seeland.biel/bienne

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland

RGSK Biel-Seeland 2021
Bericht

Genehmigung

Das Dossier besteht aus:

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021
- » **Bericht**
- » Massnahmen
- » Übersichtskarte

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation
- » Hauptbericht
- » Massnahmen
- » Kartenband
- » Umsetzungstabellen

30. Juni 2021

Impressum

Auftraggeber
Verein seeland.biel/bienne
c/o BHP Raumplan AG, Fliederweg 10, Postfach 575, 3000 Bern 14

Leitungsgremium Konferenz Raumentwicklung und Landschaft
Barbara Béguin-Jünger, Gampelen, Gemeindepräsidentin (Vorsitz, ab 01.01.2021)
Mathias Schumacher, Treiten, Gemeindepräsident (Vorsitz, bis 31.12.2020)
Erich Fehr, Biel, Stadtpräsident
Peter Grübler, Port, Gemeinderat
Martin Glaus, Worben, Gemeinderat (ab 01.01.2021)
Fritz Affolter, Aarberg, Gemeindepräsident (bis 31.12.2020)
Hans Peter Zesiger, Merzligen, Gemeinderat
Peter Abrecht, Lengnau, Gemeinderat (ab 01.03.2020)
Andreas Schwab, Leuzigen, Gemeinderat (bis 31.12.2019)
Christoph Iseli, Vertreter Schutzorganisationen
Simon van der Veer, Vertreter Landwirtschaft

Bearbeitung
BHP Raumplan AG, Bern: Thomas Berz, Bernhard Gerber, Martin Lutz, Beda Baumgartner, Kaspar Reinhard, Reto Mohni, Selina Schönbächler, Christian Egger
Kontextplan AG, Bern: Gilles Leuenberger
Landschaftswerk Biel-Seeland AG Biel: Christoph Iseli, Lea Fluri
RSW AG, Lyss: Patrick Muster, Martin Hess
Transitec AG, Bern: Urs Gloor, Christian Hänggi, Eva Vontobel

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 5
1.1 Auftrag 5
1.2 Planungsperimeter 6
1.3 Vorgehen 7
1.4 Aufbau 8
1.4.1 Bestandteile 8
1.4.2 RGSK und Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 8
1.4.3 Sprache 8
1.5 Behördenverbindlichkeit 8
1.6 Grundlagen 9
1.6.1 Kantonale Grundlagen 9
1.6.2 Regionale Grundlagen 9
1.6.3 Kommunale Grundlagen 10
1.7 Nachführung und Änderung des RGSK 11
2 Grundlagen Siedlung und Verkehr 12
2.1 Ist-Zustand 12
2.1.1 Übergeordneter Kontext 12
2.1.2 Landschaftliche Gliederung 13
2.1.3 Raumtypen und Zentralitätsstruktur 13
2.1.4 Innere Gliederung 15
2.1.5 Bevölkerung und Wirtschaft 15
2.1.6 Raumnutzerdichte 18
2.1.7 Überbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen 20
2.1.8 Baulandreserven 20
2.1.9 Versorgung 22
2.1.10 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte und Strategische Arbeitszonen 23
2.1.11 Verkehrsintensive Vorhaben 23
2.1.12 Strassennetz 24
2.1.13 Strassenverkehrsbelastung 25
2.1.14 Öffentlicher Verkehr 26
2.1.15 Gebiete mit ungenügender ÖV-Erschliessung 26
2.1.16 Fuss- und Veloverkehr 29
2.1.17 Neue Mobilitätsformen 30
2.2 Zukünftiger Zustand 31
2.2.1 Bevölkerungsentwicklung 31
2.2.2 Arbeitsplatzentwicklung 31
2.2.3 Versorgung 32
2.2.4 Verkehrsintensive Vorhaben 33
2.2.5 Baulandbedarf Wohnen 33
2.2.6 Strassennetz 35
2.2.7 Verkehrsaufkommen 37
2.2.8 Liniennetz und ÖV-Angebot 37

3 Handlungsbedarf 38
3.1 Übergeordneter Kontext 38
3.2 Stärken und Schwächen 38
3.3 Handlungsbedarf Bevölkerung und Wirtschaft 40
3.4 Handlungsbedarf Siedlung 40
3.5 Handlungsbedarf Verkehr und Mobilität 41
3.6 Handlungsbedarf Land- und Forstwirtschaft 43
3.7 Handlungsbedarf Natur und Landschaft, natürliche Ressourcen 44
4 Strategie 45
4.1 Vorgaben des kantonalen Richtplans 45
4.2 Vorgaben des Führungsinstruments seeland.biel/bienne 45
4.3 Entwicklungsziele 45
4.4 Räumliches Entwicklungsleitbild 49
4.5 Teilgebietskonzepte 53
4.5.1 Teilgebietskonzept Lyss / Aarberg 53
4.5.2 Teilgebietskonzept Ins / Erlach 54
4.5.3 Teilgebietskonzept Unteres Seeland 56
4.5.4 Teilgebietskonzept Agglomeration Biel 56
5 Massnahmen 60
5.1 Massnahmen Landschaft 60
5.2 Massnahmen Siedlung 61
5.3 Massnahmen Verkehr 65
5.4 Wirkungskontrolle 66
Genehmigungsvermerke 67
Anhang 69
Anhang 1: Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen 69
Anhang 2: Verzeichnis der Abkürzungen 70
Anhang 3: Räumliches Entwicklungsleitbild 71

