton Bern, Nr. 58).			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Murtenstrasse - Unterführung SBB

BBS.LV-Ü.07.26

AP5-Horizont

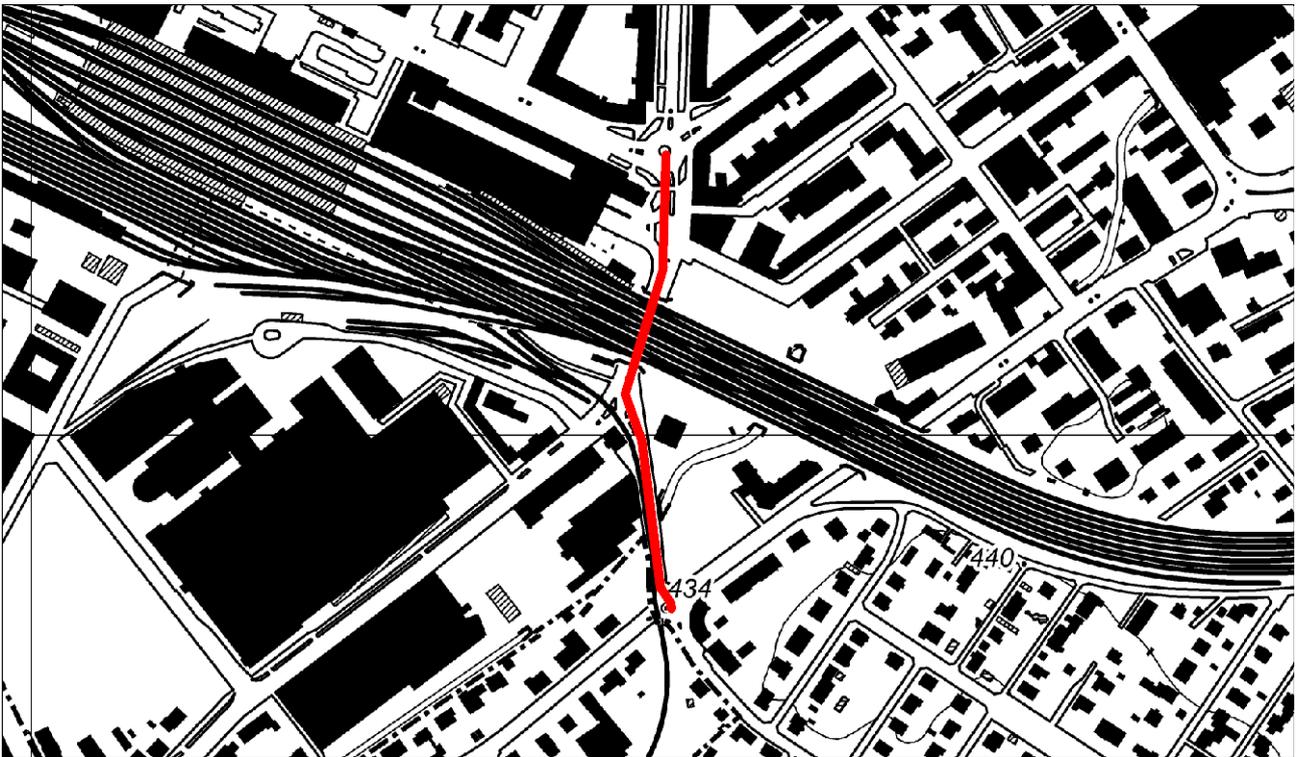
B-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr


Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.00	01.01.2032	31.01.2032	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
		0		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Erhöhung der Verkehrssicherheit Abschnitt Murtenstrasse - Unterführung SBB – Verresiusplatz. Abklären der Schnittstellen mit N5-Projekt Westast.			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Unterführung Alfred-Aebi- Strasse

BBS.LV-Ü.07.27

AP5-Horizont

B-Horizont

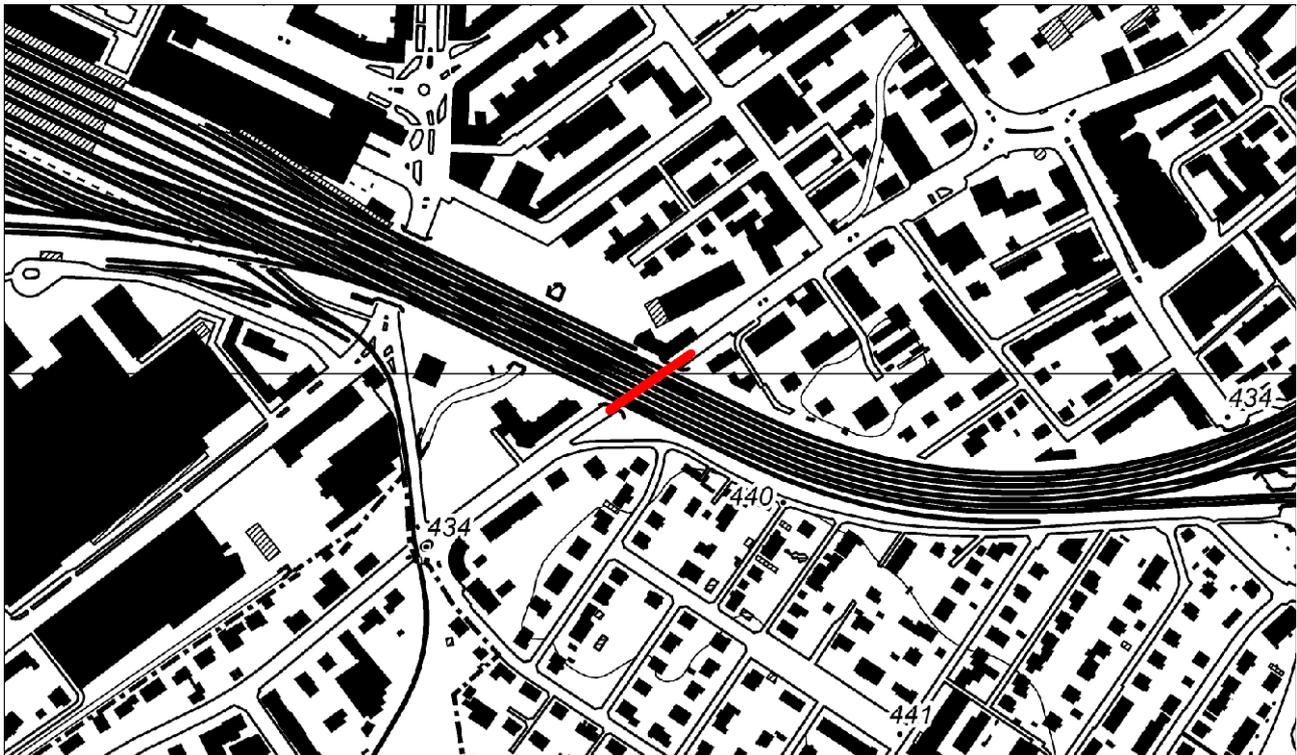
Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.00	01.01.2032	31.12.2032	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl		Einheit
		0		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Optimierung Veloführung Unterführung Alfred-Aebi-Strasse (Berücksichtigung modifizierte vfM Westast BMA8). Finanzierung als vorgezogene vfM			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Velovorrangroute Lyss-Biel, Abschnitt Studen - Aegerten

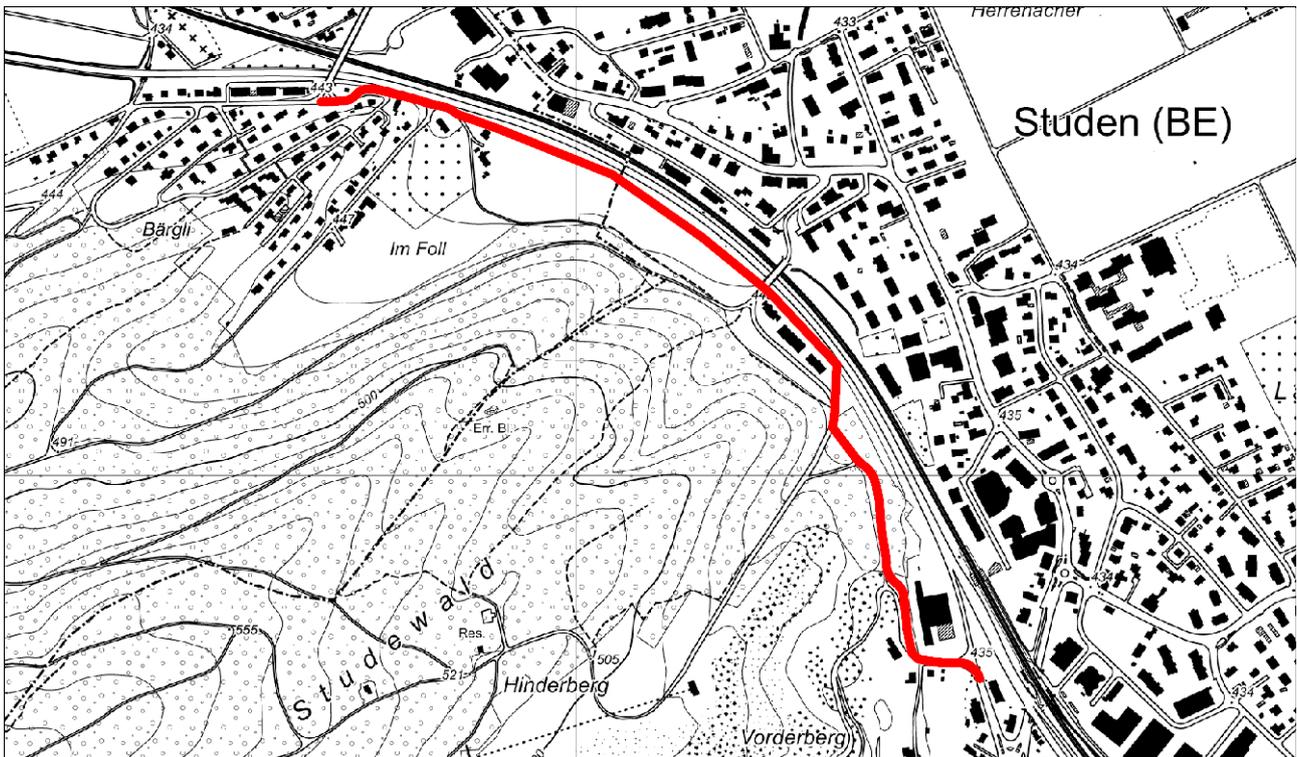
BBS.LV-Ü.20.01

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	TBA-OIK	Aegerten, Studen		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	5.00	31.12.2032	31.12.2033	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Realisierung eines Teilabschnittes der Velovorrangroute Biel-Lyss. Aus dem Variantenstudium wurde eine Linienführung südwestlich der Autostrasse gewählt. Die Verbindung wird als Radweg ausgestaltet.			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Velovorrangroute Lyss - Biel; Abschnitt Aegerten - Brügg

BBS.LV-Ü.20.02

AP5-Horizont

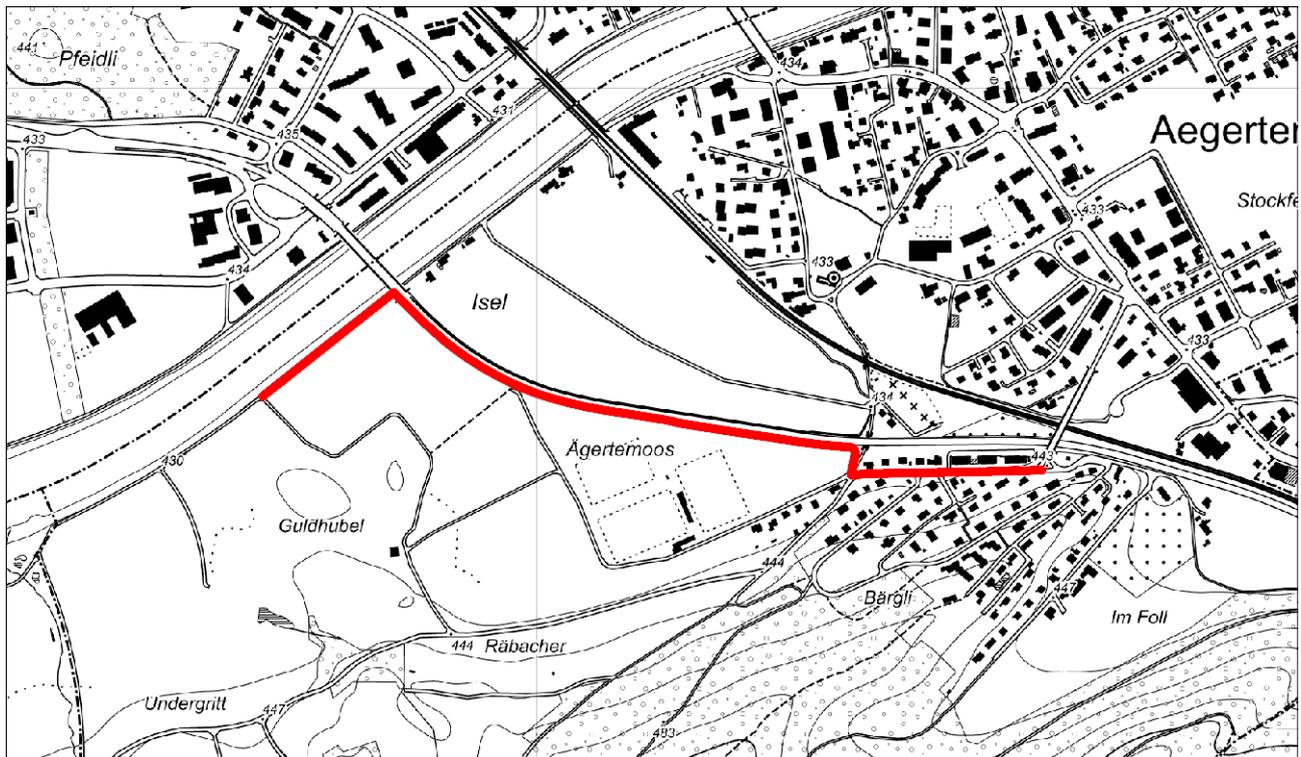
B-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	TBA-OIK	Brügg, Aegerten		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	4.80	31.12.2032	31.12.2033	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
		0		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Realisierung eines Teilabschnittes der Velovorrangroute Biel-Lyss. Aus dem Variantenstudium wurde eine Linienführung voraussichtlich südlich der Autostrasse gewählt. Die Verbindung wird teilweise als Radweg und teilweise als gemeinsamen Fuss- und Radweg ausgestaltet.			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Querung Güterbahnhof (Passarelle Gottstattstrasse-Mettstrasse)

BBS.LV-Ü.04

AP5-Horizont

B-Horizont

Früherer ARE-Code

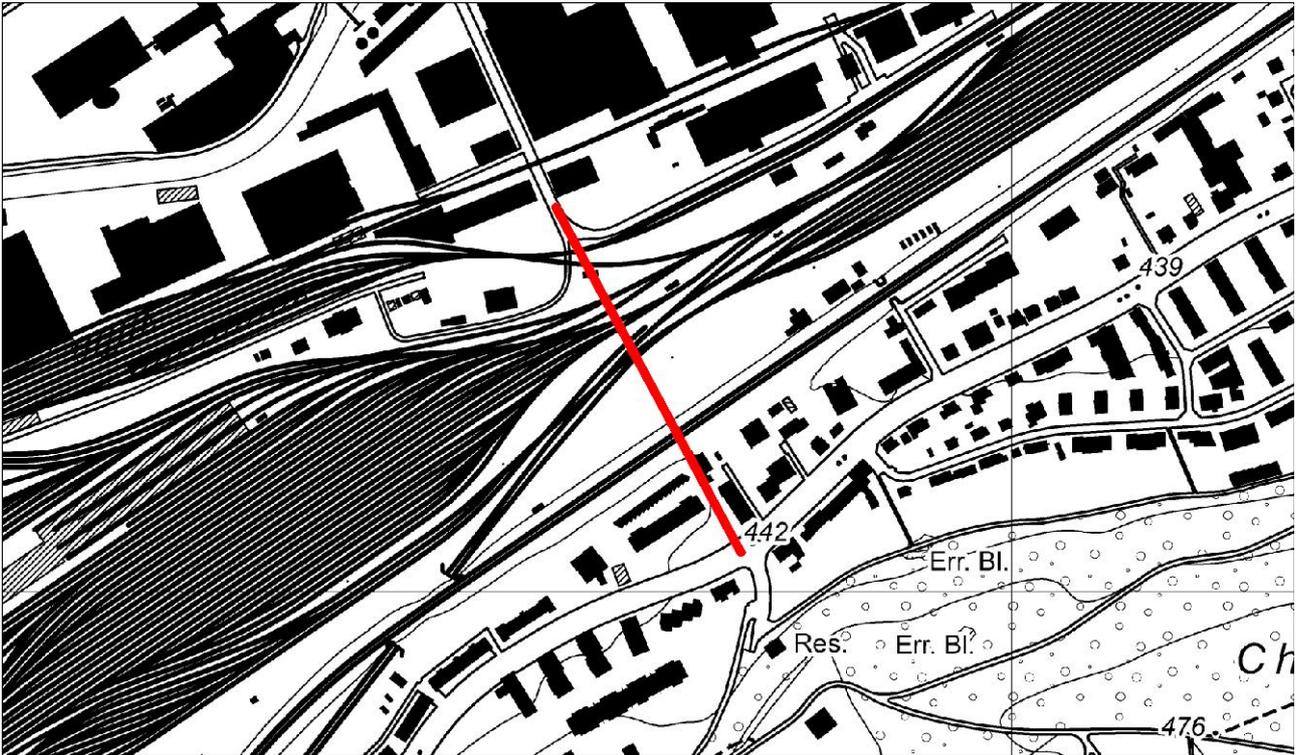
0371.3.023

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.1 Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Grundeigentümer, SBB, TBA-OIK

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

Baubeginn

Inbetriebnahme

15.00

01.01.2035

31.12.2036

**Finanzierung
AP-Massnahme**

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten

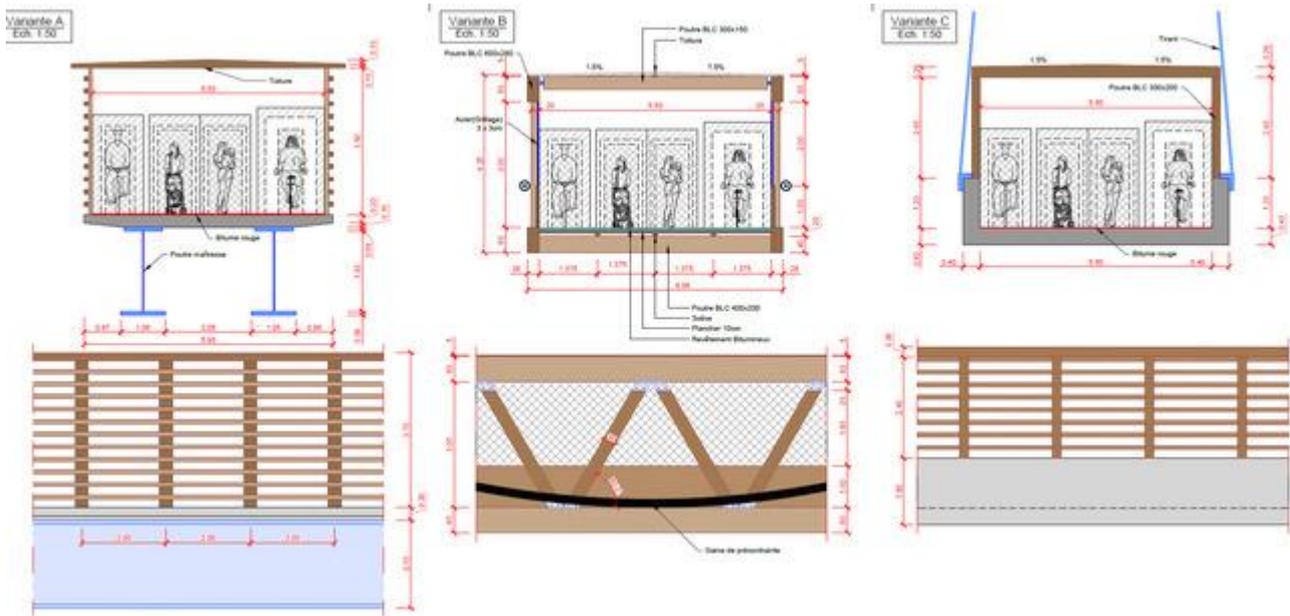
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30-40%

- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG,

100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen



Massnahmenbeschreibung

Neue velogängige Bahnhofspassage am südöstlichen Ende des Bahnhofplatzes mit zusätzlichen Perronzugängen.

Mit einer neuen Querung für den Fuss- und Veloverkehr soll die Netzlück geschlossen werden. Angestrebt wird eine Trennung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Breite der Velofahrbahn muss für die Kreuzung und das Überholen ausreichen. Ergänzend sind Aufzüge für die zu Fuss Gehenden vorgesehen.

Die Verbindung dient als Zubringer zur Mittelachse Biel.

Machbarkeit

Planungsstand 1

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	Studie	Gemeinde
	Vorprojekt	Gemeinde
	Bauprojekt	Gemeinde
	Finanzierungsvereinbarung	Gemeinde
01.01.2035	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2036	Inbetriebnahme	Gemeinde

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	- Zusammenhängendes Netz von sichere, direkten und attraktiven Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr
Bezug zu Handlungsbedarf	- Netzlücken im Stadtgebiet schliessen
Bezug zu Teilstrategie	- Velopotenzial mit kombinierte Direkt- und Komfortroute, welche die Anforderungen beider Kategorien erfüllt, aus-

		schöpfen - Strukturierende landschaftliche Verbindungen zwischen Grün- und Freiräume - Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Verbesserung der Bedingungen und Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und evtl. Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit.
	Umwelt (WK 4)	- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des LV
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Zwischenergebnis	
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Sachplan Veloverkehr (SVV)	
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten		
Umweltverträglichkeit		
Bezug zu weiteren Massnahmen		
Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres	- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021 - Sachplan Velo 2035 Stadt Biel, Stand 2020	

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Verbindung Mühlefeldweg- Bahnhof Süd (Passarelle über Alf- red-Aebi-Strasse und Murtenstrasse)

BBS.LV-Ü.05

AP5-Horizont

B-Horizont

Früherer ARE-Code

0371.4.035

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.1 Einzelmassnahme Fuss- und Ve-
loverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Grundeigentümer, SBB, TBA-OIK

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	9.50	01.01.2035	31.12.2036

Finanzierung AP-Massnahme

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten

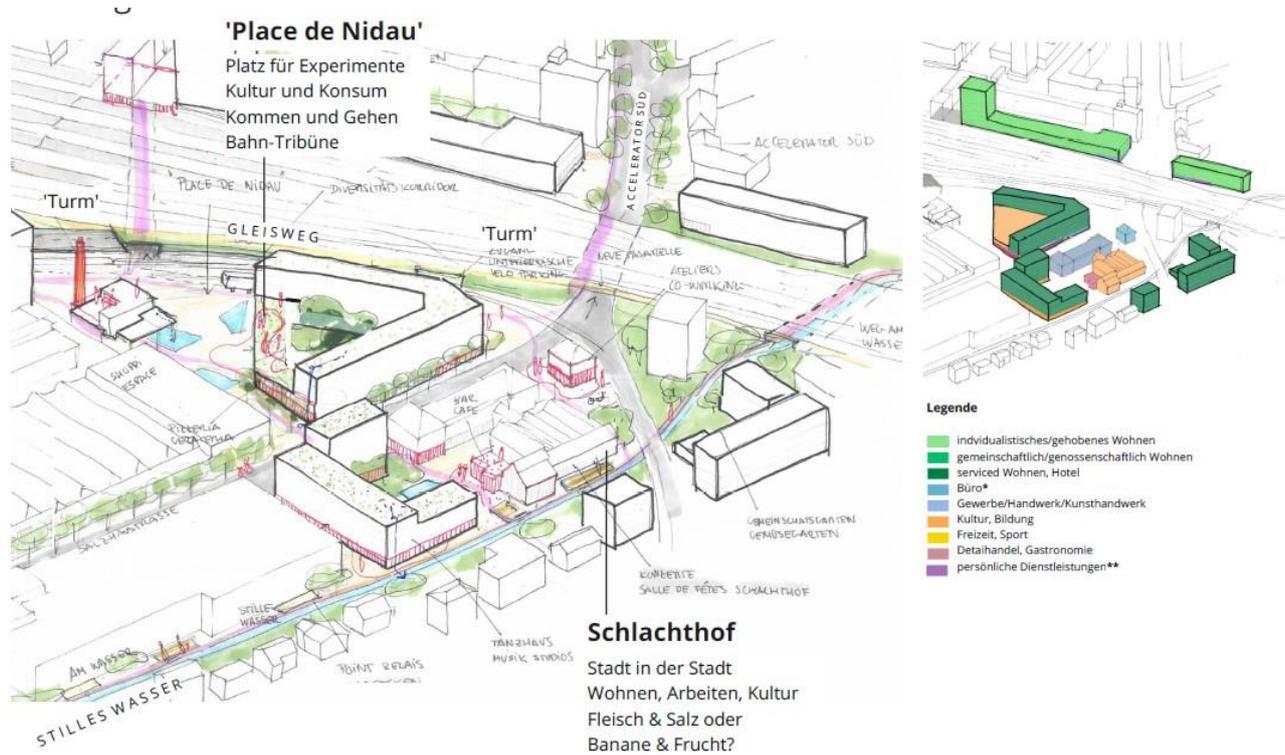
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30-40%

- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG,

100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen



Massnahmenbeschrieb Neue Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse (Verbindung Mühlefeld-Bahnhof Biel)

Die Ost-West-Verbindung (Komfortroute) südlich der Bahnlinie ist für den Zugang zum Bahnhof Biel von grosser Bedeutung. Heute ist das Velonetz nicht durchgehend und ein Umweg nötig.

Mit je einer Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr soll die Netzlücke geschlossen werden. Dadurch entsteht eine durchgehende, flache Route südlich der Bahngleise vom Seeufer über den Bahnhof Biel bis Brugg.

Machbarkeit

Planungsstand 1

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
---	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

	01.01.2035	Baubeginn	Gemeinde
--	------------	-----------	----------

	31.12.2036	Inbetriebnahme	Gemeinde
--	------------	----------------	----------

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr
	Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsreife Biel und Lyss stärken - Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern - Netzlücken im Stadtgebiet schliessen

	Bezug zu Teilstrategie	- Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis - Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen - Verkehrsdrehscheibe stärken
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs und der Intermodalität - Verbesserung der Zugänge zum ÖV, der Erreichbarkeit des Bahnhofs
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit
	Umwelt (WK 4)	- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des LV
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Zwischenergebnis	
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Sachplan Veloverkehr (SVV)	
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten		
Umweltverträglichkeit		
Bezug zu weiteren Massnahmen		
Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres	- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021 - Sachplan Velo 2035 Stadt Biel, Stand 2020	

Einzelmassnahme Verkehr

Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord

BBS.LV-Ü.06

AP5-Horizont

B-Horizont

Früherer ARE-Code

0371.4.036

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.1 Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	SBB

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	8.00	01.01.2032	31.12.2032

Finanzierung AP-Massnahme

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten

Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30-40%

- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG,

100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf



Massnahmenbeschrieb Neue Bahnunterführung nördlich der bestehenden Unterführung zur Verbesserung der Durchlässigkeit über die Bahnlinie zwischen dem Zentrum / Bahnhofplatz und den ostseitigen Quartieren und der Anbindung der Perronanlagen und des Busbahnhofs.

Machbarkeit

Planungsstand 1

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2024	Studie	Gemeinde
31.12.2030	Vorprojekt	Gemeinde
31.12.2030	Bauprojekt	Gemeinde
01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr
Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsdrehscheiben Biel und Lyss stärken - Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern - Netzlücken im Stadtgebiet schliessen
Bezug zu Teilstrategie	<ul style="list-style-type: none"> - Multimodale Drehscheiben ausbauen - Durchlässigkeit erhöhen und direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebiete schaffen - Zentrumsgebiete stärken

		- Gestaltung auf die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden ausrichten
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs und der Intermodalität. - Verbesserung der Zugänge zum ÖV, der Erreichbarkeit des Bahnhofs, - Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems für alle Teilnehmenden
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs und des Zentrums Lyss und Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen.
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit
	Umwelt (WK 4)	- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des FVV
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Zwischenergebnis	
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung		
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten		
Umweltverträglichkeit		
Bezug zu weiteren Massnahmen		- Abstimmung auf die weitere bauliche Entwicklung im ESP (insb. Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet S-UV.1.17 Lyss Bahnhofstrasse, Busbahnhof, Baufeld SBB mit Dienstleistungsgebäude/P+R Bahnhofstrasse). - Die Anbindung/Anpassung der Perronanlagen ist ein Projektteil, der gleichzeitig von den SBB geplant und gemeinsam realisiert werden muss. - Grundlage für die Projektbearbeitung bildet das Städtebauliche Konzept aus KM-Mu.3; Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres		

Einzelmassnahme Verkehr

Neue Veloverbindung Biel Beau- mont-Evilard

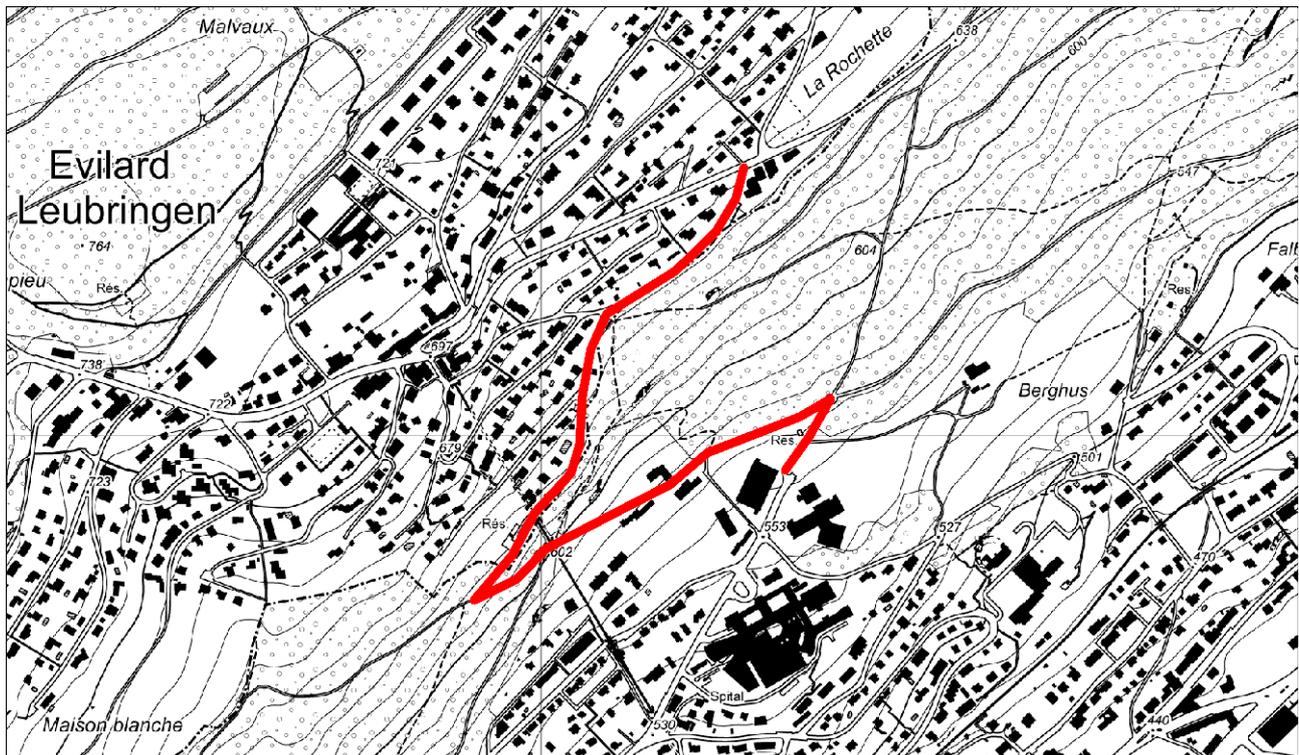
BBS.LV-Ü.21

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code
0371.4.027

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
**5.1 Einzelmassnahme Fuss- und
Veloverkehr**



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

TBA-OIK

Weitere Beteiligte

Biel/Bienne, Evillard

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

8.50

Baubeginn

01.01.2028

Inbetriebnahme

01.01.2029

Finanzierung AP-Massnahme

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten

Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30-40%

- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG,

- 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen



Massnahmenbeschrieb Verbesserung der Bedingungen für den Veloverkehr und Verbesserung der Verkehrssicherheit. Prinzip: Verkehrsberuhigung in den Quartieren mit Umsetzung einer Tempo-30-Zone; Gestaltung eines kombinierten Fuss- und Velowegs sowie von Radstreifen bergwärts; Fuss-/Radweg im Wald ohne Verkehr; Signalisierung Veloverkehr

Machbarkeit

Planungsstand 1

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2026	Studie	TBA-OIK
	01.01.2027	Vorprojekt	TBA-OIK
	01.05.2027	Bauprojekt	TBA-OIK
	01.09.2027	Finanzierungsvereinbarung	TBA-OIK
	01.01.2028	Baubeginn	TBA-OIK
	01.01.2029	Inbetriebnahme	TBA-OIK
	01.02.2029	Schlussrechnung	TBA-OIK
	01.05.2029	Schlusszahlung	TBA-OIK

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Netzlücken auf den Agglomerationsachsen schliessen
	Bezug zu Teilstrategie	- Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis umsetzen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Die Behebung der Netzlücke stärkt den Fuss- und Veloverkehr	
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Erreichbarkeit Evilard und der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des LV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten			
Umweltverträglichkeit			
Bezug zu weiteren Massnahmen			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres			

