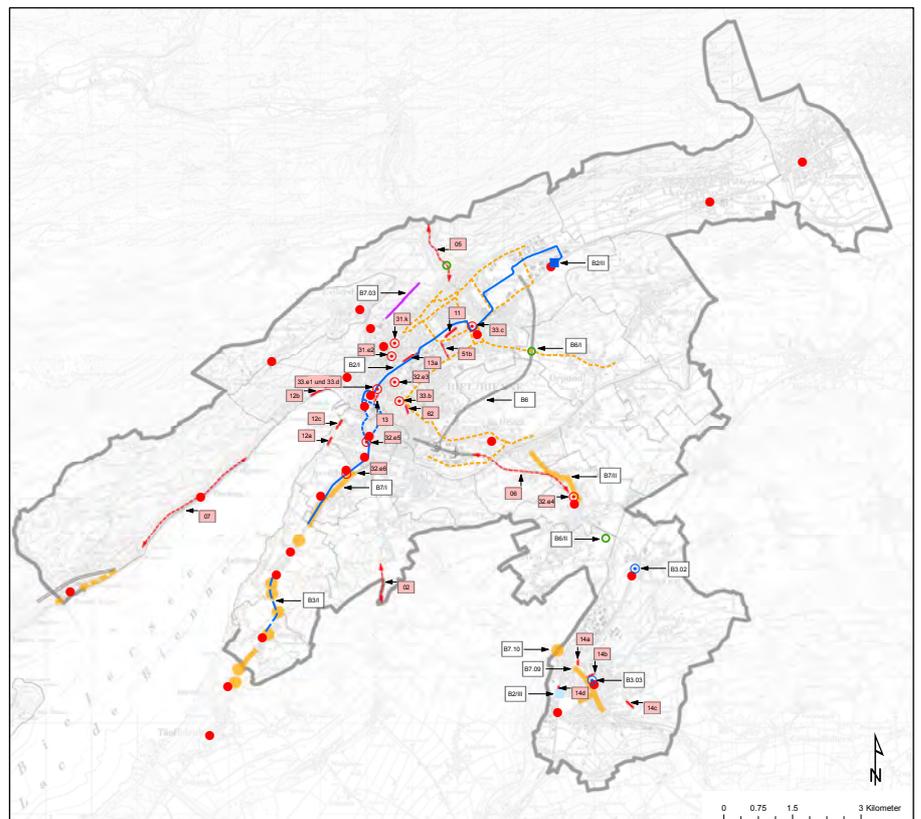


Beschlussfassung

Massnahmen



Dezember 2016

Richtplan / RGSK Biel-Seeland 2. Generation

mit integriertem Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 3. Generation

Massnahmenblätter Dezember 2016 (Beschlussfassung), Inhaltsverzeichnis

A Siedlung	A 1	Siedlungsflächenbedarf Wohnen	Seite 1
	A 2	Regionale Wohnschwerpunkte	5
	A 3	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale Arbeitsplatzschwerpunkte	7
	A 4	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten.....	11
	A 5	Regionale Zentralitätsstruktur	17
	A 6	Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen	19
	A 7	Aufwertung und Erneuerung der Quartiere	21
	A 8	Verdichtung des Siedlungsgebietes	23
	A 9	Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung	27
	A 10	Weiler	29
B Verkehr	B 1	Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität.....	31
	B 1/I	Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast.....	33
	B 2/I	Regiotram (neue öV-Achse Agglomeration Biel).....	35
	B 3	Schienegebundener öffentlicher Verkehr	39
	B 3I	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI.....	43
	B 3/II	ÖV-Knoten Bahnhof / Masterplan Biel/Bienne.....	45
	B 4	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Weiterentwicklung Busangebot.....	47
	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung	51
	B 5/I	ÖV-Knoten / Bushof Aarberg	55
	B 6	Bestehende und künftige Nationalstrassen	57
	B 6/II	Vollanschluss Studen	59
	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben.....	63
	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer	71
	B 7/II	Korridor Aegerten-Studen	75
	B 7/III	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel.....	77
	B 8	Lokale Erschliessung / Verkehrsberuhigung.....	81
	B 9	Parkierungsangebote / Parkierungsstandorte.....	83
	B 10	Verkehrsentensive Vorhaben	87
	B 11	Langsamverkehr	97
	B 11/I	Zühlbrücke Erlach-Le Landeron (Pont de l'Avenir).....	103
	B 11/II	Oberer Quai	105
	B 11/III	2. Bahnhofspassage	107
	B 11/IV	Querung Güterbahnhof	111
	B 11/V	Mett Zentrum.....	113
	B 11/VI	Bahnhofstrasse Biel.....	115
	B 11/VII	Biel, Beaumontquartier	117
	B 11/VIII	Ausbau Veloparking Walslerplatz	121
	B 11/IX	Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord.....	123
	B 11/X	Korridor Büren-Leuzigen.....	125
	B 11/XI	Veloverbindung Ipsach-Nidau- Biel Zentrum.....	127
	B 11/XII	Veloverbindung Port-Nidau-Zentrum	131
	B 11/X/III	Veloführung Schlössli-Twann	135

<i>C Landschaft</i>	<i>C 1 Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus 139</i> <i>C 2 Seeufergebiet 143</i> <i>C 3 Flussufer 147</i> <i>C 4 Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung..... 149</i> <i>C 5 Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiet 151</i> <i>C 6 Ökologische Landschaftsentwicklung 153</i> <i>C 7 Landwirtschaftliche Gesamtplanung 155</i> <i>C 8 Wald / Holznutzung..... 157</i> <i>C 9 Windenergie..... 159</i>
<i>D Controlling</i>	<i>D 1 Wirkungskontrolle 161</i>

Hinweis: Die grau hinterlegten Massnahmenblätter beinhalten Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm

Anhang

Objektblätter linkes Bielerseeufer

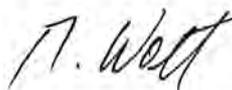
- OB1: A5, Sofortmassnahmen und kurzfristige Massnahmen*
- OB2: A5, langfristiges Sanierungskonzept*
- OB4: Ligerz, SBB-Doppelspurtunnel*
- OB5 Ligerz, öV-Erschliessung*
- OB6: Ligerz, Rückbau SBB-Trasse*
- OB7: Siedlung und Landschaft*

Richtplan KLB, Auszug (Koordinierte Planung Lyss-Busswil)

Genehmigungsvermerke

Mitwirkung vom April / Mai 2015
Vorprüfung vom 31. März 2016
Beschlossen durch die Mitgliederversammlung der Planungsregion
seeland.biel/bienne am 7. Dezember 2016

Präsident: Max Wolf



Geschäftsleiter: Thomas Berz



Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:
Biel, den 8. Dezember 2016, Der Geschäftsleiter:

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am:

Auftraggeber:
Verein seeland.biel/bienne, c/o BHP Raumplan AG,
Fliederweg 10, 3000 Bern 14 T 031 388 60 60

Bearbeitung:
R. Hartmann, Geschäftsstelle Verein seeland.biel/bienne unter Beizug von
haag hähnle gmbh raumplanung städtebau Rechberger-Strasse 5 2502 Biel/Bienne
T 032 323 83 78

Erläuterungen zu den Massnahmenblättern

Der erste Teil der Massnahmenblätter ist behördenverbindlich. Die Rubriken **Massnahmen und Vorgehen** beinhaltet die zentralen Aussagen des Massnahmenblattes und beschreibt, welche Aspekte zu behandeln sind und wie das Vorhaben im Einzelnen umgesetzt werden soll.

Die Teile „Umsetzungsprojekte“ und „Beurteilung der Massnahmen“ haben hinweisenden Charakter.

Der **Stand der Umsetzung** zeigt, inwieweit die gegenseitigen Absprachen gediehen sind, welchen Stand also die Koordination erreicht hat. Die einzelnen Massnahmenblätter werden periodisch nachgeführt, entsprechend dem Fortschreiten der Koordination. Verbindlich heisst in diesem Zusammenhang, dass die Beteiligten an den jeweiligen Stand der Koordination gebunden sind. Dabei wird wie folgt zwischen einer Festsetzung, einem Zwischenergebnis und einer Vororientierung unterschieden:

- Die Klassierung als **Festsetzung** bedeutet, dass die Koordination erfolgreich abgeschlossen ist und sich die Beteiligten inhaltlich einig sind, wie sie vorgehen wollen. Sie zeigt, dass die finanziellen Auswirkungen bekannt sind. Vorbehalten bleiben selbstverständlich die Beschlüsse der finanzkompetenten Organe. Sonst steht der Umsetzung nichts mehr im Wege. Die getroffenen Abmachungen sind verbindlich für alle Beteiligten.
- Die Klassierung als Zwischenergebnis zeigt an, dass die Koordination bereits zu Resultaten geführt hat. Die Beteiligten sind sich beispielsweise über Ziele und Vorgehen einig, während einzelne Fragen noch offen sind, wie z. B. Termine, Finanzierung etc. Verbindlich für alle Beteiligten ist das vereinbarte Vorgehen.
- Die schwächste Verbindlichkeitsstufe, die Vororientierung, erlaubt es, auch einzelne Ziele oder Ideen aufzunehmen, bei denen zwar die Zielsetzung und die Federführung bekannt sind, der Weg zum Ziel jedoch erst noch festgelegt werden muss. Die konkreten Folgen des Vorhabens lassen sich noch nicht in genügendem Masse aufzeigen. Weitere Anstrengungen zur erfolgreichen Koordination sind nötig. Verbindlich ist nur die Informationspflicht. Die planenden Stellen haben bei wesentlichen Änderungen des Vorhabens oder der Umstände die anderen Beteiligten rechtzeitig zu informieren.

Wichtig ist der Querbezug zur Finanz- und Investitionsplanung, der sich im Abschnitt **Kosten** ausdrückt. Dabei wird zwischen dem Gesamtaufwand und den für die Beteiligten anfallenden Kosten unterschieden. Der Kostenteiler zeigt weitere Stellen, die mitfinanzieren (Festsetzung) oder deren Mitfinanzierung angestrebt wird (Zwischenergebnis und Vororientierung). Festsetzungen sind mit der laufenden Finanzplanung der Beteiligten koordiniert.

Es folgen weitere nützliche Angaben. Die **Abhängigkeiten und Zielkonflikte** verweisen auf andere Bereiche, die einen Einfluss auf das Projekt haben oder davon beeinflusst werden oder allenfalls einen Zielkonflikt darstellen können. Schliesslich wird auch auf andere Massnahmenblätter hingewiesen, die thematisch zusammenhängen oder nahe liegen

Die Realisierung der Massnahme ist vor dem Hintergrund des Führungsinstrumentes der Region seeland.biel/bienne zu betrachten. Die Andockstelle wird soweit möglich definiert.

Hinweis zur Richtplan-Karte

Die Massnahmenblätter sind zusammen mit der Richtplan-Karte zu lesen. Die lokalisierbaren Massnahmen sind in der Richtplan-Karte soweit möglich und sinnvoll verortet, respektive aus den angegebenen Schwachstellen ersichtlich. Für den Agglomerationsbereich sind einzelne Inhalte aus der Karte teilweise in den Massnahmenblättern dargestellt. Dies soll insbesondere die Lesbarkeit für aus Sicht Agglomerationsprogramm wichtige Inhalte erleichtern.

Die Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter sind in der Beilage 21 des Erläuterungsberichtes (siehe auch Rückseite) dargestellt und mit den jeweiligen Nummern in den Massnahmenblättern versehen. Damit können insbesondere die Langsamverkehrsmassnahmen lokalisiert werden.

Agglomeration Biel Infrastruktur - Massnahmen Realisierung 2011 - 2026

Legende

Nationalstrassen

- Straasse
- Ergänzung/Anschluss

Kantons- und Gemeindestrassen

- Neuanlage
- Umgestaltung / Aufwertung
- Umgestaltung / Aufwertung
- Verkehrliche flankierende Massnahmen vfm (Ostast, Bruggmoos)
siehe Massnahmenblatt

Bahn-Infrastruktur

- Doppelspur BTI / Regiotram (ab 2027)
- Neue Haltestelle realisiert
- Neue Haltestelle realisiert
- Aufwertung Haltestelle

Infrastruktur Langsamverkehr / intermodale Schnittstellen

- Verbesserung / Sichern Veloverbindung
- Schliessen von Netzlücken
- Aufwertung Plätze / Strassenräume
- Bike and Ride

Massnahmenblatt B11, Massnahmenliste LV-N: ohne Finanzierung aus Infrastruktur-Fonds mit Finanzierung aus Infrastruktur-Fonds

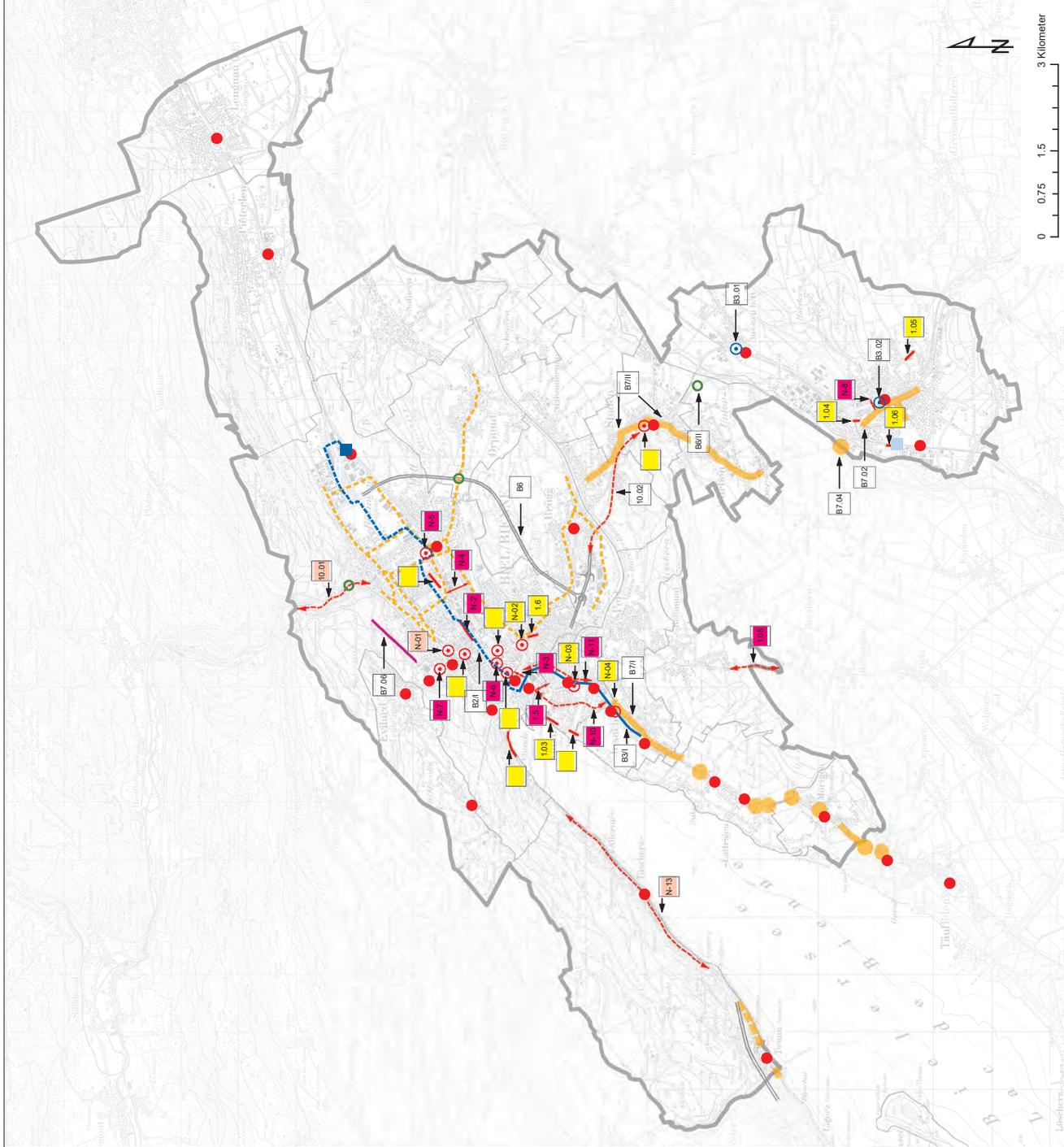
- AP 1. Generation
- AP 2. Generation
- AP 3./4. Generation

Statistische Agglomerationsgrenze (gemäss BfS ohne Pagny und Vaudreuil)
Gemeindegrenze

Datum: Juli 2016

BHP Raumplan AG
Bearbeitung: RH/bu
Dokument: 1533_Agglie_Biel_Massnahmen.mxd

Quellangaben:
Kantonsstrassen © AG1 Kanton Bern;
Politische Grenzen © AG1 Kanton Bern;
Kartengrundlage PK50 © Bundesamt für Landestopografie



Siedlungsflächenbedarf Wohnen		A 1
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: S1 ARE-Code: 0371.2.026	
<p>Zielsetzung: Der erforderliche zusätzliche Siedlungsflächenbedarf für Wohnnutzungen orientiert sich an einer Bevölkerungszahl für das Jahr 2030 von</p> <ul style="list-style-type: none"> - 180'000 Einwohnern für den Gesamtperimeter seeland.biel/bienne, bzw. - 125'000 Einwohnern für den Perimeter der Agglomeration Biel/Lyss <p>sowie einer darauf abgestimmten wirtschaftlichen Entwicklung. Er wird durch Verdichtung und etappierte Erweiterungen der Bauzonen gewährleistet. Deren regionale Verteilung berücksichtigt die örtlich unterschiedlichen Eignungen. Die Vielseitigkeit des Wohnungsangebots wird gefördert und die Wohnungsstruktur an die aktuellen und künftigen Bedürfnisse der Wohnbevölkerung angepasst.</p>		
<p>Weitere beteiligte Stellen</p> <p><input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (JGK/AGR)</p>	<p>Federführung: seeland.biel/bienne</p>	
<p>Produkt Abgestimmte und bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung</p>		
<p>Massnahmen und Vorgehen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Gemeinden, seeland.biel/bienne und die zuständigen kantonalen Stellen wirken auf eine Siedlungsentwicklung hin, welche die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzziele gewährleistet und eine koordinierte räumliche Entwicklung anstrebt. 2. seeland.biel/bienne beobachtet die Siedlungsentwicklung, stellt allfällige Abweichungen gegenüber den Bevölkerungszielen fest und informiert die Gemeinden über sich erweisenden Handlungsbedarf. 3. Die Gemeinden veranlassen zeitgerecht die nötigen planungsrechtlichen und weiteren Massnahmen zur Erreichung der Baureife der entsprechenden Siedlungsflächen. 4. Der Baulandbedarf wird nach kantonalem Richtplan ermittelt. Ein Ausgleich der sich daraus ergebenden Baulandbedarfskontingente zwischen den Gemeinden ist möglich und anzustreben. Gemeinden mit Unterdeckungen infolge fehlender Siedlungsreserven können bis zu 2/3 der Kontingente an andere Gemeinden <u>im Perimeter der Agglomeration Biel/Lyss</u> im Rahmen folgender Bedingungen abgeben: <ul style="list-style-type: none"> - Es besteht kein Anspruch auf Inanspruchnahme von Kontingenten anderer Gemeinden. - Die Bedürfnislage muss ausreichend nachgewiesen sein. - Übertragungen von Baulandbedarfskontingenten dürfen nur für die Einzoning und Realisierung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung erfolgen. - Die Dichte der nutzniessenden Vorranggebiete Siedlungserweiterung entspricht einer Geschossflächenziffer GFL₀, welche mindestens 0.1 höher liegt als gemäss kantonalem Richtplan für den entsprechenden Raumtyp vorgesehen ist (siehe Massnahmen A_01). - Die Gebiete, auf die Baulandbedarfskontingente übertragen werden können, müssen mindestens die Güteklasse C der öV-Erschliessung aufweisen. - Auf dem einzuzonenden Gebiet ist mit geeigneten Vorgaben eine hohe städtebauliche Qualität zu gewährleisten. - Die Verfügbarkeit des einzuzonenden Landes muss sichergestellt sein. - Die Übertragung von Baulandbedarfskontingenten bedarf neben der Zustimmung der kantonalen Stellen der innerregionalen Genehmigung. Die Geschäftsstelle prüft unter Einbezug der Arbeitsgruppe Raumentwicklung und Verkehr Agglomeration Biel/Lyss, ob die Bedingungen eingehalten sind. Im Zweifelsfall entscheidet das Leitungsgremium der Agglomerationskonferenz. <p>Anhang zu Massnahmenblatt A1 enthält nähere Einzelheiten und Kriterien zum Verfahren zur Übertragung von Siedlungsflächen (betrifft den Agglo-Teil).</p> 4a. Gemeinden <u>ausserhalb des Perimeters der Agglomeration Biel/Lyss</u>, die den Baulandbedarf nach kantonalem Richtplan nicht ausnützen, können den nicht beanspruchten Teil im Rahmen einer Vereinbarung anderen Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters übertragen, allerdings nur in Vorranggebiete Siedlungserweiterung. Die Bedingungen müssen analog Pos. 4 noch konkret festgelegt werden. 5. Die Gemeinden fördern die Vielseitigkeit des Wohnungsangebotes und dessen Anpassung an sich verändernde Bedürfnisse mittels bau- und planungsrechtlicher sowie liegenschaftspolitischer Massnahmen. 		

<p>6. Gemeinden mit Zentrumsfunktionen (Biel, Brugg, Ipsach, Port, Lengnau, Nidau, Orpund, Pieterlen, Studen, Täuffelen, Büren, Lyss/Aarberg, Ins, Schüpfen), aber auch die übrigen Gemeinden fördern im Besonderen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wohnungen für sich verändernde Haushaltgrössen. - Altersgerechte Wohnungen, Wohnen mit Sevicefunktionen. - Behindertengerechte Wohnungen, - Anpassung nicht bedürfnisgerechter Wohnungen (z.B. Überbauungen mit gleichförmigem Wohnungsangebot, Wohnungen mit nicht mehr zeitgemässen Standards). 	
<p>Realisierung:</p> <p><input type="checkbox"/> 2011 – 2014</p> <p><input type="checkbox"/> 2015 – 2018</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p>Kosten:</p> <p>CHF 5'000.- / Jahr</p> <p>Kostenteiler</p> <p><input type="checkbox"/> Bund</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton 75%</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> s.b/b 25%</p> <p><input type="checkbox"/> Gemeinden</p>
<p>Stand der Umsetzung</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	
<p>Abhängigkeiten, Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt A_01 	
<p>Zusammenhang Führungsinstrument</p> <ul style="list-style-type: none"> - Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr - Massnahmenblatt Nr. 10, Betrieb der Internet-Plattform RegioGIS 	
<p>Dokumentation</p> <p>-</p>	
<p>Controlling</p> <p>Periodische Kontrolle Bevölkerungsentwicklung / Baulandereserven (nächste Kontrolle 2016)</p>	

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
A 1.01 Koordination Ortsplanungen	Inhaltliche und zeitliche Koordination der Ortsplanungen. Regelung der Übertragung von Baulandbedarfskontingenten nach kantonalem Richtplan.	s.b/b	CHF 5'000 / Jahr
A 1.02 Monitoring Siedlungsentwicklung	Kontrolle und Steuerung Siedlungsentwicklung (integriert in RegioGIS).	s.b/b	*)

*) Kosten integriert in RegioGIS (Massnahme Nr. 10 Führungsinstrument)

Beurteilung der Massnahmen

<p>Auswirkungen</p> <p>Mit dieser Massnahme wird sichergestellt, dass rechtzeitig genügend Bauland für die angestrebte Bevölkerungsentwicklung bereitgestellt und dass den spezifischen Bedürfnissen Rechnung getragen wird. Dies ist insbesondere für die Agglomeration Biel/Lyss wichtig, indem das beschränkte Angebot in der Stadt Biel mit einem genügenden Angebot in den Agglomerationsgemeinden kompensiert werden kann. Damit wird gleichzeitig einem unerwünschten, zu grossen Siedlungsdruck in den ländlichen Gebieten entgegengewirkt.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</p> <p>Die Massnahme steht im Wechselspiel mit der Massnahme A8 "Verdichtung des Siedlungsgebietes". Eine Verdichtung im vertraglichen Rahmen hat grundsätzlich Vorrang vor Neueinzonungen. Die Verdichtungsmöglichkeiten sind jedoch beschränkt, womit Neueinzonungen unumgänglich sein werden. Ein direkter Zusammenhang besteht zudem zur Massnahme A4 "Vorranggebiet Siedlungserweiterung", indem ein Transfer von Baulandkontingenten nur in diesen Gebieten bereitgestellt werden dürfen. Die strengen Anforderungen der öV-Erschliessung sind hier zu erfüllen (Massnahme B3/B4).</p>

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Die Massnahme ist im Gesamtzusammenhang zentral und prioritär, indem sie gleichzeitig die Umsetzung der Entwicklungsziele und die Abstimmung Siedlung/Verkehr umsetzt. Sie kann mit verhältnismässig geringem Aufwand umgesetzt werden.

Anhang zum Massnahmenblatt A1, Transfer Siedlungsflächenbedarf innerhalb der Agglomeration Biel/Lyss*Mass des übertragbaren Siedlungsflächenkontingentes*

Das übertragbare Siedlungsflächenkontingent ergibt sich aus dem Baulandbedarf nach kantonalem Richtplan für die Gemeinden Biel und Nidau zum heutigen Zeitpunkt, abzüglich den Reserven in den gültigen Zonenplänen und den nach Richtplan möglichen Siedlungserweiterungen. Die sich daraus ergebende Unterdeckung beträgt 30 ha. Gemäss Massnahmenblatt sind davon 2/3 übertragbar. Dies sind 20 ha.

Das Mass des übertragbaren Siedlungsflächenkontingentes wird im Rahmen des vier-jährigen Controllings (vgl. Massnahmenblatt D1) überprüft und angepasst.

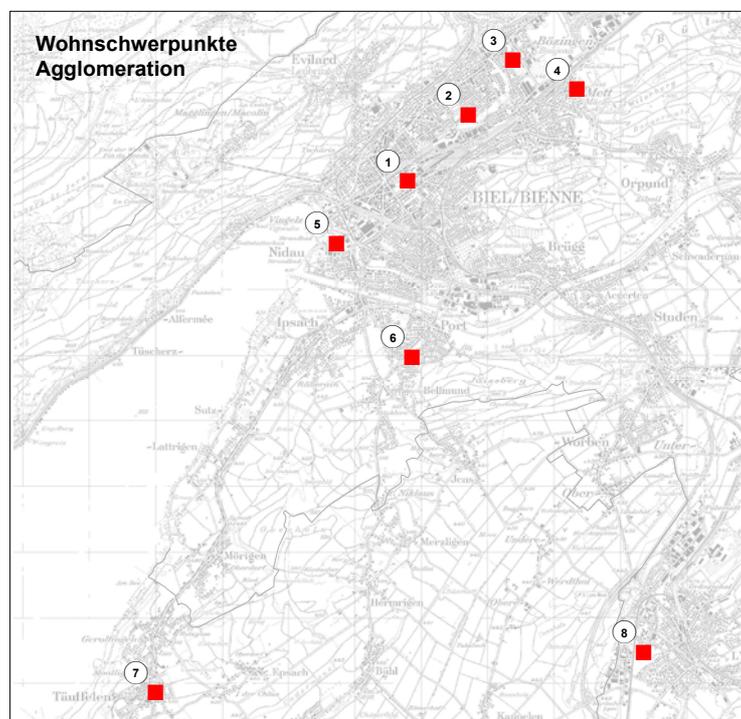
Verfahren zur Inanspruchnahme einer Übertragung von Siedlungsflächen

- 1) Die eine Übertragung beabsichtigende Gemeinde beantragt beim Leitungsgremium der Konferenz Agglomeration Biel den Siedlungsflächen-transfer.
- 2) Der Antrag enthält die Nachweise dass die Bestimmungen gemäss Punkt 4 des Massnahmenblattes A_1 eingehalten sind. Dies ist unter folgenden Voraussetzungen der Fall:
 - a) Plausibilität des Bedürfnisses ist nachgewiesen. Massgebend ist dabei der Nachweis eines Baulandmangels in der beantragenden Gemeinde, die bauliche Entwicklung der letzten Jahre sowie die aktuelle Nachfragesituation lokal und regional.
 - b) Die Übertragung befindet sich im Rahmen eines stichhaltigen, das Gemeindegebiet abdeckenden ortsplanerischen Konzeptes.
 - c) Die Übertragung darf höchstens 1/3 des im Zeitpunkt des Antrages noch vorhandenen übertragbaren Siedlungsflächenkontingentes betragen, mindestens jedoch 2 ha.
 - d) Die EGK C ist nachgewiesen. Das entsprechende öffentliche Verkehrsangebot muss spätestens auf den Zeitpunkt der kommunalen Genehmigung der Einzonung durch entsprechende Beschlüsse des Gemeinderats gesichert sein.
 - e) Die Verfügbarkeit des Landes ist spätestens zum Zeitpunkt der kantonalen Vorprüfung durch eine Absichtserklärung der beteiligten Grundeigentümer nachgewiesen. Entsprechende Verträge sind vor der kommunalen Genehmigung abzuschliessen.
- 3) Die Geschäftsführung seeland.biel/bienne prüft unter Einbezug der Arbeitsgruppe Raumentwicklung und Verkehr Agglomeration Biel/Lyss den Transfer im Rahmen ihres Controllings (Monitoring Siedlungsentwicklung mit Hilfe RegioGIS) und stimmt ihn mit dem AGR ab. Sie konsultiert nach eigenem Ermessen benachbarte und die den Siedlungsflächenbedarf abtretende Gemeinden. Sie berichtet dem Leitungsgremium der Agglomerationskonferenz und legt diesem den Transfer im Zweifelsfall zum Beschluss vor.
- 4) Nach einem positiven Entscheid der Region führt die Gemeinde das Mitwirkungs- und das Vorprüfungsverfahren durch und orientiert seeland.biel/bienne über die Ergebnisse.
- 5) Verzichtet die Gemeinde nach einem negativen Entscheid der Region nicht auf die Übertragung, entscheidet das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung.
- 6) Die Geschäftsführung von seeland.biel/bienne führt ein Verzeichnis der getätigten Übertragungen von Siedlungsflächen.

Regionale Wohnschwerpunkte		A 2
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: S2 ARE-Code: 0371.2.027	
Zielsetzung: Die Realisierung von Wohnraum an Standorten mit guten Rahmenbedingungen wird gezielt gefördert.		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (AGR) <input checked="" type="checkbox"/> Grundeigentümer	Federführung: Standortgemeinden (Biel, Nidau, Port, Täuffelen, Lyss, Ins)	
Produkt Vorbereitung und Einleitung der Realisierung von Wohnschwerpunkten.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Als regionale Wohnschwerpunkte gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. 2) Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte hin. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen. 3) Die bauliche Nutzung der regionalen Wohnschwerpunkte erfolgt in einer ihrer Bedeutung angepassten, mittleren bis hohen Siedlungsdichte (Richtwert GFZo min. 0.6, im Agglomerationskerngebiet – Nidau, Ipsach, Port, Brugg - GFZo min 0.8, Im Agglomerationszentrum Biel GFZo min. 1.0). 4) Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohnschwerpunkte durch die Aufnahme von Kontakten mit Grundeigentümern und nach Möglichkeit durch den Erwerb von Grundstücken. 5) Die Gemeinden gewährleisten die zeitgerechte Realisierung der Infrastruktur. 6) Die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte findet im Rahmen von städtebaulich ausgerichteten qualitätssichernden Verfahren statt.		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Kosten: - Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte - Nach Überführung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen in rechtsgültige Bauzonen unterstehen diese denselben Bedingungen wie die regionalen Wohnschwerpunkte.		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm		
Dokumentation -		
Controlling Stand der planungsrechtlichen Grundlagen sowie der finanziellen und rechtlichen Sicherstellung der Erschliessung.		

Umsetzungsprojekte

Gemeinde	Gebiet	Fläche	Hinweise
Biel	1. Gaswerkareal	5.0 ha	Weitgehend realisiert.
	2. Gurzelen/Gygax-Areal	5.0 ha	Planung z.T. abgeschlossen (Gygax-Areal), z.T. in Bearbeitung (Gurzelen).
	3. Sägefild	2.7 ha	Planung abgeschlossen.
	4. Bischofkänel-Ost	14.2 ha	Umzonung (Campingzone zu Wohnzone) hängig.
Nidau	5. Expo-Park	2.0 ha	Planung in Bearbeitung.
Port	6. Lohn-Bellevue	6.0 ha	Planung abgeschlossen, in Realisierung.
Täuffelen	7. Breitenfeld	1.7 ha	Planung abgeschlossen, in Realisierung.
Lyss	8. Stigli-Spinsmatte	7.5 ha	Weitgehend realisiert.



Beurteilung der Massnahmen

Auswirkungen

Mit den Wohnschwerpunkten wird eine verdichtete und qualitativ gute Siedlungsentwicklung auf besonders geeignete Standorte gelenkt (öV-Erschliessung, zentrale Lage). Sie befinden sich vorwiegend auf der Achse des Regiotrams. Damit werden die Abstimmung Siedlung-Verkehr gewährleistet, die Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr verbessert, die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und der flächenmässigen Ausdehnung des Siedlungsgebietes entgegengewirkt.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Eine spezielle Abhängigkeit besteht zur Massnahme B3/B4 (Gewährleistung einer genügenden öV-Güteklasse).

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Die Massnahme ist im Gesamtzusammenhang zentral und prioritär. Sie kann mit verhältnismässig geringem Aufwand umgesetzt werden.

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale Arbeitsplatzschwerpunkte		A 3
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: S3 ARE-Code: 0371.2.028	
Zielsetzung: Ausbau bestehender und Realisierung neuer Entwicklungsschwerpunkte für die konzentrierte Ansiedlung von Arbeitsnutzungen.		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (AGR) <input checked="" type="checkbox"/> Grundeigentümer	Federführung: Standortgemeinden (Biel, Brügg, Lengnau, Studen, Ins, Lyss, Gampelen)	
Produkt Vorbereitung und Einleitung der Realisierung von Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Die Gemeinden fördern auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv das Vorhandensein genügender Flächenangebote in den in der Richtplankarte bezeichneten kantonalen Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzschwerpunkten. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen neuer Realisierungshindernisse. 2) Die Ansiedlung von Verkaufsnutzungen ist nur für den örtlichen Bedarf sowie für motorfahrzeugabhängige und sperrige Güter in Betracht zu ziehen. Ausgenommen sind Entwicklungsschwerpunkte „D“ gemäss kantonalem Richtplan und regionale Arbeitsplatzschwerpunkte innerhalb bestehender, gemischt genutzter Siedlungsgebiete. Zudem bleiben die besonderen Bestimmungen zu einzelnen kantonalen Entwicklungsschwerpunkten vorbehalten. 3) Die Gemeinden gewährleisten eine etappenweise Realisierung und die zeitgerechte Erstellung der Infrastruktur. 4) Die Erschliessung der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte und der regionalen Arbeitsplatzschwerpunkte durch den öffentlichen Verkehr hat für mindestens 50 % der Fläche der auszuscheidenden Zonen der Erschliessungs-güteklasse D nach kantonalem Richtplan zu entsprechen. Vorbehalten bleiben die Vorgaben gemäss kantonalem Richtplan. 5) seeland.biel/bienne koordiniert bei Bedarf die Antragstellung zur Aufnahme neuer, bzw. die Erweiterung bestehender kantonalen Entwicklungsschwerpunkte in den kantonalen Richtplan.		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Kosten: – Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte –		
Zusammenhang Führungsinstrument – Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm – Massnahmenblatt Nr. 5, regionale Standortförderung		
Dokumentation – Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt C_04		

Controlling

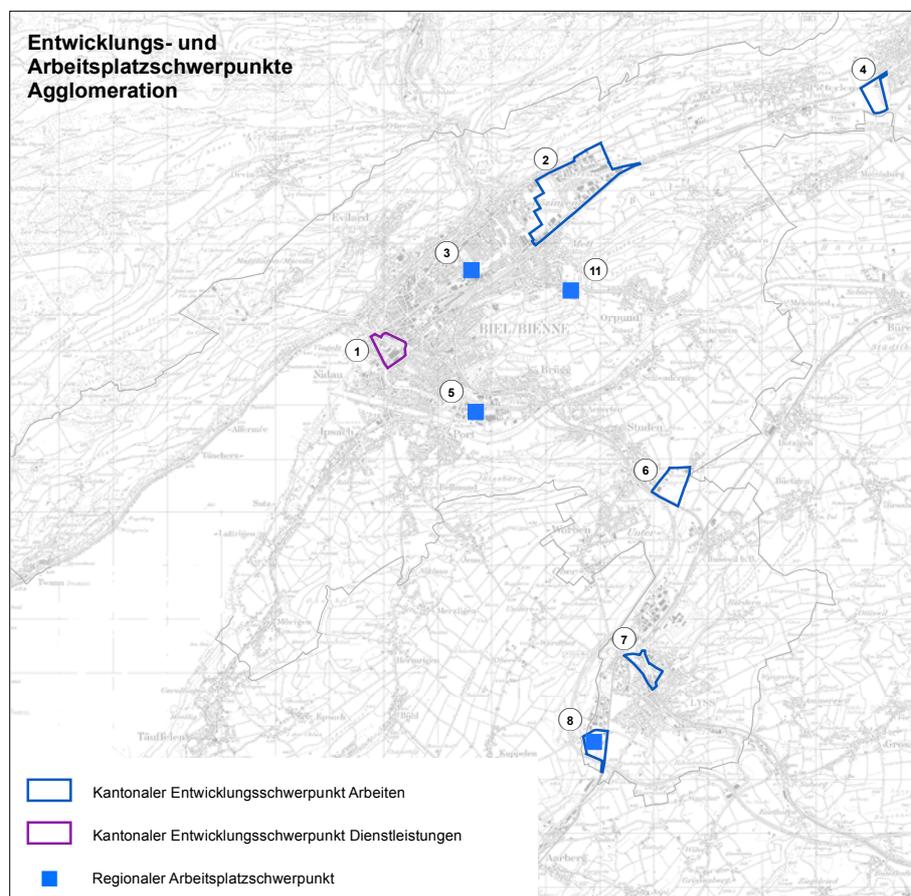
Stand der planungsrechtlichen Grundlagen sowie der finanziellen und rechtlichen Sicherstellung der Erschliessung. Kantonale Entwicklungsschwerpunkte gemäss ESP Controlling.

Schwerpunkte Arbeiten

Gemeinde	Gebiet	Fläche*	Hinweise
Biel	1. ESP Masterplan	1.9 ha	Zum Teil realisiert
	2. ESP Bözingenfeld	30.7 ha	Weitgehend realisiert.
	3. Gurzelen	1.9 ha	In Realisierung.
Lengnau	4. ESP	16 ha	Planung in Bearbeitung.
Brügg	5. Brüggmoos		Weitgehend realisiert / Verdichtungspotenzial.
Studen	6. ESP Studengrien	1.7 ha	Zum Teil realisiert.
Lyss	7. ESP Bahnhof		Weitgehend realisiert.
	8. ESP Grien-Süd	18 ha	Weitgehend realisiert.
Orpund	11. Industriezone West	3 ha	Mindestens flächengleiche Kompensation der durch die A5 beanspruchten Bauzonenfläche.
Gampelen	9. Bahnhof	7 ha	Planung abgeschlossen.
Ins	10. Bahnhof	8 ha	Planung abgeschlossen.

* Nicht überbaute Flächen, ohne Verdichtungspotenzial

Hinweis: in Schönbrunnen (Gemeinden Rapperswil, Schüpfen, Münchenbuchsee, Deisswil) ist im Kantonalen Richtplan eine Strategische Arbeitszone SAZ für Grossprojekte ausgeschieden (nicht eingezont).



Beurteilung der Massnahmen**Auswirkungen**

Mit den kantonalen und regionalen Arbeitsschwerpunkten werden Voraussetzungen für die angestrebte Arbeitsplatz-entwicklung an geeigneten Standorten geschaffen (Erschliessung, zentrale Lage). Sie sind längs der Bahnachsen resp. Achse des Regiotrams sowie bei Autobahnanschlüssen situiert. Mit der Massnahme werden unerwünschte Entwicklungen (z.B. neue Einkaufszentren an der Peripherie) verhindert und die Abstimmung Siedlung-Verkehr gewährleistet.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Eine spezielle Abhängigkeit besteht zur Massnahme B3/B4 (Gewährleistung einer genügenden öV-Gütekategorie).

Bedeutung im Gesamttrahmen / Priorisierung

Die Massnahme ist im Gesamtzusammenhang zentral und prioritär. Sie kann mit verhältnismässig geringem Aufwand umgesetzt werden.

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten		A 4
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: S4 ARE-Code: 0371.2.029	
Zielsetzung: Zeitgerechte Einzonung in den Vorranggebieten Siedlungserweiterung und Realisierung neuer Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte. Neueinzonungen sollen erst in Betracht gezogen werden, wenn die unüberbauten Reserven und die Verdichtungspotenziale in den bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (AGR) <input checked="" type="checkbox"/> Grundeigentümer	Federführung: Standortgemeinden	
Produkt Tatsächliche und planungsrechtliche Sicherung von Vorranggebieten für die Siedlungserweiterung.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Als Vorranggebiete Siedlungserweiterung, bzw. Vorranggebiete Siedlungserweiterung / langfristige Option, gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. 2) Die Standortgemeinden von Vorranggebieten Siedlungserweiterung wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Sicherstellung der später als weitere regionale Arbeitsplatz- oder Wohnschwerpunkte geltenden Gebiete hin. 3) Die Standortgemeinden von Vorranggebieten Siedlungserweiterung, langfristige Option vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen und sichern ihre spätere Erschliessung. 4) seeland.biel/bienne überwacht die laufende Entwicklung und informiert die Gemeinden über sich erweisenden Handlungsbedarf. Zudem gewährleistet seeland.biel/bienne in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine zweckmässige Etappierung, insbesondere der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten. Die Gemeinden stellen eine bedarfs- und zeitgerechte Überführung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung in Bauzonen sicher. Einzonungen von Flächen > 2 Hektaren bedürfen einer Festsetzung im Richtplan / RGSK. 5) Nach Überführung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung in rechtsgültige Bauzonen unterstehen diese denselben Bedingungen wie die regionalen Wohn- oder Arbeitsplatzschwerpunkte.		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2010 -2011 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> später	Kosten: – Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	
Stand der Umsetzung (gem. nachstehender Liste) <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		

In der folgenden Tabelle sind die einzelnen Vorranggebiete aufgeführt. In *kursiver Schrift* sind Gebiete dargestellt, welche im RGSK 1. Generation noch nicht figurierten. Ergänzungen erfolgten namentlich in Gemeinden, in welchen nach kantonalem Richtplan 2030 ein grösserer Einzonungsbedarf zu erwarten ist.

Koordinationsstand K: F = Festsetzung, Z = Zwischenergebnis, V = Vororientierung. Die Einteilung erfolgte anhand der Vorgaben des Kantons zu den RGSKs und beziehen sich auf einen möglichen Stand zum Zeitpunkt der Beschlussfassung zum RGSK / Richtplan Biel-Seeland (Mitte 2016). Festsetzungen im Rahmen des RGSK 1. Generation gelten als Ausgangslage und werden nicht mehr in Frage gestellt.

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (W) Agglomeration Biel / Lyss

Nr.	Gemeinde	Gebietsbezeichnung	Bemerkungen / Handlungsbedarf	K	F
1.1	Aegerten	Stockfeld	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	5.2 ha
1.2	Biel	Rangierbahnhofareal	Im kantonalen Richtplan als prioritäres Siedlungsentwicklungsgebiet Wohnen bezeichnet. Gut geeignet für eine dichte und qualitativ herausragende Überbauung. Erschliessung lösbar. Verfügbarkeit mittelfristig nicht gegeben (Rangierbahnhof SBB). Planung ab 2025.	V	31 ha
1.3	Biel	Berghaus	Landschaftliche Vorbehalte, politische Umsetzbarkeit vorläufig nicht gegeben.	V	2 ha
1.4	Brügg	Brachmatt	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	4.6 ha
1.5	Brügg	Gumme	Bedarf längerfristig, landschaftlich exponiert, öV-Erschliessung ist sicherzustellen	V	3.7 ha
1.6 1.7	Ipsach	Seezone	Im kantonalen Richtplan als prioritäres Siedlungsentwicklungsgebiet Wohnen bezeichnet. Gut geeignet, zu lösen: Konflikt mit kommunalem Schutzgebiet, Strassenerschliessung (planungsrechtlich gesichert), Verfügbarkeit, Interessenabwägung FFF.	V	16 ha
1.8	Lengnau	Rolli-Süd	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	5.1 ha
1.9	Lengnau	Rolli-Ost	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	3.8 ha
1.10	Lyss	Unterdorfacker	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	4.8 ha
1.11	Lyss	Leuere	Voraussetzungen erfüllt, Interessenabwägung FFF notwendig, Verfügbarkeit nur teilweise gegeben, Realisierung mittelfristig	Z	11 ha
1.12	Lyss	Dreihubel	Voraussetzungen teilweise erfüllt, Interessenabwägung FFF notwendig, Bedarf längerfristig.	V	4.7 ha
1.13	Lyss	Gübelacher	Interessenabwägung notwendig.	V	
1.14	Orpund	Weingarten	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	3.7 ha
1.15	Orpund	Stöckenmatt	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	10 ha
1.16	Pieterlen	Bassbelt	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	2.7 ha
1.17	Port	Neumatt	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	6.5 ha
1.18	Studen	Längachere	Interessenabwägung Naturgefahren notwendig; es besteht keine Alternative zu FFF. Festsetzung im Rahmen der OP-Revision.	Z	9.5 ha
1.19	Sutz-L.	Juch	Ev. Interessenabwägung FFF, Verfügbarkeit zurzeit nicht gegeben. Horizont nächste OP-Revision	V	6.6 ha
1.20	Sutz-L	Latrigen West	Ev. Interessenabwägung FFF, Verfügbarkeit zurzeit nicht gegeben. Horizont nächste OP-Revision	V	4.9 ha
1.21	Täuffelen	Kleemattenweg,	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	2.3 ha
1.24	Täuffelen	Friedweg	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	2 ha
1.22	Täuffelen	Schulstrasse	Interessenabwägung FFF notwendig. Verfügbarkeit nicht gegeben. Langfristige Realisierung	V	5.6 ha
1.23	Worben	Paletzeyfeld	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	3.9 ha

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (W), übrige Region

Nr.	Gemeinde	Gebietsbezeichnung	Bemerkungen / Handlungsbedarf	K	F
1.24	Aarberg	Müligass	Interessenabwägung FFF notwendig, Erschliessung LV (Bahnquerung) und Strasse (Engpass Bahnübergang) sicherstellen. Verfügbarkeit noch zu klären.	Z	3.1 ha
1.25	Büren a.A.	Solothurnstrasse	Interessenabwägung FFF notwendig, öV - Erschliessungsgüte E ungenügend (zu verbessern)	Z	3.6 ha
1.26	Büren a.A.	Galgenfeld	Interessenabwägung FFF notwendig, öV - Erschliessungsgüte E ungenügend (zu verbessern)	Z	1.6 ha
1.27	Büren a.A.	Schüre	Interessenabwägung FFF notwendig, öV - Erschliessungsgüte E ungenügend (zu verbessern). Langfristige Absicht.	V	1.4 ha
1.28	Gampelen	Bahnhof	Interessenabwägung FFF notwendig. Verfügbarkeit absehbar, übrige Voraussetzungen erfüllbar. Abklärung Störfallvorsorge (Gasleitung) notwendig. Realisierung mittelfristig	Z	3 ha
1.29	Ins	Wingarte	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	7.8 ha
1.30	Schüpfen	Dorf	Interessenabwägung FFF notwendig, übrige Voraussetzungen erfüllbar, Verfügbarkeit unbekannt	V	7.8 ha
1.31	Ins	Brüelzelgli	Im RGSK 1. Generation irrtümlicherweise als regionaler Wohnschwerpunkt festgesetzt (Kriterien erfüllt), obschon nicht eingezont. Bereinigung Situation FFF und Interessenabwägung unter Einbezug von 1.29 notwendig.	Z	8 ha

Hinweise:

Das von der Gemeinde Aarberg angemeldete Gebiete Bleikimatt und Speisfeld werden nicht berücksichtigt:

- Das Gebiet Bleikimatt erfüllt aufgrund verschiedener Vorbehalte die Anforderungen nicht.
- Das Gebiet Speisfeld liegt ursprünglich in einem Landschaftsschutzgebiet B; als Kompromiss wird das Landschaftsschutzgebiet aufgehoben, womit eine spätere Einzonung erleichtert wird.

Die von der Gemeinde Büren a.A. gemeldeten Gebiete Reiben und Rütifeld werden aufgrund der exponierten Lage und der Langfristigkeit des Bedarfes nicht berücksichtigt.

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (A) Agglomeration Biel / Lyss

Nr.	Gemeinde	Gebietsbezeichnung	Bemerkungen / Handlungsbedarf	K	F
2.1	Biel / Pieterlen	Gemeindegrenze	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation Im kantonalen Richtplan als Strategische Arbeitszone SAZ bezeichnet, was eine Nutzung als regionale Arbeitszone behindern könnte > Klärung zu gegebener Zeit notwendig.	F	19 ha
2.2	Lyss	Breite	Interessenabwägung FFF, gewisse Vorbehalte Grundwasserschutz / Gefahren. Verfügbarkeit nicht gewährleistet. Langfristige Ausrichtung	V	18 ha
2.3	Pieterlen	Sömmerung	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	22 ha

2.4 Studen	Studengrien	Interessenabwägung FFF notwendig, Vollabschluss Studen als Erschliessungsvoraussetzung, Nutzung und Verdichtung der bestehenden Arbeitszone Voraussetzung für einer Neueinzonung, Verbesserung der öV-Erschliessung. Verfügbarkeit möglich.	Z	18 ha
2.5 Lyss	Aumatt Buswil	Bedarfsnachweis und Interessenabwägung.	V	

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (A), übrige Region

Nr.	Gemeinde	Gebietsbezeichnung	Bemerkungen / Handlungsbedarf	K	F
2.6	Dotzigen	Landi	Interessenabwägung FFF notwendig (insb. Nachweis genügender Dichte), Voraussetzungen Erschliessung / Schutz / Verfügbarkeit vorhanden, kurzfristiger Bedarf für Erweiterung des bestehenden Betriebs Landi nachgewiesen.	F	2 ha
2.7	Gals	T10-Anschluss	Anschluss an die T10 nicht gelöst, Interessenabwägung FFF notwendig.	Z	3 ha
2.8	Gampelen	Bahnhof	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	5 ha
2.9	Ins	Zbangmatte	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	12 ha
2.10	Aarberg	Mühlifeld	Interessenabwägung FFF notwendig, Erschliessung und Verfügbarkeit klären.	Z	2.6 ha

Hinweis: Die Genehmigung von Festsetzungen in den Gebieten 2.5 – 2.7 durch den Kanton bedingt, dass die Arbeitszonenbewirtschaftung des Kantons (gemäss Massnahmenblatt A_05 des kantonalen Richtplans) vorliegt.

Vorranggebiete Siedlungserweiterung öffentliche Nutzung, Agglomeration Biel

Nr.	Gemeinde	Gebietsbezeichnung	Bemerkungen / Handlungsbedarf	K	F
3.1	Biel	Spitalzentrum	Festsetzung im Rahmen RGSK 1. Generation	F	Biel

Abhängigkeiten, Zielkonflikte

- Zusammenhang mit Massnahmenblatt A1 (Siedlungsflächenbedarf).
- Die Gemeinden Ipsach und Sutz-Lattrigen wenden sich gegen eine Siedlungsentwicklung, wie sie durch die Bezeichnung als Vorranggebiete Siedlungserweiterung angestrebt wird. Die Gebiete werden deshalb als langfristige Optionen bezeichnet.
- Viele der Vorranggebiete Siedlungserweiterung sind im kantonalen Inventar Fruchtfolgeflächen enthalten.
- Gemäss kantonalem Richtplan sind Einzonung > 2 ha respektive Einzonungen in Fruchtfolgeflächen ohne Kompensation in der Regel nur in Vorranggebieten für Siedlungserweiterung möglich (Massnahme A_01).

Zusammenhang Führungsinstrument

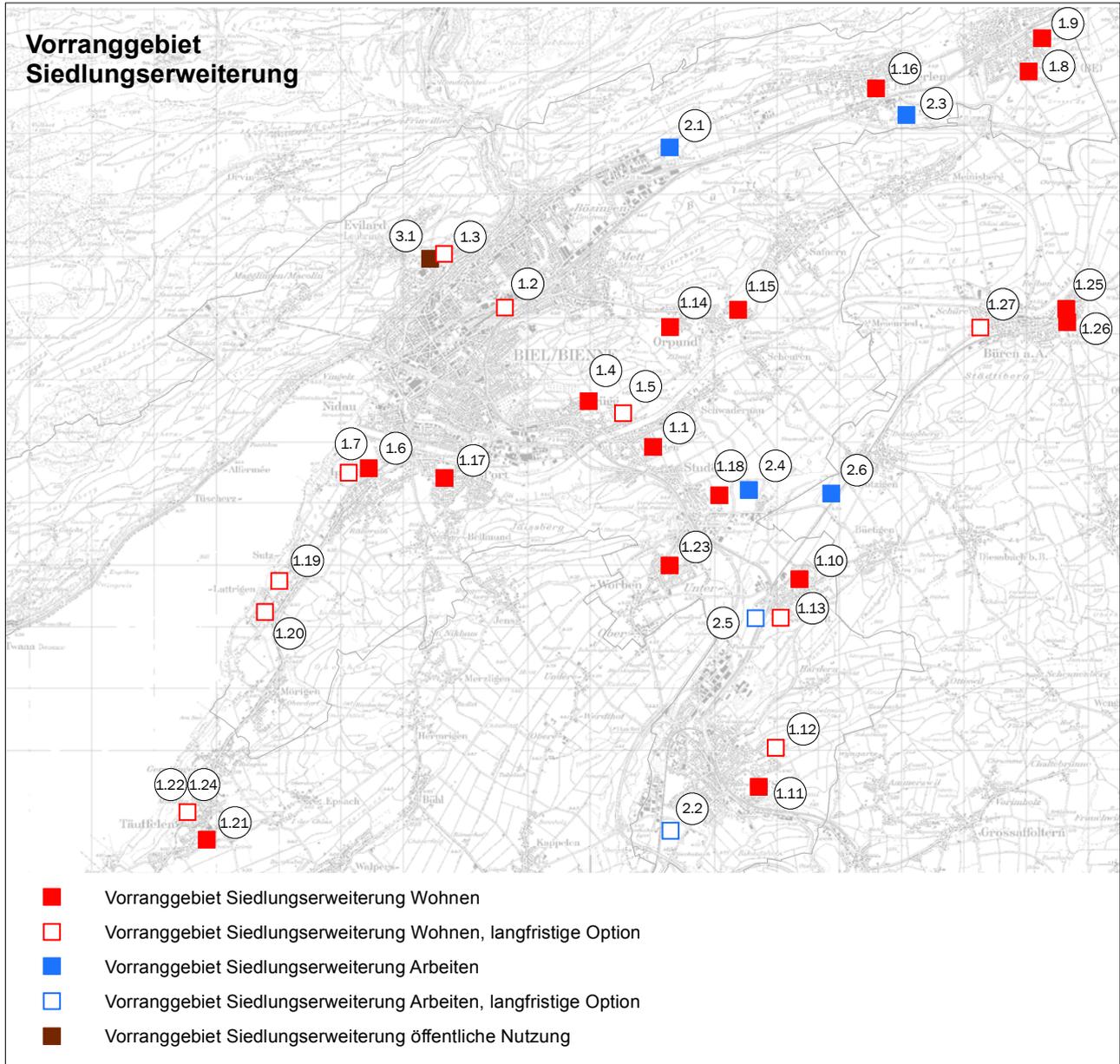
Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm

Dokumentation

- Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt A 06 Fruchtfolgeflächen
- Agglomeration Biel, Richtplan Siedlung und Verkehr, Erläuterungsbericht: Anhang 2, Vorranggebiete Siedlungserweiterung, Interessenabwägung Siedlung / Landschaft-Landwirtschaft

Controlling

Erfassung massgeblicher Faktoren (Grundeigentum, Freihaltung Erschliessung, usw.).



Beurteilung der Massnahmen**Auswirkungen**

Mit der Ausscheidung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung wird die Siedlungsentwicklung mittel- bis langfristig auf Standorte gelenkt, welche eine ähnlich gute Qualität aufweisen wie die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (öV-Erschliessungsgüte, hohe Dichte, ..). Damit werden die Voraussetzungen für die langfristige Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten vorbereitet und die Abstimmung Siedlung/Verkehr langfristig sichergestellt.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

In den meisten Vorranggebieten bestehen Abhängigkeiten zu Erschliessungsvorhaben. So müssen als Voraussetzungen für die Neueinzonungen die öV-Erschliessung und in Einzelfällen die Strassenerschliessung zuerst bereitgestellt werden. Im Agglomerationsbereich ist insbesondere die Abhängigkeit zum Regiotram (Massnahme B 2/I) von Bedeutung, liegen doch diverse Vorranggebiete im Einzugsbereich dieser neuen öV-Achse.