1 Einleitung

1.1 Auftrag

Gestützt auf die Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit SARZ nahm der Kanton Bern im Juni 2009 die flächendeckende Erarbeitung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) in Angriff: In den Perimetern der designierten Regionalkonferenzen werden durch die zuständigen Regionalkonferenzen bzw. Planungsregionen die RGSK erstellt, welche die Abstimmung der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gewährleisten sollen. Die RGSK beinhalten dabei das jeweilige Agglomerationsprogramm nach Bundesrecht. Sie werden vom Kanton als behördenverbindliche Richtpläne genehmigt und sind alle vier Jahre zu überprüfen und zu aktualisieren.

Beim RGSK 2021 handelt sich um eine Aktualisierung des RGSK 2016 (RGSK II), das seinerseits auf dem RGSK 2012 (RGSK I) aufbaute.

Vorgehen in der Region Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois
Die Planungsregionen seeland.biel/bienne und Jura bernois.Bienne bilden zusammen den Regionalkonferenz-Perimeter Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois (Abbildung 1). Der Kanton Bern und die beteiligten Regionen einigten sich darauf, dass die RGSK der 1. Generation (2012) für die Regionen seeland.biel/ bienne einerseits und Berner Jura andererseits separat erarbeitet werden. Eine übergeordnete Projektorganisation mit Vertretungen aller Beteiligten sorgte unter der Federführung des Kantons für ein koordiniertes Vorgehen. Die RGSK 2016 und 2021 wurden wiederum separat erarbeitet.