Einzelmassnahme Verkehr
Biel, SBB-Unterführung
Brüggstrasse

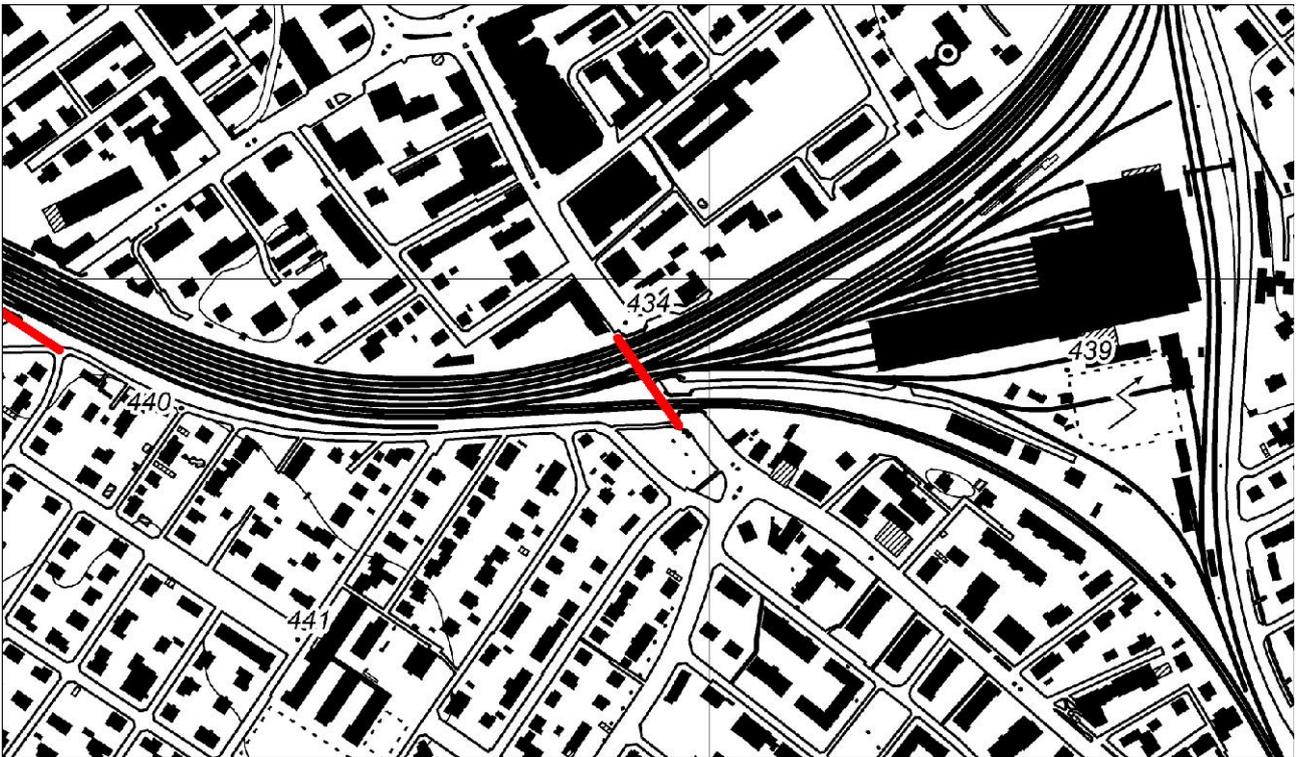
BBS.LV-Ü.07.09

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
**5.1 Einzelmassnahme Fuss- und Ve-
 loverkehr**

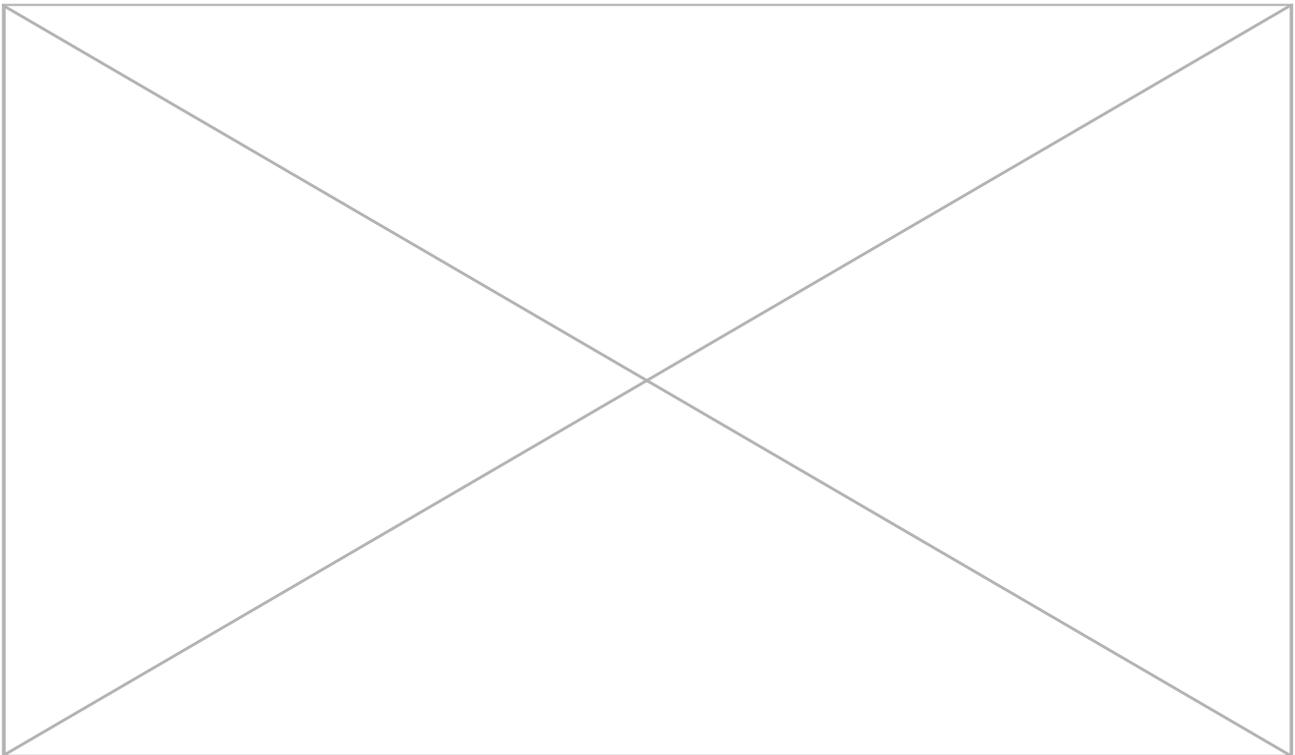


Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	SBB

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	5.50	01.01.2031	31.12.2031

Finanzierung
AP-Massnahme

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
 Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten,
 anrechenbaren Kosten.
 Innerhalb AP-Perimeter:
 - Bund: voraussichtlich 30-40%
 - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten
 plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art.
 59/60 SG,
 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen



Massnahmenbeschrieb Verbreiterung der Unterführung Brüggstrasse zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs oder Realisierung einer neuen Unterführung Schmiedweg-Mühlefeldweg

Machbarkeit

Planungsstand

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2031	Inbetriebnahme	Gemeinde

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	- sichere, direkte und attraktive Routen für den Fuss- und Veloverkehr
Bezug zu Handlungsbedarf	- Netzlücken im Stadtgebiet schliessen
Bezug zu Teilstrategie	- Komfortroute für Velofahrende mit höherem Sicherheitsbedürfnis - Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen - Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	- Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs - Förderung eines zusammenhängenden, dichten, sicheren und attraktiven Fusswegenetz
-----------------------	--

Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums
Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit
Umwelt (WK 4)	- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des LV

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung		

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Flächenbeanspruchung
von FFF oder nationalen
Schutzgebieten**

Umweltverträglichkeit

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2020
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021
- Sachplan Velo 2035 Stadt Biel, Stand 2020
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018

Einzelmassnahme Verkehr

Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal

BBS.LV-Ü.10

AP5-Horizont

B-Horizont

Früherer ARE-Code

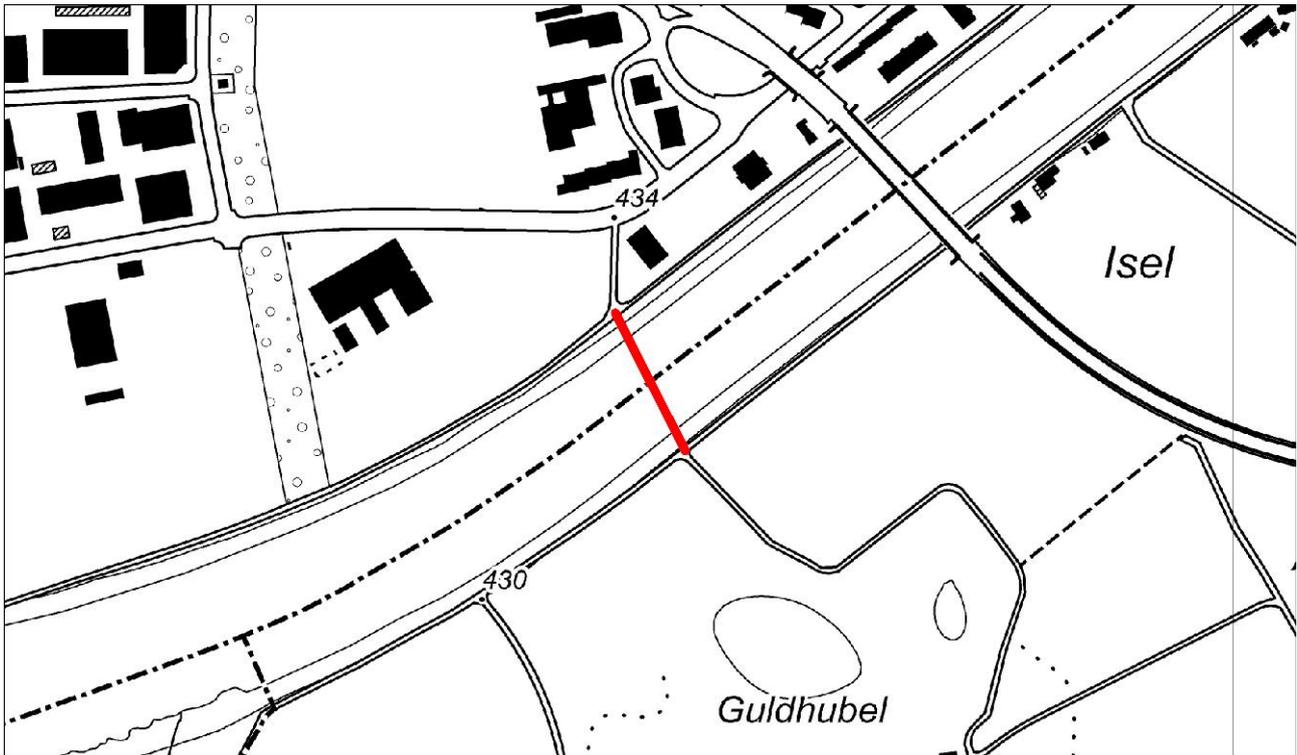
0371.4.038

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.1 Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK	Region

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	6.60	01.01.2032	31.12.2033

Finanzierung AP-Massnahme

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten

Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30-40%

- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG,

- 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen



Massnahmenbeschrieb Bau einer ca. hundert Meter langen Brücke für den Fuss- und Veloverkehr über den Nidau-Büren-Kanal. Die Brücke verbindet das Spitalareal mit den regionalen Velorouten entlang dem Nidau-Büren-Kanal und in Richtung Aegerten und Lyss und verbindet die Erholungsräume beidseits des Kanals.

Machbarkeit

Planungsstand 1

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2032	Baubeginn	TBA-OIK
31.12.2033	Inbetriebnahme	TBA-OIK

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr
Bezug zu Handlungsbedarf	- Netzlücken auf den Agglomerationsachsen schliessen
Bezug zu Teilstrategie	-Überörtliche Vorrangroute mit hohem Ausbaustandard, welche als kombinierte Direkt- und Komfortroute agiert. - Durchlässigkeit erhöhen und direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebiete schaffen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	- Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs, Behebung der Netzlücke
Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und der Qualität der öffentlichen Räume

	- Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen						
Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit						
Umwelt (WK 4)	- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des LV						
Koordination	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</th> <th>Kantonale Richtplanrelevanz</th> <th>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">Zwischenergebnis</td> </tr> </tbody> </table>	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	Zwischenergebnis		
Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan					
Zwischenergebnis							

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Flächenbeanspruchung
von FFF oder nationalen
Schutzgebieten**

Umweltverträglichkeit

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

- Brügg, Netzlücke Querung T6 (LV-Ü.9)
- Brügg, Uferpark/Erlenpark (L-Gr.3)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Gemeinde Brügg/Spitalzentrum Biel AG, Machbarkeitsstudie Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg (2020)
- Sachplan Veloverkehr Kanton Bern, 2020
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Einzelmassnahme Verkehr

Velovorrangroute Grenchen-Biel, Planungsstudie

BBS.LV-Ü.16

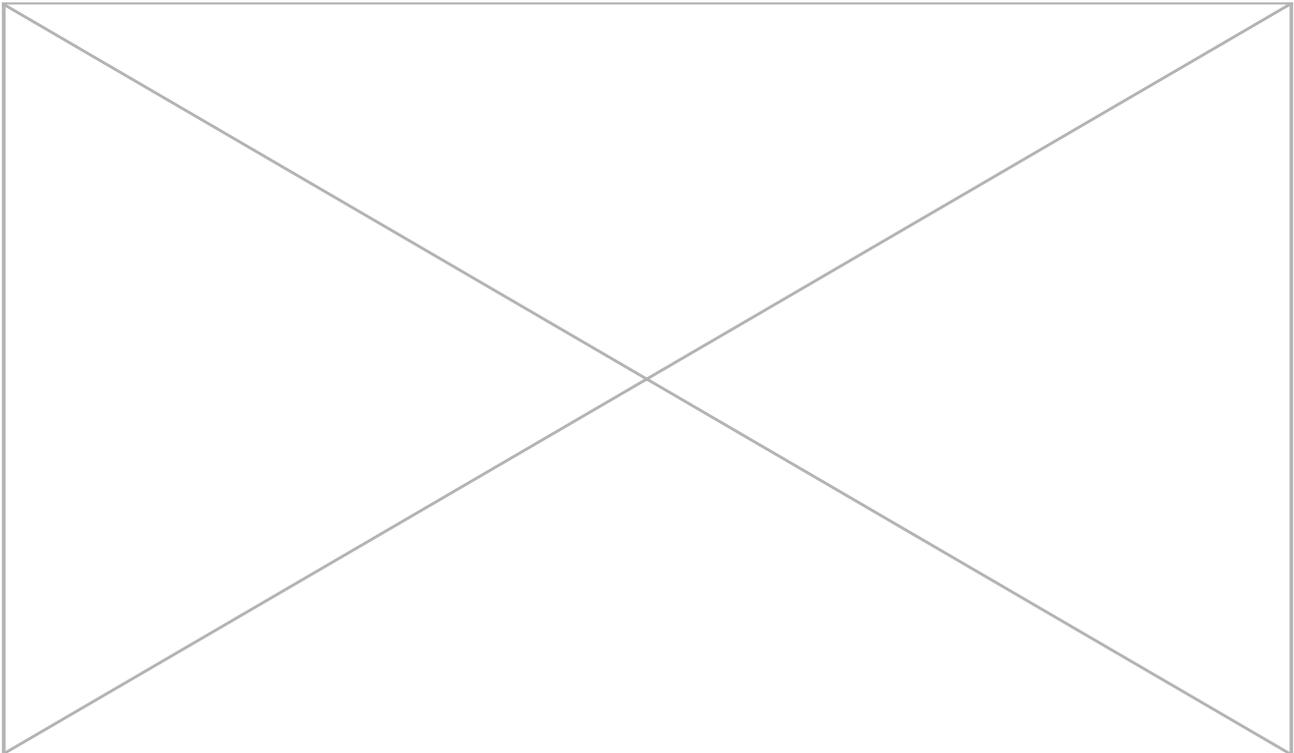
AP5-Horizont

Eigene Leistung A

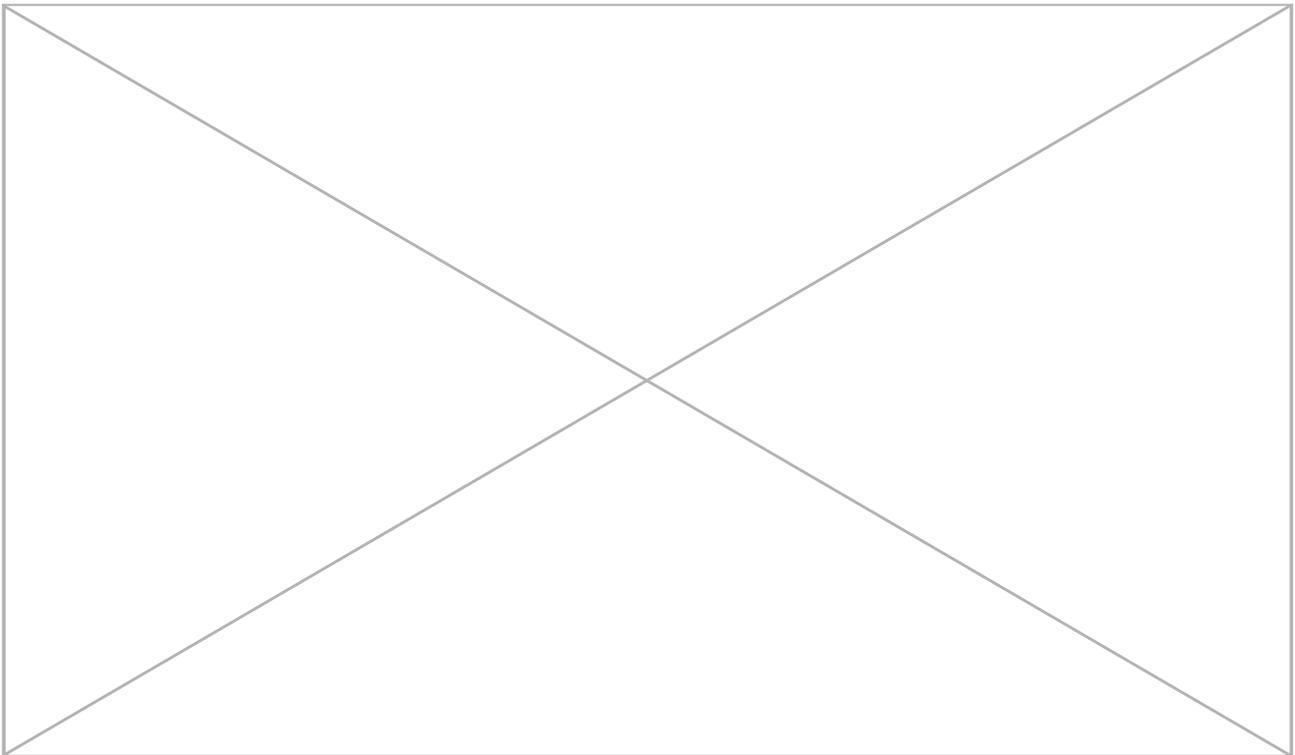
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Biel/Bienne, Pieterlen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.00		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



Massnahmenbeschrieb Studie für eine Velovorrangroute mit erhöhtem Ausbaustandard zwischen Grenchen und Biel als Alternative zum MIV und ÖV auf der Jurasüdfussachse

Machbarkeit

Planungsstand

Abgeschlossene

**Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Vorgesehene

**Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Nicht relevant
------------------------------	----------------

Bezug zu Handlungsbedarf

Bezug zu Teilstrategie	Nicht relevant
-------------------------------	----------------

**Hauptnutzen hinsichtlich
der vier Wirkungskriterien**

Verkehr (WK 1)	Nicht relevant
-----------------------	----------------

Siedlung (WK 2)	Nicht relevant
------------------------	----------------

Sicherheit (WK 3)	Nicht relevant
--------------------------	----------------

Umwelt (WK 4)	Nicht relevant
----------------------	----------------

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
---	------------------------------------	--

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Flächenbeanspruchung
von FFF oder nationalen
Schutzgebieten**

Umweltverträglichkeit

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz - Spi- talstrasse - Ländteststrasse

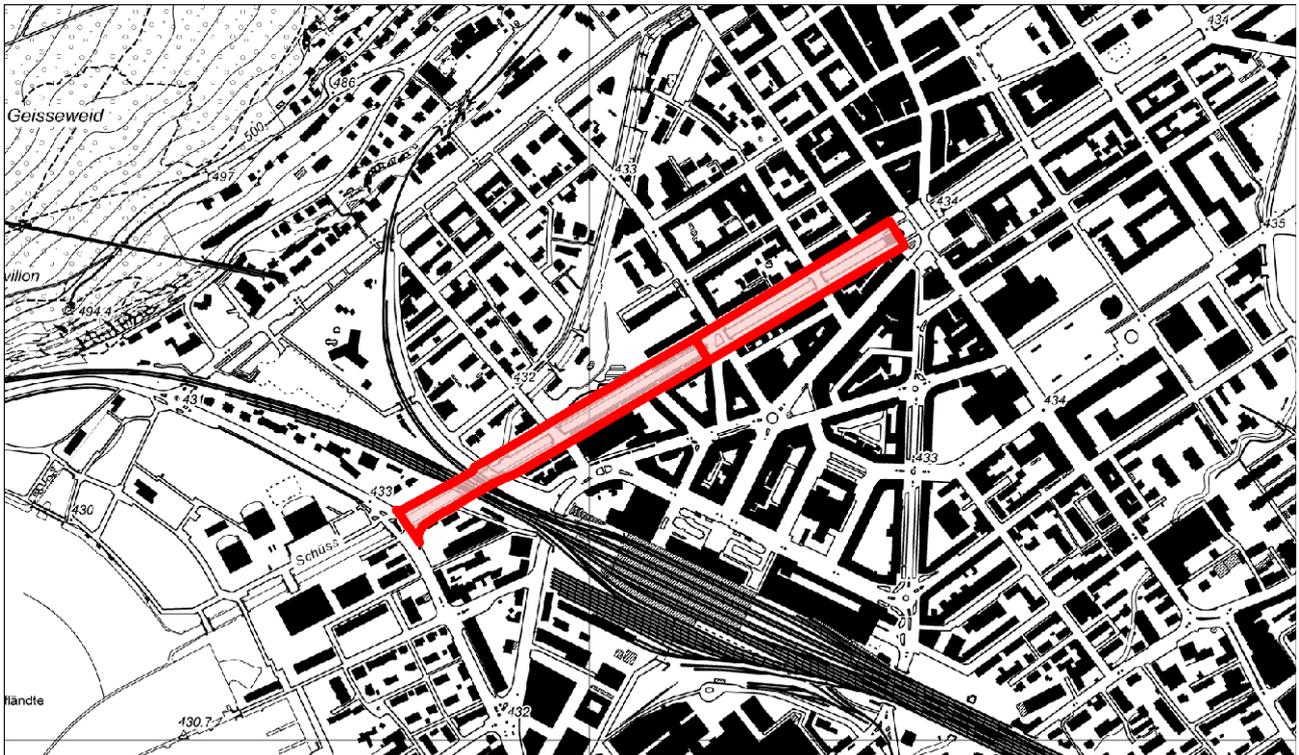
BBS.MIV-Auf.04

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code
0371.4.062

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie
3.2 Strassenabschnitt



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	13.00	01.01.2031	01.01.2032
Finanzierung AP-Massnahme	<p>Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten. Innerhalb AP-Perimeter: - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen</p>		



Massnahmenbeschreibung

Komplette Umgestaltung des Strassenraums mit Priorität für den Fuss- und Veloverkehr. Aufhebung der Parkierung im öffentlichen Raum. Die Umgestaltung wertet den Strassenraum auf und stärkt die strukturierende Hauptachse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen See, Stadtzentrum und Bözingenfeld entlang der Schüss.

Der Abschnitt ist Teil der Mittelachse für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Schüss. Die Umgestaltung wertet den Strassenraum auf und stärkt die strukturierende Hauptachse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen See, Stadtzentrum und Bözingenfeld.

Machbarkeit

Planungsstand 1

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2022	Studie	Gemeinde
01.01.2023	Vorprojekt	Gemeinde
01.05.2023	Bauprojekt	Gemeinde
01.09.2023	Finanzierungsvereinbarung	Gemeinde
01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
01.01.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Bezug zu Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung - Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität - Innenstadt von Biel als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort 	<ul style="list-style-type: none"> - Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume

		siedlungsverträglich gestalten	
	Bezug zu Teilstrategie	<ul style="list-style-type: none"> - Strassenraum siedlungsorientiert gestalten mit hoher Aufenthaltsqualität - Mittelachse Biel als strukturierende West-Ost-Veloverbindung stärken - Strukturierende Fusswegachsen mit hoher Qualität und starker Identität stärken 	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung und Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr - Reduktion der verkehrlichen Belastungen - Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur - Förderung der Koexistenz im Gesamtverkehr 	
	Siedlung (WK 2)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Siedlungsqualität - Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Qualität der öffentlichen Räumen - Aufwertung des Strassenraums 	
	Sicherheit (WK 3)	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit 	
	Umwelt (WK 4)	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Luft- und Lärmbelastung und des Flächenbedarfs - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und LV 	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten			
Umweltverträglichkeit			
Bezug zu weiteren Massnahmen	Die Neugestaltung des oberen Teils des Unteren Quais ist mit dem Gesamtprojekt der Aufwertung des Stadtzentrums Biel verbunden, wovon eines der wichtigsten Ziele die Verbesserung der Qualität der Aufenthaltszonen des öffentlichen Raums und der Qualität der Infrastruktur für Fussgänger und Velofahrer ist.		
Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 2'500 - Pflichtenheft Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Quais entlang der Schüss 		

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse, unterer Teil

BBS.MIV-Auf.05

AP5-Horizont

B-Horizont

Früherer ARE-Code

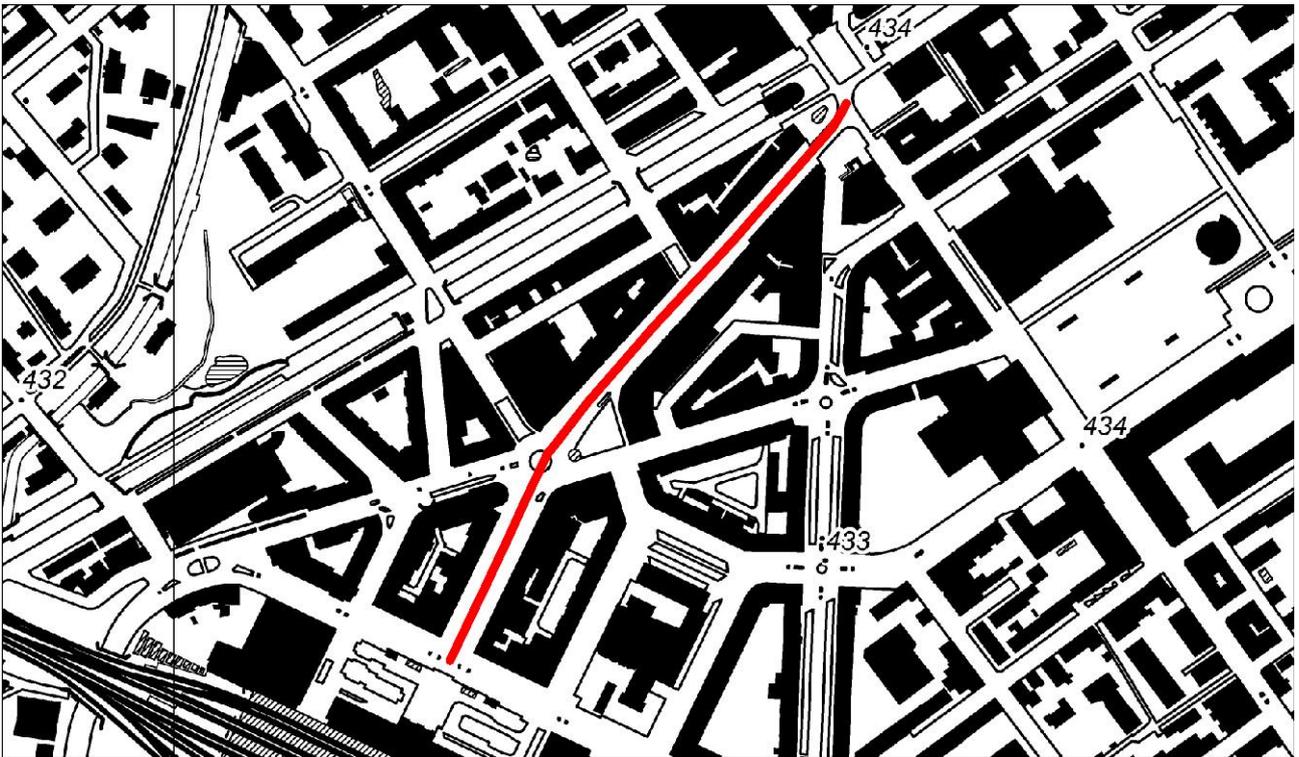
0371.4.063

Massnahmenkategorie

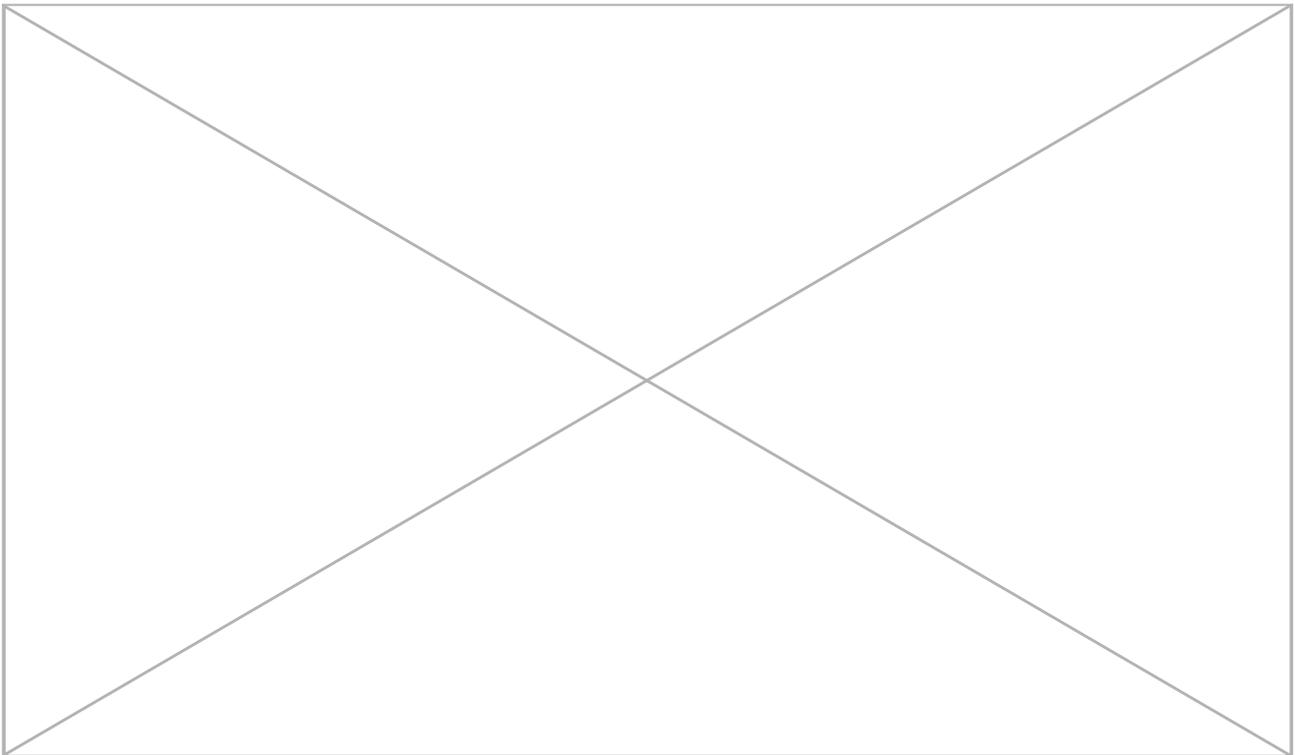
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie

3.2 Strassenabschnitt



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde			
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	9.50	01.01.2035	31.12.2036	
Finanzierung AP-Massnahme	<p>Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten. Innerhalb AP-Perimeter: - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen</p>			



Massnahmenbeschrieb Neugestaltung der Bahnhofstrasse (inkl. Guisanplatz) in Verbindung mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Umfassende Neugestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Anwohner, des Velo- und ÖV-Verkehrs, sowie der Querungsmöglichkeiten und der Verkehrssicherheit.