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Die Massnahme ist für die Steuerung der langfristigen Siedlungsentwicklung von zentraler Bedeutung. Insbesondere werden die Voraussetzungen verbessert, in Agglomerationsnähe und an geeigneten Standorten genügend Bauland für die angestrebte Siedlungsentwicklung bereitstellen zu können. Sie trägt dazu bei, dass die geplanten Infrastrukturen auf die zukünftige Siedlungsentwicklung abgestimmt sind. Der Massnahme kommt hohe Priorität zu; sie ist mit einem geringen Aufwand umsetzbar.

Controlling

- Standortentscheide überkommunaler Einrichtungen
- Vorhandensein Versorgungslücken

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
-			

Hinweise: Die Zentren 4. Stufe Lengnau, Orpund, Pieterlen, Studen, und Täuffelen sind mit Genehmigung des Richtplans S+V der Agglomeration bereits rechtsgültig.

Die Einstufung von Schüpfen als Zwischenergebnis erfolgt aufgrund eines Vorbehalts des Kantons. Die endgültige Einstufung ist festzulegen, wenn relevante Fragen anstehen (z.B. Ortsplanungsrevision).

Beurteilung der Massnahmen**Auswirkungen**

Die Einstufung unterstützt eine gewisse Schwerpunktbildung bei der Ansiedlung von überkommunalen Einrichtungen und bei der Siedlungsentwicklung, indem gemäss kantonalem Richtplan ein zusätzlicher Faktor für den Baulandbedarf gewährt wird.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Abhängigkeit zu A6 "öffentliche Einrichtungen".

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Die Auswirkungen der Massnahme sind indirekt spürbar und unterstützen die angestrebte Siedlungsentwicklung. Dank geringem Aufwand hohe Priorität.

Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen		A 6
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: S6 ARE-Code: 0371.2.031	
Zielsetzung Die Siedlungs- und Verkehrsplanung in der Region berücksichtigt die bestehenden überkommunalen öffentlichen Einrichtungen. Neue Bedürfnisse werden entsprechend den unterschiedlichen örtlichen Eignungen platziert.		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern	Federführung: Standortgemeinden	
Produkt Berücksichtigung bestehender und Standortwahl neuer überörtlicher öffentlicher Bedürfnisse.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Die massgebenden, regional bedeutsamen öffentlichen Einrichtungen sind insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> Bildung <ul style="list-style-type: none"> - Oberstufenschulen (Biel, Nidau, Brügg, Orpund, Studen, Pieterlen, Lengnau, Nidau, Täuffelen) - Oberstufenschulen (Büren, Erlach, Ins, Lyss, Schüpfen) - Mittelschulen Biel - Kaufmännische Berufsschule - Berufsbildungszentrum Biel - Hochschule für Architektur, Bau und Holz - Hochschule für Technik und Informatik - Pädagogische Hochschule - Eidg. Hochschule für Sport Magglingen - Bildungszentrum Wald, Lyss - Berufs- und Weiterbildungszentrum Lyss - Inforama Ins - Schweizerische Metallunion Bildungszentrum Aarberg Sport / Kultur <ul style="list-style-type: none"> - Kongresshaus / Hallenbad - Museumsmeile Biel (Pasqu'Art, Schwab, Neuhaus) - Theater Biel-Solothurn / Spectacles français - Kulturhalle KuHa Lyss - Fussball- und Eishockeystadion Bözigenfeld-West (neu) - 3-fach-Turnhallen BBz, Esplanades, Gymnasium (Biel-See und Biel-Linde) - Strandbäder Biel und Nidau - Sportanlagen Magglingen und Ipsach (BASPO) - Wassersportanlagen Biel – Vingelz – Beaurivage – Strandboden – Nidau – Barkenhafen - Schwimmbäder Aarberg, Büren, Lyss - Sportzentrum Grien und Eissportanlage in Lyss Gesundheit <ul style="list-style-type: none"> - Spitalzentrum Biel - Spital Aarberg Weitere <ul style="list-style-type: none"> - Strafanstalten Witzwil und St. Johannsen 2) Die Planungen auf allen Stufen (Gemeinden, Agglomeration, Kanton) berücksichtigen die betrieblichen und räumlichen Bedürfnisse der überkommunalen öffentlichen Einrichtungen. 3) seeland.biel/bienne koordiniert <ul style="list-style-type: none"> - die Standortwahl neuer Bedürfnisse aufgrund der jeweiligen funktionellen Anforderungen und den Eignungen potenzieller Standorte. - den Finanzierungsschlüssel bei überkommunalen öffentlichen Einrichtungen. 		

Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Kosten: – Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Gemeinden
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	
Abhängigkeiten, Zielkonflikte – Berücksichtigung regionale Zentralitätsstruktur (Massnahmenblatt B 2)	
Zusammenhang Führungsinstrument – Massnahmenblatt Nr. 9, Zusammenarbeit im Bereich „Volksschule“ –	
Dokumentation –	
Controlling Erfassung betrieblicher Konflikte oder Bedürfnisse der bestehenden Institutionen.	

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
–			

Beurteilung der Massnahmen

Auswirkungen Die Planung wichtiger öffentlicher Einrichtungen wird auf die Raumplanung abgestimmt (zentrale Standorte, gute Erschliessung)
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen Zentralitätsstruktur (MB A5) und Verkehrserschliessung
Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung Wichtige Aufgabe der Region, dürfte nur fallweise zum Tragen kommen. Mittlere Priorität, da die öffentlichen Einrichtungen in der Regel keiner grossen Dynamik unterliegen.

Aufwertung und Erneuerung der Quartiere		A 7
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: S7 ARE-Code: 0371.2.032	
Zielsetzung Bestehende Siedlungsgebiete mit Defiziten hinsichtlich Gestaltung, Umweltqualität und Gebrauchswert werden aufgewertet.		
Weitere beteiligte Stellen <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> Quartierorganisationen	Federführung: Standortgemeinden	
Produkt Früherkennung von qualitativen Defiziten in den Quartieren und Einleitung von Massnahmen zur Quartieraufwertung.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Die Gemeinden fördern die Aufwertung und Erneuerung von Ortsteilen und Quartieren und deren soziale Durchmischung. 2) Handlungsfelder der Quartieraufwertung sind: – Öffentliche Grün- und Freiflächen; – Fusswegnetz; – Gestaltung öffentlicher Räume; – Sicherheit im öffentlichen Raum; – Private oder halb-öffentliche Aussenräume; – Treffpunkte, Begegnungsräume; – Verkehrsberuhigung; – Parkierungsangebote; – bauliche Erneuerung; 3) Die Gemeinden identifizieren Gebiete mit Handlungsbedarf, bestimmen die konkreten Defizite und Verbesserungspotenziale und lösen entsprechende Realisierungen aus. 4) Die Gemeinden stellen die Nutzung von Synergien mit wichtigen, die Siedlungsstruktur beeinflussenden Projekten (insbesondere Autobahnumfahrung, verkehrlich flankierenden Massnahmen, Regiotram, Neuerschliessung Industriezone Lyss-Nord, Umgestaltung K 22) sicher und gewährleisten die Mitwirkung der Bevölkerung.		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Kosten: unbekannt Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton fallweise <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte – Planung / Projektierung A5 im Abschnitt Anschluss Brüggmoos / Weidteile / Anschluss Bienne-Centre – Massnahme B 8 trägt ebenfalls zur Umsetzung der Ziele bei		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr		

Dokumentation – Unterlagen Planung KEST, 2002 – Quartieraufwertung, Vorstudien Stadt Biel, 2002
Controlling Ausgeführte / eingeleitete Realisierungen

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
A 7.01 Koordinierte Entwicklungsplanung Biel/Nidau	Begleitplanung zum Bau der Autobahn A5 (Westast / Bienne-Centre) im betroffenen Gebiet der beiden Gemeinden (Richtplan beschlossen)	Biel / Nidau / Kanton	unbekannt
A 7.02 Quartieraufwertung Biel	Realisierungsprogramm Aufwertungsmassnahmen	Biel	unbekannt
A 7.03

Beurteilung der Massnahmen

Auswirkungen Mit der Aufwertung und Erneuerung der Quartiere wird die Wohn- und Lebensqualität verbessert und die Siedlungsentwicklung nach Innen unterstützt. Wohnliche Quartiere leisten ein Beitrag zum sparsamen Umgang mit der Mobilität, in dem Anreize zur Verbringung der Freizeit im Wohnumfeld geschaffen werden.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen Es besteht ein direkter Zusammenhang zu MB A 8 (Verdichtung), in dem letztere Massnahme oft nur begleitet von einer qualitativen Verbesserung der Quartierstrukturen zielführend ist. Ein wichtiger Beitrag leistet die Massnahme B8 (Verkehrsberuhigung)
Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung Wichtige Daueraufgabe der Gemeinden, hohe Priorität.

Verdichtung des Siedlungsgebietes		A 8
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: S8 ARE-Code: 0371.2.033	
Zielsetzung: Die Verdichtung des Siedlungsgebietes wird gefördert, unter Beachtung städtebaulicher, ökologischer oder das Ortsbild betreffender Qualitäten.		
Weitere beteiligte Stellen <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (AGR)	Federführung: Standortgemeinden	
Produkt Erfassen der Verdichtungspotenziale und Auslösen von Realisierungsimpulsen.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Innerhalb der in der Richtplankarte bezeichneten Vorranggebiete Siedlungsverdichtung erfassen die Gemeinden die vorhandenen Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenziale. Zur Umsetzung der Potenziale erstellen die Gemeinden Massnahmenpläne (Vorgehen und Termine) 2) Die Verdichtung von Gebieten im Einzugsbereich des vorgesehenen Regiotrams (MB B 2/I) wird in besonderer Masse angestrebt. 3) Allfällige bau- und planungsrechtliche Hindernisse werden abgebaut. Die Bundesinventare nach Art. 5 NHG (insb. ISOS) sind im Rahmen einer Interessensabwägung zu berücksichtigen. 4) Die Standortgemeinden unterstützen die Realisierung der Verdichtungspotenziale mittels Promotion sowie Beratung hinsichtlich bau- und planungsrechtlicher Fragen. Sie suchen den Kontakt zu Grundeigentümern und unterhalten eine Kontaktstelle für Grundeigentümer und Investoren. 5) Die Standortgemeinden unterstützen den Erwerb von Liegenschaften mit Verdichtungspotenzial durch die öffentliche Hand und den Verkauf oder die Abgabe von Nutzungsrechten an Investoren. 6) Die Gemeinden verhindern an gut erschlossenen Lagen (Erschliessungsgüteklassen öV „A - D“) das Entstehen unternutzter Überbauungen.		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Kosten: unbekannt Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton fallweise <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte – Mit Massnahme A 1 besteht insofern ein Zusammenhang, als die Verdichtung den nicht umzuverteilenden Siedlungsflächenbedarf von Biel kompensieren soll – Mit Massnahme A 7 Aufwertung der Quartiere koordinieren		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr		
Dokumentation – Identifikation Baulücken Stadt Biel (Stand 2001)		
Controlling Realisierte Bauvorhaben		

Vorranggebiete Siedlungsverdichtung

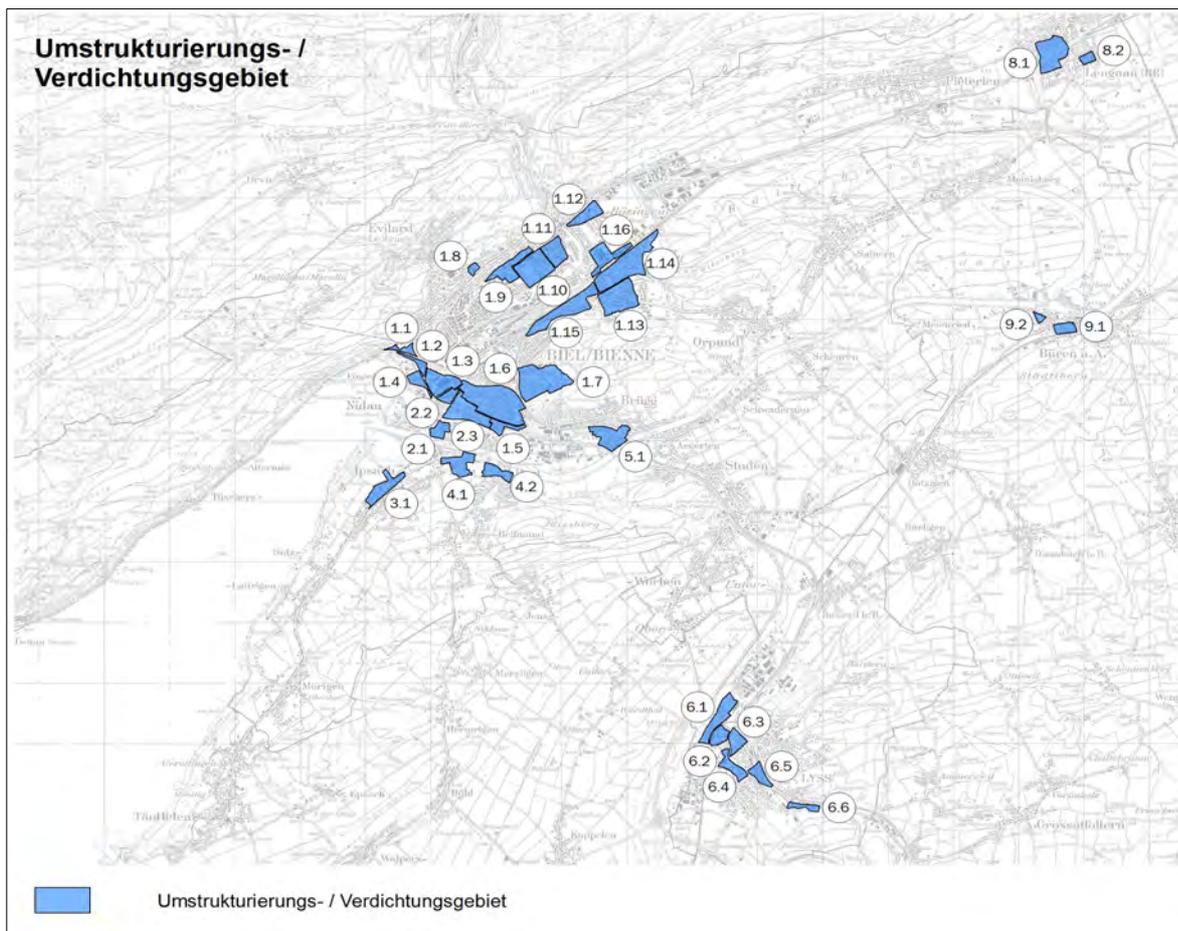
Gemeinde / Federführung	Gebiet	Hinweise
Biel	1.1 Seevorstadt	Bestimmung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen der laufenden städtebaulichen Begleitplanung A5, Westast
	1.2 Ländtestrasse	Bestimmung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen der laufenden städtebaulichen Begleitplanung A5, Westast
	1.3 Bahnhof-Süd	Bestimmung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen der laufenden städtebaulichen Begleitplanung A5, Westast
	1.4 Seequartier	Bestimmung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen der laufenden städtebaulichen Begleitplanung A5, Westast sowie besonderer Studien zur Stadtteilentwicklung.
	1.5 Aegertenstrasse / Heideweg	Bestimmung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen der laufenden städtebaulichen Begleitplanung A5, Westast
	1.6 Madretsch	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen besonderer Studien zur Stadtteilentwicklung
	1.7 Mösli - Linde	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen des laufenden Modellvorhabens "Abstimmung von Liegenschaftserneuerung und Stadtteilentwicklung"
	1.8 Kinderspital	Umsetzung durch Erlass einer Überbauungsordnung baurechtlich gesichert
	1.9 Bözingenstrasse	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen besonderer Studien zur Stadtteilentwicklung
	1.10 Gurzelen / Champagne	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens für das Teilgebiet Gurzelen und des Modellvorhabens "Abstimmung Liegenschaftserneuerung und Stadtteilentwicklung"
	1.11 Sonnenfeld	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen besonderer Studien zur Stadtteilentwicklung"
	1.12 Längfeld	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen besonderer Studien zur Stadtentwicklung
	1.13 Orpundstrasse	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen des laufenden Modellvorhabens "Abstimmung Liegenschaftserneuerung und Stadtentwicklung"
	1.14 Geyisried	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen besonderer Studien zur Stadtteilentwicklung
	1.15 Mettstrasse	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen besonderer Studien zur Stadtteilentwicklung
	1.16 Längfeldweg	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen besonderer Studien zur Stadtteilentwicklung
Nidau	2.1 Vorstadt Süd	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision
	2.2 Gurnigelstrasse	Bestimmung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen der laufenden städtebaulichen Begleitplanung A5, Westast
	2.3 Weidteile	Bestimmung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen der laufenden städtebaulichen Begleitplanung A5, Westast

Gemeinde / Federführung	Gebiet	Hinweise
Ipsach	3.1 Hauptstrasse	Kleinteilige Parzellierung und Eigentümerstruktur (Hoher Anteil Stockwerkeigentum) stehen einer kurz- bis mittelfristigen Umstrukturierung des Gebietes entgegen. Umsetzung als langfristige Option
Port	4.1 Neumatt	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen bilden Gegenstand der laufenden Ortsplanungsrevision
	4.2 Ortskern	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen bilden Gegenstand der laufenden Ortsplanungsrevision
Brügg	5.1 Ile de Brügg / Neubrück	Revidierte Ortsplanung eröffnet Möglichkeit für Verdichtung des Gebietes "Ile de Brügg". Einführung eine minimalen AZ als zu prüfende Massnahme für die übrigen Teilgebiete
Lyss	6.1 Unterer- und Oberer Aareweg	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen besonderer Studien zur Ortsentwicklung
	6.2 Kasernenareal	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen besonderer Studien zur Ortsentwicklung
	6.3 Bielstrasse	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen besonderer Studien zur Ortsentwicklung
	6.4 Stegmatt / Aarberg strasse	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen besonderer Studien zur Ortsentwicklung
	6.5 Hauptstrasse	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen besonderer Studien zur Ortsentwicklung
	6.6 Bernstrasse	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen besonderer Studien zur Ortsentwicklung
	6.7 Lagerweg / Neumatt	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen besonderer Studien zur Ortsentwicklung
Aarberg	7.1 Ringweg	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Zeitpunkt der nächsten Ortsplanungsrevision (ca. ab 2017)
	7.2 Blüemlismatt	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Zeitpunkt der nächsten Ortsplanungsrevision (ca. ab 2017)
	7.3 Sunnmatt	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Zeitpunkt der nächsten Ortsplanungsrevision (ca. ab 2017)
	7.4 Walperswilstrasse	Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Zeitpunkt der nächsten Ortsplanungsrevision (ca. ab 2017)
Lengnau	8.1 Kernzone	Umsetzungsmassnahmen (Reduktion Grenzabstände, ebenfalls Aufzonung) bilden Gegenstand laufender Revisionsarbeiten
	8.2 Rollweg	Vollzug und Umsetzungsmassnahmen (Um- und Aufzonung) bilden Gegenstand laufender Revisionsarbeiten
Büren	9.1 Beunde / Bahnhof / Witschi	Stand der Umsetzung: <ul style="list-style-type: none"> - Beschluss und Genehmigung Ue0 Beunde im Verlauf 2015-01-15 Zuweisung des Gebietes Bahnhof in eine ZPP in Bearbeitung - Zuweisung des Gebietes in eine Mischzone in Bearbeitung
	9.2 Bielstrasse-Hängiweg	Stand der Umsetzung: Zuweisung des Gebietes in eine Mischzone in Bearbeitung

Gemeinde / Federführung	Gebiet	Hinweise
Ins	10.1 Süd-West	Im Rahmen der laufenden Ortsplanung ist vorgesehen, auf die Ausnutzungsziffer zu verzichten, um eine höhere bauliche Dichte zu ermöglichen.

Hinweise: Die Stadtentwicklungspolitik der Stadt Biel sowie der Gemeinde Lyss strebt seit Jahren eine Verdichtung und allenfalls Umnutzung im bestehenden Siedlungsgebiet an, unter Wahrung einer angemessenen Siedlungsqualität. Dabei konnte ein Grossteil der Industriebrachen einer neuen Nutzung (vorwiegend Wohnen) zugefügt werden. Die bauliche Verdichtung erfolgt in verstärktem Mass im Rahmen der Umstrukturierung erneuerungsbedürftiger Siedlungsgebiete.

Der Kanton stellt auf der Webseite www.be.ch/sein verschiedene Hilfsmittel zur Verdichtung zur Verfügung.



Beurteilung der Massnahmen

Auswirkungen

Mit dieser Massnahme wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und ein Beitrag zum sparsamen Bodenverbrauch geleistet. Die Abstimmung Siedlung/Verkehr wird optimiert. Mit Verdichtungen längs der Achse des Regiotrams wird der Nutzen dieser Massnahme erhöht.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Die Verdichtung sollte nicht auf Kosten der Siedlungsqualität erfolgen (MB A7), bzw. mit einer Aufwertung der Quartiere gekoppelt werden.

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Wichtige Massnahme, wobei ein gewisses Potenzial vor allem in den Stadt- und Agglomerationskernen besteht. Hohe Priorität dank günstigem Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung		A 9
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: L1 ARE-Code: 0371.2.034	
Zielsetzung: Die örtliche Siedlungsentwicklung berücksichtigt die übergeordneten Landschaftsräume und weist gegenüber der offenen Landschaft in Verlauf und Form gut gestaltete Siedlungsränder auf.		
Weitere beteiligte Stellen <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (AGR)	Federführung: Gemeinden	
Produkt Örtliche Begrenzung der Siedlungsausdehnung / Gestaltung der Siedlungsränder.		
Massnahmen und Vorgehen Gegenüber den in der Richtplankarte bezeichneten Siedlungsbegrenzungslinien von übergeordneter Bedeutung ist der bestehende Siedlungsrand in seiner Lage und in seinem Verlauf zu erhalten. Eine Ausdehnung des Baugebietes wird ausgeschlossen.		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Kosten: – Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Gemeinden	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte – Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt A_01 – Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt A_06 Fruchtfolgeflächen		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr		
Dokumentation –		
Controlling –		

Beurteilung der Massnahmen

Auswirkungen Für die zukünftige Ausdehnung des Siedlungsgebiets wird ein aus regionaler Sicht zweckmässiger Rahmen vorgegeben, d.h. Verhindern von Zersiedelung in landschaftlich empfindlichen Gebieten.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen Massnahmenblatt C5 Landschaftsschutzgebiete A und B / Landwirtschaftsgebiet: Die Schutzgebiete A und B haben dort, wo sie an Bauzonen angrenzen, dieselbe Wirkung wie die Siedlungsgrenzen.
Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung Der Richtplaninhalt ist ein gestaltendes Element und lenkt die langfristige Siedlungsentwicklung. Hohe Priorität.

Weiler		A 10	
Stand: Dezember 2016		RGSK-Nr.: S9 ARE-Code: 0371.2.035	
Zielsetzung: Erhaltung, massvolle Erneuerung und Ergänzung von geschlossenen Kleinsiedlungen im ländlichen Raum.			
Weitere beteiligte Stellen <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (AGR)		Federführung: Standortgemeinden	
Produkt Bezeichnung von Standorten für Weilerzonen.			
Massnahmen und Vorgehen 1) Bestimmen der für die Ausscheidung von Weilerzonen prädestinierten Örtlichkeiten in Anwendung der im kantonalen Richtplan festgehaltenen Kriterien. 2) Die baurechtliche Regelung der Weilerzonen erfolgt auf der Ebene der Nutzungsplanung der Gemeinden.			
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		Kosten: – Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Gemeinden	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung			
Abhängigkeiten, Zielkonflikte – Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt A_03			
Zusammenhang Führungsinstrument –			
Dokumentation –			
Controlling –			

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
–			

Beurteilung der Massnahmen

Auswirkungen Ermöglichen einer gewissen Entwicklung in landwirtschaftlich geprägten Siedlungskernen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen Berücksichtigung der Vorranggebiete Natur und Landschaft (C 5)
Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung Ermöglicht einen Entwicklungsspielraum im ländlichen Raum und trägt somit zur Strukturhaltung bei.

Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität		B 1
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: NM-VM-1 ARE-Code: 0371.2.001	
<p>Zielsetzung Agglomeration Biel: Zur Sicherstellung der Mobilität ist das prognostizierte Wachstum des motorisierten Privatverkehrs zu Gunsten des öffentlichen und des Fuss- und Veloverkehrs zu senken. Dies bedeutet für den öffentlichen Verkehr ein zusätzliches Passagieraufkommen um ca. 25-50%, für den MIV im Agglomerationszentrum in den Spitzenzeiten eine Reduktion um 10%.</p> <p>Gesamtperimeter seeland.biel/bienne: Sicherstellung einer siedlungs- und umweltverträglichen Mobilität durch eine auf den jeweiligen Stärken beruhende Kombination der einzelnen Verkehrsarten.</p>		
<p>Weitere beteiligte Stellen</p> <p><input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA, AöV)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Bund (ARE, BAV)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Regionale Verkehrskonferenz (RVK)</p>	<p>Federführung: seeland.biel/bienne</p>	
<p>Produkt Qualitätssteigerung für die kombinierte Benutzung der verschiedenen Mobilitätssysteme / Mobilitätsmanagement</p>		
<p>Massnahmen und Vorgehen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Zur Sicherstellung der Mobilität werden Verkehrsanteile auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr umgelagert. Insbesondere fangen diese das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs auf. 2) Das Mobilitätsverhalten wird durch Massnahmen der Kommunikation, Information und Beratung beeinflusst, durch 3) Einrichten eines umfassenden Mobilitätsmanagements. 4) Die Kombinationsmöglichkeiten der verschiedenen Verkehrsarten werden organisatorisch sowie tariflich aufeinander abgestimmt sowie mittels Infrastrukturausbau gefördert. 5) Die öV-Haltestellen werden aufgewertet (Verbesserung der Zugänglichkeit, Witterungsschutz, Ausrüstung, Erscheinungsbild, Beleuchtung, Sicherheit, behindertengerechte Gestaltung usw.). 6) Bei grösseren Nutzungsvorhaben in den Agglomerationsgemeinden mit einem Parkplatzbedarf > 50 Abstellplätzen ist ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren und die Kapazitäten des Strassennetzes zu berücksichtigen (möglich Massnahmen: Reduktion des Parkplatzbedarfs, Ausfahrtdosierung, Parkplatzbewirtschaftung) 7) Bei grössere Nutzungsvorhaben im Agglomerationskern sind Nutzungsvorgaben zum Nutzungsmass und Nutzungsmix zu prüfen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren. 		
<p>Realisierung: (Mobilitätsmanagement)</p> <p><input type="checkbox"/> 2011 – 2014</p> <p><input type="checkbox"/> 2015 – 2018</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p>Kosten Mobilitätsmanagement: 100'000 Franken / Jahr</p> <p>Kostenteiler:</p> <p><input type="checkbox"/> Bund</p> <p><input type="checkbox"/> Kanton / Weitere</p> <p><input type="checkbox"/> s.b/b</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden</p> <p><input type="checkbox"/> Transportunternehmen</p>	
<p>Stand der Umsetzung</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>		
<p>Abhängigkeiten, Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs stehen in engem Zusammenhang mit dem Mobilitätsmanagement und sind für dessen Wirksamkeit von entscheidender Bedeutung. - Bike + Ride siehe MB B 11 		

<p>Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr</p>
<p>Dokumentation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsmanagement und kombinierte Mobilität, August 2007 - Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, Kontextplan 2016
<p>Controlling</p> <ul style="list-style-type: none"> -

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
B 1.01 Mobilitätsmanagement (nicht-infrastrukturelle Massnahmen gemäss Aggloprogramm)	<p>Realisierung des Mobilitätsmanagements für eine Pilotphase 2010 / 11. Trägergemeinden Biel, Aegerten, Brügg, Nidau, Ipsach, Meisberg.</p> <p>Das Projekt wurde 2012 – 2014 verlängert (Trägergemeinden Biel, Aegerten, Brügg, Nidau, Ipsach); Verlängerung 2015-2018 mit Gemeinden Biel, Brügg, Ipsach, Port)</p> <p>Die Gemeinde Lyss betreibt ebenfalls ein Mobilitätsmanagement. Koordination mit der Agglomeration Biel.</p>	s.b/b	100'000 Franken / Jahr

Beurteilung der Massnahmen

<p>Auswirkungen</p> <p>Die Massnahmen des Mobilitätsmanagements leisten einen Beitrag zum nachhaltigen Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft und unterstützen die angestrebte Modal-Split-Änderung zugunsten des öV und des Langsamverkehrs. Mit der Aufwertung der öV-Haltestellen werden die Qualität der öffentlichen Räume und das individuelle Sicherheitsgefühl verbessert.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</p> <p>Die Massnahmen wirken unterstützend zu konkreten Angebotsverbesserungen beim öV und beim Langsamverkehr oder zu verkehrslenkenden Massnahmen beim MIV (z.B. Parklatzbewirtschaftung). Sie tragen auch zur besseren Auslastung vorhandener Angebote bei.</p>
<p>Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung</p> <p>Die Massnahme kann mit wenig Aufwand (verglichen mit den Infrastrukturmassnahmen) hinsichtlich Mobilitätsverhaltens viel bewirken. Sie ist deshalb prioritär und integrierender Bestandteil des Agglomerationsprogramms Biel. Die Pilotphase 2010/11 wurde verlängert.</p>

Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast		B 1 / I
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: NM-VM-2 ARE-Code:	
<p>Zielsetzung</p> <p>Für die Zeit nach der Eröffnung des A5-Ostastes 2017 bis zur Inbetriebnahme des A5-Westastes (ca. 2032) soll die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes mit einer geeigneten Strategie sichergestellt werden. Die Bauphasen des A5-Westastes sind zu berücksichtigen. Die Strategie umfasst die folgenden Stossrichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesamtmobilitätskonzept - Lenkung des übergeordneten MIV-Verkehrs - Massnahmen im Korridor des A5-Westastes (Bauphase) - Optimale Etappierung des Westastes <p>Ziel des Gesamtmobilitätskonzeptes ist es, die MIV-Belastung des Strassennetzes im Bereich des A5-Westastes zu minimieren, den Anteil des ÖV und des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen und den Verkehrsablauf sicherzustellen.</p>		
<p>Weitere beteiligte Stellen</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden der Agglomeration Biel <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA, AÖV, AGR) <input checked="" type="checkbox"/> Transportunternehmungen (VB, asm, SBB) <input checked="" type="checkbox"/> Regionale Verkehrskonferenz (RVK) 	<p>Federführung: seeland.biel/bienne</p>	
<p>Produkt</p> <p>Mit der Umsetzung eines Gesamtmobilitätskonzeptes soll die Verkehrsbelastung MIV im Bereich Nidau / Port das heutige Niveau nicht überschreiten. Dazu soll die prognostizierte MIV-Belastung von 47'000 Motorfahrzeugen / Tag am Guido-Müller-Platz um 20% reduziert werden, indem rund 9'000 MIV-Fahrten auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr umgelagert werden. In den Spitzenzeiten wird die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes mit Verkehrsmanagement-Massnahmen sichergestellt. Die Umsetzung erfolgt durch ein koordiniertes Paket von Massnahmen (siehe unten).</p>		
<p>Massnahmen und Vorgehen</p> <p>a) Sofortmassnahmen Gesamtmobilitätskonzept</p> <p>a1 Einsetzung einer Task Force zur Unterstützung und Koordination der Umsetzung</p> <p>a2 Vorbereitung eines Verkehrsmonitorings / Controllings</p> <p>a3 Vorbereitung kurzfristiges Verkehrsmanagement (Dosierung an Schlüsselstellen)</p> <p>a4 Sicherstellen der projektübergreifenden Kommunikation</p> <p>a5 Gezieltes Ausrichten des Mobilitätsmanagements auf den Zustand Ostast</p> <p>a6 Vorbereitung prioritärer weiterer Umsetzungsmassnahmen (siehe b2, b5)</p> <p>b) Umsetzung im Rahmen weiterer Massnahmen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Gezielter Ausbau des ÖV-Angebotes, Erhöhung der Fahrplanstabilität und Verkürzung der Reisezeiten (siehe Massnahmenblätter B 3/I, B4, B5) 2) Gezielte Verbesserung von prioritär zu verbessernden Velobeziehungen (siehe Massnahmen B 11, B 11/III, B 11/XI, B 11/XII) 3) Realisierung eines Verkehrsmanagements durch Dosierung des Verkehrs an geeigneten Stellen (siehe Massnahme B 7/III) 4) Rasche Realisierung von relevanten verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM zum Ostast / Bruggmoos sowie Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Nidau (teilweise vorgezogenen vfM, siehe Massnahme B7) 5) Rasche Konkretisierung und Umsetzung eines Parkraumkonzeptes (Umsetzung Massnahme B9) 6) Festlegen von maximalen zusätzlichen Verkehrsaufkommen MIV bei neuen Nutzungen (siehe Massnahme B1) <p>Die Koordination und Umsetzung wird durch die Gremien der Konferenz Agglomeration Biel sichergestellt (Konferenz, Leitungsgremium, Arbeitsgruppe R + V, Geschäftsstelle)</p>		

Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (Umsetzung)	Kosten Gesamtmobilitätskonzept: 657'000 Franken (2016-2018, Sofortmassnahmen / keine Infrastrukturkosten) Kostenteiler: <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton: 50% <input checked="" type="checkbox"/> s.b/b: 25% <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden / weitere: 25% <input type="checkbox"/> Transportunternehmen
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	
Abhängigkeiten, Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> - Enge Koordination mit dem Ausführungsprojekt AP A5-Westast. Die Etappierung des Westastes und die Bauphasenplanung des A5-Westastes erfolgt durch das kantonale TBA (Nationalstrassenbau). - Die Umsetzung in den einzelnen Verkehrsbereichen ist in weiteren Massnahmenblättern geregelt, insb. B1 (Mobilitätsmanagement), B4 und B5 (Angebot ÖV), B7 (Strassen), B9 (Parkierung), B11 (Langsamverkehr). Relevant ist auch Massnahme B10 (verkehrsintensive Vorhaben). - Wichtiges Umsetzungsinstrument im ÖV ist das Regionale Angebotskonzept AK 2018-21 der regionalen Verkehrskonferenz RVK, welches im Juni 2016 verabschiedet wurde. 	
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss Massnahmenblatt Nr. 25, Umsetzung des Gesamtmobilitätskonzepts Zustand Ostast	
Dokumentation <ul style="list-style-type: none"> - Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast: Schlussbericht vom Juni 2016, Umsetzungsprogramm Sofortmassnahmen vom September 2016 - Buskonzept Biel 2020 (Grundlage zum regionalen AK 2018-21) 	
Controlling -	

Umsetzungsprojekte siehe „Massnahmen und Vorgehen“

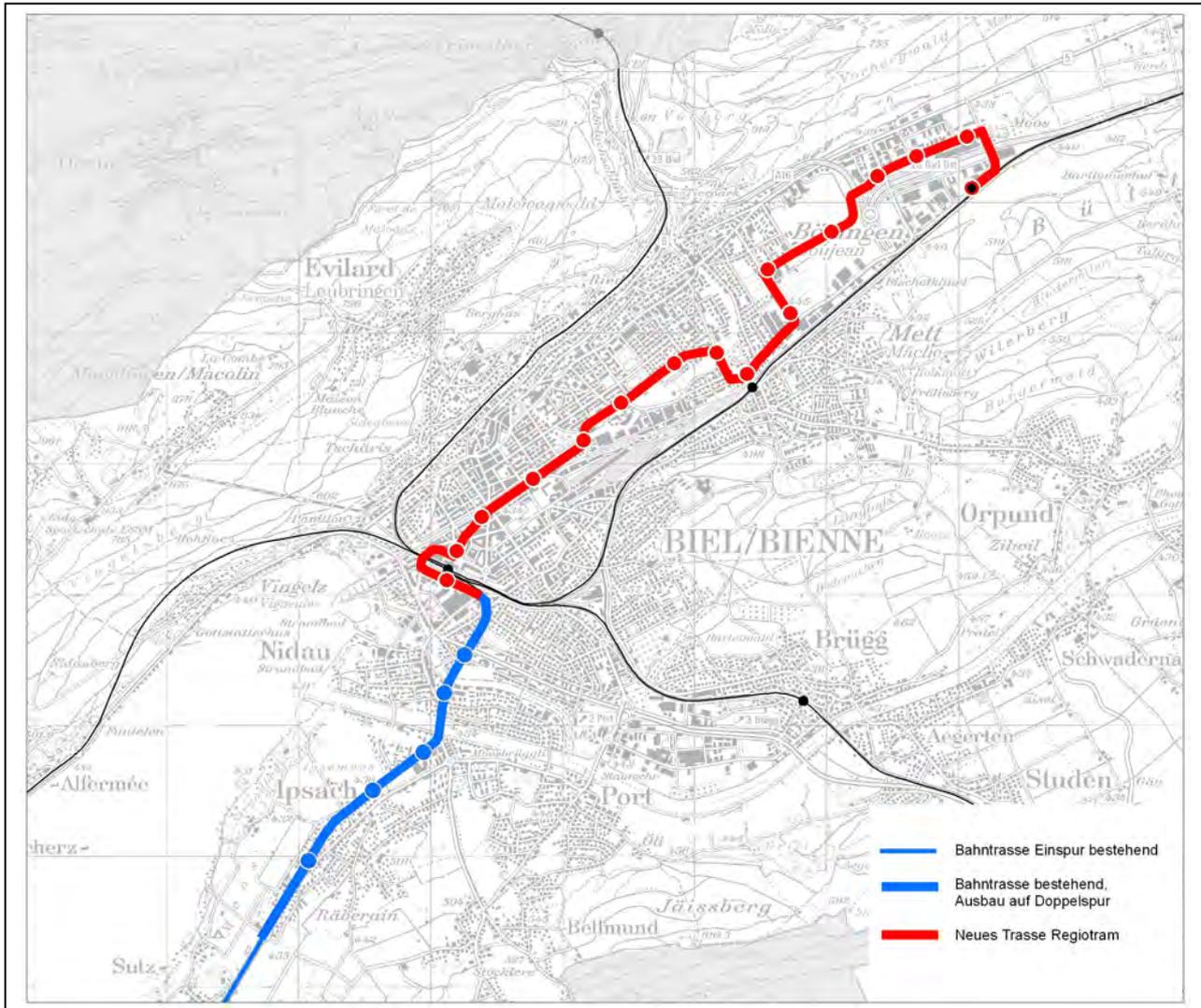
Beurteilung der Massnahmen

Auswirkungen Das Gesamtmobilitätskonzept stellt die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes in der kritischen Bauphase des A5-Westastes sicher und leistet einen nachhaltigen Beitrag zur angestrebten Modal-Split-Änderung zugunsten des öV und des Langsamverkehrs.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen Die Massnahme dient als strategischer Überbau für die einzelnen sektoriellen Verkehrsplanungen und stellt die Koordination unter diesen sicher (Angebotsverbesserungen beim öV und beim Langsamverkehr, verkehrslenkenden Massnahmen beim MIV, Parklatzbewirtschaftung). Sie tragen auch zur besseren Auslastung vorhandener Angebote bei und stellen die Abstimmung zwischen zukünftiger Siedlungsentwicklung und Verkehr sicher.
Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung Die Massnahme kann mit wenig Aufwand (verglichen mit den Infrastrukturmassnahmen) hinsichtlich Mobilitätsverhaltens viel bewirken. Sie ist deshalb prioritär und integrierender Bestandteil des Agglomerationsprogramms Biel.

Regiotram (neue öV-Achse Agglomeration Biel)		B 2 / I
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: ÖV-Tram-1 ARE-Code: 0371.2.002	
<p>Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 (Busvorlauf) <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026</p> <p style="text-align: right;"><input checked="" type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027 (Regiotram)</p>		
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche Verkehrserschliessung der Haupt-Entwicklungsgebiete der Agglomeration Biel: Sicherstellen der Kapazitäten, Verbesserung der Erreichbarkeit, bessere Anbindung an das Agglomerationszentrum. - Qualitätssprung bei der öffentlichen Verkehrserschliessung des rechten Bielerseeufers (direkte Verbindung der Aktivitätsschwerpunkte der Agglomeration): infolge limitierter Kapazitäten auf dem Strassennetz soll die Bahn zwischen Biel und Täuffelen zum Haupterschliessungsträger des rechten Bielerseeufers ausgebaut werden. - Langfristige Sicherstellung eines hohen öV-Anteils am Gesamtverkehr. - Impulsgeber für eine auf die öV-Erschliessung ausgerichtete Siedlungsentwicklung nach innen. 		
<p>Weitere beteiligte Stellen</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne</p> <p><input type="checkbox"/> Gemeinden</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (AGR)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Bund (ARE, BAV)</p> <p><input type="checkbox"/> Regionale Verkehrskonferenz (RVK)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Transportunternehmungen (ASM, VB, SBB)</p>	<p>Federführung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton Bern: Federführung bei Ausarbeitung, Verfahren und Realisierung des Regiotrams (AÖV); Ausarbeitung und Realisierung von strassenseitigen Massnahmen auf Kantonsstrassen (TBA). - Gemeinden: Ausarbeitung und Realisierung von strassenseitigen Massnahmen auf Gemeindestrassen; Anpassungen bau- und planungsrechtlicher Grundlagen. - RVK: Integration der Massnahmen ins öV-Angebotskonzept unter Berücksichtigung der notwendigen Anpassungen am bestehenden öV-Netz. 	
<p>Produkt</p> <p>Realisierung des Regiotrams. Bis zur Realisierung des Regiotrams Realisierung einer Bus-Ersatzlösung (siehe Massnahme B 4).</p>		
<p>Massnahmen und Vorgehen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Realisierung Busvorlauf in Koordination mit der Sanierung der A16 (bis 2017) 2) Gemäss Beschluss der Behördendelegation vom 26.3.15 wird das Projekt Regiotram sistiert. Die Verantwortlichen entscheiden, wann das Projekt wieder reaktiviert wird (eine nächste Standortbestimmung erfolgt im Rahmen des RGSK 3. Generation). Anschliessend sind folgende Schritte erforderlich: 3) Regelung der Finanzierung (Infrastrukturfonds oder BIF), Überarbeitung und Beschluss des Vorprojekts: Festlegen der Linienführung und des Betriebskonzeptes, Anpassung des Busnetzes, Massnahmen auf dem angrenzenden Strassennetz, raumplanerische und städtebauliche Massnahmen, Kostenschätzung. 4) Erarbeitung Auflageprojekt 5) Durchführung des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens und Finanzbeschlüsse Bund, Kanton und Gemeinden. 		

Realisierung: <input checked="" type="checkbox"/> Busvorlauf bis 2014 (A1-Massnahme) <input checked="" type="checkbox"/> Regiotram ab 2027 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Kosten: Busvorlauf: 13.8 Mio Regiotram: 253.2 Mio (Stand 2012, Vorprojekt Regiotram, Variante Trasse BTI-Eigenstrasse, anrechenbare Kosten inkl. MWSt, excl. Vorteilsanrechnung Werkleitungen und Drittprojekte). Die Kosten für den Doppelspurausbau der BTI (B 3/l) sowie für gestalterische Massnahmen auf der Bahnhofstrasse und im Zentrum Mett sind in obigem Betrag nicht enthalten (siehe entsprechende Massnahmenblätter B 11).
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (Busvorlauf)	Kostenteiler Die Finanzierung ist zu gegebener Zeit festzulegen (Infrastrukturfonds oder BIF) <input checked="" type="checkbox"/> Bund: <input checked="" type="checkbox"/> Kanton: <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Nicht anrechenbare Infrastrukturkosten, flankierende Massnahmen, Gestaltungsmassnahmen (im Rahmen des Vorprojektes festzulegen, unter Einbezug eines allfälligen Kostenteilers unter den nutzniessen den Gemeinden am rechten Bielerseeufer) <input checked="" type="checkbox"/> Dritte, z.B. Vorteilsanrechnung für Werkeigentümer
Abhängigkeiten, Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> - A5- Projekt Bienne Centre und Zubringer rechtes Bielerseeufer (wurde bei den bisherigen Planungsschritten soweit möglich berücksichtigt). Kostenmässige Abhängigkeiten sind noch offen. Wichtig ist, dass die zwei Projekte aufeinander abgestimmt projektiert werden (ist sichergestellt). - Massnahmen zum Langsamverkehr, zur Busbevorzugung und verkehrliche flankierende Massnahmen A5 im Bereich der vorgesehenen Linienführung oder im weiteren Einflussbereich des Regiotrams, wie auch der gesamte städtische öffentliche Verkehr sind mit dem Projekt abzustimmen. Gestalterische Aufwertungen der Bahnhofstrasse und der Poststrasse sind im Massnahmenpaket B 11 enthalten. - Berücksichtigung bei den Neubauprojekten im Bereich des Tramtrasses, namentlich im Bözingenfeld. - Es besteht ein Zusammenhang zum Doppelspurausbau BTI (Massnahmenblatt B 3/l): Der Projektperimeter Regiotram umfasst auch den Bereich Bahnhof Biel bis Ipsach. In diesem Bereich werden im Rahmen der Planung des STEP-Ausbauschritts 2030 kapazitätssteigernde Massnahmen geprüft. - Die Realisierung des Busvorlaufs wird beim Regiotram als Voraussetzung betrachtet. - Mittelfristige Bus-Ersatzlösung siehe Massnahme B4. 	
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr	
Dokumentation <ul style="list-style-type: none"> - Neue öV-Achse Agglomeration Biel: Zweckmässigkeitsbeurteilung, Synthesebericht 10. März 2008. - Regiotram Biel, Schlussbericht Vorstudien, 5. Januar 2010 - Regiotram Agglomeration Biel/Bienne, Schlussbericht Vorprojekt, 13. 1. 2012 	
Controlling Durchgeführte Verfahrensschritte.	

Projektbeschreibung: Basis Schlussbericht Vorprojekt, 13.1.2012



Von Ins bis Ipsach verkehrt das Regiotram auf den Gleisen der heutigen ASm-Linie (BTI). Das Projekt sieht einen Doppelspurausbau der bestehenden BTI zwischen dem Bahnhof Biel und Ipsach Herdi vor. Die Linienführung basiert auf dem Vorprojekt von 2012, welches nochmals geprüft und optimiert wird.

Zwischen Ipsach und Bözingenfeld wird das Regiotram im 7.5-Minuten-Takt verkehren, zwischen Ipsach und Täuffelen im 15-Minuten-Takt, ab Täuffelen bis Ins im 30-Minuten-Takt. Die Fahrzeit ins Bözingenfeld (SBB-Bahnhaltestelle) beträgt ab Bahnhof Biel 20 Minuten, ab Ins 55 Minuten. Bei Streckenabschnitten auf bestehenden Strassen werden die Strassenräume gestaltet und aufgewertet. Auf der gesamten Länge werden einheitliche Gestaltungselemente verwendet. Das Tram wird durch Lichtsignalsteuerungen bevorzugt. Auf einzelnen Abschnitten wird der motorisierte Individualverkehr unterbunden oder neu geführt. Für den Fussgänger- und Veloverkehr werden möglichst verträgliche Lösungen realisiert. Die Querung und Parallelführung von Werkleitungen erfolgen nach den einschlägigen Normen und Vorschriften. Das Busnetz wird angepasst (siehe Massnahme B4).

Gemäss GVM weist das Regiotram im Jahr 2030 zwischen Ipsach und Biel eine Querschnittsbelastung von 11'000 Personen auf (DWV), in der Bieler Innenstadt eine solche von 18'000 Personen, im Abschnitt Gurzelen-Bözingen 7'000-12'000 Personen und im Bözingenfeld 5'000 Personen. Das Regiotram weist – mit Ausnahme einzelner Spitzenkurse zwischen Ipsach und Bahnhof Biel – auch für zukünftige Entwicklungen beträchtliche Kapazitätsreserven auf. Dies schlägt sich in anfänglich hohen betriebswirtschaftlichen Kosten nieder. Auf der anderen Seite weist das Regiotram einen beträchtlichen volkswirtschaftlichem Nutzen auf: Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt je nach Variante zwischen 1.5 und 1.9, d.h. der Nutzen ist grösser als die Kosten.

Mit dem Busvorlauf wird eine direkte Busverbindung von der SBB-Haltestelle Bözingenfeld ins Zentrum des Entwicklungsschwerpunktes Bözingenfeld (im Zusammenhang mit den neuen Stadien) auf dem zukünftigen Trasse des Regiotrams realisiert.

Projektbeschreibung Busvorlauf: Als Übergangslösung bis zur Realisierung des Regiotrams wird eine leistungsfähige Busverbindung zwischen den neuen Stadien und der Bahnhaltestelle Bözingenfeld hergestellt. Dies impliziert den Angebotsausbau auf der Buslinie 2 und als Vorleistung zum Regiotram den Durchstich des Autobahndamms zwischen Stadien und Industriezone Bözingenfeld Ost.

Beurteilung der Massnahmen

Auswirkungen (Basis: Vorprojekt 2012)

Qualität des Verkehrssystems: Das Regiotram erhöht die Qualität und Kapazität der öV-Erschliessung am rechten Bielerseeufer und unterstützt hier die angestrebte Stabilisierung des MIV: Mit dem vorgesehenen 7.5-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Ipsach-Bözingenfeld wird die Kapazität des öV für den Verkehr vom rechten Bielerseeufer um 100% erhöht. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um den das prognostizierte Verkehrswachstum vorwiegend mit dem öV bewältigen zu können. Die umsteigefreie Fahrmöglichkeit vom rechten Bielerseeufer in die Bieler Innenstadt und in die Arbeits- und Aktivitätsschwerpunkte im Osten der Stadt (Bereiche Gurzelen und Bözingenfeld) steigert die öV-Attraktivität für diese Beziehungen beträchtlich. Für die östlichen Entwicklungsgebiete werden zudem die notwendigen Kapazitäten für einen hohen öV-Anteil geschaffen.

Gemäss Berechnungen des GVM wirkt sich das Regiotram wie folgt aus: Die 2007-2030 prognostizierte Nachfragesteigerung im öV der Stadt Biel von 47% würde durch das Regiotram um 9% erhöht; auf dem Querschnitt Nidau-Biel wird ein Wachstum der öV-Nachfrage von 105% prognostiziert. Der Modal Split (öV-Anteil der Wege) erhöht sich mit dem Regiotram von heute 18.8 % auf 22.3% im Jahr 2030. Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsanalyse werden dank dem Regiotram auch Vorteile für den Langsamverkehr und eine leichte Reduktion der Unfälle ausgewiesen.

Siedlungsentwicklung: Das Regiotram löst Impulse für die Siedlungsentwicklung an den geeigneten Standorten aus, unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen und fördert die Siedlungsqualität in hohem Mass. Die attraktive und umsteigefreie öV-Achse verbindet die Wohnentwicklungsgebiete am rechten Bielerseeufer, das Stadtzentrum und die Entwicklungsgebiete der Stadt Biel (Bereich Gurzelen/ Omega, Bözingenfeld) und stellt für diese eine markante Verbesserung der öffentlichen Verkehrserschliessung dar. Dank der angestrebten Aufwertung der Strassenräume längs der Tramachse werden wichtige städtebauliche Impulse ausgelöst. Die längs der Tramachse zu erwartende erhöhte Standortgunst wird die Bestrebungen zu Verdichtungen des Siedlungsgebietes fördern und damit den Druck auf eine weitere Ausdehnung des Siedlungsgebietes reduzieren.

Umweltbelastung: Das Regiotram wirkt sich gemäss UV-Bericht 1. Stufe nur marginal auf die Umweltbelastung aus. Negativ schlägt die Bauphase zu Buche, positiv die Erhöhung des Modal Splits.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Das Regiotram entfaltet seine volle Wirkung im Zusammenspiel mit der SBB-Haltestelle Bözingenfeld und mit den im Richtplan festgelegten Arbeits- und Wohnschwerpunkten (inklusive Vorranggebiete für Siedlungserweiterung).

Weitere Abhängigkeiten siehe Rubrik „Abhängigkeiten, Zielkonflikte“.

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Das Regiotram ist – nebst der A5 Umfahrung Biel - die zentrale strukturierende Infrastrukturmassnahme für die zielgerichtete Siedlungsentwicklung der Agglomeration Biel. Das Regiotram soll als langfristige Investition in die Zukunft weiterverfolgt werden.

Schienengebundener öffentlicher Verkehr		B 3						
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: ÖV-Reg-1 ARE-Code: 0371.2.003							
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018</td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027</td> </tr> </table>			<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022	<input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026		<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027
<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022							
<input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026							
	<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027							
Zielsetzung: Gezielte Infrastrukturausbauten zugunsten bedarfsorientierter Angebotsverdichtungen und anderer Massnahmen zur Erhöhung der Transportkapazität, Minimierung zugskreuzungsbedingter Fahrzeitverluste, Erhöhung Fahrplanstabilität und Haltestellenqualität.								
Weitere beteiligte Stellen <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (AöV) <input checked="" type="checkbox"/> Bund (BAV) <input checked="" type="checkbox"/> RVK Regionale Verkehrskonferenz <input checked="" type="checkbox"/> Grundeigentümer 	Federführung: <ul style="list-style-type: none"> - Infrastruktur: Bahnbetreiber SBB, BLS, ASM; auf den Linien BN / BTI zudem Kanton (AÖV) - Angebotsplanung Reg.verkehr: RVK, Kanton (AÖV) 							
Produkt Realisierungsplanung Infrastrukturausbau Bahn								
Massnahmen und Vorgehen <ol style="list-style-type: none"> 1) Regiotram (B 2/I) und abschnittsweiser Doppelspurausbau der BTI (B 3/I) siehe entsprechende Massnahmenblätter. 2) Realisieren eines dritten Geleises Mett-Lengnau. Die Gemeinden stellen den entsprechenden Platzbedarf sicher. 3) Realisieren des SBB-Doppelspurtunnels Ligerz und Neunutzung des aufgelassenen Bahntrasses. Die weiteren Einzelheiten sind in den Objektblättern 4, 6 und 7 im Anhang 1 geregelt. 4) Streckenweiser Doppelspurausbau der Bahnlinie Bern-Neuenburg. 5) Gezielte Kapazitätsausbauten / Qualitätsverbesserungen bei den Bahnhaltstellen / Bahnhöfen (Perronlängen, Unterführungen, etc.) 								
Realisierung: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> später 	Kosten: Unterschiedlich, siehe Umsetzungsprojekte. Kosten zu Lasten Infrastrukturfonds (A-Massnahmen Optimierung Haltestellenqualität Lyss und Busswil): CHF 2.3 Mio.							
Stand der Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung 	Kostenteiler <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Bund: 35% (Zielgrösse) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton noch zu definieren <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden 							
Abhängigkeiten, Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhang mit Regiotram (MB B 2 / I) - Zusammenhang Planung A5 - Zusammenhang Verkehrsstudie rechtes Bielerseeufer 								

Entwicklung öV-Angebot auf der Bahn (raumrelevante Massnahmen, d.h. neue Linien und Haltestellen und wesentliche Angebotsverdichtungen oder Konzeptänderungen)

Zeithorizont	Linie	Massnahme	Kosten/J	Koord.
2018 -21 (Angebotskonzept)	Biel-Solothurn RGSK-Nr.: ÖV-Reg-1.7	Ausdehnung 30-Minuten-Takt Regio abends und sonntags	0.5 Mio.	Z
	Biel-Neuenburg RGSK-Nr.: ÖV-Reg-1.8	Ausdehnung 30-Minuten-Takt Regio Mo-Fr tagsüber	0.5 Mio.	Z
	Büren-Lyss RGSK-Nr.: ÖV-Reg-1.9	Ausdehnung 30-Minuten-Takt Mo-Fr in HVZ (anstatt unproduktive Standzeiten)	0.1 Mio.	Z
	Biel-Ins RGSK-Nr.: ÖV-Reg-1.10	Schliessung 30-Minuten-Taktlücken Mo-Fr tagsgüber im Abschnitt Täuffelen-Ins (anstatt unproduktive Standzeiten)	0.1 Mio.	Z
	Biel-Bern RGSK-Nr.: ÖV-Reg-1.11	Vermehrter Weiterzug von S31-Kursen Belp-Bern-Münchenbuchsee bis Biel Mo-Fr in HVZ	0.5 Mio.	Z
2025 (FABI / Ausbauprogr. S-Bahn Bern)	Bern-Neuenburg RGSK-Nr.: ÖV-Reg-1.8	30-Minuten-Takt RE tagsüber Ausdehnung 30-Minuten-Takt S-Bahn in HVZ im Abschnitt Kerzers-Neuchâtel (oder aber Busanbindung Müntschemier/Gampelen an RE-Halt Ins zur Sicherstellung einer zweiten stündlichen Verbindung mit Bern in HVZ)	2.0 Mio. 0.5 Mio	Z Z
	Biel-Neuenburg RGSK-Nr.: ÖV-Reg-1.9	Aufhebung Bahnhaltestelle Ligerz / Ersatzangebot Bus anlässlich Inbetriebnahme des Ligerztunnels Schliessung 30-Minuten-Taktlücken Mo-Fr tagsüber und Ausdehnung 30-Minuten-Takt Sa + So	Bus: 0.7 Mio. 0.5 Mio	F Z
Ab 2027 RGSK-Nr.: ÖV-Tram-1	Biel-Ins Regiotram	Regiotram: Neue Meterspurachse Bahnhof Biel – Bahnhof Bözingenfeld als Verlängerung der BTI (siehe MB B 2/I)		Z

Verbindliche Festlegungen erfolgen im Rahmen der Angebotskonzepte der RVK resp. des Angebotsbeschlusses des Kantons

F = Festsetzung, Z = Zwischenergebnis, V = Vororientierung

Kosten = Betriebskosten

Beurteilung der Massnahmen

<p>Auswirkungen</p> <p><u>Qualität des Verkehrssystems:</u> Die Massnahmen sind Voraussetzungen für die Optimierung des Bahnverkehrs, welche zur Verbesserung der Erreichbarkeit, des Bahnangebots und der Qualität und Zugänglichkeit der Haltestellen beiträgt. Damit wird auch zur Erhöhung des Modal Split beigetragen.</p> <p><u>Siedlungsentwicklung:</u> Die Stärkung des öV-Angebotes unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen. Mit dem Doppelspur-Tunnel in Ligerz kann eine markante Aufwertung des Lebens- und Landschaftsraums in Ligerz erzielt werden. Die Inwertsetzung dieser neuen Ausgangslage für eine qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung muss sorgfältig geplant werden (siehe Anhang „Richtplan linkes Bielerseeufer“).</p> <p><u>Umweltbelastung:</u> Die Erhöhung des öV-Anteils am Gesamtverkehr hilft tendenziell, die Umweltbelastung (Lärm, Luft) zu reduzieren. Der SBB-Tunnel in Ligerz führt zu einer markanten Reduktion der Lärmbelastung im Bereich des heutigen, aufzuhebenden Trassees.</p> <p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</p> <p>Ein Teil der Massnahmen ist abhängig von der übergeordneten Planung des Schienennetzes im Rahmen von FABI</p>
--

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Die Agglomerations-Massnahmen 3.02 bis 3.05, sowie die gezielte schrittweise Optimierung des Bahnangebots haben erste Priorität. Die 3. Spur Mett-Lengnau weist aus regionaler Sicht untergeordnete Priorität auf.

Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI		B 3 / I						
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: ÖV-Reg-2 ARE-Code: 0371.2.004							
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm: <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td><input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014</td> <td><input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018</td> <td><input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027</td> </tr> </table>			<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022	<input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026		<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027
<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022							
<input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026							
	<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027							
Zielsetzung: Erhöhung der Transportkapazitäten und Verbesserung der Fahrplanstabilität auf der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn BTI zwischen Täuffelen und Biel.								
Weitere beteiligte Stellen <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (AÖV) <input checked="" type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Regionale Verkehrskonferenz (RVK) 	Federführung: Aare Seeland mobil AG							
Produkt Noch offen (aktueller Stand siehe „Projektbeschrieb“).								
Massnahmen und Vorgehen <p>A) Das Doppelspur-Projekt ist mit dem Projekt Regiotram (MB 2/I) koordiniert und nutzt Synergien des Grossprojektes Umfahrung Biel / A5-Westast.</p> <p>B) Im Abschnitt Bahnhof Biel / Ipsach Herdi ist eine Lösung vorzusehen, welche einen mit dem zurzeit sistierten Regiotram-Projekt kompatiblen Trambetrieb ermöglicht. In enger Koordination mit der städtebaulichen Begleitplanung zur A5 Umfahrung Biel ist eine stadtverträgliche Lösung sicherzustellen.</p> <p>C) Der Platzbedarf wird durch die Gemeinden oder den Kanton planerisch sichergestellt.</p> <p>D) Auf der Höhe der Bernstrasse ist zur besseren Erschliessung des Weidteile-Quartiers eine zusätzliche Haltestelle zu prüfen; die Lage der Haltestelle Beunden ist zu optimieren.</p> <p>E) Die Projektierung und Realisierung wird eingeleitet (siehe auch STEP2030-Prozess).</p>								
Realisierung: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> später 	Kosten: Realisierung unabhängig vom Regiotram . Die Grobkosten werden für den Abschnitt Biel-Ipsach Herdi auf 31 Mio CHF (+/- 50%) geschätzt, exkl. MWst, 2015), ohne zusätzliche Haltestelle Kosten Regiotram Doppelspur Ipsach: in MB 2/I enthalten							
Stand der Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung 	Kostenteiler Finanzierung über den Bahninfrastrukturfonds (BIF): <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Bund: <input type="checkbox"/> Kanton: <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Gemeinden 							
Abhängigkeiten, Zielkonflikte Die Massnahmen dienen der Sicherung der notwendigen Transportkapazitäten und sind auch ohne Regiotram notwendig. Abhängigkeit mit strassenseitigen Massnahmen (siehe Korridorstudie rechtes Bielerseeufer resp. MB B 7/I)								

<p>Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr</p>
<p>Dokumentation STEP-Ausbauschritt 2030, asm Biel-Ins, Modul 101: BAV, Januar 2016.</p> <p>Dokumente Vorprojekt Regiotram Mitte 2011, insb. „bauliche und bahntechnische Anpassung der asm-Stammstrecke“ und „Vertiefungsstudie Betriebskonzept“.</p> <p>STEP Ausbausschritt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern: Planungsraum Bern - Oberland, November 2014.</p> <p>Planungsstudie Verkehrskorridor rechtes Bielerseeufer, März 2011</p>
<p>Controlling -</p>

Projektbeschreibung

Auch ohne Regiotram ist auf der asm-Linie Biel-Täuffelen-Ins bis 2030 mit einer markanten Zunahme der Nachfrage von rund 50% zu rechnen. Dies bedingt insbesondere in den Spitzenzeiten eine Erhöhung der Transportkapazität. Dazu wurden verschiedene Varianten geprüft: Vergrösserung der Transportgefässe, Beeinflussung der Nachfrage (z.B. Verschiebung der Schulanfangszeiten), zusätzliche Entlastungszüge und Taktverdichtungen (7.5'-Takt bis Täuffelen). Die Prüfung ergab, dass eine Verlängerung der Zugskompositionen zur Erhöhung der Zugskapazitäten problematisch ist (erfordert kostspielige Massnahmen fahrzeugseitig und bei der Infrastruktur). Im Vordergrund steht ein gezielter Einsatz von Verdichtungszügen, da die Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten auftreten: Zwischen Ipsach Herdi und Biel soll deshalb gemäss dem STEP AS 2030-Bericht das Angebot in Spitzenzeiten zum 7,5-Minutentakt verdichtet werden.

Die vorgeschlagenen Massnahmen sind aufgrund der bisherigen Erkenntnisse längerfristig in jedem Fall notwendig. Bei der Projektierung der Doppelspurabschnitte ist zudem die Problematik der Bahnübergänge (insb. längere Schliesszeiten infolge Taktverdichtung), des Landverbrauchs und die städtebauliche Integration zu berücksichtigen.

Beurteilung der Massnahme

<p>Auswirkungen</p> <p><u>Qualität des Verkehrssystems</u>: Mit betrieblichen Massnahmen und den gezielten baulichen Massnahmen auf der BTI werden die Kapazität und die Qualität der öV-Erschliessung am rechten Bielerseeufer erhöht. Damit werden die Voraussetzungen für die Realisierung des angestrebten Modal Splits (Erhöhung von heute 20% auf 30% Querschnitt Ipsach) und die Stabilisierung des MIV geschaffen. Dank Stabilisierung des MIV kann eine angemessene Verkehrsqualität auf dem Strassennetz gewährleistet werden.</p> <p><u>Siedlungsentwicklung</u>: Die Massnahme ermöglicht eine weitere Siedlungsentwicklung längs dieser attraktiven öV-Achse.</p> <p><u>Umweltbelastung</u>: Der Landverbrauch und die Eingriffe der Massnahme sind gering zu halten. Mit der Erhöhung des Modal Splits wird eine Stabilisierung der Lärm- und Luftbelastung am rechten Bielerseeufer erreicht.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</p> <p>Die Massnahme ist auch unabhängig vom Regiotram notwendig, wird aber im Projekt Regiotram vorausgesetzt. Ihre Wirkung wird mit dem Regiotram verstärkt. Die Massnahme ist notwendig, um verträgliche Verkehrsmengen auf dem Strassennetz am rechten Bielerseeufer sicherzustellen (siehe B7/I)</p>
<p>Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung</p> <p>Der Massnahme kommt im Rahmen der Strategie für die Agglomeration Biel hohe Priorität zu: Während im Agglomerationskern die A5 Umfahrung Biel mit den verkehrlichen flankierenden Massnahmen zur Lösung der Schwachstellen beiträgt, ist dies am rechten Bielerseeufer nur mit einer Umlagerung des Verkehrs auf den öV möglich.</p>

ÖV-Knoten Bahnhof / Masterplan Biel/Bienne		B 3 / II
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: ÖV-W-1 ARE-Code:	
Zielsetzung Die anstehenden Infrastrukturausbauten im Bereich des Bahnhofs Biel (A5 Westast, Doppelspur und Endbahnhof asm, Bahninfrastruktur und Perronanlagen SBB, Personenunterführungen, Fussgänger- und Veloverbindungen, Bahnhofplatz) sind optimal aufeinander und mit der städtebaulichen Entwicklung (Campus Fachhochschule, Nutzung längs Bahndamm) abzustimmen.		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Nidau <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA, AöV) <input checked="" type="checkbox"/> SBB <input checked="" type="checkbox"/> asm, VB <input checked="" type="checkbox"/> Regionale Verkehrskonferenz (RVK)	Federführung: Stadt Biel / Kanton Bern (ESP) für Koordination	
Produkt Laufende Koordination der relevanten Planungen im Rahmen einer zweckmässigen Projektorganisation. Festhalten der Ergebnisse in einem Teilrichtplan oder einer Vereinbarung.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Festlegen einer zweckmässigen Projektorganisation unter Einbezug aller Beteiligten (siehe ehemalige Projektorganisation ESP Masterplan Biel/bienne). 2) Laufende Koordination und städtebauliche Abstimmung der Projekte im Bereich des Bahnhofs Biel (A5 Westast, Doppelspur und Bahnhof asm, Bahninfrastruktur und Perronanlagen SBB, Personenunterführungen, Fussgänger- und Veloverbindungen, Bahnhofplatz, Option Regiotram, Parkierung und Erschliessung, Nutzungen, ...) 3) Bearbeitung und Klärung von Schnittstellen und Schlüsselfragen; Interessensabwägungen und Optimierungen für die einzelnen Vorhaben 4) Festlegen von Rahmenbedingungen und Spielräumen für die einzelnen Projekte 5) Festhalten der Ergebnisse im Rahmen eines Teilrichtplans oder einer Vereinbarung unter den Beteiligten.		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (Umsetzung)	Kosten Koordination und Teilrichtplan / Vereinbarung: 200'000 Franken (2016-2018) Kostenteiler: Festzulegen (ESP) <input checked="" type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton / Nationalstrasse <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden Biel, Nidau <input checked="" type="checkbox"/> Transportunternehmen (SBB, asm)	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (Konstituierung Projektorganisation)		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte – Abhängigkeiten und Zielkonflikte bestehen unter den oben erwähnten einzelnen Vorhaben. – Richtplan Städtebau Westast A5: Die vorliegende Massnahme wird im Rahmen des Richtplans Städtebau Westast A5 konkretisiert (Entwurf vorliegend, Koordinationsgruppe Bahnhof 2030 bestehend) – Abhängigkeiten zu Massnahmen B2/I Regiotram, B3/I Abschnittsweiser Doppelspurausbau BT1, B11/III 2. Bahnhofspassage		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr		

Dokumentation <ul style="list-style-type: none"> - Richtplan Städtebau Westast A5 2016 - Untersuchung Personenunterführung Bahnhof Biel 2012 - Städtebauliche Begleitplanung A5 – Arbeitsgruppe Bahnhof 2030 - Richtplan ESP Masterplan Biel/Bienne (1996) - A5 Westast, Ausführungsprojekt (in Bearbeitung) - Rahmenplan SBB Biel-Lengnau (in Bearbeitung)
Controlling <ul style="list-style-type: none"> -

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten

Beurteilung der Massnahmen

Auswirkungen <p>Ein optimales Funktionieren der ÖV-Drehscheibe Bahnhof Biel leisten einen Beitrag zum nachhaltigen Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft und unterstützen die angestrebte Modal-Split-Änderung zugunsten des öV und des Langsamverkehrs. Mit der Aufwertung der Personenanlagen und Fussgänger- und Veloverbindungen werden die Qualität der öffentlichen Räume und das individuelle Sicherheitsgefühl verbessert.</p>
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen <p>Die Massnahmen steht im Zusammenhang mit einer Reihe von wichtigen weiteren Massnahmen des Richtplans / RGSK (siehe Abhängigkeiten / Zielkonflikte) und stellt deren Koordination sicher.</p>
Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung <p>Die Massnahme ist notwendig, um in einem Brennpunkt der Agglomeration (Bahnhof Biel) mit komplexen Zusammenhängen die teils stark unterschiedlichen Interessen (Stadt, SBB, A5, asm, ...) abzustimmen. Sie wird deshalb als prioritär ins Agglomerationsprogramms Biel aufgenommen.</p>

Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Weiterentwicklung Busangebot		B 4
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: ÖV-Str-1 ARE-Code: 0371.2.006	
Zielsetzung: Die Attraktivität des Busangebots wird durch gezielte Netz-, Haltestellen- und Fahrplanoptimierungen erhöht. Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen werden angemessen erschlossen, sobald der Bedarf offensichtlich ist.		
Weitere beteiligte Stellen <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA) <input checked="" type="checkbox"/> Bund	Federführung: Regionale Verkehrskonferenz (Angebotsplanung) AöV / Transportunternehmungen (Umsetzung)	
Produkt Schrittweise Umsetzung der Angebotskonzepte und Verbesserung der Haltestellenqualität		
Massnahmen und Vorgehen 1) Mit Fahrplanverdichtungen auf dem Busnetz wird eine Erhöhung der Transportkapazität und der Kundenattraktivität des öffentlichen Verkehrs erreicht. 2) Die Weiterentwicklung des Busliniennetzes und des Fahrplanangebots wird auf die Siedlungsentwicklung, insbesondere auf die regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten sowie die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte abgestimmt. 3) Im Agglomerationskern wird das Busliniennetz auf das Zukunftsprojekt Regiotram abgestimmt. Bis zur Realisierung des Regiotrams wird das Busangebot optimiert und ausgebaut, unter Berücksichtigung des speziellen Zustands nach Eröffnung des A5-Ostastes und während der Bauphase des A5-Westastes. 4) Ligerz wird mit einem Ersatzangebot (zur Aufhebung der Bahnstation in Zusammenhang mit dem Doppelspurtunnel Ligerz) durch den öV erschlossen. Weitere Einzelheiten sind im Objektblatt 5 in Anhang 1 geregelt. 5) Flankierende Massnahmen bei den Haltestellen (Qualitätssteigerung) werden ergriffen.		
Realisierung: <input checked="" type="checkbox"/> Im Rahmen der Angebotsbeschlüsse <input type="checkbox"/> später <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Kosten: Kostenteiler Abgeltungsbeiträge: gemäss ÖVG <input checked="" type="checkbox"/> Bund (nur Regionalverkehr) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton: (2/3) gemäss ÖVG <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden (1/3) gemäss ÖVG	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte – Der angestrebte Umlagerungseffekt wird nur im Verbund mit weiteren Massnahmen (insbesondere B 1, B 5, B 9, B 10) erreicht. – Siehe neues MB B1/I		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr		
Dokumentation – Buskonzept zum Regiotram (Aktualisierung bis Ende 2015 vorgesehen) – Angebotskonzepte RVK – Richtplan linkes Bielerseeufer (Erläuterungsteil)		
Controlling –		

Entwicklung öV-Angebot Bus für den Zustand nach Eröffnung des Bieler A5-Ostastes 2017 und während Bau des A5-Westastes bis zur Inbetriebnahme des Regiotrams +/- 2030 (raumrelevante Massnahmen, insb. Neuerschliessungen und wesentliche Angebotsverdichtungen oder Linienanpassungen)

Zeithorizont	Linie	Massnahme	Kosten/J	Koord.
2018-21 (Angebotskonzept)	Ortsverkehr Biel	<p>Umfassendes Paket konzeptioneller Anpassungen des Bieler Ortsverkehrs auf Basis des Buskonzeptes Biel 2020, namentlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neukonzeption und deutliche Angebotsattraktivierung Biel Süd (gleichzeitig Entlastung der kapazitätskritischen stadtnahen BTI-Abschnitts), u.a. Verlängerung und Splitting Trolleybuslinie in zwei mehrheitlich fahrleitungsfreie Äste Nidau West (Feinerschliessung AggloLac, Beundenring) und Port-Brüggmoos („Südtangente“, zudem HVZ-Eilcourse bis Ipsach Oberdorf - Angebotsausbau fürs Bözingenfeld (“Busvorlauf“ zum Regiotram-Projekt) - Ersatz der grossen Busschleife im Linde-Quartier durch zwei Linienäste mit symmetrischer Linienführung, u.a. Feinerschliessung esplanade - Neue HVZ-Tangentiallinie Brügg-Bözingenfeld - Partielle Neukombination der Linienäste zwecks Optimierung Kundennutzen und Fahrzeugeinsatz - Differenzierte Angebotsverdichtungen (Schliessung der Lücken im 7.5-Minuten-Takt Mo-Fr tagsüber auf den Hauptachsen; früh-abends und sonntags Verdichtung zum 20-Minuten-Takt, wo aktuell 30'-Takt (ausg. Linie 11) 	ca. 2 Mio	Z
	Grenchen-Lengnau-Orpund/-Bözingenfeld	Mo-Fr in HVZ Weiterzug der halbstündlichen Kurse Grenchen-Lengnau abwechselnd nach Meinisberg-Orpund resp. nach Pieterlen-Bözingenfeld	0.2 Mio.	Z
	Biel-Aegerten-Lyss-/Orpund	Konzeptanpassung Mo-Sa tagsüber: Effizienterer Mitteleinsatz zwecks dritter stündlicher Verbindung Biel-Studen(-> 15-Min-Takt im Abschnitt Biel-Aegerten) und Wiederherstellung halbstündlicher RE-Anschlüsse in Lyss, Sonntags- und Abendangebot auf Linie Biel-Aegerten-Orpund (dadurch stündlich zwei Verbindungen Biel-Aegerten und bessere Bahnanschlüsse)	0.3 Mio.	Z
	Buslinien im Dreieck Lyss / Solothurn / Münchenbuchsee	Konzept-Systematisierung und partielle Angebotsverdichtung (Abschnitte Solothurn-Büren-Schnottwil, Lyss-Diessbach, Lyss-Grossaffoltern), Linienendpunkte neu in Münchenbuchsee statt Zollikofen, direktere Linienführung Münchenbuchsee-Büren, Linie Lyss-Schnottwil neu via Busswil.	kostenneutral	Z
	Raum Schüpfen	Bürgerbus oder Para-ÖV-System (Grundversorgung für die Dörfer und Quartiere abseits des Bahnhofs)	0.2 Mio.	V

Zeithorizont	Linie	Massnahme	Kosten/J	Koord.
2025 (Zielszenario Gesamtmobilitätsstrategie Zustand A5-Ostast)	Ortsverkehr Biel	Umfassendes Paket von Angebotsverdichtungen, namentlich - In den HVZ Verdichtung zum 5-Minuten-Takt auf den Hauptachsen und zum 10-Minuten-Takt auf weiteren gut frequentierten Linienästen - Fröhabends und sonntags Verdichtung zum 15-Minuten-Takt, wo aktuell 30'-Takt (ausg. Linie 11) resp. zum 10-Minuten-Takt, wo aktuell 15-Minuten-Takt	ca. 2 Mio	

Zustand ab +/- 2030

	Ortsverkehr Biel	Anpassung des lokalen Busnetzes an das Regiotram	Siehe Regiotram, B 2/I	V
	Ortsverkehr Biel	Linienverlängerung Vorhölzli zur Erschliessung des Wohnschwerpunktes Bischofkänel; Fahrplananpassungen und Verdichtungen bei Bedarf	0.3 Mio.	V
	Ligerz	Bus-Ersatzlösung bei Aufhebung SBB-Haltestelle	Siehe Anhang 1, OB5	F

Verbindliche Festlegungen erfolgen im Rahmen der Angebotskonzepte der RVK resp. des Angebotsbeschlusses des Kantons.

F = Festsetzung, Z = Zwischenergebnis, V = Vororientierung

Kosten = Betriebskosten

Beurteilung der Massnahmen

<p>Auswirkungen</p> <p><u>Qualität des Verkehrssystems:</u> Mit gezielten und etappenweise realisierten Verbesserungen und Optimierungen des Busangebots werden die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs verbessert und die notwendigen Kapazitäten für den angestrebten Modal-Split bereitgestellt. Mit der Anpassung des Busnetzes im Bieler Agglomerationskern im Zusammenhang mit dem Regiotram wird das gesamte öV-System optimiert.</p> <p><u>Siedlungsentwicklung:</u> Neuerschliessungen und Angebotsverbesserungen beim öV sind eine zwingende Voraussetzung für die Entwicklung der im Richtplan vorgesehenen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (inklusive Vorranggebiete für Siedlungserweiterung) und stellen die angestrebte öV-Erschliessungsgüte sicher. Dies betrifft insbesondere die Achse Brugg-Aegerten-Studen und den Raum Lengnau Süd</p> <p><u>Umweltbelastung:</u> Die Erhöhung des öV-Anteils am Gesamtverkehr trägt tendenziell zur Reduktion der Umweltbelastung bei (Lärm, Luft). Dies insbesondere auf Linien, welche mit einem Trolleybus betrieben werden.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</p> <p>Ein reibungsloser Busbetrieb auf dem Strassennetz ist eine Voraussetzung, dass die Angebotsverbesserungen voll zum Tragen kommen (Massnahme B5 Busbevorzugung, Entlastungen des Strassennetzes infolge A5 Umfahrung Biel und verkehrlichen flankierenden Massnahmen). Wichtig ist zudem die Unterstützung durch das Mobilitätsmanagement (Massnahme B1). Eine laufende Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung ist sicherzustellen.</p> <p>Mit der geplanten Anpassung des Busnetzes im Hinblick auf das Regiotram und auf den Zustand A5 Ostast wird das innerstädtische öV-System optimiert.</p>
<p>Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung</p> <p>Die Massnahme ist Voraussetzung für die Erhöhung des öV-Anteils am Gesamtverkehr und kann mit wenig bis mittlerem Aufwand (verglichen mit den Infrastrukturmassnahmen) realisiert werden. Sie ist eine prioritäre Daueraufgabe, welche durch die Regionale Verkehrskonferenz RVK wahrgenommen wird. Die Umsetzung und Finanzierung erfolgt im Rahmen der alle vier Jahre aktualisierten Angebotskonzepte resp. Angebotsbeschlüsse des Kantons Bern.</p>

Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung		B 5						
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: ÖV-Str-2 ARE-Code: 0371.2.006							
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;"><input checked="" type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014</td> <td style="width: 50%;"><input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018</td> <td><input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027</td> </tr> </table>			<input checked="" type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022	<input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026		<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027
<input checked="" type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022							
<input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026							
	<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027							
Zielsetzung: Die verkehrsabhängigen Behinderungen für den Busverkehr werden behoben.								
Weitere beteiligte Stellen <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA) <input checked="" type="checkbox"/> Bund 	Federführung: <ul style="list-style-type: none"> - seeland.biel/bienne: Kostenverteilungsfragen - Kanton: Massnahmen Kantonsstrasse - Gemeinden: Massnahmen Gemeindestrassen - RVK: Angebotsplanung 							
Produkt Realisierungsplanung Infrastruktur, Busbevorzugung								
Massnahmen und Vorgehen <ol style="list-style-type: none"> 1) Mit gezielten Massnahmen wird sichergestellt, dass Busse und Trolleybusse auch in Spitzenstunden ohne wesentliche Zeitverluste verkehren können. Die Massnahmen werden auf das Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast (MB B 1/I) und das Verkehrsmanagement (MB B 7/III) abgestimmt. 2) Für Massnahmen mit überkommunaler Bedeutung wird unter den beteiligten Gemeinden und Stellen ein Kostenteiler erarbeitet. 								
Realisierung: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahmen <input checked="" type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 	Kosten: A1: 1.84 Mio A2: 2.0 Mio A: 5.1 Mio Kostenteiler <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Bund: 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton: 65% (Kantonsstrassen) 22.75% (Gemeindestrasse) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: 42.75% (Gemeindestrassen) 							
Stand der Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung 								
Abhängigkeiten, Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung mit den vfM - Die meisten Massnahmen wurden vor 2011 realisiert und können nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. Die Bezeichnung der A1-Massnahmen erfolgte im Rahmen der Ende 2008 vorgenommenen Aktualisierung des Agglomerationsprogramms zuhanden von Kanton und Bund - Abstimmung mit Regiotram (vgl. MB B 2/I) 								
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr								
Dokumentation <ul style="list-style-type: none"> - Bericht Massnahmen zur Busbevorzugung, Transitec, 12. Oktober 2007 								
Controlling Realisierung Busbevorzugungsmassnahmen								

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
B 5.01 Busbevorzugung Agglo Biel (Massnahmenpaket A1 2011-14) ARE-Code 371.013	Sicherstellung eines flüssigen öffentlichen Busverkehrs durch die Realisierung von Lichtsignalsteuerungen, separaten Busspuren: - Seevorstadt (Umbau Busbucht Magglingenbahn zur Busspur) - Mettstrasse West (Busspur vor Bahnunterführung) - Diverse Massnahmen, noch zu konkretisieren	Stadt Biel	0.72 Mio. 0.25 Mio. <u>0.87 Mio.</u> 1.84 Mio.
B 5.02 Busbevorzugung Agglo Biel (Massnahmenpaket A2 2015-18) ARE-Code 371.2.006	Sicherstellung eines flüssigen öffentlichen Busverkehrs durch die Realisierung von Lichtsignalsteuerungen, separaten Busspuren, Fahrbahnhaltestellen. Erarbeitung eines detaillierten Massnahmenkonzeptes im Zusammenhang mit der Planung der Bauphase des A5-Westastes. Betroffen sind vorwiegend Strassenabschnitte im südwestlichen Bereich des Agglomerationskerns.	Gemeinden, Kanton	2 Mio.
B 5.03 Busbevorzugung Lyss (A-Massnahme 2019 – 2022) ARE-Code 371.2.007	Busbevorzugung Bärenkreisel, Schachenkreisel, Alpenstrasse-Hauptstrasse, Sonnenkreisel	Gemeinde Lyss, Kanton	1.1 Mio.
B 5.04 Busbevorzugung Agglo Biel (Massnahmenpaket A 2019 – 2022)	Massnahmen zur Bewältigung des Verkehrs im „Zustand Ostast“ (siehe Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, MB B 1/I): - Fahrbahnhaltestelle auf der Hauptstrasse Nidau, Haltestelle Beunden - Buspriorisierung / Optimierung Guido-Müller-Platz - Buspriorisierung Knoten Allmendstrasse / Wehrbrücke Port . Der Massnahmenkatalog wird im Zusammenhang mit der Bauphase des A5-Westastes ergänzt. Abstimmung auf die Optimierungsmassnahmen zum Busnetz (MB B4). Siehe auch MB B1/I.	Gemeinden Biel, Nidau, Port, Kanton (TBA)	4 Mio.
B 5.05 Busbevorzugung Bahnhof Aarberg	Behebung der Behinderungen des Busverkehrs beim Bahnhof Aarberg durch bauliche und betriebliche Massnahmen im Bereich des Bahnübergangs Post / Bahnhof Aarberg (siehe MB B 5/I)	Gemeinde	2 Mio.
B 5.06 Busbevorzugung im Rahmen von verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM zum Ostast 2018 – 2022)	Prioritäre Realisierung von vfM zum Ostast (inkl. Brüggsmoos), welche eine Busbevorzugung gewährleisten (siehe auch MB B 7)	Gemeinden Biel und Brügg, Kanton (TBA)	

Beurteilung der Massnahmen

Auswirkungen
Busbevorzugungsmassnahmen stellen einen reibungslosen und fahrplanmässigen Busbetrieb sicher. Sie tragen so zur Verbesserung der Erreichbarkeit, der Attraktivität und der Effizienz des öffentlichen Verkehrs bei. Mit der angestrebten Erhöhung des Modal Splits wird auch die Verkehrssicherheit verbessert.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Die Busbevorzugungsmassnahmen sind in der Agglomeration Biel eng verknüpft mit der A5 Umfahrung Biel und den verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM. Da mit den vfM ein reibungsloser Busverkehr gewährleistet wird, lohnt es sich nur in bestimmten Fällen, vorgezogene Massnahmen zu realisieren.

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Busbevorzugungsmassnahmen sind eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Aufrechterhaltung der Mobilität und Erhöhung des Modal Splits namentlich im Kern der Agglomeration Biel. Sie sind mit verhältnismässig wenig Aufwand realisierbar und von hoher Priorität. Die Massnahmen haben einen grossen Stellenwert in der Strategie „Zustand Ostast“ (kritische Phase nach Eröffnung des Ostastes und während der Bauphase Westast).

ÖV-Knoten / Bushof Aarberg		B 5 / I
Stand: Dezember 2016		RGSK-Nr.: ÖV-W-2 ARE-Code: -
Zielsetzung Verbesserung der Bedingungen für den Busverkehr und der Fussgängerbeziehungen (insb. Umsteigen) im Bereich Bahnhof / Post Aarberg / Zugang zum Stadtplatz / allfälliger späterer. Zugang Mühligass (Option Bahnquerung)		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne / RVK <input checked="" type="checkbox"/> SBB <input checked="" type="checkbox"/> Postauto Schweiz AG / Region Bern <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA, AöV) <input checked="" type="checkbox"/> Grundeigentümerin Parzelle Nr. 767		Federführung: Planung: Gemeinde Aarberg in Zusammenarbeit mit Projektträgerschaft, AöV und TBA Umsetzung: Gemeinde Aarberg, Kanton Bern
Produkt Neugestaltung eines Bushofs und Verbesserung der Verkehrsabläufe auf der Bahnhofstrasse im Bereich Bahnhof SBB / Post Aarberg / Zugang zum Stadtplatz / Bahnübergang inkl. Auswirkungen auf Optionen Arealerschliessung Widmerareal (Parzelle 674) und - allfällig späterer - Bahnquerung zur Mühligass.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Richtprojekt aus dem Studienauftrag zur Neubebauung auf dem ehemaligen Post-Areal dient als Basis für den Planerlass ZPP/UeO Post-Areal, die Konkretisierung des Bauprojekts (Neubau mit EKZ, Post, Wohnen/Pflege) sowie den Bushof gemäss Anforderungen AöV. 2) Lösungsfindung und Projektoptimierung betreffend (1) Bushof und (2) Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse inkl. Arealanschlüssen und Zu-/Wegfahrt Bushof durch Projektträgerschaft in Zusammenarbeit mit AöV, TBA OIK III, RVK. 3) Ausarbeitung einer Vereinbarung (ev. Infrastrukturvertrag) zwischen allen Beteiligten (Projektträgerschaft, AöV, TBA, Postauto, SBB, Gemeinde, Dritte, etc.) zwecks Regelung aller Aspekte zur Finanzierung, des Baus, des Betriebs und des Unterhalts des Bushofs und der Massnahmen an der Kantonsstrasse. 4) Prüfen von Sofortmassnahmen		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> später		Kosten: Fr. 2 Mio Kostenteiler: <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> SBB <input checked="" type="checkbox"/> Post
Stand der Umsetzung <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Reifegrad <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
Abhängigkeiten, Zielkonflikte Richtprojekt zur Neubebauung Post-Areal (Parz. 767), Parkierung Avec-Shop, P + R SBB-Areal, Güterverlad der SBB		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 3, Richtplan / RGSK Biel-Seeland		

Dokumentation

ZPP 17 und UeO Post-Areal (Stand: Juni 2016, vor Mitwirkung); Strassenprojekt und Projekt Bushof (als Teil ZPP 17 / UeO Post-Areal, Stand: Juni 2016); Richtprojekt für die UeO Post-Areal (Verfasser Atelier 5, Stand Juni 2016); Bericht des Beurteilungsgremiums zum Studienauftrag nach SIA 143 auf Einladung betr. Neubebauung ehem. Postliegenschaft (Genossenschaft Migros Aare GMA, Mai 2016). Studie „Bushof Aarberg“ (AöV, 2012; Verfasser Kontextplan AG), ZPP 10 und UeO ZPP 10 „Alte Ziegelei“ (genehmigt 1.2.2013), Machbarkeitsstudie Erschliessung Parzelle Nr. 674, 10.06.2008), UeO Altstadt (Stand: Juni 2016 Änderung vor Auflage), UeO Postrain (Stand: Juni 2016)

Controlling

Abschluss einer Vereinbarung unter allen Beteiligten
 Neue Lösungen aufgrund der veränderten Situation liegen vor
 Projekt ist ausgeführt

Beurteilung der Massnahme**Auswirkungen**

Qualität des Verkehrssystems: Die Verkehrs- und Umsteigebeziehungen beim Bahnhof SBB und der gegenüberliegenden Bushaltestelle sind unbefriedigend. Sie sind nicht mit einfachen Massnahmen nachrüst- und verbesserbar. Die gegenseitigen Behinderungen Bus / Strasse / Passagiere / Passantinnen etc. sind unattraktiv. Dieser Zustand muss für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Richtprojekt zur Neubebauung Post-Areal (Parz. 767), Parkierung Avec-Shop, P + R SBB-Areal, Güterverlad der SBB

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Es handelt sich um die wichtigste öV-Drehscheibe ausserhalb der Agglomeration, deshalb muss diese Problematik mit hoher Priorität weiterbearbeitet werden.

Bemerkungen

- DTV 2016 auf der Bahnhofstrasse (8000 - 9'000 Fz/Tag)

Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr
Dokumentation – Richtplan linkes Bielerseeufer (Erläuterungsteil)
Controlling –

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
B 6.03 A5 am linken Bielerseeufer	Etappenweise Realisierung des Sanierungskonzeptes gemäss Richtplanung linkes Bielerseeufer (siehe Objektblatt 2 Anhang 1)	Bund	unterschiedlich

Hinweise zur A5 Umfahrung Biel: Der Ostast der A5 Umfahrung Biel inklusive Verzweigung und Anschluss Brügghmoos ist im Bau (voraussichtliche Inbetriebnahme 2017)

Das revidierte generelle Projekt zum Westast der A5 Umfahrung Biel inklusive Zubringer rechtes Bielerseeufer wurde genehmigt. Die Ausführungsprojekte sind in Arbeit.

Das generelle Projekt zum Vingeltunnel wurde genehmigt.

Weitere Informationen siehe Erläuterungsbericht, Kap. 1.4.

Beurteilung der Massnahmen

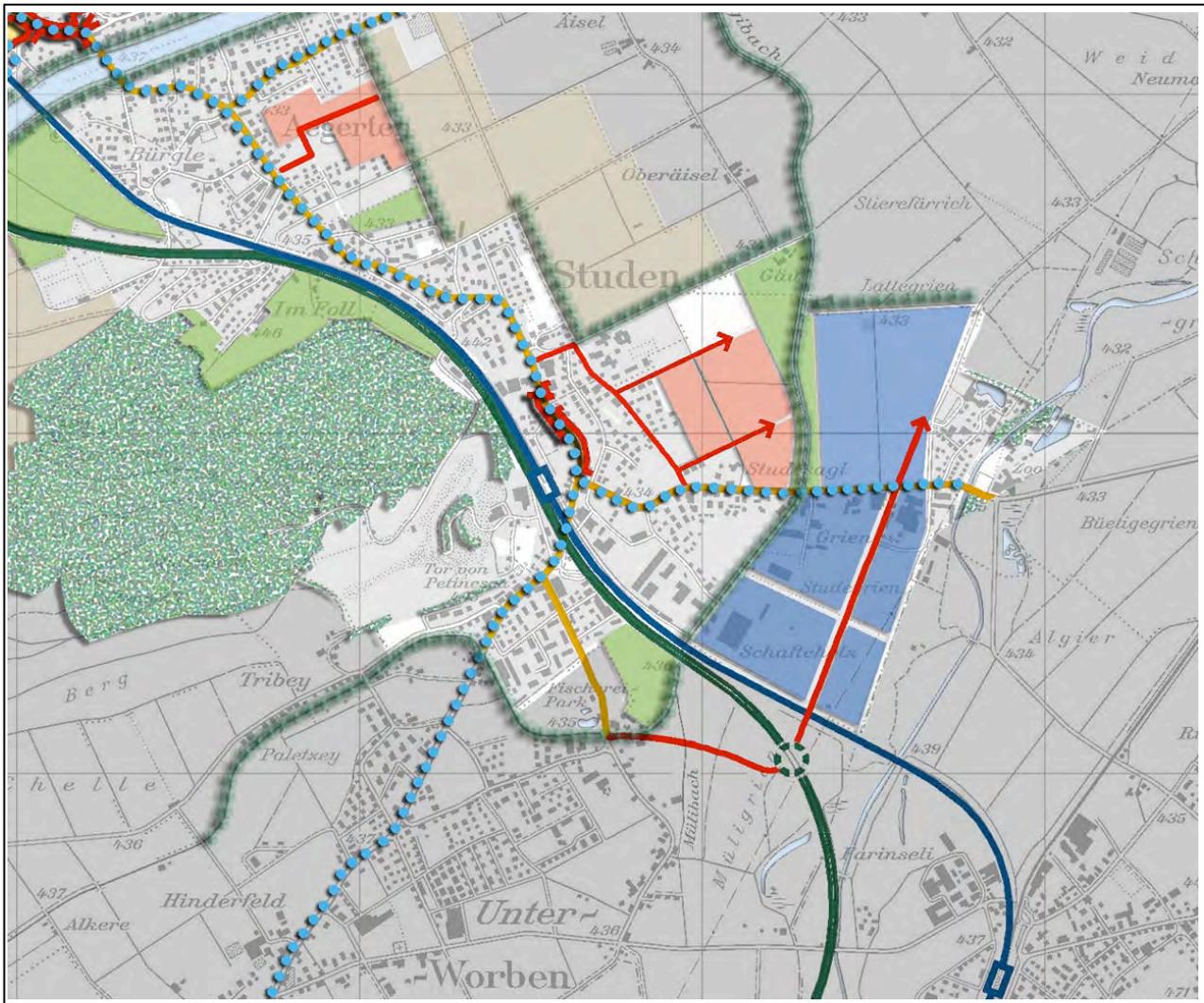
<p>Auswirkungen</p> <p>Die geplanten Massnahmen verändern das Verkehrsgeschehen in der Region und insbesondere in der Agglomeration Biel nachhaltig. Wesentlich sind die Entlastung des bestehenden Strassennetzes und damit die Aufwertung der Wohn- und Siedlungsqualität und die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen gewährleistet (siehe auch Massnahme B 7).</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</p> <p>Da die Grundkonzeption und die Anschlüsse der Hochleistungsstrassen bereits seit Langem bekannt sind, konnte die Siedlungsentwicklung sukzessive auf die Infrastruktur ausgerichtet werden (betrifft insbesondere die Arbeitsschwerpunkte). Die Massnahmen im Siedlungsbereich berücksichtigen denn auch das bestehende und geplante übergeordnete Strassennetz.</p> <p>Der Ausbau der Hochleistungsstrassen steht in einem gewissen Gegensatz zur angestrebten Förderung des öffentlichen Verkehrs. Modellrechnungen prognostizieren dennoch eine leichte Verbesserung des Modal Splits. Weitergehende Veränderungen des Modal Splits müssen mit zusätzlichen Massnahmen wie Parkplatzbewirtschaftung und Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs erzielt werden. Mit den verkehrlichen flankierenden Massnahmen vFM werden zudem die Kapazitäten des bestehenden Strassennetzes teilweise reduziert.</p>
<p>Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung</p> <p>Die geplanten Hochleistungsstrassen sind Schlüsselmassnahmen und weisen dank ihrer grossen Wirkung auf das Verkehrsgeschehen trotz hoher Kosten für die Region hohe Priorität auf.</p>

Vollanschluss Studen		B 6 / II
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: MIV-N-2	
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2015 – 2018		
Zielsetzung: Verbesserung der Entlastungswirkung der T6 und Sicherstellen der Erschliessungsvoraussetzungen für den bestehenden und in Zukunft auszubauenden Entwicklungs- und Arbeitsschwerpunkt Studen. Ausgangslage und Randbedingung zugleich ist der Eigentumsübergang der T6 ins Nationalstrassennetz. Diese scheiterte mit der Abstimmung zur Autobahnvignette, ist jedoch nach wie vor ein Ziel von Kanton und Region.		
Weitere beteiligte Stellen <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern	Federführung: seeland.biel/bienne für die Vorbereitungsphase Bund (ASTRA) für die Umsetzung	
Produkt Neuer Vollanschluss Studen an einem neuen Standort auf der Höhe des Arbeitsschwerpunktes Studen.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Die Gemeinde Studen stellt die planerischen Rahmenbedingungen für die Realisierung des Anschlusses gestützt auf die vorliegende Machbarkeitsstudie sicher. 2) Sobald die T6 ins Nationalstrassennetz aufgenommen und der Zeitplan für den vorgesehenen Ausbau bekannt ist, setzt sich seeland.biel/bienne mit dem Kanton Bern beim ASTRA dafür ein, dass das Projekt in Angriff genommen wird (siehe auch "Abhängigkeiten, Zielkonflikte"). 3) Zu gegebener Zeit ist zu prüfen, ob eine gegenüber dem Vierspur-Ausbau der T6 vorgezogene Realisierung des definitiven Vollanschlusses möglich ist (eine Entkoppelung der Realisierung der beiden Projekte ist anzustreben).		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2010 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> später	Kosten: Unbekannt, da integrierender Bestandteil des Ausbaus der T6. Kostenteiler <input checked="" type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte Der Kanton Bern lehnt aus Kosten-Nutzen-Überlegungen den Ausbau des bestehenden 3/4-Anschlusses zu einem Vollanschluss ab. Der neue, verschobene Vollanschluss Studen ist aus heutiger Sicht nur nach der Überführung der T6 ins Nationalstrassennetz und im Zusammenhang mit deren Ausbau auf 4 Spuren realisierbar. Die Übernahme der T6 durch den Bund ist heute noch nicht gesichert (sie scheiterte an der Volksabstimmung zur Erhöhung der Gebühren für die Autobahnvignette). Ein Ausbau der T6 ist erst nach deren Übernahme durch den Bund ein Thema. Sobald das Verfahren für den Eigentumswechsel abgeschlossen ist, ist eine Standortbestimmung notwendig. Falls die T6 Kantonsstrasse bleiben sollte, müsste das weitere Vorgehen mit dem Kanton dann zumal neu festgelegt werden.		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr		
Dokumentation Frühere Ausbaustudien des kant. Tiefbauamtes		

Controlling

-

Projektbeschreibung



Beim heutigen T6-Anschluss Studen fehlt die Abfahrt aus Richtung Lyss. Dies führt dazu, dass der Verkehr aus Richtung Lyss in den Raum Worben / Studen / Bütigen den Weg über den T6-Anschluss Lyss Nord und die Hauptstrasse Worben wählt. Dieser Verkehrsstrom beträgt ca. 2'500 Motorfahrzeuge pro Tag. Darunter fällt auch der Schwerverkehr in die Industriezonen von Studen und Dotzigen. Die heutige Lösung ist als Erschliessung des bestehenden und in Zukunft auszubauenden regionalen Arbeitsschwerpunktes Studen ungenügend.

Im Richtplan ist als langfristige Lösung ein neuer Vollanschluss auf der Höhe der Industriezone Studengrien mit deren direkter Anbindung vorgesehen. Eine solche Lösung muss den langfristig vorgesehenen Ausbau der T6 auf vier Spuren berücksichtigen und ist nicht kurzfristig realisierbar. Ein Projekt liegt noch nicht vor. Das kantonale Tiefbauamt hat deshalb die Machbarkeit eines provisorischen Kreisels auf der T6 beim bestehenden Anschluss geprüft. Aus verschiedenen Gründen wird eine solche Lösung als nicht machbar beurteilt. Weiter ist in einem nächsten Schritt geprüft worden, ob eine T6-Ausfahrt Lyss-Studengrien auf der Höhe des Industriegebietes kurz- bis mittelfristig machbar wäre. Auch eine solche Variante hat sich zerschlagen.

Beurteilung der Massnahme**Auswirkungen**

Qualität des Verkehrssystems: Mit einem neuen Vollanschluss in Studen werden die Ortsdurchfahrten von Worben, Studen, Bütigen und Dotzigen wesentlich vom Verkehr (insb. auch Schwerverkehr) entlastet und die Verkehrssicherheit verbessert. Die Erreichbarkeit des Arbeitsschwerpunktes Studen auf der Strasse wird verbessert, indem ein direkter Zugang zur Hochleistungsstrasse hergestellt wird. Durch die Verlegung des Anschlusses in den Bereich des Arbeitsschwerpunktes wird das Zentrum Studen entlastet und aufgewertet.

Siedlungsentwicklung: Ein gut funktionierender Vollanschluss ermöglicht die Erweiterung des geplanten Arbeitsschwerpunktes Studen (Vorranggebiet Siedlungserweiterung). Mit der Entlastung der Ortdurchfahrt Worben werden die Bedingungen für eine Siedlungsentwicklung nach innen verbessert.

Umweltbelastung: Der Eingriff des Vollanschlusses mit neuer Zufahrt ist mit einer die Landschaft und die Siedlungsentwicklung berücksichtigenden Planung zu minimieren.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Der neue Vollanschluss stellt eine wichtige Voraussetzung für die vorgesehene Erweiterung des Arbeitsschwerpunktes Studen dar (siehe Vorranggebiet Siedlungserweiterung A4). Mit der Aufhebung des heutigen T6-Anschlusses Brügg im Zusammenhang mit der A5 Umfahrung Biel (neuer Anschluss Brüggmoos) erweitert sich der Einflussbereich des Anschlusses Studen bis nach Aegerten/Brügg. In die Planung einzubeziehen sind zudem allfällige Zusammenhänge mit der Verkehrsplanung Lyss/Busswil und der vorgesehenen neuen Strasse im Industriegebiet Lyss Nord (von der Strasse Lyss-Busswil her zum Anschluss Lyss Nord, Massnahmenblatt B7).

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Dem Vollanschluss Studen kommt für die Verbesserung der heutigen Situation und als Voraussetzung für die zukünftige Arbeitsplatzentwicklung in Studen eine grosse Bedeutung zu. Unter der Voraussetzung, dass im Zuge des Ausbaus der T6 auf 4 Spuren der bestehende Anschluss ohnehin neu gestaltet werden müsste, hat auch die neue, definitive Anschlusslösung ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis. Obschon die Realisierung des Definitivums erst mittel- bis langfristig möglich ist, kommt ihr grosse Bedeutung zu; insbesondere muss die planerische Sicherstellung rasch an die Hand genommen werden.

Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben B 7							
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: MIV-O/E/S-1 HB-MIV-1 ARE-Code: 0371.2.011						
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018</td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027</td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022	<input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026		<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027
<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022						
<input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026						
	<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027						
Zielsetzung Das Netz von Kantonsstrassen und wichtigen Gemeindestrassen gewährleistet die innerregionalen Verkehrsbedürfnisse und weist einen entsprechenden, aber siedlungsverträglichen Ausbau auf. Dieser stellt die Siedlungsentwicklung sicher und unterstützt die Verkehrsverlagerung auf das Hochleistungsnetz durch eine angemessene Verringerung der Durchlässigkeit. Ebenfalls angestrebt werden eine Erhöhung des Anteils Langsamverkehr am Gesamtverkehr und die Verbesserung der Verkehrssicherheit.							
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA) <input type="checkbox"/> Bund	Federführung: – Kanton (TBA), Kantonsstrassen – Gemeinden, Gemeindestrassen						
Produkt Hauptachsen und untergeordnete Hauptachsen zukunftsgerichtet anpassen, betreiben und unterhalten sowie Netzlücken mit Neubauten schliessen.							
Massnahmen und Vorgehen 1) Die Kantonsstrassen und wichtigen Gemeindestrassen bilden das Basisnetz für den regionalen Verkehr. Durch ihre Verknüpfung mit der Umfahrung A5 wird ein hoher Anteil des Verkehrsvolumens an diese abgegeben. 2) Das Netz wird mit einem neuen Spitalzubringer (Entlastung Quartier, direkter Anschluss ans übergeordnete Strassennetz) sowie mit einer Querachse Bözingenstrasse - Mettstrasse in Biel ergänzt (beides Gemeindestrassen). Im Zusammenhang mit der Neuerschliessung der Arbeitszone Lyss Nord resp. der Kiesgrube Chrützwald wird eine neue Verbindungsstrasse von der Kantonsstrasse Lyss-Büren zum T6-Anschluss Lyss Nord ergänzt. Die Region strebt langfristig eine Klassierung dieser neuen Verbindung als Kantonsstrasse an. Das kantonale Tiefbauamt lehnt eine Neuklassierung ab. 3) Im Bereich der Kantonsstrassen und wichtigen Gemeindestrassen im Agglomerationskern werden die sich aus der Verkehrsverlagerung auf das Hochleistungsnetz der Agglomeration ergebenden Spielräume mittels verkehrlicher flankierender Massnahmen (vfM) genutzt. Die Massnahmen bezwecken: <ul style="list-style-type: none"> – die optimale Verkehrslenkung (insb. Lenkung auf die Nationalstrassen-Umfahrung), – den reibungslosen Ablauf des Busverkehrs, – die Erhöhung der Verkehrssicherheit, – die Verbesserung der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden, – die Erhöhung der Gestaltungs-, Aufenthalts- und Lebensqualität in den Strassenräumen. Der Netzausbau und -umbau geht aus dem Richtplan vfM hervor. 4) Für den Korridor rechtes Bielerseeufer wird eine optimale Staubewirtschaftung und der reibungslose Ablauf des Busverkehrs (in Nidau) sichergestellt, die Verkehrssicherheit erhöht, die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden (insbesondere auch Langsamverkehr) verbessert und die Aufenthalts- und Lebensqualität in den Strassenräumen erhöht (siehe MB B 7/I). Die Koordination mit dem Doppelspurausbau der Bahn wird gewährleistet (MB B3/I). 5) Weitere Teilstücke mit prioritärem Handlungsbedarf nach den Standards Kantonsstrasse sind: <ul style="list-style-type: none"> – Die Ortsdurchfahrt in Lyss – Die Hauptstrasse Aegerten – Studen – Worben (B 7/II) – Die Ortsdurchfahrten Brügg und Orpund – Die Ortsdurchfahrt Aarberg (Bahnhofstrasse / Bärenkreuzung / Murtenstrasse) 							

<p>6) Weitere Teilstücke mit Handlungsbedarf aus Sicht Region, aber nicht prioritär nach den Standards Kantonsstrasse: Bargaen, Kallnach; Achse Büren-Rapperswil-Lätti.</p> <p>7) Die Freihaltung der Trassen für die Umfahrungen Aarberg, Bargaen, Kallnach sowie Büren wird gewährleistet.</p> <p>8) Die T6 Brügg – Schönbühl und die T10 Thielle – Kantonsgrenze zu Kt. FR (Löwenberg) werden als Nationalstrassen klassiert.</p> <p>9) Die Unfallschwerpunkte werden mittels Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Black Spot Management systematisch erfasst und beseitigt (konkreter Handlungsbedarf siehe Massnahmenkatalog). Auf Strassenabschnitten mit anderweitigen Massnahmen wird der Unfallschwerpunkt im Rahmen dieser Massnahmen saniert.</p>	
<p>Realisierung: je nach Massnahme</p> <p><input type="checkbox"/> 2011 – 2014</p> <p><input type="checkbox"/> 2015 – 2018</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> später</p>	<p>Kosten: 4.2 Mio A2-Massnahmen Aggloprogramm (ohne B 7/I)</p> <p>0 CHF A-Massnahmen (ohne B 7/II)</p> <p>Kostenteiler*</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Bund</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton</p> <p><input type="checkbox"/> s.b/b</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden</p> <p>*) unterschiedliche Verteilschlüssel vfM, AP</p>
<p>Stand der Umsetzung: je nach Massnahme</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p>	
<p>Abhängigkeiten, Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vgl. Richtplan vfM (siehe Umsetzungsprojekt B 7.11) - Regiotram (MB B 2/I) 	
<p>Zusammenhang Führungsinstrument</p> <p>Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr</p>	
<p>Dokumentation</p> <ul style="list-style-type: none"> - N5 Umfahrung Biel, Ostast Längholz-Büttenberg, verkehrlich flankierende Massnahmen vfM. Ergänzendes Dossier zum AP 02, 6. April 2006 - Strassennetzplan des Kantons Bern vom 12. Juni 2013 - Verkehrsstudie rechtes Bielerseeufer (TBA 2010) - Richtplan KLB vom September 2008 	
<p>Controlling</p> <p>-</p>	

Agglomerationsmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm

Projektname	Inhaltsangabe	Zeitpunkt	Zuständig	Kosten	R / K ¹
B 7.01 Korridor Rechtes Bielerseeufer ARE-Code: 0371.2.013 RGSK-Nr.: MIV-O-2	Siehe Massnahme B 7/I Unfallschwerpunkt Mörigen (Hauptstrasse-Höhenweg-Brunnackerstrasse, 1070)	A2: 2015-18	Kanton (TBA)		2 / FS
B 7.02 Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss ARE-Code: 0371.2.045 RGSK-Nr.: MIV-O-1-1	Bielstrasse und Hauptstrasse (vom Sonnenkreisel via Hirschenplatz bis Mühleplatz) (DWV 11'000-13'000 Mfz/Tag): Verbesserung der Koexistenz und des Verkehrsflusses (T30 kombiniert mit Mittelzone,). Die Strassenpläne werden in Koordination mit der Gemeinde (Werkleitungen etc.) abschnittsweise erarbeitet und ausgeführt.	A2: ab 2015	Kanton, Lyss	4.2 Mio.*	2 / FS

¹ R: Reifegrad 1 oder 2

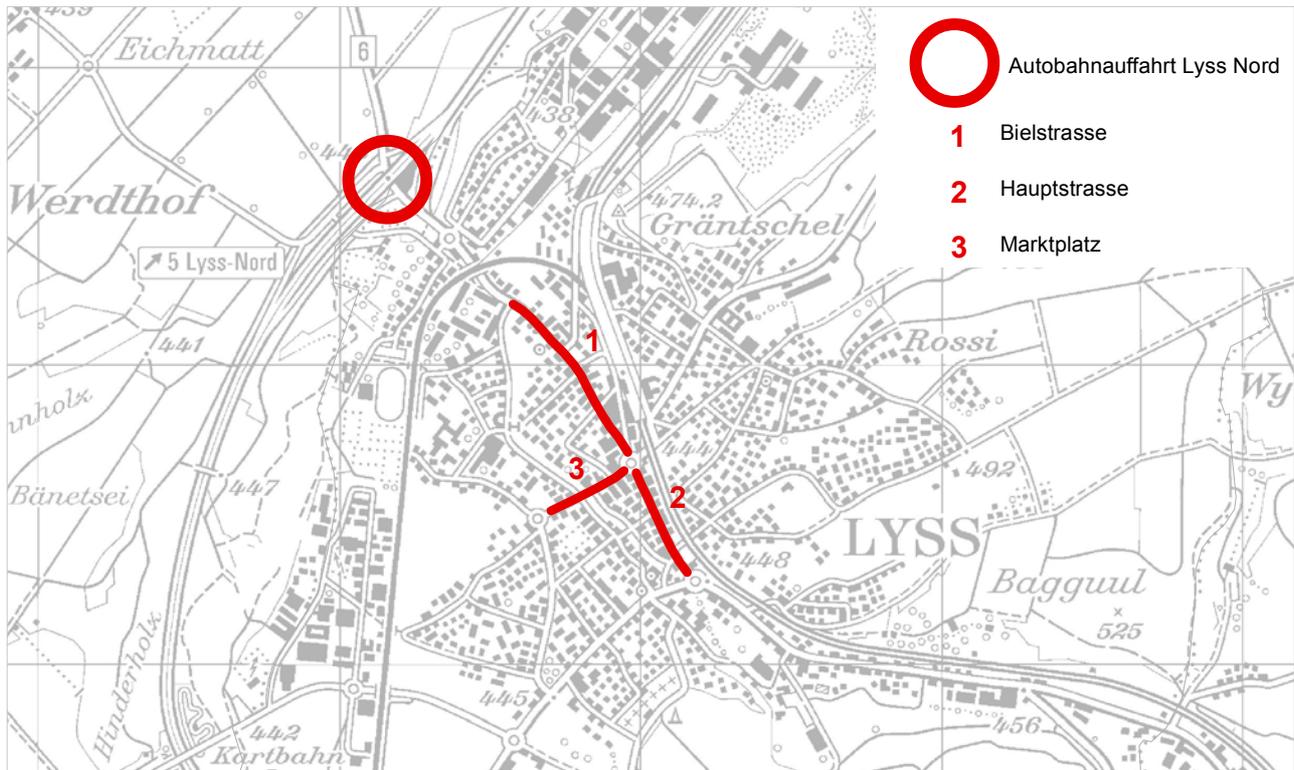
K: Koordinationsstand (Vororientierung VO / Zwischenergebnis ZE / Festsetzung FS)

Projektname	Inhaltsangabe	Zeitpunkt	Zuständig	Kosten	R / K ¹
B 7.03 Korridor Aeger- ten-Studen- Worben ARE-Code: 0371.2.015 RGSK-Nr.: MIV-O-3	Siehe Massnahme B 7/II	A: 2019-22	Kanton (TBA)		2 / FS

* Bundesbeitrag mit Benchmark-Kürzung

Hinweis: Der Bahnhofplatz Biel (siehe Massnahme B11) ist ein Unfallschwerpunkt (1011).