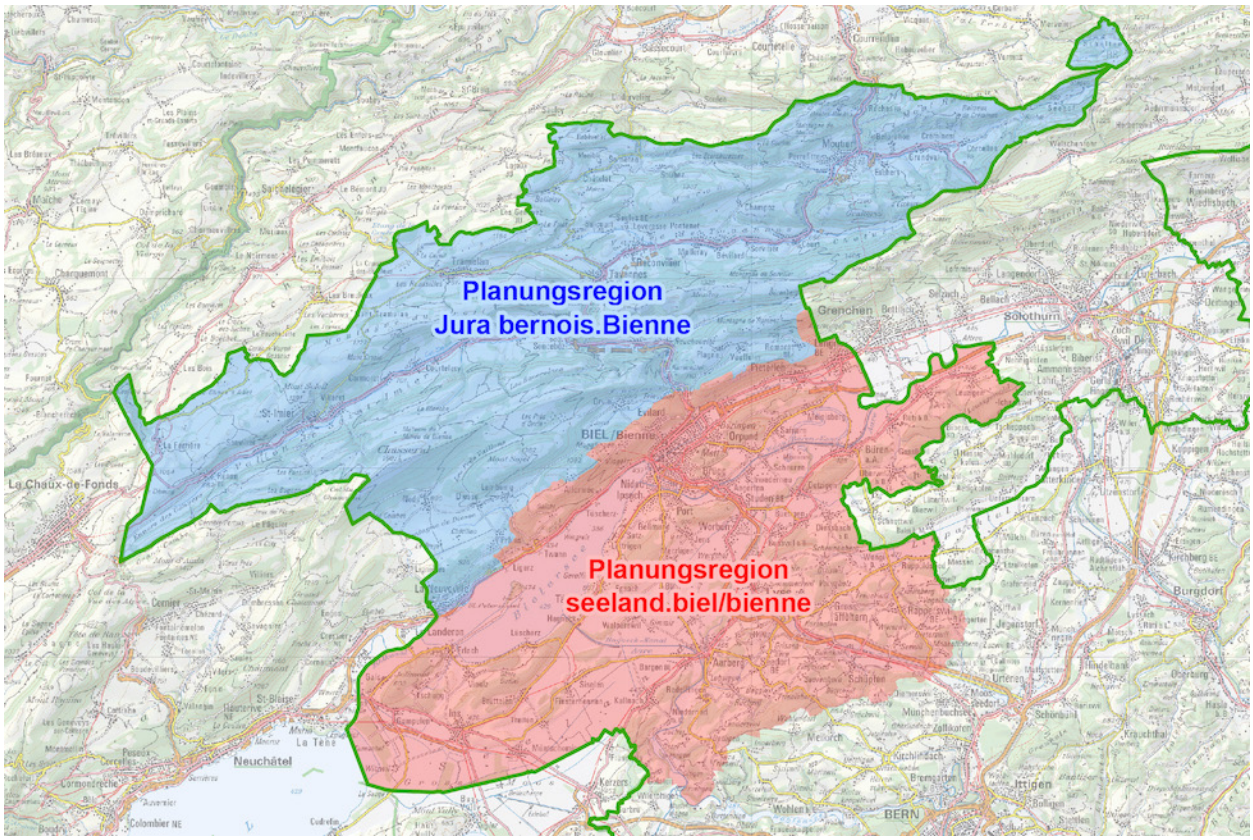


Abbildung 1 Planungsregionen seeland.biel/bienne und Jura bernois.Bienne

1.2 Planungsperimeter

Der Planungsperimeter des **RGSK Biel-Seeland** umfasst die 61 Gemeinden der Planungsregion seeland.biel/bienne (Abbildung 2). In die konzeptionellen Überlegungen wurden auch die solothurnischen Gemeinden Grenchen und Bettlach einbezogen; für diese ist das RGSK nicht verbindlich.

Der Planungsperimeter des **Agglomerationsprogramms Biel/Lyss** umfasst die beitragsberechtigten Gemeinden der Agglomeration Biel/Bienne sowie Lyss.[1] Es sind dies die Stadt Biel und 20 Gemeinden der Planungsregion seeland.biel/bienne sowie drei Gemeinden der Planungsregion Jura bernois.Bienne.

Zwei Gemeinden im Perimeter des RGSK Biel-Seeland gehören benachbarten Agglomerationen an:
» Schüpfen ist Teil der Agglomeration Bern und des Agglomerationsprogramms Bern, das von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland erarbeitet wird.
» Lengnau ist Teil der Agglomeration Grenchen und des kantonsüberschreitenden Agglomerationsprogramms Grenchen, das vom Aggloverein Grenchen erarbeitet wird.

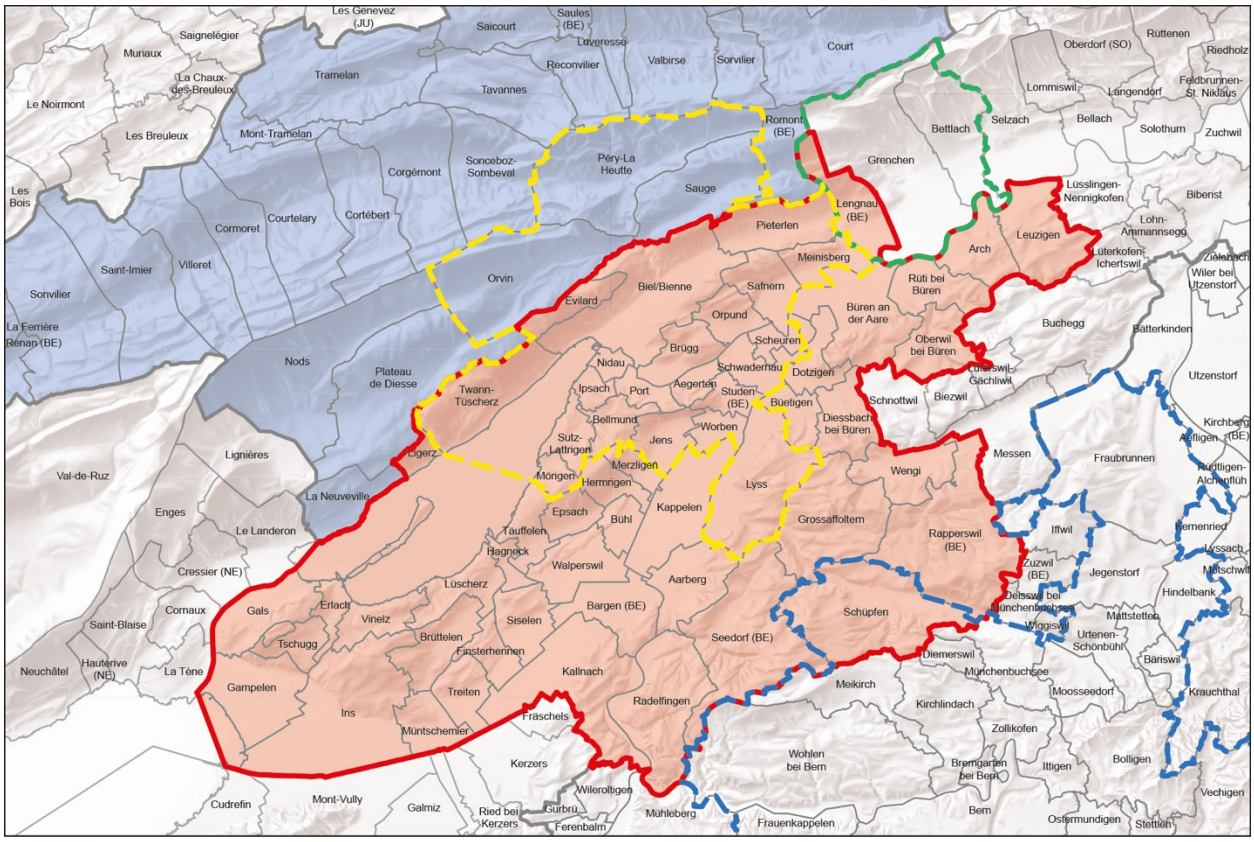


Abbildung 2 Planungsperimeter RGSK Biel-Seeland und Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