Machbarkeit

Planungsstand 1

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2035	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2036	Inbetriebnahme	Gemeinde

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung - Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität - Innenstadt von Biel und Nidau als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort
Bezug zu Handlungsbedarf	- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten
Bezug zu Teilstrategie	- Strassenraum siedlungsverträglich gestalten - Strukturierende Fussverkehrsachsen mit hoher Qualität und starker Identität stärken - Busnetz optimieren und Angebot ausbauen, wichtige Hauptachse im Agglomerationskern sowie Schnelllinie mit weniger als 30 Minuten-Takt - Velodirektroute für schnelle und geübte Velofahrende

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung und Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr - Reduktion der verkehrlichen Belastungen - Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur - Förderung der Koexistenz im Gesamtverkehr 	
	Siedlung (WK 2)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Siedlungsqualität, - Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Qualität der öffentlichen Räumen - Aufwertung des Strassenraums 	
	Sicherheit (WK 3)	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit 	
	Umwelt (WK 4)	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Luft- und Lärmbelastung - Aufwertung von Natur- und Grünräumen 	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten			
Umweltverträglichkeit			
Bezug zu weiteren Massnahmen	- Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofplatz (KM-Mu.6)		
Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Fläche: 9'500 m² - Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 3'650 		

Einzelmassnahme Verkehr

Biel/Nidau, Konzept - Rue de Caractères, Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse

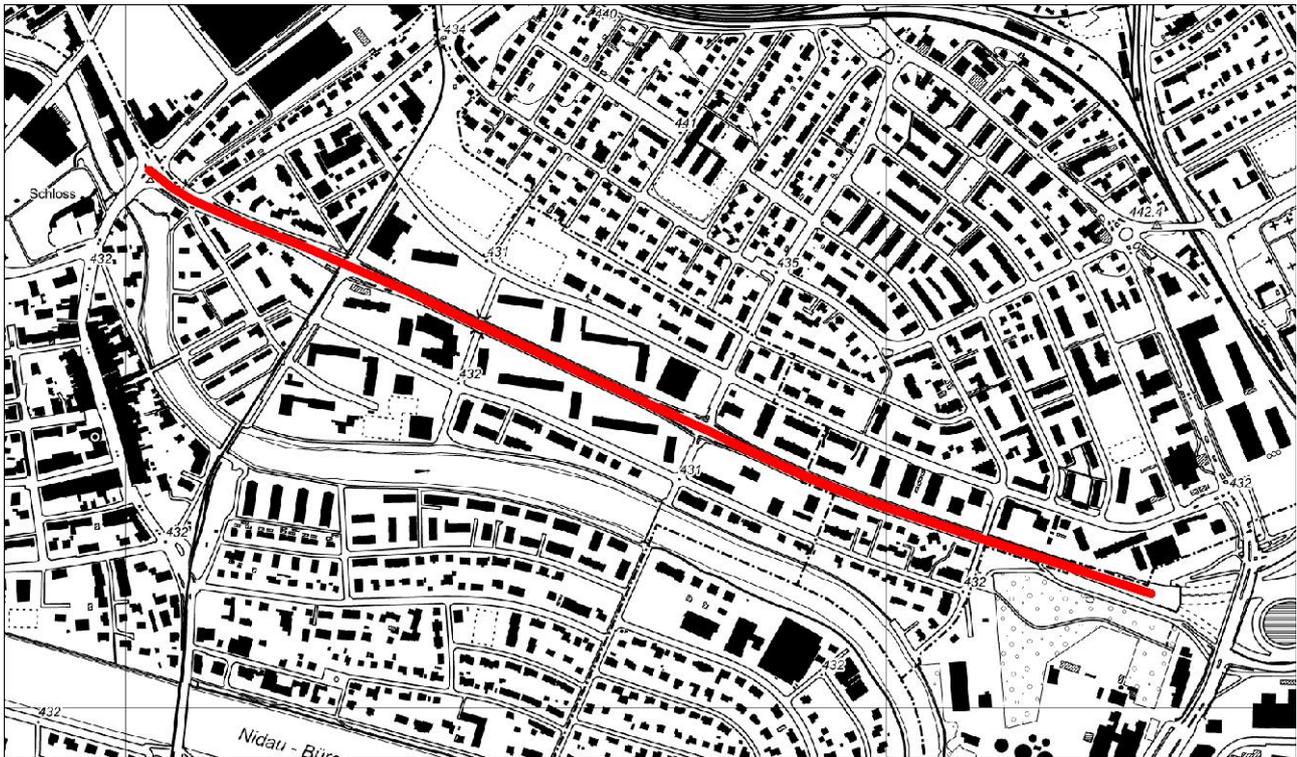
BBS.MIV-Auf.06

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code
0371.4.064

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.2 Strassenabschnitt

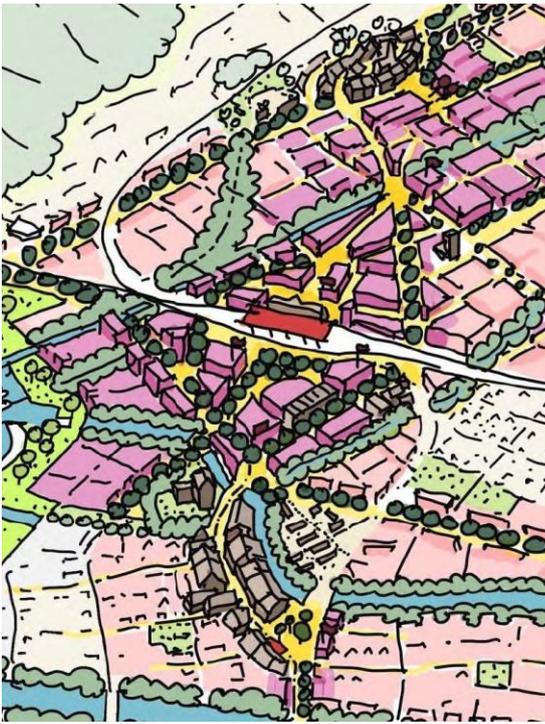


Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK	Biel/Bienne, Nidau

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	6.00	01.01.2030	31.12.2031

Finanzierung AP-Massnahme

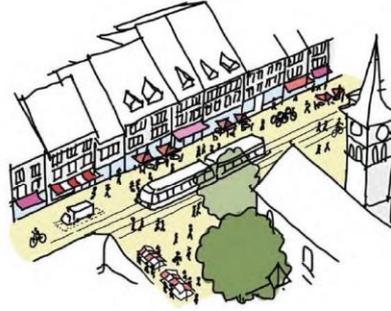
Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.
Innerhalb AP-Perimeter:
- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG,
100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen



Strasse als Flanierzone, Fokus auf Fuss- und Veloverkehr / ÖV / Mikromobilität, Reduktion MIV



Hohe Dichte, starke Durchmischung (aktive EG, Wohnen im OG), Sicherung Anlieferung, keine oberirdische PP



Städtli Nidau: Profitieren vom Verkehr, leistungsfähiges ÖV-System zur Belebung / Schaffung von Laufkundschaft im Zentrum

Massnahmenbeschreibung

Nach dem Entscheid, das Projekt A5-Westast nicht umzusetzen, bleibt die oberirdische Strasse zwischen Brüggmoos, Guido-Müller-Platz und Seevorstadt bestehen und wird vertraglich umgestaltet. Zu diesem Zweck wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die gesamte Achse erarbeitet und schrittweise umgesetzt. Die Umgestaltung der Bernstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Brüggmoos und dem Guido-Müller-Platz soll prioritär realisiert werden.

Massnahmen: Umfassende Neugestaltung der Achse als Teil der Stadt; Verbesserung der Längsverbindungen und der Querverbindungen und Erhöhung der Durchlässigkeit der Achse für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung des Verkehrsflusses für den öffentlichen Verkehr entlang und durch die Achse; Anpassung der Strassengestaltung an den Klimawandel. Inkl. Umweltspur (gemäss Verkehrsmanagement Region Biel Grobstudie)

Machbarkeit

Planungsstand 1

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2030	Baubeginn	TBA-OIK
31.12.2031	Inbetriebnahme	TBA-OIK

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild

- Flüssiger Verkehrsablauf und Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet
- Strassen mit heute eingeschränkter Wohn- und Lebensqualität sind entlastet, die Lärm- und Luftbelastung ist reduziert

	Bezug zu Handlungsbedarf	- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten - Städtische Hauptachsen umgestalten und aufwerten
	Bezug zu Teilstrategie	- Verkehr verträglich und sicher gestalten; Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten - Überörtliche Velovorrangroute mit hohem Ausbaustandard - Strukturierende städtische Achsen mit hoher Qualität und starker Identität gestalten - ÖV-Hauptachse im Agglomerationskern mit = 10-Minuten-Takt
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Aufwertung des Strassenraums - Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV - Optimierung der verkehrlichen Kapazitäten - Verbesserung der Zugänglichkeit
	Siedlung (WK 2)	- Vernetzung der Quartiere - Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität für der Bewohner - Aufwertung des Strassenraums
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Luft- und Lärmbelastung - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung		
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten		
Umweltverträglichkeit		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Die Massnahme ist mit dem Verkehrsmanagement Westachse Biel-Nidau-Brügg (NM-VM.1.2) abzustimmen.	
Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres	- Fläche: 15750 m ² - Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 35'000 - Dialogprozess Westast Biel: Schlussbericht, 2020 / Schlussbericht verkehrliche Grundlagen, 2020	

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Kanalgasse, Abschnitt Jakob-Rosius-Strasse bis Neumarktstrasse

BBS.MIV-Auf.12.01

AP5-Horizont

A-Horizont

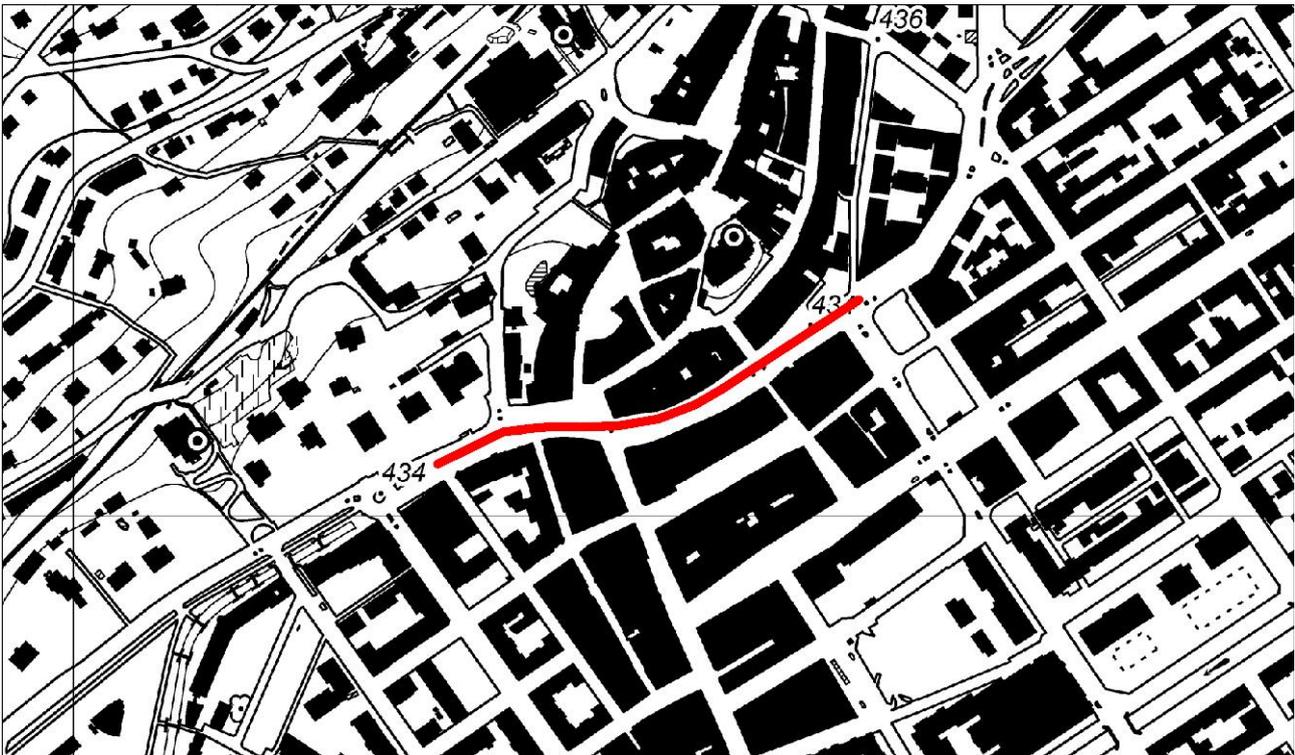
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie

3.2 Strassenabschnitt



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

Baubeginn

Inbetriebnahme

5.50

01.01.2031

31.12.2033

Finanzierung

AP-Massnahme

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten

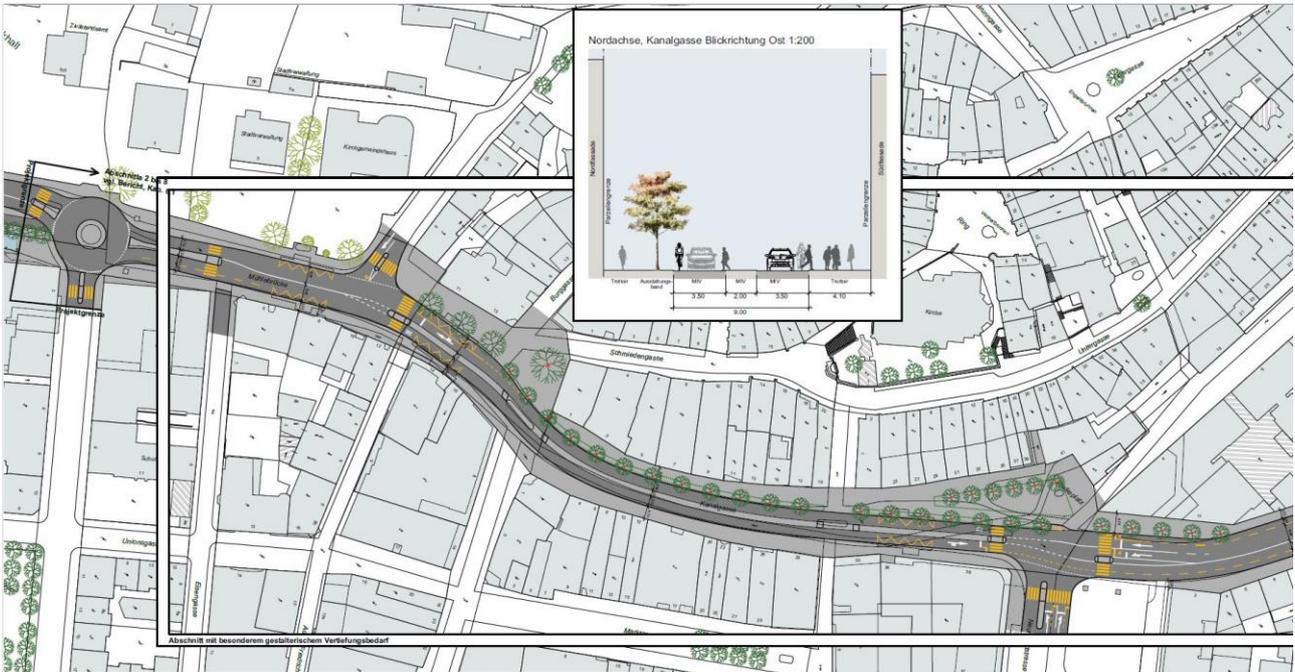
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30-40%

- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG,

100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen



Massnahmenbeschrieb

Umgestaltung des Strassenraums mit Tempo 30, Mehrzweckstreifen (Mittelzone), Fahrbahnhaltestellen, Aufhebung der Fussgängerstreifen und Lichtsignalanlagen innerhalb des Abschnitts, Steuerung des Verkehrsflusses durch Lichtsignalanlagen an beiden Enden des Abschnitts sowie Baumreihen zur Begrünung und Klimaregulation. Die Neugestaltung betont den Zentrumscharakter des Strassenraums, vermindert die Trennwirkung und verbessert die Nord-Süd-Querung der Kanalgasse für den dichten Fussverkehr zwischen Stadtzentrum und Altstadt sowie die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Zentrumsbereiche)

Machbarkeit

Planungsstand

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde
31.01.2034	Schlussrechnung	Gemeinde
30.04.2034	Schlusszahlung	Gemeinde

Zweckmässigkeit

- | | |
|---------------------------------|---|
| Bezug zu Zukunftsbild | - Strassenräume, Plätze und Grünräume mit hoher Aufenthaltsqualität |
| Bezug zu Handlungsbedarf | -Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten
- Städtische Hauptaschen umgestalten und aufwerten |
| Bezug zu Teilstrategie | - Zentrumsbereich mit hoher Aufenthaltsqualität, leichte |

		Querung, Koexistenz von MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr - Direktroute für schnelle und geübte Velofahrende - strukturierende städtische Achse mit hoher Qualität und starker Identität
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV - Förderung der Koexistenz im Verkehr - Reduktion der verkehrlichen Belastungen, Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur, Verbesserung der Zugänglichkeit, Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des ÖV
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität - Aufwertung des Strassenraums
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung, Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung		
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten		
Umweltverträglichkeit		
Bezug zu weiteren Massnahmen		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres		

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, A-Horizont AP5

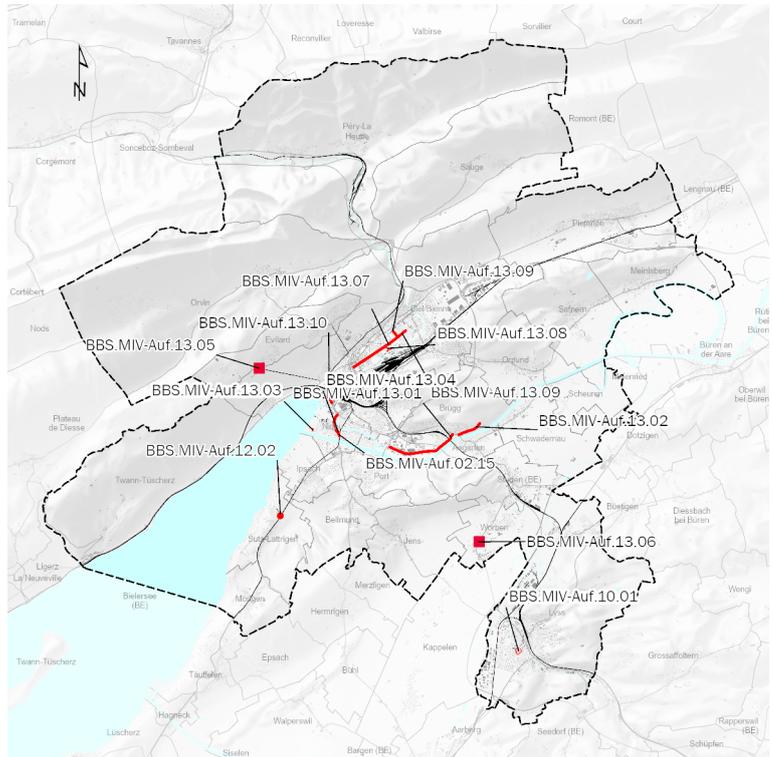
BBS.MIV-Auf.13

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Kosten (Mio. CHF) 26.99

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	
	Verkehrsmanagement Kat.2	11'000	Knoten

Finanzierung AP-Massnahme
Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption Massnahmenpaket
Mit dem Massnahmenpaket werden Kantons- und Gemeindestrassen umgestaltet, die Sicherheits- und Gestaltungsdefizite aufweisen. Mit den Massnahmen sind geplant:

- die Neugestaltung von Hauptstrassen, Schaffung von Begegnungszonen, Geschwindigkeitsreduktionen, Sanierung von Knoten, Neuordnung der Parkierung.
- die bessere Integration von Bushaltestellen und Buslinien, Gestaltung von Bereichen um Bahnhöfe und Bushaltestellen.
- die Einrichtung neuer Fuss- und Veloverbindungen und Einrichtung sicherer Veloparkplätze.
- die Integration von Verkehrslenkungsmassnahmen und die Förderung der Elektromobilität.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> - sichere, direkte und attraktive Routen für den Fuss- und Veloverkehr - ÖV-Netz von Quartierlinien mit dichtem Takt und zuverlässigem Fahrplan; Wichtige Zielorte sind direkt und schnell erreichbar - Strassenräume, Plätze und Grünräume mit hoher Aufenthaltsqualität - Verkehrsdrehscheiben liegen an wichtigen Knoten im ÖV-, Velo- und Fusswegnetz und ermöglichen das einfache und effiziente Umsteigen 	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten	
	Bezug zu Teilstrategie	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr verträglich, siedlungsorientiert und sicher gestalten - Sicherheit und Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen - Verkehrsmittel optimal nutzen und kombinieren - Verkehrsdrehscheiben stärken - Busnetz optimieren und Angebot ausbauen 	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur - Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV - Verbesserung der Zugänglichkeit, Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des ÖV - Verbesserung der Ortsdurchfahrten 	
	Siedlung (WK 2)	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität - Vernetzung der Quartiere, Aufwertung des Strassenraums 	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV 	
Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	BBS.MIV-Auf.02.15	Nidau, Aufwertung Ortsdurchfahrt	3.49
	BBS.MIV-Auf.10.01	Lyss, Neugestaltung Viehmarktplatz	1.49
	BBS.MIV-Auf.12.02	Ortsdurchfahrt Sutz-Lattringen, Einfahrtstor Ost / Knoten Hurni	1.49
	BBS.MIV-Auf.13.01	Brügg, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse	2.99
	BBS.MIV-Auf.13.02	Brügg, Orpundstrasse	0.58
	BBS.MIV-Auf.13.03	Nidau, BGK Parkplatz Strandbad	0.80
	BBS.MIV-Auf.13.04	Nidau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofplatz und Bibliotheksplatz	1.00
	BBS.MIV-Auf.13.05	Maggingen, Begegnungszone Hauptstrasse-Bergstation Funiculaire	0.50
	BBS.MIV-Auf.13.06	Worben, Kreuzung Hauptstrasse - Busswilstrasse	0.20

BBS.MIV- Auf.13.07	Biel, General-Dufour-Strasse	3.99
BBS.MIV- Auf.13.08	Biel, Paul-Emile-Brandt Strasse	2.99
BBS.MIV- Auf.13.09	Biel, Zeughausstrasse-Champagneallee	2.99
BBS.MIV- Auf.13.10	Biel, Konzept Rue de Caractères- Ländestrasse, Abschnitt Rousseauplatz – Unterer Quai	4.48

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Nidau, Aufwertung Ortsdurchfahrt

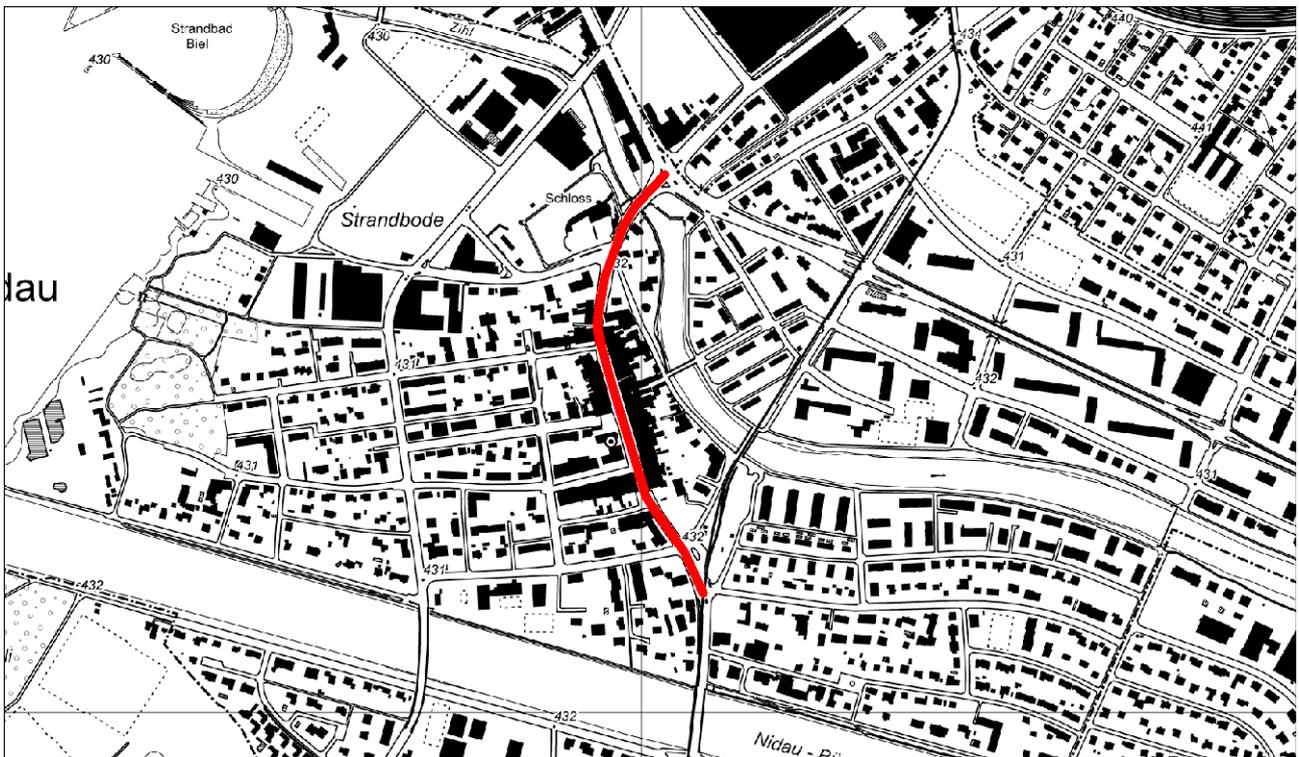
BBS.MIV-Auf.02.15

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-code
0371.4.055

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	TBA-OIK	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.50	01.01.2031	01.01.2032	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Verkehrsmanagement Kat.2		11'000	Knoten
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Die Hauptstrasse im Stedtl Nidau ist geprägt von hoher MIV-Dominanz (16000 Fahrten / Tag, durchgehende Längsparkierung). Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr und Aufenthaltsqualität sind ungenügend. Massnahmen: - Verträgliche und sichere Gestaltung der Ortsdurchfahrt Nidau			

- Optimierung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
- Gewährleistung der Fahrplanstabilität für den ÖV

Koordination**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung****Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Lyss, Neugestaltung Viehmarktplatz

BBS.MIV-Auf.10.01

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-code
0371.4.068

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	Grundeigentümer		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.50	01.01.2031	01.01.2032	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Nach dem Abschluss des Teilgebiets «Regionalzentrum» bietet das Areal und der Platzbereich ein bedeutendes Nutzungspotenzial. Das Projekt sieht insbesondere die Platzgestaltung, die Erweiterung der Begegnungszone sowie die Erschliessung und Anordnung Nutzer-/Besucherparkplätze vor.			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Ortsdurchfahrt Sutz-Lattrigen, Einfahrtstor Ost / Knoten Hurni

BBS.MIV-Auf.12.02

AP5-Horizont

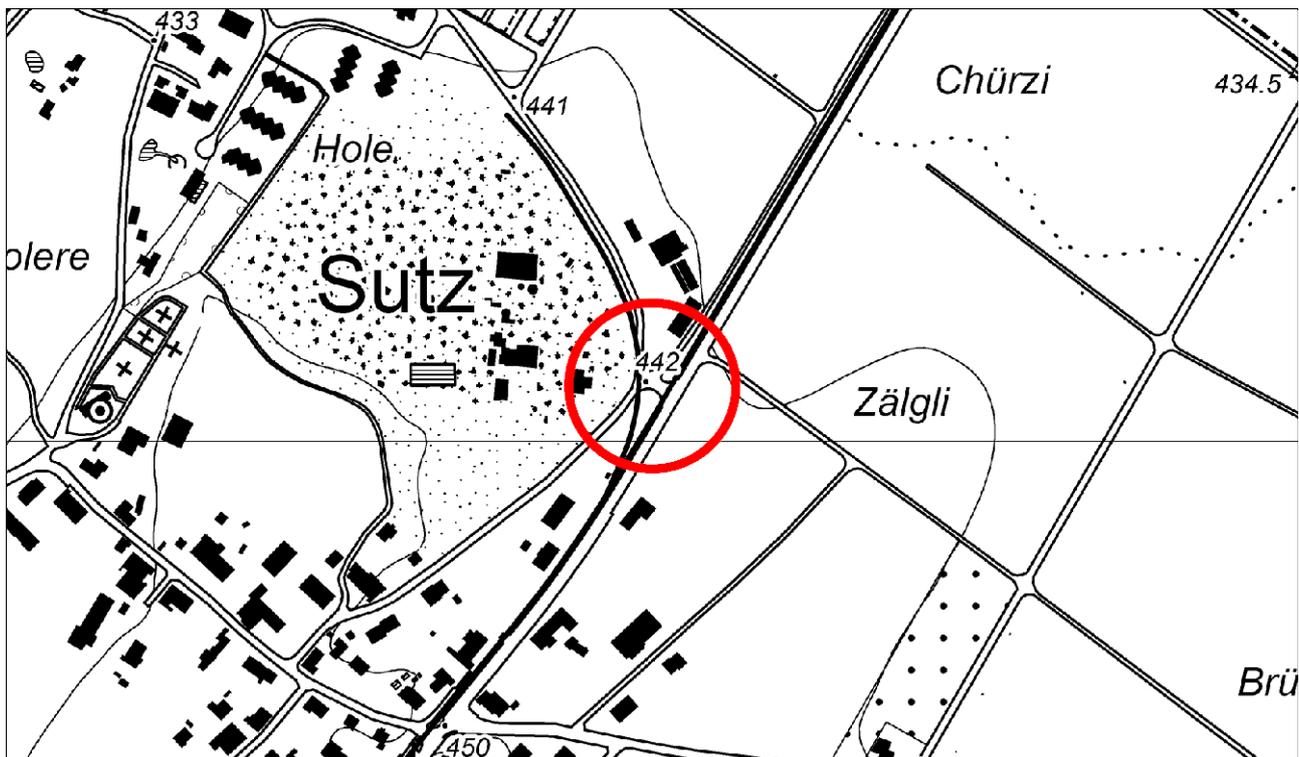
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

3 Aufwertung / Sicherheit**Strassenraum**

Unterkategorie

3.4 Pauschale BGK

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Sutz-Lattrigen, Aare Seeland mobil AG	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.50	01.01.2031	01.01.2032
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Sanierung Knoten „Hurni“ am östlichen Dorfeingang zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr, Gestaltung eines Einfahrtstors.		

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Brügg, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse

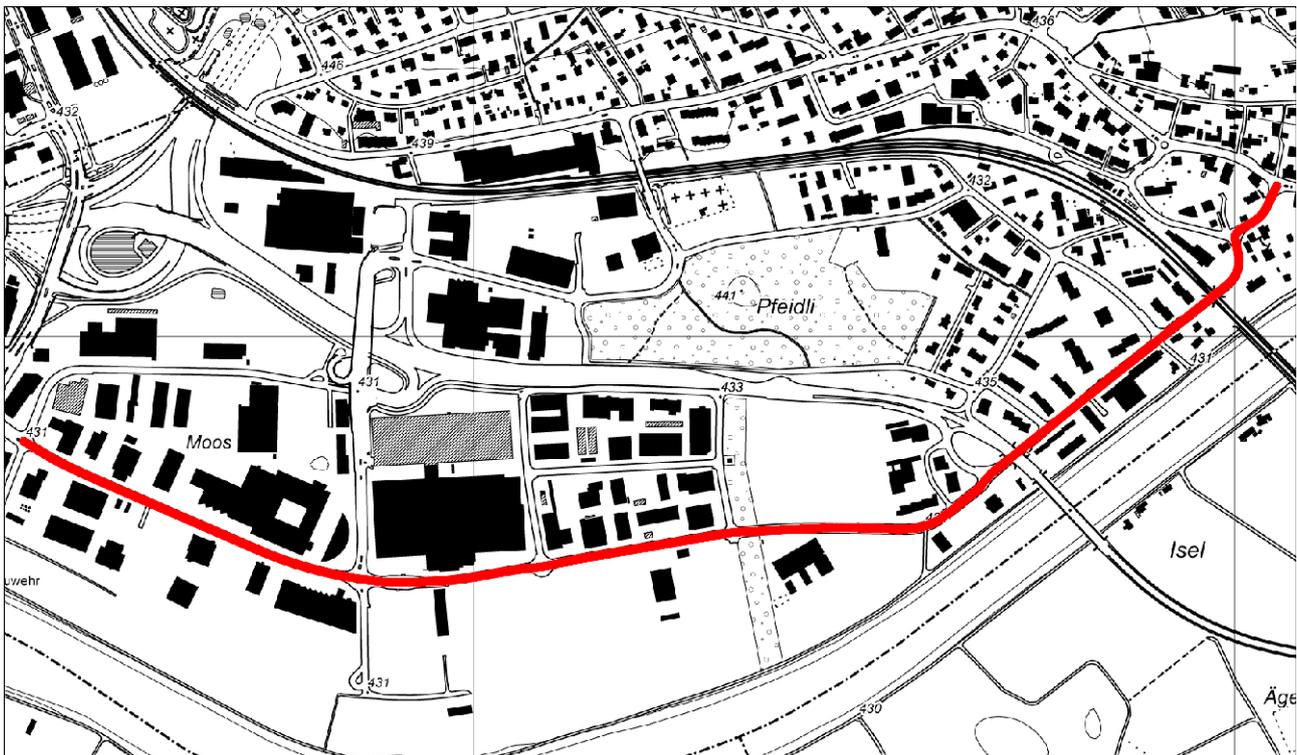
BBS.MIV-Auf.13.01

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.00	01.01.2027	01.01.2029	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
		0		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Neugestaltung des Strassenraums mit Tempo 30 und Mittelzone im Zusammenhang mit dem Spitalneubau Biel – Brügg. Der Spitalneubau bedingt die Verlegung und Neukonzipierung der Bushaltestellen "Brüggmoos", "Mehrzweckhalle" und "Pfeid". Vorzeitiger Baubeginn. Inkl. Umweltspur (gemäss Verkehrmanagement Region Biel Grobstudie). Abschnitt Kresisel Mittelstrasse - Autobahnbrücke A6 - Kresisel			

Hauptstrasse : Der Spitalneubau bedingt die Verlegung und Neukonzipierung der Bushaltestellen "Brüggmoos", "Mehrzweckhalle" und "Pfeid", Anpassung drei bestehende Kreisel, neue Einspurstrecke mit Busbevorugung, Anpassung sieben bestehende Fussgängerquerung und und Schaffung von drei neuen Füssgängerquerungen, Schaffung einer VVR-/ Fussgängerquerung an der Kreuzung mit der neuer Velovorrangroute, Strassenraumgestaltung rund um die Kreuzung von Neubrückstrasse, Poststrasse und Kanalweg, Anpassung der Breite von 2 Unterführung, Integration einer Begegnungszone zwischen Ringstrasse und der neuer Velovorrangroute.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Brügg, Orpundstrasse

BBS.MIV-Auf.13.02

AP5-Horizont

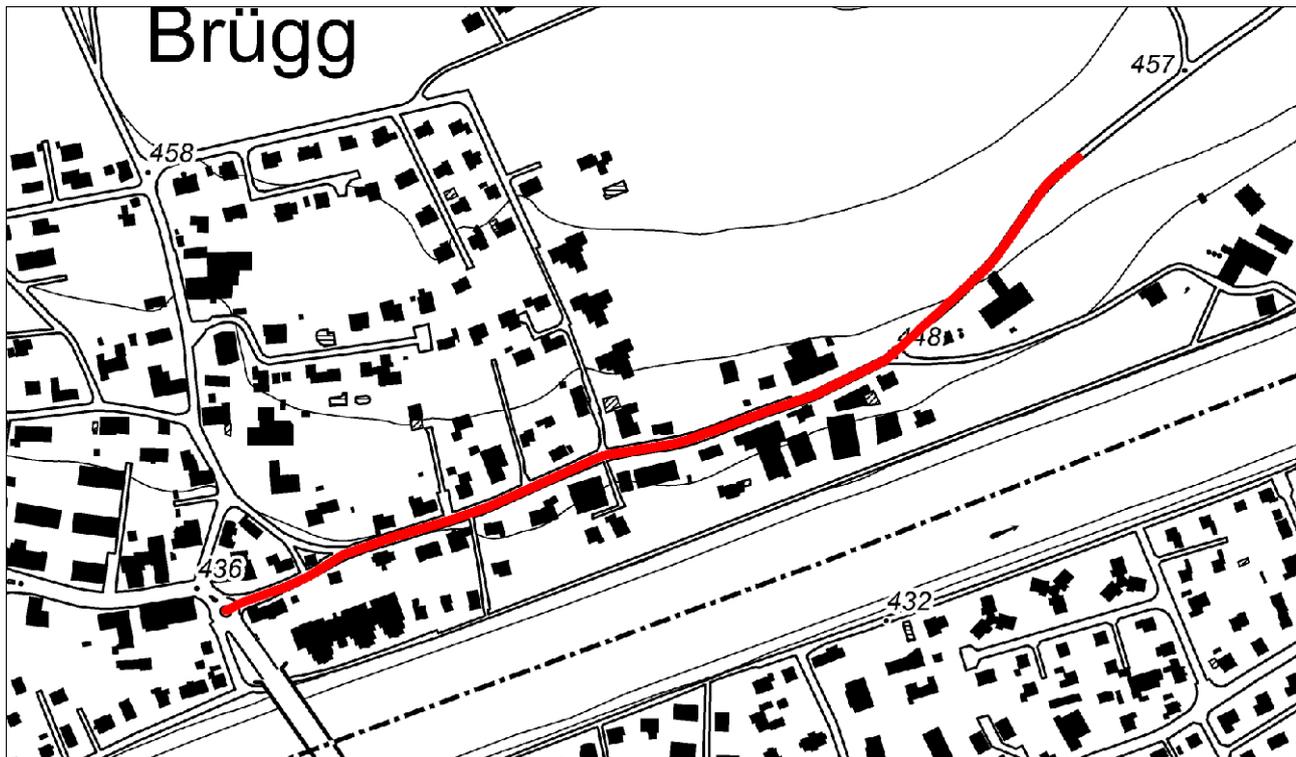
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie

3.4 Pauschale BGK


Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.58	31.12.2029	01.01.2030	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl		Einheit
		0		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Tempo 30-Abschnitt von Kreisel Hauptstrasse bis Dorfeingang. Siedlungsorientierte Umgestaltung des Strassenraums zwecks Verkehrsberuhigung, Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität sowie der Verkehrssicherheit.			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Nidau, BGK Parkplatz Strandbad

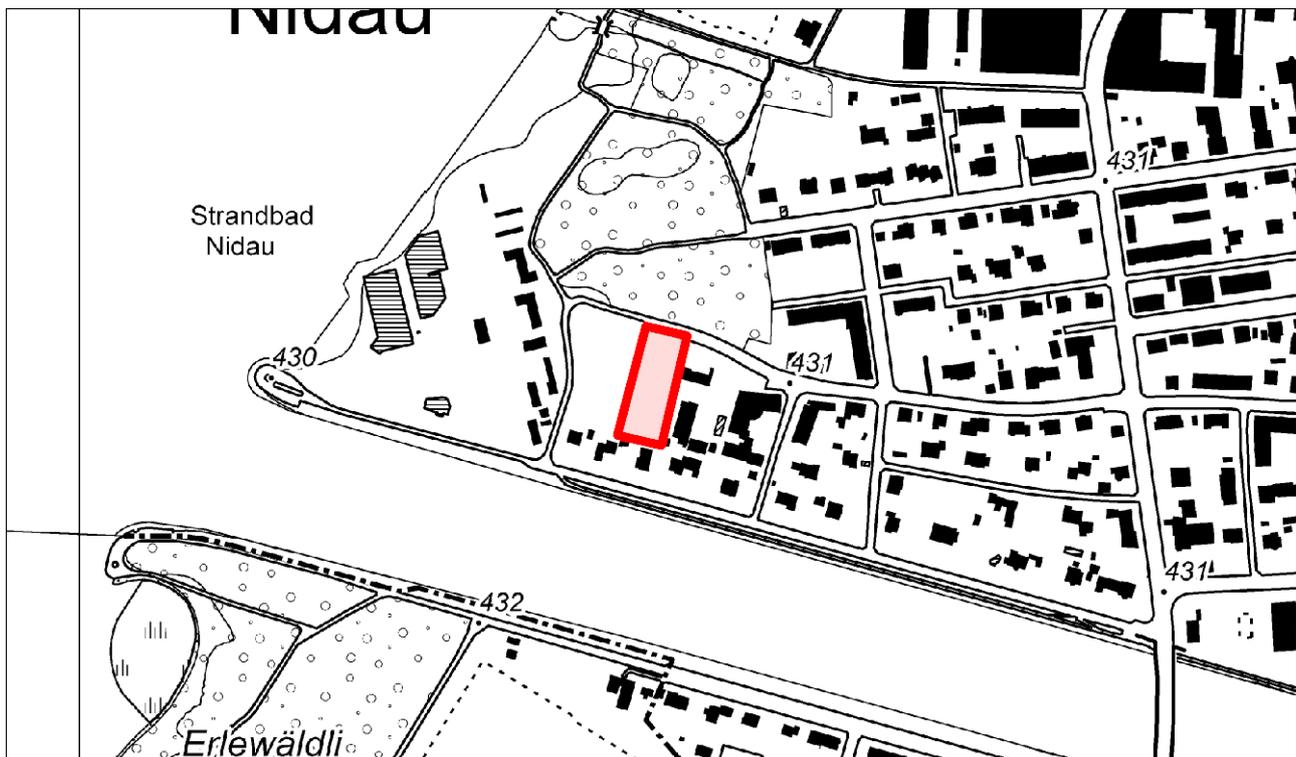
BBS.MIV-Auf.13.03

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.80	01.01.2030	31.12.2030
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Reduktion der Anzahl Parkplätze, Neugestaltung mit Aufwertung des Strassenraums mit sickerfähigen Parkplätzen und zusätzlicher Grünstruktur		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK		

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Nidau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofplatz und Bibliotheksplatz

BBS.MIV-Auf.13.04

AP5-Horizont

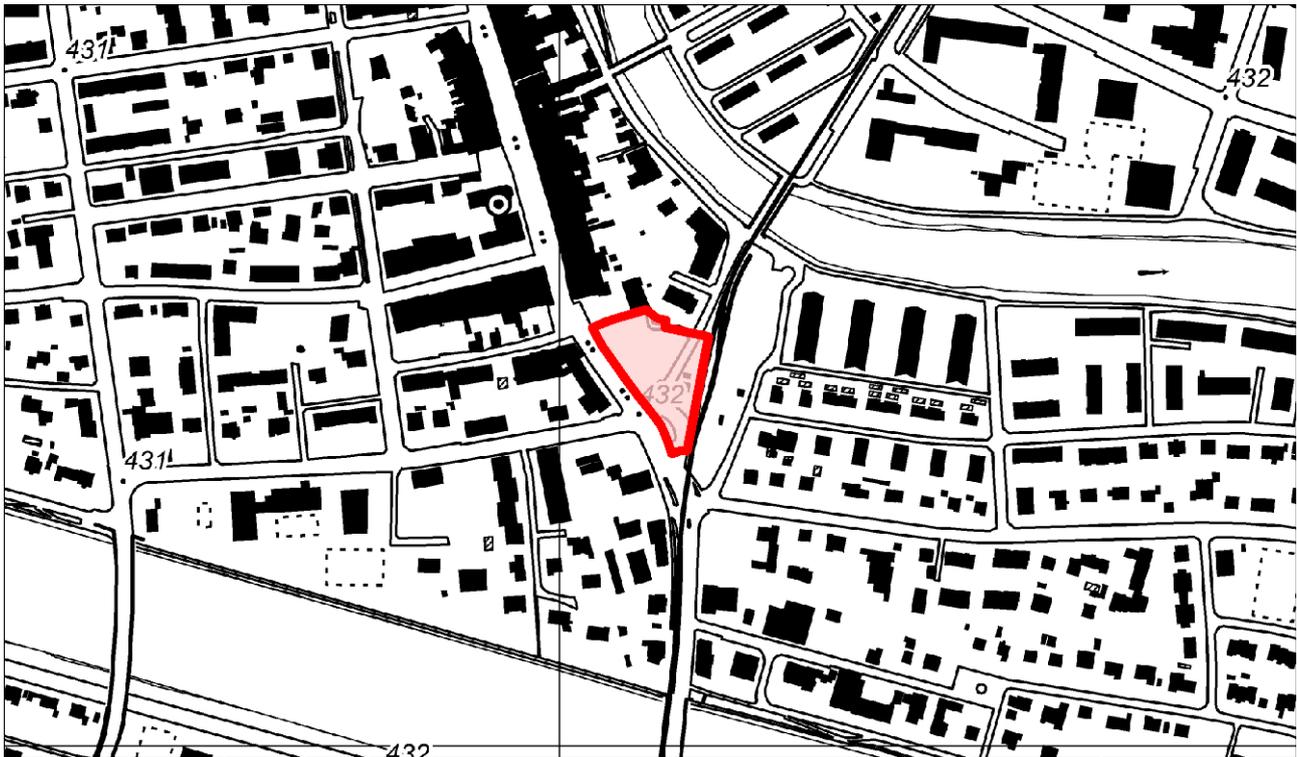
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie

3.4 Pauschale BGK


Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.00	31.12.2029	30.06.2030	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
		0		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Umgestaltung des Bahnhof-Bibliotheksplatzes bei der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Nidau; Neuorganisation des motorisierten Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehr inklusive Einführung einer Begegnungszone ; Neuordnung der Parkierung inklusive Ladestationen für eAuto und eBikes; überdachte Velostation für 50 Velos ; neue Parkanlage mit Grünflächen, Bäumen und Sitzbänken			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Magglingen, Begegnungszone Hauptstrasse-Bergstation Funiculaire

BBS.MIV-Auf.13.05

AP5-Horizont

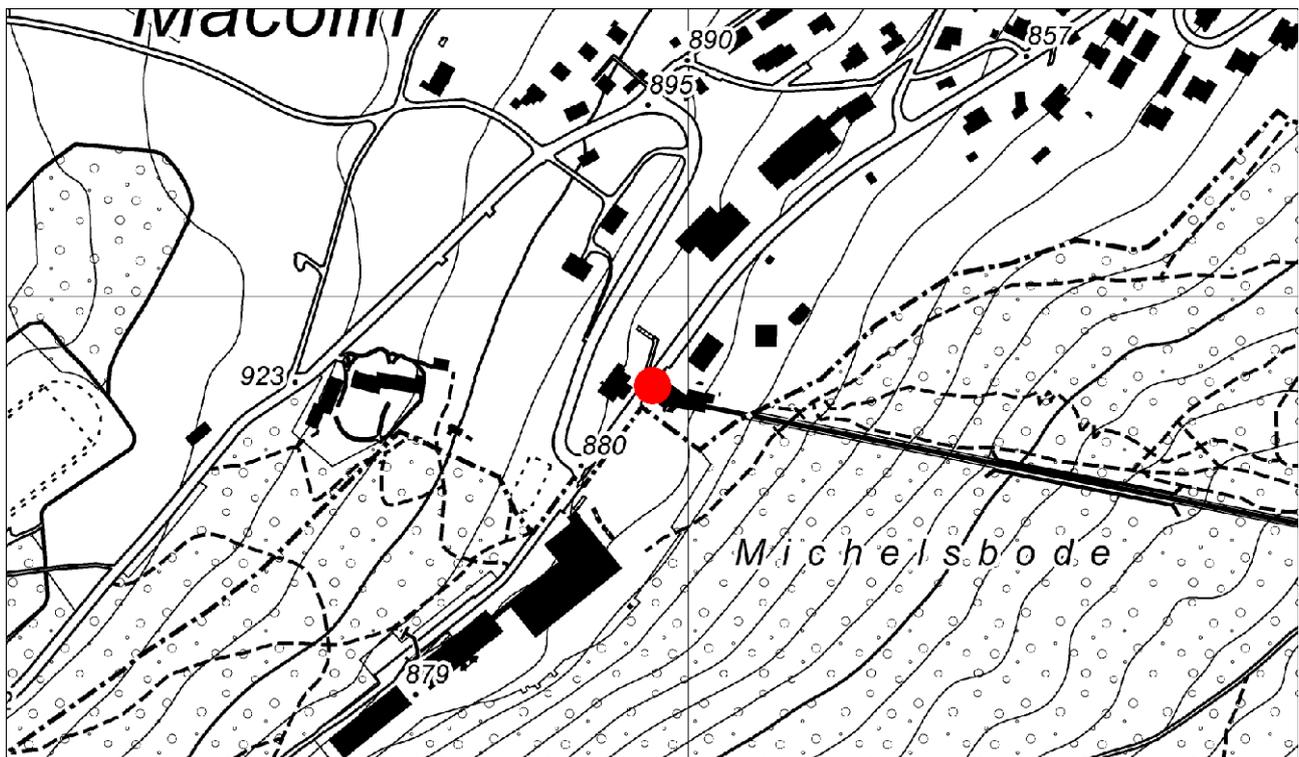
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie

3.4 Pauschale BGK


Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.50	01.05.2028	01.10.2028	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
		0		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Einführung einer Begegnungszone bei der Bergstation des Funiculaire im Magglingen Die Vorstudie legt der Planungserimeter sowie eine erste Gestaltungsvariante für die Begegnungszone fest. Die Hauptproblematik liegt in der hohen Verkehrsmenge (MIV) auf diesem Strassenabschnitt und der Anzahl Personen, die aus der Standseilbahn aussteigen und			

die Hauptstrasse überqueren, um entweder zu den BASPO-Gebäuden oder auf die Magglinger Höhen zu gelangen. Zudem müssen Personen mit eingeschränkter Mobilität derzeit die Strasse benutzen und können das Trottoir nicht erreichen, ohne drei Treppenstufen zu überwinden. Die Begegnungszone wird auch die Einrichtung von zwei Bushaltestellen umfassen, bei denen die Anforderungen an die Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität erfüllt sind.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Worben, Kreuzung Hauptstrasse - Buswilstrasse

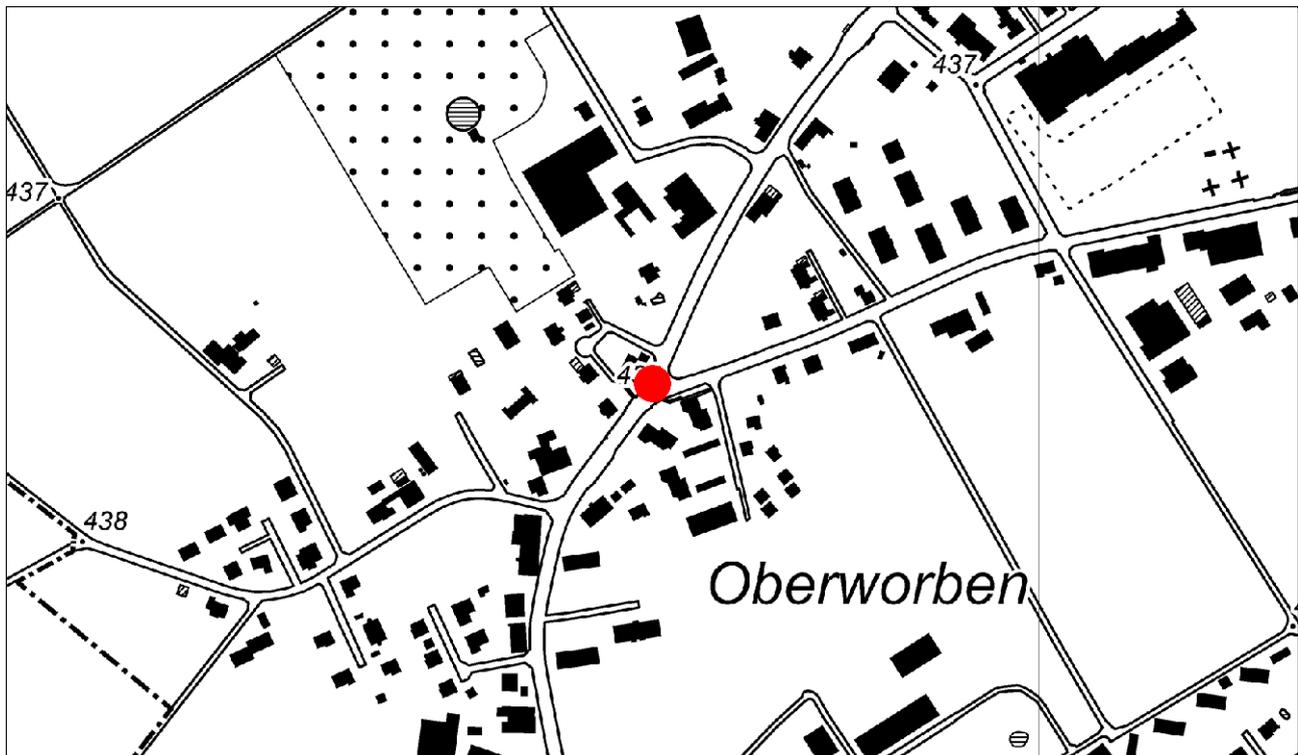
BBS.MIV-Auf.13.06

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.20	31.12.2027	31.12.2028	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Umgestaltung der Einmündung in die Kantonsstrasse zwecks Verbesserung der Abbiegebeziehungen des Schwerverkehrs und Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Biel, General-Dufour-Strasse

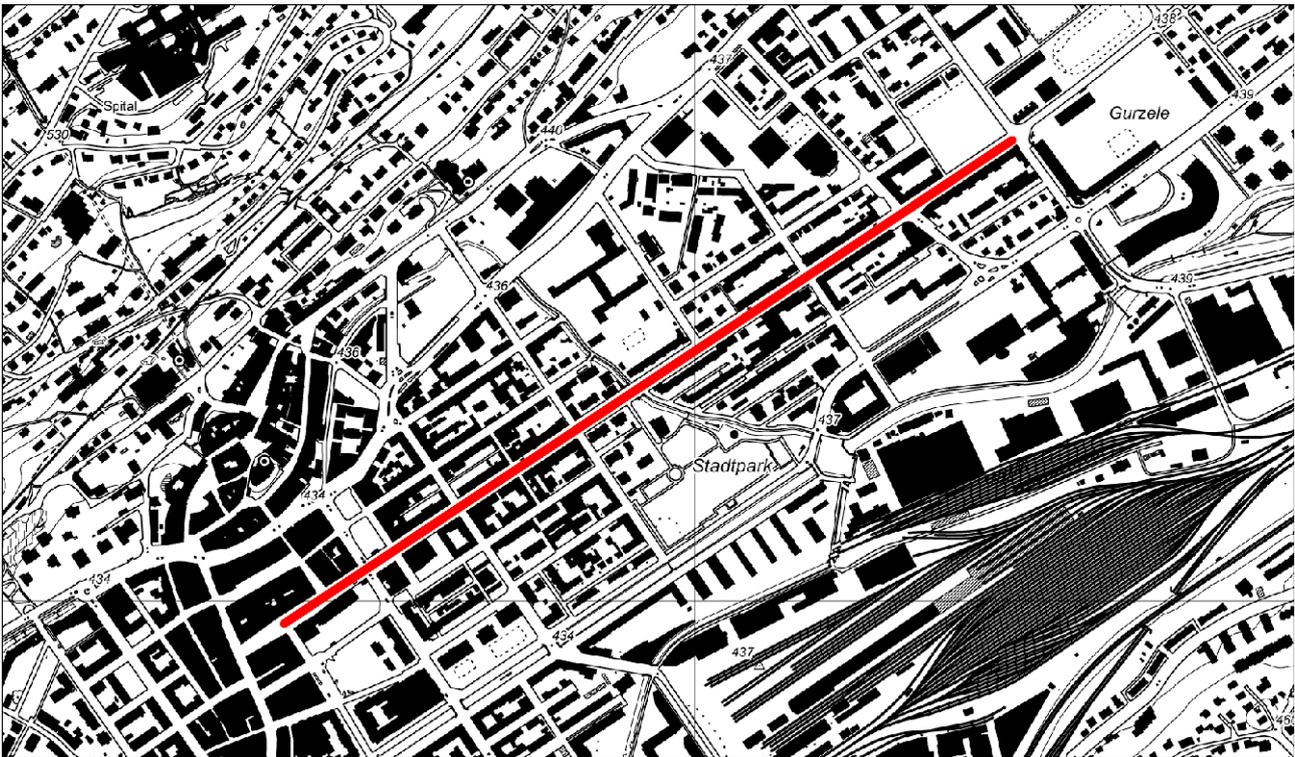
BBS.MIV-Auf.13.07

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	4.00	31.12.2031	31.12.2032	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
		0		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit auf der General-Dufour-Strasse für den Fuss- und den Veloverkehr in Längsrichtung sowie für die Querungen, insbesondere beim Schleusenweg. Fortsetzung und Ergänzung der bestehenden Baumreihen und Erweiterung der bestehenden Grünflächen zur Förderung eines besseren Stadtklimas.			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Biel, Paul-Emile-Brandt Strasse

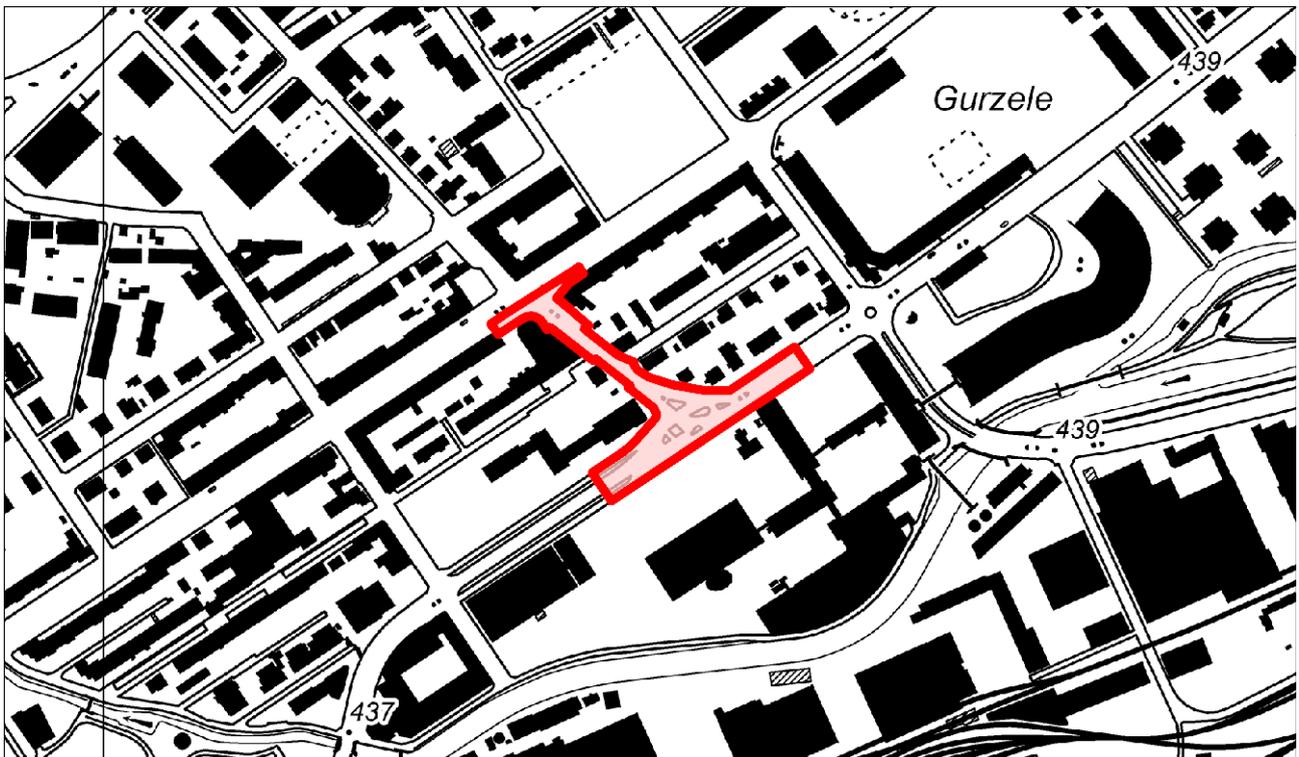
BBS.MIV-Auf.13.08

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.00	31.12.2031	31.12.2032	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Neugestaltung der Paul-Emile-Brandt-Strasse im Rahmen der neuen Buslinienführung über die Falkenstrasse. Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit insbesondere für den Fuss- und den Veloverkehr. Änderung des Vortrittsregimes an beiden Knoten (Vortrittsentzug der Paul-Emile-Brandt-Strasse gegenüber der General-Dufour-Strasse sowie der Jakob-Stämpfli-Strasse). Durch die Neugestaltung wird Platz geschaffen, um			

Bäume zu pflanzen und den Boden zu entsiegeln.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Biel, Zeughausstrasse- Champagneallee

BBS.MIV-Auf.13.09

AP5-Horizont

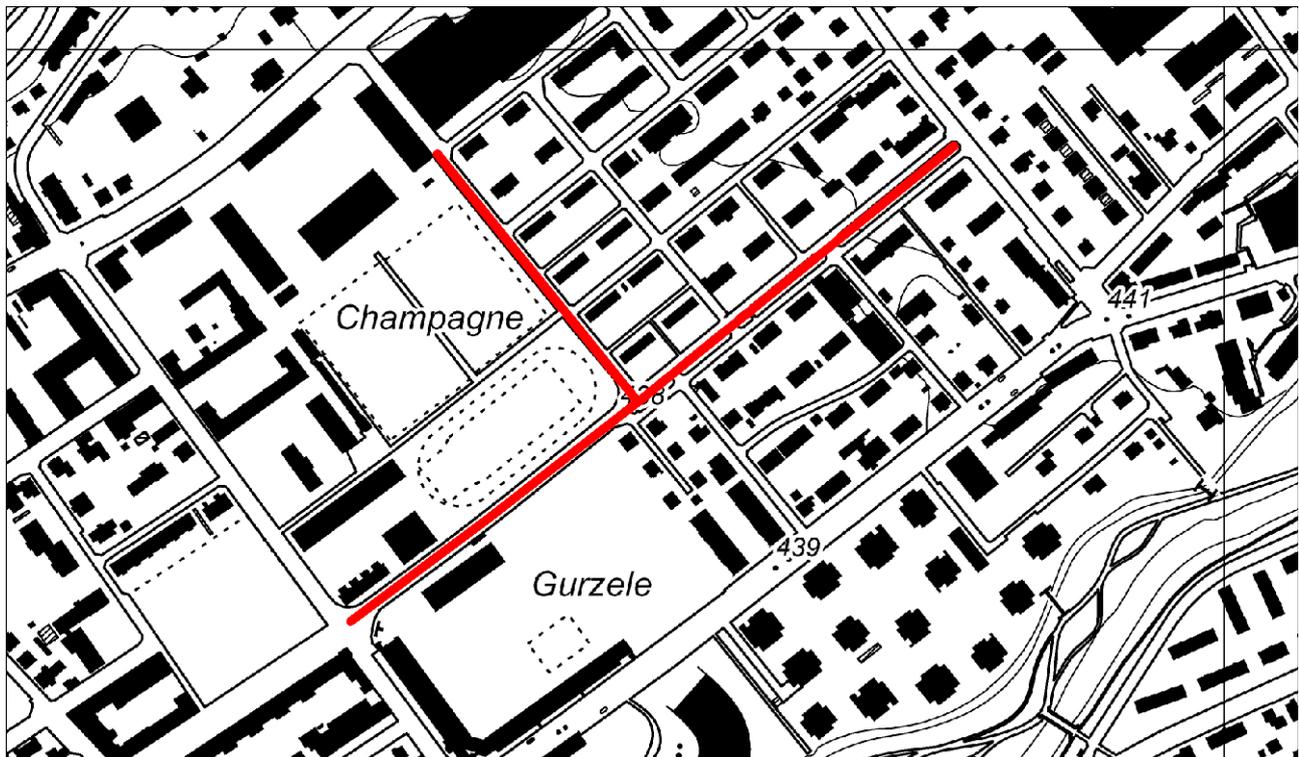
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie

3.4 Pauschale BGK


Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
		Gemeinde		---
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.00	31.12.2031	31.12.2032	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl		Einheit
		0		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit auf der Zeughausstrasse und der Champagneallee für den Fuss- und Veloverkehr im Rahmen der Entwicklung des Schulstandorts La Champagne und im Hinblick auf die Entwicklung des Areals beim ehemaligen Gurzelenstadions. Durch die Neugestaltung wird Platz geschaffen, um Bäume zu pflanzen und den Boden zu entsiegeln.			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Biel, Konzept Rue de Caractères- Ländestrasse, Abschnitt Rousseauplatz – Unterer Quai

BBS.MIV-Auf.13.10

AP5-Horizont

A-Horizont

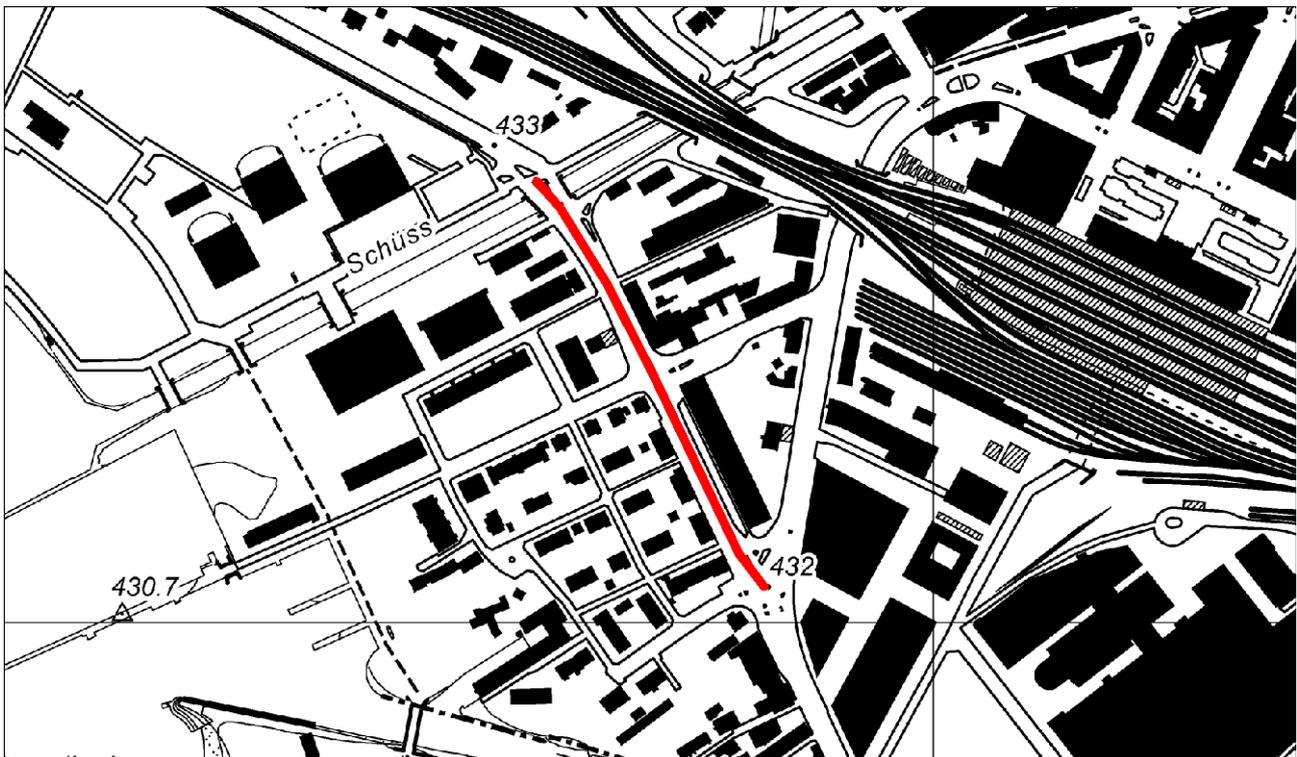
Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie

3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	4.50	31.12.2031	31.12.2032	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
		0		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Umfassende Neugestaltung der Achse als Teil der Stadt; Verbesserung der Längsverbindungen und der Querverbindungen und Erhöhung der Durchlässigkeit der Achse für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung des Verkehrsflusses für den öffentlichen Verkehr entlang und durch die Achse; Anpassung der Strassengestaltung an den Klimawandel.			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Guido-Müller-Platz - Rousseauplatz (Aarbergstrasse)

BBS.MIV-Auf.14

AP5-Horizont

B-Horizont

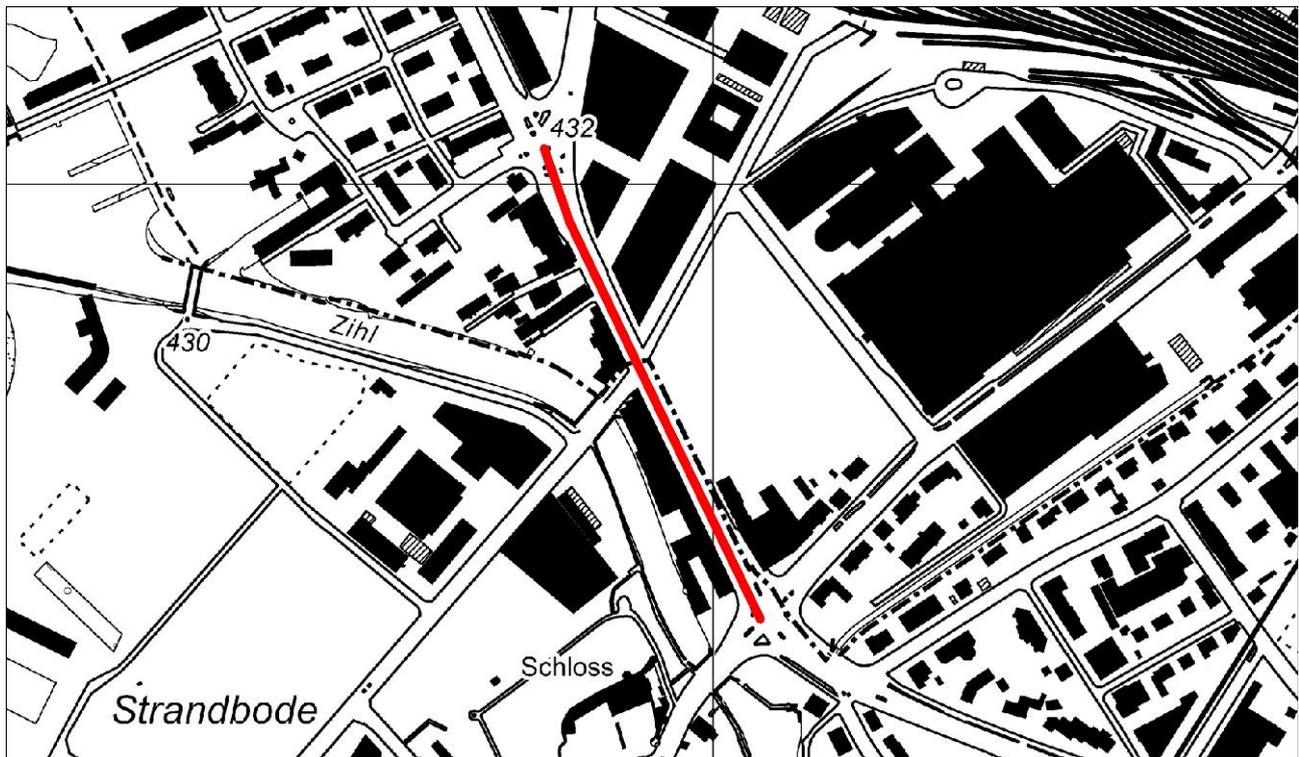
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie

3.2 Strassenabschnitt



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

Baubeginn

Inbetriebnahme

6.00

31.12.2035

31.12.2036

Finanzierung

AP-Massnahme

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten

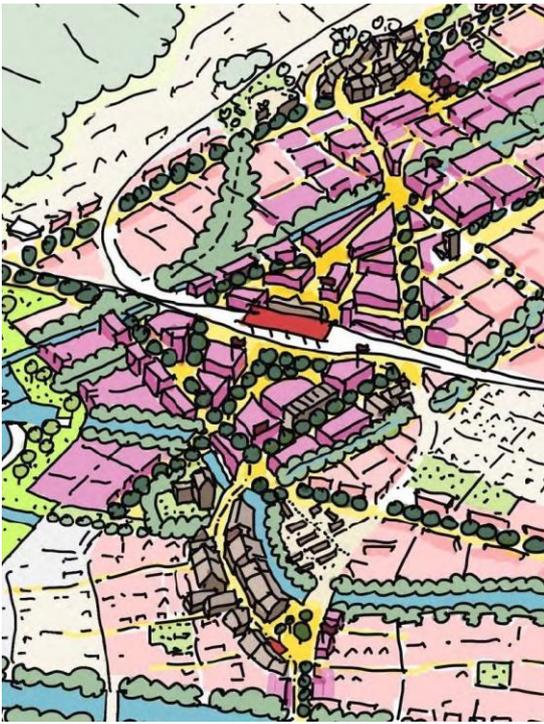
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30-40%

- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG,

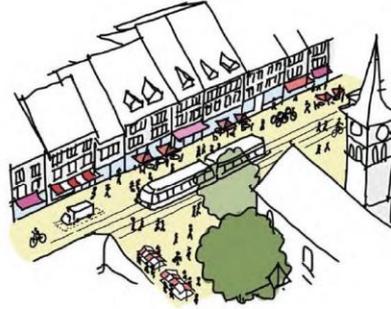
100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen



Strasse als Flanierzone, Fokus auf Fuss- und Veloverkehr / ÖV / Mikromobilität, Reduktion MIV



Hohe Dichte, starke Durchmischung (aktive EG, Wohnen im OG), Sicherung Anlieferung, keine oberirdische PP



Städtli Nidau: Profitieren vom Verkehr, leistungsfähiges ÖV-System zur Belebung / Schaffung von Laufkundschaft im Zentrum

Massnahmenbeschreibung

Umfassende Neugestaltung der Achse als Teil der Stadt; Verbesserung der Längsverbindungen und der Querverbindungen und Erhöhung der Durchlässigkeit der Achse für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung des Verkehrsflusses für den öffentlichen Verkehr entlang und durch die Achse; Anpassung der Strassengestaltung an den Klimawandel.