Massnahmen Lyss



Umsetzungsprojekte (Massnahmen) ohne Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds

Projektname	Inhaltsangabe	Zeitpunkt	Zuständig	Kosten	R / K ²
B 7.04 Umgestaltung Autobahnanschluss Lyss Nord ARE-Code: 0371.2.012 RGSK-Nr.: MIV-O-1-2	(DWV 24'000 Mfz/Tag, Knotenbelastung) Umbau gemäss genehmigtem Strassenplan. Realisierung seit August 2015 im Gang.	2015-17	Kanton	2.5 Mio.	2 / FS
B 7.05 Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss ARE-Code: 0371.2.046 RGSK-Nr.: MIV-O-1-3	Marktplatz (DWV 8'000 Mfz/Tag): Gestalterische Massnahmen zur Erhöhung der Attraktivität, der Bedingungen für den Langsamverkehr und der Sicherheit (bestehendes Projekt, zu überarbeiten).	2015-18	Gemeinde Lyss	0.8 Mio.	2 / FS
B 7.06 Neuer Spitalzubringer (siehe Richtplan-Karte) RGSK-Nr.: MIV-E-1-1	Realisierung direkter Spitalzubringer ab Autobahnanschluss A16 Reuchenette, bzw. Leubringenstrasse und damit Entlastung des Rebberg-Quartiers um 3'000 - 5'000 Motorfahrzeugfahrten / Tag	2015-18	Stadt Biel, Spitalzentrum Biel	6 Mio.	2 / FS
B 7.07 Erschliessung der Industriezone Lyss-Nord (siehe Richtplan-karte und Anhang 2: Auszug aus Richtplan KLB) RGSK-Nr.: MIV-E-1-2	Neuerschliessung der Industriezone Lyss-Nord und der Kiesgrube Bangarter von der Kantonsstrasse Lyss-Büren resp. dem T6-Anschluss Lyss Nord.	Nach 2022	Gemeinde Lyss / s.b/b	30 Mio.	1 / ZE
B 7.08 Aarberg, Bärenkreuzung- Bahnhofstrasse- Murtenstrasse RGSK-Nr.: MIV-O-1-4	Kleinkreisel-Provisorium wird im Frühjahr 2016 realisiert. Unfallschwerpunkt 1026. DTV: 6'800 Mfz/Tag (2012)	ab 2015	Kanton	3 Mio.	1/ VO
B 7.9 Rapperswil, Kreis Schönbrunnen RGSK-Nr.: MIV-S-1-1	Die unfallträchtige Kreuzung sanieren und den Verkehr verflüssigen (Wartezeiten Bus verkürzen). Unfallschwerpunkt 1023. Strassenplan für Kreisellösung ist in Erarbeitung. DTV: 7'200 Mfz/Tag (2008)	2015/16	Kanton	1.1 Mio.	2/ ZE
B 7.10 Radelfingen, Kreuzung Landerswil RGSK-Nr.: MIV-S-1-2	Der Handlungsbedarf wird zusammen mit der Gemeinde analysiert DTV: 2'100 Mfz/Tag (2010)	ab 2016	Kanton	0.7 Mio.	1 / VO
B 7.11 Ins, Kreuzung Weberhof RGSK-Nr.: MIV-S-1-3	Das Vorprojekt ist vorhanden. DTV: 2'500 Mfz/Tag (2012)	2017/18	Kanton	0.7 Mio.	2/ ZE

² R: Reifegrad 1 oder 2

K: Koordinationsstand (Vororientierung VO / Zwischenergebnis ZE / Festsetzung FS)

Projektname	Inhaltsangabe	Zeitpunkt	Zuständig	Kosten	R / K ²
B 7.12 Büren a.A., Begegnungszone RGSK-Nr.: MIV-O-1-5	Die rechtlichen Voraussetzungen für eine Begegnungszone auf der Kantonsstrasse sind seit 1.1.2015 vorhanden. Nun gilt es den Strassenraum entsprechend zu gestalten und zu entscheiden, was auf der gemeindeeigenen Anrainerparzelle geschehen muss (Parkierung, Aussenraumnutzung vor den Lauben). Ab Frühjahr 2016 ist ein Versuch vorgesehen.	2015/16	Kanton Gemeinde	0.2 Mio.	1/ VO
B 7.13 Täuffelen, Moosgasse RGSK-Nr.: MIV-S-1-4	Das Strassenplanverfahren läuft. DTV: 2'200 Mfz/Tag (2010)	2015/16	Kanton	0.9 Mio.	reif/ FS
B 7.14 Lyss, Industriezone Lyss-Nord	Neue Strassengestaltung Industriering mit Bereich für Langsamverkehr	2015 - 18	Gemeinde Lyss	1 Mio.	reif / FS

Handlungsbedarf ohne Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig
B 7.14 Ortsumfahrungen K22 RGSK-Nr.: HB-MIV-1	Sicherung der Trassen für Ortsumfahrungen in Aarberg, Bargaen und Kallnach (genehmigtes generelles Projekt besteht)	Kanton / Gemeinden
B 7.15 Ortsumfahrung Büren RGSK-Nr.: HB-MIV-2	Sicherung der Trasse für die Ortsumfahrung Büren (Aktualität überprüfen)	Büren
B 7.16 Sanierung Ortsdurchfahrt Rapperswil / Lätti RGSK-Nr.: HB-MIV-3	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Senkung des Geschwindigkeitsniveaus und Sicherung der lokalen Verkehrsbeziehungen (u.a. Schulwegverbindungen.). Das Vorhaben wird vom TBA OIK III als nicht prioritär eingestuft.	Kanton (TBA)
B 7.17 Ortsdurchfahrt Aarberg Nord RGSK-Nr.: HB-MIV-4	Verbesserung der Sicherheit am bestehenden Fussgängerstreifen(Mittelinsel) beim Kreisel Lyssstrasse-Zelgliweg. Analyse ist erfolgt, Massnahmen sind bis 2016 vorgesehen.	Kanton (TBA)
B 7.18 Ortsdurchfahrt Bargaen RGSK-Nr.: HB-MIV-5	Handlungsbedarf gemäss kantonalen Standards nicht prioritär. Analyse im Zusammenhang Fussgänger-Sicherheit ist erfolgt, Massnahmen sind bis 2017 vorgesehen.	Kanton (TBA)
B 7.19 Ortsdurchfahrt Kallnach RGSK-Nr.: HB-MIV-6	Handlungsbedarf gemäss kantonalen Standards nicht prioritär Unfallschwerpunkt 1058.	Kanton (TBA)
B 7.20 Ortsdurchfahrt Gerolfingen (Gmd Täuffelen) RGSK-Nr.: HB-MIV-7	Punktuelle Massnahmen in Koordination mit der asm.	Kanton (TBA)
B 7.21 Verbindung Ins-Witzwil RGSK-Nr.: HB-MIV-8	Überprüfung und Anpassung des Sicherheitsstandards, insb. für Zweiradfahrer. Im Rahmen der Aktualisierung des Strassennetzplans wird die Klassierung als Kantonsstrasse beantragt.	Gemeinde Ins
B 7.22 Radelfingen Müllital	Unfallschwerpunkt 1084.	Kanton (TBA)

Massnahmen im Zusammenhang mit der N5 Umfahrung Biel

Der im 2014 genehmigte Richtplan vfM beinhaltet eine flächendeckende Anpassung der Netzstruktur, betriebliche und gestalterische Massnahmen auf dem Hauptstrassennetz sowie flächendeckende Verkehrsberuhigung mit Unterbindung des Durchgangsverkehrs in den Quartieren.

Übersicht über die mittelfristig zu realisierenden Abschnitte (Objektblätter Ostast/Brüggmoos des Richtplans vfM, Realisierung der Abschnitte zwischen 2015-23):

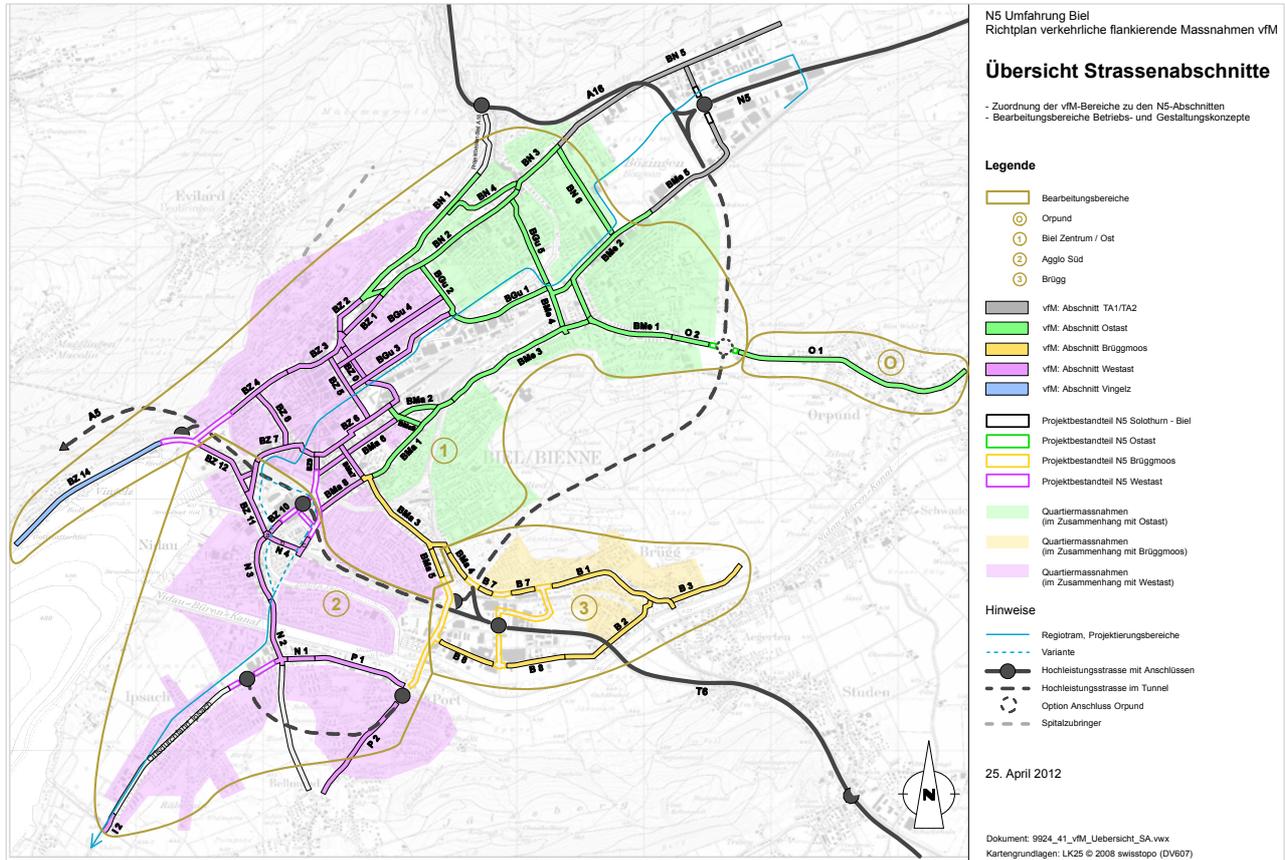
Objektblatt		Standortgemeinde	Eigentümer
O 1	Ortsdurchfahrt Orpund	Orpund	Kanton
O 2	Hauptstrasse Mett - Orpund	Orpund	Kanton
BN 2	Bözingenstrasse, Abschnitt Falken- bis Lienhardstrasse	Biel	Gemeinde
BN 3	Solothurnstrasse West	Biel	Kanton
BN 4	Lienhardstrasse	Biel	Kanton
BN 6	Länggasse	Biel	Gemeinde
BMe 1	Orpundstrasse Ost (Unfallschwerpunkt 1025)	Biel	Kanton
BMe 2	Längfeldweg West / Orpundstrasse Nord	Biel	Gemeinde
BMe 3	Mettstrasse (Unfallschwerpunkt 1093)	Biel	Gemeinde
BMe 4	Poststrasse / Mühlestrasse	Biel	Gemeinde
BMa 1	Madretschstrasse (Unfallschwerpunkt Brühstrasse, 1085)	Biel	Gemeinde
BMa 2	Mattenstrasse Ost	Biel	Gemeinde
BMa 9	Pianostrasse / Brühlstrasse (Unfallschwerpunkt 1094)	Biel	Gemeinde
BGu 1	Gottstattstrasse	Biel	Gemeinde
BGu 2	Falkenstrasse	Biel	Gemeinde
BGu 5	Schlösslistrasse / Mühlestrasse Nord	Biel	Gemeinde
B 1	Hauptstrasse / Bielstrasse Ost	Brügg	Kanton
B 2	Poststrasse / Neubrückstrasse / Erlenstrasse (Unfallschwerpunkt 1067)	Brügg	Gemeinde
B 3	Orpundstrasse	Brügg	Gemeinde
B 7	Bielstrasse	Brügg	Kanton
B 8	Erlenstrasse	Brügg	Gemeinde
BMa 3	Brüggstrasse / Kreuzplatz (Unfallschwerpunkt 1083)	Biel	Gemeinde
BMa 4	Brüggstrasse	Biel	Kanton
BMa 5	Portstrasse Nord	Biel	Gemeinde
	Johann-Renfer-Strasse: Unfallschwerpunkt (1011)	Biel	Gemeinde

vfM zum A5-Westast, Unfallschwerpunkte

N1	Hauptstrasse Nidau, Bereich Schlossstrasse (1069), Massnahme soll teilweise vorgezogen realisiert werden (als Bestandteil der Gesamtmobilitätsstrategie Zustand Ostast)	Nidau	Kanton
N2	Kreuzweg, Hauptstrasse Nidau (1102)	Nidau	Kanton
BZ1	Heilmannstrasse (Bubenbergstrasse, 1013)	Biel	Gemeinde
BZ6	Zentralstrasse (Silbergasse, 1014)	Biel	Gemeinde
BMa7	Zentralstrasse (Freiburgstrasse, 1057)	Biel	Gemeinde

BZ3	Freiestrasse (Neumarktstrasse, 1068))	Biel	Gemeinde
BZ9	Murtenstrasse (Verresiusplatz, 1096)		

Übersichtsplan verkehrliche flankierende Massnahmen vfM Umfahrung Biel, Stand Genehmigung



Beurteilung der Massnahmen

Auswirkungen

Qualität des Verkehrssystems: Mit den verkehrlichen flankierenden Massnahmen (vfM) zur A5 Umfahrung und den weiteren Massnahmen des Richtplans liegt ein flächendeckender Ansatz zur Verbesserung der Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmern und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den bestehenden Strassen vor. Mit den vfM zur A5 Umfahrung Biel wird zudem eine verkehrlenkende Wirkung angestrebt, in dem eine möglichst starke und nachhaltige Entlastung des bestehenden Strassennetzes sichergestellt wird. Mit den geplanten (in diesem Massnahmenblatt als Umsetzungsprojekte aufgeführten) zusätzlichen Strassen (Spitalzubringer Biel, neue Erschliessung Industriezone Lyss-Nord) werden die erschliessungsmässigen Voraussetzungen für die Entwicklung von für die Region wichtigen Einrichtungen verbessert und das bestehende Strassennetz gleichzeitig entlastet.

Siedlungsentwicklung: Die vorgesehenen Massnahmen tragen zur Aufwertung der öffentlichen Räume bei und unterstützen damit das Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen. Die vfM im Agglomerationskern Biel und die Sanierung der Ortsdurchfahrt in Lyss bewirken eine flächendeckende verkehrliche Optimierung und städtebauliche Aufwertung der Strassenräume in der Agglomeration. Dieselbe Wirkung wird auf den übrigen Abschnitten mit Sanierungs- und Gestaltungsmassnahmen von Ortsdurchfahrten erreicht.

Umweltbelastung: Die aufgeführten Massnahmen zielen jeweils auf eine Verstetigung des Verkehrsflusses auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau ab und tragen damit zu einer Reduktion der Lärm- und Luftbelastung bei. Diese Kriterien werden im Rahmen der kantonalen Standards berücksichtigt.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Mit den Massnahmen B7 werden auch Zielsetzungen zum Langsamverkehr und zur Busbevorzugung umgesetzt. Die vfM zur A5 sind zeitlich und inhaltlich abhängig von der Realisierung der A5 Umfahrung Biel und sind in einem separaten interkommunalen Richtplan vfM geregelt (18. Juni 2013).

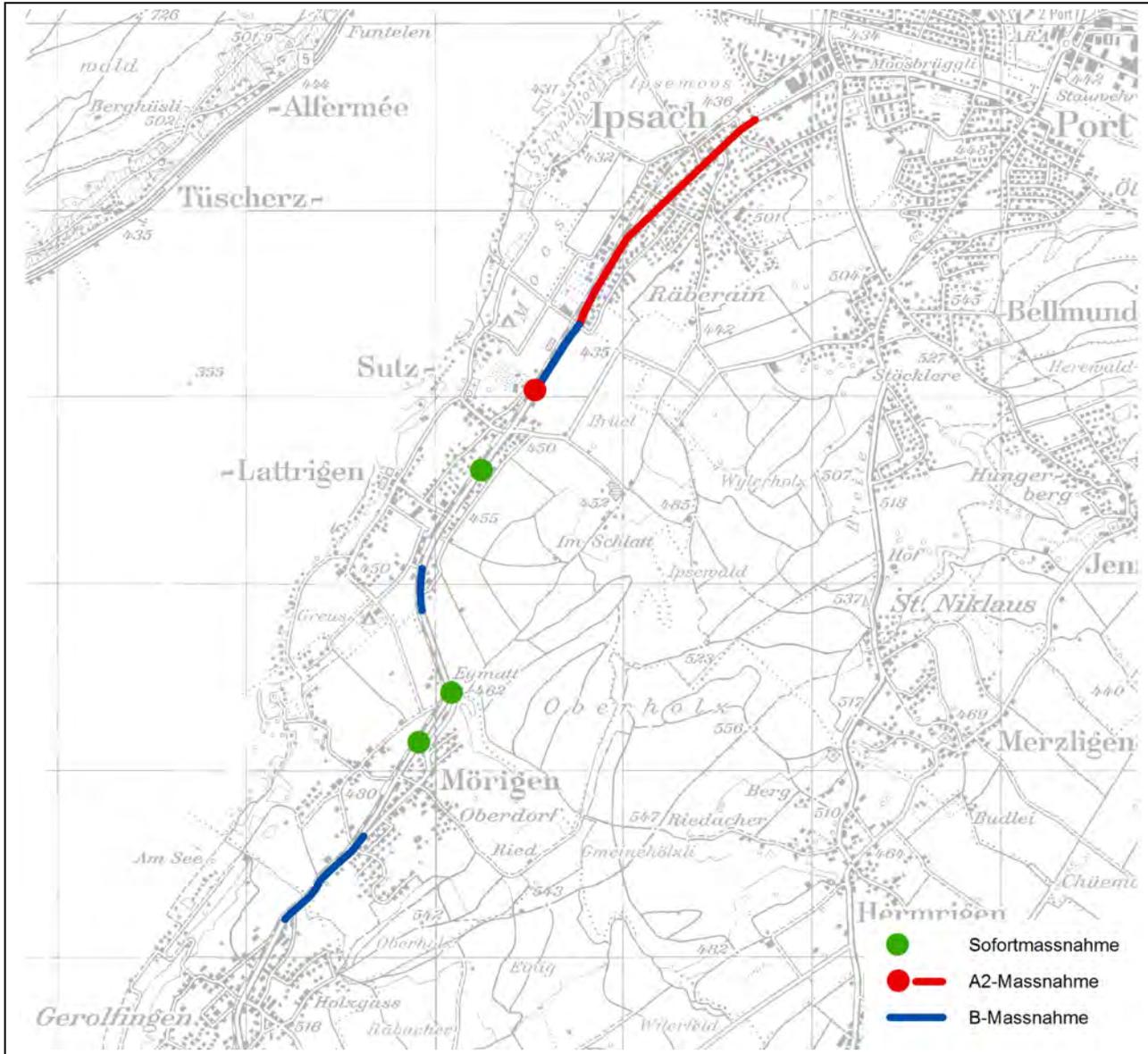
Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Die Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz sind prioritär und sollen in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Die Massnahmen in der Agglomeration Lyss sind in der Liste der Umsetzungsprojekte als integrierende Bestandteile des Agglomerationsprogramms gekennzeichnet. Es ist zu beachten, dass die verkehrlich flankierenden Massnahmen zur A5 zwar ebenfalls mit Bundesmitteln mitfinanziert werden, aber nicht als A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms gelten. Deshalb figurieren (nebst den Korridoren rechtes Bielerseeufer und Äegeren-Studen-Worben mit eigenem Massnahmenblatt) in der Agglomeration Biel keine weitere Strassen - Massnahmen im Agglomerationsprogramm.

Während der Spitalzubringer Biel in den nächsten Jahren realisiert werden soll und deshalb erste Priorität aufweist, kann die Erschliessung Industriezone Lyss-Nord erst mittelfristig realisiert werden und ist deshalb der 2. Priorität zugeordnet.

Korridor rechtes Bielerseeufer		B 7 / I
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: MIV-O-2 ARE-Code: 0371.2.013	
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm: <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027		
Zielsetzung: Mit betrieblichen und gestalterischen Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten am rechten Bielerseeufer werden die Verkehrssicherheit erhöht, die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden verbessert sowie die Aufenthalts- und Lebensqualität in den Strassenräumen erhöht. Gewährleisten der Staubewirtschaftung in Spitzenzeiten.		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> aare seeland mobil asm	Federführung: Kanton Bern (TBA) aare seeland mobil asm (Bahnübergänge)	
Produkt Etappenweise realisiertes Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBGK) auf dem Abschnitt Ipsach – Möriegen.		
Massnahmen und Vorgehen A) <u>Ipsach</u> : Korridorstudie auf Stufe VBGK nach den Standards Kantonsstrassen weiter bearbeiten, bis zur Strassenplanaufgabe bringen und abschnittsweise umsetzen. B) <u>Sutz-Lattrigen-Möriegen</u> : Mit den Gemeinden und der asm werden die nächsten Planungs- und Ausführungsschritte erarbeitet und realisiert (z.B. Haltestelle Möriegen "Hohle Gasse", Trasseausbau asm zwischen Lattrigen und Möriegen).		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> später	Kosten: 3.5 Mio. für A2-Massnahmen, 2.5 Mio. B-Massnahmen Kostenteiler* <input checked="" type="checkbox"/> Bund: 30% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton: 70% <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden (Anteil auf Gemeindestrassen) * Für Abschnitt Ipsach gemäss LV AP 2. Generation	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte Es bestehen Abhängigkeiten zum Ausbau der asm/Regiotram (insb. im Bereich von Bahnübergängen und geplanten Doppelspurausbauten) und zum Projekt A5 Westast mit Zubringer rechtes Bielerseeufer.		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr		
Dokumentation Planungsstudie "Verkehrskorridor rechtes Bielerseeufer", TBA des Kantons Bern OIK III / asm, März 2011 VBGK Ipsach: von.2014		
Controlling -		

Projektbeschreibung



Auf der Hauptstrasse am rechten Bielerseeufer (Knoten Kreuzweg bis Täuffelen) besteht ein beträchtlicher Handlungsbedarf hinsichtlich Verkehrsabwicklung des MIV und der Bahn, sowie hinsichtlich Langsamverkehr (Längsverkehr Velofahrende, Querungen in Ortschaften), Verkehrssicherheit und Gestaltung (namentlich Ortsdurchfahrten). Das Verkehrsaufkommen (14'000 bis 18'000 Motorfahrzeugfahrten pro Tag in Ipsach, 9'000 in Möriegen, 7'000 in Täuffelen) ist beträchtlich. Als einzigem Korridor der engeren Agglomeration bringt die A5 Umfahrung Biel hier keine Entlastung. Gemäss der Verkehrsprognose ist bis 2030 sogar mit weiteren Zunahmen von 2'000 – 3'000 Motorfahrzeugen zu rechnen. Diese sollen gemäss Agglomerationsstrategie auf den öffentlichen Verkehr umgelagert werden. Der Handlungsbedarf bleibt somit langfristig bestehen.

In der Studie Verkehrskorridor rechtes Bielerseeufer ist für die Hauptstrasse ein Lösungskonzept zur Behebung der Mängel erarbeitet worden. Dieses berücksichtigt die Zusammenhänge zur BTI-Bahn (Bahnübergänge, Doppelspurausbauten) und zur Siedlungsentwicklung (Neuerschliessungen). Die Erkenntnisse der Studie haben zu folgendem Umsetzungsstand geführt:

Projekt	Massnahme	Zeitpunkt	Zuständig	Kosten
Sofortmassnahmen Mörigen und Gerolfingen RGSK-Nr.: MIV-O-2.01 ARE-Code: 0371.2.066	Bahnhaltestelle: Der Bahnübergang über die Hohle Gasse wird mit Schranken und der Fussgängerstreifen über die Kantonsstrasse mit einer Lichtsignalanlage gesichert. Das Projekt der asm liegt beim BAV zur Genehmigung (Stand Januar 2015) (RGSK-Nr.: MIV-O-2.01) Mörigenkurve: Die asm wird das Trasse ausbauen und gleichzeitig den Bahnübergang über die Unterdorfstrasse sichern. Dies löst grösseren Anpassungsbedarf an der Kantonsstrasse aus. (RGSK-Nr.: MIV-O-2.02) Gerolfingen: Sanierung weiterer Bahnübergänge.	2015-16	TBA, asm, Mörigen	1)
Ortsdurchfahrt Sutz-Lattrigen RGSK-Nr.: MIV-O-2.03 ARE-Code: 0371.2.67	Das Anliegen einer zusätzlichen Fussgängerquerung über die Kantonsstrasse wird durch das TBA / OIK III geprüft. Sanierung Knoten „Hurni“ am östlichen Dorfeingang zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Gestaltung eines Einfahrtstors: Handlungsbedarf wird vom Kanton als nicht Priorität beurteilt.	2015-18	TBA, Sutz	1)
Ortsdurchfahrt Ipsach ARE-Code: 0371.2.065 RGSK-Nr.: MIV-O-2.04	Die Ortsdurchfahrt wird gemäss VBGK weiterbearbeitet und abschnittsweise realisiert.	A2-Massname 2015-18	TBA, Ipsach	3.5 Mio. 2)
Langsamverkehrsmassnahmen ARE-Code: 0371.2.014	Radstreifen ausserorts zwischen Ipsach und Sutz (RGSK-Nr.: MIV-O-2.05) Radstreifen zwischen Mörigen und Gerolfingen (RGSK-Nr.: MIV-O-2.06) Umgestaltung Orteingang Lattrigen-West (RGSK-Nr.: MIV-O-2.07)	B-Massnahmen 2023-26	TBA, Mörigen, Sutz	2.5 Mio.

1) Eigenleistung gemäss LV AP 2. Generation

2) Gemäss Einstufung Prüfbericht zum AP 2. Generation, mit Benchmark-Kürzung

Beurteilung der Massnahmen

Auswirkungen

Qualität des Verkehrssystems: Die vorgesehenen betrieblichen und gestalterischen Massnahmen verbessern die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmern und erhöhen die Verkehrssicherheit. Die vorgesehene Pfortneranlage westlich von Ipsach ist eine verkehrslenkende Massnahme, welche den Verkehr in Ipsach in den Spitzenzeiten auf ein verträgliches Mass reduzieren soll. Die Auswirkungen der Pfortneranlage sind zusammen mit den Gemeinden des rechten Bielerseeufers im Detail zu prüfen. Unerwünschter Ausweichverkehr ist zu vermeiden. Den Zielsetzungen zum Langsamverkehr wird Rechnung getragen.

Siedlungsentwicklung: Die Massnahmen tragen zur Aufwertung der öffentlichen Räume bei und unterstützen damit das Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen. Sie berücksichtigen und ermöglichen die Erschliessung der zukünftigen Siedlungsgebiete.

Umweltbelastung: Der Flächenverbrauch und die Beeinträchtigungen der Massnahmen sind gering. Mit der angestrebten Verstärkung des Verkehrs werden die Luft- und Lärmbelastungen reduziert. Diese Kriterien werden im Rahmen der kantonalen Standards berücksichtigt.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Die Massnahmen sind unabhängig realisierbar. Schnittstellen bestehen mit der asm (insb. Bahnübergänge / Doppelspurvorhaben). Zu berücksichtigen ist die zukünftige Siedlungsentwicklung (insb. Erschliessung der Vorranggebiete Siedlungsentwicklung A4).

Mit Hilfe des Regiotrams (B 2/I) soll das Verkehrswachstum auf der Strasse gebremst werden.

Die Massnahmen sind auf das generelle Projekt zur A5 Umfahrung Biel (Zubringer rechtes Seeufer (Porttunnel)) abgestimmt. Sie erhöhen den Durchfahrtswiderstand am rechten Bielerseeufer und wirken weiteren Zunahmen des überregionalen Durchgangsverkehrs Ost – Westschweiz entgegen.

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Die Massnahmen sind nebst dem Regiotram Schlüsselmassnahmen der Agglomerationsstrategie. Sie weisen ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und sind deshalb prioritär. Sie werden als A2-Massnahmen 2015-18 oder später umgesetzt.

Korridor Aegerten-Studen-Worben		B 7 / II
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: MIV-O-3 ARE-Code: 0371.2.015	
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm: <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027		
Zielsetzung: Mit betrieblichen und gestalterischen Massnahmen auf der Hauptstrasse werden die Verkehrssicherheit erhöht, die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden verbessert sowie die Aufenthalts- und Lebensqualität in den Strassenräumen erhöht. Im Falle eines Ausbaus der T6 auf 4 Spuren ist möglichst viel Verkehr mittels flankierender Massnahmen auf die T6 zu lenken.		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> RVK / Transportunternehmungen	Federführung: Kanton Bern (TBA)	
Produkt Etappenweise realisiertes Betriebs- und Gestaltungskonzept auf dem Abschnitt Aegerten-Studen-Worben.		
Massnahmen und Vorgehen A) Nach den Vorgaben zu den Standards Kantonsstrassen werden gemeindeweise Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte (VBGK) erarbeitet. B) Die VBGK werden mit Strassenplanverfahren abschnittsweise realisiert. C) Die Vorhaben werden je nach finanziellen und personellen Ressourcen durch das TBA/OIK III umgesetzt.		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Projektierung <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Umsetzung <input type="checkbox"/> später	Kosten: 7 Mio. Kostenteiler* <input checked="" type="checkbox"/> Bund: 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton: 65% <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden (Anteil auf Gemeindestrassen)	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	* Gemäss Prüfbericht zum AP 2. Generation wurde das Projekt in Priorität C eingestuft (Begründung: ungenügender Reifegrad). Mit dem AP 3. Generation wird das Projekt als B-Massnahme beantragt (Reifegrad teilweise vorhanden)	
Abhängigkeiten, Zielkonflikte Die Massnahmen sind so zu wählen, dass sie mit einem späteren Vollanschluss Studen (MB 6/II) kompatibel sind. Grössere Bauvorhaben (Zentrumsüberbauung bei der Station Studen, Überbauung Stockfeld, etc.) können die vorgezogene Ausführung auf gewissen Abschnitten auslösen.		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr		
Dokumentation -		

Controlling

-

Projektübersicht

Die Verkehrsbelastung beträgt heute 6'000 – 10'000 Mfz/Tag DWV und nimmt bis 2030 auf 8'000-13'000 Mfz/Tag zu.

Projekt	Massnahme	Zeitpunkt	Zuständig	Kosten	R / K ¹
Ortsdurchfahrt Aegerten RGSK-Nr.: MIV-O-3.01	VBGK liegt vor. Realisierung wie folgt: 1. Verbesserung der Verkehrssicherheit an den Fussgängerstreifen 2. Verbesserung der öV-Erschliessung im Zusammenhang mit der Überbauung Stockfeld (Erschliessungsqualität D erreichen) 3. Strassenraum gemäss ÜO-Stockfeld realisieren 4. Die restlichen Abschnitte auf der Ortsdurchfahrt umsetzen (Strassenplanverfahren, Bau)	Pte. 1 - 4: 2015-18 (A2-Massnahme, nicht mitfinanziert)	TBA, Aegerten	3 Mio.	2 / FS
Ortsdurchfahrt Studen RGSK-Nr.: MIV-O-3.02	VBGK wird abschnittsweise erarbeitet und umgesetzt.	2019 -2022 2023-2026 (B-Massn.)	TBA, Studen	4 Mio	1 / VO
Ortsdurchfahrt Worben RGSK-Nr.: MIV-O-3.03	VBGK wird abschnittsweise erarbeitet und umgesetzt.	2019-2022 2023-2026 (B-Massn.)	TBA, Worben	3 Mio	1 / VO

Beurteilung der Massnahme**Auswirkungen**

Qualität des Verkehrssystems: Die vorgesehenen betrieblichen und gestalterischen Massnahmen verbessern die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmern und erhöhen die Verkehrssicherheit. Die Anliegen des strassengebundenen öV und die Vorgaben des Sachplans Velo werden berücksichtigt.

Siedlungsentwicklung: Die Massnahmen tragen zur Aufwertung der öffentlichen Räume bei und unterstützen das Ziel, die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern. Die Erschliessung der geplanten, zukünftigen Siedlungsentwicklungsgebiete wird berücksichtigt (z.B. Aegerten Stockfeld).

Umweltbelastung: Der Flächenverbrauch und die Beeinträchtigungen sind minimal. Mit der angestrebten Verstärkung des Verkehrs werden die Luft- und Lärmbelastungen reduziert. Diese Kriterien werden in den Standards des Kantons berücksichtigt.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Die Massnahmen sind unabhängig realisierbar.

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Die Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz haben ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis und sind deshalb prioritär. Sie sollen als A-Massnahme schwergewichtig ab 2018-2022 umgesetzt werden.

¹ R: Reifegrad 1 oder 2

K: Koordinationsstand (Vororientierung VO / Zwischenergebnis ZE / Festsetzung FS)

Verkehrsmanagement Agglomeration Biel		B 7/III						
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: NM-VM-3 ARE-Code: -							
<p>Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014</td> <td style="width: 50%;"><input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027</td> </tr> </table>			<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022	<input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input checked="" type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026		<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027
<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022							
<input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input checked="" type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026							
	<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027							
<p>Zielsetzung Zur mittelfristigen Umsetzung des „Gesamtmobilitätskonzeptes Zustandes Ostast“ (siehe MB B 1/I) werden mit dem Verkehrsmanagement folgende Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verträgliche und stetige Abwicklung des Strassenverkehrs - Optimierung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems - Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs zur Erreichung der Belastungsziele - Erhöhung der Zuverlässigkeit und Reduktion der Reisezeiten insb. beim öffentlichen Verkehr 								
<p>Weitere beteiligte Stellen</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden Biel, Nidau, Brügg, Port, Ipsach, Bellmund, Sutz-Lattrigen <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA, OIK III, TBA-DLZ und NSBau) <input checked="" type="checkbox"/> Transportunternehmen VB, asm, PostAuto <input checked="" type="checkbox"/> ASTRA 	<p>Federführung: Städte Biel und Nidau Koordination: seeland.biel/bienne</p>							
<p>Produkt Aufbauend auf den Sofortmassnahmen (siehe MB B 1/I) werden untereinander koordinierte Ampelsteuerungen und Dosierungsanlagen an verschiedenen Zufahrtsachsen zum Agglomerationskern (siehe Umsetzungsprojekte unten) realisiert. Die Massnahmen zur Steuerung des Verkehrs umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Übergeordnete VM-Ausrüstung wie Verkehrsrechner und Kommunikationsinfrastrukturen - VM-Streckenausrüstungen wie Verkehrsinformationstafeln, Kameras und Auswertungsgeräte - Reisezeiterfassung, Verkehrsüberwachung - Lichtsignalanlagen mit zugehörigen Verkehrsdatenerfassungen <p>Gründung einer Betriebsgemeinschaft VM Region Biel.</p>								
<p>Massnahmen und Vorgehen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Vorbereitung: Grundsatzbeschluss Biel/Nidau, Projektdefinition, Zielsetzungen 2) Vorstudie / Vorprojekt (unter Berücksichtigung und Weiterentwicklung der Sofortmassnahmen, siehe MB B 1/I) 3) Vorbereitung der übergeordneten Koordination mittels Verkehrsrechner / Gründng einer Betriebsgemeinschaft VM 4) Bauprojekte, Verfahren, Sicherstellung Finanzierung 5) Ausschreibung / Realisierung <p>Die Umsetzung der Schritte 4) und 5) ist Aufgabe der einzelnen Strasseneigentümer. Die Kompatibilität mit dem übergeordneten Verkehrsmanagement wird in den zuständigen Gremien sichergestellt.</p>								

Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Vorbereitung im Rahmen der Sofortmassnahmen (siehe MB B 1 / I) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Vorbereitung und Umsetzung <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Umsetzung <input type="checkbox"/> später		Kosten: A-Horizont: Fr. 10 Mio. B-Horizont: Fr. 10 Mio Kostenteiler: <input checked="" type="checkbox"/> Bund: 35% der beitragsberechtigten Kosten* <input checked="" type="checkbox"/> Kanton ** <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden ** * noch nicht bekannt ** gemäss zu ermittelndem Verteilschlüssel	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	Reifegrad <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, Umsetzung Sofortmassnahmen (MB B1 / I) Realisierung A5 Westumfahrung ÖV-Planung und Angebotskonzepte 2018-21 und folgende (MB B4) Busbevorzugungsmassnahmen (B5) Verkehrliche flankierende Massnahmen vfM A5 (siehe Richtplan vfM) Verkehrsmanagementzentrale VM-CH und regionale Leitzentrale Nationalstrassen			
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss Massnahmenblatt Nr. 25, Umsetzung des Gesamtmobilitätskonzepts Zustand Ostast			
Dokumentation Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast: Schlussbericht vom Juni 2016, Umsetzungsprogramm Sofortmassnahmen vom September 2016			
Controlling Überprüfen des Standes der Umsetzung Ende 2018 (Sofortmassnahmen) und Ende 2022			

Umsetzungsprojekte (vgl. Abbildung nächste Seite)

Nummer		Zuständig	Kosten
NM-VM-3.1	<u>Dosierung Zufahrt Süd / rechtes Bielerseeufer:</u> Dosieranlagen Ipsach Herdi und Kreuzweg; Erhöhung Durchfahrtschwierigkeit / Fahrverbot Hohlenweg, ev. Massnahmen auf der Lohngasse	TBA OIK III Nidau, Port, Bellmund, Sutz-Lattrigen	
NM-VM-3.2	<u>Dosierung Zufahrt Südost / Bernstrasse:</u> Dosieranlagen Bernstrasse/Keltenstrasse, Anschluss Brüggmoos, Kreuzplatz	TBA OIK III Nidau, Biel, Brügg	
NM-VM-3.3	<u>Dosierung Zufahrt Nordost:</u> Dosierung / Engpassregelung Mettstrasse (Bahnunterführung), Längfeldweg und Solothurnstrasse	TBA OIK III Biel	
NM-VM-3.4	<u>Dosierung Zufahrt linkes Bielerseeufer:</u> Dosierung Neuenburgstrasse	ASTRA Biel	
NM-VM-3.5	<u>Dosierung Wegfahrt Zentrum Biel:</u> Coop-Parking Johann-Aeberli-Strasse und Bahnhof-Parking	Biel	
NM-VM-3.6	Anschaffung und Installation eines Verkehrsrechners zur übergeordneten Steuerung und Koordination der einzelnen Dosier- und Steuerungsstellen	Biel, Nidau	
			20 Mio

Die angegebenen Dosierstellen entsprechen einem ersten Vorschlag für Sofortmassnahmen (siehe MB B 1/I). Die Aufzählung ist nicht abschliessend und im Rahmen der Vorstudie / Vorprojekt zu verifizieren. In den Kosten sind die Vorbereitung und Realisierung von Sofortmassnahmen nicht enthalten.

Beurteilung der Massnahme

Auswirkungen

Der MIV-Verkehr wird in den Spitzenstunden auf ein Mass dosiert, welches im stark belasteten Agglomerationskern bewältigt werden kann. Die Verlängerung der Reisezeiten in den Spitzenzeiten unterstützt die angestrebte Umlagerung des MIV-Verkehrs auf den ÖV und den Langsamverkehr. Der Busverkehr wird gewährleistet und die Trennwirkung für den Langsamverkehr wird reduziert. Die Verstetigung des Verkehrs im Agglomerationskern wirkt sich lufthygienisch positiv aus.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Siehe oben

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Die Massnahme ist eine zentrale Massnahme im Gesamtpaket des Gesamtmobilitätskonzeptes Zustand Ostast und soll prioritär umgesetzt werden.

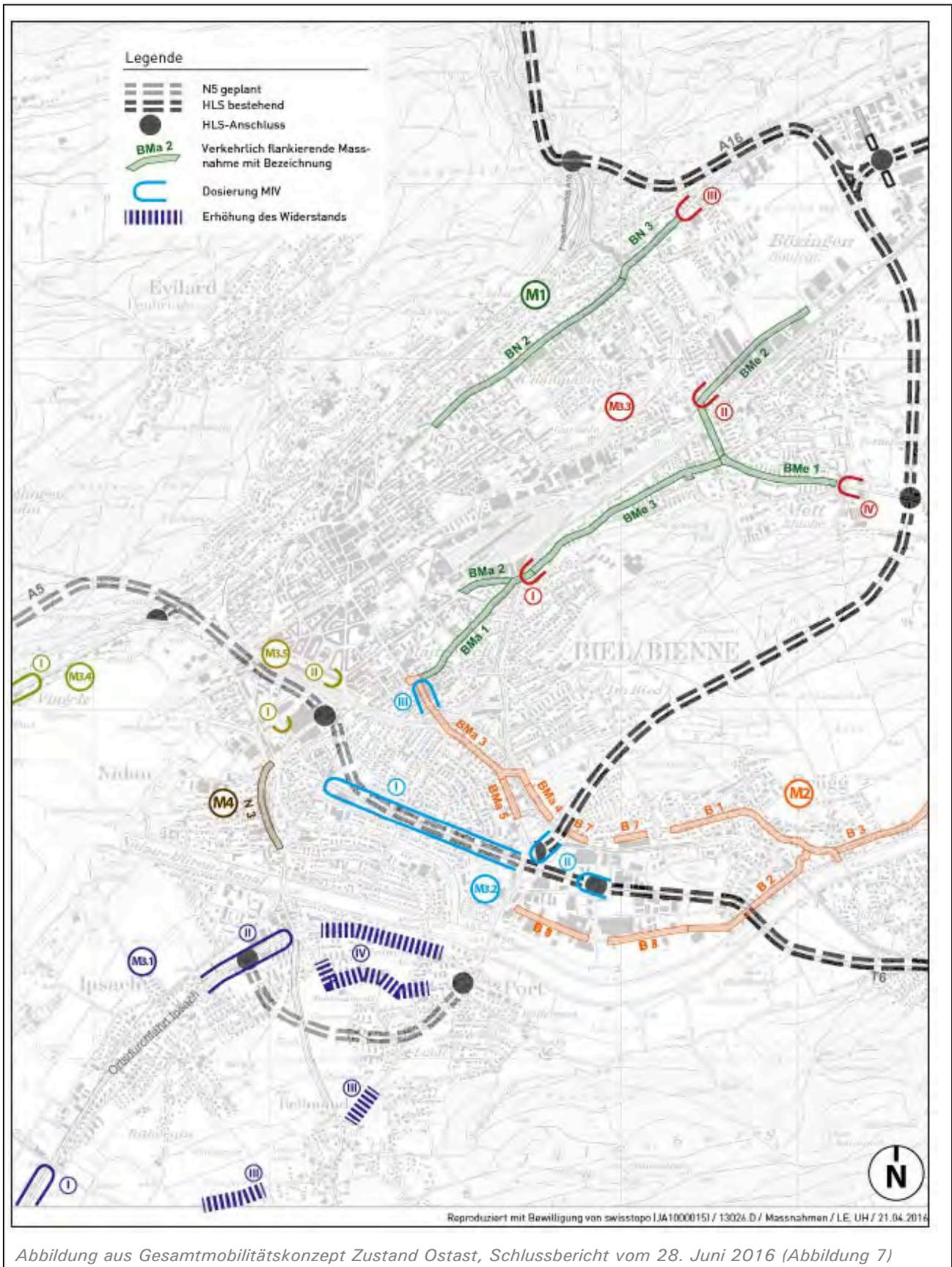


Abbildung aus Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, Schlussbericht vom 28. Juni 2016 (Abbildung 7)

Lokale Erschliessung / Verkehrsberuhigung		B 8
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: MIV-O-4 ARE-Code: 0371.2.016	
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm: <input checked="" type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027		
Zielsetzung Die lokale Erschliessung gewährleistet Sicherheit und Lebensqualität in den Quartieren. Insbesondere unterbindet sie quartierfremden Durchgangsverkehr.		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA)	Federführung: Standortgemeinden	
Produkt Verkehrsberuhigte Quartiere		
Massnahmen und Vorgehen 1) Insbesondere in den Gemeinden der engeren Agglomeration (Biel, Brügg, Ipsach, Nidau, Orpund, Port, Safnern, Aegerten, Studen, Schwadernau, Lyss) sowie in weiteren Gemeinden werden Massnahmen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung eingeführt (Tempo 30, unterbinden des Durchgangsverkehrs, Aufwertung von öffentlichen Räumen). 2) In der Bieler Innenstadt wird mit einer optimierten Verkehrsorganisation der Verkehr minimiert.		
Realisierung: <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> später	Kosten: A- und B-Massnahmen 7 Mio. Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte Die Massnahme kann mit Ausnahme von speziellen Situationen (Änderung der Strassenhierarchie infolge A5) unabhängig realisiert werden. Die Unterbindung des Durchgangsverkehrs in den Quartieren ist integrierender Bestandteil des Grobkonzeptes zu den verkehrlichen flankierenden Massnahmen zur A5 Umfahrung Biel. Die A1-Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren sind im Massnahmenkatalog B 11 engehalten. Die A- und B- Massnahmen sind unter den Umsetzungsprojekten B 8 aufgeführt (siehe unten).		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr		
Dokumentation -		
Controlling Realisierung Tempo-30-Zonen / Begegnungszonen		

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
B 8.01 Verkehrsberuhigung Agglo Biel / Lyss: Massnahmen A1 des Aggloprogramms*	Verkehrsberuhigung, Tempo 30-Zonen, siehe Massnahmenliste zu B 11	Gemeinden	
B 8.02 Plätze und Aufenthaltsbereiche Agglo Biel / Lyss: Massnahmen A1 und A des Aggloprogramms	Gestaltung und Aufwertung wichtiger Plätze und Aufenthaltsbereich als Begegnungszonen, siehe Massnahmenliste zu B 11	Gemeinden	
B 8.03 Innenstadt Biel	Verhindern Durchgangsverkehr	Biel	1 Mio.
B 8.04 Madretsch, Linden / Mösliquartier	Verhindern Durchgangsverkehr, wenn möglich bereits vor Eröffnung der A5	Biel	2 Mio.
B 8.05 Mühlefeld	Realisierung T30	Biel	1 Mio.
B 8.08 Weitere Gemeinden	Realisierung T30	Alle Gemeinden	1 Mio.

* Tempo-30-Zonen werden im Agglomerationsprogramm 1. Generation (A1-Massnahmen) als Langsamverkehrsmassnahme, Massnahmenpaket „Reparatur Quartiere“, durch den Bund mitfinanziert. Sie sind deshalb in der Massnahme B 11 aufgeführt. Für das Agglomerationsprogramm der folgenden Generationen werden die Tempo-30-Zonen nicht mehr finanziert. Die entsprechenden, heute bekannten Projekte, werden deshalb in den Umsetzungsprojekten B 8 oben aufgeführt.

Beurteilung der Massnahmen

<p>Auswirkungen</p> <p><u>Qualität des Verkehrssystems:</u> Mit der Ausscheidung von verkehrsberuhigten Quartieren ohne Durchgangsverkehr wird eine klare Trennung zwischen übergeordnetem Strassennetz und Quartierstrassen erreicht. Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren, erhöhen hier die Verkehrssicherheit, verbessern die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden und damit insbesondere die Bedingungen für den Fussgänger- und Veloverkehr. Damit werden Voraussetzungen für den angestrebten Modal-Split und ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten verbessert.</p> <p><u>Siedlungsentwicklung:</u> Wichtig ist die Gesamtwirkung des vorgesehenen Massnahmenpaketes. Mit der Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems werden die Siedlungsentwicklung nach innen und die Aufwertung öffentlicher Räume gefördert.</p> <p><u>Umweltbelastung:</u> Mit der angestrebten Verstetigung des Verkehrs auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau werden die Lärm- und Luftbelastungen in den Quartieren reduziert.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</p> <p>Die Massnahmen können mehr oder weniger unabhängig von anderen Massnahmen umgesetzt werden. Starke Wechselbeziehungen bestehen zu den Massnahmen auf dem übergeordneten Strassennetz (B7), welche die vorliegenden Massnahmen ergänzen. Die Verkehrsberuhigung der Quartiere und die Unterbindung des Durchgangsverkehrs ist integrierender Bestandteil des Richtplans verkehrliche flankierende Massnahmen vfM zur A5 Umfahrung Biel.</p>
<p>Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung</p> <p>Die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren sind im Agglomerationsbereich prioritär und können kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. Die einzelnen Massnahmen, welche 2011-2014 realisiert werden (A1-Massnahmen) sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms (siehe Anhang 1 zu Massnahme B 11).</p>

Parkierungsangebote / Parkierungsstandorte		B 9
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: NM-PP-1 ARE-Code: 0371.2.017	
Zielsetzung Das Parkplatzangebot berücksichtigt die Netzstruktur für den regionalen Verkehr und wird nach einheitlichen Grundsätzen bestimmt und bewirtschaftet. Die Massnahmen zielen in erster Linie darauf ab, den Pendlerverkehr ins Zentrum der Agglomeration zu minimieren und finanzielle Anreize zur Reduktion der MIV-Fahrten zu schaffen.		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA, beco)	Federführung: Standortgemeinden	
Produkt Einheitliche Parkraumpolitik, Umsetzung des Gesamtmobilitätskonzeptes Zustand Ostast		
Massnahmen und Vorgehen 1) Die Parkierungsstandorte mit übergeordnetem Einzugsbereich werden möglichst direkt an das Basisnetz für den überregionalen und regionalen Verkehr angeschlossen. Die Dimensionierung berücksichtigt den Erschliessungsgrad durch den öffentlichen Verkehr, die Auswirkungen auf das beeinflusste Strassennetz sowie Möglichkeiten der Mehrfachnutzungen von Abstellplätzen. Ihre Benutzung ist gebührenpflichtig. 2) Betrieb und Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen und weiteren Parkplätzen mit übergeordnetem Einzugsbereich sind für die Gemeinden Biel, Nidau, Brügg, Orpund, Ipsach, Port koordiniert. Namentlich werden die zeitliche Beschränkung der Parkierungsdauer und die Möglichkeiten zur Erhebung von Gebühren eingeführt und aufeinander abgestimmt. Die Parkplatzbewirtschaftung ist auf das angestrebte Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast (MB B 1/I) auszurichten. 3) In den verkehrsintensiven Einkaufszentren der Agglomeration (mit mehr als 2000 MIV-Fahrten pro Tag) werden die Parkplätze nach einheitlichen Grundsätzen bewirtschaftet und Gebühren ab der ersten Minute erhoben. 4) Der Massnahmenblätter verkehrsintensive Vorhaben (B 10) bleiben vorbehalten. 5) Zusätzliche Angebote P + R Abstellplätze werden innerhalb der Agglomeration Biel nur an den Bahnhöfen Pieterlen und Lengnau angestrebt. Auch in der übrigen Region werden zusätzliche Angebote nur an ausgewählten, zweckmässigen Standorten realisiert. 6) An geeigneten Standorten in der Nähe von Autobahnanschlüssen sind die Möglichkeiten zur Realisierung von Autoabstellplätzen für Mitfahrgemeinschaften zu prüfen.		
Realisierung: <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> später	Kosten: 0.1 Mio. für regionales Parkplatzbewirtschaftungskonzept Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton (P + R-Anlagen) <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden Vorbereitung im Rahmen der Sofortmassnahmen B 1/I	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte -		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr		
Dokumentation -		

Controlling -

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
B 9.00 Parkplatzbewirtschaftungskonzept Agglomerationskern Biel sowie Lyss	Gestützt auf eine Analyse der Probleme und Bedürfnisse wird ein Konzept zur Abstimmung und Umsetzung einer flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung in den Gemeinden des Agglomerationskerns Biel und Lyss erarbeitet, mit folgenden Inhalten: - Vorgaben und Anreizsysteme zur Minimierung des Parkraums bei den Zielgebieten; Reduktion des Angebots an Oberflächenparkfeldern insbesondere in den Städten Biel und Nidau - Koordination der Parkplatzbewirtschaftung und der Gebührenregelungen; Erhöhung der Parktarife (insb. in den Parkings) und verstärkte Kontrolle - Regelung der Parkgebühren bei privaten Parkplätzen, namentlich bei den Einkaufszentren	Gemeinden Biel, Nidau, Brügg, Ipsach, Port, Orpund, Lyss	0.1 Mio.
B 9.01 Nidau	Parkraumbewirtschaftung flächendeckend	Nidau	0.15 Mio.
B 9.02 Brügg	Parkraumbewirtschaftung flächendeckend	Brügg	0.15 Mio.
B 9.03 Ipsach	Parkraumbewirtschaftung flächendeckend	Ipsach	0.15 Mio.
B 9.04 Port	Parkraumbewirtschaftung flächendeckend	Port	0.15 Mio.
B 9.05 Orpund	Parkraumbewirtschaftung flächendeckend	Orpund	0.15 Mio.
B 9.06 Biel	Umsetzung der Ziele des Parkraumrichtplans und des Reglements (Parkraumoptimierung Innenstadt, Bewirtschaftung Bözingenfeld, usw.). Verlagerung von dispers verteilten Oberflächenparkplätzen in zentrale Parkieranlagen, um die Parkraumorganisation zu verbessern und strassenräumliche Aufwertungsmassnahmen zu realisieren. Anmerkung: Der aufgeführte Kostenbetrag reicht nicht aus, um Parkings und Aufwertungen zu realisieren. Die Finanzierung soll in erster Linie über die Einnahmen gedeckt werden.	Biel	7 Mio.
B 9.07 P + R Pieterlen, Lengnau, Twann	Realisieren von beitragsberechtigten P + R-Abstellplätzen in Pieterlen, Längnau und Twann	Gemeinden	
B 9.09 Sammelparkplätze bei Autobahnanschlüssen	Prüfen von möglichen Standorten für PW-Abstellplätze für PW-Lenker, welche die Reise als Mitfahrer in einem Anderen PW fortsetzen.	s.b/b, Gemeinden,	

Hinweis zu B 9.07: Im Strassennetzplan des Kantons Bern sind die folgenden beitragsberechtigten Park-and-ride-Parkplätze ausgewiesen:

- SBB Twann - La Neuveville: 30 Plätze
- SBB Pieterlen - Lengnau: 32 Plätze

Die Verteilung der Parkplätze auf die einzelnen Stationen ist Aufgabe der Regionen.

Beurteilung der Massnahmen**Auswirkungen**

Eine flächendeckende und gezielte Parkplatzbewirtschaftung bei wichtigen Zielorten (Arbeitsgebiete, Zentren, Einkaufszentren, Freizeitanlagen) leistet ein wichtiger Beitrag zur angestrebten Veränderung des Modal Splits. Bei der konkreten Umsetzung sind negative Effekte zu vermeiden (z.B. Ausweichen auf andere Standorte an der Peripherie, z.B. beim Einkaufen). Sammelparkplätze am Rande der Quartiere tragen zur Aufwertung der Quartiere und damit zu einem wichtigen Ziel bei.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Die Parkplatzbewirtschaftung ist eine flankierende Massnahme zu Angebotsverbesserungen beim öffentlichen Verkehr und beim Langsamverkehr. Sammelparkieranlagen sind im Zusammenhang mit der Konzeption des Strassennetzes zu planen.