[1] gemäss Anhang 4 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)

1.3 Vorgehen

Partizipation gewährleistet
Die Erarbeitung des RGSK 2021 erfolgte wiederum in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und kantonalen Stellen. An teilregionalen Workshops wurden Themen des RGSK und des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss sowie die regionale Velonetzplanung behandelt. Die Gemeinden haben zudem im Rahmen der Mitwirkung Gelegenheit, sich zu den Ergebnissen zu äussern. Die Erarbeitung des RGSK wurde durch die zuständigen Leitungsgremien der Konferenzen Raumentwicklung und Landschaft und Agglomeration Biel begleitet.

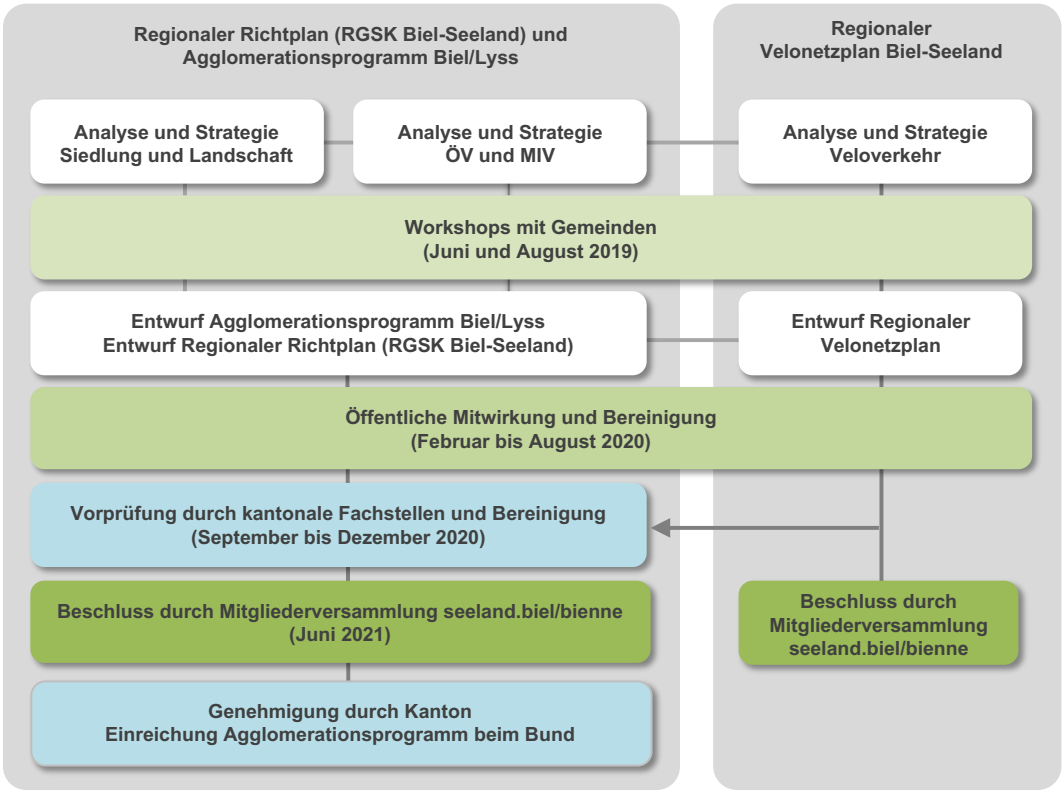


Abbildung 3 Erarbeitungsprozess RGSK 2021

Öffentliche Mitwirkung
Die öffentliche Mitwirkung dauerte vom 10. Februar bis 31. März 2020. Zur Mitwirkung eingeladen waren die Gemeinden sowie interessierte Organisationen, Interessenverbände, Parteien und die Öffentlichkeit. Die Mitwirkung zeigte eine breite Unterstützung für die Strategie und die Massnahmen. Zahlreiche Anregungen und Ergänzungen, hauptsächlich zu den Massnahmen, wurden eingebracht und – soweit sie stufengerecht und mit der Zielsetzung vereinbar waren – aufgenommen. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind im Mitwirkungsbericht dokumentiert.

Vorprüfung
Die kantonalen Fachstellen wurden zum Teil direkt (AGR, AÖV, TBA-OIK) in die Erarbeitung einbezogen resp. konnten sich im Rahmen der kantonalen Vorprüfung äussern. Die im Vorprüfungsbericht vom 17. Dezember 2020 vorgebrachten Genehmigungsvorbehalte und Hinweise wurden berücksichtigt.