Machbarkeit

Planungsstand

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

30.09.2034

Studie

Gemeinde

31.12.2034

Vorprojekt

Gemeinde

30.04.2035

Bauprojekt

Gemeinde

31.08.2035

Finanzierungsvereinbarung

Gemeinde

31.12.2035

Baubeginn

Gemeinde

31.12.2036

Inbetriebnahme

Gemeinde

31.01.2037

Schlussrechnung

Gemeinde

30.04.2037

Schlusszahlung

Gemeinde

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild

- sichere, direkte und attraktive Routen für den Fuss- und Veloverkehr
- ÖV-Netz mit dichtem Takt und zuverlässigem Fahrplan
- Neugestaltete Strassenräume sind weitestmöglich entsiegelt, begrünt und beschattet und bieten eine hohe Aufenthaltsqualität an.

	Bezug zu Handlungsbedarf	- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten - Städtische Hauptachsen umgestalten und aufwerten
	Bezug zu Teilstrategie	- Verkehr verträglich und sicher gestalten; Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten - Überörtliche Velovorrangroute mit hohem Ausbaustandard - Strukturierende städtische Achsen mit hoher Qualität und starker Identität gestalten - ÖV-Hauptachse im Agglomerationskern mit = 10-Minuten-Takt
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Aufwertung des Strassenraums - Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV - Optimierung der verkehrlichen Kapazitäten - Verbesserung der Zugänglichkeit - Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des ÖV
	Siedlung (WK 2)	- Vernetzung der Quartiere - Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität - Aufwertung des Strassenraums
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Luft- und Lärmbelastung - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV
	Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Kantonale Richtplanrelevanz Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung		
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten		
Umweltverträglichkeit		
Bezug zu weiteren Massnahmen	BBS.MIV-Auf.06 BBS.MIV-Auf.15.01 BBS.MIV-Auf.15.02	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres		

Massnahmenpaket pauschale
Bundesbeiträge

**Massnahmenpaket pauschale
Bundesbeiträge, Kategorie Auf-
wertung / Sicherheit Strassen-
raum, B-Horizont AP5**

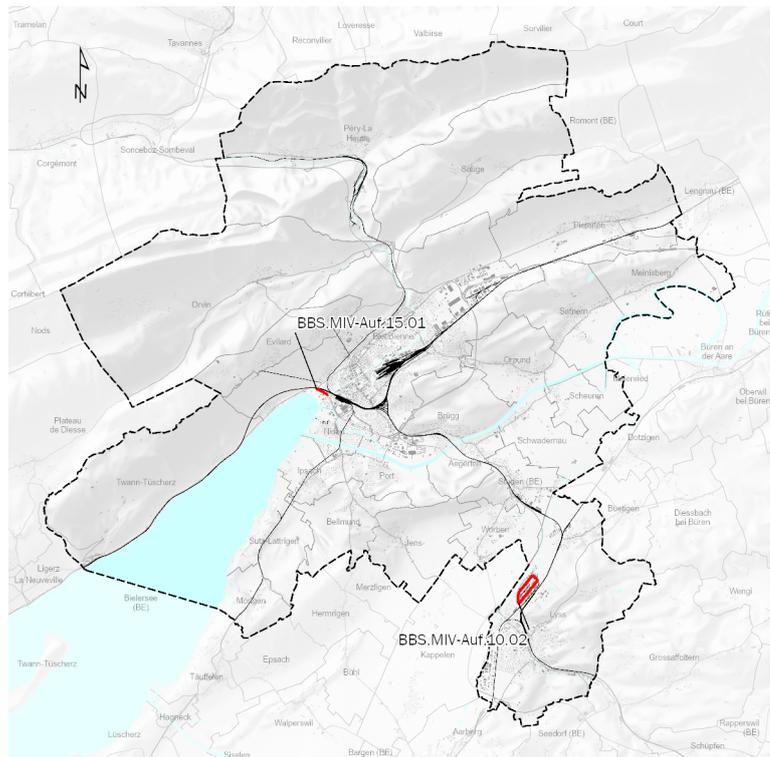
BBS.MIV-Auf.15

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Kosten (Mio. CHF) 8.97

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung AP-Massnahme
Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption Massnahmenpaket
Mit dem Massnahmenpaket werden Gemeindestrassen umgestaltet, die Sicherheits- und Gestaltungsdefizite aufweisen. Mit den Massnahmen sind geplant:
- die Neugestaltung von Hauptstrassen,
- die bessere Integration von Buslinien,
- die Einrichtung separater Radwege sowie die Verbesserung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr

Zweckmässigkeit **Bezug zu Zukunftsbild** - sichere, direkte und attraktive Routen für den Fuss- und Veloverkehr

		<ul style="list-style-type: none"> - ÖV-Netz von Quartierlinien mit dichtem Takt und zuverlässigem Fahrplan; Wichtige Zielorte sind direkt und schnell erreichbar - Strassenräume, Plätze und Grünräume mit hoher Aufenthaltsqualität - Verkehrsdrehscheiben liegen an wichtigen Knoten im ÖV-, Velo- und Fusswegnetz und ermöglichen das einfache und effiziente Umsteigen 	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten	
	Bezug zu Teilstrategie	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr verträglich, siedlungsorientiert und sicher gestalten - Sicherheit und Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen - Verkehrsmittel optimal nutzen und kombinieren - Verkehrsdrehscheiben stärken - Busnetz optimieren und Angebot ausbauen 	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur - Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV - Verbesserung der Zugänglichkeit, Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des ÖV - Verbesserung der Ortsdurchfahrten 	
	Siedlung (WK 2)	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität - Vernetzung der Quartiere - Aufwertung des Strassenraums 	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV 	
Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	BBS.MIV-Auf.10.02	Lyss, Industriering	4.98
	BBS.MIV-Auf.15.01	Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländtestrasse, Abschnitt Unterer Quai – Seevorstadt	3.99

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Lyss, Industriering

BBS.MIV-Auf.10.02

AP5-Horizont

B-Horizont

Früherer ARE-code

0371.4.069

Massnahmenkategorie

**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie

3.4 Pauschale BGK


Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	5.00	01.01.2035	01.01.2036	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
		0		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Durch den neuen Anschluss an die T6 kann dieses vom Durchfahrtsverkehr entlastet und das Industriegebiet Nord für künftige Nutzungen besser erschlossen werden. Von der Kreuzung Im Bödeli soll der Industriering zudem mit einem separaten Radweg parallel zur Strasse neugestaltet werden. Diese Massnahme erhöht die Verkehrssicherheit aufgrund des zunehmenden Verkehrs im Industriegebiet			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Biel, Konzept Rue de Caractères- Ländtestrasse, Abschnitt Unterer Quai – Seevorstadt

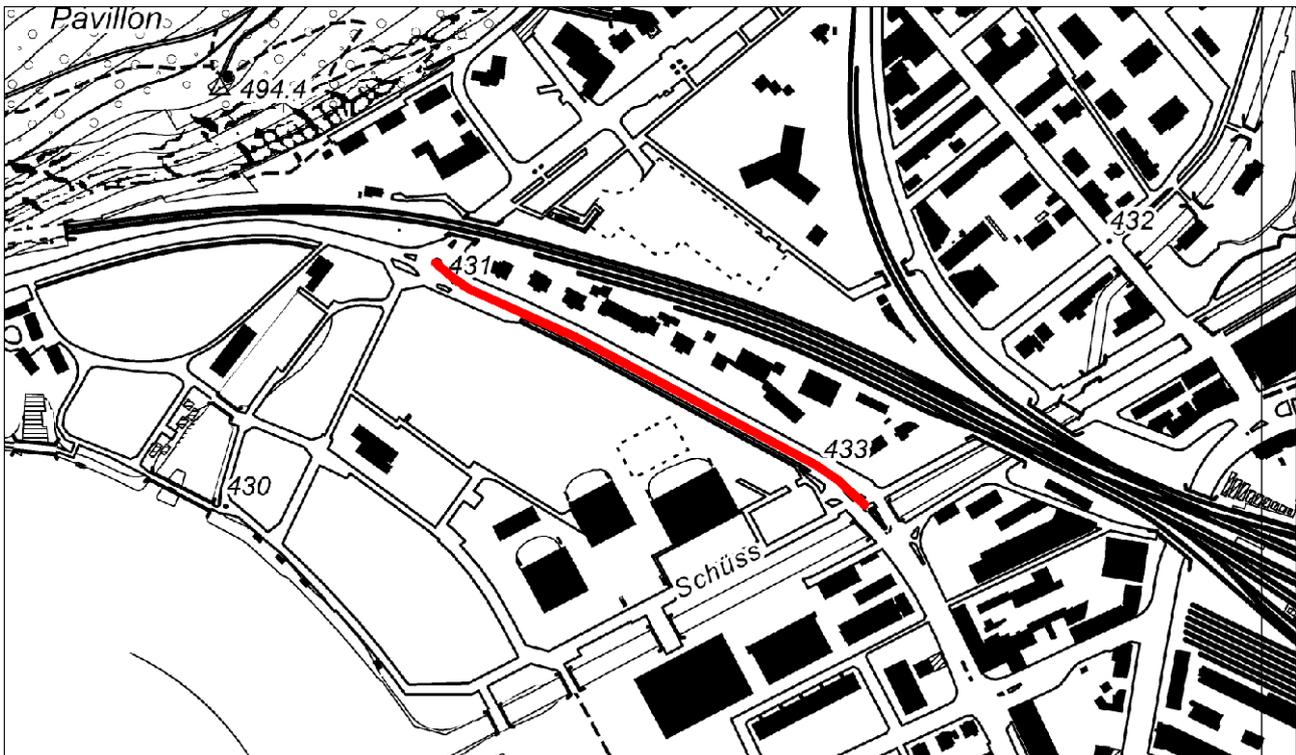
BBS.MIV-Auf.15.01

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	4.00	31.12.2035	31.12.2036	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
		0		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Umfassende Neugestaltung der Achse als Teil der Stadt; Verbesserung der Längsverbindungen und der Querverbindungen und Erhöhung der Durchlässigkeit der Achse für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung des Verkehrsflusses für den öffentlichen Verkehr entlang und durch die Achse; Anpassung der Strassengestaltung an den Klimawandel.			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Einzelmassnahme Verkehr

eMobilität Nidau

BBS.MIV-E-Mob.01

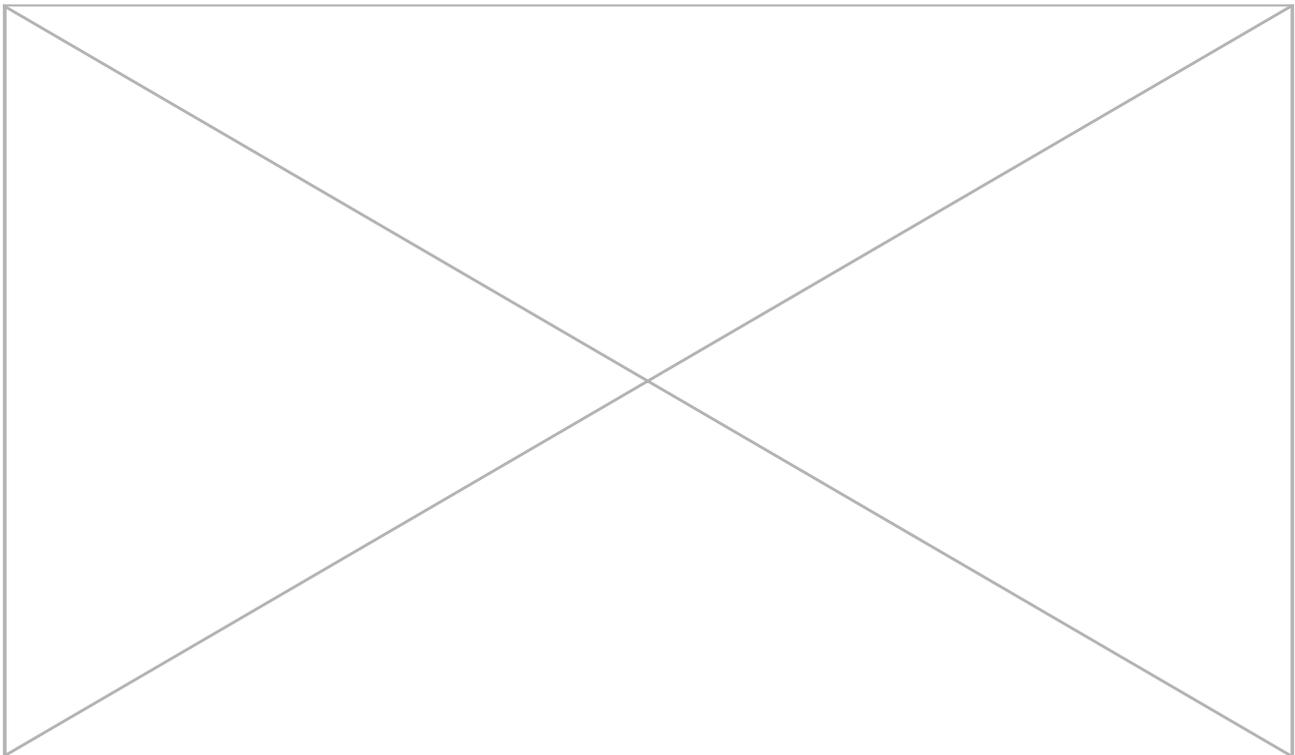
AP5-Horizont

A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Unterkategorie

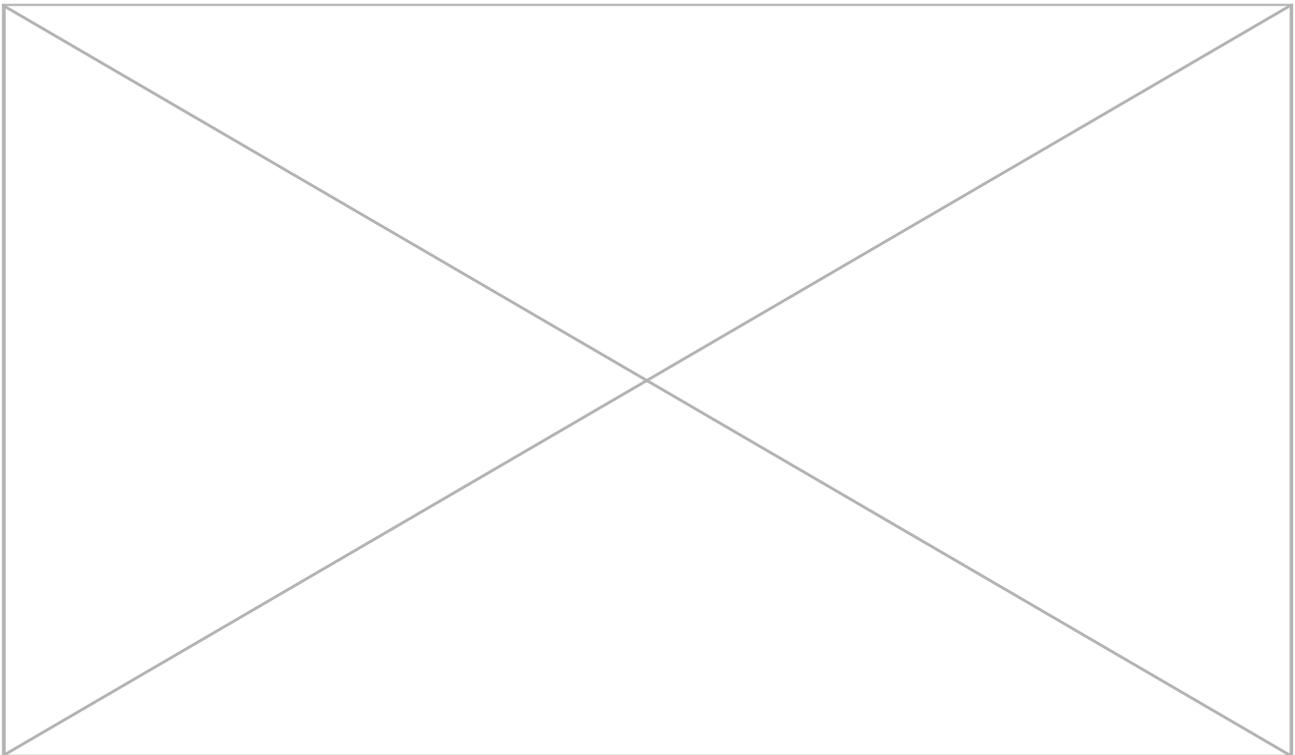


Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.20	01.01.2031	31.12.2031

Finanzierung AP-Massnahme

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
 Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.
 Innerhalb AP-Perimeter:
 - Bund: voraussichtlich 30-40%
 - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG,
 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen



Massnahmenbeschrieb Förderung von eMobilität durch den Bau von Ladeinfrastrukturen für eFahrzeuge und eBikes an öffentlichen Plätzen wie der Stadtverwaltung oder Mittelstr., Strandbad, bei Spielplätzen, Stedli

Machbarkeit

Planungsstand

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

01.10.2029	Studie	Gemeinde
01.01.2030	Vorprojekt	Gemeinde
01.05.2030	Bauprojekt	Gemeinde
01.09.2030	Finanzierungsvereinbarung	Gemeinde
01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2031	Inbetriebnahme	Gemeinde
31.01.2032	Schlussrechnung	Gemeinde
30.04.2032	Schlusszahlung	Gemeinde

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	- Die Luft- und Lärmbelastung wird auf Strassen reduziert
Bezug zu Handlungsbedarf	- CO2-freie Mobilität fördern
Bezug zu Teilstrategie	- Änderungen im Mobilitätsverhalten unterstützen

**Hauptnutzen hinsichtlich
der vier Wirkungskriterien**

Verkehr (WK 1)	- Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft, - Stärkung des Veloverkehrs
-----------------------	---

Siedlung (WK 2)	
Sicherheit (WK 3)	
Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung - Positive Auswirkung auf die Umweltbelastung

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung		

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Flächenbeanspruchung
von FFF oder nationalen
Schutzgebieten**

Umweltverträglichkeit

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Einzelmassnahme Verkehr

Unfallsschwerpunkt-Management (Black Spot Management, BSM), Agglomeration

BBS.MIV-Ü.01

AP5-Horizont

Daueraufgabe

Früherer ARE-Code

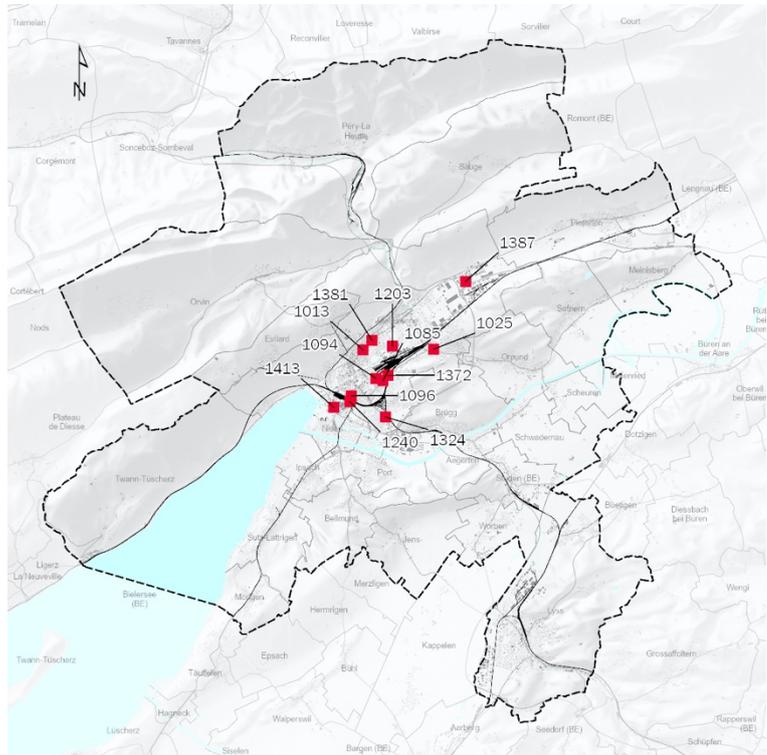
0371.4.071

Massnahmenkategorie

Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie

Kreuzung / Kreisel



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

TBA-OIK

Biel/Bienne, Brugg, Gemeinde, Lyss, Nidau

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

Baubeginn

Inbetriebnahme

0.00

**Finanzierung
AP-Massnahme**

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten,
anrechenbaren Kosten.

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung: Durch die Suche und systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten (USP) wird die Verkehrssicherheit an Unfalhhäufungsstellen lokal verbessert.

Beschreibung:

Definition eines Unfallschwerpunkts (USP)

Gemäss VSS SNR 641 724 "Strassenverkehrssicherheit - Unfallschwerpunkt-Management" ist ein Unfallschwerpunkt eine Stelle im Strassennetz, an der die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, nach Unfallschwerekategorie gewichtet (Berechnungswert), in einem bestimmten Perimeter und innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert erreicht oder überschreitet. Die Unfallschwerekategorie beschreibt die jeweils schwerste Folge eines Unfalls und wird folgendermassen gewichtet:

- Unfall mit mindestens einer getöteten oder schwerverletzten Person ($U_{(G+SV)}$) = Gewicht 2
- Unfall mit mindestens einer leichtverletzten Person ($U_{(LV)}$) = Gewicht 1

Die Perimeter und Grenzwerte sind wie folgt festgesetzt:

Strasstyp und Ortslage	Suchperimeter ¹	Berechnungsw
Autobahn und -strasse	125 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen ausserorts	75 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen innerorts	25 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$

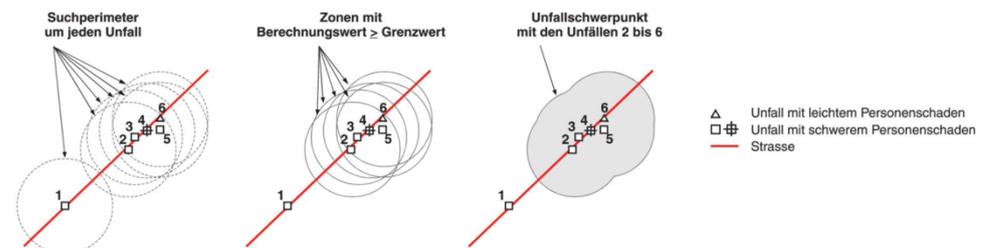


Abbildung: Abgrenzung eines Unfallschwerpunkts (Quelle: VSS SNR 641 724)

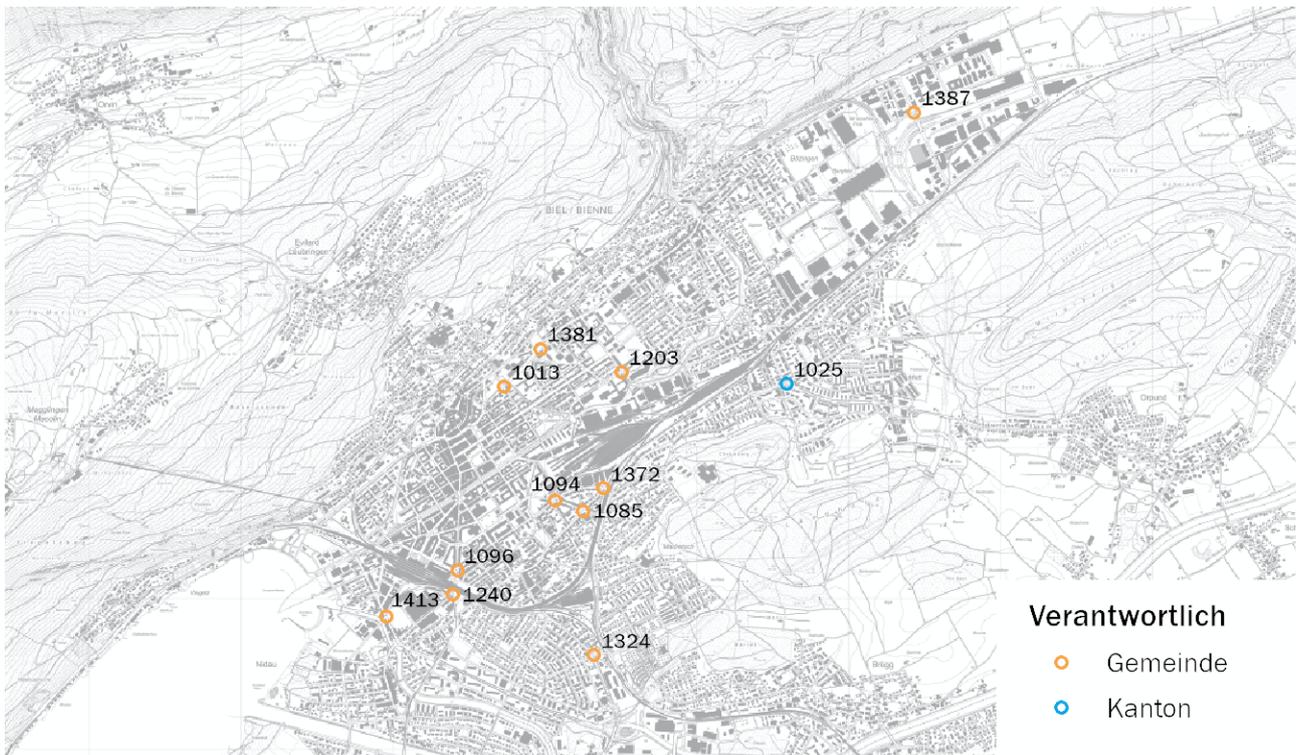
Vorgehen

Unfallschwerpunkte ohne Berührungspunkte mit anderen Massnahmen werden mittels dem Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Black Spot Management (BSM) saniert (Quelle VSS SN 641 724):

- **Suche:** Grundgedanke des BSM ist die begründete Annahme, dass durch das Beheben der lokalen Sicherheitsdefizite in der Strasseninfrastruktur (Sanierung eines Unfallschwerpunkts) das Auftreten zukünftiger Unfälle und/oder die Schwere dieser Unfälle reduziert werden kann. Dafür werden Stellen im Strassennetz identifiziert, welche wiederholt Häufungen von Unfällen aufweisen. Unfallschwerpunkte werden anhand von Grenzwerten bestimmt. Die detaillierte Bearbeitung aller identifizierten Unfallschwerpunkte ist aus Budget- und Zeitgründen häufig nicht realistisch. Unfallschwerpunkte werden deshalb entsprechend einer Prioritätenreihung abgearbeitet.
- **Analyse:** Zu bearbeitende Unfallschwerpunkte werden bezüglich sicherheitskritischer Umstände im Detail analysiert. Mit der Analyse des Unfallgeschehens und der Analyse der Situation werden diejenigen Infrastrukturdefizite identifiziert, welche massgeblich zur Entstehung und/oder den schweren Folgen der Unfälle beigetragen haben.
- **Sanierung:** Aus der Analyse und der Gegenüberstellung mit den Normen können potenzielle Massnahmen verkehrstechnischer oder baulicher Art abgeleitet werden. Daraus wird ein Sanierungskonzept erstellt und umgesetzt.
- **Kontrolle:** Das BSM wird durch eine Umsetzungs- sowie einer Wirkungskontrolle der Massnahmen vervollständigt, um eine zeitnahe Sanierung der Unfallschwerpunkte sowie eine Qualitätskontrolle bei allen Arbeitsschritten zu gewährleisten.

Fällt ein Unfallschwerpunkt auf einen Strassenabschnitt, auf welchem bereits eine anderweitige Massnahme (Strassenprojekt wie Sanierung, Umgestaltung etc.) geplant ist, so ist der Unfallschwerpunkt im Rahmen der Umsetzung dieser Massnahme zu sanieren. Auf diese Massnahme kann anstelle der Meilensteine direkt in der Tabelle unten hingewiesen werden.

¹ Der Suchperimeter entspricht einem Kreisradius um einen einzelnen Unfall.



Stand: Berücksichtigt ist das Unfallgeschehen bis und mit des Jahres 2022.

Region: BBS = Biel/Bienne-Seeland

Agglomeration: Bi = Biel/Bienne

Zuständig für die Analyse und Sanierung ist der Strasseneigentümer
B = Bund (ASTRA); K = Kanton (zuständiger TBA-OIK), G = Gemeinde

Meilensteine (Status)

Die VSS SN 641 724 versteht das BSM als Management-Instrument, das einen Unfallschwerpunkt von seiner Identifizierung bis zur erwiesenen erfolgreichen Sanierung begleitet. Dementsprechend ist der Fortschritt der Sanierung eines Unfallschwerpunkts (USP) von zentraler Bedeutung und wird durch folgende Meilensteine beschrieben:

Meilenstein	Beschreibung / Bedeutung
Identifiziert	Der USP wurde durch die Unfallschwerpunktsuche gefunden und mittels Überprüfung als Unfallschwerpunkt bestätigt.
Analysiert	Das Unfallgeschehen und die Situation am USP wurden analysiert und massgebende Infrastrukturdefizite sind identifiziert.
Massnahmenvorschlag	Mögliche Massnahmen zur Behebung oder Verbesserung der massgebenden Infrastrukturdefizite des USP sind ausgearbeitet.
Projektierung	Die Projektierung zur Umsetzung ausgewählter Massnahmen ist abgeschlossen.
Ausführung	Das Projekt ist ausgeführt.
In Wirkungskontrolle	Jährlich bis zum dritten Jahr nach der Massnahmenausführung findet eine Wirkungskontrolle durch Auswertung der Unfallzahlen statt.
Erfolgreich saniert	Erfolgreich sanierte USP werden aus dem BSM entlassen. Fällt die Wirkungskontrolle negativ aus, werden die betroffenen USP einer Nachsanierung unterzogen.

Massnahmenummer	Unfallschwerpunktnummer	Bezeichnung / Lokalität	Agglomeration	Abhängigkeit AP 5. Generation Massnahme Nr.	Gemeinde	Zuständiger Strasseneigentümer	Berechnungswert ²	Anz. Grenzwertüberschreitungen ³	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahme Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts						
										Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschlag	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert
vfM	1025	Biel, Orpundplatz	Bi		Biel/Bienne	K	5	5	Ja	X	X	X	X			
	1013	Biel, Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse - Bubenbergstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	9	5	Ja	X	X	X	X	X	X	
vfM	1085	Biel, Rue due Madretsch - Rue du Breuil - Waldrains-trasse	Bi		Biel/Bienne	G	5	3	Ja	X						
vfM	1094	Biel, Brühlstrasse - Rue des Prés	Bi		Biel/Bienne	G	13	5	Ja	X						
	1096	Biel, Johann Veresius-Strasse - Rue de Morat - Rue des Prés	Bi		Biel/Bienne	G	10	5	Ja	X						
	1203	Biel, Jakob-Stämpfli-Strasse - Falkenstrasse - Gottstattstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	6	4	Ja	X						
	1240	Biel, Rue de Morat - Rue de la Gabelle	Bi		Biel/Bienne	G	12	5	Ja	X	X	X	X	X	X	
	1324	Biel, Kreisel Brüggstrasse - Alexander-Moser-Strasse - Portstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	4	3	Ja							
	1372	Biel, Rue de Madretsch - Rue des Prés	Bi		Biel/Bienne	G	8	5	Ja	X	X	X				
	1381	Biel, Bözingenstrasse - Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse	Bi		Biel/Bienne	G	1	3	Ja	X	X	X				
	1387	Biel, Johan-Refner-Strasse - Zürichstrasse - Rue Fritz-Oppliger	Bi		Biel/Bienne	G	4	3	Ja							
	1413	Biel, Aarbergstrasse - Doktor-Schneider-Strasse	Bi	MIV-Auf.06	Biel/Bienne	G	4	4	Ja	X	X	X				

² Berechnungswert im Auswertzeitraum 2020-2022.