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Parkplatzbewirtschaftungsmassnahmen haben einen grossen Lenkungseffekt und sind (nebst Ausbaumassnahmen für den öffentlichen Verkehr und beim Langsamverkehr) die einzige Massnahme, welche den Modal Split merkbar beeinflussen kann. Die Massnahmen sind relativ kostengünstig und können durch Gebühren finanziert werden. Parkplatzbewirtschaftung weist eine hohe Priorität auf. Park + Ride ist für die Region Biel-Seeland keine zentrale Massnahme und weist eine mittlere Priorität auf.

Verkehrsintensive Vorhaben		B 10
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: S10 ARE-Code: 0371.2.018	
Zielsetzung Abstimmung verkehrsintensiver Vorhaben mit dem Massnahmenplan Lufthygiene des Kantons Bern.		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (beco, AGR)	Federführung: Biel, Brügg, Nidau	
Produkt Festlegen der Standorte für verkehrsintensive Vorhaben und Zuteilung der zulässigen Fahrtenkredite.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Als verkehrsintensiv gelten Vorhaben, die im Jahresdurchschnitt mehr als 2'000 PW-Fahrten pro Tag erzeugen. 2) Neue verkehrsintensive Vorhaben können nur bewilligt werden, wenn sie an den im Richtplan bezeichneten Standorte angesiedelt werden und wenn die erzeugten Mehrfahrten den zugeteilten Fahrtenkredit nicht überschreiten. 3) Festlegung der ViV-Standorte siehe Richtplan und Objektblatt 1 im Anhang zum Massnahmenblatt (Agglomeration Biel). Zusätzlicher bestehender regionaler ViV-Standort: Alte Ziegelei Aarberg. 4) Für neue ViV-Vorhaben steht der Agglomeration Biel gemäss kantonalem Richtplan ein Fahrleistungskredit von 45'000 PW-km/Tag zur Verfügung (2001-2015). Zuteilung der Fahrleistungskredite auf die einzelnen ViV-Standorte sind in den Objektblättern 2 und 3 im Anhang geregelt. 5) Zuständigkeiten und Nachführung sind im Objektblatt 4 im Anhang geregelt. 6) Bei der Vergabe von Fahrleistungskrediten muss nachgewiesen werden, dass im angrenzenden lokalen Strassennetz genügende Kapazitäten geschaffen werden können. 7) Falls Bedürfnisse für zusätzliche regionale ViV-Standorte auftreten, wird das Massnahmenblatt B 10 angepasst. Grundalge ist der revidierte kantonale Richtplan, MB B_01.		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Kosten: – Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Gemeinden	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte – Gemäss kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt B_01) ist die Erweiterung oder die Realisierung von wichtigen kantonalen Infrastrukturen (z.B. Spitäler, Schulen) auch ausserhalb der bezeichneten Standorte möglich. Das Spitalzentrum Biel (geplante Erweiterung) wird deshalb nicht als ViV-Standort bezeichnet.		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr		
Dokumentation – Erläuterungen zum Richtplan verkehrsintensive Vorhaben Agglomeration Biel, Okt. 2004		
Controlling –		

Umsetzungsprojekte

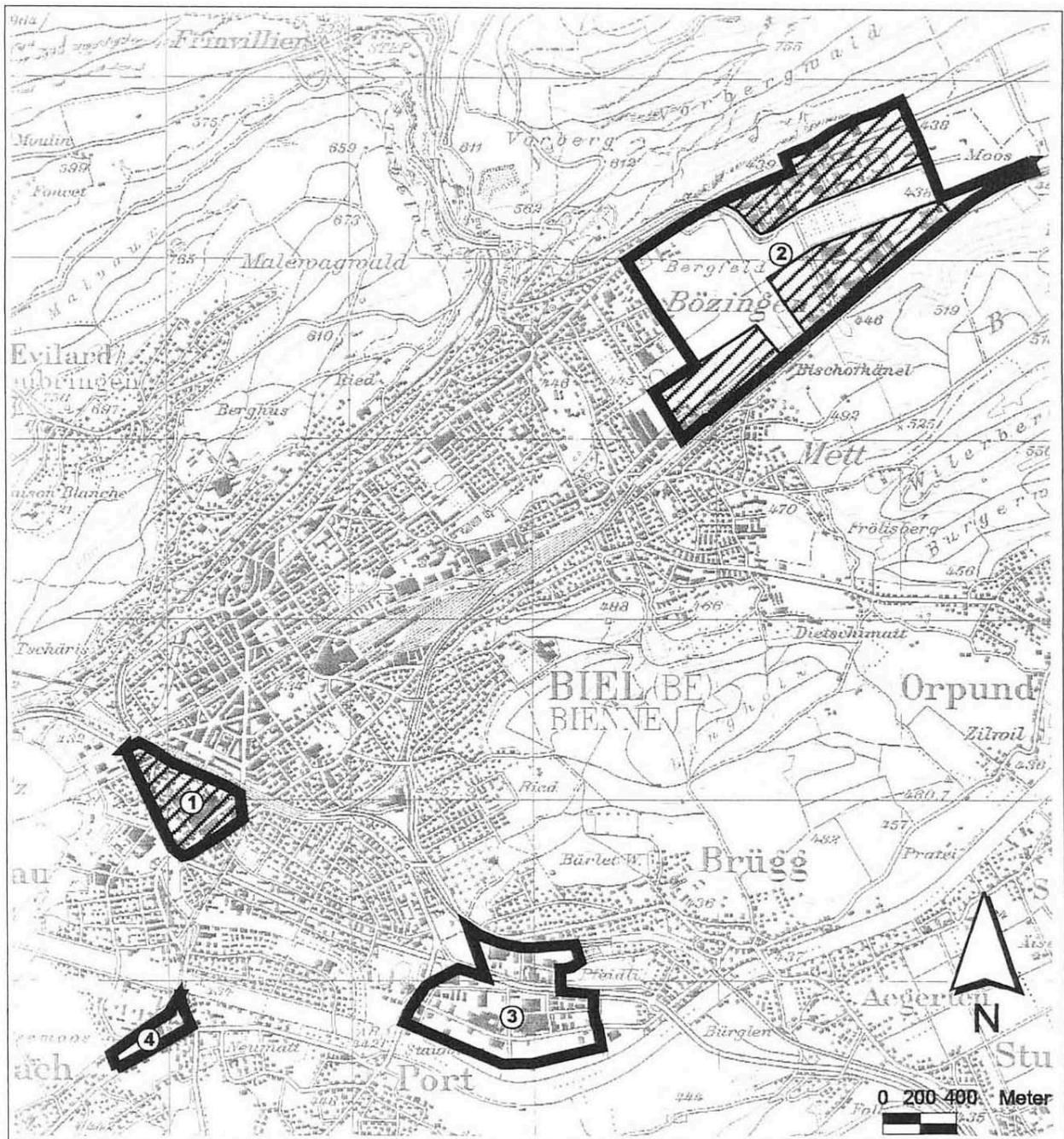
Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
-			

Beurteilung der Massnahmen

<p>Auswirkungen</p> <p>Der Richtplan ViV wird seit 2004 angewendet und hat dazu geführt, dass keine unkontrollierten grösseren Verkehrserzeuger an ungeeigneten Standorten erstellt wurden. Heute steht praktisch kein Fahrleistungskredit mehr zur Verfügung, d.h. es sind keine neuen verkehrsintensiven Vorhaben mehr möglich. Dies trägt dazu bei, dass der Verkehr in der Region in den nächsten Jahren nicht überproportional zunimmt und dass die Ziele der Luftreinhaltung eingehalten werden können.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</p> <p>Die Massnahme hilft insbesondere, die Ziele der Zentrumsentwicklung (Stärkung der gewachsenen Ortszentren) zu unterstützen.</p>
<p>Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung</p> <p>Die Massnahme hat insbesondere im Agglomerationsbereich eine starke lenkende Wirkung und ist von hoher Priorität.</p>

seeland.biel/bienne		Stand: Mai 2010		Anhang zu Massnahmenblatt B 10 Blatt 1	
Gegenstand					
Verkehrsentensive Vorhaben Agglomeration Biel					
Zielsetzung					
Abstimmung verkehrsentensiver Vorhaben mit dem Massnahmenplan Lufthygiene des Kantons Bern.					
Beteiligte Stellen			Federführung:		
<input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne			Biel, Brugg, Nidau		
<input type="checkbox"/> Gemeinden					
<input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern					
Produkt					
Festlegung der Standorte für verkehrsentensive Vorhaben.					
Vorgehen, nächste Schritte					
1) Als verkehrsentensiv gelten Vorhaben, die im Jahresdurchschnitt mehr als 2'000 PW-Fahrten pro Tag ausmachen.					
2) Neue verkehrsentensive Vorhaben können nur an folgenden, in der Richtplankarte bezeichneten Standorten angesiedelt werden.					
– Gemeinde Biel:		Masterplan Biel		Nr. 1	
		Bözingenfeld		Nr. 2	
– Gemeinde Brugg		Industrie- und Gewerbezone (Inkl. Centre Brugg)		Nr. 3	
– Gemeinde Nidau		Gewerbezone Ipsachstrasse		Nr. 4	
3) Die Erweiterung bestehender Nutzungen ist auch an zusätzlichen Standorten möglich, falls die Bestimmungen von Massnahmenblatt 5/II eingehalten werden.					
4) Die Einstufung der Vorhaben erfolgt im Baubewilligungsverfahren.					
Realisierung:			Kosten:		
<input type="checkbox"/> 2008 -2011			–		
<input type="checkbox"/> später					
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe			Kostenteiler		
Stand der Umsetzung			<input type="checkbox"/> Bund		
<input type="checkbox"/> Vororientierung			<input type="checkbox"/> Kanton		
<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis			<input type="checkbox"/> s.b/b		
<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung			<input type="checkbox"/> Gemeinden		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte					
– Gemäss kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt B_01) ist die Erweiterung oder die Realisierung von wichtigen kantonalen Infrastrukturen (z.B. Spitäler, Schulen) auch ausserhalb der bezeichneten Standorte möglich. Das Spitalzentrum Biel (geplante Erweiterung) wird deshalb nicht als ViV-Standort bezeichnet.					
Zusammenhang Führungsinstrument					
Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr					
Dokumentation					
– Erläuterungen zum Richtplan verkehrsentensive Vorhaben Agglomeration Biel, Okt. 2004					
Controlling					
–					

Planbeilage: Standorte für verkehrsintensive Vorhaben



-  Standort für verkehrsintensive Vorhaben
 Sites pour projets engendrant une importante fréquentation
-  Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt
 Pôle de développement économique cantonal

seeland.biel/bienne		Stand: Mai 2010		Anhang zu Massnahmenblatt B 10 Blatt 2	
Gegenstand					
Verkehrsentensive Vorhaben Agglomeration Biel					
Zielsetzung					
Abstimmung verkehrsentensiver Vorhaben mit dem Massnahmenplan Lufthygiene des Kantons Bern.					
Beteiligte Stellen			Federführung:		
<input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne			Biel, Brugg, Nidau		
<input type="checkbox"/> Gemeinden					
<input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern					
Produkt					
Zuteilung der Fahrleistungskredite.					
Massnahmen und Vorgehen					
1) Die nachstehend festgelegten Fahrleistungskredite werden für verkehrsentensive Vorhaben von regionaler Bedeutung /Einkaufs- und Freizeitnutzungen) zur Verfügung gestellt.					
2) Nach jeder Kreditzuteilung wird der verbleibende Kredit aktualisiert. Solange dieser nicht überschritten wird, kann aus Sicht des Richtplans ein Bauvorhaben bewilligt werden.					
3) Für Vorhaben zur Erweiterung bestehender Nutzungen an zusätzlichen Standorten steht ein freies Kontingent zur Verfügung (siehe auch Massnahmenblatt F 5/III).					
4) Für neue verkehrsentensive Vorhaben werden alle projektbedingten Mehrfahrten dem Fahrleistungskredit angerechnet. Für die Erweiterung bestehender Vorhaben wird nur das zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen dem Kredit belastet.					
5) Zuteilung der Fahrleistungskredite					
		PW-Fahrten pro Tag	Ø Fahrten- länge km	Fahrleistungskredit in PW-km pro Tag	
- Gemeinde Biel					
Masteplan Biel		1'000	3	3'000	
Bözingenfeld		7'125	4	28'500	
- Gemeinde Brugg					
Industrie- und Gewerbezone		3'114 ¹⁾	3.5	10'900	
- Gemeinde Nidau		650	4	2'600	
- Freies Kontingent		-		-	
Total Fahrleistungskredit 2001-2015				45'000	
Gemeinden Biel, Brugg, Nidau					
¹⁾ wovon max. 1'250 Fahrten für das Centre Brugg reserviert sind					
Realisierung:			Kosten:		
<input type="checkbox"/> 2008 -2011			-		
<input type="checkbox"/> später					
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe					
Stand der Umsetzung			Kostenteiler		
<input type="checkbox"/> Vororientierung			<input type="checkbox"/> Bund		
<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis			<input type="checkbox"/> Kanton		
<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung			<input type="checkbox"/> s.b/b		
			<input type="checkbox"/> Gemeinden		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte					
-					
Zusammenhang Führungsinstrument					
Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr					

Dokumentation

- Erläuterungen zum Richtplan verkehrsintensive Vorhaben Agglomeration Biel, Okt. 2004

Controlling**Hinweise**

- Fahrtennachweis: Die Hin- und Rückfahrt werden als zwei separate Fahrten gerechnet. Der voraussichtlich zu erwartende Verkehrszuwachs /Fahrten, DTV) ist nachvollziehbar und plausibel zu prognostizierten. Dabei sind insbesondere die angenommenen Fahrten für eine Einheit von 100 m² BGF in Abhängigkeit von Nutzung, Standorttyp und Parkplatzangebot aufzuzeigen. Ebenfalls nachzuweisen ist das Verkehrsaufkommen anhand der vorgesehenen Anzahl Abstellplätzen und deren spezifischem Verkehrsaufkommen (SVPP).
- In den Kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) Masterplan Biel (Standort 1) und Bözingenfeld (Standort 2) besteht bei Vorhaben von kantonaler Bedeutung (Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe mit grosser Wertschöpfung) die Möglichkeit, beim Kanton eine Fahrleistungskredit aus dem ESP-„Topf“ zu beantragen.

Für Infrastruktur-Vorhaben von kantonaler Bedeutung (Spitäler, Schulen) werden ebenfalls Fahrleistungskredite aus dem kantonalen Topf zur Verfügung gestellt.

Die Zuständigkeiten für die Kreditfreigabe sind in Blättern 3 und 4 des Anhangs zu Massnahmenblatt B 10 geregelt.

seeland.biel/bienne	Stand: Mai 2010	Anhang zu Massnahmenblatt B 10 Blatt 3
Gegenstand		
Verkehrsentensive Vorhaben Agglomeration Biel		
Zielsetzung		
Abstimmung verkehrsentensiver Vorhaben mit dem Massnahmenplan Lufthygiene des Kantons Bern.		
Beteiligte Stellen		Federführung:
<input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern		Biel, Brügg, Nidau
Produkt		
Verschiebung der Fahrleistungskredite unter den Standorten, Zuteilung des freien Kontingents.		
Massnahmen und Vorgehen		
<p>1) Innerhalb einer Standortgemeinde können unter Berücksichtigung der unten aufgeführten Aspekte Fahrleistungskredite zwischen den ViV-Standorten verschoben werden. Auf Anträge der jeweiligen Standortgemeinde wird ein entsprechendes Begehren in der „Arbeitsgruppe ViV“ (vgl. Blatt 4) behandelt. Im Konfliktfall entscheidet das beco.</p> <p>2) Besteht der Wunsch, Fahrleistungskredite über eine Gemeindegrenze hinweg zu verschieben, ist zusätzlich die formelle Zustimmung der betroffenen Gemeinden erforderlich.</p> <p>3) Die Zuteilung eines Kredites aus dem freien Kontingent wird auf Antrag der Standortgemeinde in der Arbeitsgruppe ViV behandelt. Im konfliktfall entscheidet das beco nach Anhörung der übrigen Gemeinden.</p> <p>4) Bei der Beurteilung hat die „Arbeitsgruppe viV“ insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eignung des Standortes für die geplante Nutzung; - Bedeutung der Kreditverschiebung für die verbleibenden Standorte; - Lokale Belastbarkeit (Luft/Lärm); - Verkehrssituation. 		
Realisierung:		Kosten:
<input type="checkbox"/> 2008 -2011 <input type="checkbox"/> später <input type="checkbox"/> Daueraufgabe		—
Stand der Umsetzung		Kostenteiler
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		<input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Gemeinden
Abhängigkeiten, Zielkonflikte		
—		
Zusammenhang Führungsinstrument		
Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr		
Dokumentation		
— Erläuterungen zum Richtplan verkehrsentensive Vorhaben Agglomeration Biel, Okt. 2004		
Controlling		

seeland.biel/bienne		Stand: Mai 2010		Anhang zu Massnahmenblatt B 10 Blatt 4	
Gegenstand					
Verkehrsintensive Vorhaben Agglomeration Biel					
Zielsetzung					
Abstimmung verkehrsintensiver Vorhaben mit dem Massnahmenplan Lufthygiene des Kantons Bern.					
Beteiligte Stellen			Federführung:		
<input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern			Biel, Brügg, Nidau		
Produkt					
Regelung der Zuständigkeiten/Nachführung der Kredite.					
Massnahmen und Vorgehen					
Für die Kompetenzen und Verantwortlichkeiten der einzelnen Partner sowie für die Zusammensetzung der „Arbeitsgruppe ViV“ gelten folgende Regeln.					
1) Die Standortgemeinden					
<ul style="list-style-type: none"> - können im Rahmen der Kredite verkehrsintensive Vorhaben ansiedeln; - gewährleisten die Fortschreibung der Fahrleistungskredite pro Standort; - Informieren frühzeitig die Geschäftsstelle von seeland.biel/bienne über Bauvorhaben, die Fahrleistungskredite beanspruchen könnten. - stellen Antrag bei der Arbeitsgruppe ViV betreffend Kreditverschiebungen oder Zuteilung aus dem freien Kredit. 					
2) Die Arbeitsgruppe ViV					
<ul style="list-style-type: none"> - begleitet und koordiniert die Umsetzung der Richtplaninhalte ViV; - führt mind. alle 2 Jahre eine Sitzung zur Überprüfung der Kredite durch; - beurteilt Anträge bezüglich Kreditverschiebungen und Freigaben aus dem freien Kredit; - stellt Anträge zur Anpassung der Richtplaninhalte ViV. 					
3) Die Geschäftsstelle s.b/b					
<ul style="list-style-type: none"> - führt das Sekretariat der Arbeitsgruppe ViV - gewährleistet in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden die Nachführung und Kontrolle der Fahrleistungskredite; 					
4) Das beco					
<ul style="list-style-type: none"> - überprüft die Kreditnachführung; - bewilligt die Verschiebung von Fahrleistungskrediten und die Freigabe aus dem Kontingent. 					
5) Die Arbeitsgruppe ViV setzt sich wie folgt zusammen:					
<ul style="list-style-type: none"> - je ein/e Vertreter/in aus den drei Standortgemeinden Biel, Brügg und Nidau; - je ein/e Vertreter/in aus dem beco und dem AGR - Vorstandsmitglied von seeland.biel/bienne (nicht Vertreter von Biel, Brügg oder Nidau); - Geschäftsführer seeland.biel/bienne. 					
Realisierung:			Kosten:		
<input type="checkbox"/> 2008 -2011 <input type="checkbox"/> später <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe			–		
Stand der Umsetzung			Kostenteiler		
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung			<input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Gemeinden		

Abhängigkeiten, Zielkonflikte

–

Zusammenhang Führungsinstrument

Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr

Dokumentation

– Erläuterungen zum Richtplan verkehrsintensive Vorhaben Agglomeration Biel, Okt. 2004

Controlling

Langsamverkehr		B 11						
Stand: Dezember 2016		RGSK-Nr.: LV-N/S KM-B HB-LV ARE-Code: diverse						
<p>Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018</td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027</td> </tr> </table>			<input checked="" type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022	<input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input checked="" type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026		<input checked="" type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027
<input checked="" type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022							
<input checked="" type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input checked="" type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026							
	<input checked="" type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027							
<p>Zielsetzung</p> <p>Agglomeration Biel: Zur Sicherstellung der Mobilität wird das prognostizierte Trend-Wachstum des MIV u.a. durch den Langsamverkehr aufgenommen werden.</p> <p>Gesamte Region: Attraktivität und Vollständigkeit des Netzes für den Fussgänger- und Veloverkehr sind gewährleistet. Im Vordergrund stehen insbesondere Massnahmen, welche kürzere Verbindungen, mehr Sicherheit und attraktivere Wege bewirken. Die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität finden dabei besondere Beachtung.</p>								
<p>Weitere beteiligte Stellen</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA) 	<p>Federführung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - seeland.biel/bienne: Klären der Kostenteilerfragen - Kanton (TBA): Projektierung und Realisierung der Massnahmen auf Kantonsstrassen. - Gemeinden: Projektierung und Realisierung der Massnahmen auf Gemeindestrassen. 							
<p>Produkt Langsamverkehrsnetz</p>								
<p>Massnahmen und Vorgehen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Die physischen Lücken des Netzes für den Langsamverkehr werden geschlossen. 2) Komfort und Sicherheit für den Langsamverkehr auf den Mischverkehrsstrassen werden gesichert. 3) In Wohnquartieren, Zentren und Erholungsgebieten werden Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen angestrebt. 4) Die Gemeinden und Transportunternehmungen stellen Parkplätze für Fahrräder in der Umgebung von <ul style="list-style-type: none"> - Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, - öffentlichen Einrichtungen, - Zentrumsgebieten und - Erholungsgebieten zur Verfügung. Angaben zu Bemessung und Kantonsbeiträgen von Bike + Ride – Anlagen ausserhalb der Agglomeration siehe Anhang 3 zum MB 11. 5) Die Gemeinden untersuchen die Zugänglichkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs für Fussgänger und ergreifen die erforderlichen baulichen oder signaletischen Massnahmen (Zugangswege, wettergeschützte Warteräume, usw.). 6) Schulwege werden für velofahrende SchülerInnen sicher gestaltet. 7) Den Bedürfnissen der E-Bikes ist Rechnung zu tragen. Dabei ist eine Strategie zu entwickeln, welche (in Abstimmung mit der kantonalen Strategie) der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel (Fussgänger, Velos, E-Bikes, MIV, ÖV) Rechnung trägt. 								

Siehe auch folgende Massnahmenblätter zu A- und B-Massnahmen Agglomerationsprogramm:

B 11/II	Oberer Quai (Biel)
B 11/III	2. Bahnhofspassage (Biel)
B 11/IV	Querung Güterbahnhof (Biel) (B-Massnahme)
B 11/V	Mett Zentrum (Biel)
B 11/VI	Bahnhofstrasse (Biel)
B 11/VII	Beaumontquartier (Biel)
B 11/VIII	Veloparking Walslerplatz (Biel)
B 11/IX	Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord (Lyss)
B 11/XI	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum
B 11/XII	Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum
B 11/XIII	Veloführung Schlössli-Twann

Umsetzungsprojekte ohne Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds

Projektname	Inhaltsangabe	Zeitpunkt	Zuständig	Kosten	R / K ¹
Bike + Ride – Abstellplätze ausserhalb der Agglomeration RGSK-Nr.: KM-B-2	Vgl. Massnahmenliste im Anhang 2		Gemeinden, TUs	3.1 Mio.	
Neue Brücke über den Zihl-Kanal Erlach – Le Landeron RGSK-Nr.: LV-N-1	Siehe Massnahmenblatt B11/I	2015-18	Gemeinden	4 Mio.	1 / ZE
Radverbindung Biel-Péry – Berner Jura RGSK-Nr.: LV-N-10.01 Nr. 44 Sachplan Velo	Realisierung einer von der A16 getrennten Radverbindung im Rahmen des Unterhaltsprojekts des ASTRA (UplaNS). Projektanpassung wird im Frühjahr 2015 aufgelegt. Die Anbindung an das Stadtzentrum wird abseits der Reuchnettestrasse sichergestellt.		ASTRA / Kanton / Stadt Biel / Burgergemeinde Biel	unbekannt	1 / ZE
Velosicherheit Mullen-Erlach RGSK-Nr.: LV-S-2.01	Dieser Abschnitt des Schulwegs von Tschugg nach Erlach wurde mit den betroffenen Gemeinden analysiert, eine Lösung skizziert. Umsetzung 2016/17 vorgesehen.	2016-17	Kanton und Gemeinden	0.1 Mio.	1 / VO
Velosicherheit Müntschemier-Treiten, Müntschemier-Brüttelen RGSK-Nr.: LV-S-2.02	Dieser Abschnitt des Schulwegs von Müntschemier/Treiten nach Brüttelen wird mit den betroffenen Gemeinden erörtert, Lösungen skizziert und nach den Standards Kantonsstrassen umgesetzt.	2016-18	Kanton	1 Mio.	1 / VO
Fussgängersicherheit Gampelen West RGSK-Nr.: LV-S-2.03	Diese interkommunale Erschliessung ist in Planung.	2015-17	Kanton	0.5 Mio.	2 / ZE

¹ R: Reifegrad 1 oder 2

K: Koordinationsstand (Vororientierung VO / Zwischenergebnis ZE / Festsetzung FS)

Projektname	Inhaltsangabe	Zeitpunkt	Zuständig	Kosten	R / K ¹
Velosicherheit Walperswil-Aarberg RGSK-Nr.: LV-S-2.04 und HB-LV-7 siehe auch Sachplan Velo Nr. 138	Gemäss Sachplan Velo des Kantons Bern wird die Hauptverbindung Aarberg – Walperswil neu längs des Hagneck-Kanals und auf Flurwegen geführt. Die konkrete Lösung ist zwischen Kanton und Gemeinden zu ermitteln. Falls diese nicht realisiert werden kann, sind längs der Kantonsstrasse geeignete Massnahmen zu treffen.	2017-19	Kanton / Gemeinden	0.5 Mio.	1 / ZE
Fussgängersicherheit Kallnach, Krosenrain RGSK-Nr.: LV-S-2.05	Diese Erschliessung ist in Planung.	2015-17	Kanton	0.3 Mio.	2 / ZE
Fussgängersicherheit Niederried RGSK-Nr.: LV-S-2.06	Diese Erschliessung ist in Planung.	2015-17	Kanton	0.9 Mio.	2 / ZE
Veloführung Schwanden-Schüpfen-Kosthofen RGSK-Nr.: LV-S-2.07 Nr.38 Sachplan Velo	In einer Machbarkeitsstudie ist die Linieneinführung nachzuweisen und sind die Kosten zu schätzen.	2015-16	Kanton Gemeinden	2 Mio.	1 / VO
Velosicherheit Büren-Oberwil RGSK-Nr.: LV-S-2.08	Diese Erschliessung ist in Planung.	2015-16	Kanton	0.5 Mio.	2 / ZE
Fussgängersicherheit Jens, Hungerberg RGSK-Nr.: LV-S-2.09	Diese Erschliessung ist in Planung.	2015-16	Kanton	0.9 Mio.	2 / ZE
Velosicherheit Büren-Dotzigen RGSK-Nr.: LV-S-2.10	Diese interkommunale Verbindung wird mit den betroffenen Gemeinden erörtert, Lösungen skizziert und nach den Standards Kantonsstrassen umgesetzt. Der Flurweg entlang der Bahnlinie ist in die Lösung mit einzubeziehen.	Ab 2015	Kanton	1.5 Mio.	1 / VO
Korridor Büren-Leuzigen RGSK-Nr.: LV-N-9	Siehe Massnahmenblatt B 11/X	2015-18	Region		1 / ZE
Radwanderoute 64 Lyss-Studen RGSK-Nr. LV-N-14	Verlegung der Radwanderoute 64 von Lyss nach Studen via Fülenmattweg-Mühlestrasse nach Worben / Studen (als Folge der neuen Radwegverbindung vom Bahnhof Lyss ins Industriegebiet Lyss Nord). Antrag zur Anpassung des Sachplans Velo.	2015-18	Kanton		2 / FS

Hinweis zu weiteren Netzlücken im Sachplan Velo

- Nr. 42 Guido-Müller-Platz: A1-Massnahme im Agglomerationsprogramm; wurde mangels Handlungsmöglichkeiten zurückgestellt, wird mit dem A5-Westast gelöst
- Nr. 56 neue Verbindung durchs Bözingenfeld: Ist im Zusammenhang mit der Tissot-Arena realisiert
- Nr. 58 Veloführung entlang BTI-Trasse (Keltenstrasse): Wird als Bestandteil des A5-Projektes Westast realisiert
- Nr. 174: Neue Wegführung der Radwanderoute 5, 8, 50 in Mörigen / Sutz Lattrigen näher am Seeufer

Handlungsbedarf ohne Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig
Gals, Zihlbrücke RGSK-Nr.: HB-LV-1	Sanierung Strassenbrücke, falls die Realisierung der Pont de l'Avenir nicht zustande kommt (siehe Massnahmenblatt B 11/I).	Kanton (TBA)
Velosicherheit Ins-Kantonsgränze FR RGSK-Nr.: HB-LV-2	Überprüfung des Handlungsbedarfs Ins-Löwenberg in Koordination mit dem Kanton Freiburg	Kanton (TBA) Gemeinde Ins
Velosicherheit Wengi-Rapperswil RGSK-Nr.: HB-LV-3	Erhöhung der Sicherheit für den Veloverkehr (Schulweg).	Kanton (TBA)
Optimierung Velowanderoute 5 / 59 zwischen Ins und Rotarybrücke RGSK-Nr.: HB-LV-4	Bisherige Zickzack-Führung ist nicht Ideal. Konflikte Velo, Inline Skates und Landwirtschaft nehmen zu.	SchweizMobil Gemeinde Ins
Bahnübergang beim Inforama Ins RGSK-Nr.: HB-LV-5	Aufrechterhaltung eines Bahnübergangs bei einem 2-Gleise-Ausbau der BN	Kanton (AöV) Gemeinde Ins
SchweizMobil-Route Oltigen RGSK-Nr.: HB-LV-6	Der Sachplan Velo sieht im Raum Golaten / Oltigen eine Verlegung der Route 8 und einen neuen Aaresteg bei Oltigen vor.	SchweizMobil Gemeinden Kallnach und Radelfingen

Hinweis: Im Rahmen der Sanierung der Ortsdurchfahrten (MB B7, B7/I, B7/II) und der verkehrlichen flankierenden Massnahmen zur A5 werden die Belange des Langsamverkehrs ebenfalls berücksichtigt.

Beurteilung der Massnahmen

<p>Auswirkungen</p> <p>Im <u>Agglomerationsbereich Biel/Lyss</u> werden mit der Schliessung von wichtigen Netzlücken, Einführung von Tempo 30-Zonen, Platzgestaltungen und Verbesserungen auf Hauptstrassen die Rahmenbedingungen für den Fussgänger- und Veloverkehr umfassend und flächendeckend verbessert. Damit werden Voraussetzungen für den angestrebten Modal-Split und ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten geschaffen. Wichtig ist die Gesamtwirkung des vorgesehenen Massnahmenpaketes. Mit diesen Massnahmen werden wichtige Wirkungsziele der Agglomerationsprogramme (Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems, Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen, Aufwertung öffentlicher Räume, Verbesserung der Verkehrssicherheit) umgesetzt.</p> <p>In der <u>übrigen Region</u> tragen die vorgesehenen Umsetzungsprojekte zur Erhöhung der Sicherheit auf einzelnen Velorouten und zur touristischen Aufwertung der Region bei (Neue Brücke Zihlkanal siehe Massnahmenblatt B 11/I).</p> <p>Die vorgesehene qualitative Verbesserung und quantitative Ausweitung des Angebotes an <u>Veloabstellplätzen</u> fördern die kombinierte Mobilität und erhöhen den Anteil der Bike + Ride-Benützer.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</p> <p>Die Massnahmen können mehr oder weniger unabhängig von anderen Massnahmen umgesetzt werden. Starke Wechselbeziehungen bestehen zu den Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz (B7), welche die vorliegenden Massnahmen B11 ergänzen.</p>

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Die Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs im Agglomerationsbereich sind prioritär und können kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. Die einzelnen Massnahmen, welche Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind, sind in der detaillierten Liste im Anhang aufgeführt.

Die Priorität der übrigen Umsetzungsprojekte ist unterschiedlich und muss im weiteren Verlauf zusammen mit den Beteiligten konkretisiert werden. Dies betrifft auch die Bike + Ride-Anlagen, welche vorerst als Vororientierung im Anhang zum Massnahmenblatt enthalten sind.

Liste	RGSK-Nr.	ARE-Code	Gemeinde	Ort	Massnahme	Projektstand / Reifegrad (R) / Koordinationsstand (K)	Abhängigkeiten / Koordination Weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (K = Kanton, G = Gemeinden, D = Dritte)	Kosten in Mio. Fr.	Kostenanteil Bund*	Kostenanteil Kanton	Kostenanteil Gemeinden
Schliessen von Netzlücken												
A1-Massnahmen (2011-14) > Stand der Umsetzung September 2016 siehe Anhang 2 zum MB B 11												
A2	LV-N-1.03	0731.2.052	Nidau, Biel/Bienne	Ländte Biel - Nidau-Büren Kanal	Durchgehende Fusswegverbindung in der Nähe des Ufers. Velofahren gestattet.		z.Z.Bestandteil des Projekts AggloLac; Richtplan Bieler Bucht in Erarbeitung	G	1.00	0.40	0.30	0.30
A2	LV-N-1.04	0731.2.052	Lyss	Bahnhof- Industriering	Neue Veloverbindung vom Bahnhof zum Industriering (mit Bach- und Bahnunterführung).	Vorprojekt liegt vor R = 2 / K = Festsetzung	Zusammenhang mit Schulweg Lyss-Busswil	G	1.20	0.48	0.36	0.36
A2	LV-N-1.05	0731.2.052	Lyss	Erli-Murgeli	Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen den Quartieren Murgeli und Erli zur Erhöhung der Schulwegsicherheit.	Es soll ein Vorprojekt erarbeitet werden. R = 2 / K = Festsetzung		G	0.20	0.08	0.06	0.06
A2	LV-N-1.06	0731.2.052	Lyss	Grien	Neue Fuss- und Velowegverbindung Sportzentrum Grien-Parkschwimmbad zur Optimierung der Quartierschliessung und der Zugänglichkeit der öffentlichen Anlagen.	Es soll ein Vorprojekt erarbeitet werden. R = 2 / K = Festsetzung		G	0.38	0.15	0.11	0.11
Total A2-Massnahmen (2015-18) > Leistungsvereinbarung 2. Generation berücksichtigt									2.78	1.11	0.83	0.83
A	LV-N-3	0371.2.047	Biel/Bienne	Bahnhof	Realisierung einer zweiten Bahnhofspassage	Siehe MB B 11/III						
A	LV-N-8	0371.2.048	Lyss	Bahnhof Lyss	Neue Bahnunterführung beim Bahnhof	Siehe MB B 11/IX						
A	LV-N-2	0371.2.053	Biel/Bienne	Oberer Quai	Velo- und Fussgänger-Verbindung See - Taubenlochschlucht; Gestaltung und Umbau des Oberen Quais (Abschnitt Jurastrasse - Schleuse)	Siehe MB B 11/II						
A	LV-N-1.5		Nidau	Schloss	Neue Veloverbindung Schlosspark - Dr. Schneiderstrasse	R = 1 / K = Zwischenergebnis Erarbeitung Vorprojekt 2017, Genehmigung und Finanzierung 2018	Massnahme Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast	G	0.40	0.14	0.09	0.17
Total A-Massnahmen (2019-22)									0.40	0.14	0.09	0.17
B	LV-N-4	0371.2.049	Biel/Bienne	Güterbahnhof	Verbindung schaffen von der Gottstattstrasse zur Mettstrasse und ins Lindenquartier mit einer Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr	Siehe MB B 11/IV	abhängig von langfristiger Nutzung des Areals. Teilstück Mettstrasse - Lindenquartier unabhängig davon weiterverfolgen.	G	4.00	1.60	1.20	1.20
Total B-Massnahmen (Realisierung ab 2023-26)									4.00	1.60	1.20	1.20
C	LV-N-10.02		Aegerten, Studen	Verbindung Brügg- Aegerten - Studen längs der T6	Ersatz und Ergänzung des bestehenden Radwegs längs der Autostrasse T6 Biel-Lyss (Weiterführung von Aegerten) nach Studen)	Nr. 141 Sachplan Velo R = 1 / K = Vororientierung	Die Lösung ist abhängig vom eventuellen 4-Spur- Ausbau der T6, siehe MB B 6	ASTRA, K				
Total C-Massnahmen (Realisierung ab 2027)									0.00	0.00	0.00	0.00

Liste	RGSK-Nr.	ARE-Code	Gemeinde	Ort	Massnahme	Projektstand / Reifegrad (R) / Koordinationsstand (K)	Abhängigkeiten / Koordination Weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (K = Kanton, G = Gemeinden, D = Dritte)	Kosten in Mio. Fr.	Kostenanteil Bund*	Kostenanteil Kanton	Kostenanteil Gemeinden
Reparatur Hauptverkehrsstrassen												
A1-Massnahmen (2011-14) > Stand der Umsetzung September 2016 siehe Anhang 2 zum MB B 11												
A2	MIV-O-2	0371.2.013	Nidau, Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen, (Täuffelen)	Ortsdurchfahrten (Kantonsstrasse)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung aufgrund eines entsprechenden Betriebs- und Gestaltungs- konzeptes. Verbessern des Abbiegens und Querens für Fuss- und Veloverkehr, Verlangsamung des motorisierten Verkehrs. Verbesserungen (ev. Velostreifen oder Temporeduktion) auf Ausserortsstrecken wie Ipsach - Sutz-Lattrigen, Sutz-Lattrigen - Mörigen.	Korridorstudie rechtes Bielerseeufer / Planungsstudie "Verkehrskorridor rechtes Bielerseeufer" 2011, TBA. Perimeter gemäss Kriterien Bund (keine Zuschüsse für Täuffelen, weil ausserhalb Agglomerationsperimeter) Abschnitte Mörigen und Sutz-Lattrigen wurden durch das ARE als Eigenleistungen eingestuft. R = 2 / K = Festsetzung	Massnahmenblatt Nr. B7/I	K				
A2	LV-N-1.6	0371.2.021	Biel/Bienne	SBB - Unterführung Brüggstrasse. Neue Unterführung Schmiedweg / Mühlefeldweg	Verbreitern der Unterführung zugunsten Fuss- und Veloverkehr oder neue Langsamverkehrsquerung wetlich der Unterführung. Wichtige Verbindung für Fuss- und Veloverkehr von den Quartieren in die Innenstadt und zu Versorgungseinrichtungen, Schulweg.	Kernfahrbahn als Sofortmassnahme realisiert. Bestandteil des Richtplans vfM. R = 2 / K = Festsetzung	In Planung vfM berücksichtigt; Richtplan vfM in Erarbeitung, Finanzierung als vfM fraglich.	G	5.00	2.00	1.50	1.50
A2	MIV-O-1-1	0371.2.045	Lyss	Bielstrasse, Sonnenkreisel- Hirschenplatz	Verbesserung der Koexistenz der Verkehrsteilnehmer und des Verkehrsflusses (T30 kombiniert mit Mittelzone; Velostreifen mit Abbiegehilfen; Kreisel Kreuzung Bielstrasse/Steinweg).	Es liegt noch kein Vorprojekt vor. Als erstes soll der Vorlauf gemäss Kantonsstrassenstandards angegangen werden. R = 2 / K = Festsetzung	Massnahmenblatt B7	K				
A2	MIV-O-1-1	0371.2.045	Lyss	Hauptstrasse, Hirschenplatz- Abzweigung Kirchenfeldstrasse	Verbesserung Gestaltung und Betrieb	Es liegt noch kein Vorprojekt vor. Als erstes soll der Vorlauf gemäss Kantonsstrassenstandards angegangen werden. R = 2 / K = Festsetzung	Massnahmenblatt B7	K				
A2	MIV-O-1-3	0371.2.046	Lyss	Marktplatz	Gestalterische Massnahmen zur Erhöhung der Attraktivität, der Bedingunge für den Langsamverkehr und der Sicherheit	Das bestehende Projekt soll überarbeitet werden. Massnahme wurde durch das ARE als Eigenleistung eingestuft	Massnahmenblatt B7	K				
Total A2-Massnahmen (2015-18) > Leistungsvereinbarung 2. Generation berücksichtigt									5.00			

Liste	RGSK-Nr.	ARE-Code	Gemeinde	Ort	Massnahme	Projektstand / Reifegrad (R) / Koordinationsstand (K)	Abhängigkeiten / Koordination Weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (K = Kanton, G = Gemeinden, D = Dritte)	Kosten in Mio. Fr.	Kostenanteil Bund*	Kostenanteil Kanton	Kostenanteil Gemeinden
A	MIV-O-3	0371.2.015	Aegerten, Studen, Worben	Korridor - Ost Ortsdurchfahrten (Kantonsstrasse)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung aufgrund eines entsprechenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes. Verbessern des Abbiegens und Querens für Fuss- und Veloverkehr, Verlangsamung des motorisierten Verkehrs.	K = VO	Massnahmenblatt Nr. B7/II	K				
A	LV-S-1.05	0371.2.021	Bellmund	Hauptstrasse Bellmund- St.Niklaus	Erstellen eines Fuss- und Fahrradweges. Dieser Abschnitt des Schulwegs zwischen Merzligen und Bellmund wird mit den be- troffenen Gemeinden erörtert, Lösungen skizziert und nach den Standards Kan- tonsstrassen umgesetzt.	R = 1 K = VO		K	0.50			
Total A-Massnahmen (2019-22)									0.50			
B-Massnahme (Realisierung ab 2023): keine												

Liste	RGSK-Nr.	ARE-Code	Gemeinde	Ort	Massnahme	Projektstand / Reifegrad (R) / Koordinationsstand (K)	Abhängigkeiten / Koordination Weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (K = Kanton, G = Gemeinden, D = Dritte)	Kosten in Mio. Fr.	Kostenanteil Bund*	Kostenanteil Kanton	Kostenanteil Gemeinden
Reparatur Quartiere												
A1-Massnahmen (2011-14) > Stand der Umsetzung September 2016 siehe Anhang 2 zum MB B 11												
A2	LV-N-01	0371.2.054	Biel/Bienne	Altstadt / Untergasse	Umsetzung einer Begegnungszone, Nivellierung des Strassenbereichs, Aufwertung.	Massnahme wurde durch das ARE als Eigenleistung eingestuft		G				
A2	LV-N-02	0371.2.055	Biel/Bienne	Kreuzplatz	Gestaltung und Aufwertung als öffentlicher Raum (evt. Begegnungszone) ergänzend zu der verkehrlichen Umgestaltung im Rahmen der vfM zum Ostast.	Studienauftrag in Bearbeitung	Verkehrliche flankierende Massnahmen zum Ostast	G	2.50	1.00	0.75	0.75
A2	LV-N-06	0371.2.064	Weitere Gemeinden	Wichtige Plätze und Aufenthalts- bereiche	Gestaltung und Aufwertung wichtiger Plätze und Aufenthaltsbereiche als Begegnungszonen (Bahnhofplätze, Dorfplätze, Quartiertreffpunkte, Vorbereiche der Schulhäuser usw.) - Etappe 2.			G	1.00	0.40	0.30	0.30
A2	LV-N-03	0371.2.064	Nidau	Bahnhofplatz	Gestaltung des Bahnhofplatzes	Vorprojekt vorhanden, zurückgestellt infolge Planung Regiotram	Abhängig vom Projekt Regiotram	G	0.34	0.14	0.10	0.10
A2	LV-N-04	0371.2.064	Ipsach	Bahnhaltestelle	Begegnungszone	Vorprojekt vorhanden, zurückgestellt infolge Planung Regiotram	Abhängig von Planung Regiotram	G	0.40	0.16	0.12	0.12
Total A2-Massnahmen (2015-18) > LV 2. Generation berücksichtigt									4.24	1.70	1.27	1.27
A	LV-N-5	0371.2.056	Biel/Bienne	Mett Zentrum	Massnahmen auf der Poststrasse zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität für Fussgänger (ergänzend zu den vfM resp. zum Regiotram)	Siehe Massnahmenblatt B 11/V	Koordination mit verkehrlichen flankierenden Massnahmen zum Ostast rep. mit Regiotram	G				
A	LV-N-6	0371.2.057	Biel/Bienne	Bahnhofstrasse	Neugestaltung der unteren Bahnhofstrasse als zweite Etappe der Bahnhofplatz-Aufwertung: Aufwertung der Langsamverkehrsfläche, Umsetzung 30 Tempo Zone, Optimierung öV- Haltestellen.	Siehe Massnahmenblatt B 11/VI	Koordination mit Regiotram.	G				
A	LV-N-7		Biel/Bienne	Beaumontquartier	Verbesserung Sicherheit und Verkehrsqualität	Siehe Massnahmenblatt B 11/VII						
A	siehe MB B8		Weitere Gemeinden	Wichtige Plätze und Aufenthalts- bereiche	Gestaltung und Aufwertung wichtiger Plätze und Aufenthaltsbereiche als Begegnungszonen (Bahnhofplätze, Dorfplätze, Quartiertreffpunkte, Vorbereiche der Schulhäuser usw.) - Etappe 2.			G	1.00	0.40	0.30	0.30
A	siehe MB B8	0371.2.023	Bellmund	Quartiere	Verkehrsberuhigung				0.30	0.12	0.09	0.09
Total A-Massnahmen (2019-22)									1.30	0.52	0.39	0.39
B-Massnahmen (Realisierung ab 2023): keine												

Liste	RGSK-Nr.	ARE-Code	Gemeinde	Ort	Massnahme	Projektstand / Reifegrad (R) / Koordinationsstand (K)	Abhängigkeiten / Koordination Weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (K = Kanton, G = Gemeinden, D = Dritte)	Kosten in Mio. Fr.	Kostenanteil Bund*	Kostenanteil Kanton	Kostenanteil Gemeinden
Intermodale Schnittstellen												
A1-Massnahmen (2011-14) > Stand der Umsetzung September 2016 siehe Anhang 2 zum MB B 11												
A2	KM-B-1.07	0371.2.050	Gemeinden der Agglomeration mit Bahnhaltstellen	Bike&Ride	Jede Bahnhaltstelle ist mit genügend gedeckten und diebstahlsicheren Veloparkplätzen zu versehen (total ca. 1000 P), 2. Etappe		Abhängig von der Realisierung der 1. Etappe	G	1.00	0.40	0.30	0.30
A2	KM-W-1.01	0371.2.051	Biel/Bienne	Verbesserung/ Umbau Bus Haltestelle Spitalzentrum	Déplacement et amélioration de l'arrêt de bus; amélioration de l'accès aux personnes en chaises roulantes et handicapée (suppression du dénivelé).	Massnahme wurde durch das ARE als Eigenleistung eingestuft	Zusammenhang mit Erweiterung Spitalbau und Spitalzubringer	G				
A2	KM-B-1.08	0371.2.050	Alle Gemeinden der Agglomeration	Velo-Parkplätze	1000 öffentliche Veloparkplätze mit diebstahlsicherer Einrichtung (Veloposten, Anlehnbügel) dezentral an wichtigen Orten der Agglomerationsgemeinden. 200 mit Überdachung (2. Etappe)		Abhängig von Realisierung der 1. Etappe	G	0.50	0.20	0.15	0.15
Total A2-Massnahmen (2015-18) > LV 2. Generation berücksichtigt									1.50	0.60	0.45	0.45
A	KM-B-1.09		Gemeinden der Agglomeration mit Bahnhaltstellen	Bike&Ride	Jede Bahnhaltstelle ist mit genügend gedeckten und diebstahlsicheren Veloparkplätzen zu versehen (total ca. 1000 P), 3. Etappe		Abhängig von der Realisierung der 2. Etappe	G	1.00	0.40	0.30	0.30
A	KM-B-3		Biel/Bienne	Bike&Ride	Ausbau Veloparkierung Bahnhof Süd/Walserplatz	Siehe Massnahmenblatt B 11/VIII		G				
A	KM-B-1.10		Alle Gemeinden der Agglomeration	Velo-Parkplätze	1000 öffentliche Veloparkplätze mit diebstahlsicherer Einrichtung (Veloposten, Anlehnbügel) dezentral an wichtigen Orten der Agglomerationsgemeinden. 200 mit Überdachung (2. Etappe)		Abhängig von Realisierung der 1. Etappe	G	0.50	0.20	0.15	0.15
Total A-Massnahmen (2019-22)									1.50			
B-Massnahmen (Realisierung ab 2023): keine												

Anhang 2 zu Massnahme B 11

A1-Massnahmen, Stand der Umsetzung September 2016 (Anhang F der ASTRA-Weisungen)

371.017 Schliessen von Netzlücken

371.018 Reparatur von Hauptverkehrsstrassen

371.019 Reparatur Quartiere

371.015 Intermodale Schnittstellen

Die grün oder lachsrot eingefärbten Felder betreffen Massnahmen, welche beim Bund bereits zur Finanzierung eingereicht worden sind und teilweise bereits realisiert sind.

Die grau eingefärbten Felder betreffen Massnahmen, welche noch nicht realisierungsreif sind und noch nicht zur Finanzierung eingereicht wurden. Die Massnahmen müssen bis spätestens 2026 realisiert werden. Falls eine Massnahme nicht realisiert werden kann, kann sie in Absprache mit dem Bund durch neue Massnahmen ersetzt werden.

Infrastrukturfonds / A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme
Anhang F / ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen

Version 10.0 vom 21.10.2013

Liste der Teilmassnahmen

Diese Liste ist gemäss ASTRA-Weisungen Ziffer 5d Bestandteil der Gesuchsunterlagen für die Erstellung der Finanzierungsvereinbarung.
Alle Beträge in dieser Tabelle haben den Preisstand Oktober 2005, ohne MWST.

ARE-Code:	371.017
Name Massnahme (-npakets):	Langsamverkehr / Schliessen von Netzlücken (Stand 30.06.2015)
Agglomerationsprogramm:	Biel

Maximale Investitionskosten Massnahme (-npakets) gemäss Leistungsvereinbarung	CHF	8'080'000	Maximale anrechenbare Kosten gemäss eingereichtem Kostenvoranschlag für die Teilmassnahme(n) des vorliegenden Antrags zur Finanzierungsvereinbarung	CHF	
Maximaler Bundesbeitrag Massnahme (-npakets) gemäss Leistungsvereinbarung	CHF	3'230'000	Maximaler Bundesbeitrag für die Teilmassnahme(n) des vorliegenden Antrags zur Finanzierungsvereinbarung	CHF	
Anteil Bund		40%	Bundesbeitrag für die Teilmassnahmen der bereits unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen	CHF	1'746'900
			Verfügbarer Bundesbeitrag für die noch zu realisierenden Teilmassnahmen	CHF	1'483'100

ARE-Code	AP-Nr.	Liste der Teilmassnahmen / Übersicht	Alle Kosten in CHF				Teil / Etappe	Projektidentifikation (Nr. Finanzierungsvereinbarung / ARE-Code)
			Investitionskosten* CHF	Proportionaler Bundesbeitrag gemäss Investitionskosten* CHF	anrechenbare Kosten gemäss eingereichtem Kostenvoranschlag CHF	Maximaler Bundesbeitrag CHF		
371.017		Biel, Vinetelz-Strandboden: Realisierung des Seeuferwegs "Beau-Rivage"	2'774'614	1'109'800	2'774'614	1'109'800	1	11330445 / 371.017
371.017		Biel, Schüssuferweg Gottstattstrasse - Stadtpark: fehlendes Teilstück für wichtige Hauptachse Alltag und Naherholung	1'928'680	771'472	1'592'874	637'100		
371.017		Nidau, Ipsach, Nidau-Büren-Kanal: neue Brücke für den Fuss- und Veloverkehr (Erliwäldli-Brücke)	1'500'000	600'000				
371.017		Biel, Fuchsenried - Tierpark, Fussgänger- und Velobrücke über Taubenlochschlucht	1'850'000	740'000				
Total / Summe zur FV eingereichte Projekte			8'053'294	3'221'272	4'367'488	1'746'900		

* geschätzte Kosten des Agglomerationsprogramms zum Zeitpunkt der Prüfung um Mitfinanzierung der entsprechenden Generationen beim ARE nach Abzug Benchmark

Ort / Datum: _____

Stempel: _____

Unterschrift der zuständigen kantonalen Behörde

Name: _____

Unterschrift: _____

Infrastrukturfonds / A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme
Anhang F / ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen

Version 10.0 vom 21.10.2013

Liste der Teilmassnahmen

Diese Liste ist gemäss ASTRA-Weisungen Ziffer 5d Bestandteil der Gesuchsunterlagen für die Erstellung der Finanzierungsvereinbarung.
Alle Beträge in dieser Tabelle haben den Preisstand Oktober 2005, ohne MWST.

ARE-Code:	371.018
Name Massnahme (-npakets):	MP Reparatur Hauptverkehrsstrassen I (Stand 30.6.2015)
Agglomerationsprogramm:	Biel

Maximale Investitionskosten Massnahme (-npakets) gemäss Leistungsvereinbarung	CHF	4'850'000	Maximale anrechenbare Kosten gemäss eingereichtem Kostenvoranschlag für die Teilmassnahme(n) des vorliegenden Antrags zur Finanzierungsvereinbarung	CHF	
Maximaler Bundesbeitrag Massnahme (-npakets) gemäss Leistungsvereinbarung	CHF	1'940'000	Maximaler Bundesbeitrag für die Teilmassnahme(n) des vorliegenden Antrags zur Finanzierungsvereinbarung	CHF	
Anteil Bund		40%	Bundesbeitrag für die Teilmassnahmen der bereits unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen	CHF	652'500
			Verfügbare Bundesbeitrag für die noch zu realisierenden Teilmassnahmen	CHF	1'097'800

ARE-Code	AP-Nr.	Liste der Teilmassnahmen / Übersicht	Alle Kosten in CHF				Teil / Etappe	Projektidentifikation (Nr. Finanzierungsvereinbarung / ARE-Code)
			Investitionskosten* CHF	Proportionaler Bundesbeitrag gemäss Investitionskosten* CHF	anrechenbare Kosten gemäss eingereichtem Kostenvoranschlag CHF	Maximaler Bundesbeitrag CHF		
371.018		Längelfeldweg Biel: Mehrzweckstreifen und beidseitiger Radstreifen	286'000	114'400	285'800	114'300	1	11330446 / 371.018
371.018		Nordachse, Seevorstadt West, strassenbauliche Sanierung und Verkehrsoptimierung 2. Etappe: Verbesserung Fussgänger- und Veloführung generell	732'000	292'800	731'800	292'700	2	11330447 / 371.018
371.018		Bahnhofplatz Biel und Umfeld, Verkehrsorganisation im Umfeld der neuen Busstation Bahnhofplatz: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr	950'000	380'000				
371.018		Kreuzung Forellenweg: Verbesserung Fussgänger und Veloführung	140'000	56'000	139'600	55'800	5	11330450 / 371.018
371.018		Trottoirabsenkungen Nidau	82'000	32'800				
371.018		Trottoirabsenkungen Port	17'000	6'800				
371.018		Hauptverkehrs- und Quartierstrassen: Verbesserung Fussgänger- und Veloführung; weitere Massnahmen (es bestehen noch keine konkreten Projekteingaben)	2'643'000	1'057'200	474'200	189'700		
	TP1	Brücke Jurastrasse Trottoir neu Ostseite			427'900	171'200	3	11330448 / 371.018
	TP2	Trottoir Zentralstrasse vor Haus 63c			46'300	18'500	4	11330449 / 371.018
Total / Summe			4'850'000	1'940'000	1'631'400	842'200		

* geschätzte Kosten des Agglomerationsprogramms zum Zeitpunkt der Prüfung um Mitfinanzierung der entsprechenden Generationen beim ARE nach Abzug Benchmark

Ort / Datum: _____ Stempel: _____

Unterschrift der zuständigen kantonalen Behörde

Name: _____ Unterschrift: _____

Infrastrukturfonds / A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme
Anhang F / ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen

Version 10.0 vom 21.10.2013

Liste der Teilmassnahmen

Diese Liste ist gemäss ASTRA-Weisungen Ziffer 5d Bestandteil der Gesuchsunterlagen für die Erstellung der Finanzierungsvereinbarung.
Alle Beträge in dieser Tabelle haben den Preisstand Oktober 2005, ohne MWST.