1.4 Aufbau

1.4.1 Bestandteile

Das RGSK Biel-Seeland 2021 besteht aus drei Teilen: Bericht, Massnahmenblätter und Übersichtskarte.

Der vorliegende **Bericht** folgt in seinem Aufbau den kantonalen Vorgaben und enthält folgende Teile:
» Kapitel 1: Einleitung
» Kapitel 2: Grundlagen Siedlung und Verkehr (Ist-Zustand und Trendentwicklung)
» Kapitel 3: Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf
» Kapitel 4: Strategie (Entwicklungsziele, räumliches Entwicklungsleitbild, Teilgebietskonzepte)
» Kapitel 5: Erläuterung der Massnahmen

In den **Massnahmenblättern** sind die Massnahmen des RGSK beschrieben. Sie beinhalten eine Beschreibung und Priorisierung der Massnahmen und geben Auskunft über das Vorgehen, die Zuständigkeiten und den Stand der Koordination (Vororientierung, Zwischenergebnis, Festsetzung).

In der **Übersichtskarte** werden die vom Kanton vorgegebenen Mindestinhalte und weitere räumlich relevante Themen und Massnahmen des RGSK im Massstab 1:35 000 dargestellt.

1.4.2 RGSK und Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss war bisher in den Bericht des RGSK integriert. Gemäss den neuen Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) des Bundesamts für Raumentwicklung ARE werden das RGSK 2021 und das Agglomerationsprogramm 4. Generation neu als separate Dossiers erstellt. Damit können die unterschiedlichen Anforderungen an die beiden Instrumente besser erfüllt werden. Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss bleibt jedoch Bestandteil des RGSK Biel-Seeland. Mit der Genehmigung des RGSK durch den Kanton wird auch das Agglomerationsprogramm behördenverbindlich.

1.4.3 Sprache

Das RGSK 2016 mit integriertem Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 3. Generation wurde in deutscher Sprache verfasst und teilweise französisch übersetzt, was insgesamt unbefriedigend war. Die Trennung von RGSK und Agglomerationsprogramm wird nun für eine Vereinfachung und Verbesserung genutzt:
» Das RGSK 2021 liegt nur noch in deutscher Sprache vor. Auf eine französische Fassung wird verzichtet.
» Im Gegenzug wird das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation vollständig in deutscher und französischer Sprache erstellt. Da das Agglomerationsprogramm ausführlicher und detaillierter ist als das RGSK, können damit die drei französischsprachigen und zwei zweisprachigen Gemeinden der Agglomeration optimal bedient werden.

1.5 Behördenverbindlichkeit

Das RGSK wird nach Verabschiedung durch die Mitgliederversammlung von seeland.biel/bienne und die Genehmigung durch den Kanton behördenverbindlich.

Behördenverbindlich bedeutet, dass die zuständige Planungsbehörde der Gemeinde – in der Regel die Exekutive – bei der Vorbereitung von Planungsgeschäften die als behördenverbindlich bezeichneten Vorgaben des RGSK berücksichtigen muss. Abweichungen sind in den Ortsplanungen möglich, wenn eine bessere Lösung gefunden wird und diese nicht im Widerspruch zu den Planungszielen des RGSK steht. Die in der Baugesetz-

gebung verankerte Gemeindeautonomie bleibt bestehen. Die Gemeinden sind im Rahmen der übergeordneten Vorgaben für die Nutzungsplanung in ihrem Gebiet zuständig. Für die grundeigentümerverbindliche Umsetzung von Planungsmassnahmen auf Stufe Gemeinde braucht es den Beschluss des zuständigen Organs.

Behördenverbindlich sind folgende Inhalte:

Bericht (verbindliche Textteile sind mit einem grauen Balken am Rand gekennzeichnet): » Kapitel 4.3 Entwicklungsziele » Kapitel 4.4 Räumliches Entwicklungsleitbild
Massnahmen (separates Dokument)
Übersichtskarte 1:35 000 (separates Dokument)

1.6 Grundlagen

Mit dem RGSK soll ein einziges Instrument für alle raumrelevanten Themen geschaffen werden. Er soll als Koordinationsinstrument für die Gemeinden, die Region und den Kanton dienen. Deshalb soll das RGSK sämtliche relevanten Planungen und Grundlagen berücksichtigen.

1.6.1 Kantonale Grundlagen

Der kantonale Richtplan, die Gesamtmobilitätsstrategie, der Strassennetzplan, der Sachplan Veloverkehr, der Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr, die regionalen Waldpläne und das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept sind verbindliche kantonale Vorgaben für das RGSK. Der Regierungsrat hat zudem inhaltliche und zeitliche Vorgaben für die Erarbeitung der RGSK 2021 erlassen.[2]

Kantonaler Richtplan
Mit dem Richtplan 2030 und der Revision der Baugesetzgebung hat der Kanton Bern die Vorgaben des revidierten Raumplanungsgesetzes des Bundes umgesetzt und insbesondere die gesetzlichen Grundlagen für den Schutz des Kulturlandes und der Fruchtfolgeflächen verschärft. Weiter hat der Kanton sein Raumkonzept präzisiert und Raumtypen definiert, denen die Gemeinden zugeteilt werden. Das RGSK 2021 übernimmt die Raumtypen des kantonalen Richtplans für die statistischen Auswertungen und das überarbeitete räumliche Entwicklungsleitbild.