³ Anzahl Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertzeiträumen (von 2015-2018 bis 2020-2022). Prioritär zu behandeln sind die Unfallschwerpunkte mit drei oder mehr Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertzeiträumen.

Machbarkeit

Planungsstand 1

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Zweckmässigkeit		Bezug zu Zukunftsbild	
		Bezug zu Handlungsbedarf	MIV-Ü Übrige Massnahmen MIV
		Bezug zu Teilstrategie	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien		Verkehr (WK 1)	
		Siedlung (WK 2)	
		Sicherheit (WK 3)	
		Umwelt (WK 4)	
Koordination		Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Koordinationsstand Kantonale Richtplanrelevanz kantonaler Richtplan
		Festsetzung	
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten			
Umweltverträglichkeit			
Bezug zu weiteren Massnahmen			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres		- TBA, Unfallschwerpunkt-Management, Unfalldaten bis 2018 (Stand 03. April 2019) - VSS SN 641 724 Strassenverkehrssicherheit, Unfallschwerpunkt-Management	

Massnahmenpaket pauschale
Bundesbeiträge

*Massnahmenpaket pauschale
Bundesbeiträge, Kategorie Ver-
kehrsmanagement, A-Horizont
AP5*

BBS.NM-VM.06

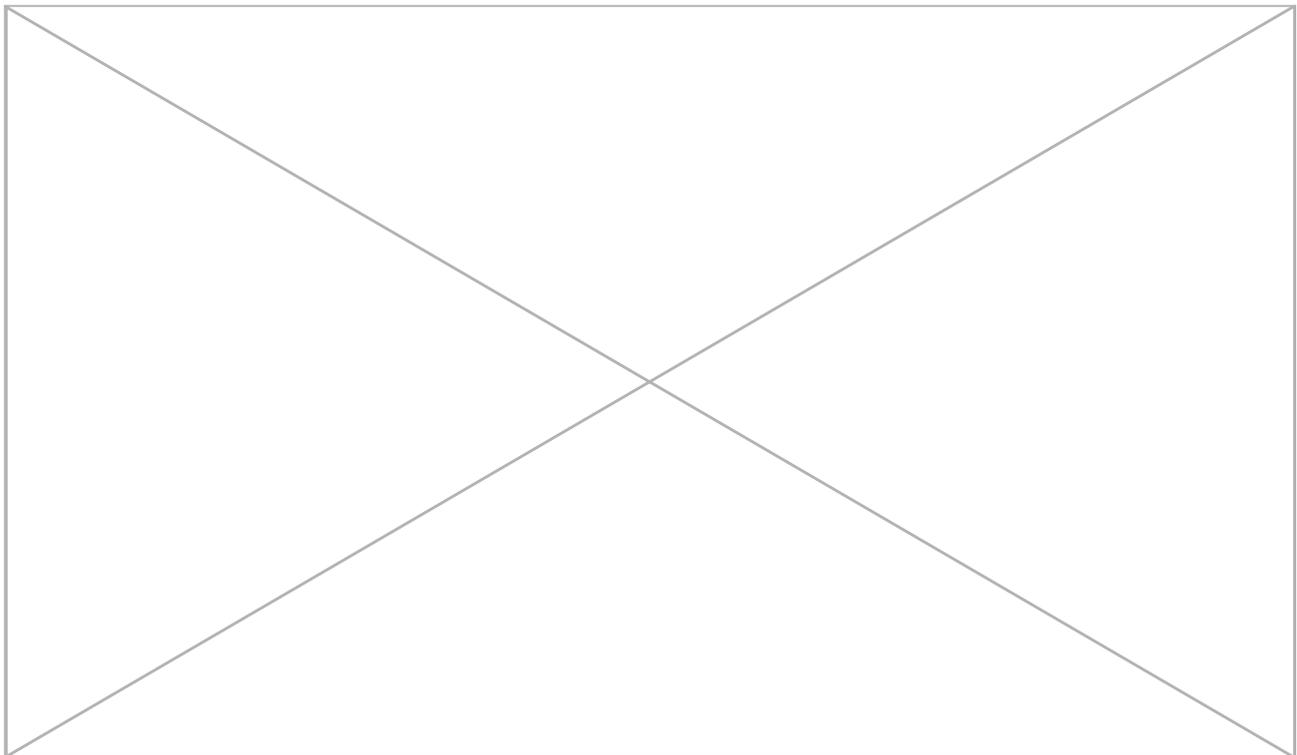
AP5-Horizont

A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
2 Verkehrsmanagement

Unterkategorie
2.4 Pauschale Verkehrsmanagement



Kosten (Mio. CHF) 9.96

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

**Finanzierung
AP-Massnahme**

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

**Konzeption
Massnahmenpaket**

Das VM in der Region Biel reagiert auf die zunehmenden Verkehrsprobleme nach der Eröffnung der A5-Ostumfahrung. Ziel ist es, die Verkehrsströme zu lenken, den Langsamverkehr indirekt zu fördern und die städtischen Gebiete vor übermässigem Autoverkehr zu schützen. Im öffentlichen und individuellen Strassenverkehr hat die Verkehrsentwicklung dazu geführt, dass die Verkehrs- und Umweltbelastungen im urbanen Raum immer erheblicher wurden. Als Folge davon sank die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel. Aufgrund der hohen Investitionskosten und der negativen Folgen für Mensch und Umwelt ist der Ausbau der Infrastrukturkapazitäten weitgehend nicht möglich und vertretbar. Aus diesen Gründen wurden mögliche Massnahmen ausgearbeitet, welche einerseits eine Steigerung der ÖV- und Fuss-/Veloverkehr - Attraktivität und andererseits eine Verkehrsberuhigung im Siedlungsgebiet zur Folge haben könnten.

Die geplanten Massnahmen zielen darauf ab, Engpässe zu minimieren, den Verkehrsfluss zu verbessern und die Lebensqualität zu erhöhen. Das Projekt ist, mit Phasen wie Netzanalyse und Massnahmenplanung, klar strukturiert. Die Massnahmen wurden in sechs Zonen unterteilt, welche die wichtigsten Verkehrsachsen von Biel enthalten. Dadurch können sie zu einem funktionierenden Gesamtsystem zusammengefügt werden.

- Zone A : Neuenburgstrasse / Ländtestrasse in Vingelz
- Zone B : Zufahrtsstrassen zum Kreisel Ipsach- / Hueb- /Allmendstrasse in Ipsach
- Zone C : Bielstrasse / Portstrasse / Erlenstrasse in Brügg
- Zone D : Längfeldweg / Orpundstrasse in Orpund
- Zone E : Solothurnstrasse in Pieterlen
- Zone F : Rechenettstrasse in Taubenloch

Zu den vorgeschlagenen Massnahmen gehören:

- Dosierungssysteme: Diese Systeme sollen den Verkehr auf bestimmten Strassenabschnitten dynamisch steuern und so die Verkehrseffizienz verbessern bzw. Staus vermeiden.
- ÖV-Priorisierungen: Der ÖV soll durch signaltechnische Massnahmen und Massnahmen wie Busspuren, etc. bevorzugt werden.
- Verbesserung der Infrastruktur: Die Infrastruktur für den Langsamverkehr, falls dieser durch eine VM-Massnahme negativ beeinträchtigt wird.

Zielsetzung

Das VM für die Region Biel verfolgt mehrere Ziele gemäss dem Konzept für das Agglomerationsprogramm 4:

- a) Es soll den Verkehr auf den Strassen für alle Teilnehmer und Anwohner verträglich gestalten.
- b) Es zielt darauf ab, den Verkehr in den städtischen Zentren, einschliesslich der Verbindungen, reibungslos abzuwickeln.
- c) Das Gesamtverkehrssystem soll optimiert werden, um eine bessere Leistungsfähigkeit zu erreichen.
- d) Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel soll verbessert werden, um Anschlüsse sicherzustellen.
- e) Ausweichverkehr durch Wohngebiete und Nebenstrassen soll vermieden werden, um die Wohnqualität zu schützen.
- f) Der Fuss- und Fahrradverkehr soll gefördert werden.
- g) Eine bessere Koexistenz zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wird angestrebt.
- h) Die Verkehrssicherheit soll erhöht werden, um Unfälle zu vermeiden.

Vorgehen:

0. Verkehrsmanagement Region Biel, Grobstudie, Verkehrstechnischer Bericht, RK&P, Version 21.03.2023

- 1. Sicherstellen der Betriebsorganisation des VM Agglomeration Biel
- 2. Vor- und Bauprojekte, Finanzierung
- 3. Ausschreibung / Realisierung
- 4. Die Umsetzung und Finanzierung der lokalen VM-Ausrüstungen ist Aufgabe der Strasseneigentümer. Die Kompatibilität mit dem übergeordneten Verkehrsmanagement wird in den zuständigen Gremien sichergestellt.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild

- Bündelung des Durchgangsverkehrs und des Agglomerationsverkehrs auf den Autobahnen und den Hauptachsen
- Flüssiger Verkehrsablauf und verträglicher Verkehr im Siedlungsgebiet
- Optimale und stabile Reisezeiten im ÖV

Bezug zu Handlungsbedarf

- Siedlungsverträgliche Verkehrsbelastungen erreichen
- Buspriorisierung verstärken

Bezug zu Teilstrategie

- Strassenkapazitäten und Verkehrsabläufe optimieren
- Aktive Steuerung und Beeinflussung des Verkehrs

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)

- Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems für alle Teilnehmenden
- Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur und Unterstützung der Verlagerung auf den ÖV und den Veloverkehr

Siedlung (WK 2)	- Sicherung der Erreichbarkeit der Zentren und Zielgebiete im Agglomerationskern und Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen
Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit
Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung - positive Auswirkung auf die Umweltbelastung

Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	BBS.NM- VM.06.01	VM Agglomeration Biel-Lyss, Zone Vingelz und Ipsach	2.99
	BBS.NM- VM.06.02	VM Agglomeration Biel-Lyss, Zone Brügmoos	3.49
	BBS.NM- VM.06.03	VM Agglomeration Biel-Lyss, Zone Taubenloch, Orpun, Bözingerfeld	3.49

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

VM Agglomeration Biel-Lyss, Zone Vingelz und Ipsach

BBS.NM-VM.06.01

AP5-Horizont

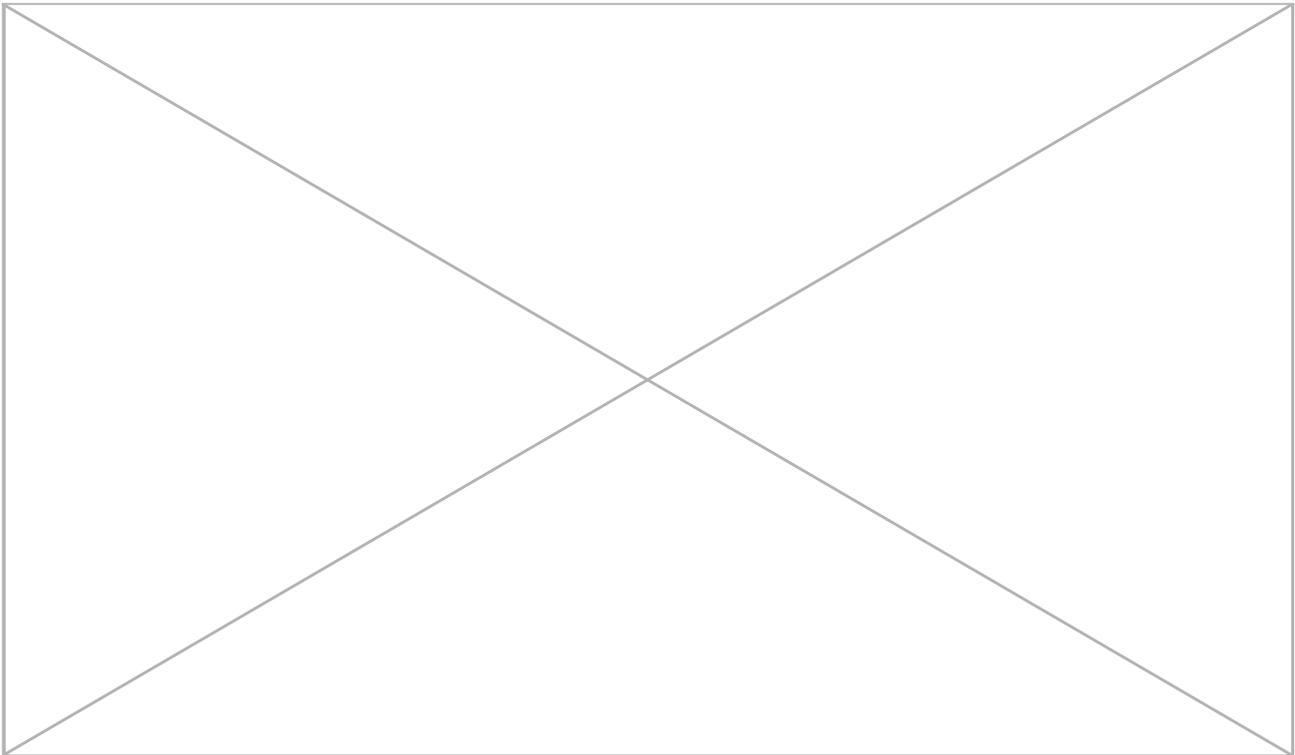
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

2 Verkehrsmanagement

Unterkategorie

2.4 Pauschale Verkehrsmanagement


Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	TBA-DLZ	Ipsach, Biel/Bienne, ASTRA, Twann-		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.00	01.01.2027	01.01.2029	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Biel Zentrum als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. Die zeitgleiche Umsetzung in Zonen A und B ist empfohlen : A-1: Dosierung Neuenburgstrasse – Vingelz			

A-2: Optimierung Ländtestr. – Aarbergstr. – Bernstr.
 B-1a: Dosierung Ipsachstrasse 1 – Ipsach
 B-1b: Dosierung Ipsachstrasse 2 – Ipsach
 B-2: Dosierung Huebstrasse – Ipsach
 B-3: Regimeänderung Kreuzung Allmend – Port

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
 oder Änderung kantonale
 Planung**

**Quantitative Angaben/
 Dokumente/Weiteres**

Verkehrsmanagement Region Biel, Grobstudie, Verkehrstechnischer Bericht, RK&P,
 Version 21.03.2023

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

VM Agglomeration Biel-Lyss, Zone Brügmoos

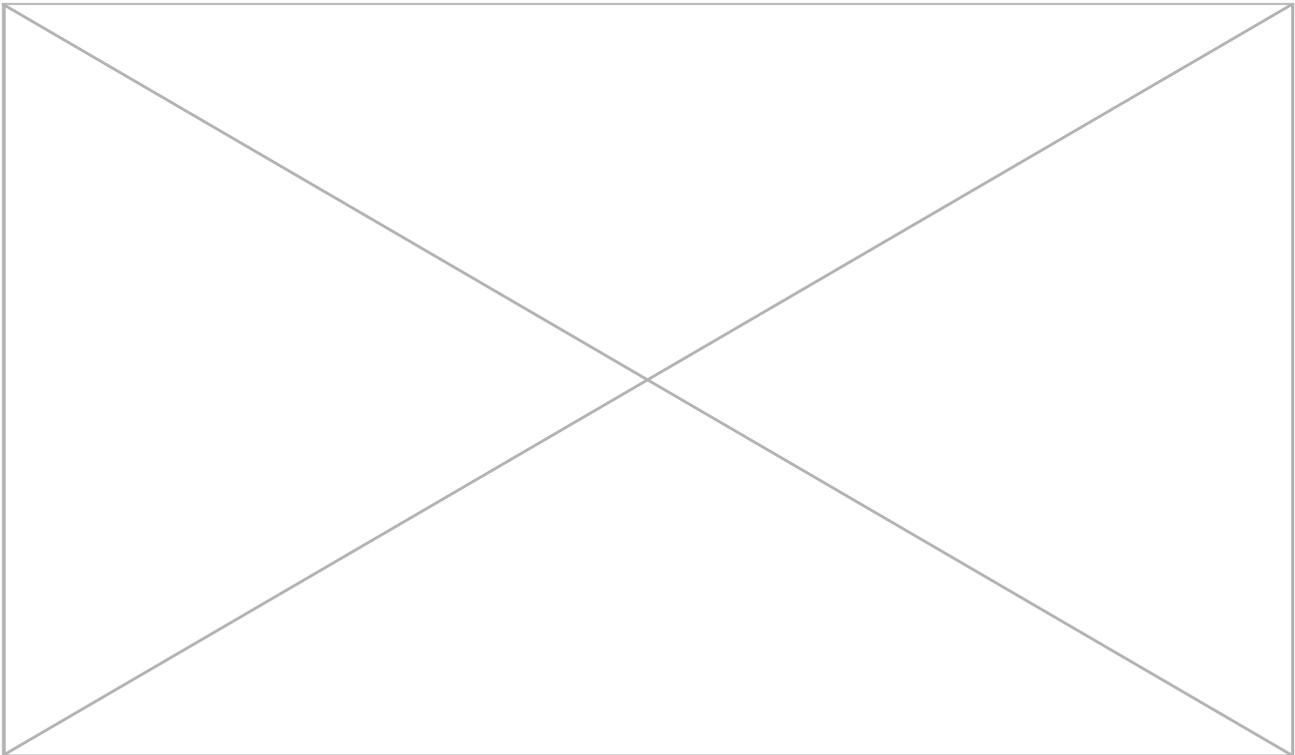
BBS.NM-VM.06.02

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie
2 Verkehrsmanagement

Unterkategorie
2.4 Pauschale Verkehrsmanagement



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	TBA-DLZ		Brügg, Biel/Bienne	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.50	01.01.2027	01.01.2029	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Biel Zentrum als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. Die Zone C muss koordiniert werden : C-1a: Dosierung Bielstrasse – Brügg C-1b: Dosierung Bielstrasse – Brügg			

C-2: Dosierung Portstrasse – Brügg
C-3: Dosierung Erlenstrasse – Brügg
C-4: Dosierung Bernstrasse – Brügg

Koordination**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung****Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Verkehrsmanagement Region Biel, Grobstudie, Verkehrstechnischer Bericht, RK&P,
Version 21.03.2023

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

VM Agglomeration Biel-Lyss, Zone Taubenloch, Orpun, Bözingerfeld

BBS.NM-VM.06.03

AP5-Horizont

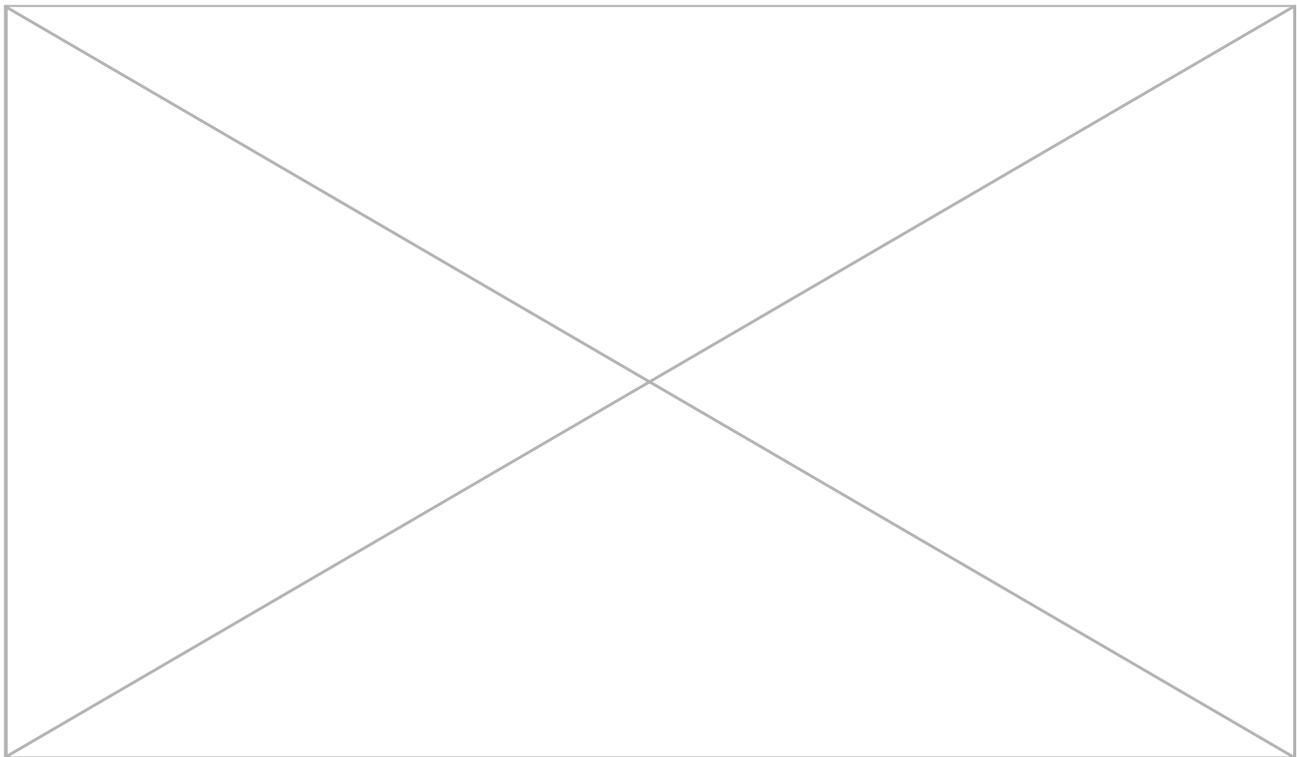
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

2 Verkehrsmanagement

Unterkategorie

2.4 Pauschale Verkehrsmanagement


Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	TBA-DLZ	Orpund, Pieterlen, Biel/Bienne, ASTRA		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.50	01.01.2029	01.01.2031	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Biel Zentrum als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. Zonen D, E und F erfordern eine koordinierte Herangehensweise : D-1a Dosierung Längfeldweg 1 – Orpund			

D-1b Vordosierung Längfeldweg 2 – Orpund
 D-1c Vordosierung Längfeldweg 3 – Orpund
 D-2a Dosierung Orpundstrasse 1 – Orpund
 D-2b Dosierung Orpundstrasse 2 – Orpund
 E-1a Dosierung Solothurnerstrasse 1 – Pieterlen
 E-1b Vordosierung Solothurnerstrasse 2 – Pieterlen
 E-2a Dosierung Solothurnstrasse 3 – Pieterlen
 E-2b Vordosierung Solothurnerstrasse 4 – Pieterlen
 F-1a Dosierung Reuchenettstrasse 1 – Taubenloch
 F-1b Dosierung Reuchenettstrasse 2 – Taubenloch

Koordination**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

 Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung****Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Verkehrsmanagement Region Biel, Grobstudie, Verkehrstechnischer Bericht, RK&P,
 Version 21.03.2023

Einzelmassnahme Verkehr

Lyss, Parkleitsystem

BBS.NM-VM.04

AP5-Horizont

A-Horizont

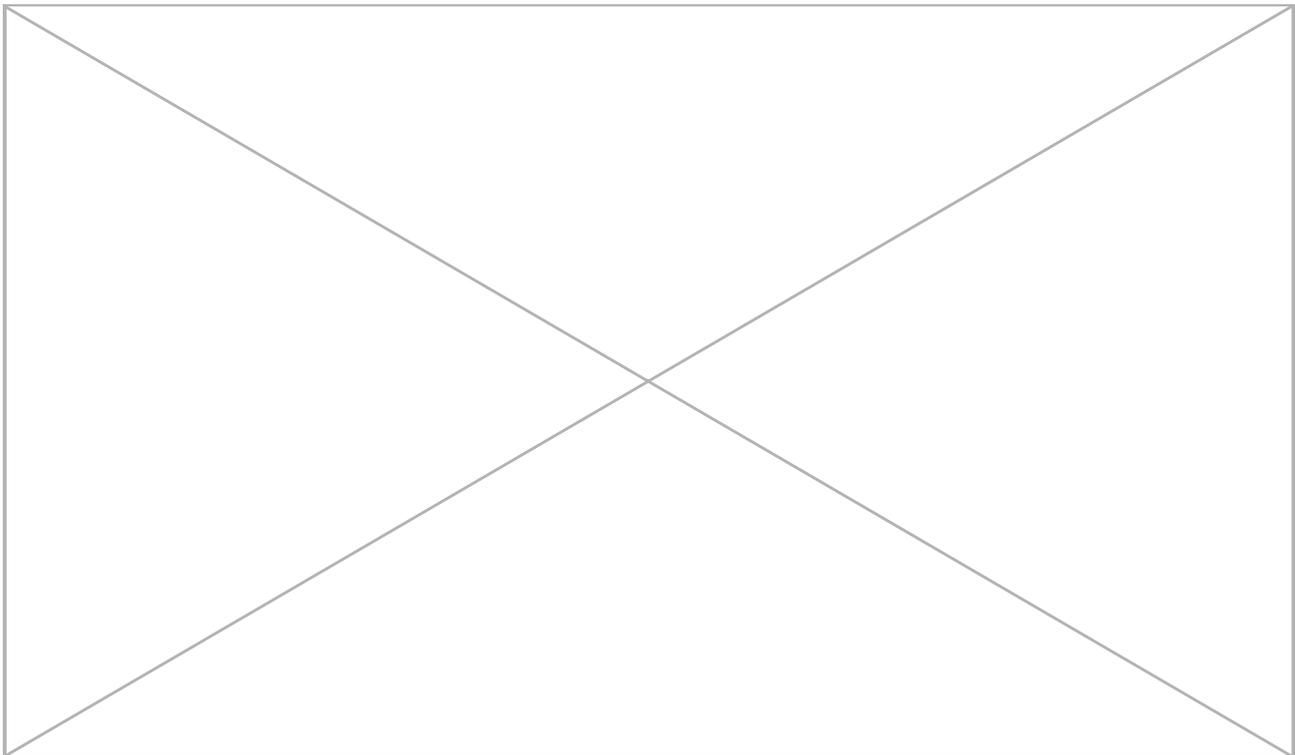
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

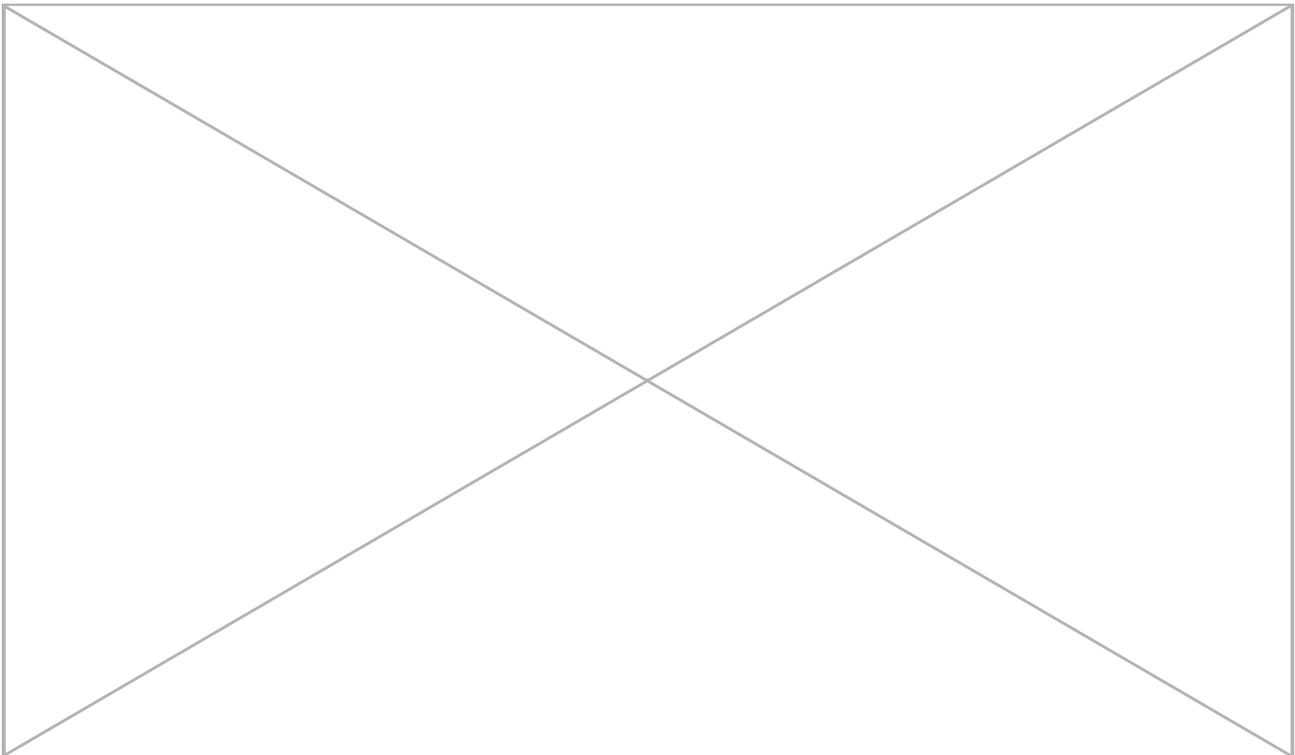
2 Verkehrsmanagement

Unterkategorie

2.3 Verkehrsmanagement-Fläche



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle			Weitere Beteiligte	
	Gemeinde				
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme		
	2.00	01.01.2031	01.01.2032		
Finanzierung AP-Massnahme	<p>Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten. Innerhalb AP-Perimeter: - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen</p>				



Massnahmenbeschrieb Einführung eines Parkleitsystems, um die Auslastung der ober- und unterirdischen öffentlichen und privaten Parkhäuser zu optimieren und den Druck auf die oberirdischen Parkfelder zu verringern.

Machbarkeit

Planungsstand

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2029	Studie	Gemeinde
01.01.2030	Vorprojekt	Gemeinde
01.05.2030	Bauprojekt	Gemeinde
01.09.2030	Finanzierungsvereinbarung	Gemeinde
01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
01.01.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde
01.02.2032	Schlussrechnung	Gemeinde
01.05.2032	Schlusszahlung	Gemeinde

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	- Verkehrsmanagement gewährleistet eine flüssigen Verkehrsablauf und die Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet.
Bezug zu Handlungsbedarf	-Siedlungsverträgliche Verkehrsbelastungen erreichen
Bezug zu Teilstrategie	- Erschliessung verbessern und Siedlungsgebiet entlasten - Strassenkapazitäten und Verkehrsabläufe optimieren

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Verbesserung des Gesamtverkehrssystems - Reduktion der verkehrlichen Belastungen und des Strassenverkehrsaufkommens	
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität	
	Sicherheit (WK 3)		
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung - positive Auswirkung auf die Umweltbelastung	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten			
Umweltverträglichkeit			
Bezug zu weiteren Massnahmen			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres			

Einzelmassnahme Verkehr

Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Biel/Bienne-Lyss

BBS.ÖV-E.02

AP5-Horizont

A-Horizont

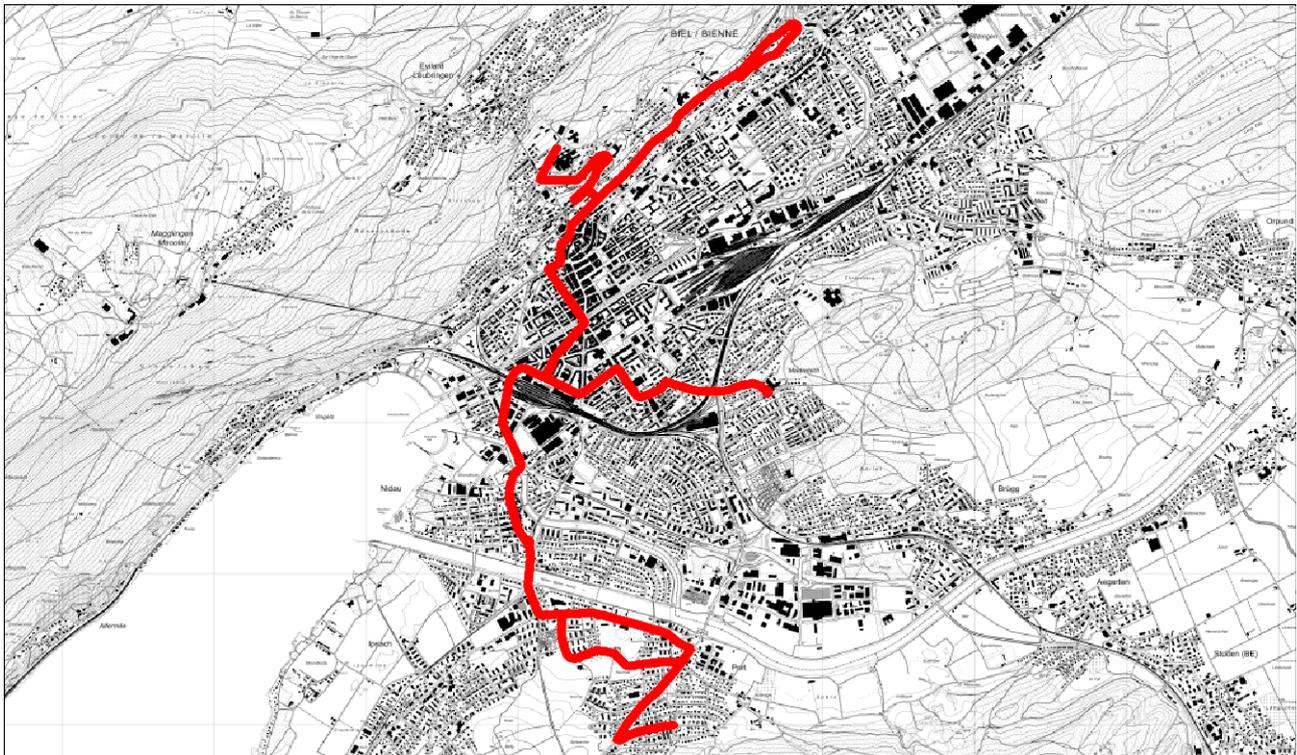
Früherer ARE-Code

0371.4.007

Massnahmenkategorie

8 E-Mobilität im Individualverkehr

Unterkategorie



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Verkehrsbetriebe Biel VB

Weitere Beteiligte

Biel/Bienne, Kanton

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

27.65

Baubeginn

01.01.2028

Inbetriebnahme

31.12.2032

Finanzierung AP-Massnahme

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten

Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

17.4 Mio CHF

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

16.9 Mio. E-Busse (9 Standard- und 12 Gelenkbusse; Schnelllader)

0.5 Mio. Ladeinfrastruktur E-Busse (1 Ladestation)

Variante Investitionskosten Trolleybuslösung:

25.0 Mio. Total

20.1 Mio. Fahrzeuge

4.9 Mio. Infrastruktur (Realisierung Etappe 1 im Umfang von 10.4 Mio. vorausgesetzt,

vgl. Massnahme ÖV-E.1, A-Horizont)



Massnahmenbeschrieb

Diese Massnahme beinhaltet die gesamte Elektrifizierung aller betroffenen Buslinien im Ortsverkehr innerhalb der Agglomeration Biel/Bienne-Lyss.