ARE-Code: **371.019**
Name Massnahme (-npakets): **MP Reparatur Quartiere I (Stand 30.06. 2015)**
Agglomerationsprogramm: **Biel**

Maximale Investitionskosten Massnahme (-npakets) gemäss Leistungsvereinbarung **CHF 10'910'000**

Maximaler Bundesbeitrag Massnahme (-npakets) gemäss Leistungsvereinbarung **CHF 4'370'000**

Anteil Bund **40%**

Maximale anrechenbare Kosten gemäss eingereichtem Kostenvoranschlag für die Teilmassnahme(n) des vorliegenden Antrags zur Finanzierungsvereinbarung **CHF**

Maximaler Bundesbeitrag für die Teilmassnahme(n) des vorliegenden Antrags zur Finanzierungsvereinbarung **CHF**

Bundesbeitrag für die Teilmassnahmen der bereits unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen **CHF 1'226'000**

Verfügbare Bundesbeitrag für die noch zu realisierenden Teilmassnahmen **CHF 3'144'000**

ARE-Code	AP-Nr.	Liste der Teilmassnahmen / Übersicht	Alle Kosten in CHF				Teil / Etappe	Projektidentifikation (Nr. Finanzierungsvereinbarung / ARE-Code)
			Investitionskosten*	Proportionaler Bundesbeitrag gemäss Investitionskosten*	anrechenbare Kosten gemäss eingereichtem Kostenvoranschlag	Maximaler Bundesbeitrag		
			CHF	CHF	CHF	CHF		
371.019		Gemeinde Orpund; Tempo 30-Zonen	318'000	127'200	295'592	76'000	1	11330451 / 371.019
371.019		Gemeinde Studen; Bahnhofplatz (Neugestaltung)	485'000	194'000	444'727	150'000	2	11330452 / 371.019
371.019		Gemeinde Port; Verkehrsberuhigung Lohngasse (Ersatz für ursprüngliche T30-Zonen)	1'252'000	500'800	1'153'888	461'600	3	11330453 / 371.019
371.019		Gemeinde Gemeinde Worben; Tempo 30-Zonen	220'000	88'000	220'054	88'000	4	11330454 / 371.019
371.019		Gemeinde Pieterlen; Tempo 30-Zonen	423'000	169'200	439'800	175'900	6	11330474 / 371.019
371.019		Stadt Biel; Tempo 30-Zone Mettquartier, Anteil Beruhigung Mettlienweg	388'000	155'200				
371.019		Stadt Biel; Tempo 30-Zone Bubenbergstrasse	666'000	266'400				
371.019		Stadt Biel; Tempo 30-Zone Zukunftsquartier	1'025'000	410'000				
371.019		Stadt Biel; Bahnhofplatz (Neugestaltung)	1'900'000	760'000				
371.019		Stadt Biel; Neumarktplatz (Neugestaltung)	3'150'000	1'260'000				
371.019		Stadt Biel; Kongresshaus (Begegnungszone)	735'000	294'000	686'341	274'500	5	11330455 / 371.019
371.019		Gemeinde Schwadernau; Tempo 30 Gemeindestrassen	160'000	64'000				
371.019		Gemeinde Safnern; Verkehrsberuhigung Talstrasse (Anteil)	188'000	75'200				
Total / Summe zur FV eingegebene Projekte			10'910'000	4'364'000	3'240'402	1'226'000		

* geschätzte Kosten des Agglomerationsprogramms zum Zeitpunkt der Prüfung um Mitfinanzierung der entsprechenden Generationen beim ARE nach Abzug Benchmark

Ort / Datum: _____

Stempel: _____

Unterschrift der zuständigen kantonalen Behörde

Name: _____

Unterschrift: _____

Infrastrukturfonds / A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme
Anhang F / ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen

Version 10.0 vom 21.10.2013

Liste der Teilmassnahmen

Diese Liste ist gemäss ASTRA-Weisungen Ziffer 5d Bestandteil der Gesuchsunterlagen für die Erstellung der Finanzierungsvereinbarung.
Alle Beträge in dieser Tabelle haben den Preisstand Oktober 2005, ohne MWST.

ARE-Code:	371.015
Name Massnahme (-npakets):	MP Intermodale Schnittstellen I (Stand 3.9.2015, FV-Eingabe Velo-PP Twann-Tüscherz)
Agglomerationsprogramm:	Biel

Maximale Investitionskosten Massnahme (-npakets) gemäss Leistungsvereinbarung	CHF	4'850'000	Maximale anrechenbare Kosten gemäss eingereichtem Kostenvoranschlag für die Teilmassnahme(n) des vorliegenden Antrags zur Finanzierungsvereinbarung	CHF	25'020
Maximaler Bundesbeitrag Massnahme (-npakets) gemäss Leistungsvereinbarung	CHF	1'940'000	Maximaler Bundesbeitrag für die Teilmassnahme(n) des vorliegenden Antrags zur Finanzierungsvereinbarung	CHF	10'000
Anteil Bund		40%	Bundesbeitrag für die Teilmassnahmen der bereits unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen	CHF	124'800
			Verfügbare Bundesbeitrag für die noch zu realisierenden Teilmassnahmen	CHF	1'815'200

ARE-Code	AP-Nr.	Liste der Teilmassnahmen / Übersicht	Alle Kosten in CHF				Teil / Etappe	Projektidentifikation (Nr. Finanzierungsvereinbarung / ARE-Code)
			Investitionskosten*	Proportionaler Bundesbeitrag gemäss Investitionskosten*	anrechenbare Kosten gemäss eingereichtem Kostenvoranschlag	Maximaler Bundesbeitrag		
			CHF	CHF	CHF	CHF		
371.015		Veloparkplätze Innenstand Biel: Erweiterung Veloparkierung Waiserplatz	140'000	56'000	140'072	56'000	1	11330442 / 371.015
371.015		Brügg Bahnhof: B+R-Abstellplätze	91'000	36'400	69'133	27'700	2	11330443 / 371.015
371.015		Lyss, Regio-Haltestelle Grien: B+R-Abstellplätze (in Haltestellen Projekt integriert, Ausführung B+R nachgelagert)	97'000	38'800	77'788	31'100	3	11330444 / 371.015
371.015		B+R Bahnhof Biel (im Zusammenhang mit Neugestaltung Bahnhofplatz)	2'347'000	938'800				
371.015		Weiterentwicklung Veloverleihsystem Agglomeration; Abstellplätze Velospot	325'000	130'000				
371.015		Veloparkplätze im öffentlichen Raum: Veloabstellplätze Ipsach (verschiedene Standorte)	57'000	22'800				
371.015		B+R-Anlagen und Veloparkplätze im öffentlichen Raum, Biel / Agglo.Gemeinden: weitere Massnahmen (es besteht erst eine konkrete Projekteingabe)	1'793'000	717'200	25'020	10'000		
	TP1	Twann-Tüscherz, Veloabstellplätze in Twann, Tüscherz und Alfermée			25'020	10'000		
Total / Summe			4'850'000	1'940'000	312'013	124'800		

* geschätzte Kosten des Agglomerationsprogramms zum Zeitpunkt der Prüfung um Mitfinanzierung der entsprechenden Generationen beim ARE nach Abzug Benchmark

Ort / Datum: _____

Stempel: _____

Unterschrift der zuständigen kantonalen Behörde

Name: _____

Unterschrift: _____

Anhang 3 zu Massnahme B 11

Bemessung Bike + Ride – Anlagen ausserhalb der Agglomeration

Ausgangslage

Gemäss Strassengesetz Art. 61 leistet der Kanton Bern Beiträge an Bike + Ride-Anlagen (40% der Kosten, im Agglomerationsbereich 50% der verbleibenden Kosten nach Abzug Bundesbeitrag). Die Voraussetzungen zur Beitragsgewährung werden in den Vorgaben zu den RGSKs 1. Generation wie folgt präzisiert: Die Anlage ist entweder

- eine Einzelanlage mit mindestens 60 Abstellplätzen
- oder ist Bestandteil eines Korridors mit einem Anlagebündel von mindestens 100 Plätzen, wobei die Zahl der neuen Abstellplätze pro Standort mindestens 20 betragen muss.

Im Anhang 4 der Vorgaben werden zudem verschiedene qualitative Anforderungen gestellt (Überdachung, Diebstahlsicherung, Distanz zu den Perrons). Die Anlage muss Gegenstand des Strassennetzplans sein. Dieser wird sich auf die Inhalte der RGSKs der Regionen abstützen.

Vorgehen im Richtplan / RGSK Biel-Seeland

Für das Teilgebiet der Agglomeration (Agglomerationsprogramm) sind die B + R-Anlagen im Massnahmenkatalog Anhang 1 und 2 enthalten. Das Massnahmenbündel „intermodale Schnittstellen“ wurde vom Bund als A-Massnahme des Agglomerationsprogramms Biel akzeptiert. Die Umsetzung ist hier im Gang.

Im übrigen Seeland ausserhalb der Agglomeration wird für die die B + R-Anlagen ein pragmatischer Ansatz gewählt: Zunächst wird der Zusatzbedarf an B + R-Abstellplätzen pro öV-Strang definiert. Dieser ist in der folgenden Tabelle ausgewiesen und soll als Zwischenergebnis in den Strassennetzplan einfließen. Sobald an einem Standort konkrete Absichten bekannt werden, sind folgende Schritte durchzuführen:

- Der in der Tabelle ausgewiesene Zusatzbedarf wird auf die einzelnen Stationen des betreffenden öV-Strangs aufgeteilt. Dies erfolgt unter der Federführung der Region und unter Einbezug der betroffenen Gemeinden und Transportunternehmungen.
- Für den vorgesehenen Standort wird ein Vorprojekt mit Kostenschätzung erstellt sowie ein Gesuch um Mitfinanzierung formuliert. Gestützt darauf macht das kantonale Tiefbauamt eine Stellungnahme.
- Falls die Voraussetzungen erfüllt werden, wird das Vorhaben als Festsetzung klassiert. Anschliessend wird ein Realisierungsprojekt mit genauer Kostenschätzung erstellt. Gestützt darauf bewilligt das TBA die Kantonsbeiträge.

Die Region ist zuständig für das Controlling und die Nachführung der Projektliste.

Erläuterungen zur folgenden Tabelle

- Die bestehenden Abstellplätze wurden erhoben.
- Standard erfüllt bedeutet: gedeckt und Sicherungsmöglichkeit.
- Auslastung: gering 0 – 30%, mittel 30 – 70%, hoch 70 – 100% (Erhebung vom 25.5.11)
- Bedarf an Abstellplätzen (= Zusatzbedarf an gedeckten Abstellplätzen mit Sicherungsmöglichkeit): Bestehende AP „übrige“ (Qualitätsverbesserung) + 50% vom Total der bestehenden (zusätzlicher Bedarf).

Unter der Annahme mittlerer Kosten von 2'200 Franken pro Abstellplatz ergibt sich ein Finanzbedarf von max. 3.2 Mio CHF (Anteil Kanton: 40% = 1.28 Mio CHF)

Zusatzbedarf an B + R-Parkplätzen pro öV-Strang (Vororientierung)

ÖV-Strang mit Haltestellen (nur bei Bahnlinien)	Bestehende Veloabstellplätze			Auslastung 2011	Bedarf an Abstell- plätzen (gerundet)
	Standard erfüllt	übrige	Total		
BN Müntschemier-Zielbrücke	42	231	273		370
Müntschemier	-	30		Hoch	
Ins	-	187		Mittel	
Gampelen	42	14		Mittel	
Zihlbrücke	-	-		-	
BTI Ins Dorf-Gerolfingen	40	154	194		250
Ins Dorf	-	19	19	Mittel	
Brüttelen	-	20	20	Hoch	
Finsterhennen	40	-	40	Gering	
Siselen	-	40	40	Mittel	
Lüscherz	-	9	9	Gering	
Hagneck	-	8	8	Mittel	
Täuffelen	-	40	40	Hoch	
Gerolfingen	-	18	18	Mittel	
SBB Tüscherz-Ligerz	0	39	39		60
Tüscherz	-	10	10	Mittel	
Twann	-	20	20	Hoch	
Ligerz	-	9	9	Hoch	
SBB Dotzigen-Büren	38	33	71		70
Dotzigen	14	3	17	Hoch	
Büren	24	30	54	Hoch	
SBB Aarberg-Kallnach	123	44	167		130
Aarberg	114	-	114	Hoch	
Bargen	9	4	13	Mittel	
Kallnach	-	40	40	Hoch	
SBB Suberg-Schüpfen	60	302	362		480
Suberg	-	129	129	Hoch	
Schüpfen	60	173	233	Hoch	
Bus Aarberg-Bellmund	0	19	19		30*
Bus Aarberg-Frieswil	0	59	59		100
Bus Aarberg-Winterswil	0	0	0		
Bus Lüscherz-St. Jonannsen	0	0	0		
Bus Büren-Leuzigen	0	8	8		10*
Total					1460

* Bedarf ist zu gering, wird nicht berücksichtigt

Zihlbrücke Erlach – Le Landeron (Pont de l’Avenir)		B 11 / I
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: LV-N-1 ARE-Code: -	
Zielsetzung: Mit einer neuen Langsamverkehrsbrücke am östlichen Mündungsbereich des Zihlkanals soll eine direkte Verbindung zwischen Erlach und Le Landeron geschaffen werden. Mit einer attraktiven und sicheren Alternative zur heutigen, für den Veloverkehr gefährlichen Strassenbrücke sollen insbesondere der touristischen Entwicklung rund um den Bielersee zusätzliche Impulse vermittelt werden. Zusätzlich soll das Naturschutzgebiet in Gals aufgewertet werden.		
Weitere beteiligte Stellen <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> Kanton Bern	Federführung: seeland.biel/bienne für die Planung Gemeinden für die Realisierung	
Produkt Neue Brücke mit Zugangswegen über den Zihlkanal.		
Massnahmen und Vorgehen A) Im Rahmen eines NRP-Projektes “Pont de l’Avenir” werden die notwendigen Rahmenbedingungen geklärt, die Projektidee konkretisiert, die Finanzierung sichergestellt und das Projekt erarbeitet. B) In einem zweiten Schritt werden die Planungsinstrumente angepasst. C) In einem dritten Schritt werden die Brücke und die Zugangswege realisiert sowie das Naturschutzgebiet in Gals vergrössert.		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> später	Kosten: CHF 4 Mio. (grobe Schätzung) Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kantone Bern und Neuenburg <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Gemeinden	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte Zur Sicherstellung des Zugangsweges von Erlach sind Anpassungen der Uferschutzplanung Gals und des kantonalen Naturschutzgebietes Gals notwendig. Eine Besucherlenkung und Sicherheitsmassnahmen gegenüber dem Massnahmenzentrum St. Johannsen sind ebenfalls erforderlich. Mit der Realisierung der neuen Brücke Pont de l’Avenir erübrigen sich aus Sicht des Kantons grössere Sanierungsmassnahmen auf der bestehenden Strassenbrücke Erlach-Le Landeron. Falls die Realisierung nicht zustande kommt, sind Massnahmen auf der Strassenbrücke zu prüfen.		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 1, Neue Regionalpolitik NRP		
Dokumentation NRP-Projekteingabe vom 18. November 2012 Beitragszusicherung Kanton vom 17. Mai 2013 Aktualisierte Projektskizze vom Januar 2016		
Controlling -		

Beurteilung der Massnahmen**Auswirkungen**

Die direkte Langsamverkehrsverbindung zwischen den Publikumsmagneten Erlach und Le Landeron erhöht die Attraktivität des Seerundwegs markant und eröffnet der touristischen Zusammenarbeit völlig neue Perspektiven. Die Gemeinden und touristischen Akteure am oberen Bielersee bemühen sich seit längerem um eine engere Zusammenarbeit. Daraus sind unter Anderem die Themenwege „Fischweg Ligerz-Twann“ und „Künstlerweg La Neuveville“ entstanden. Diese und andere touristische Angebote werden durch den „Pont de l’Avenir“ für Touristen optimal erschlossen. Mit SchweizMobil besteht eine einzigartige touristische Plattform für Velofahren, Mountainbike, Skaten, Wandern und Kanufahren in der Schweiz. Der „Pont de l’Avenir“ ermöglicht es, eine wichtige Netzlücke zu schliessen und das Routennetz zu attraktivieren. Davon profitieren zahlreiche touristische Angebote im Umfeld der SchweizMobil-Routen. Mit der Pont de l’avenir entsteht eine Alternative zur bestehenden Veloverbindung über die Hauptstrasse und Strassenbrücke, wodurch die Sicherheit für den Langsamverkehr markant verbessert werden kann.

Die Abstimmung des Zugangswegs von Erlach her mit dem Naturschutz ist mit einem entsprechenden Konzept zu lösen. Nach Möglichkeit ist gleichzeitig mit dem Brückenprojekt eine Aufwertung des Naturschutzgebietes anzustreben.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Es bestehen Abhängigkeiten zum den Massnahmenblättern C2/C3 (See- und Flussufer). Das vorliegende Massnahmenblatt entspricht einer Konkretisierung.

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Infolge der touristischen Bedeutung für die ganze Bielerseeregion und der markanten Verbesserung der Sicherheit für den Langsamverkehr kommt der Massnahme hohe Priorität zu.

Langsamverkehr: Biel, Oberer Quai		B 11 / II
Stand: Dezember 2016		RGSK-Nr.: LV-N-2 ARE-Code: 0371.2.053
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm: <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027		
Zielsetzung Durchgehende, attraktive und sichere Fussgänger- und Veloverbindung von der Taubenlochschlucht bis zum See et en particulier entre la place Centrale et le Stadtpark. Verbesserung öV-Netz (Bus).		
Weitere beteiligte Stellen <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA)		Federführung: Stadt Biel
Produkt Umgestaltung des Oberen Quais (Abschnitt Neumarktstrasse – Schleuse); Amélioration de la sécurité et de la qualité de l'aménagement afin d'augmenter l'attractivité pour la mobilité douce, aménagement du tracé piéton/vélo le long du canal en prolongement du tronçon existant entre la place Centrale et la rue du Marché-Neuf, tout en maintenant le gabarit nécessaire à une circulation efficace des transports publics sur le tronçons Jurastrasse – Schleuse. Accélération des lignes de bus. Examen de la fermeture totale ou partielle de toute ou partie du tronçon au trafic individuel motorisé. Réaménagement des intersections.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Coordination du périmètre et des principes d'aménagement avec les mesures d'accompagnement en matière de trafic A5 (MAC) et la planification de développement des transports publics (Buskonzept 2020). 2) Elaboration de l'avant-projet en tenant compte des exigences en matière de technique de circulation et d'urbanisme 3) Planification de la réalisation tant sous l'angle financier que technique, en coordination avec la réalisation de la MAC BGu3 4) Crédit d'engagement (evt. votation populaire) 5) Elaboration du projet de détail dans le respect des conditions cadres et des objectifs du point de vue technique et urbanistique. 6) Baubewilligung 7) Ausführung		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> später		Kosten: Fr. 6 Mio Kostenteiler: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% (Zielgrösse) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton 35% der Restkosten <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde (65% der Restkosten)
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	Berücksichtigung Anteil Bundesbeitrag vFM für Verkehrslenkung

Abhängigkeiten, Zielkonflikte

Die Lösung ist abhängig von der Führung des öffentlichen Verkehrs auf dieser Achse

Die Sperrung des Oberen Quais für den MIV ist Teil einer verkehrlichen flankierenden Massnahme zum A5-Westast

Zusammenhang Führungsinstrument

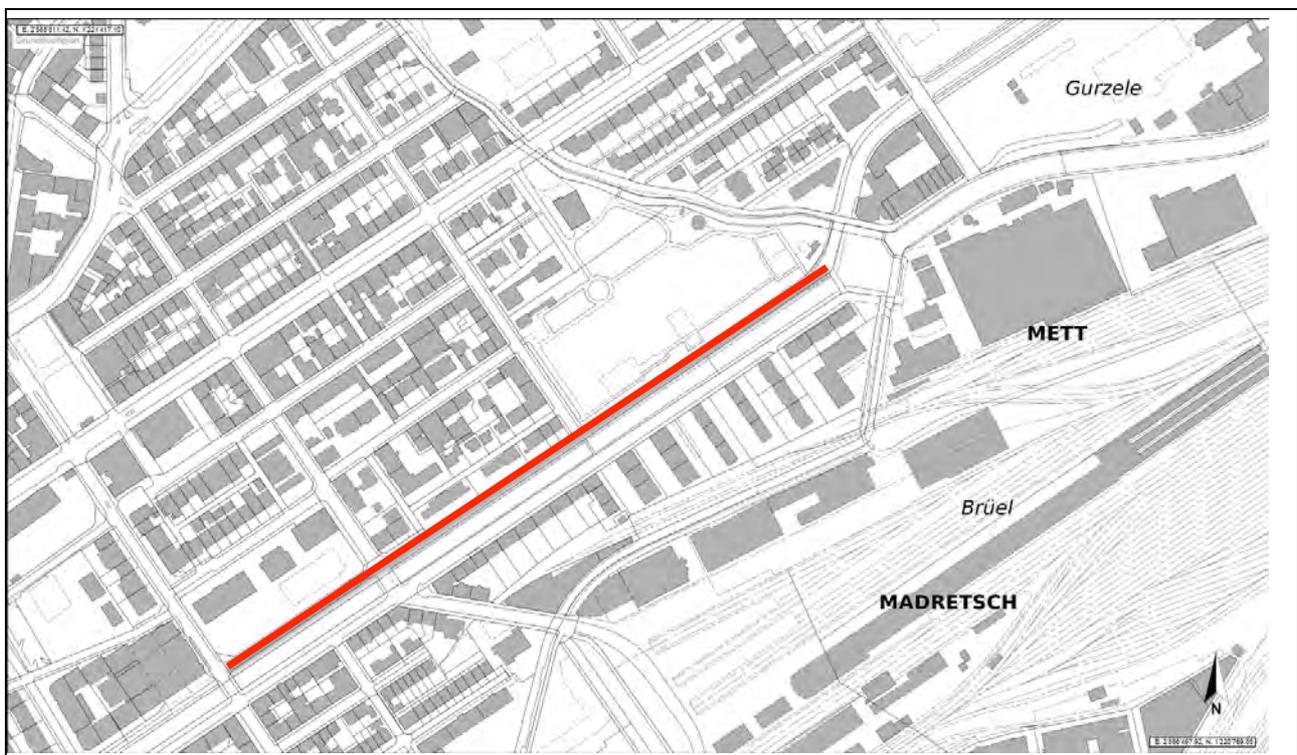
Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr

Dokumentation

Objektblatt BGu3 Richtplan vfM

Controlling

Realisiertes Projekt

**Beurteilung der Massnahme****Auswirkungen**

Qualität des Verkehrssystems: Durch diese Massnahme wird das LV-Netz markant aufgewertet. Auch der ÖV wird verbessert (heutige Belastung oberer Quai: DWV 9'000 Mfz/Tag)

Umweltbelastung: Die Erhöhung der Qualität der LV-Verbindungen trägt tendenziell zur Reduktion des MIV und dadurch auch der Umweltbelastung.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Die Massnahme kann unabhängig von anderen Massnahmen umgesetzt werden.

Projektierung unter Berücksichtigung der VfM BGu3 (Obererquai – Stämpflstrasse).

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Hohe Priorität als Bestandteil der zentralen Langsamverkehrsachse See-Bözingen-Taubenloch

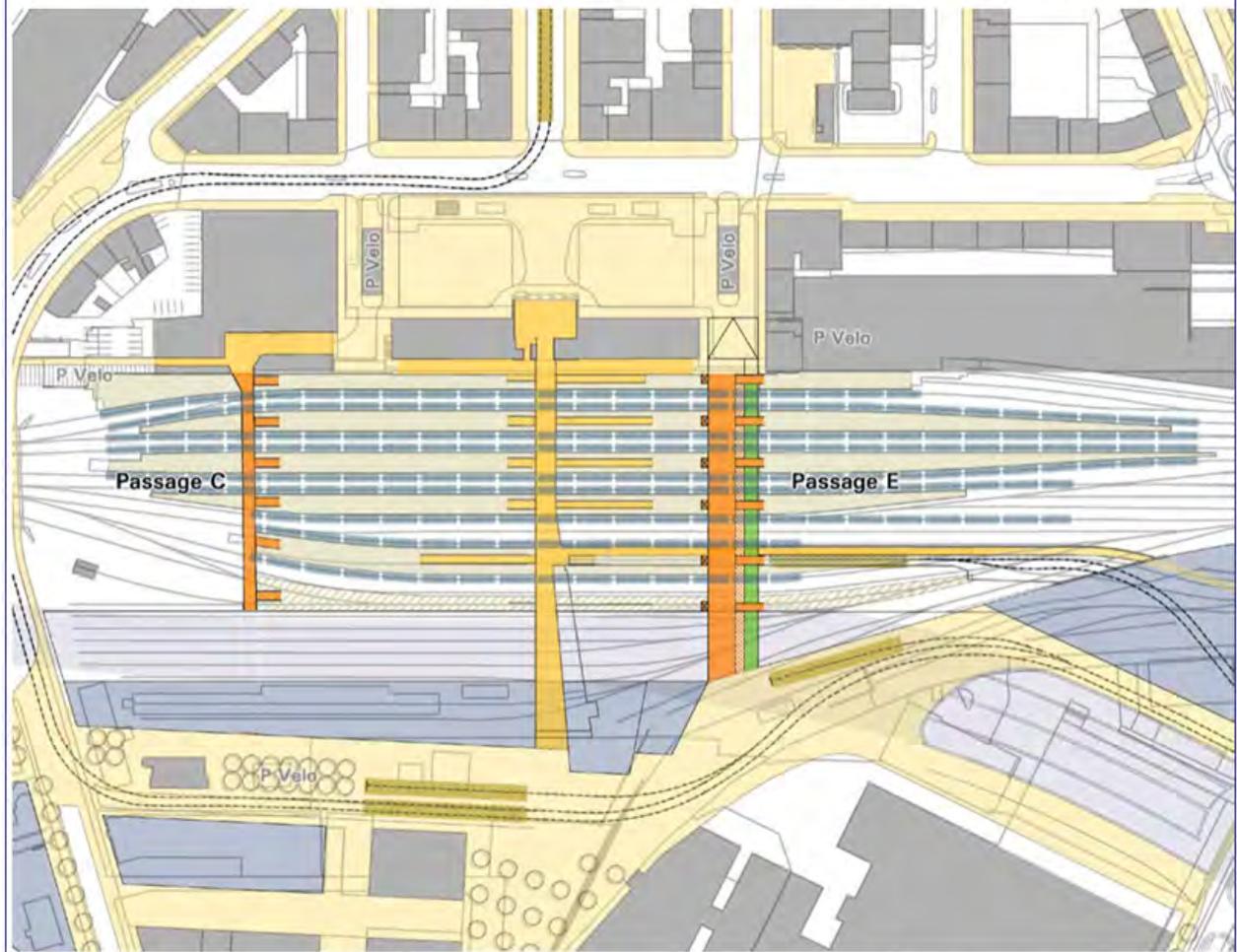
Langsamverkehr: Biel, 2. Bahnhofpassage (Passage E)		B 11 / III
Stand: Dezember 2016		RGSK-Nr.: LV-N-3 ARE-Code: 0371.2.047
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:		
<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014		<input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022
<input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018		<input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026
		<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027
Zielsetzung		
Verbesserung der Durchlässigkeit des Bahnhofs Biel und der Verbindung Stadtzentrum – Seeufer (Erholungszo- nen) für den Fussgänger- und Veloverkehr. Erhöhung der Kapazitäten und Verbesserung der Lage der Perronzü- gänge. Realisierung eines Ersatzes für die durch den Anschluss Bienne-Centre entwertete (während der A5- Baustelle sogar ausfallende) Veloverbindung auf der Salzhäuserstrasse / Murtenstrasse.		
Weitere beteiligte Stellen		Federführung:
<input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne		Stadt Biel
<input checked="" type="checkbox"/> SBB		
<input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA)		
Produkt		
Realisierung einer velogängigen Bahnhofpassage am südöstlichen Ende des Bahnhofplatzes mit zusätzlichen Per- ronzugängen.		
Massnahmen und Vorgehen		
1) Klärung der Abhängigkeiten und Koordination mit der Realisierung der A5 (Westast), der städtebaulichen Begleitplanung A5-Westast, den verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM (inkl. allfälliger Kiss&Ride im Süden der Bahnhof Biel) und die Bedürfnisse von ASM/BTI (unter Berücksichtigung der Anforderungen für die zukünftige Realisierung des Regiotrams).		
2) Bearbeitung eines Vorprojektes bis Ende 2016 unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen und städte- baulichen Anforderungen. Finanzielle und materielle Beteiligung der Stadt Biel und der SBB (Kostenteiler ist zu definieren). Überprüfung von Varianten und Realisierungsszenarien, Bearbeitung der ausgewählten Vari- ante, Kostenschätzung,		
3) Regelung der Finanzierung der Realisierung der Personenunterführung		
4) Erarbeitung Realisierungsprojekt unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der verkehrstechnischen (SBB, ASM, A5, Langsamverkehr) und städtebaulichen Rahmenbedingungen. Durchführung des Bewilligungsver- fahrens.		
5) Ausführung		
Realisierung:		Kosten:
<input type="checkbox"/> 2011 – 2014		Fr. 12 Mio
<input type="checkbox"/> 2015 – 2018		Kostenteiler:
<input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022		<input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% (Zielgrösse)
<input type="checkbox"/> 2023 – 2026		<input checked="" type="checkbox"/> Kanton*
<input type="checkbox"/> später		<input checked="" type="checkbox"/> SBB*
		<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde*
Stand der Umsetzung	Reifegrad	
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> 1	
<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> 2	
<input type="checkbox"/> Festsetzung		* gemäss zu vereinbarem Schlüssel

<p>Abhängigkeiten, Zielkonflikte</p> <p>Die Passage E liegt teilweise über der zu realisierenden Nationalstrasse A5 Westast (Sicherstellung eines raschen Realisierungszeitpunkts)</p> <p>Die Realisierung der Passage E erfordert die Ausserbetriebsetzung des ASM-Perrons, welches als Velostation umgebaut werden könnte. Dieser Ansatz ist im Rahmen eines anderen Projektes zu überprüfen.</p> <p>Die Passage mündet in das Trassee des geplanten Regiotrams auf dem Robert-Walser-Platz. Eine neue ASM Haltestelle ist in diesem Bereich vorzusehen.</p> <p>Die Passage ist mit dem Projekt zur Umgestaltung des Bahnhofplatzes zu koordinieren</p> <p>Koordinationsbedarf siehe auch MB B 3/II</p>
<p>Zusammenhang Führungsinstrument</p> <p>Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr</p>
<p>Dokumentation</p> <p>Bericht "Untersuchung Personenunterführung Bahnhof Biel", Schweizerische Bundesbahnen / Stadt Biel, September 2012</p>
<p>Controlling</p> <p>Realisiertes Projekt</p>

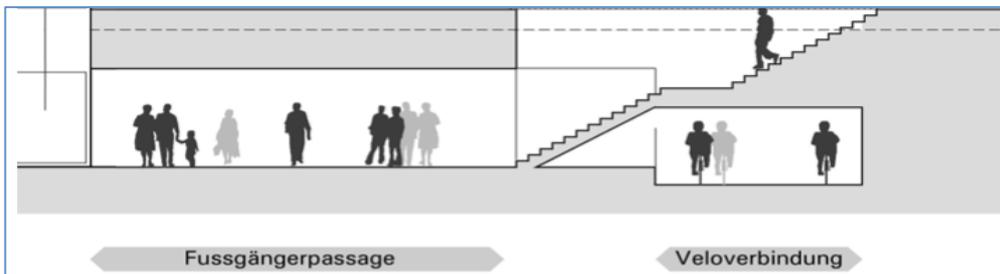
Beurteilung der Massnahme

<p>Auswirkungen</p> <p><u>Qualität des Verkehrssystems:</u> Die Durchlässigkeit der Bahnhof Biel für den LV und dadurch die Attraktivität der LV-Achse Stadt – See wird wesentlich verbessert. Die Personenunterführung E ermöglicht die zwingende Kompensation der für die durch den Anschluss Bienne-Centre stark entwertete (während der A5-Baustelle sogar ausfallende) Verbindung auf der Salzhausstrasse / Murtenstrasse. Die Umsteigebeziehungen beim Bahnhof SBB (LV-öV) werden durch das Projekt verbessert.</p> <p><u>Siedlungsentwicklung:</u> Die für Fussgänger und Velofahrer direkte und attraktive Verbindung zwischen Bahnhofplatz, bzw. Stadtzentrum und Walser-Platz ist eine zwingende Massnahme in Zusammenhang mit der Entwicklung des Bereiches "Bahnhof-Süd" und "Bienne-Centre Ost".</p> <p><u>Umweltbelastung:</u> Die Erhöhung der Qualität der LV-Verbindungen trägt tendenziell zur Reduktion der Umweltbelastung, bzw. des MIV bei.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</p> <p>B2 / I Regiotram Bahnhofplatz</p>
<p>Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung</p> <p>Die Massnahme ist Voraussetzung für eine fliessende und attraktive LV-Verbindung zwischen den beidseitig der Bahnlinie liegenden Stadtteilen, bzw. zwischen der Stadt und die wichtige Erholungszonen am Seeufer.</p> <p>Um die Attraktivität des Bahnhofs und damit der Bahn beizubehalten, ist eine Kapazitätserweiterung der Bahnhofunterführung unerlässlich.</p>

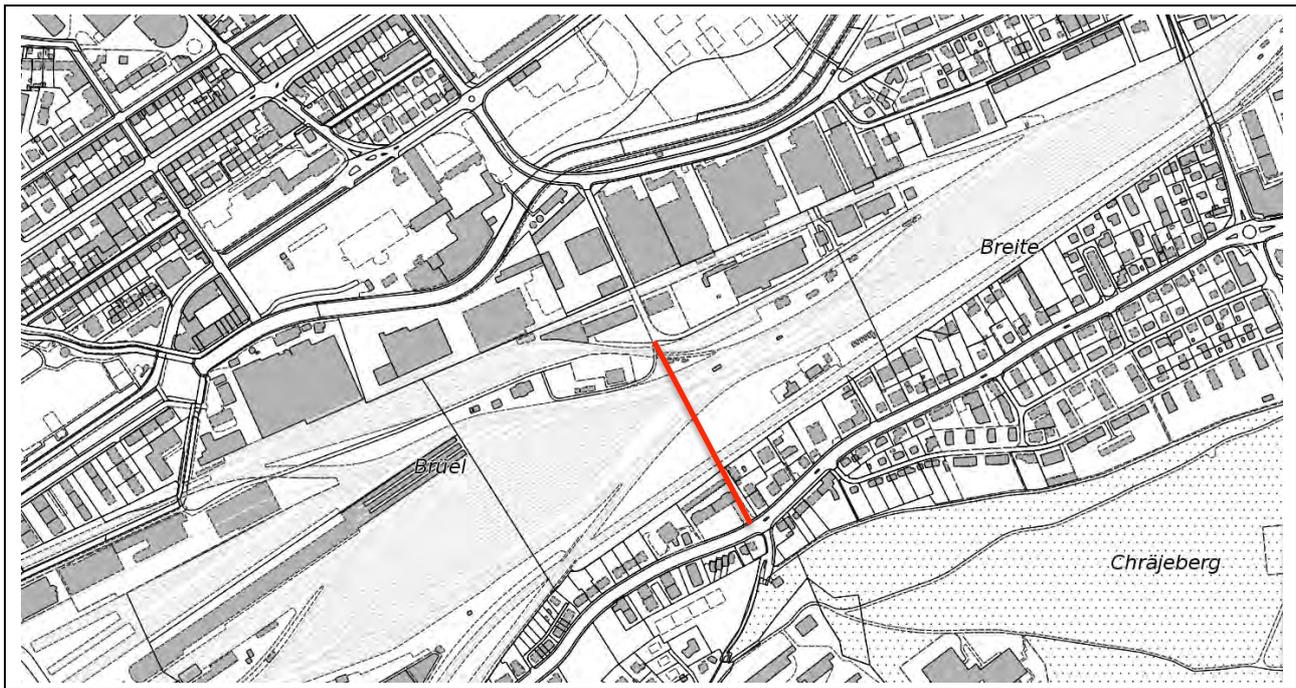
Leitbild Personenunterführungen Bahnhof Biel, Situation M 1: 2'500



	Bestehende Fussgängerpassage		BTI/Regiotram, mögliche Haltestellen		Trasse Autobahn
	Neue Fussgängerpassagen		Perrons Bestand / Neu (Option)		Fussgängerbereiche
	Neue Veloverbindung		Haltebereiche der Züge		Mögliche bauliche Umstrukturierungen



Langsamverkehr: Biel, Querung Güterbahnhof		B 11 / IV
Stand: Dezember 2016		RGSK-Nr.: LV-N-4 ARE-Code: 0371.2.049
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:		
<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027		
Zielsetzung		
Überwinden des 1.6 km langen Hindernisses Güterbahnhof für den Langsamverkehr und dadurch Verbesserung der Nord-Süd LV-Beziehungen. Schliessen einer markanten Netzlücke für den Langsamverkehr.		
Weitere beteiligte Stellen		Federführung:
<input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> SBB <input type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA)		Stadt Biel
Produkt		
Realisierung einer Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr über den Güterbahnhof.		
Massnahmen und Vorgehen		
1) Bearbeitung eines Vorprojektes in Zusammenarbeit mit den Umbauprojekten der SBB im Bereich des Güterbahnhofes. 2) Regelung der Finanzierung für die Realisierung der Fussgänger- und Fahrradpassage. 3) Erarbeitung Realisierungsprojekt unter Berücksichtigung der Anforderungen der SBB und des Langsamverkehrs sowie der städtebaulichen Entwicklung in den direkt betroffenen Quartieren. Durchführung des Bewilligungsverfahrens. 4) Ausführung		
Realisierung:		Kosten:
<input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> später		Fr. 4 Mio
		Kostenteiler:
		<input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton 35% der Restkosten <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde 65% der Restkosten)
Stand der Umsetzung	Reifegrad	
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
Abhängigkeiten, Zielkonflikte		
-		
Zusammenhang Führungsinstrument		
Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr		
Dokumentation		
--		
Controlling		
Realisiertes Projekt		



Beurteilung der Massnahme

Auswirkungen

Qualität des Verkehrssystems: Die Schliessung der Netzlücke, welche durch die Lage der Güterbahnhof verursacht ist, trägt zur Gesamtverbesserung der LV-Netz bei.

Umweltbelastung: Die Erhöhung der Qualität der LV-Verbindungen trägt tendenziell zur Reduktion der Umweltbelastung, bzw. des MIV bei.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Die Massnahme kann unabhängig von anderen Massnahmen umgesetzt werden.

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Der Rangierbahnhof stellt ein sehr langes Hindernis dar, welches eine Verbindung vom Gurzelen-Quartier zur Mettstrasse verhindert. Die Massnahme bringt eine sehr starke Verbesserung, deshalb hohe Priorität

Langsamverkehr: Biel, Mett Zentrum		B 11 / V													
Stand: Dezember 2016		RGSK-Nr.: LV-N-5 ARE-Code: 0371.2.056													
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018</td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027</td> </tr> </table>			<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022	<input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026		<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027							
<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022														
<input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026														
	<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027														
Zielsetzung Realisierung eines in gestalterischer wie funktionaler Hinsicht hochqualitativen, öffentlichen Freiraumes im Zentrum von Mett, bzw. in der Verlängerung der Gottstattstrasse. Verbesserung der Sicherheit und der Attraktivität für Fussgänger und Velofahrer (Schulweg) im Zentrum von Mett durch die Schaffung eines Alternativweges zur stark befahrenen Poststrasse.															
Weitere beteiligte Stellen <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Gemeinden</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA)</td></tr> </table>		<input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne	<input type="checkbox"/> Gemeinden	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA)	Federführung: Stadt Biel										
<input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne															
<input type="checkbox"/> Gemeinden															
<input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA)															
Produkt Schaffen einer attraktiven Fussgänger- und Veloachse im Zentrum Mett als Alternativweg zur Poststrasse.															
Massnahmen und Vorgehen <ol style="list-style-type: none"> 1) Durchführung eines Projektwettbewerbes (mit Präqualifikation) für die Gestaltung des sich in der Verlängerung der Gottstattstrasse befindenden öffentlichen Bereichs (2016) unter Berücksichtigung der Bedürfnisse und Anforderung des Langsamverkehrs. 2) Weiterbearbeitung des Projektes mit dem Siegerteam. Durchführung des Bewilligungsverfahrens. 3) Realisierung einer neuen attraktiven LV-achse und eines öffentlichen Naherholungsraumes in der Verlängerung der Gottstattstrasse. 															
Realisierung: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input type="checkbox"/> 2011 – 2014</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> 2015 – 2018</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> später</td></tr> </table>		<input type="checkbox"/> 2011 – 2014	<input type="checkbox"/> 2015 – 2018	<input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022	<input type="checkbox"/> 2023 – 2026	<input type="checkbox"/> später	Kosten: Fr. 4 Mio Kostenteiler: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> Bund</td><td>35% (Zielgrösse)</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> Kanton</td><td>35% der Restkosten</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> s.b/b</td><td></td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde</td><td>65% der Restkosten</td></tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> Bund	35% (Zielgrösse)	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton	35% der Restkosten	<input type="checkbox"/> s.b/b		<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde	65% der Restkosten
<input type="checkbox"/> 2011 – 2014															
<input type="checkbox"/> 2015 – 2018															
<input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022															
<input type="checkbox"/> 2023 – 2026															
<input type="checkbox"/> später															
<input checked="" type="checkbox"/> Bund	35% (Zielgrösse)														
<input checked="" type="checkbox"/> Kanton	35% der Restkosten														
<input type="checkbox"/> s.b/b															
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde	65% der Restkosten														
Stand der Umsetzung <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input type="checkbox"/> Vororientierung</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Festsetzung</td></tr> </table>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung	Reifegrad <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input type="checkbox"/> 1</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> 2</td></tr> </table>	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	Berücksichtigung der Anteile vfM								
<input type="checkbox"/> Vororientierung															
<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis															
<input type="checkbox"/> Festsetzung															
<input type="checkbox"/> 1															
<input checked="" type="checkbox"/> 2															
Abhängigkeiten, Zielkonflikte Auf der Poststrasse und dem Bärenplatz sind vfM zum Ostast vorgesehen. Die Realisierung dieser flankierenden Massnahmen, unter Berücksichtigung der Anforderungen des möglichen Regiotrams sollten mit der vorliegenden Massnahme koordiniert werden. Le raccordement ouest de ce nouvel axe doit être coordonné avec l'aménagement d'une nouvelle traversée de la rue du Moulin pour la mobilité douce, afin de pouvoir garantir une continuité de l'itinéraire.															
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr															

Dokumentation

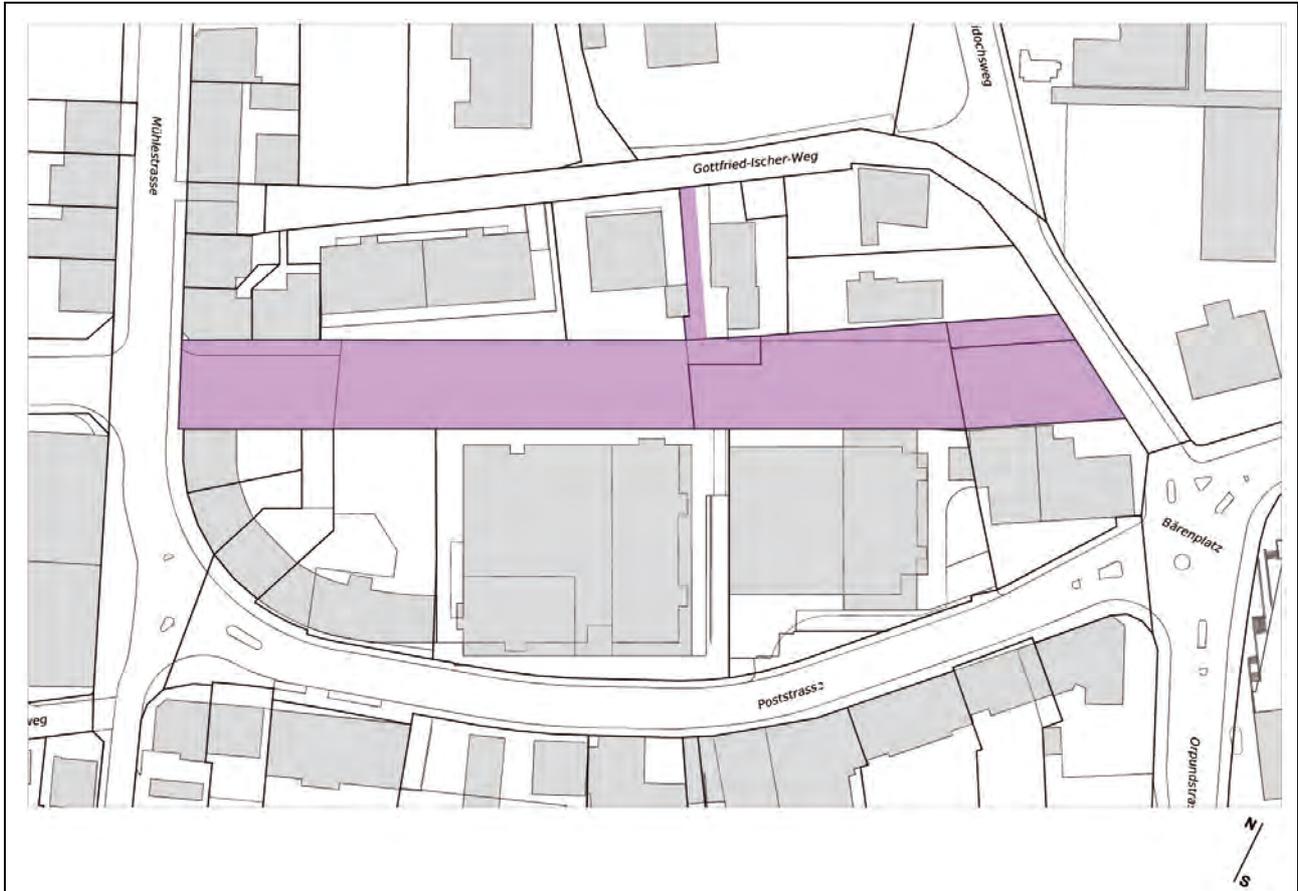
Wettbewerbsprogramm

Vorprojekt Regiotram

Objektblatt BMe 4 Richtplan vfm

Controlling

Realisiertes Projekt

**Beurteilung der Massnahme****Auswirkungen**

Das Projekt soll sowohl in städtebaulicher wie in funktionaler Hinsicht eine hohe Qualität aufweisen. Es soll ein Freiraum geschaffen werden, welcher einerseits als Aufenthaltsfläche für die Quartier-Bewohner, andererseits aber auch als Promenade genutzt werden kann.

Qualität des Verkehrssystems: Als Schulweg und von der stark befahrenen Poststrasse (DWV: 14'000 Mfz) abgewandter Freiraum kommt ihm eine hohe Bedeutung als komfortable und sichere Langsamverkehrsachse zu. (durchgehende Verbindung für Fussgänger und Velofahrer zwischen Mühlestrasse und Bärenplatz).

Siedlungsentwicklung: Die Aufwertung des öffentlichen Raum, bzw. der Promenade bildet den letzten Meilenstein der Neustrukturierung des Bereiches "Mett-Zentrum" und trägt wesentlich zur Gesamtqualität des Areals bei.

Umweltbelastung: Die Erhöhung der Qualität der LV-Verbindungen trägt tendenziell zur Reduktion der Umweltbelastung, bzw. des MIV bei.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Keine

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Die Massnahme trägt zur Verbesserung des Langsamverkehrsnetzes bei.

Langsamverkehr: Biel, Bahnhofstrasse		B 11 / VI
Stand: Dezember 2016		RGSK-Nr.: LV-N-6 ARE-Code: 0371.2.057
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm: <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027		
Zielsetzung Aufwertung der Bahnhofstrasse (inkl. Guisanplatz) als Langsamverkehrsachse, Optimierung der öV-Haltestellen (bis und mit Zentralplatz, exkl. Bahnhofplatz), Aufwertung des öffentlichen Raumes		
Weitere beteiligte Stellen <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA)		Federführung: Stadt Biel
Produkt Neugestaltung der Bahnhofstrasse und der öV-Haltestellen. Optimierung der Lage der öV-Haltestellen Guisanplatz und Zentralplatz (Koordination mit neuem Bahnhofplatz-projekt). Neue Strassengestaltung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Anstösser und öV, Verbesserung den Querungsmöglichkeiten für die Fussgänger, Verbesserung der Fussgänger- und Radfahrersicherheit.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Elaboration et consolidation de l'avant-projet 2) Consultation des milieux intéressés (habitants, commerçants, restaurateurs, transports publics, ...) 3) Choix d'une variante et développement de l'avant-projet sous les angles de la circulation et de l'urbanisme 4) Verpflichtungskredit Realisierung 5) Baubewilligung 6) Ausführung		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> später		Kosten: Fr. 6 Mio Kostenteiler: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% (Zielgrösse) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton 35% der Restkosten <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde 65% der Restkosten
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	Berücksichtigung des Anteils Regiotram
Abhängigkeiten, Zielkonflikte Die Gestaltung der Bahnhofstrasse soll sinnvoll auf jene der unteren Bahnhofstrasse abgestimmt sein. Die Gestaltung der unteren Bahnhofstrasse wird durch die allfällige Umgestaltung des Bahnhofplatzes beeinflusst. Dieser Abhängigkeit soll bei der Planung der oberen Bahnhofstrasse Rechnung getragen werden. Auf der Bahnhofstrasse ist die Führung des Regiotrams vorgesehen. Obwohl das Projekt Regiotram sistiert wurde, soll die Umgestaltung dieses berücksichtigen. Gemäss Objektblatt "Aarbergstrasse Nord / Guisanplatz / Güterstr. / Silbergasse West - BZ7" des Richtplans vfM werden mit der Realisierung des Regiotrams der Guisan- und der Uraniaplatz umgestaltet.		

Bei einer allfälligen Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist der Guisanplatz ein strategisch wichtiger Knotenpunkt, da der Verkehr auf dem Bahnhofplatz auf ihn umgelagert würde. Diese Sachlage soll bei der Planung der Bahnhofstrasse berücksichtigt werden.

Zusammenhang Führungsinstrument

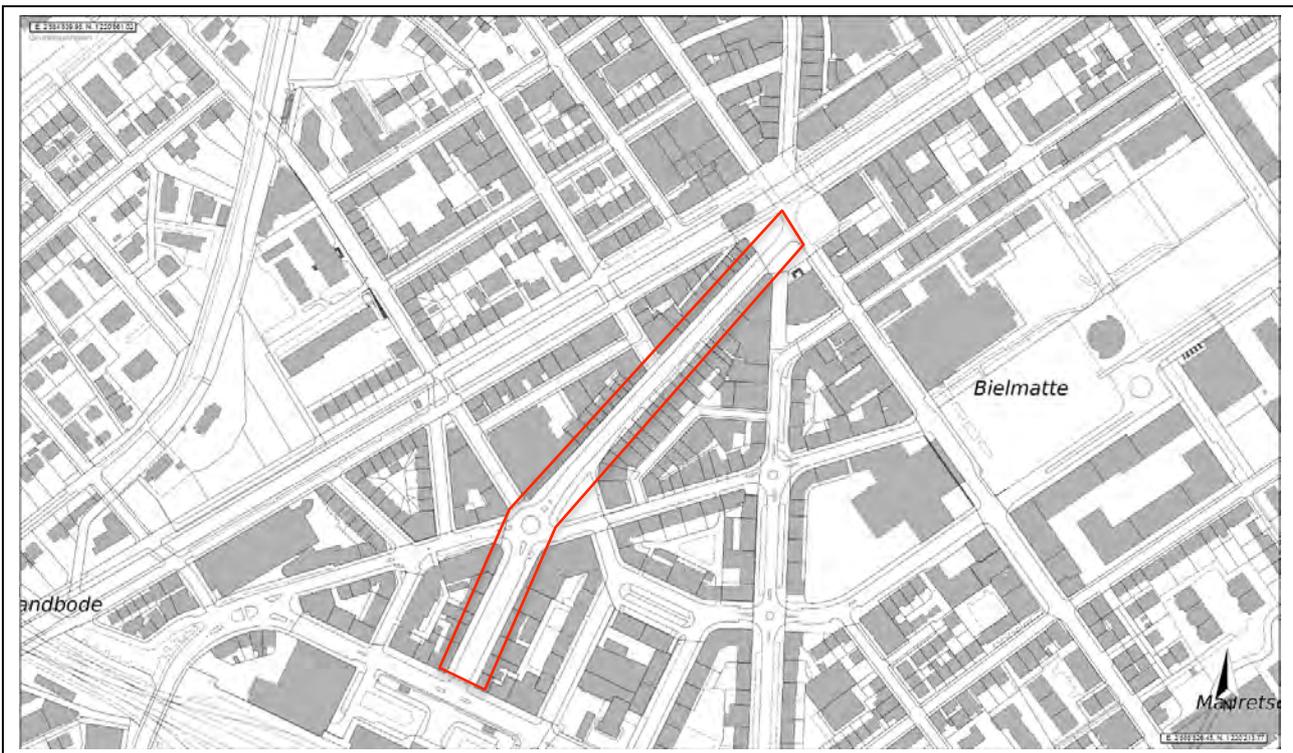
Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr

Dokumentation

...

Controlling

Realisiertes Projekt



Beurteilung der Massnahme

Auswirkungen

Qualität des Verkehrssystems: Die Massnahme wertet den betroffenen Perimeter für den LV und den ÖV markant auf.

Umweltbelastung: Die Erhöhung der Qualität der LV-Verbindungen trägt tendenziell zur Reduktion der Umweltbelastung, bzw. des MIV bei.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Die Massnahme kann unabhängig von anderen Massnahmen umgesetzt werden.

Siehe "Abhängigkeiten, Zielkonflikte".

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

.....

Bemerkungen

-

Mit der Realisierung des Spitalzubringers (siehe B7) werden die Quartierstrassen vom Spitalverkehr entlastet. Die sich ergebenden Spielräume sollen zugunsten des Quartiers genutzt werden.

Zusammenhang Führungsinstrument

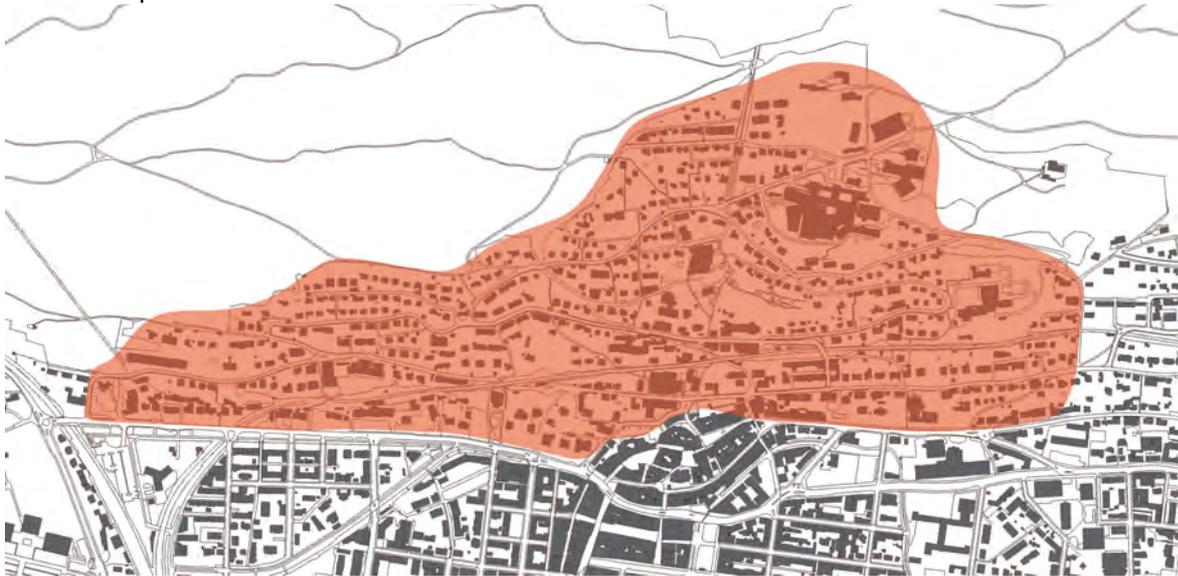
Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr

Dokumentation

...

Controlling

Realisiertes Projekt

Beaumontquartier:**Beispiel Tschärisplatz**

Beurteilung der Massnahme**Auswirkungen**

Qualität des Verkehrssystems: Die Massnahme wertet den betroffenen Perimeter für den LV und den ÖV markant auf.

Umweltbelastung: Die Erhöhung der Qualität der LV-Verbindungen trägt tendenziell zur Reduktion der Umweltbelastung, bzw. des MIV bei.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Die Massnahme kann unabhängig von anderen Massnahmen umgesetzt werden.

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

.....

Bemerkungen

Die Verkehrsbelastungen auf den Quartierstrassen im Beaumontquartier beträgt bis zu 6'000 Mfz/Tag (DWV), mit zunehmendem Anteil von „Schleichverkehr“ zur Umfahrung der Hauptachse Kanalgasse/Mühlebrücke.