1.6.2 Regionale Grundlagen

Führungsinstrument seeland.biel/bienne
Das Zielgerüst und die Massnahmenblätter des Führungsinstruments von seeland.biel/bienne[3] dienen als verbindliche Vorgaben für das RGSK.

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland
Parallel zum RGSK 2021 hat seeland.biel/bienne den regionalen Velonetzplan Biel-Seeland erarbeitet. Die relevanten Inhalte (Ziele, Handlungsbedarf, Strategie, Massnahmen) wurden in das RGSK 2021 und das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss integriert.

---

[2] https://www.jgk.be.ch/jgk/de/index/raumplanung/raumplanung/regionale_raumplanung/regionale_gesamtverkehrs-undsiedlungskonzepte/rgsk_vorgaben.html

[3] https://www.seeland-biel-bienne.ch/fileadmin/PDF/Ueber_uns/Portraet/FI_17_20_161026_d.pdf

Regionale ÖV-Planungen
Ebenfalls parallel zum RGSK 2021 hat die Regionale Verkehrskonferenz RVK das regionale Angebotskonzept öffentlicher Verkehr für die Jahre 2022-2025 erarbeitet. Dieses ist mit dem RGSK 2021 abgestimmt und enthält Anträge für die Verbesserung des ÖV-Angebots im Zusammenhang mit der angestrebten Siedlungsentwicklung. Weiter erarbeitet die RVK1 bis 2022 das ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung, das als Grundlage für das nächste RGSK dienen wird.

Regionale Richtpläne
Die regionalen Richtpläne der früheren Planungsregionen Biel-Seeland und Erlach-östliches Seeland (EOS) wurden mit dem RGSK 2012 teilweise und mit dem RGSK 2016 ganz aufgehoben.

Der Richtplan verkehrsintensive Vorhaben ViV Agglomeration Biel (genehmigt am 30. März 2005) wird mit der Genehmigung des RGSK 2021 aufgehoben. Seine Inhalte wurden gemäss den neuen übergeordneten Vorgaben in das RGSK überführt.

In Erarbeitung ist der regionale Richtplan Windenergie Seeland. In einem ersten Schritt wurden das Potenzial und mögliche Standorte für Windenergieanlagen geprüft. Vertiefter Abklärungsbedarf auf Bundesebene haben die Arbeiten verzögert. Die Mitwirkung wird voraussichtlich 2021 stattfinden.

Folgende regionale Planungsinstrumente bleiben in Kraft und sind im RGSK 2021 berücksichtigt:
» Richtplan Linkes Bielerseeufer (genehmigt am 4. April 2006)
» Richtplanung KLB (Koordinierte Planung Lyss-Busswil) (genehmigt am 22. Januar 2009)
» Richtplan Abbau Deponie Transporte Biel-Seeland (genehmigt am 9. August 2012)

Weitere Grundlagen
Weitere Grundlagen wie das Landschaftsentwicklungskonzept Seeland LKS oder das Verkehrs- und Siedlungskonzept der Repla Grenchen-Büren wurden bei der Erarbeitung des RGSK berücksichtigt.

Als Grundlagen für das RGSK 2012 wurden zudem spezifische Studien erstellt, die in das vorliegende Dokument eingeflossen sind:
» Landschaft, Landwirtschaft und Ressourcen (Iseli&Bösiger/alnus, 23. März 2009)
» Vertiefte Analysen und Grundlagen wurden in den Jahren 2003/04 im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Biel erarbeitet (Auswertungen Einwohner- und Pendlerentwicklung).
» Die Inhalte für die Agglomeration Lyss wurden speziell für das RGSK 2012 aufbereitet (Lupe Lyss, ecoptima 24. November 2010).

1.6.3 Kommunale Grundlagen

Folgende Grundlagen dienen als wichtige neue Bausteine für das RGSK 2021:
» Gesamtmobilitätsstrategie 2018-2040 der Stadt Biel (2019)
» Gesamtverkehrskonzept Nidau (2020)
» Schlussbericht Dialogprozess Westast Biel (2020)
» Machbarkeitsstudie «Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg» (2020)
» Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss (2020)
» diverse Ortsplanungsrevisionen

Weitere Bausteine sind in Erarbeitung und werden in das RGSK 2021 einfliessen:
» Mobilitätskonzept für den Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld
» Koordinierte Gesamtsicht Städtebau und Mobilität für die Umsetzung der Empfehlungen aus dem Dialogprozess Westast Biel

1.7 Nachführung und Änderung des RGSK

Das RGSK wird im Vierjahresrhythmus nachgeführt und nach Bedarf weiterentwickelt. Damit wird dem Vierjahres-Takt der Agglomerationsprogramme Rechnung getragen und es besteht die Möglichkeit, die Inhalte des RGSK innert nützlicher Frist an aktuelle Entwicklungen anzupassen. Dringliche Änderungen des RGSK sind jedoch auch ausserhalb des Vierjahresrhythmus möglich.