Die Flottenstrategie 2023 der Verkehrsbetriebe Biel (VB) machte deutlich, dass der wirtschaftlich und betrieblich sinnvollste Ansatz zur Elektrifizierung des bestehenden Ortsnetzes der Agglomeration Biel/Bienne im Betrieb eines leistungsfähigen Fahrleitungsnetzes und der Beschaffung von Batterietrolleybussen besteht. Die Umsetzung der Elektrifizierung des aktuellen Liniennetzes erfolgt in zwei Ausbausritten: Im Jahr 2026 und im Jahr 2030.

Die vorliegende Massnahme zeigt den Investitionsbedarf für einerseits den geplanten Ausbausritt 2030 (Flottenstrategie VB, aktuelles Ortsnetz) und andererseits die Realisierung des ÖV-Konzepts 2035 der Regionalen Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK 1) (Stand 21.06.2023).

a) Fahrzeugbedarf

Für den geplanten Ausbausritt 2030 der VB wird eine Fahrzeugflotte von insgesamt 54 Bussen benötigt. Die im ÖV-Konzept 2035 Kap. 7.1 (Seite 81) definierten Fahrzeugmengen führen unter Berücksichtigung des bereits vorhandenen Fahrzeugparks und der notwendigen Reserve zu folgendem Anschaffungsvolumen im Jahr 2030:

- 13 Doppelgelenk-Batterietrolleybusse
- 6 Standard- Batterietrolleybusse (12m)
- 5 Midi- Batterietrolleybusse (10m)

Diese 24 Busse verkehren auf den folgenden Linien des Ortsverkehrs: 1, 6, 7 und 8. Die auf der Linie 1 freiwerdenden Gelenktrolleybusse werden auf den Linien 2, 3, 4, 5, 10 und 12 eingesetzt.

Die Mehrkosten für die Umstellung von Diesel – auf Trolleybusantrieb belaufen sich auf CHF 17.6 Mio. (siehe Anhang 3: Kostenübersicht Elektrifizierung Ortsnetz Biel Phase 2).

b) Oberleitung

Der notwendige Ausbau der Oberleitung für das bestehende Ortsnetz wurde im AP4 beantragt. Mit der Umsetzung des ÖV-Konzepts 2035 entsteht zusätzlicher Bedarf. Der Übersichtsplan des Fahrleitungsnetzes (siehe Bericht ÖV-Konzept 2035) zeigt auf, welche Infrastrukturmassnahmen für die 2. Phase der Elektrifizierung des Ortsverkehrs auf Basis des ÖV-Konzeptes 2035 notwendig werden. Diese 2. Phase bezieht sich ausschliesslich auf die Linien 5, 7 und 8. Die restlichen Ortsbuslinien (ausser 11) können mit dem im Rahmen der 1. Elektrifizierungsphase erweiterten Netz betrieben werden.

Für die Linien 7 und 8 soll die Linienführung über die Bahnhofstrasse (neu über Mattenstrasse) entfallen. Dies hat folgende Konsequenzen:

- Für die Linie 8 muss ab dem Kreisel Guisanplatz eine Fahrleitung mit einer Länge von 1.0km über die Spitalstrasse und Seevorstadt bis zur Mühlebrücke erstellt werden. Zudem wird die Fahrleitung ab der Kreuzung Madretschstrasse/Blumenrain bis Klinik Linde gebaut. Damit kann die Linie 8 auch bei Umleitungen ohne weitere Massnahmen elektrisch betrieben werden.
- Zusätzlich wird über die Rechberger-Strasse ein 250m-Verbindungsstück zur Fahrleitung in der Spitalstrasse ergänzt. Damit kann auch für die Linien 1 und 6 die Basisumleitung ohne Nachladung sichergestellt werden.
- Für die Linie 7 wird die Fahrleitung über 700m vom Zentralplatz über die Zentralstrasse bis zur Kreuzung Mattenstrasse verlängert.
- Die Linien 5, 7 und 8 (und ab 2035 auch die 6) queren den Bahnhofplatz Biel, was eine neue, durchgehende Fahrleitung auf dem Bahnhofplatz erfordert.

Die Investitionskosten für den Fahrleitungsausbau für den 2. Elektrifizierungsschritt des Ortsnetzes beläuft sich nach auf CHF 6.2 Mio. (siehe Anhang 3: Kostenübersicht Elektrifizierung).

c) Trolley-Ladepunkt

Die Umsetzung Elektrifizierung des Ortsnetzes (Phase 2) sieht vor, sämtliche Dieselsebusse durch Batterie-Trolleybusse zu ersetzen. Zur Vermeidung von unzureichenden Ladezuständen auf der Linie 7 wird ein Trolley-Ladepunkt an der Endhaltestelle «Spitalzentrum» benötigt. Zusätzlich kann diese Ladestation auch als Stützladung für die Linie 6 dienen. Zudem sollen am Bahnhof zwei weitere Trolley-Ladepunkte installiert werden. Diese ermöglichen eine Zwischenladung bei Extrafahrten, Bahnersatz und für den Moonliner-Betrieb.

Die Investitionskosten für die Trolley-Ladestationen belaufen sich auf CHF 1.5 Mio. (siehe Anhang 3: Kostenübersicht Elektrifizierung). Für die Unterbringung der Gleichrichteranlagen wird der Netzbetreiber Räumlichkeiten zur Verfügung stellen, womit das Vorhaben kostengünstig realisiert werden kann.

Fazit

Im Zeitraum des Agglomerationsprogramms 5. Generation handelt es sich konkret um folgende Massnahmen:

- Beschaffung von 5 elektrisch betriebenen Miditrolleybussen, 6 Standardtrolleybusse und 13 Doppelgelenktrolleybusse. Anrechenbare Kosten: CHF 17.6 Mio.
- Die Fahrleitungsausbau für den 2. Elektrifizierungsschritt des Ortsnetzes. Anrechenbare Kosten: CHF 6.2 Mio.
- 3 Trolley-Ladestationen. Anrechenbare Kosten: 1.5 Mio. CHF

Machbarkeit

Der aktuelle Betrieb der Linien 3 und 4 mit batterieunterstützten Trolleybussen, welche einen erheblichen Teil der Strecke ohne Oberleitung fahren, hat bereits den Nachweis erbracht, dass dieser Ansatz finanziell und betrieblich zielführend ist. Im Rahmen der Flottenstrategie wurde mithilfe von Simulationen und Testfahrten die Sinnhaftigkeit der

Umstellung sämtlicher Ortsbuslinien auf Batterietrolleybusse bestätigt. Durch stetige technische Weiterentwicklungen, u. a. im Bereich der Batterien, weisen Batterietrolleybusse künftig höhere Reichweiten auf, was deren Einsatzmöglichkeiten auf Linien mit wenig bzw. ohne Fahrleitung (z.B. Linien des Regionalen Personenverkehrs (RPV)) ausweitet. Die Nachladung kann dabei auch über Trolley-Ladestationen erfolgen. Während die Machbarkeit unbestritten ist, haben die Linienführungen und die Netzkonzeption des ÖV Konzeptes 2035 erheblichen Einfluss auf Fahrzeugmengen und -typen und das Ausmass des notwendigen Ausbaues der Ladeinfrastruktur.

Planungsstand	2		
Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2026	Studie	Verkehrsbetriebe Biel VB
	01.01.2027	Vorprojekt	Verkehrsbetriebe Biel VB
	01.05.2027	Bauprojekt	Verkehrsbetriebe Biel VB
	01.09.2027	Finanzierungsvereinbarung	Verkehrsbetriebe Biel VB
	01.01.2028	Baubeginn	Verkehrsbetriebe Biel VB
	31.12.2032	Inbetriebnahme	Verkehrsbetriebe Biel VB
Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Effiziente, platzsparende und immissionsarme Mobilität	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- CO2-freie Mobilität fördern	
	Bezug zu Teilstrategie	- Buslinien elektrifizieren	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Erhöhung der Attraktivität des ÖV - Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft	
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität	
	Sicherheit (WK 3)		
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung, - positive Auswirkung auf die Umweltbelastung	
Koordination	Koordinationsstand	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Regionaler Richtplan RGSK		
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten			
Umweltverträglichkeit			
Bezug zu weiteren Massnahmen	-		
Quantitative Angaben/	ÖV-Konzept 2035 RVK		

Dokumente/Weiteres

Anhang 1: Städtisches Netz 2031

Anhang 2: Übersicht Fahrleitungsnetz

Anhang 3: Kostenübersicht Elektrifizierung Ortsnetz Biel Phase 2

Massnahmenpaket pauschale
Bundesbeiträge

**Massnahmenpaket pauschale
Bushaltestellen + ÖV Infrastruk-
tur Agglomeration Biel-Lyss, Ho-
rizont A**

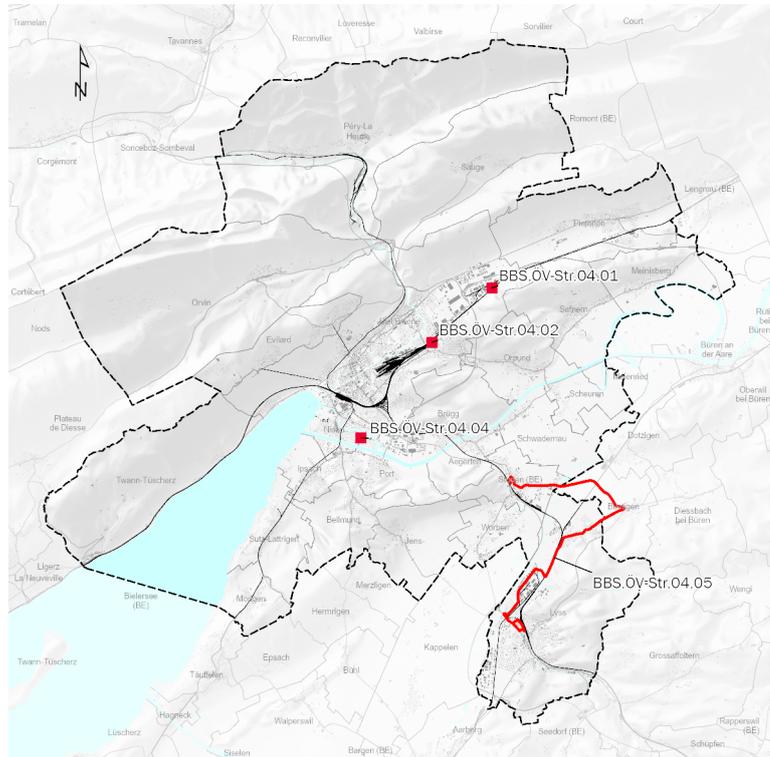
BBS.ÖV-Str.04

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie
7.1 Neue / Aufwertung Bushaltestelle



Kosten (Mio. CHF) 5.28

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

Finanzierung AP-Massnahme
Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption Massnahmenpaket
Massnahmen zur Entwicklung der öffentlichen Verkehrsnetze in der Agglomeration Biel-Lyss in Abstimmung mit übergeordneten Planungen.
- Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen wie neue Bushaltestellen aufgrund von Änderungen der Linienführung sowie Wendeschleifen
Einrichten von öV-Priorisierung an LSA
- Anpassungen bestehender Bushaltestellen, einschliesslich neuer Unterstände und Verbesserung der Zugänglichkeit
- Erweiterung des Busnetzes mit neuen Linien und Haltestellen, um Wohngebiete und Geschäftszonen besser zu erschliessen.
- punktuelle Anpassung von Strassen und Kreuzungen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.

- Konsolidierung bestehender Routen und Haltestellen zur Optimierung der Effizienz des Netzwerks

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> - Hauptachsen des Bus-Netzes verbinden die Regionalzentren mit dem Agglomerationskern im 15 Minuten-Takt und die Zentren im Agglomerationskern im 7,5 Minuten-Takt - Netz von Quartierlinien mit dichtem Takt und zuverlässigem Fahrplan - Verkehrsmanagement gewährleistet optimierte und stabile Reisezeiten. 																					
	Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> - Buspriorisierung verstärken, - 1. Etappe ÖV-Konzept 2035 umsetzen, - Multimodale Erschliessung der ESP Bözingenfeld und Brüggmoos 																					
	Bezug zu Teilstrategie	<ul style="list-style-type: none"> - Busnetz optimieren und Angebot ausbauen - Öffentlicher Busverkehr priorisieren - Arbeitsschwerpunkte ESP Bözingenfeld und Brüggmoos besser erschliessen 																					
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Attraktivität des ÖV, - Vervollständigung des ÖV-Netzes, - Unterstützung der Verlagerung vom MIV auf den ÖV - Optimierung des Gesamtverkehrssystems - Verbesserung der Zugänglichkeit - Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des ÖV - Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bahn-Bus, - Buspriorisierung 																					
	Siedlung (WK 2)	<ul style="list-style-type: none"> - Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen, - Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs und des Zentrums 																					
	Sicherheit (WK 3)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit 																					
	Umwelt (WK 4)	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion des CO₂-Ausstosses, - Positive Auswirkung auf die Umweltbelastung - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV 																					
	Teilmassnahmen	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Massnahmen-Nr.</th> <th>Massnahmen-Titel</th> <th>Kosten (Mio. CHF)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BBS.ÖV-Str.04.01</td> <td>Linie 1 (Brügg – Bahnhof – Bözingenfeld) - Neubau Endepunkt</td> <td>0.50</td> </tr> <tr> <td>BBS.ÖV-Str.04.02</td> <td>Linie 7 (Bahnhof – Bözingenfeld via Südroute) und Linie 10 (Schnelllinie Bahnhof – Bözingenfeld – Pieterlen)</td> <td>1.49</td> </tr> <tr> <td>BBS.ÖV-Str.04.03</td> <td>Linie 11, Busneterweiterung Ipsach-Port- Brügg</td> <td>0.60</td> </tr> <tr> <td>BBS.ÖV-Str.04.04</td> <td>Busneterweiterung Nidau</td> <td>0.50</td> </tr> <tr> <td>BBS.ÖV-Str.04.05</td> <td>Busneterweiterung Studen-Busswil-Lyss</td> <td>1.49</td> </tr> <tr> <td>BBS.ÖV-Str.04.06</td> <td>Ausbau Angebot Linien 86 und 87</td> <td>0.70</td> </tr> </tbody> </table>	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)	BBS.ÖV-Str.04.01	Linie 1 (Brügg – Bahnhof – Bözingenfeld) - Neubau Endepunkt	0.50	BBS.ÖV-Str.04.02	Linie 7 (Bahnhof – Bözingenfeld via Südroute) und Linie 10 (Schnelllinie Bahnhof – Bözingenfeld – Pieterlen)	1.49	BBS.ÖV-Str.04.03	Linie 11, Busneterweiterung Ipsach-Port- Brügg	0.60	BBS.ÖV-Str.04.04	Busneterweiterung Nidau	0.50	BBS.ÖV-Str.04.05	Busneterweiterung Studen-Busswil-Lyss	1.49	BBS.ÖV-Str.04.06	Ausbau Angebot Linien 86 und 87	0.70
Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)																					
BBS.ÖV-Str.04.01	Linie 1 (Brügg – Bahnhof – Bözingenfeld) - Neubau Endepunkt	0.50																					
BBS.ÖV-Str.04.02	Linie 7 (Bahnhof – Bözingenfeld via Südroute) und Linie 10 (Schnelllinie Bahnhof – Bözingenfeld – Pieterlen)	1.49																					
BBS.ÖV-Str.04.03	Linie 11, Busneterweiterung Ipsach-Port- Brügg	0.60																					
BBS.ÖV-Str.04.04	Busneterweiterung Nidau	0.50																					
BBS.ÖV-Str.04.05	Busneterweiterung Studen-Busswil-Lyss	1.49																					
BBS.ÖV-Str.04.06	Ausbau Angebot Linien 86 und 87	0.70																					

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Linie 1 (Brügg – Bahnhof – Bözingenfeld) - Neubau Endpunkt

BBS.ÖV-Str.04.01

AP5-Horizont

A-Horizont

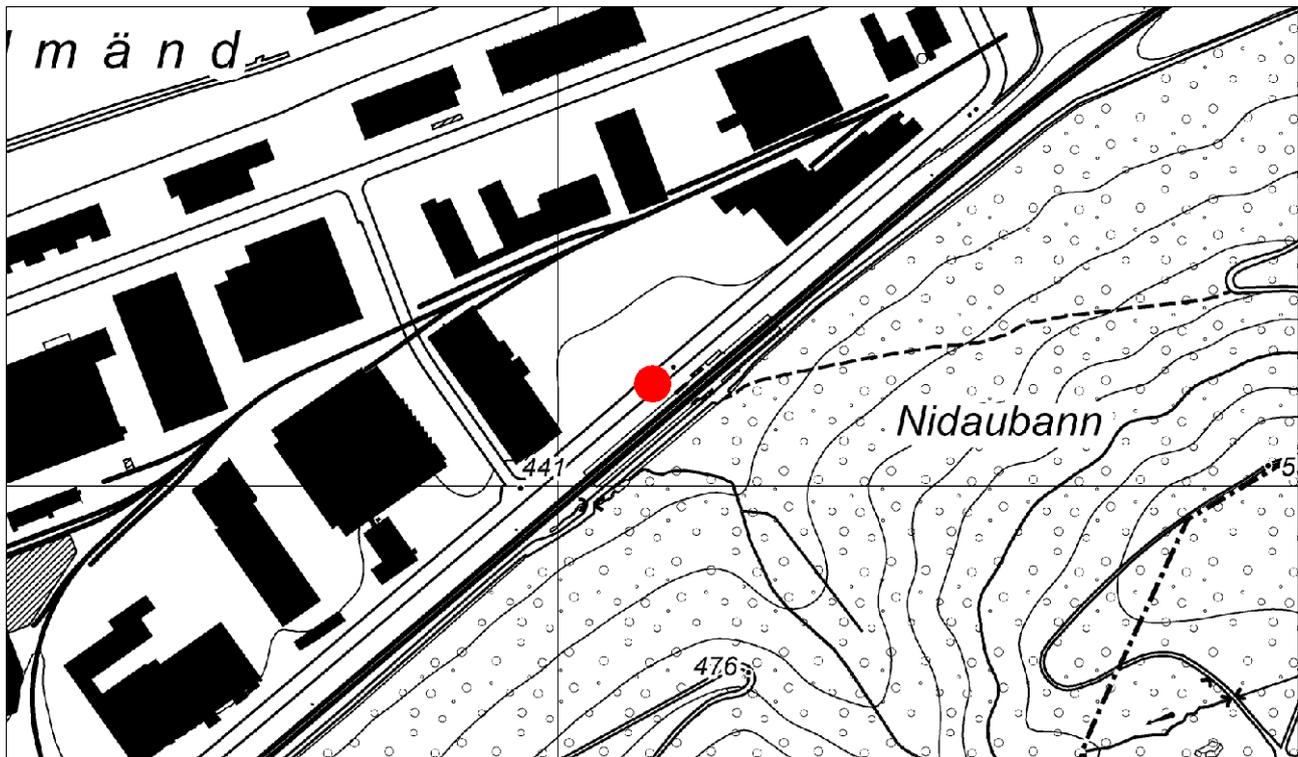
Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie

7.1 Neue / Aufwertung Bushaltestelle



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		Transportunternehmen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.50	01.01.2030	31.12.2030	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Neubau Endpunkt Bözingenfeld Bahnhof mit Wendschleufe (evtl. aus zeitlichen Gründen Provisorium nötig)			
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK			

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

ÖV Konzept 2035 Biel und Umgebung, SOR 2027-2030 Bienne – Seeland – Jura
bernois

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Linie 7 (Bahnhof – Bözingenfeld via Südroute) und Linie 10 (Schnelllinie Bahnhof – Bözingenfeld – Pieterlen)

BBS.ÖV-Str.04.02

AP5-Horizont

A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie

7.1 Neue / Aufwertung Bushaltestelle



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinden	Transportunternehmen, Biel/Bienne,	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.50	01.01.2030	31.12.2030
	Leistungseinheiten		
	Typ	Anzahl	Einheit
		0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Anpassung Haltestellenkonzeption in Mett Bahnhof / Orpundplatz (evtl. aus zeitlichen Gründen in einer ersten Phase mit Provisorien)		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK		

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

ÖV Konzept 2035 Biel und Umgebung, SOR 2027-2030 Bienne – Seeland – Jura
bernois

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Linie 11, Busneterweiterung Ipsach-Port-Brügg

BBS.ÖV-Str.04.03

AP5-Horizont

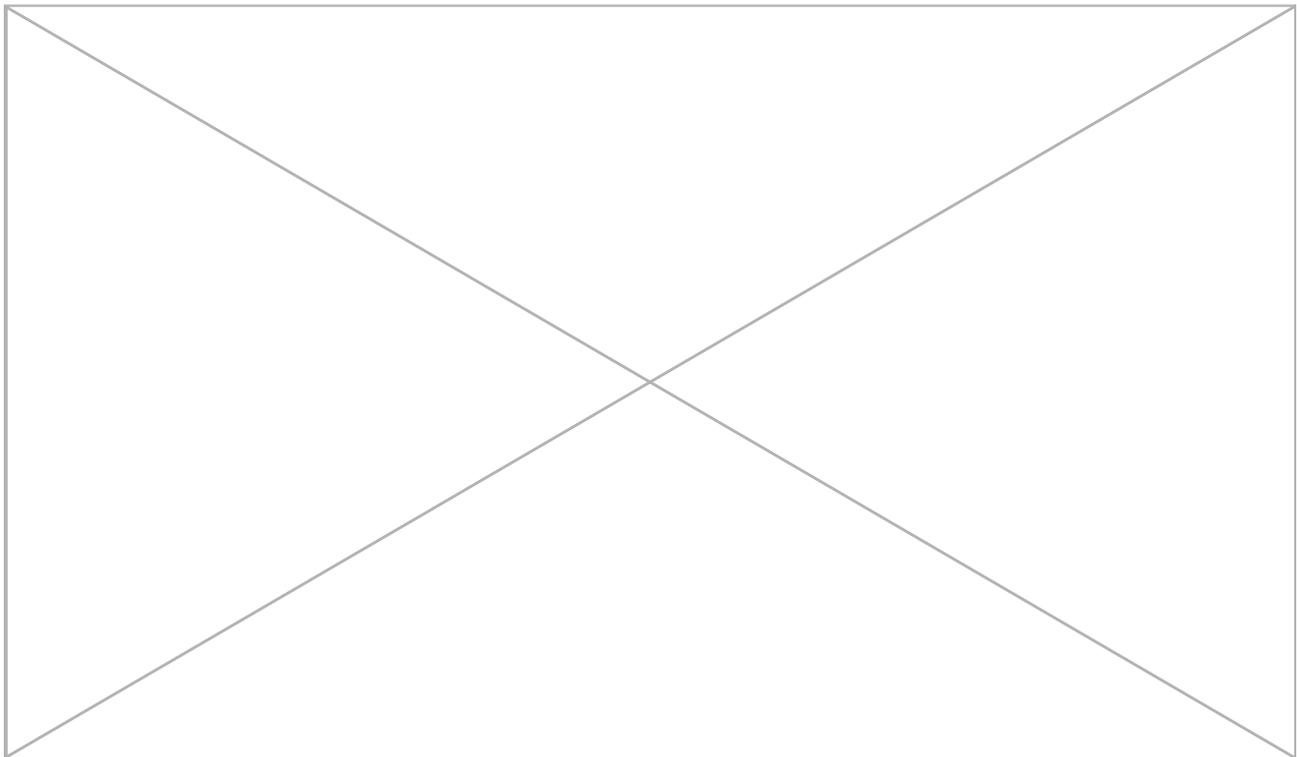
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie

7.1 Neue / Aufwertung Bushaltestelle

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinden	Ipsach, Brügg, Port, Transportunternehmen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.60	01.01.2031	30.12.2031
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Neue Haltestellen in Viaduktstrasse Anpassung der Viadukt-Kreuzung am Seeufer. Neue Endhaltestelle Schwanengasse / Güterbahnhof und Anpassung von Kreuzungen		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK		

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

ÖV Konzept 2035 Biel und Umgebung, SOR 2027-2030 Bienne – Seeland – Jura
bernois

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Busnetzerweiterung Nidau

BBS.ÖV-Str.04.04

AP5-Horizont

A-Horizont

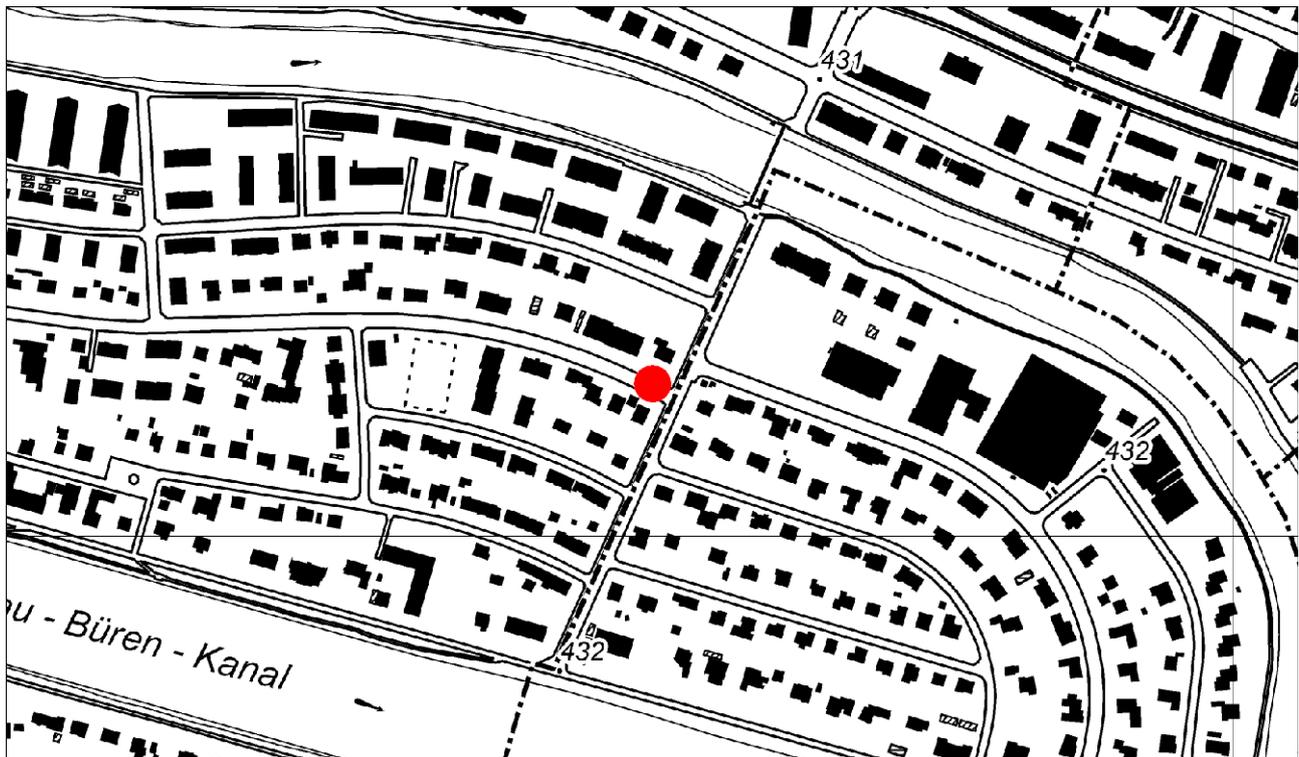
Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie

7.1 Neue / Aufwertung Bushaltestelle



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		Transportunternehmen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.50	01.01.2030	30.12.2031	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
			0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Neue Fahrbahnhaltestelle für die Erschliessung des Aalmattenquartiers in Nidau (Verlängerung bestehende Linie im Ortsnetz) inkl punktuelle Anpassungen des Trottoirs und von Knoten (Befahrbarkeit für Busse)			

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

ÖV Konzept 2035 Biel und Umgebung, SOR 2027-2030 Bienne – Seeland – Jura
bernois

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Busnetzerweiterung Studen- Busswil-Lyss

BBS.ÖV-Str.04.05

AP5-Horizont

A-Horizont

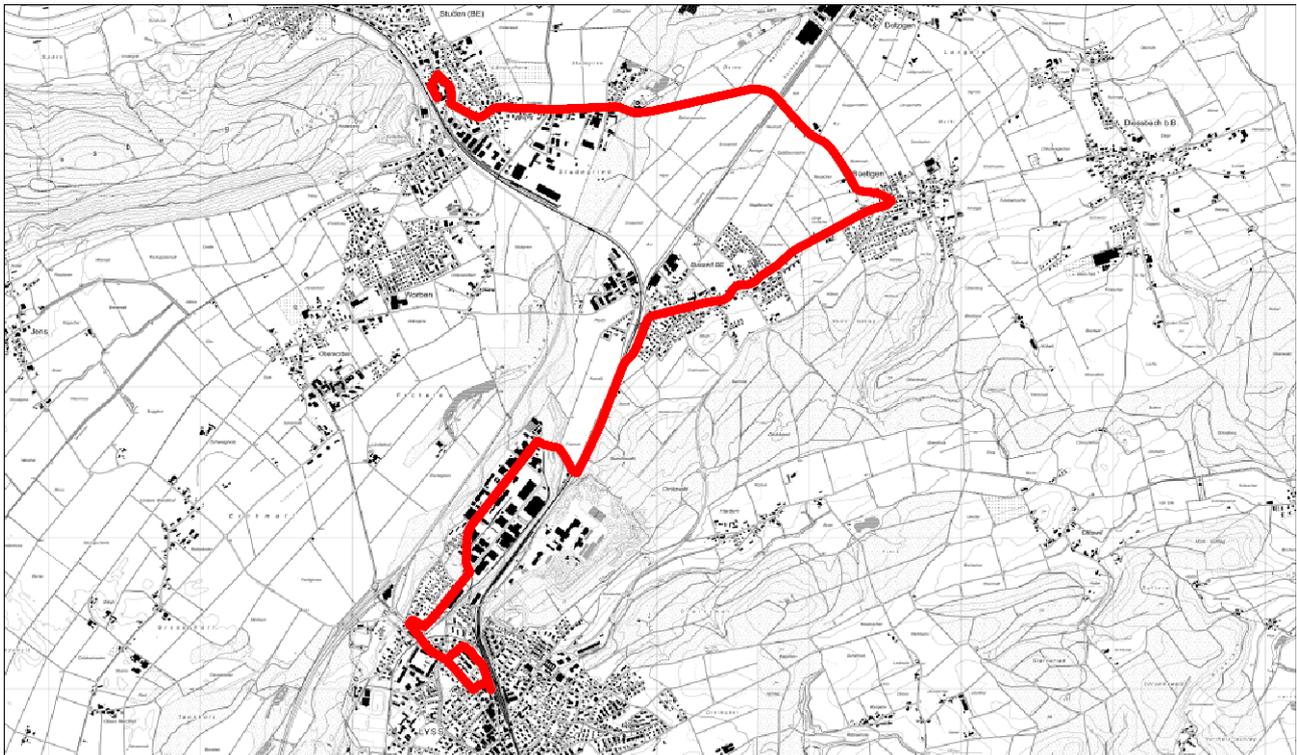
Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie

7.1 Neue / Aufwertung Bushaltestelle



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinden	Studen, Busswil bei Melchnau, Lyss	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.50	01.01.2029	31.12.2029
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Einrichten neue 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)		

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK <hr/> Festsetzung <hr/>
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	ÖV Konzept 2035 Biel und Umgebung, SOR 2027-2030 Bienne – Seeland – Jura bernois

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Ausbau Angebot Linien 86 und 87

BBS.ÖV-Str.04.06

AP5-Horizont

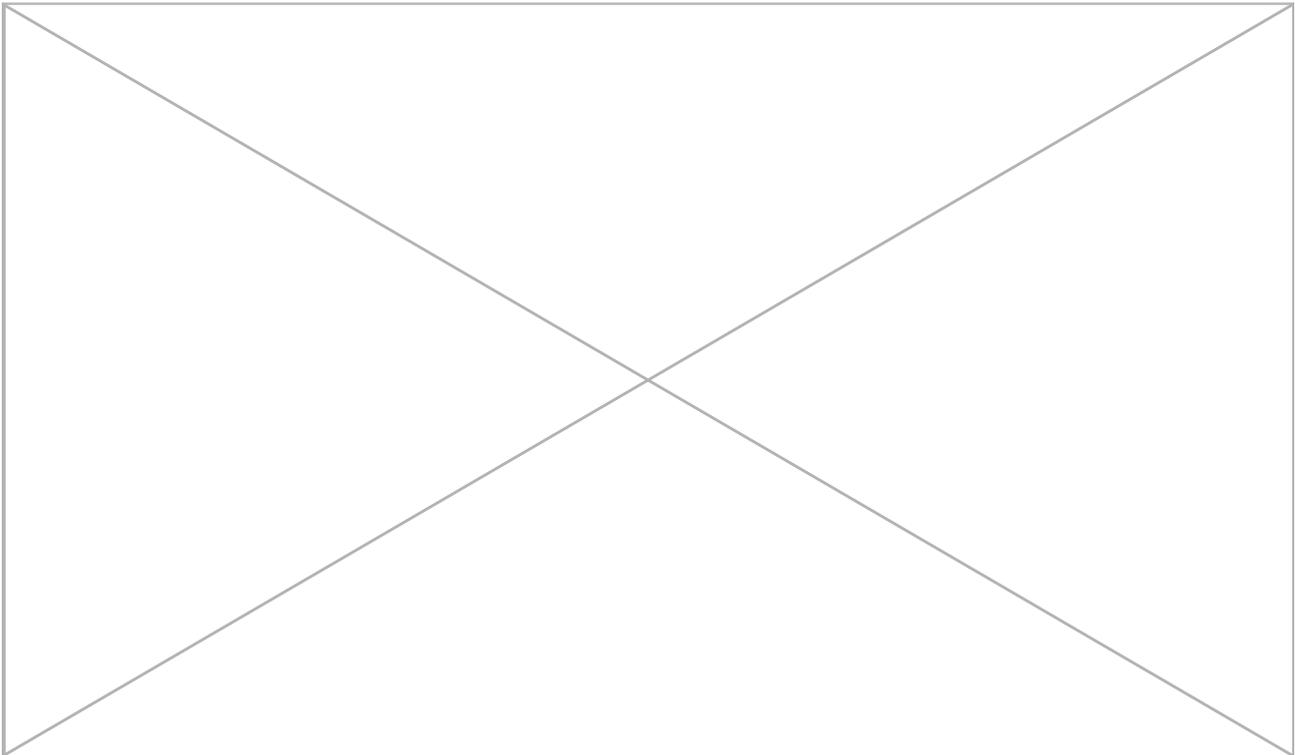
A-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie

7.1 Neue / Aufwertung Bushaltestelle


Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinden	Biel/Bienne, Bellmund, Aarberg, Lyss,		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.70	01.01.2030	31.12.2030	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
		0		
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Evtl. Strassenanpassungen infolge Routenänderungen (und neu Gelenkbuseinsatz auf der Strecke Jens und Lyss). Evtl. Konsolidierung Routen und Haltestellen in Merzligen noch nicht genau abgeklärt (Route grundsätzlich fahrbar, Haltestellenstandorte Merzligen müssen geändert werden, örtliche Verfügbarkeit etwas schlechter, dafür ein besseres Fahrplanangebot).			