Langsamverkehr: Biel, Ausbau Veloparking Walslerplatz		B 11 / VIII
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: KM-B-3 ARE-Code: -	
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm: <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027		
Zielsetzung Zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten – und in der Folge der Attraktivität der nachhaltigen Mobilität – ist ein optimales und qualitätsvolles Angebot an Veloabstellplätzen in der direkten Nähe der Bahnhof Biel unumgänglich (Bike + Ride). Die Förderung des Langsamverkehrs geht mit einer Erhöhung der Bedürfnisse an Veloabstellplätzen im Bahnhofbereich einher, welche neue Parking-Infrastruktur verlangt.		
Weitere beteiligte Stellen <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> SBB <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA)	Federführung: Stadt Biel	
Produkt 500 neue, gedeckte und diebstahlsichere Veloabstellplätze im Bereich "Bahnhof-Süd" in Zusammenhang mit den (bestehenden und/oder neuen) Bahnhofpassagen.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Klärung der Abhängigkeiten und Koordination mit der Realisierung der A5 (Westast), der städtebaulichen Begleitplanung A5-Westast, der Realisierung der Bahnhofpassage E (Massnahme B11/III) und der Bedürfnisse von ASM/BTI. 2) Erarbeitung eines Vorprojektes unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen und städtebaulichen Anforderungen. Kostenschätzung. 3) Regelung der Finanzierung (allfällige Beteiligung von SBB und ASM). 4) Erarbeitung Realisierungsprojekt unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der verkehrstechnischen (SBB, ASM, A5, Langsamverkehr) und städtebaulichen Rahmenbedingungen. Durchführung des Bewilligungsverfahrens. 5) Ausführung		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> später	Kosten: Fr. 2.5 Mio Kostenteiler: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% (Zielgrösse) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton 35% der Restkosten <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde 65% der Restkosten	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	
Abhängigkeiten, Zielkonflikte Abstimmung auf die weitere Bauliche Entwicklung im ESP Masterplan Abstimmung auf das geplante Regiotram Abstimmung auf die zweite Bahnhofpassage (Massnahme B11/III) Abstimmung auf die Realisierung der A5 (Westast) und auf die städtebauliche Begleitplanung A5 Westast (inkl. vfM und allf. Kiss&Ride Bahnhof Süd)		

Zusammenhang Führungsinstrument

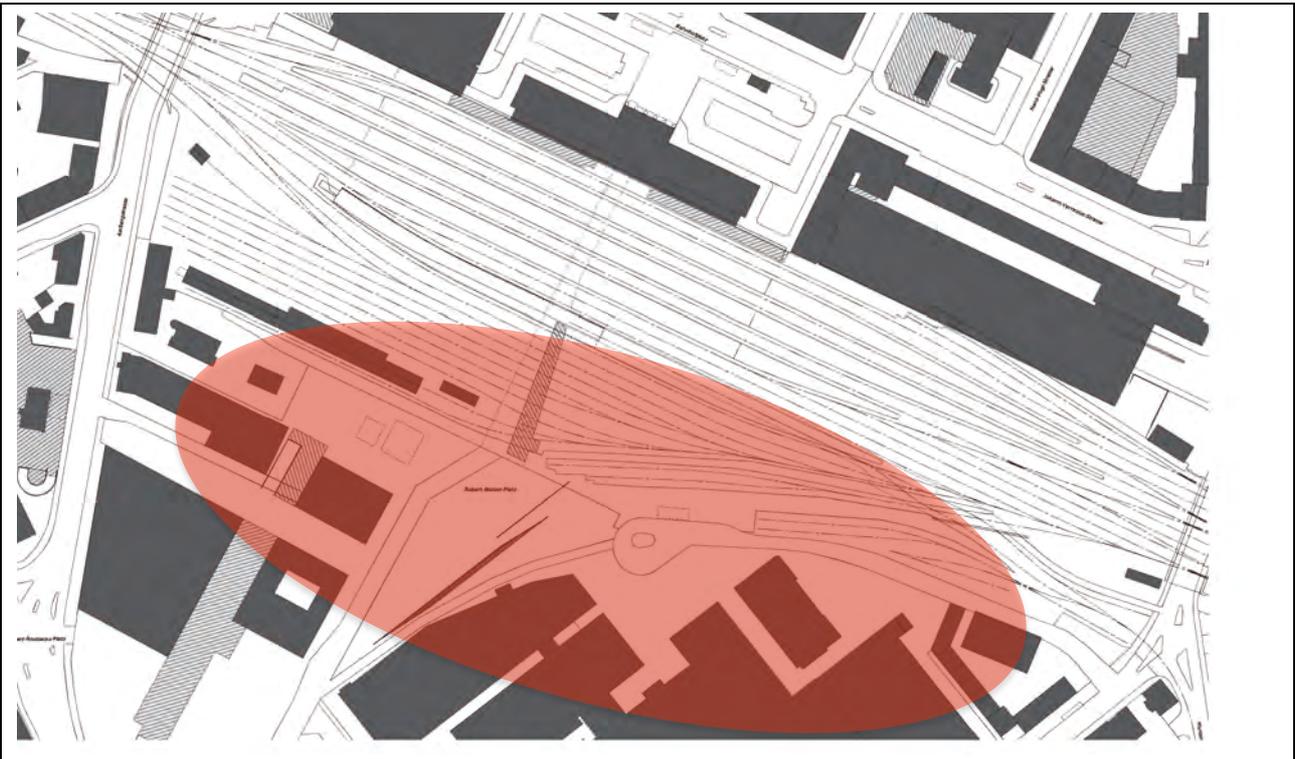
Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr

Dokumentation

...

Controlling

Realisiertes Projekt

**Beurteilung der Massnahme****Auswirkungen**

Qualität des Verkehrssystems: l'amélioration des possibilités de stationnement pour les deux-roues en gare de Bienne contribuera de manière importante à l'amélioration de l'interface vélo/rail, aspect déterminant dans le choix des modes de déplacement. De ce fait, la mesure favorise le report modal vers les modes de mobilité durables.

Umweltbelastung: Die Massnahme fördert die Nutzung des Velos anstelle anderer (motorisierter) Fortbewegungsmittel und trägt so zur Reduktion des MIV, und somit der Umweltbelastung, bei.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

B 11 / III Langsamverkehr: Biel, 2. Bahnhofpassage (Passage E)

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Die Massnahme ist Voraussetzung für eine optimale Schnittstell Velo-Bahn am Hauptbahnhof Biel.

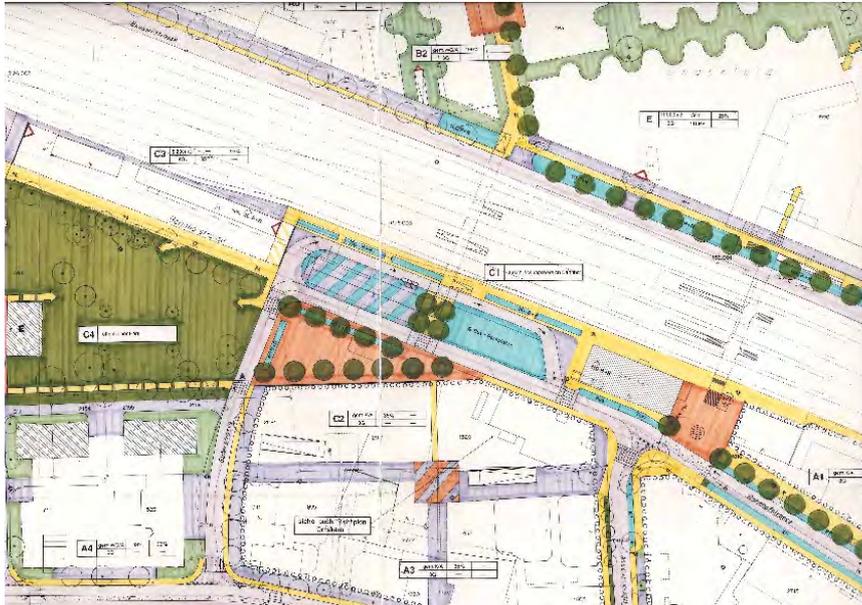
Bemerkungen

-

Langsamverkehr: Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord		B 11 / IX													
Stand: Dezember 2016		RGSK-Nr.: LV-N-8 ARE-Code: 371.2.048													
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014</td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018</td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027</td> </tr> </table>			<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022	<input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026		<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027							
<input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014	<input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022														
<input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018	<input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026														
	<input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027														
Zielsetzung Verbesserung der Durchlässigkeit (Bahngleise) der beiden Stadtteile mit Anbindung der Perronanlagen / Busbahnhof und gleichzeitig der Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes Gerber-Areal im ESP Bahnhof Lyss.															
Weitere beteiligte Stellen <table style="border: none;"> <tr><td><input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> SBB</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA)</td></tr> </table>		<input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne	<input checked="" type="checkbox"/> SBB	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA)	Federführung: Gemeinde Lyss										
<input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne															
<input checked="" type="checkbox"/> SBB															
<input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA)															
Produkt Neue Bahnunterführung nördlich vom Bahnhof Lyss.															
Massnahmen und Vorgehen <ol style="list-style-type: none"> 1) Evaluation des optimalen Standortes, Klären von Grundsatzfragen / Koordination mit SBB 2) Planungskredit 3) Erarbeitung Vorprojekt 4) Verpflichtungskredit Realisierung 5) Erarbeitung Ausführungsprojekt / Verfahren 6) Realisierung 															
Realisierung: <table style="border: none;"> <tr><td><input type="checkbox"/> 2011 – 2014</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> 2015 – 2018</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> später</td></tr> </table>		<input type="checkbox"/> 2011 – 2014	<input type="checkbox"/> 2015 – 2018	<input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022	<input type="checkbox"/> 2023 – 2026	<input type="checkbox"/> später	Kosten: Fr. 8 Mio. Kostenteiler: <table style="border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> Bund</td><td>35% (Zielgrösse)</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> Kanton</td><td>35% der Restkosten</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> s.b/b</td><td></td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde</td><td>65% der Restkosten</td></tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> Bund	35% (Zielgrösse)	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton	35% der Restkosten	<input type="checkbox"/> s.b/b		<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde	65% der Restkosten
<input type="checkbox"/> 2011 – 2014															
<input type="checkbox"/> 2015 – 2018															
<input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022															
<input type="checkbox"/> 2023 – 2026															
<input type="checkbox"/> später															
<input checked="" type="checkbox"/> Bund	35% (Zielgrösse)														
<input checked="" type="checkbox"/> Kanton	35% der Restkosten														
<input type="checkbox"/> s.b/b															
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde	65% der Restkosten														
Stand der Umsetzung <table style="border: none;"> <tr><td><input type="checkbox"/> Vororientierung</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Festsetzung</td></tr> </table>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung	Reifegrad <table style="border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> 1</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> 2</td></tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2									
<input type="checkbox"/> Vororientierung															
<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis															
<input type="checkbox"/> Festsetzung															
<input checked="" type="checkbox"/> 1															
<input type="checkbox"/> 2															
Abhängigkeiten, Zielkonflikte Abstimmung auf die weitere Bauliche Entwicklung im ESP (insb. Gerber-Areal, Busbahnhof, Baufeld SBB mit Dienstleistungsgebäude/P + R Bahnhofstrasse) Die Anbindung/Anpassung der Perronanlagen ist ein weiterer Projektteil der gleichzeitig von den SBB geplant und gemeinsam realisiert werden muss.															
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr															
Dokumentation Das Projekt ist im Richtplan ESP Bahnhofgebiet Lyss und im Verkehrsrichtplan der Gemeinde Lyss enthalten															

Controlling

Realisiertes Projekt

Kartografische Darstellung

Auszug aus dem Richtplan ESP Bahnhofgebiet Lyss (ca. Lage zweite Unterführung)

Beurteilung der Massnahme**Auswirkungen**

Mit dieser Massnahme kann ein zentraler Projektinhalt der 1996 verabschiedeten Richtplanung ESP Bahnhofgebiet Lyss in einer letzten Etappe umgesetzt werden. Der ESP Bahnhofgebiet wird mit dem letzten Bindeglied wie vorgesehen gestärkt und die Durchlässigkeit (Bahngleise) der beiden Stadtteile mit Anbindung der Perronanlagen/Busbahnhof mit gleichzeitiger Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes Gerber-Areal im ESP Bahnhof Lyss kann massgeblich verbessert werden.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Die Bahnunterführung Lyss Nord muss in Abstimmung auf die weitere bauliche Entwicklung im ESP Bahnhofgebiet erfolgen. Insbesondere mit der definitiven Gestaltung des Busbahnhofes und der Überbauung des Baufeld SBB mit Dienstleistungsgebäude/P + R zwischen Park und Bahnanlagen. Die Anbindung/Anpassung der Perronanlagen ist ein weiterer Projektteil der gleichzeitig von den SBB geplant und wenn möglich gemeinsam realisiert werden muss.

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Die Verkehrsrichtplanung hält dazu fest, dass die Bahnlinie den Siedlungsraum Lyss in zwei Gebiete aufteilt. Die Ortsteile östlich der Bahnlinie sind deswegen schlecht ans Zentrum angebunden. Um diese Zäsur zu mildern ist die Durchlässigkeit vor allem im Bereich des Bahnhofes zu verbessern. Der Richtplan Verkehr der Gemeinde Lyss hat die Massnahme als mittelfristig (2016 bis 2022) eingestuft.

Bemerkungen

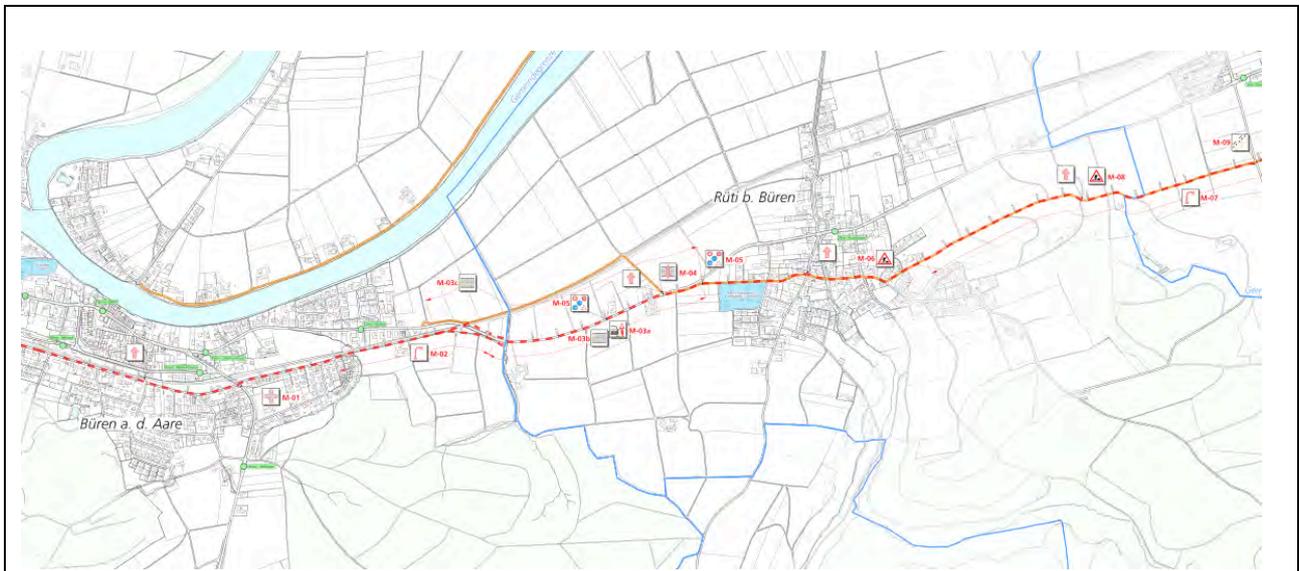
Das Projekt wird durch die Gemeinde Lyss in Zusammenarbeit mit den SBB bis Ende 2017 konkretisiert.

Velokorridor Büren – Leuzigen – Solothurn		B 11 / X
Stand: Dezember 2016		RGSK-Nr.: LV-N-9 ARE-Code: -
Zielsetzung Sichere und attraktive Verbindungen für den Veloverkehr (Alltagsverkehr und Freizeitverkehr) im Korridor Büren a.A. – Rüti – Arch – Leuzigen - Solothurn		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne / RVK / Repla Grenchen-Büren <input checked="" type="checkbox"/> SBB (ev.) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA DLZ) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Solothurn (AVT)		Federführung: Kantonsstrasse: TBA OIK III Gemeindestrassen: Gemeinden Büren, Rüti, Arch, Leuzigen
Produkt Realisierung der Veloroute gemäss Korridorstudie Velokorridor Büren-Leuzigen vom Juni 2016		
Massnahmen und Vorgehen 1) Definitive Wahl der Variante auf dem Abschnitt Büren Ost-Rüti West im Rahmen der Projektierung 2) Festlegen der vorgesehenen Route im Sachplan Velo als Veloroute mit kantonaler Netzfunktion (Basisnetz) 3) Projektierung und Realisierung der einzelnen Abschnitte (siehe Umsetzungsprojekte).		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> später		Kosten: Fr. 2 – 3 Mio (je nach Variante) Kostenteiler: <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton: 1.2 – 2 Mio (je nach Variante) für Kantonsstrasse sowie Beiträge an Gemeindestrassen <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: 0.8 Mio abzüglich Kantonsbeiträge*
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	* im Detail festzulegen
Abhängigkeiten, Zielkonflikte Der Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern beauftragt die Region, im Korridor Büren-Solothurn die definitive Führung der Velorouten im Zusammenarbeit mit dem TBA festzulegen. Die Planung ist mit dem Netzplan Velo + Routen SchweizMobil des Kantons Solothurn zu koordinieren.		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr		
Dokumentation Sachplan Veloverkehr Kanton Bern Kantonaler Netzplan Velo + Routen SchweizMobil des Kantons Solothurn Velokorridor Büren-Leuzigen, Korridorstudie (Roduner bsb, Juni 2016)		
Controlling Vorliegendes Korridorkonzept		

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
Abschnitt Büren a.A RGSK-Nr. LV-N-9.1	Querungshilfe Bernstrasse, Beleuchtung Erlenweg	Büren TBA	CHF 0.3 Mio
Abschnitt Büren a.A. – Rüti RGSK-Nr. LV-N-9.2	Radweg südlich der Kantonsstrasse (Bestvariante) Alternativen (vor Realisierung nochmals zu prüfen): Radstreifen oder Führung über Flurwege	TBA	CHF 1.2 Mio (1.5 – 2 Mio Variante)
Abschnitt Rüti-Arch RGSK-Nr. LV-N-9.3	Substanzerhaltung (Beläge), Ergänzung Beleuchtung, Markierung, Signalisation, Optimierung Knoten	Rüti, Arch	CHF 0.6 Mio
Abschnitt Leuzigen RGSK-Nr. LV-N-9.4	Punktuelle Massnahmen	Leuzigen	CHF 0.01 Mio

Abschnitt Büren a.A. – Rüti - Arch



Beurteilung der Massnahme

<p>Auswirkungen</p> <p>Die Sicherheit und die Attraktivität der Veloverbindung Büren – Leuzigen werden sowohl für den Alltags- wie für den Freizeitverkehr markant verbessert.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</p> <p>-</p>
<p>Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung</p> <p>Der Abschnitt Büren-Leuzigen ist im Sachplan Veloverkehr als Korridor ausgeschieden, d.h. er weist ein wichtiges Potenzial als auch ein Sicherheitsdefizit auf, welches behoben werden soll.</p>

Bemerkungen

- Belastung der Kantonsstrasse DTV 2012, Abschnitt Büren-Rüti: 7'000 Mfz
--

Langsamverkehr: Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum		B 11 / XI
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: LV-N-10 ARE-Code: 371.1.017-019	
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm:		
<input checked="" type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027		
Zielsetzung Entlang der wichtigen Einfallsachse in den Agglomerationskern soll eine durchgehend sichere, komfortable, attraktive und schnelle Verbindung für den Veloverkehr geschaffen werden. Mit einer attraktiven Alternative zum MIV soll der Anteil des Zweiradverkehrs am Gesamtverkehr bereits im „Zustand Ostast“ im Raum Ipsach-Port-Nidau-Biel Zentrum merklich erhöht werden (siehe MB B 1/I).		
Weitere beteiligte Stellen <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden Ipsach, Nidau und Biel <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA, OIK III)	Federführung: Seeland.biel/bienne	
Produkt Realisierung der notwendigen Massnahmen (Infrastrukturen, Signalisation, Verkehrslenkung (siehe Umsetzungsprojekte weiter unten)).		
Massnahmen und Vorgehen 1) Erarbeitung Führungskonzept und Vorstudie (2016) 2) Projektierung und Genehmigungsverfahren für Einzelprojekte, Finanzbeschlüsse (2017) 3) Ausführung (2018)		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> später	Kosten: Fr. 0.4 Mio. Kostenteiler: <input checked="" type="checkbox"/> Bund: 40% * <input checked="" type="checkbox"/> Kanton: <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	* Beiträge im Rahmen des Massnahmenpaketes AP 1. Generation soweit möglich (siehe Rückseite). Es werden keine zusätzlichen Bundesbeiträge beantragt.
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	
Abhängigkeiten, Zielkonflikte Die Lösung hat die geplante Busführung auf der Dr. Schneiderstrasse zu berücksichtigen Massnahmen auf der Aarbergstrasse sind mit dem Verkehrsmanagement (MB B 7/III) abzustimmen		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss Massnahmenblatt Nr. 25, Umsetzung des Gesamtmobilitätskonzepts Zustand Ostast		
Dokumentation Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast 2016		

Controlling

Überprüfen des Standes der Umsetzung Ende 2018

Umsetzungsprojekte (vgl. Abbildung nächste Seite)

Nummer		Zuständig	Kosten
LV-N-10.1 ARE Code 371.1.017	Asphaltierung Feldweg (Brünnmatten, Ipsach) Schliessen von Netzlücken, AP1 *	Ipsach	
LV-N-10.2 ARE Code 371.1.019	Einführung T30 längs Dr. Schneiderstrasse Reparatur Quartiere, AP1 *	Nidau	
LV-N-10.3 ARE Code 371.1.018	Optimierung der Verhältnisse für Velos am Knoten Aarbergstrasse / Dr. Schneiderstrasse (Wartezeiten LS-Anlage) sowie Anbindung an den Bahnhof Biel Reparatur Hauptverkehrsstrassen, AP1 *	Biel	
LV-N-10.4 ARE Code 371.1.018	Optimierung Veloführung Aarbergstrasse (Strassenummarkierung, inkl. Radstreifen in der Bahnunterführung) Reparatur Hauptverkehrsstrassen, AP1 *	Biel	
LV-N-10.5 ARE Code 371.1.018	Abbiegehilfen für Velos am Uraniaplatz Reparatur Hauptverkehrsstrassen, AP1 *	Biel	
			0.4 Mio

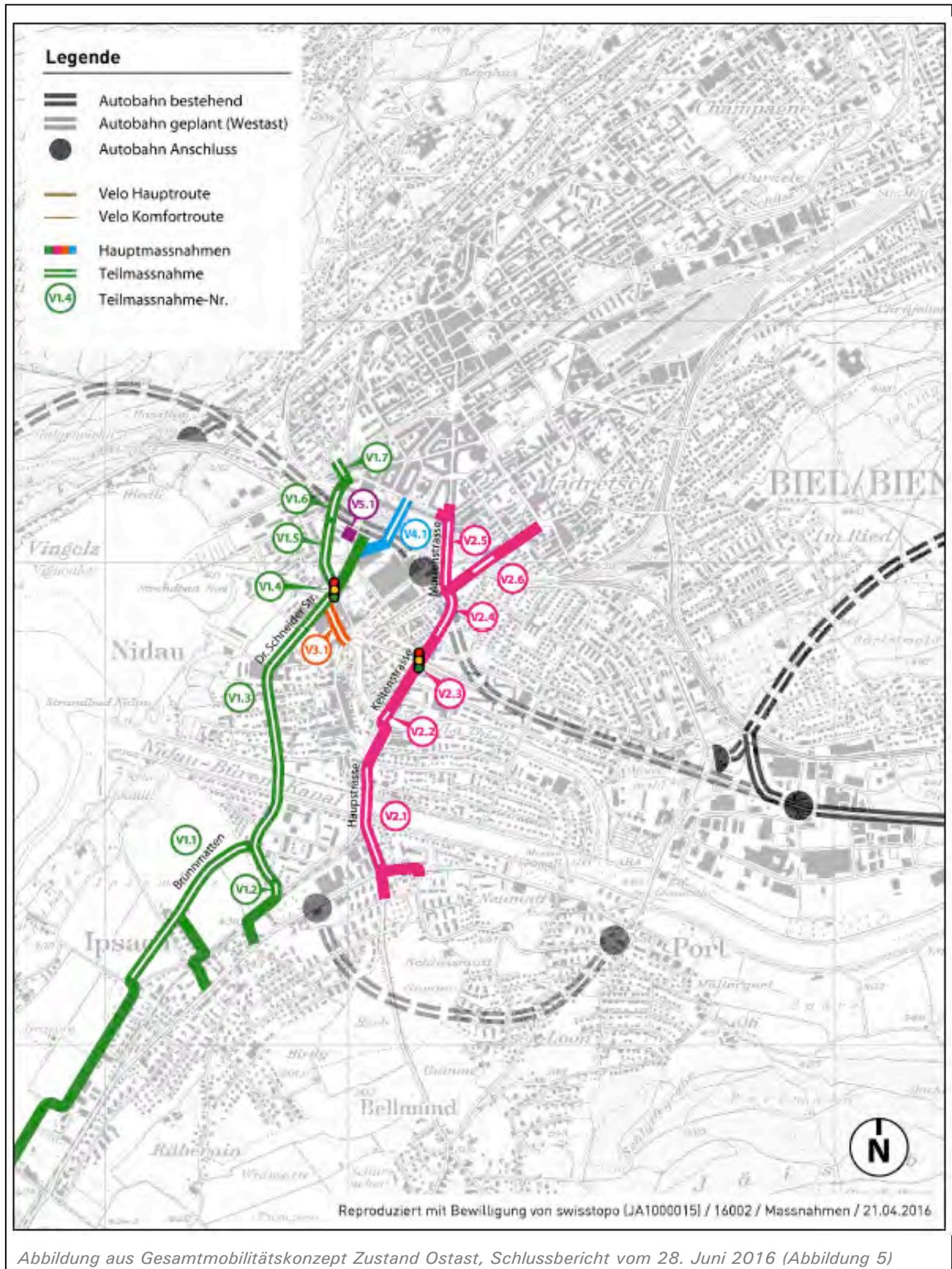
* Im Rahmen der Bewirtschaftung / Umsetzung der Massnahmenpakete Langsamverkehr des AP1 (siehe MB B 11, Anhang 2) wird zu gegebener Zeit und in Absprache mit dem ARE geprüft, welche Spielräume für die Berücksichtigung dieser Massnahmen bestehen.

Beurteilung der Massnahme

Auswirkungen Im Korridor Ipsach – Biel wird der Anteil der Zweiradfahrer am Gesamtverkehr erhöht.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen Siehe oben
Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung Die Massnahme gehört zum Gesamtpaket des Gesamtmobilitätskonzeptes Zustand Ostast und soll kurzfristig umgesetzt werden.

Bemerkungen

Die Konkretisierung der Umsetzungsprojekte erfolgt kurzfristig im Zusammenhang mit der Umsetzung der Sofortmassnahmen aus dem Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast (MB B 1 / I). Dabei werden die Massnahmen aus dem Gesamtmobilitätskonzept (siehe Abbildung folgende Seite) nochmals geprüft und allenfalls ergänzt.
--



Langsamverkehr: Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum		B 11 / XII
Stand: November 2016	RGSK-Nr.: LV-N-11 ARE-Code: -	
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm: <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027		
Zielsetzung Entlang der wichtigen Einfallsachse in den Agglomerationskern soll eine durchgehend sichere, komfortable, attraktive und schnelle Verbindung für den Veloverkehr geschaffen werden. Mit einer attraktiven Alternative zum MIV soll der Anteil des Zweiradverkehrs am Gesamtverkehr bereits im „Zustand Ostast“ im Raum Ipsach-Port-Nidau-Biel Zentrum merklich erhöht werden (siehe MB B 1/I).		
Weitere beteiligte Stellen <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden Port, Nidau und Biel <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA, OIK III)	Federführung: Seeland.biel/bienne	
Produkt Realisierung der notwendigen Massnahmen (Infrastrukturen, Signalisation, Verkehrslenkung, siehe Umsetzungsprojekte weiter unten).		
Massnahmen und Vorgehen 1) Erarbeitung Führungskonzept und Vorstudie (2017, ist Bestandteil von MB B 1/I) 2) Projektierung und Genehmigungsverfahren für Einzelprojekte, Finanzbeschlüsse (2017-20) 3) Ausführung (ab 2021)		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Abklärungen <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Abklärungen / Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung <input type="checkbox"/> später	Kosten: Fr. 4 Mio. Kostenteiler: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% (Zielgrösse) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton* <input type="checkbox"/> s.b/b* <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden * Abhängig von Eigentum der Infrastruktur	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	Reifegrad <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
Abhängigkeiten, Zielkonflikte Machbarkeit Brückenverbreiterung Nidau-Büren-Kanal / Zusammenhang mit vfM N2 und mit Bahnhofumbau Asm abklären Abhängigkeiten und Schnittstellen mit Projekt A5 Westast und vfM BMa8 im Bereich Keltenstrasse – Murtenstrasse - Alfred-Aebi-Strasse		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss Massnahmenblatt Nr. 25, Umsetzung des Gesamtmobilitätskonzepts Zustand Ostast		

Dokumentation Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast: Schlussbericht vom Juni 2016, Umsetzungsprogramm Sofortmassnahmen vom September 2016
Controlling Überprüfen des Standes der Umsetzung Ende 2022

Umsetzungsprojekte (vgl. Abbildung nächste Seite)

Nummer		Zuständig	Kosten
LV-N-11.1 GMK: V2.1	Erhöhung der Verkehrssicherheit Abschnitt Kreuzweg-Kanalbrücke (prüfen abgetrennte Veloführung im Gegenrichtungsverkehr östlich der Hauptstrasse im Rahmen einer Variantenstudie). Beantragte A-Massnahme	TBA OIK III Nidau	
LV-N-11.2 GMK: V2.2	Ergänzung eines abgetrennten Radwegs im Gegenrichtungsverkehr an der Ostseite der Kanalbrücke Beantragte A-Massnahme	Nidau	
LV-N-11.4 GMK: V2.4	Schliessen der Netzlücke Keltenstrasse / Bielstrasse – Alfred-Aebi-Strasse. Abklären der Schnittstellen mit der geplanten Strassenverbindung als Bestandteil des N5-Projektes Westast. Beantragte A-Massnahme für Übergangslösung	Biel, Nidau (TBA NSBau)	
LV-N-11.5 GMK: V2.5	Erhöhung der Verkehrssicherheit Abschnitt Murtenstrasse - Unterführung SBB – Verresiusplatz. Abklären der Schnittstellen mit N5-Projekt Westast. Beantragte A-Massnahme für Übergangslösung	Biel (TBA NSBau)	
LV-N-11.6 GMK: V2.6	Optimierung Veloführung Unterführung Alfred-Aebi-Strasse (Berücksichtigung modifizierte vfM Westast BMa8) Finanzierung als vorgezogene vfM	Biel	
			4 Mio

Beurteilung der Massnahme

Auswirkungen Im Korridor Port – Biel wird der Anteil der Zweiradfahrer am Gesamtverkehr erhöht.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen Siehe oben
Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung Die Massnahme gehört zum Gesamtpaket des Gesamtmobilitätskonzeptes Zustand Ostast und soll mittelfristig umgesetzt werden.

Bemerkungen

Die Konkretisierung der Umsetzungsprojekte erfolgt kurzfristig im Zusammenhang mit der Umsetzung der Sofortmassnahmen aus dem Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast (MB B 1 / I). Dabei werden die Massnahmen nochmals geprüft und allenfalls angepasst.

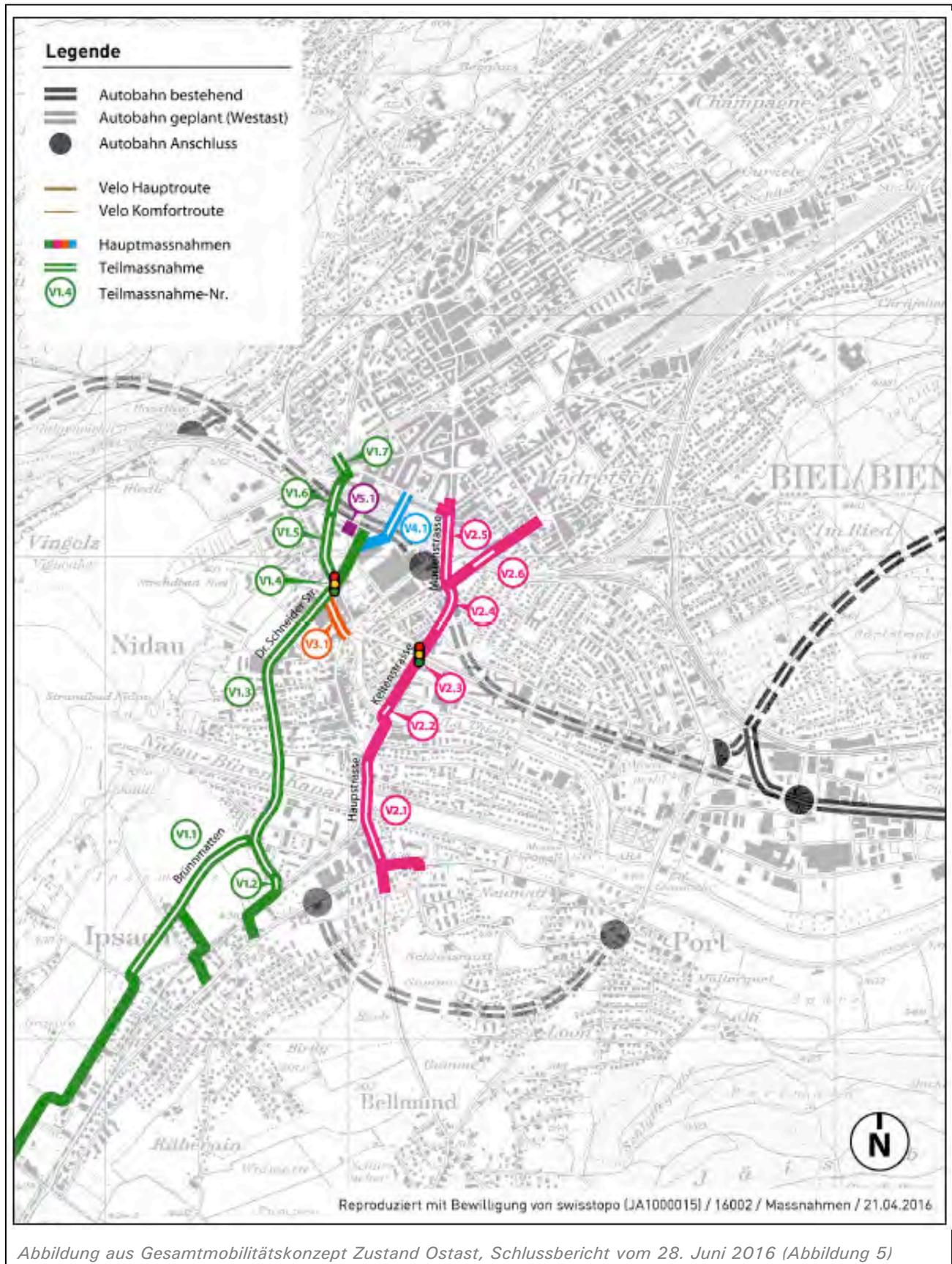


Abbildung aus Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, Schlussbericht vom 28. Juni 2016 (Abbildung 5)

Veloführung Schlössli-Twann		B 11 / XIII
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: LV-N-13 ARE-Code: -	
Enthält Infrastrukturmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm: <input type="checkbox"/> A1-Massnahme 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> A-Massnahme 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> A2-Massnahme 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> B-Massnahme 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> C-Massnahme ab 2027		
Zielsetzung Zwischen Schlössli und Twann sollen die schnellen und geübten Velofahrenden auf der A5 und die langsamen und ungeübten Velofahrenden auf dem Uferweg geführt werden. Der Uferweg soll primär für lokale und regionale Bedürfnisse genutzt und vom überregionalen Radwanderverkehr entlastet werden. Während der Sanierung der A5 soll der Uferweg als temporäre Ausweichroute für Velofahrende genutzt werden können.		
Weitere beteiligte Stellen <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Biel <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA DLZ)	Federführung: Seeland.biel/bienne (Planung) Twann-Tüscherz und ASTRA (Realisierung)	
Produkt - Möglichst breite (2.3 Meter) durchgehende Radstreifen in beiden Richtungen auf der A5 - Uferweg: Behebung der Engpässe auf dem Uferweg zwischen Alfermée und Schlössli; Entschärfung der Gefahren- und Konfliktstellen mittels Markierungen und kleinerer baulicher Massnahmen; Verbesserung der Koexistenz und Reduktion der Geschwindigkeit der Velofahrenden mittels geeigneter Signalisation und Informationsmassnahmen - Geeignete Wegweisung / Signalisation in Twann und Schlössli zur Lenkung der schnellen Velofahrenden auf die A5 und der langsamen Velofahrenden auf den Uferweg. (Hinweis: die Gemeinde Twann-Tüscherz lehnt zum jetzigen Zeitpunkt die Signalisation des Uferweges als nationale Radwanderoute ab). Siehe auch Umsetzungsprojekte weiter hinten.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Anpassung des Uferschutzplanes der Gemeinde Twann-Tüscherz (2016-17) 2) Projektierung und Genehmigungsverfahren für die kommunalen Massnahmen auf dem Uferweg, Finanzbeschlüsse (2019-20) 3) Realisierung der Verbreiterung des Uferweges östlich von Alfermée (ab 2021) 4) Verbreiterung des Uferweges im Bereich der Galerie beim Schlössli im Rahmen der Sanierungsarbeiten UPlaNS (2021-24) 5) Optimierung der Radstreifen auf der A5 im Rahmen der Sanierungsarbeiten UPlaNS (2021-24)		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> später	Kosten: Fr. 1.33 Mio (kommunale Massnahmen Uferweg; Massnahmen Bereich Galerie noch nicht bekannt, zu Lasten ASTRA) Kostenteiler: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 40% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton 20% (Agglo) + 18% (SFG) <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden 22% Ein zusätzlicher Kantonsbeitrag aufgrund des Strassengesetzes wird angestrebt. Dazu müsste der Uferweg im Sachplan Velo als kantonale Route eingestuft werden.	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	

<p>Abhängigkeiten, Zielkonflikte</p> <p>Die Fortsetzung des Konzeptes von Schlössli bis Biel wird im Rahmen des Vingeltunnels A5 realisiert (ab 2033): Radstreifen auf der Neuenburgstrasse, breiter Fussweg mit Velos gestattet (in beiden Richtungen) see-seitig der Neuenburgstrasse in Fortsetzung des Uferweges.</p> <p>Die Fortsetzung des Konzeptes westlich vom Bahnhof Twann wird im Rahmen der Projekte SBB-Tunnel Ligerz inkl. Rückbau des bestehenden SBB-Trassees (ab 2026, siehe Objektblätter 4 und 6 im Anhang) sowie Twann-tunnel A5 inkl. Rückbau der A5 vor Twann (siehe Objektblatt 2 im Anhang) festgelegt und umgesetzt.</p> <p>Die Realisierung der Massnahmen im Bereich der Galerie beim Schlössli (Verbreiterung Weg) ist abhängig vom Sanierungsprojekt UPlaNS des ASTRA (siehe Objektblatt 1 im Anhang).</p>
<p>Zusammenhang Führungsinstrument</p> <p>Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr</p> <p>Massnahmenblatt Nr. 18, landschaftliche Reparatur des linken Bielerseeufers</p>
<p>Dokumentation</p> <p>Konzept Veloführung am linken Bielerseeufer 2016 (Kontextplan)</p> <p>Ergebnisse der Vernehmlassung und der Mitwirkung zum Konzept Veloführung am linken Bielerseeufer 2016</p>
<p>Controlling</p> <p>-</p>

Umsetzungsprojekte

Nummer		Zuständig	Kosten
LV-N-13.1	Sofortmassnahme: Optimierung des Übergangs zum Uferweg und Signalisation beim Schlössli	ASTRA Twann-Tüscherz	
LV-N-13.2	Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Koexistenz auf dem Uferweg zwischen Alfermée und Twann	Twann-Tüscherz	0.08 Mio
LV-N-13.3	Verbreiterung des Uferwegs zwischen Alfermée und Tunnelportal SBB Rusel	Twann-Tüscherz	1.25 Mio
LV-N-13.4	Verbreiterung des Uferwegs im Bereich der Galerie	ASTRA	*
LV-N-13.5	Optimierung der Radstreifen auf der A5, insb. Ergänzung bei Tüscherz	ASTRA	*
LV-N-13.6	Signalisierung und Informationsmassnahmen Uferweg und A5	ASTRA TBA DLZ	
			1.33 Mio

* noch nicht bekannt, zu Lasten ASTRA (UPlaNS)

Beurteilung der Massnahme

<p>Auswirkungen</p> <p>Die Netzlücke für den langsamen Veloverkehr am linken Bielerseeufer wird behoben, die Sicherheit wird verbessert und die Konflikte mit Fussgängern und Anstössern werden minimiert. Die Voraussetzungen für die Erhöhung des Anteils Veloverkehr am Gesamtverkehr am linken Bielerseeufer werden verbessert.</p> <p>Der Uferweg ist zugleich Wanderweg und Erschliessungsstrasse. Die Konflikte werden mit dem vorgeschlagenen Konzept minimiert.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</p> <p>Siehe oben</p>

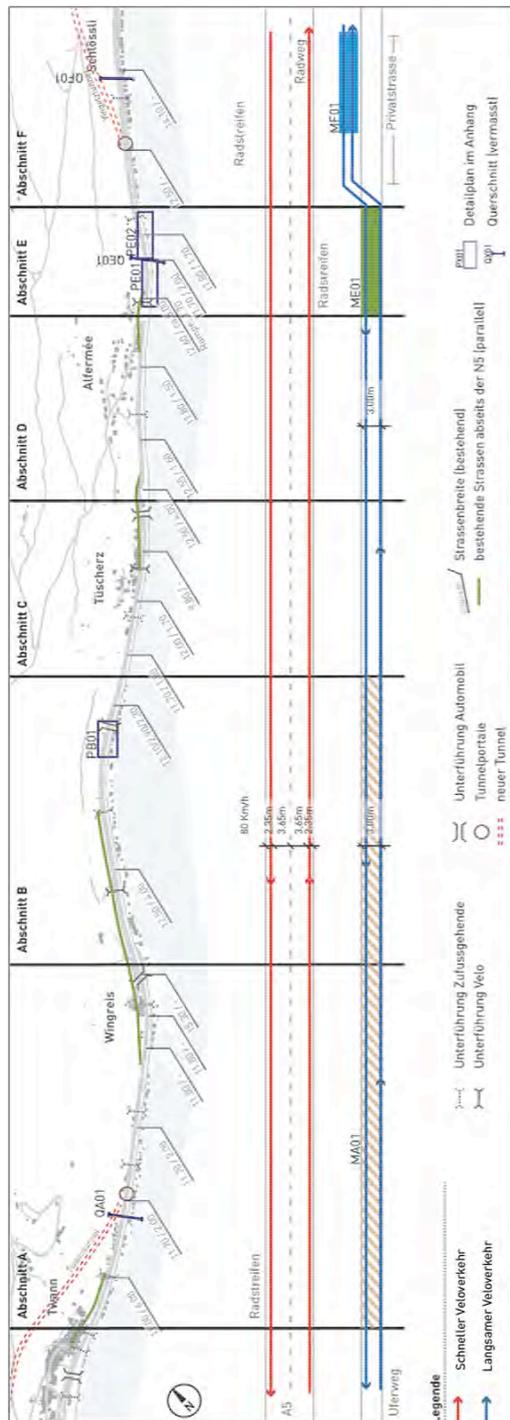
Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Die unbefriedigenden Verhältnisse am linken Bielerseeufer für den Langsamverkehr können verbessert werden. Die Massnahme ist zudem wichtig zur Aufrechterhaltung eines sicheren Veloverkehrs während der Sanierung der A5 am linken Bielerseeufer (UPlANS)

Bemerkungen

Das vorliegende Massnahmenblatt ersetzt das bisherige Objektblatt 3 im Anhang

**Bestvariante 4: Langsame Veloverkehr auf dem Uferweg,
Radstreifen auf der A5, Ausbau Galerie**



MA01: Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Uferweg (Abschnitte A&B)

Auf dem Uferweg sind verkehrsberuhigende Massnahmen vorgesehen. In erster Linie bestehen diese aus markierten farbigen Bändern im Bereich von Einfahrten und wo punktuell nötig Vertikalversätze im Bereich von Fussgängerunterführungen (Schutz für den Fussverkehr) (Siehe Anhang Variante 4PB01).

ME01: Ausbau des Uferwegs zwischen Allfermée und Tunnelportal SBB Rusel im Abschnitt E.

Damit im Abschnitt E der Fuss- und Veloverkehr ohne Probleme auf der gleichen Fläche geführt werden kann, ist der Uferweg (heute 1.50 m) auszubauen. Vorgesehen ist eine Fahrbahnbreite von 2.00 bis 2.40 m. Damit diese Massnahme durchgeführt werden kann, ist ein Landerwerb notwendig (Siehe Anhang Variante 4 PE01/02).

MF01: Verbreiterung der Galerie.

Im Rahmen der Sanierung der A5 kann die Stützmauer gegen die Bergseite verlegt werden und damit Platz für einen neuen Fuss- und Veloweg mit einer Breite von mindestens 3.50 m geschaffen werden (insbesondere im Bereich der Rampen). Diese Massnahme tangiert die nahegelegene Privatstrasse nicht. Der Uferweg mündet beim Schössli in den geplanten abgetrennten Fuss- und Veloweg zwischen Vingelz und Biel (Siehe Anhang Variante 4 PF01/02).

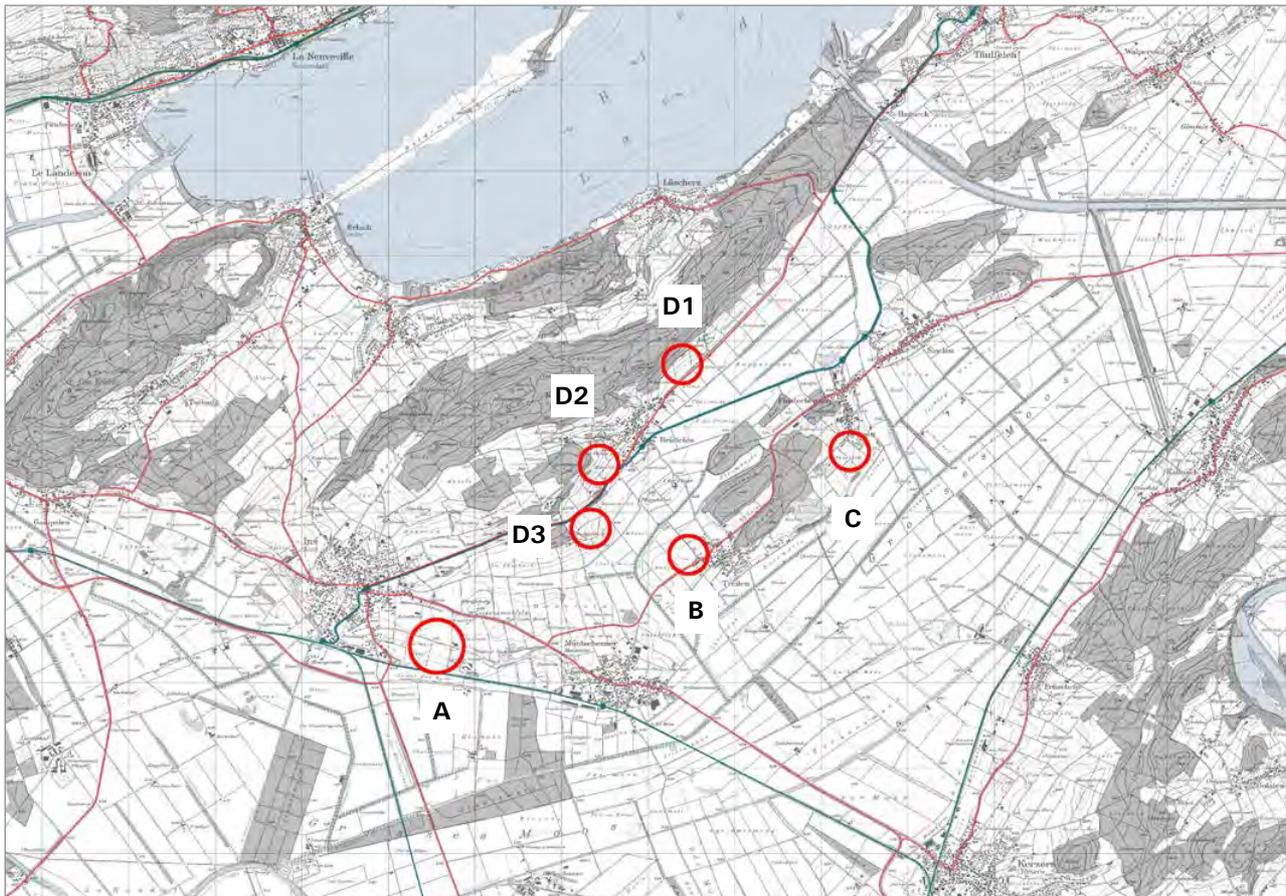
Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus		C 1
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: L2 ARE-Code: 0371.2.036	
Zielsetzung Für die Bedürfnisse im Bereich Erholung und Freizeit werden in dafür geeigneten Gebieten Angebote geschaffen.		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> Grundeigentümer	Federführung: Standortgemeinden	
Produkt Angebotsplanung Erholung / Freizeit		
Massnahmen und Vorgehen <ol style="list-style-type: none"> 1) Die in der Richtplankarte dargestellten Vorranggebiete Erholung / Freizeit gelten als Optionen für die Aufnahme öffentlicher, halb-öffentlicher oder privater Angebote im Bereich Freizeit, Sport, Erholung, Kultur oder Tourismus. 2) Die Gemeinden erhalten den Planungsspielraum in den Vorranggebieten Erholung / Freizeit und erlassen bei Bedarf die nötigen planungsrechtlichen Grundlagen. 3) seeland.biel/bienne koordiniert die Standortevaluation für publikumsintensive Erholungs- und Freizeitanlagen in Berücksichtigung der örtlichen Eignungen, insbesondere der Erschliessungsvoraussetzungen der massgeblichen Verkehrsarten. 4) Für überkommunale Anlagen ergreifen die betroffenen Gemeinden partnerschaftlich die erforderlichen Massnahmen. 5) Bestand, Funktion und Unterhalt der wichtigen übergeordneten Erholungsgebiete werden gewährleistet. Übergeordnete Erholungsgebiete mit ihren Hauptfunktionen sind <ul style="list-style-type: none"> – See- und Flussufer (vgl. Massnahmenblätter C 2 und C 3) – Bözingenberg (Aussichtspunkt, Wanderziel, Tourismus/Gastronomie, Gleitschirmfliegen) – Magglingen (Sportaktivitäten, Wanderziel, Tourismus/Gastronomie) – Längholz (Sport, Spazieren) – Büttenberg (Schwimmbad/Camping, Wanderziel) – Hueb (Aussichtspunkt, Spazieren, weitere Funktionen offen) – Twannberg (Wandern) – Linkes Bielerseeufer (Tourismus, Gastronomie, Wandern, – Arch, Bereich Aarebrücke (Tourismus, Wassertourismus) – Uferbereich Zihl Gampelen, Gals (Camping, Wassertourismus,) 6) Die Erholungsgebiete werden in Berücksichtigung der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung durch die beteiligten Gemeinden und Institutionen unterhalten und ihrer Nutzung gemäss ausgestattet. Die beteiligten Gemeinden einigen sich über die Kostenverteilung von Realisierung, Betrieb und Unterhalt. 7) In touristische Zentren von überregionaler Ausstrahlung, insbesondere oberes Bielerseebecken, linkes Bielerseeufer, Aarberg, Büren, werden die touristischen Angebote massvoll weiterentwickelt. 8) Die Erholungsgebiete werden mit attraktiven Langsamverkehrsrouten erschlossen. 		

Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Kosten: – Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Gemeinden
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	
Abhängigkeiten, Zielkonflikte – Erschliessung motorisierter Individualverkehr	
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 14, Aktionsprogramm zur Aufwertung der Gewässer	
Dokumentation -	
Controlling Übereinstimmung von Standortentscheiden für Erholungs- und Freizeitanlagen mit den Vorranggebieten.	

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Gemeinden	Stand
TCS Campingplatz am Neuenburgersee RGSK-Nr.: L2-1	Der bestehende TCS-Campingplatz liegt in einem Naturschutzgebiet. Der Kanton Bern hat deshalb im Jahr 2003 die Aufhebung des Platzes per 2018 verfügt. Die Gemeinden des Amtes Erlach und die Region wehren sich jedoch gegen die Aufhebung und erwägen Schritte dagegen.	Gampelen	
Ferien im Gemüsegarten RGSK-Nr.: L2-2	Auf dem Gelände des Inforama Seeland in Ins soll ein neuartiges Ferienresort mit 300 Betten entstehen. Im Zentrum des Ferienerlebnisses stehen das Leben in und mit der Natur sowie das Erleben von natürlichen Produkten, gesunder Ernährung und einem nachhaltigen Lebensstil. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie (NRP-Projekt T5) wurden verschiedene Standorte in vier Gemeinden geprüft und einer ersten raumplanerischen Beurteilung unterzogen. Aufgrund der Evaluation wurde der Standort Inforama Seeland in Ins ausgewählt (siehe Karte, Standort A). Die Festsetzung im Richtplan / RGSK erfolgt in einem separaten Verfahren. Voraussetzung ist ein positiver Zwischenentscheid nach Abschluss der Machbarkeitsstudie.	Ins	ZE

Übersicht untersuchte Standorte „Ferien im Gemüsegarten“

**Beurteilung der Massnahmen****Auswirkungen**

Die Vorranggebiete sollen neue Tourismus- und Freizeiteinrichtungen auf aus raumplanerischer Sicht prioritäre Standorte lenken. Die Gebietsausscheidung ist allerdings nicht abschliessend; weitere Standorte sind möglich. In den bezeichneten Gebieten soll die öffentliche Hand eine gestaltende Rolle ausüben. Die Gebiete und eine umweltverträgliche Erschliessung tragen zur Wohn- und Lebensqualität der Region bei.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Interessenskonflikte mit anderen Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären.

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Die Massnahme weist im regionalen Kontext einen hohen Stellenwert und eine hohe Priorität auf.

Seeufergebiet		C 2
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: L3 ARE-Code: 0371.2.037	
Zielsetzung Das Seeufergebiet wird im Sinne einer Aktualisierung des kantonalen Richtplans Seeufer und im Rahmen einer gestalterischen und ökologischen Gesamtsicht aufgewertet.		
Weitere beteiligte Stellen <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA, AGR, LANAT) <input checked="" type="checkbox"/> Organisationen (Landschaftswerk Biel-Seeland)	Federführung: seeland.biel/bienne	
Produkt Nutzungs- und Gestaltungskonzept Seeufer / Touristisches Leitbild oberes Seebecken		
Massnahmen und Vorgehen 1) Die Aufwertung des Seeufergebiets wird als gemeinschaftlich anzugehende Aufgabe der Seeufergemeinden anerkannt. 2) In Berücksichtigung der Vorgaben der rechtskräftigen Seeuferpläne wird eine konzeptionelle Rahmenplanung erstellt. Diese enthält: <ul style="list-style-type: none"> – Die Formulierung der teilräumlich spezifischen Charakteristiken und freiraumplanerischen Verhaltensweisen. – Die Bestimmung der funktionellen Schwerpunkte (konzentrierte Erholungsnutzungen, touristische Anlagen). – Die Bestimmung der Renaturierungsbereiche und der strategischen Revitalisierung gemäss revidiertem Gewässerschutzgesetz. – Die Bestimmung der Ausstattungselemente (Folgeeinrichtungen, Basisinfrastruktur). – Grundsätze für die Materialisierung der baulichen Eingriffe. – Grundsätze für Erschliessung und Parkierung. – Grundsätze für die Kostenverteilung von Realisierung, Betrieb und Unterhalt. 3) Zur Förderung einer koordinierten Umsetzung von ökologischen Ersatzmassnahmen bei baulichen Eingriffen betreibt seeland.biel/bienne einen regionalen Ersatzmassnahmenpool für ökologische Ersatzmassnahmen. 4) Das Gebiet Tüscherz - Biel - Nidau - Ipsach ist von erster Priorität. 5) Für das Gebiet des oberen Seebeckens (Erlach, Vinelz, Lüscherz, Le Landeron, Neuveville) wird ein Ausbau der Angebote angestrebt.		
Realisierung: <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Kosten: unbekannt Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton 50% (Seeuferplanung) <input checked="" type="checkbox"/> s.b/b (Touristisches Leitbild) <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden 50% (Seeuferplanung)	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte – Regionaler Ersatzmassnahmenpool für ökologische Ersatzmassnahmen: vgl. Massnahmenblatt C6, Ökologische Landschaftsentwicklung		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr		

<p>Dokumentation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uferschutzpläne der Gemeinden - Kantonaler Richtplan Seeufer - Städtebauliche Entwicklungsszenarien / Vision Bielersee, Juli 2007 (im Auftrag Stadt Biel)
<p>Controlling</p> <p>Vorhandensein eines politisch und fachlich konsolidierten Konzeptes.</p>

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
C 2.01 Koordinierte Planung Seeufer / Richtplan Bieler Bucht RGSK-Nr.: L3-1	Rahmenplan für die koordinierte Projektierung von Erhaltungs-, Entwicklungs- und Aufwertungsmassnahmen im Seeufergebiet.	s.b/b	Fr. 60'000 erste Phase
C 2.02 Aufwertung oberes Bielerseebecken RGSK-Nr.: L3-2	Touristische Aufwertung des oberen Seebeckens, (u.a. Verbesserung der Verbindung Le Landeron-Erlach mit einer neuen Fussgänger- und Velobrücke über den Zihlkanal, siehe MB B 11/1).	s.b/b	unbekannt

Planungsgebiet Richtplan Bieler Bucht



Beurteilung der Massnahmen**Auswirkungen**

Die Seeufergebiete als wichtigste Naherholungsgebiete der Region werden aus einer regionalen Sicht geplant und aufgewertet. Damit wird ein namhafter Beitrag zur Attraktivität der Region als Wohnstandort und als touristische Destination geleistet. Eine sorgfältige Berücksichtigung der ökologischen Anforderungen trägt zum Schutz und zur Aufwertung natürlicher Elemente bei.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Interessenskonflikte mit anderen Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären.

Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung

Die Massnahme weist im regionalen Kontext einen hohen Stellenwert und eine hohe Priorität auf. Die konkreten Planungen in der Bieler Bucht und am oberen Bielerseebecken setzen Prioritäten bei den Gebieten mit hohem Handlungsbedarf. Spätere Ergänzungen sind vorgesehen.

Flussufer		C 3
Stand: Dezember 2016		RGSK-Nr.: L4 ARE-Code: 0371.2.038
Zielsetzung: Die Ufer der dazu geeigneten Wasserläufe werden durchgehend zugänglich gemacht und qualitativ und ökologisch aufgewertet.		
Weitere beteiligte Stellen <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA, AGR, LANAT, AWA) <input checked="" type="checkbox"/> Organisationen (LOS, Landschaftswerk Biel-Seeland)		Federführung: seeland.biel/bienne
Produkt Nutzungs- und Gestaltungskonzept Flussufer		
Massnahmen und Vorgehen 1) Die Aufwertung der Ufer der Wasserläufe wird als gemeinschaftlich anzugehende Aufgabe anerkannt. Verlust von wertvollem Kulturland ist dabei wenn möglich zu vermeiden. 2) Folgende Wasserläufe bilden Gegenstand der Bestrebungen: <ul style="list-style-type: none"> - Nidau-Büren-Kanal. - Schüss einschliesslich ihrer Nebenarme (betrifft nur Biel und Nidau) - Zihl - Leugene - Zihlkanal - Hagneckkanal - Aare - Alte Aare 3) In Berücksichtigung der Vorgaben der rechtskräftigen Uferschutzpläne (für den Nidau-Büren-Kanal) wird für die einzelnen Wasserläufe eine konzeptionelle Rahmenplanung erstellt. Diese enthält: <ul style="list-style-type: none"> - Die Formulierung der teilräumlich spezifischen Charakteristiken und freiraumplanerischen Verhaltensweisen unter Berücksichtigung der hydrologischen Funktion der Wasserläufe. - Die Bestimmung der funktionellen Schwerpunkte (konzentrierte Erholungsnutzungen, touristische Anlagen). - Die Fussgänger- und Veloführung. - Die Bestimmung der Renaturierungsbereiche und der strategischen Revitalisierung gemäss revidiertem Gewässerschutzgesetz. - Die Bestimmung der Ausstattungselemente (Folgeeinrichtungen, Basisinfrastruktur) - Grundsätze für die Materialisierung der baulichen Eingriffe. - Grundsätze für Erschliessung und Parkierung. - Grundsätze für die Kostenverteilung von Realisierung, Betrieb und Unterhalt. 		
Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe		Kosten unbekannt Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton (Anteil zu ermitteln) <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden (Anteil zu ermitteln)
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte - Planung A5 im Bereich Anschluss Bienne-Centre - Krautkuchen		

<p>Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr</p>
<p>Dokumentation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vgl. Konzept Naherholung und Landschaft entlang des Nidau-Büren-Kanals vom 19. September 2007 - Strategische Planung GEKOBÉ zur Aufwertung der Fliessgewässer
<p>Controlling Vorhandensein politisch und fachlich konsolidierter Konzepte</p>

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
<p>C 3.01 Umsetzungsprojekt Naherholung und Landschaft Nidau-Büren-Kanal</p> <p>RGSK-Nr.: L4-1</p>	<p>Realisierung im Gang</p>	<p>Gemeinden</p>	<p>unbekannt</p>
<p>C 3.02 Koordinierte Planung Schüssufer</p> <p>RGSK-Nr.: L4-2</p>	<p>Rahmenplan für die koordinierte Projektierung von Erhaltungs-, Entwicklungs- und Aufwertungsmassnahmen im Uferbereich der Schüss.</p>	<p>Biel / Nidau</p>	<p>unbekannt</p>

Beurteilung der Massnahmen

<p>Auswirkungen</p> <p>Die Flussufer als wichtige Naherholungsgebiete der Region werden aus einer regionalen Sicht geplant und aufgewertet. Damit wird ein namhafter Beitrag zur Attraktivität der Region als Wohnstandort und als touristische Destination geleistet. Eine sorgfältige Berücksichtigung der ökologischen Anforderungen trägt zum Schutz und zur Aufwertung natürlicher Elemente bei.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</p> <p>Interessenskonflikte mit anderen Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall mittels spezifischen Interessenabwägungen zu klären.</p>
<p>Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung</p> <p>Die Massnahme weist im regionalen Kontext einen hohen Stellenwert und eine hohe Priorität auf.</p>

Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung		C 4
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: L5 ARE-Code: 0371.2.039	
Zielsetzung: Die wichtigen strukturierenden und der ökologischen Vernetzung dienenden Grünräume inner- und ausserhalb des Siedlungsgebiets werden erhalten und aufgewertet.		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (TBA, AGR, LANAT)	Federführung: Standortgemeinden	
Produkt Planungsrechtliche Sicherung und zweckmässige Nutzung der Grünstrukturen.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Die in der Richtplankarte bezeichneten siedlungsprägenden Grünräume werden als Landwirtschaftsgebiete, Erholungsraum oder naturnahe Flächen erhalten und aufgewertet. Soweit sie mit „Vorranggebieten Erholung / Freizeit“ überlagert sind, erweitert sich dieses Nutzungsspektrum entsprechend Massnahmenblatt C 1. 2) Die Gemeinden bestimmen und sichern entsprechend ihren Bedürfnissen die siedlungsinternen Vernetzungskorridore (Gewässer, Grünkorridore, Bahnlinien, Flächen mit hohem Grünanteil, usw.). Mindestens sind jedoch <ul style="list-style-type: none"> – die Flussläufe der Schüss, der Zihl, des Nidau-Büren-Kanals, des Lyssbachs sowie der Aare in Aarberg zu sichern und der Vernetzungsfunktion entsprechend zu gestalten; – die Böschungen der Bahnlinien insbesondere innerhalb des Siedlungsgebietes naturnah zu unterhalten; – ausreichende, den ökologischen Austausch gewährleistende Grünflächen innerhalb der Baugebiete zwischen den genannten Vernetzungskorridoren und dem Jurahang sowie zwischen Jurahang, Längholz und den See- und Flussufern zu sichern. 		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Kosten: – Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte – Zusammenhang mit Massnahmenblatt C 6		
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr		
Dokumentation – Landschaftsentwicklungskonzept Stadt Biel, Mai 2003 – seeland.biel/bienne, Gesamtregionaler Richtplan: Arbeitsmodul R 22: Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen, 23.03.2009		
Controlling – Die Region führt in einem periodischen Controlling die Umsetzung der Massnahme.		

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
C 4.01 Massnahmenplan Grünräume Biel-Brügg-Nidau RGSK-Nr.: L5-1	Handlungsanweisungen zu Pflege und Unterhalt	Biel / Brügg / Nidau	unbekannt

Beurteilung der Massnahmen

<p>Auswirkungen</p> <p>Siedlungsprägende Grünräume tragen zur Erhaltung und Aufwertung siedlungsnaher Naturelemente und damit zur Lebensqualität und zur ökologischen Aufwertung in Siedlungsnähe bei.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</p> <p>Interessenskonflikte mit anderen Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall mittels spezifischen Interessenabwägungen zu klären.</p>
<p>Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung</p> <p>Die Massnahme weist im regionalen Kontext einen hohen Stellenwert und eine hohe Priorität auf.</p>

Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiete		C 5
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: L6 ARE-Code: 0371.2.040	
Zielsetzung: Die für die Gliederung und das Gesamtbild der Region wichtigen Landschaftsräume werden in ihrer natürlichen Vielfalt und ihrer räumlichen Integrität erhalten und verstärkt.		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (AGR, LANAT) <input checked="" type="checkbox"/> Organisationen (LOS, Landschaftswerk Biel-Seeland, Biotopverbund Grosses Moos)	Federführung: - seeland.biel/bienne - Standortgemeinden	
Produkt Massnahmen zum Schutz und zur Aufwertung der Landschaft. Die ausgeschiedenen Schutzgebiete erfüllen je nach Situation auch die Funktion von Siedlungstrenngürteln.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Die in der Richtplankarte bezeichneten Landschaftsschutzgebiete A umfassen jene Bereiche, welchen aufgrund ihres ökologischen, landschaftlichen oder soziokulturellen Wertes besonderer Schutz zukommt. Die durch die Gemeinden zu ergreifenden Massnahmen sind: a. Bauverbot mit Ausnahmen für standortgebundene Einrichtungen wie Wasserreservoirs, Pumpwerke, einfache Weideunterstände für Tiere; b. Verbot von Terrainveränderungen durch Vorkehren wie Aufschüttungen, Abgrabungen oder Deponien. Gestattet sind Massnahmen zur Bodenverbesserung. c. Schutz, Pflege und gezielte Aufwertung der Elemente des Naturbestandes wie Bäume, Hecken und Bachläufe. 2) In den Landschaftsschutzgebieten B sorgen die Gemeinden grundsätzlich für den Verzicht auf Vorkehren, welche störende Immissionen oder Verkehrsbewegungen zur Folge haben, sowie wesentliche Terrainveränderungen und Beeinträchtigungen von Lebensräumen. Davon nicht betroffen sind Massnahmen zur Bodenverbesserung, der Ausbau landwirtschaftlicher Bauten und Anlagen bestehender Betriebe sowie Erweiterungen im Rahmen der inneren Aufstockung, unter Berücksichtigung des Landschaftsbildes und von ökologisch wertvollen Lebensräumen. Die Gemeinden differenzieren in diesem Sinne die möglichen Eingriffe entsprechend der örtlichen Empfindlichkeit mittels planungsrechtlicher Massnahmen (Richtpläne, Schutzzonepläne). Erweiterungen der Bauzone und Intensivlandwirtschaftszonen sind ausgeschlossen. Übergeordnete Schutzbestimmungen (BLN-Gebiete, kantonale Naturschutzgebiete, Gewässerschutzgebiete usw.) bleiben vorbehalten (siehe Hinweis auf der Rückseite). 3) Im übrigen Landwirtschaftsgebiet sind zonenkonforme Bauten, Anlagen und Vorkehren gewährleistet. 4) Die Standortgemeinden erarbeiten nach ihren Bedürfnissen Landschaftsentwicklungskonzepte und gewährleisten in Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Nutzung die erforderlichen Schutz-, Aufwertungs- und Pflegemassnahmen. 5) seeland.biel/bienne koordiniert die Schutz-, Aufwertungs- und Pflegemassnahmen in den Gemeinden bei Bedarf.		
Realisierung: <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Kosten: – Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Gemeinden	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte - Potenzielle Konflikte mit der landwirtschaftlichen Nutzung, Infrastrukturbauten, Erholung - Der Regionale Richtplan Biel-Seeland und die Landschaftsrichtpläne EOS und Grenchen-Büren werden mit dem Richtplan / RGSK 2. Generation abgelöst (siehe Hinweis auf der Rückseite)		

Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr
Dokumentation – seeland.biel/bienne, Gesamtregionaler Richtplan: Arbeitsmodul R 22: Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen, 23.03.2009
Controlling Stand der Schutzvorschriften in den Gemeinden

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
–			

Hinweise:

Das vorliegende Massnahmenblatt und die in der Richtplankarte ausgeschiedenen Landschaftsschutzgebiete lösen die noch gültigen Richtpläne der ehemaligen Regionen Biel-Seeland, EOS und Grenchen-Büren ab.

Mit den ausgeschiedenen Landschaftsschutzgebieten wird den zu erhaltenden Wildtierkorridoren Rechnung getragen.

Beurteilung der Massnahmen

Auswirkungen Mit der Erhaltung und der Aufwertung der intakten Landschaftsräume wird die Wohn- und Lebensqualität für die Bewohner der Region und die Attraktivität für die Besucher erhalten und gestärkt. Damit sind auch die Voraussetzungen für die angestrebten Entwicklungsziele gegeben. Gleichzeitig werden die natürlichen und ökologischen Werte erhalten und gestärkt.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen Mit weiteren Massnahmen wie die Siedlungsgrenzen werden die Schnittstellen mit der Siedlung geklärt. Mögliche Konflikte mit der Landwirtschaft sind fallweise zu lösen. Die in den "Massnahmen und Vorgehen" gewählten Bestimmungen tragen den Anliegen der Landwirtschaft in hohem Mass Rechnung.
Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung Massnahme C5 weist im gesamtregionalen Kontext einen hohen Stellenwert und eine hohe Priorität auf.

Ökologische Landschaftsentwicklung		C 6
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: L7 ARE-Code: 0371.2.041	
Zielsetzung: Erhaltung, Förderung und Entwicklung der ökologischen Vielfalt und der regionaltypischen Kulturlandschaften		
Weitere beteiligte Stellen	Federführung:	
<input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (AGR, LANAT, KAWA) <input checked="" type="checkbox"/> Organisationen (LOS, Landschaftswerk Biel-Seeland, Biotopverbund Grosses Moos, Pro Natura, Pro Agricultura)	<input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Standortgemeinden	
Produkt Koordinierte Landschaftsentwicklung / Koordination Natur und Landschaft		
Massnahmen und Vorgehen		
1) Erarbeitung von Grundlagen und Grundsätzen zu einer koordinierten Landschaftsentwicklung. 2) Unterstützung und Förderung folgender Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzungsmassnahmen für die kantonalen Aufwertungsgebiete nach KLEK und weitere Gebiete. - Aufwertung spezifischer Lebensräume für wichtige Zielarten. - Bezeichnen und Analyse von Verbundachsen und Ableiten entsprechender Massnahmen. - Aufwertung von Fliessgewässern. - Aufwertung von Mooskanälen. - Aufwerten von Waldrändern. - Fördern von ÖQV-Vernetzungsprojekten. - Fördern des kommunalen Naturschutzes. 3) Umsetzung ökologische Landschaftspflege durch Schaffung einer Koordinationsstelle Natur und Landschaft mit den Aufgaben <ul style="list-style-type: none"> - Koordination der Akteure im Bereich Natur und Landschaft - Koordination, Begleitung und Umsetzung der regionalen Aufgaben und Projekte im Bereich Natur und Landschaft - Betrieb eines regionalen Ersatzmassnahmenpools für ökologische Ersatzmassnahmen - Information, Weiterbildung und Beratung - Monitoring und Erfolgskontrolle - Sensibilisierung der Öffentlichkeit 		
Realisierung:	Kosten 2015:	
<input checked="" type="checkbox"/> 2016 Koordinationsstelle N + L <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe:	Koordinationsstelle N + L: Fr. 25'000.- Umsetzung / Koordination: Fr. 25'000.- Kosten 2016 und später: noch offen	
Stand der Umsetzung	Kostenteiler	
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	<input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton (50% an Umsetzung / Koordination) <input checked="" type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Gemeinden	
Abhängigkeiten, Zielkonflikte		
<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhang mit Massnahmenblatt C2, Seeufergebiet - Landschaftsschutz siehe Massnahmenblatt C 5 Vorranggebiete Natur und Landschaft 		

<p>Zusammenhang Führungsinstrument</p> <ul style="list-style-type: none"> - Massnahmenblatt Nr. 1, Neue Regionalpolitik NRP - Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr - Massnahmenblatt Nr. 13, Umsetzung landwirtschaftliche Planung Seeland West - Massnahmenblatt Nr. 20, regionaler Massnahmenpool für ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen - Massnahmenblatt Nr. 22, Koordinationsstelle Natur und Landschaft
<p>Dokumentation</p> <ul style="list-style-type: none"> - seeland.biel/bienne, Gesamtregionaler Richtplan: Arbeitsmodul R 22: Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen, 23.03.2009 - Landschaftskonzept Seeland, Juni 1997, Regionalplanungsverband Biel-Seeland - seeland.biel/bienne, Neue Regionalpolitik: Integrierte Landschaftspflege im Seeland (Projekt L4) - Regionaler Ersatzmassnahmenpool für ökologische Ersatzmassnahmen, Bericht zur Startphase (Februar 2016, Sigmaphan / Landschaftswerk Biel-Seeland)
<p>Controlling</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stand LEK in den Gemeinden

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
C 6.01 Koordinationsstelle Natur und Landschaft	Aufbau einer regionalen Koordinationsstelle Natur und Landschaft (2015) Betrieb der Koordinationsstelle (ab 2016)	s.b/b	25'000 noch offen
C 6.02 Ökologische Ersatzmassnahmen KLB	Im Zusammenhang mit der geplanten neuen Strassenverbindung Hauptstrasse Lyss-Büren – H6-Anschluss Lyss Nord sind Ersatzmassnahmen geplant. Massgebend ist der Richtplan KLB (siehe Anhang b1)	Gemeinden	

Beurteilung der Massnahmen

<p>Auswirkungen</p> <p>Die Massnahme verbessert die Qualität des natürlichen Lebensraumes.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</p> <p>Die Massnahmen steht zum Teil im Interessenskonflikt mit weiteren Ansprüchen (Landwirtschaft, Siedlung, Erholung), welcher im Einzelfall zu lösen ist</p>
<p>Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung</p> <p>Der bestehende Richtplan / RGSK beinhaltet bereits verschiedene landschaftliche Themen. Speziell zu erwähnen sind die Landschaftsschutzgebiete gemäss MB C5. Mit der Massnahme C6 wird eine umfassende und weiterführende Umsetzung und Koordination im Bereich Natur und Landschaft angestrebt. Die Koordinationsstelle soll die verschiedenen Ansätze vernetzen und damit Synergien nutzen. Die Massnahme hat eine unterstützende Wirkung zu bereits vorhandenen Bestrebungen und ist von hoher Priorität.</p>

Landwirtschaftliche Gesamtplanung		C 7
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: L8 ARE-Code: 0371.2.042	
Zielsetzung: Schaffung optimaler Bedingungen für die zukünftige Entwicklung der Landwirtschaft und für die umfassende und wirtschaftliche Sanierung der landwirtschaftlichen Infrastrukturen, unter Berücksichtigung eines ganzheitlichen Ansatzes, welcher die unterschiedlichen Raumansprüche an das Landwirtschaftsgebiet einbezieht.		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> Verband der Gemeinden des Seebezirks <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden, Burgergemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (AGR, ANF, Inforama, AWA, FI, JI, KDP, JGK, IGG) <input checked="" type="checkbox"/> Organisationen (LOS, Pro Agricultura, Biotopverbund, Landschaftswerk, Pro Natura, Flurgenosenschaften, Gemüseproduzenten)	Federführung: - seeland.biel/bienne - Kanton Bern (LANAT)	
Produkt Die Teilraumkonferenz Ins-Erlach ist dafür besorgt, dass die Umsetzung der im Rahmen der Landwirtschaftlichen Planung Seeland West erarbeiteten Massnahmen durch die direktbetroffenen Akteure eingeleitet wird und die Massnahmen inhaltlich wie organisatorisch aufeinander abgestimmt werden. Besteht in andern Teilräumen der Region der Bedarf landwirtschaftliche Infrastrukturen umfassend zu sanieren, wird am Beispiel des Pilotprojektes Ins-Erlach die Erarbeitung einer Landwirtschaftlichen Planung inhaltlich und organisatorisch unterstützt.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Begleitung der Umsetzung der Landwirtschaftlichen Planung im Teilraum Ins/Erlach: Bodenkartierung, Boden-erhaltung / Kulturlandverbesserung, Ökologie, Binnenkanäle, Wegnetze, Be- und Entwässerung (siehe Massnahmenblätter der landwirtschaftlichen Planung) 2) Bei ausgewiesenem Bedarf Ausweitung der Landwirtschaftlichen Planung auf andere Teilräume der Region.		
Realisierung: <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (Massnahme 1) <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> bei Bedarf (Massnahme 2)	Kosten: Massnahme 1: Koordination: 9'000.- (pro Jahr) Bodenkartierung: 24'000.- (2016-2020, Anteil s.b/b)	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	Massnahme 2: offen Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Gemeinden	
Abhängigkeiten, Zielkonflikte, Hinweise - Massnahmenblatt C 6 "ökologische Landschaftsentwicklung" - Massnahmenblatt C 5 "Vorranggebiete Natur und Landschaft A und B" - NRP-Projekt T2 "touristische Angebote im Seeland" - Modellvorhaben integrales Wassermanagement Seeland-Broye (IWM)		

<p>Zusammenhang Führungsinstrument</p> <p>Massnahmenblatt Nr. 13 Umsetzung der landwirtschaftlichen Planung Seeland West</p> <p>Massnahmenblatt Nr. 20, regionaler Massnahmenpool für ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen</p> <p>Massnahmenblatt Nr. 22, Koordinationsstelle Natur und Landschaft</p>
<p>Dokumentation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landwirtschaftliche Planung Seeland West, 05.11.2014 - seeland.biel/bienne, Gesamtregionaler Richtplan: Arbeitsmodul R 22: Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen, 23.03.2009
<p>Controlling</p> <p>-</p>

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
Umsetzung LWP Seeland West RGSK-Nr.: L8-01	Koordination und Abstimmung der Umsetzungsmassnahmen	s.b/b / TK Ins-Erlach	Pro Jahr 9'000.-
Bodenkartierung RGSK-Nr.: L8-02	Erarbeitung einer Bodenkarte und Entwicklung von Grundsätzen für Bodenaufwertungs- und Sanierungsprojekte	PAC/ TK Ins- Erlach	Gesamt: 920'000.- Anteil s.b/b: 120'000.- (2016-20)

Beurteilung der Massnahmen

<p>Auswirkungen</p> <p>Die Massnahme verbessert die Existenzgrundlage für die Landwirtschaft und optimiert die unterschiedlichen Ansprüche an die Landwirtschaftsgebiete.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</p> <p>Die Massnahme berücksichtigt die unterschiedlichen Ansprüche und Interessen.</p>
<p>Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung</p> <p>Die Massnahmen haben im Sinne der Zielsetzung, die Landwirtschaft zu stärken, eine hohe Priorität. Eine Ausdehnung in weitere Gebiete der Region ist vorgesehen.</p>

Wald / Holznutzung		C 8
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: L9 ARE-Code: 0371.2.043	
Zielsetzung: Sicherstellung von waldspezifischen Aspekten ausserhalb des Waldes		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (AGR, LANAT, KAWA)	Federführung: - seeland.biel/bienne - Standortgemeinden	
Produkt Koordinationsinstrument zwischen Regionalen Waldplänen und Gesamtregionalem Richtplan,		
Massnahmen und Vorgehen 1) Sicherstellung der Transportrouten für die Holzabfuhr. 2) Vorsorgliche Festlegung von Standorten für Nasslagerplätze im Falle von Grossereignissen. 3) Evaluation möglicher Standorte für gedeckte Lagerplätze für Energieholz. 4) Evaluation möglicher Areale für Ersatzaufforstungen. 5) Sicherstellen Holzverlad auf Bahn.		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011– 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Kosten: – Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Gemeinden	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte –		
Zusammenhang Führungsinstrument –		
Dokumentation - seeland.biel/bienne, Gesamtregionaler Richtplan: Arbeitsmodul R 22: Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen, 23.03.2009 - Amt für Wald, Waldabteilung 7: Regionaler Waldplan Jura-Südfuss - Amt für Wald, Waldabteilung 7: Regionaler Waldplan Oberes Seeland - Amt für Wald, Waldabteilung 7: Regionaler Waldplan Unteres Seeland - Amt für Wald, Waldabteilung 7: Regionaler Waldplan Frienisberg, Laupenam		
Controlling –		

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
-			

Beurteilung der Massnahmen

Auswirkungen Mit der Massnahme wird die Koordination zwischen der Holzlogistik und den Waldplänen sichergestellt.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen
Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung Die Massnahme trägt zur Unterstützung der Wald- und Holzwirtschaft bei. Mittlere Priorität.

Windenergie		C 9
Stand: Dezember 2016	RGSK-Nr.: L10 ARE-Code: 0371.2.044	
Zielsetzung: Nutzung des Potenzials für Windenergie an optimalen Standorten innerhalb des Gebietes der zukünftigen Regionalkonferenz Biel/Bienne-Seeland-Berner Jura		
Weitere beteiligte Stellen <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Nachbarkantone (SO, NE, FR) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern (AGR, ANF, AUE, Jagdinspektorat) <input checked="" type="checkbox"/> Organisationen (Swiss éole, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz)	Federführung: – seeland.biel/bienne – Jura Bienne	
Produkt Standorte für Windparks sollen in erster Priorität auf den Jurahöhen mit günstigen Windverhältnissen und genügender Windstärke realisiert werden. Die konkreten Standorte sind unter Berücksichtigung der wesentlichen Anforderungen wie Natur- und Landschaftsschutz, Erschliessung, Lärm/Sicherheit usw. festzulegen. Übrige Standorte in der Region seeland.biel/bienne sind zu ermöglichen, wenn eine genügende Windstärke nachgewiesen ist und die übrigen Anforderungen erfüllt sind.		
Massnahmen und Vorgehen 1) Die Regionen des Berner Juras legen im Richtplan "Parcs éoliens" die geeigneten Standorte für Windparks fest. Standorte auf den Jurahöhen, welche im Perimeter von seeland.biel/bienne liegen und welche als prioritär bezeichnet werden, werden in geeigneter Weise rechtsgültig festgesetzt. 2) Im übrigen Perimeter von seeland.biel/bienne wird vorerst auf die Erarbeitung eines Richtplans "Windenergie" verzichtet. Vorbehalten bleibt eine Verpflichtung durch den Kantonalen Richtplan (laufende Anpassung des Massnahmenblatts C_21). Auf Antrag eines Investors kann die Erarbeitung des Richtplans in Betracht gezogen werden, wenn eine genügende Windstärke nachgewiesen ist und Aussicht darauf besteht, an den vorgesehenen Standorten die Anforderungen zu erfüllen. 3) Die Regionen sorgen mit Unterstützung des Kantons dafür, dass die Wertschöpfung aus Windenergie auch den regionalen Akteuren zugute kommt.		
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Kosten: – Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Gemeinden	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		
Abhängigkeiten, Zielkonflikte – Massnahmenblatt C6 "ökologische Landschaftsentwicklung" – Massnahmenblatt C5 "Vorranggebiete Natur und Landschaft A und B" – NRP-Projekt L4 "integrierte Landschaftspflege im Seeland" – NRP-Projekt T2 "touristische Angebote im Seeland" – Förderung einheimischer Energien: Biomasse, Holz, Sonne, Erdwärme – Zurzeit ist eine Anpassung des Massnahmenblatts C_21 im Kantonalen Richtplan im Gang. Darin ist vorgesehen, die Regionen zur Erarbeitung von Windenergie-Richtplänen bis 2020 zu verpflichten.		

Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 12 Regionales Energiekonzept
Dokumentation – seeland.biel/bienne, Gesamtregionaler Richtplan: Arbeitsmodul R 22: Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen, 23.03.2009
Controlling –

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
–			

Beurteilung der Massnahmen

Auswirkungen Die Massnahme legt die Priorität bei der Windenergie auf die Jurahöhen und verzichtet auf eine Positivplanung im Seeland. Sie schliesst eine solche aber nicht aus, falls ein Bedarf vorhanden ist und die Anforderungen erfüllt werden können.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen Windenergie steht im Konflikt mit der Landschaft, der Ökologie und teilweise der Siedlung und erfordert diesbezüglich sorgfältige Abwägungen.
Bedeutung im Gesamtrahmen / Priorisierung Die Förderung erneuerbarer Energien weist für die Region seeland.biel/bienne einen hohen Stellenwert auf. Im Seeland werden aber eher andere Formen priorisiert (Holz, Fotovoltaik, Geothermie).

Wirkungskontrolle		D 1	
Stand: Dezember 2016		RGSK-Nr.: C1 ARE-Code: -	
Zielsetzung: Die Durchführung der Massnahmen des Richtplans wird periodisch überprüft.			
Weitere beteiligte Stellen <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> Kanton Bern		Federführung: seeland.biel/bienne	
Produkt Richtplancontrolling.			
Massnahmen und Vorgehen 1) seeland.biel/bienne erstattet im Rahmen der 4-jährigen Aktualisierung des Richtplans einen Bericht zu den Richtplanmassnahmen. Dieser gibt über die getroffenen Massnahmen und daraus abgeleiteter Projekte sowie ihre Wirkungsweise Auskunft. 2) seeland.biel/bienne definiert und installiert die Modalitäten für die Kontrolle der strategischen Ziele des Richtplans und die Wirkung der Massnahmen. Das Controlling erfolgt mindestens alle 4 Jahre.			
Realisierung: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		Kosten: CHF 5'000.- / Jahr Kostenteiler <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Gemeinden	
Stand der Umsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung			
Abhängigkeiten, Zielkonflikte -			
Zusammenhang Führungsinstrument Massnahmenblatt Nr. 4, Umsetzung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr			
Dokumentation -			
Controlling -			

Umsetzungsprojekte

Projektname	Inhaltsangabe	Zuständig	Kosten
-			

Richtplan / RGSK Biel-Seeland 2. Generation

Anhang zu den Massnahmenblättern

Objektblätter linkes Bielerseeufer

Objektblatt 1: A5, Sofortmassnahmen und kurzfristige Massnahmen

Objektblatt 2: A5, langfristiges Sanierungskonzept

Objektblatt 4: Ligerz, SBB-Doppelspurtunnel

Objektblatt 5: Ligerz, öV-Erschliessung

Objektblatt 6: Ligerz, Rückbau SBB-Trasse

Objektblatt 7: Siedlung und Landschaft

Die behördenverbindlichen Richtplan-Inhalte sind in den Objektblättern eingerahmt und als Festlegung (F), Zwischenergebnis (Z) oder Vororientierung (V) bezeichnet.

Richtplan Koordinierte Planung Lyss-Busswil KLB (Auszug)

Objektblatt 1 **A5, Sofortmassnahmen und kurzfristige Massnahmen (UPlANS)**

Ausgangslage	<p>Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden in den Jahren 2006 – 07 unter der Federführung des Kantons diverse Massnahmen umgesetzt (Geschwindigkeitslimiten, Überholverbote, gestalterische Massnahmen).</p> <p>Die A5 ist teilweise sanierungsbedürftig. Dringliche Massnahmen (insb. Sanierung von Stützmauern) wurden unter der Federführung des ASTRA bereits in den Jahren 2013 – 15 realisiert. Im Rahmen der Unterhaltsplanung UPlANS werden zwischen 2023 und 2027 die verbleibenden Sanierungen vorgenommen.</p>
Grundsatz	<p>Bei der UPlANS sollen die Ziele zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nach wie vor höchste Priorität haben. Zudem gelten folgende Grundsätze: F</p> <ul style="list-style-type: none"> • Landschafts- und ortsbildverträgliche Sanierung, insbesondere bei der Gestaltung von Stützmauern, Viadukten und Lärmschutzmassnahmen. • Optimierung der Veloführung, Sicherstellung einer sicheren Veloführung auch während der Bauphasen. • Abstimmung der Massnahmen im Bereich Vingelz auf die verkehrlichen flankierenden Massnahmen zur A5 Umfahrung Biel, Vingelztunnel.
Umsetzung	<p>Die Massnahmen werden im Rahmen der Konferenz linkes Bielerseeufer abgesprochen, bei Bedarf werden weitere regionale Akteure in die Lösungsfindung einbezogen. F</p> <p>Das ASTRA zieht bei der Projektierung eine Fachperson „Gestaltung“ bei.</p>
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung des Dossiers „Massnahmenkonzept“ und Priorisierung der Massnahmen 2015 • Erarbeitung von Projektstudien gemäss festgelegten Prioritäten 2016 – 2021 • Sanierungsarbeiten 2023 - 2027
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Objektblatt 2: Abstimmung der Massnahmen auf das langfristige Sanierungskonzept (relevante Abschnitte) • MB B 11/XIII: Berücksichtigung des Konzeptes für die Veloführung

Federführung ASTRA, Filiale Estavayer-leLac

Beteiligte Weitere Beteiligte:

- TBA, Velofachstelle
- TBA, OIK III / NSBau
- Kantonspolizei Bern
- Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern
- seeland.biel/bienne (Konferenz linkes Bielerseeufer)
- Betroffene Gemeinden
- Natur- und Heimatschutzkommission ENHK
- Schutzorganisationen

Objektblatt 2 A5, langfristiges Sanierungskonzept

Ausgangslage

Das linke Bielerseeufer ist im Bundesinventar der Landschaften von nationaler Bedeutung (BLN). Bund, Kantone und Gemeinden sind verpflichtet dem Rechnung zu tragen. Die heutige A5 beeinträchtigt durch ihre Linienführung die Ortsbilder und durch den Lärm die Lebensqualität der meisten Ortschaften entlang dem linken Bielerseeufer. Im Übrigen stellt sie einen massiven Eingriff in das Landschaftsbild dar.

Zudem vermag der verkehrsorientierte Ausbaustandart der heutigen (blau signalisierten) A5 am linken Bielerseeufer vor allem in den Bereichen mit Anstössern und Abbiegebeziehungen betreffend Verkehrssicherheit und Geschwindigkeit nicht zu genügen. Der motorisierte Verkehr wird voraussichtlich von ca. 13'000 Fahrzeugen im Jahr 2013 bis auf ca. 17'600 Fahrzeuge bis ins Jahr 2026 zunehmen.

Grundsatz

Die A5 am linken Bielerseeufer soll auch langfristig als zweispurige Strasse geführt werden.	F
--	----------

Mit einer Abfolge von offen geführten Abschnitten und Tunnelumfahrungen sollen die Beeinträchtigungen sowohl für die Bevölkerung als auch für die Landschaft zumindest teilweise behoben werden und die Verkehrssicherheit erhöht werden.	F
---	----------

Bei der Realisierung von Tunnelumfahrungen sind die Ortsdurchfahrten Vingelz, Tüscherz-Alfermée und Twann parallel dazu umzugestalten und rückzubauen (Der Rückbau hat so zu erfolgen, dass bei temporären Tunnelschliessungen der Verkehr bewältigt werden kann).

Die rückzubauenden Abschnitte sollen mittels einer Neugestaltung und Neuaufteilung des Strassenquerschnittes der neuen Funktion angepasst werden.

Die Tunnel-Portalzonen sind so landschaftsschonend wie möglich zu gestalten.

Konzept

Massnahmen 1. Priorität	F
-------------------------	----------

- Tunnel-Umfahrung Vingelz mit Halbanschluss in Vingelz-Rusel (von und nach Neuchâtel); möglichst provisorische, Landschaft schonende Lösung, welche bei der Realisierung der Tunnelumfahrung Tüscherz-Twann zurückgebaut werden kann.
- Tunnel-Umfahrung Twann
- Optimierung Verkehrsführung inkl. Zweiradführung zwischen Tunnelportal Twann Ost und Tunnelportal Vingelz West

Langfristige Optionen	V
-----------------------	----------

- Tunnelumfahrung Tüscherz-Alfermée (Sicherstellung der Option im Rahmen des Projektes Umfahrung Vingelz)
- Tunnelumfahrung La Neuveville

Umsetzung	<p>Tunnel-Umfahrung Vingelz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • generelles Projekt liegt vor • Ausführungsprojekt in Erarbeitung / Genehmigung 2017 • Inbetriebnahme ca. 2030 <p>Tunnel-Umfahrung Twann:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generelles Projekt liegt vor • Ausführungsprojekt liegt vor, muss aufgrund einer Beschwerde überarbeitet werden • Realisierung vor Realisierung des SBB-Tunnels Ligerz (Ziel der Region) vor 2025 <p>Für die Optionen Umfahrungen Tüscherz-Alfermée und La Neuveville müssen Zweckmässigkeitsprüfungen, Grundsatzbeschlüsse auf Bundesebene, generelle Projekte und Ausführungsprojekte erarbeitet werden. vor 2030</p>
Abhängigkeiten	<p>Objektblatt 1: Die Massnahmen des kurzfristigen Sanierungskonzeptes müssen mit dem langfristigen Sanierungskonzept korrespondieren.</p> <p>MB B 11/XIII: Umsetzung in engem Zusammenhang mit der langfristigen Führung des Veloverkehrs.</p> <p>Objektblatt 4: Koordination mit dem SBB-Doppelspurtunnel</p> <p>Objektblatt 5: Ligerz, öV-Erschliessung: Mit der Realisierung der Strassentunnel-Umfahrung von Twann würde der Engpass (Einbahnsystem) in Kleintwann behoben und damit die Einführung des öV-Ersatzangebotes für Ligerz erleichtert, da die Busse die Fahrzeiten besser einhalten könnten.</p>
Federführung	Bundesamt für Strassen ASTRA
Beteiligte	<p>Weitere Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TBA, Velofachstelle • TBA, OIK III / NSBau • seeland.biel/bienne • Betroffene Gemeinden • Schutzorganisationen • Natur- und Heimatschutzkommission ENHK
Hinweise	Im Falle einer Realisierung des Umfahrungstunnels Tüschrz-Alfermée ist zu prüfen, ob auf dem Abschnitt zwischen den Tunnelportalen Tüscherz - West und Twann - Ost der Veloverkehr getrennt geführt werden kann.

Objektblatt 4 Ligerz, SBB-Doppelspurtunnel

Ausgangslage

Der knapp 2 km lange Bahnlinienabschnitt Twann - Ligerz stellt die letzte Doppelspurlücke der Jurasüdfusslinie dar. Ein Projekt zum Doppelspurausbau mit einem rund 1,3 km langen Tunnel zur Umfahrung von Ligerz und einer Verschiebung der Bahnhofstestelle rund 300m westwärts nach Schafis war in den 80er-Jahren weit gediehen, scheiterte jedoch am landschaftsschutzbedingten Widerstand in der Region.

Der einspurige Abschnitt Twann - Ligerz stellt aus Sicht des Bahnverkehrs grosse Probleme, indem er die Umsetzung der 2. Etappe Bahn 2000 mit Halbstundentakt der Interregio-Verbindungen (Zürich/Basel -) Biel - Neuenburg - Lausanne (- Genf) verunmöglicht. Mit einem Doppelspurausbau würde die Kapazität zwischen Biel - Neuenburg um bis zu 60% erhöht.

Die bestehende Bahnlinie stellt einen starken Eingriff in die Ufer- und Reb-landschaft von nationaler Bedeutung dar und beschert der Ortschaft Ligerz wie den benachbarten Weilern Bipschal und Schafis sehr hohe Immissionen (Lärm, Erschütterungen) sowie Risiken infolge gehäufte Gefahrguttransporte.

Grundsatz

Um den Kapazitätsengpass zu beseitigen und um die Uferlandschaft und Siedlungen (Ligerz, Schafis) von den massiven Immissionen und Risiken zu befreien, soll ein ca. 2 km langer Doppelspur - Umfahrun-
gstunnel realisiert werden – quasi parallel zum bestehenden Autobahn-
tunnel und mit Aufhebung der Bahnstation Ligerz.

F

Umsetzung

Der SBB – Doppelspurausbau Ligerz ist in der im 2014 angenommenen FABI-Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) enthalten und fällt in den Ausbaus-
schritt 2025. Umsetzungsschritte:

- | | |
|---|-----------|
| • Varianten- und Machbarkeitsstudien, Festlegen der Variante für das Vorprojekt | 2014 / 15 |
| • Erarbeitung Vorprojekt und Bauprojekt | 2015 / 17 |
| • Eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren | 2018 / 19 |
| • Realisierung | ab 2020 |

Die Planung wird durch die Konferenz linkes Bielerseeufer begleitet. Diese sorgt dafür, dass die Interessen der Region berücksichtigt werden (siehe auch „Hinweise“)

Abhängigkeiten

Objektblatt 2:

Variante Wahl und Bauphasen sind abhängig von der Realisierung des Twanntunnels A5

Objektblatt 5:

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des Doppelspurtunnels muss das öV-Ersatzangebot für Ligerz eingeführt werden.

Federführung Bundesamt für Verkehr / SBB

Beteiligte Weitere Beteiligte:

- Bundesamt für Umwelt
- Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern AöV
- TBA, OIK III und NSbau
- seeland.biel/bienne (Konferenz linkes Bielerseeufer)
- Betroffene Gemeinden
- Schutzorganisationen
- Natur- und Heimatschutzkommission ENHK

Hinweise

Die Konferenz linkes Bielerseeufer hat für den betroffenen Bereich Twann – Bipschal eine Grundlage erarbeitet, welche als Beurteilungsgrundlage für die Planung des Tunnels dient. Folgende Ziele werden in diesem Raum verfolgt:

- Minimale Beeinträchtigung des Ortsbildes im Bereich Kleintwann - Bipschal
- Minimale Beeinträchtigung der Landschaft im Bereich Bipschal und des Bereichs des Seeufers
- Verbesserung der Wohn- und Siedlungsqualität in Kleintwann (Lärm, Aussicht, ..)
- Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes
- Minimale Flächenverluste (Siedlung, Seeuferbereich, Restflächen)
- Gewährleistung der Strassenverbindung Twann-Ligerz
- Verbesserung der Velo- und Fussgängerverbindungen längs und Quer zum Seeufer
- Gewährleistung der Erschliessung des Uferbereiches und des Ortsteils Kleintwann

Diese Kriterien sollen sowohl bei der Variantenwahl wie bei der Projektierung berücksichtigt werden. In der Projektierung sollen qualitätssichernde Verfahren angewendet werden.

Objektblatt 5 Ligerz, ÖV-Erschliessung

Ausgangslage	Für Ligerz ist heute die öV-Erschliessung optimal: die Bahnstation liegt zentral und in unmittelbarer Nachbarschaft zur Seilbahn- und zur Schiffstation. Mit dem angestrebten Doppelspurausbau des Bahnlinienabschnittes Twann - Ligerz würde die Bahnstation aufgehoben und Ligerz damit (mit Ausnahme der Seilbahn und Schiffskurse) vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten.
Grundsatz	Mit der Realisierung des SBB-Doppelspurtunnels ist für Ligerz ein öV-Ersatzangebot bereitzustellen, das einerseits attraktiv genug und andererseits finanziell verkraftbar ist. F
Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> • Von Morgen früh bis Abend spät regelmässige ÖV-Verbindungen Ligerz - Biel (grundsätzlich Stundentakt, bei genügender Nachfrage einzelne Verdichtungen in Hauptverkehrszeiten), Reisezeit max. 15 Minuten, also max. 5' länger als heute (Beziehung Ligerz - Biel ist eindeutig prioritär!) • Tagsüber regelmässige öV-Verbindungen Ligerz - Neuchâtel, Reisezeit max. 30 Minuten, also max. 10' länger als heute • Verbesserte Feinerschliessung von Ligerz (Bipschal/Unterdorf) • Von Morgen früh bis mindestens 20 Uhr regelmässige Verbindungen Prêles - Biel, optimale Anschlüsse in Ligerz • Ausreichende Transportkapazität, um Spitzenbelastungen im Alltagsverkehr (Hauptverkehrsspitze morgens) und im Freizeit- / Tourismusverkehr (v.a. Juni bis September) angemessen bewältigen zu können (ohne Sitzplatzanspruch auf kurzen Busfahrten) • Attraktives Transportgefäss, um Komfortverlust (zusätzliches Umsteigen) und Reisezeitverlängerung gegenüber der Bahnerschliessung möglichst zu kompensieren • Kundenfreundliches Ticketing (mindestens heutige Qualität) • Nutzung von Synergien zwischen Bahnersatzbetrieb und Vinifuni (asm) zur Minimierung der Mehrkosten gegenüber Ist-Zustand <p>Diese Anforderungen müssen zum Zeitpunkt der Umsetzung aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen überprüft werden. Z</p>
Umsetzung	Erarbeitung und Einführung des Konzeptes auf den Zeitpunkt der Eröffnung des SBB-Doppelspurtunnels. Dabei sind nochmals verschiedene Varianten zu prüfen und gegeneinander abzuwägen.

Abhängigkeiten	<p>Objektblatt 2: A5, langfristiges Sanierungskonzept: Mit der Realisierung der Strassentunnel-Umfahrung von Twann würde der Engpass (Einbahnsystem) in Kleintwann behoben und damit die Einführung des öV-Ersatzangebotes für Ligerz erleichtert, da die Busse die Fahrzeiten besser einhalten könnten.</p> <p>Objektblatt 4: Ligerz, SBB-Doppelspurtunnel: Das öV-Ersatzangebot für Ligerz muss gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des Doppelspurtunnels eingeführt werden, da ab dann die Bahnstation Ligerz wegfällt.</p>
Federführung	RVK 1
Beteiligte	<p>Weitere Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none">• Betroffene Gemeinden• Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern AöV• seeland.biel/bienne (Konferenz linkes Bielerseeufer)• Association régionale Jura-Bienne• SBB• Aare seeland mobil asm• Postauto
Hinweise	<p>Aus den Vorabklärungen der RVK (2005) resultierte als Bestvariante ein Pendelbusbetrieb zwischen Twann und Ligerz mit Sofortanschlüsse auf die Regionalzüge in Twann (Zugskreuzungen) und auf die den Vinifuni (asm). Die RVK wird zu gegebener Zeit ein auf die aktuellen Rahmenbedingungen abgestimmtes Konzept erarbeiten.</p>

Objektblatt 6 Ligerz, Rückbau SBB-Trasse

Ausgangslage	Mit der Realisierung des Doppelspurtunnels Ligerz wird das SBB-Trasse künftig nicht mehr von der Bahn genutzt.
Grundsatz	Als flankierende Massnahme zum Bahntunnel soll die bisher stark durch die Bahnlinie bestimmte Uferzone in der Gemeinde Ligerz und in Schafis (Gemeinde La Neuveville) aufgewertet werden. Das Bahntrasse wird aufgehoben und durch neue Nutzungen ersetzt.
Umsetzung	Die entsprechende Planung (Ortsplanung, Anpassung Uferschutzpläne) ist frühzeitig einzuleiten und durchzuziehen, um unmittelbar nach Inbetriebnahme des Bahntunnels an die Umsetzung gehen zu können.
Abhängigkeiten	Objektblatt 4: Der SBB-Doppelspurtunnel muss realisiert sein.
Federführung	Gemeinden Ligerz und La Neuveville
Beteiligte	Weitere Beteiligte: <ul style="list-style-type: none">• seeland.biel/bienne (Konferenz linkes Bielerseeufer)• SBB• Schutzorganisationen
Hinweise	Die einmalige Chance ist optimal zu nutzen. Für die Planung sind qualitätssichernde Verfahren anzuwenden. Eine frühzeitige Planung dazu beitragen, den Nutzen des Bahntunnels konkret aufzuzeigen.

Objektblatt 7 Siedlung und Landschaft

Ausgangslage

Das linke Bielerseeufer figuriert im Bundesinventar der Landschaften von nationaler Bedeutung (BLN); ebenso sind die Dörfer und Weiler im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder ISOS grösstenteils als Objekte von nationaler Bedeutung eingestuft. Die aktuellen kommunalen und regionalen Planungsinstrumente tragen der hohen Schutzwürdigkeit Rechnung. Die Schutzorganisationen sind seit Jahrzehnten aktiv und tragen mit ihren Programmen zum Erhalt und zur Aufwertung der Landschaft und der ökologischen Werte bei. Mit der Rebzusammenlegung Ligerz-Twann-Tüscherz-Alfermée wurde die Basis für die langfristige Erhaltung des Rebbaus geschaffen. Dabei wurden die Schutzanliegen und die Anliegen der Naherholung berücksichtigt und ökologische Aufwertungen unterstützt.

Das linke Bielerseeufer stellt ein wichtiges Naherholungsgebiet dar und weist in Spitzenzeiten bereits Überlastungserscheinungen auf.

Die Landschaft und die Siedlungen konnte zwischen Vingelz und La Neuveville dank dieser Bemühungen bis heute weitgehend intakt erhalten bleiben. Störfaktoren bilden die nationalen Verkehrsträger Nationalstrasse A5 und SBB-Jurasüdfusslinie.

Grundsatz

Die Rebenlandschaft und ihre Ortsbilder sollen weiterhin langfristig erhalten werden, die Eingriffe und Beeinträchtigungen der Nationalstrasse und der Bahn gemildert und die unterschiedlichen Nutzungsansprüche (Rebbau, Tourismus, Ortsentwicklung) aufeinander und auf die Schutzanliegen abgestimmt werden.	F
--	----------

- | | |
|--|----------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Die Massnahmen betreffend die Sanierung der A5 und die SBB erfolgen im Rahmen der in den entsprechenden Objektblättern festgehaltenen Lösungen. Die Projektierung hat der landschaftlichen Empfindlichkeit Rechnung zu tragen. • Die notwendigen Lärmschutzmassnahmen von A5 und SBB werden untereinander koordiniert und möglichst rasch realisiert. • Die Gemeinden verzichten auf die Ausscheidung von grösseren neuen Bauzonen und tragen in ihren Bauvorschriften weiterhin den besonderen Schutzanliegen Rechnung. • Die Pflege- und Aufwertungsmassnahmen der Schutzorganisationen werden weitergeführt. | F |
|--|----------|

Die Massnahmen und Aufwendungen der Gemeinden zu Gunsten der Naherholung sollen durch die Agglomeration mitgetragen werden.	Z
---	----------

Umsetzung	<p>Die Umsetzung betreffend A5 und Bahn erfolgt im Rahmen der entsprechenden Objektblätter. Die Koordination der Lärmschutzmassnahmen ist im Rahmen des möglichen Spielraumes sicherzustellen.</p> <p>Die Umsetzung der Nutzungsplanung ist Aufgabe der Gemeinden.</p> <p>Für Pflege- und Aufwertungsmassnahmen ist die Finanzierung langfristig sicherzustellen, unter Einbezug der Möglichkeiten BLN.</p> <p>Mitfinanzierung der Massnahmen für die Naherholung durch die Agglomeration: Thematisierung in den entsprechenden Gremien des Vereins seeland.biel/bienne.</p>
Abhängigkeiten	-
Federführung	Betroffene Gemeinden
Beteiligte	Weitere Beteiligte: <ul style="list-style-type: none">• Bundesamt für Strassen• Kanton: AGR, TBA• seeland.biel/bienne• SBB• Schutzorganisationen• ENHK

Richtplan Koordinierte Planung Lyss-Busswil KLB (Auszug)

Die **behördenverbindlichen Inhalte** umfassen Grundsätze der verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Zusammenarbeit unter den KLB-Gemeinden sowie Richtlinien zur Umsetzung der ökologischen Ersatzmassnahmen in den Gemeinden Lyss, Busswil und Kappelen:

A Koordinierte Verkehrsplanung Lyss - Busswil

A1 Ortsdurchfahrt Lyss

Damit die vorgesehenen Massnahmen (z. B. Pfortneranlagen) keine unerwünschten Verkehrsumlagerungen zur Folge haben, koordiniert die Gemeinde Lyss die Umsetzung ihres Verkehrskonzeptes mit den betroffenen Nachbargemeinden.

A2 Ortsdurchfahrt Busswil

Die Gemeinde Busswil koordiniert die Umsetzung ihres Verkehrsrichtplans und ihres Verkehrs- und Massnahmenkonzeptes 'Ortsdurchfahrt Busswil' mit den Nachbargemeinden Lyss, Bütigen und Worben.

A3 Verbindung Länggasse (Busswil) – Busswilstrasse / Steinweg (Lyss)

Die Gemeinden Lyss und Busswil fördern mit geeigneten gestalterischen und verkehrstechnischen Massnahmen den Veloverkehr. Der motorisierte Durchgangsverkehr wird hingegen möglichst unterbunden.

Die beiden Gemeinden Lyss und Busswil sprechen sämtliche Massnahmen im Bereich Länggasse - Busswilstrasse/Steinweg miteinander ab.

B Option Neuerschliessung Industriezone Lyss Nord und Areal Vibeton Kies AG

B1 Planungsrechtliche Sicherstellung des Trassees

Um zu gegebenem Zeitpunkt im Rahmen der Planung der Neuerschliessung und deren Anbindung an die Autobahn T6 über den nötigen Spielraum zur Realisierung einer möglichst umweltverträglichen Lösung zu verfügen, verpflichten sich die Gemeinden Lyss und Kappelen, innerhalb des auf der Übersichtskarte (Anhang 1) ausgeschiedenen Freihaltebereichs nichts zu unternehmen oder zu bewilligen, was einen Strassenbau erschweren oder gar verunmöglichen könnte.

Die Sanierung des Autobahnanschlusses wird vom Kanton unabhängig, aber in Kenntnis der Richtplanung KLB, vorbereitet und umgesetzt.

Die Gemeinden Lyss und Busswil verpflichten sich, den Richtplan "Industrie Lyss Nord" (Viadukt) möglichst rasch zu erarbeiten und in Kraft zu setzen.

Die Gemeinde Lyss verpflichtet sich, das Planerlassverfahren für die grundeigentümerverbindliche Sicherstellung des Freihaltebereichs im Bereich „Bödeli“ sowie die Überbauungsordnung Nr. 47 (Industriering) möglichst rasch abzuschliessen.

Die Gemeinden Lyss, Busswil, Kappelen und Worben beantragen der Region seeland.biel/ bienne, dafür zu sorgen, dass die Option einer Neuerschliessung

- Areal Vibeton Kies AG - Industriezone Lyss Nord - Anschluss T6 einerseits, und
- *Kantonsstrasse Nr. 22 - Areal Vibeton Kies AG* andererseits in den regionalen Gesamttrichtplan aufgenommen wird.

B2 Grundsätze zu Funktion und Gestaltung

Die Gemeinden Lyss und Busswil berücksichtigen die Grundsätze zu Funktion und Gestaltung der Neuerschliessung der beiden Industriezonen Lyss Nord und Vibeton Kies AG in ihrer zukünftigen Verkehrs- und Siedlungspolitik. Sie sorgen dafür, dass die geplante Neuerschliessung K22 -T6 nicht mit der Verbindung Länggasse / Busswilstrasse verknüpft wird.

Die Gemeinde Busswil verankert die Option auf den Bau einer Erschliessungsstrasse Kantonsstrasse Nr. 22 - Areal Vibeton Kies AG - Industrie Lyss Nord gemäss Überbauungsordnung „Kiesgrube Bangerter“ verbindlich in ihrem Verkehrsrichtplan.

C Ökologische Ersatzmassnahmen

C1-C3 Ersatzmassnahmen in den Gemeinden Lyss, Kappelen und Worben

Die Gemeinden Lyss, Busswil und Kappelen sorgen nach Massgabe der beiliegenden Koordinationsblätter für eine möglichst weitgehende planungsrechtliche Sicherstellung der Ersatzmassnahmen C1-C3. Sie erklären sich bereit, die daraus entstehenden planerischen Vor- und Nachteile untereinander auszugleichen. Die Gemeinden stimmen ihre kommunalen Landschaftsplanungen auf die Inhalte der im Richtplan KLB enthaltenen ökologischen Ersatzmassnahmen sowie auf die Ziele und Massnahmen des Auenvollzuges ab. Im Rahmen der Detailplanung der Ersatzmassnahmen C1-C3 werden die Fischerei-Pachtvereinigung Seeland und der Patentjäger-Verein Seeland beigezogen.

Die Gemeinden Lyss, Busswil und Kappelen beantragen der Region seeland.biel/bienne, die ökologischen Ersatzmassnahmen aus der Richtplanung KLB in den regionalen Gesamttrichtplan aufzunehmen und die Konferenz „Raumentwicklung und Landschaft“ mit der Koordination der Sicherstellungsarbeiten zu beauftragen.

Übersicht über potenzielle ökologische Ersatzmassnahmen im Teilraum KLB siehe Originaldokument vom September 2008