Für ordentliche Änderungen ist die Mitgliederversammlung zuständig. Geringfügige Änderungen beschliesst der Vorstand. Als geringfügig gilt die Änderung, wenn

» zum Inhalt bereits eine Mitwirkung stattgefunden hat,
» es sich um kleinere Änderungen von untergeordneter räumlicher Bedeutung handelt,
» ein neues Vorhaben mit Koordinationsstand Vororientierung aufgenommen werden soll oder
» der Koordinationsstand von einem Zwischenergebnis in eine Festsetzung geändert wird, sofern die zu klärenden Punkte im RGSK (Massnahmenblatt) aufgeführt sind.

Die Region und das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) klären jeweils im Einzelfall, ob es sich um eine geringfügige Änderung handelt. Geringfügige Änderungen bedingen ebenfalls eine Vorprüfung und Genehmigung durch den Kanton, jedoch keine Mitwirkung.

2 Grundlagen Siedlung und Verkehr

2.1 Ist-Zustand

2.1.1 Übergeordneter Kontext

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

Diese Mehrfachausrichtung an der Sprachgrenze ist eine der Standortqualitäten des Lebens- und Wirtschaftsraums. Die vielfältigen Qualitäten der Kulturlandschaft bilden die Basis für eine starke Land- und Forstwirtschaft, für eine hohe Wohnqualität, für einen hohen Freizeit- und Erholungswert, für die Erhaltung natürlicher Lebensräume. Mit ihrer landschaftlichen Schönheit und den kulturellen Angeboten weist die Region ein touristisches Entwicklungspotenzial auf.

Abbildung 4 zeigt die grossräumige Einbettung der Region im Raumkonzept Schweiz. Die Region Biel-Seeland ist Teil des funktionalen Handlungsraums «Hauptstadtregion Schweiz» mit engen Beziehungen zum Handlungsraum «Jurabogen». Biel als grossstädtisches und Lyss als kleinstädtisches Zentrum sind ihre funktionalen Hauptorte.