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK <hr/> Festsetzung <hr/>
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	ÖV Konzept 2035 Biel und Umgebung, SOR 2027-2030 Bienne – Seeland – Jura bernois

Massnahmenpaket pauschale
Bundesbeiträge

*Massnahmenpaket pauschale
Bushaltestellen + ÖV Infrastruc-
tur Agglomeration Biel-Lyss, Ho-
rizon B*

BBS.ÖV-Str.05

AP5-Horizont

B-Horizont

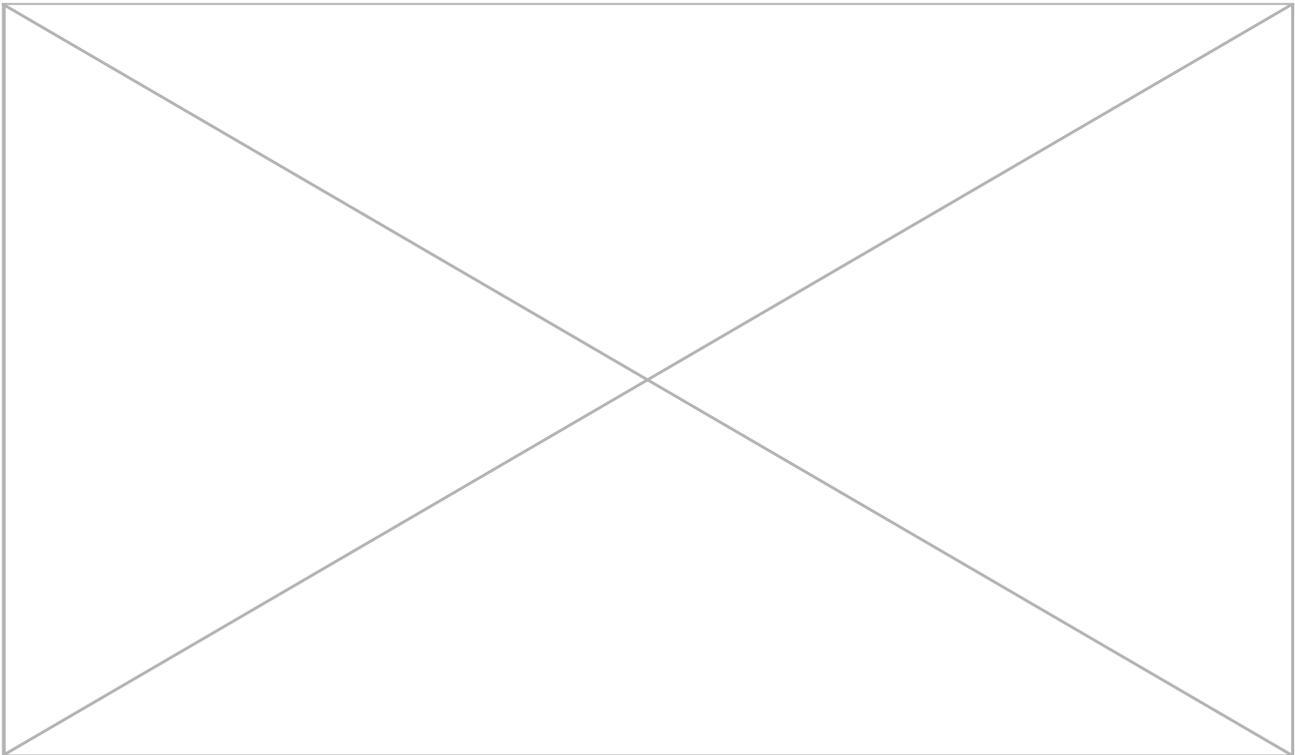
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie

7.1 Neue / Aufwertung Bushaltestelle



Kosten (Mio. CHF) 2.89

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	

**Finanzierung
AP-Massnahme** Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

**Konzeption
Massnahmenpaket** Massnahmen zur Entwicklung der öffentlichen Verkehrsnetze in der Agglomeration Biel-Lyss in Abstimmung mit übergeordneten Planungen. (wie z.B. neue Bushaltestellen aufgrund von Änderungen der Linienführung, Anpassung von Kreuzungen, Installation von Priorisierungssampeln für Busse usw.)

Zweckmässigkeit **Bezug zu Zukunftsbild** - Hauptachsen des Bus-Netzes verbinden die Regionalzentren mit dem Agglomerationskern im 15 Minuten-Takt und die Zentren im Agglomerationskern im 7,5 Minuten-Takt

		<ul style="list-style-type: none"> - Netz von Quartierlinien mit dichtem Takt und zuverlässigem Fahrplan - Verkehrsmanagement gewährleistet optimierte und stabile Reisezeiten. 	
	Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> - Buspriorisierung verstärken - 1. Etappe ÖV-Konzept 2035 umsetzen, - Verkehrsdrehscheiben Biel und Lyss stärken, - Multimodale Erschliessung des ESP Bruggmoos 	
	Bezug zu Teilstrategie	<ul style="list-style-type: none"> - Busnetz optimieren und Angebot ausbauen - Öffentlicher Busverkehr priorisieren - Arbeitsschwerpunkt ESP Bruggmoos besser erschliessen 	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Attraktivität des ÖV, Vervollständigung des ÖV-Netzes, Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖV, Unterstützung der Verlagerung vom MIV auf den ÖV, ev. Optimierung des Gesamtverkehrssystems, - Erhöhung der Attraktivität des ÖV, - Verbesserung der Zugänglichkeit, Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des ÖV - Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bahn-Bus und Buspriorisierung 	
	Siedlung (WK 2)	<ul style="list-style-type: none"> - Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen, - Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs und des Zentrums, - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räumen 	
	Sicherheit (WK 3)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit 	
	Umwelt (WK 4)	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion des CO2-Ausstosses, - Positive Auswirkung auf die Umweltbelastung, " - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV 	
Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	BBS.ÖV-Str.05.01	Biel, Bushaltestellen in Verbindung mit dem Konzept ÖV 2035, Phase 2	2.89

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge

Biel, Bushaltestellen in Verbindung mit dem Konzept ÖV 2035, Phase 2

BBS.ÖV-Str.05.01

AP5-Horizont

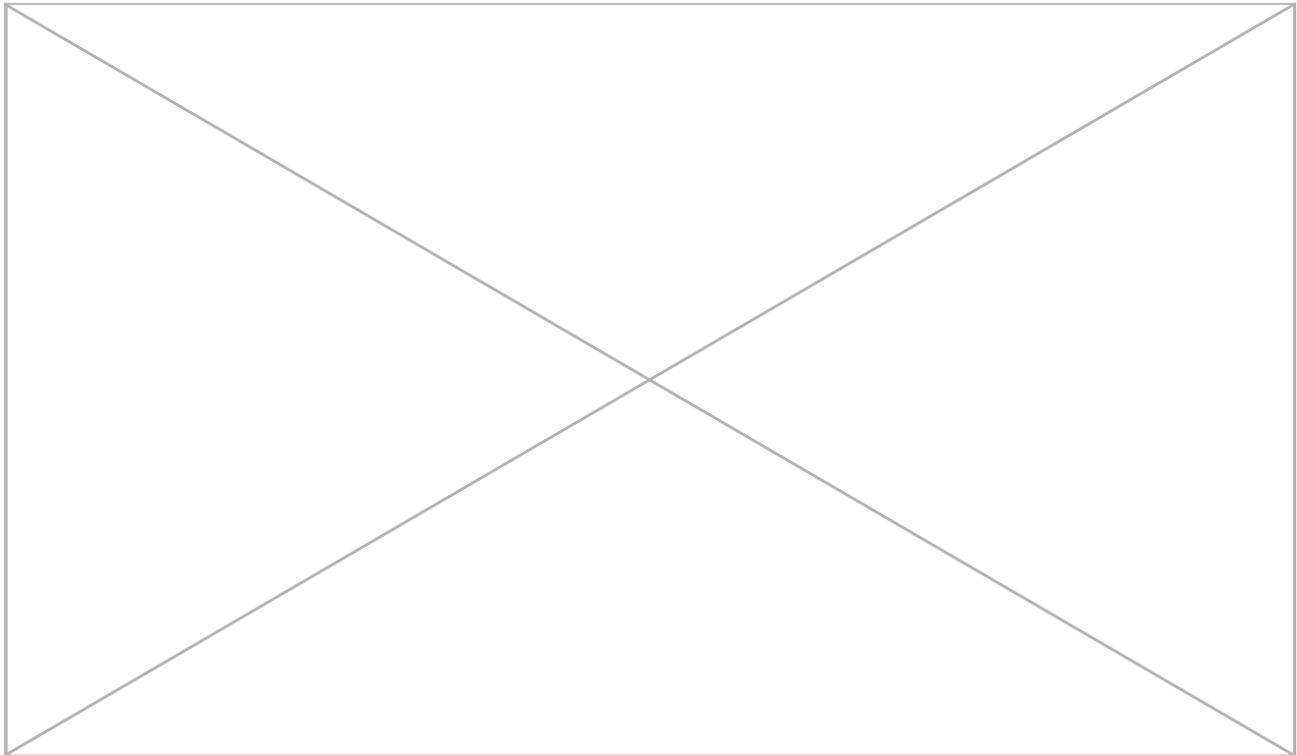
B-Horizont

Früherer ARE-code

Massnahmenkategorie

7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie

7.1 Neue / Aufwertung Bushaltestelle

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	Transportunternehmen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.90	01.01.2035	01.01.2037
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
		0	
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Infrastrukturänderungen, die für die Umsetzung des ÖV-Konzepts 2035 erforderlich sind (wie z.B. neue Bushaltestellen aufgrund von Änderungen der Linienführung, Anpassung von Kreuzungen, Installation von Priorisierungssampeln für Busse usw.). Ikl. Neue Bushaltestellen für bessere Erschliessung des Arbeitsschwerpunkts Brüggs (neue Tangentiallinie Ipsach-Brügg).		

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

ÖV Konzept 2035 Biel

7 Massnahmen der nationalen Planung

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

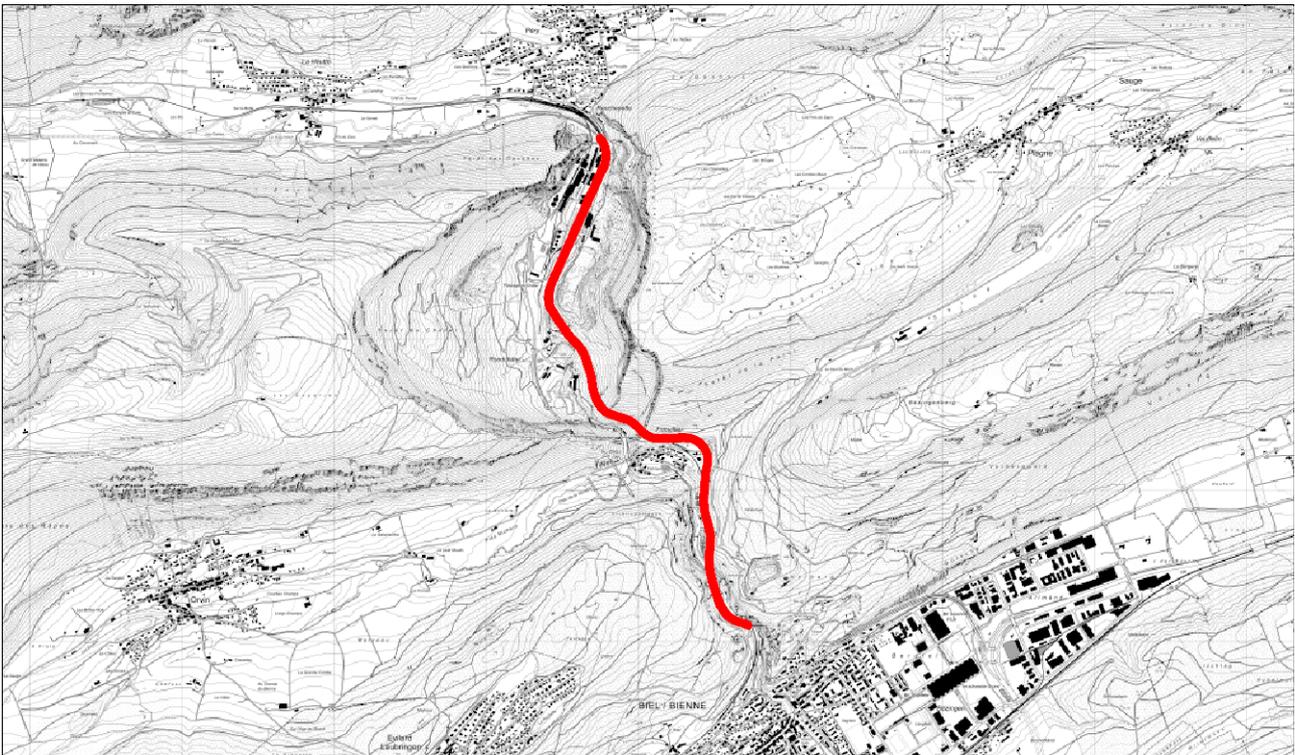
Veloverbindung Biel - Péry

BBS.LV-Nat.01

Nationale Referenznummer

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Fuss- und Veloverkehr (kantonal)



Beschreibung der Massnahme

Realisierung einer von der A16 getrennten Radverbindung im Rahmen des Unterhaltsprojekts des ASTRA (UplanNS). Die Anbindung an das Stadtzentrum wird abseits der Reuchenettestrasse sichergestellt

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

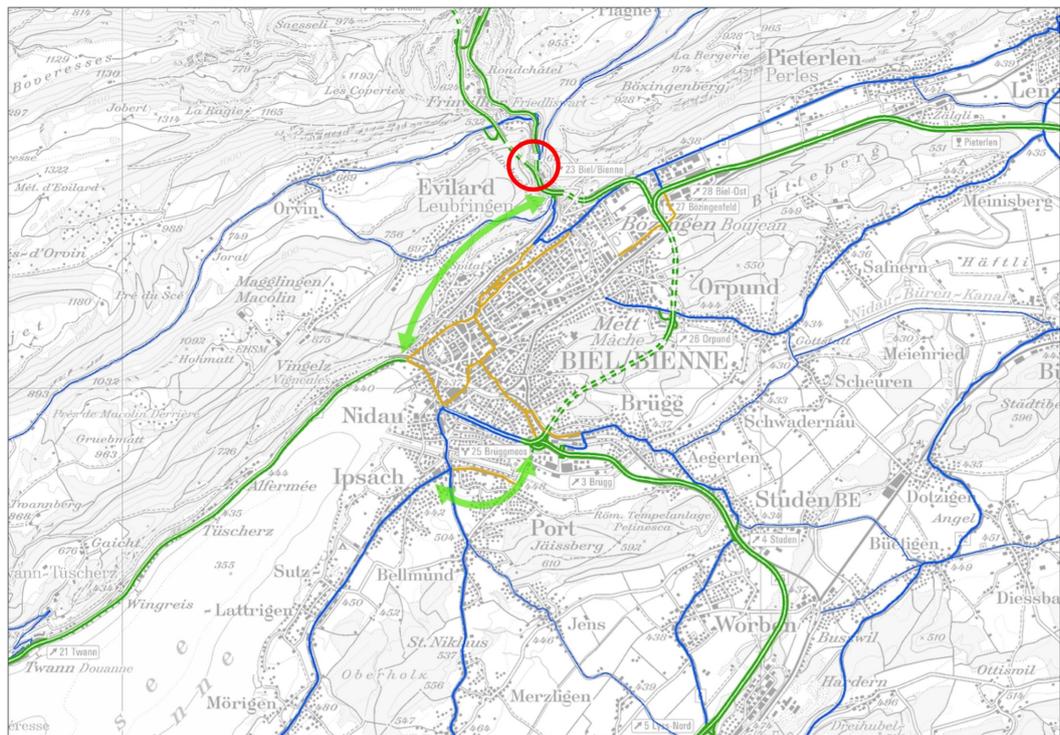
N16 Anschluss Biel(-Nord)

BBS.MIV-Nat.01

Nationale Referenznummer
SIN OB 4.4

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
**Motorisierter Individualverkehr
(national)**



Beschreibung der Massnahme

Der Ausbau des bestehenden Halbanschlusses Biel(-Nord) der N16 zu einem Vollanschluss ist Teil des genehmigten generellen Projekts zum A5-Ostast (Neubau, Koordinationsstand Festsetzung).

Das ursprüngliche Projekt sieht einen kreuzungsfreien Vollanschluss mit Tunnel vor. Für die Sanierung der N16 (A16) zwischen Biel und Tavannes wurde 2019 ein provisorischer Kreisell realisiert. Das ASTRA wird den provisorischen Kreisell zu einem definitiven Kreisell umbauen. Derzeit ist die Projektierung im Gange. Die öffentliche Auflage wird voraussichtlich 2026 stattfinden. Der Baubeginn wurde noch nicht festgelegt und kann frühestens nach dem Abschluss der Sanierung der A16 stattfinden. Es besteht ein Bezug zur Gesamtmobilitätsstudie «Biel/Bienne West», die in den Jahren 2024 und 2025 durchgeführt wird. Im Rahmen dieser Studie wird auch die Fragen der langfristigen Schliessung der Nationalstrassennetzlücke in Biel geklärt.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Der Vollanschluss Biel(-Nord) ermöglicht die direkte Anbindung von Evillard und Orvin an die Auto-bahn Richtung Solothurn und Biel. Damit entfällt die heutige Verbindung via Reuchenettestrasse durch dicht besiedeltes Stadtgebiet, und der Durchgangsverkehr wird gemäss der MIV-Strategie auf das Hochleistungsstrassennetz

gelenkt. Der Vollanschluss Biel(-Nord) wird in das Verkehrsmanagement einbezogen (vgl. BBS.NM-VM.1).

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

A5 Twanntunnel

BBS.MIV-Nat.02

Nationale Referenznummer

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
**Motorisierter Individualverkehr
(national)**



Beschreibung der Massnahme

Von 1969 bis 1973 wurde am linken Ufer des Bielersees die zweispurige Nationalstrasse N5 (A5) gebaut. Die Ortsdurchfahrt der Nationalstrasse in Twann ist aus mehreren Gründen nicht befriedigend. Grosse Teile des Dorfes leiden unter dem Verkehrslärm. Zudem wirkt das A5-Trasse wie ein Riegel zwischen den historischen Dorfkernen von Twann und Klein-Twann und dem Seeufer und beeinträchtigt das Ortsbild somit stark. Aus diesen Gründen beschloss der Bund in den 1980er-Jahren den Bau des Twanntunnels. Die Verlegung der Nationalstrasse in den Twanntunnel bietet wesentliche Vorteile für die lokale Bevölkerung:

- die Entlastung des Dorfs Twann vom Durchgangsverkehr und von den Immissionen
- die Möglichkeit zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt und einer Aufwertung des öffentlichen Raums sowie der Gestaltung sehr guter Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr

Zuletzt noch umstritten war die Gestaltung des Tunnel-Ostportals und des Halbanschlusses Twann zwischen Twann und Wingreis. Dieser Abschnitt liegt im wertvollen Rebbaugelände, welches im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) aufgeführt ist. 2010 genehmigte der Bund das Ausführungsprojekt für den Twanntunnel. Zwei Schutzorganisationen

fochten die Genehmigung mit Beschwerden an und forderten eine alternative Planung für den Portalbereich. Das Bundesverwaltungsgericht entschied 2011 und 2016 zugunsten der Schutzorganisationen und forderte den Kanton Bern auf, den Portalbereich landschaftsverträglicher zu gestalten. Gleichzeitig hob es die Plangenehmigung für den Portalbereich auf. Im Abschnitt des eigentlichen Tunnels blieb die Genehmigung von 2010 hingegen rechtskräftig. In einem partizipativen Verfahren hat das Tiefbauamt mit den Schutzverbänden, der Gemeinde Twann und den Rebbäuerinnen und -bauern wurde eine verträgliche Lösung für den Portalbereich gefunden, worauf die Projektänderung öffentlich aufgelegt wurde. Dagegen gingen Einsprachen ein. Das UVEK erteilte darauf die Plangenehmigung und wies die Einsprachen ab. Gegen die Plangenehmigung des UVEK haben 4 Privatpersonen Beschwerde vor dem Bundesverwaltungsgericht erhoben. Letzteres hiess die Beschwerden im August 2023 teilweise gut, bekräftigte aber die Rechtmässigkeit der Plangenehmigung im Grundsatz. 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.

**Schnittstelle mit den
Verkehrsnetzen der
Agglomeration**

Dank dem Tunnel wird das Dorf Twann vom Durchgangsverkehr und vom Lärm entlastet. Die bestehende Ortsdurchfahrt kann anschliessend verträglich umgestaltet werden.

Dokumentationsblatt übergeordnete
Massnahme Verkehr

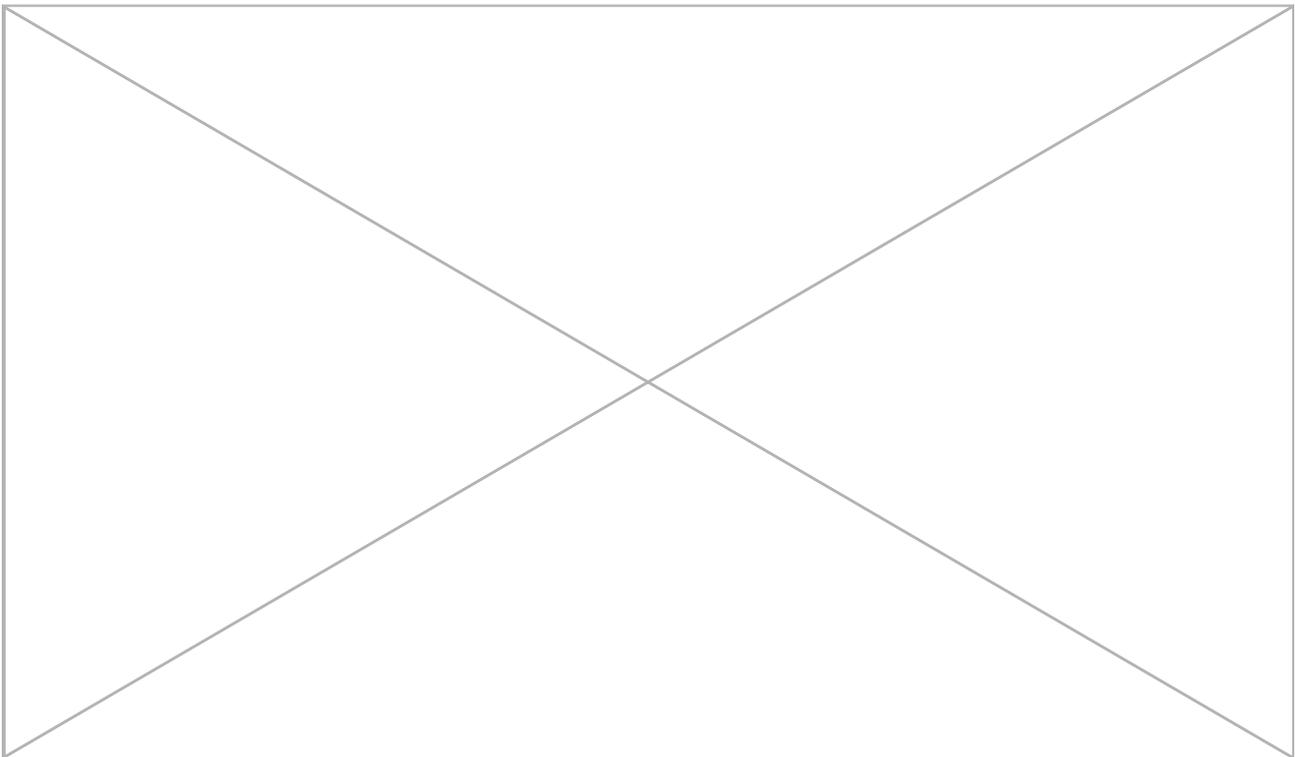
Twann, Qualitätssicherndes Verfahren Rückbau Nationalstrasse

BBS.MIV-Nat.03

Nationale Referenznummer

Massnahmenkategorie
andere

Unterkategorie
andere



**Beschreibung
der Massnahme**

Flankierende Massnahme zum Twann-Tunnel (übergeordnete Massnahme):
Dorfreparatur, Umgestaltung des Zentrums, Rückbau der ehemaligen Nationalstrasse
nach Fertigstellung des Umfahrungstunnels

**Schnittstelle mit den
Verkehrsnetzen der
Agglomeration**

Dokumentationsblatt übergeordnete
Massnahme Verkehr

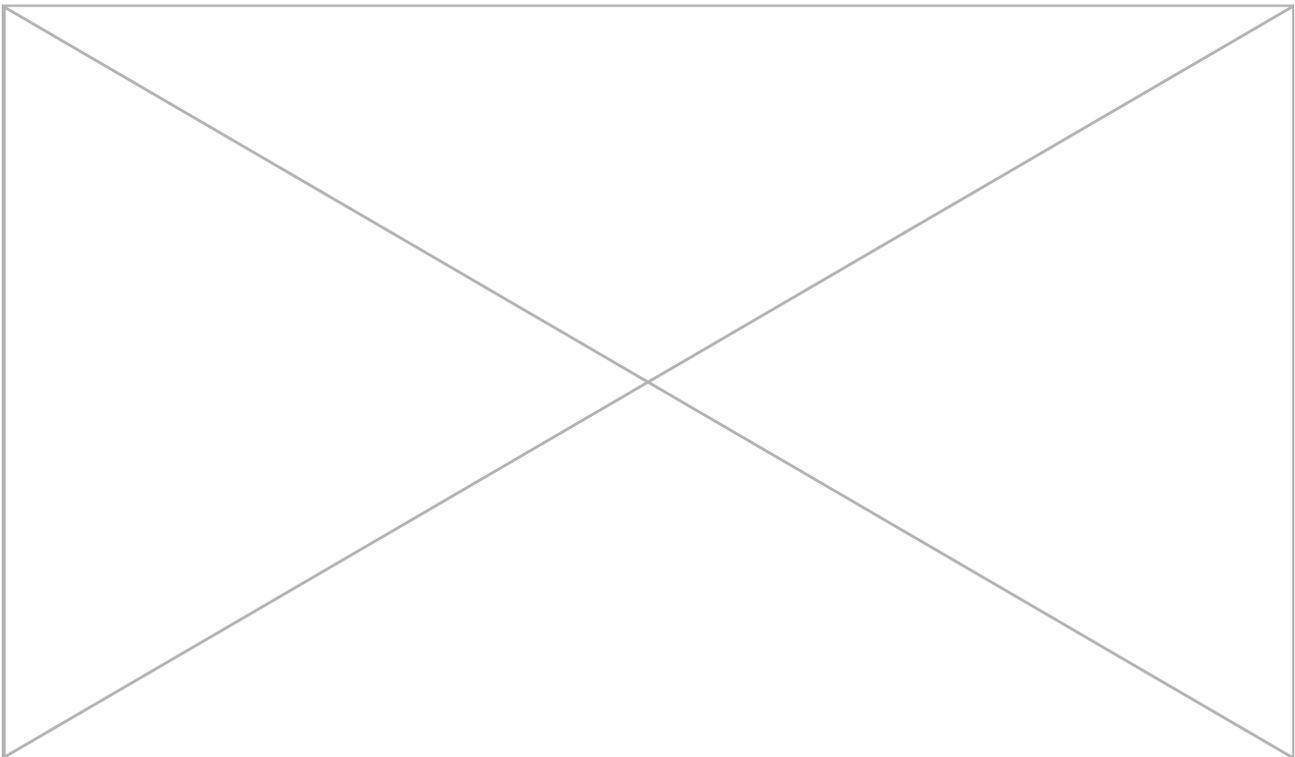
Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Vingelz

BBS.MIV-Nat.04

Nationale Referenznummer

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
**Motorisierter Individualverkehr
(kantonal)**



Beschreibung der Massnahme

Umgestaltung des Strassenraums, neues Trottoir und Fusswege nördlich der Kreuzung Vingelz, bauliche Anpassungen an Trottoir und Velostreifen, erweiterung der Lichtsignalanlage für die Buspriorisierung an der Kreuzung Vingelz, geschwindigkeitsregulation, Begrünung, Umorganisation von Parkflächen und Zugangswegen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

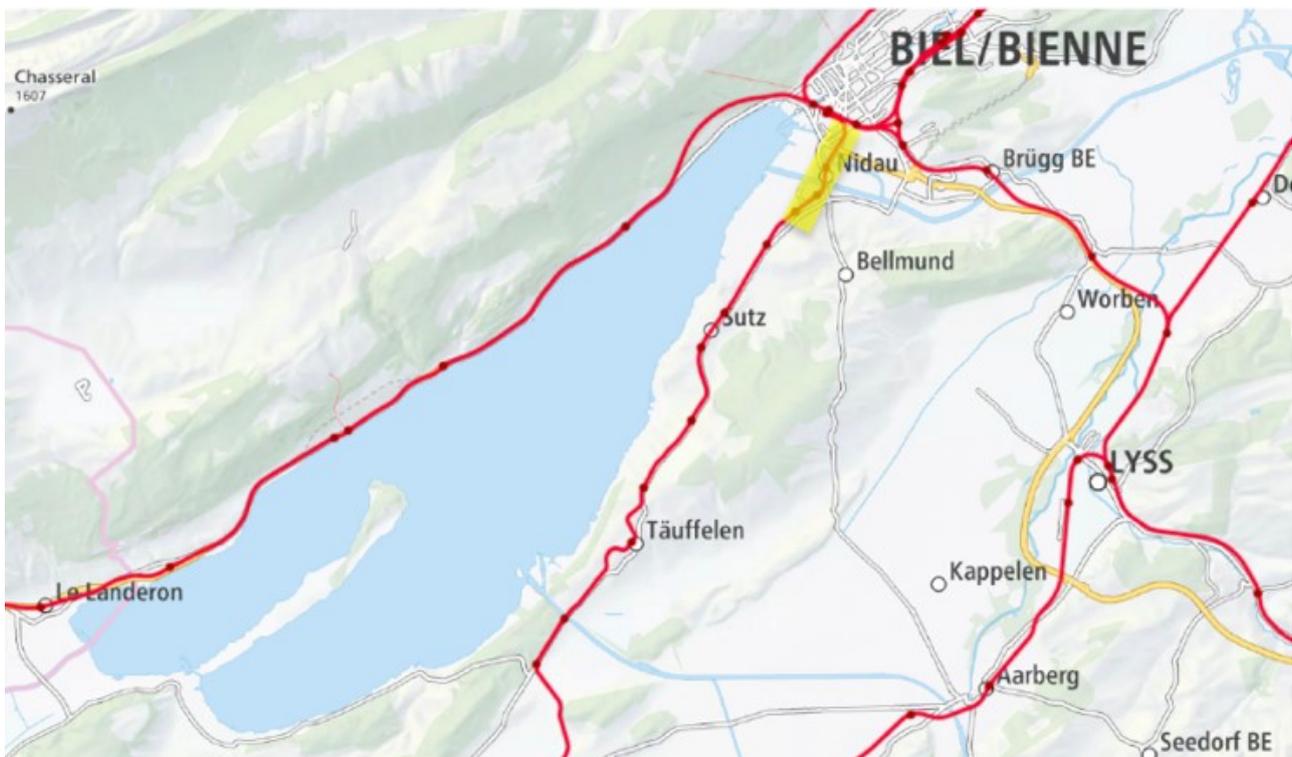
Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau

BBS.ÖV-Nat.01

Nationale Referenznummer

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Die Einspurstrecke der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn zwischen Ipsach Herdi und Biel führt zu Verspätungen und zu Anschlussbrüchen in Biel auf den Fernverkehr. Gemäss dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern ist auf dem Abschnitt Biel-Täuffelen bis 2040 mit einer Zunahme der Nachfrage um 35% zu rechnen. Die erwartete Nachfragesteigerung erfordert insbesondere in den Spitzenzeiten eine Erhöhung der Transportkapazität.

Zwischen Ipsach Herdi und Biel soll das Angebot in Spitzenzeiten zum 7 ½'-Minutentakt verdichtet werden. Dies erfordert einen abschnittweisen Doppelspurausbau (Ipsach Herdi-Nidau Beunden und Nidau-Biel). Im Abschnitt Ipsach Herdi-Biel ist in enger Koordination mit Biel und Nidau eine stadtverträgliche Lösung sicherzustellen.

Der abschnittweise Doppelspurausbau wurde im STEP-Ausbauschnitt 2035 beantragt, jedoch nicht aufgenommen. Die Region setzt sich zusammen mit dem Kanton dafür ein, dass er in den STEP Ausbauschnitt 2040/45 aufgenommen wird. Die Gemeinden und der Kanton sichern den Raumbedarf planerisch.

**Schnittstelle mit den
Verkehrsnetzen der
Agglomeration**

Die Erhöhung der Transportkapazitäten und Verbesserung der Fahrplanstabilität zwischen Täuffelen und Biel ermöglicht die angestrebte Veränderung des Modal Split und die Stabilisierung des MIV (WK 1). Dadurch wird eine angemessene Verkehrsqualität auf dem Strassennetz gewährleistet und eine weitere Siedlungsentwicklung nach innen längs dieser attraktiven ÖV-Achse ermöglicht (WK 2). Mit der Erhöhung des Modal Splits wird eine Stabilisierung der Lärm- und Luftbelastung am rechten Bielerseeufer erreicht. (WK 4).