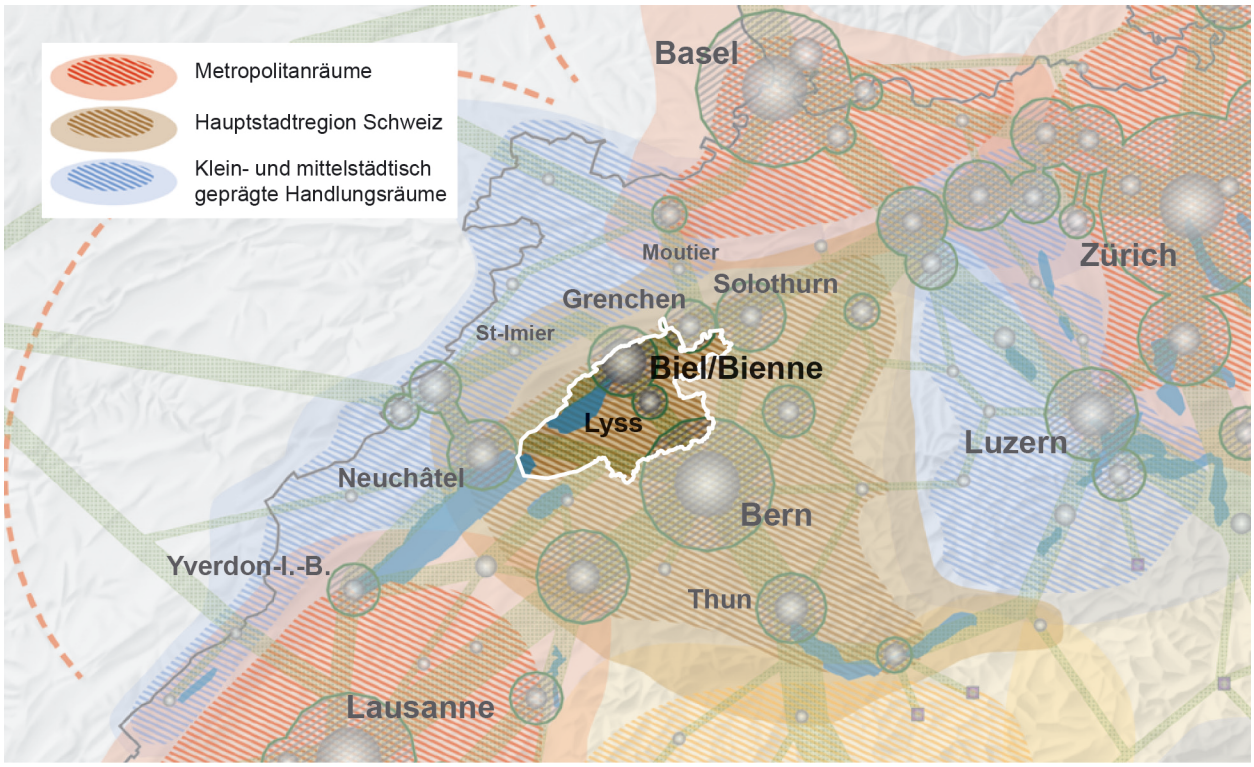


Abbildung 4 Ausschnitt Raumkonzept Schweiz mit grossräumiger Einbettung der Region Biel-Seeland

2.1.2 Landschaftliche Gliederung

Räumlich ist die Region vom Verlauf der Jurasüdfusslinie und der Hügelzone des Berner Mittellandes geprägt und gliedert sich in folgende Landschaftsräume:

1 die erste Jurakette mit ihren markanten Südhängen
2 der Bielersee und die seeanstossenden Räume
3 die an den Bielersee anschliessenden hügelförmigen Geländeformationen
4 die weite Ebene des Seelandes
5 die dem Aarelauf folgende Ebene Richtung Grenchen–Solothurn
5 die Hügelzone östlich der Linie Kerzers–Aarberg–Lyss–Büren

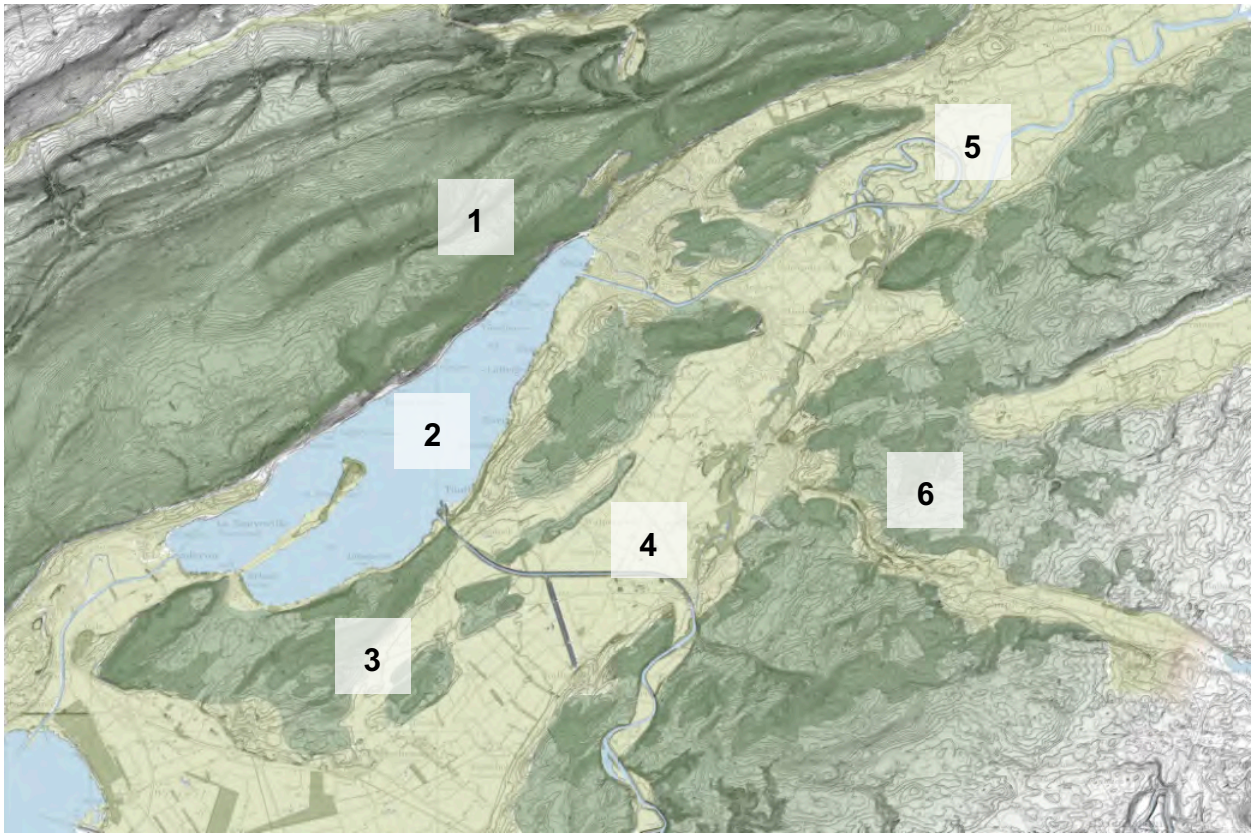
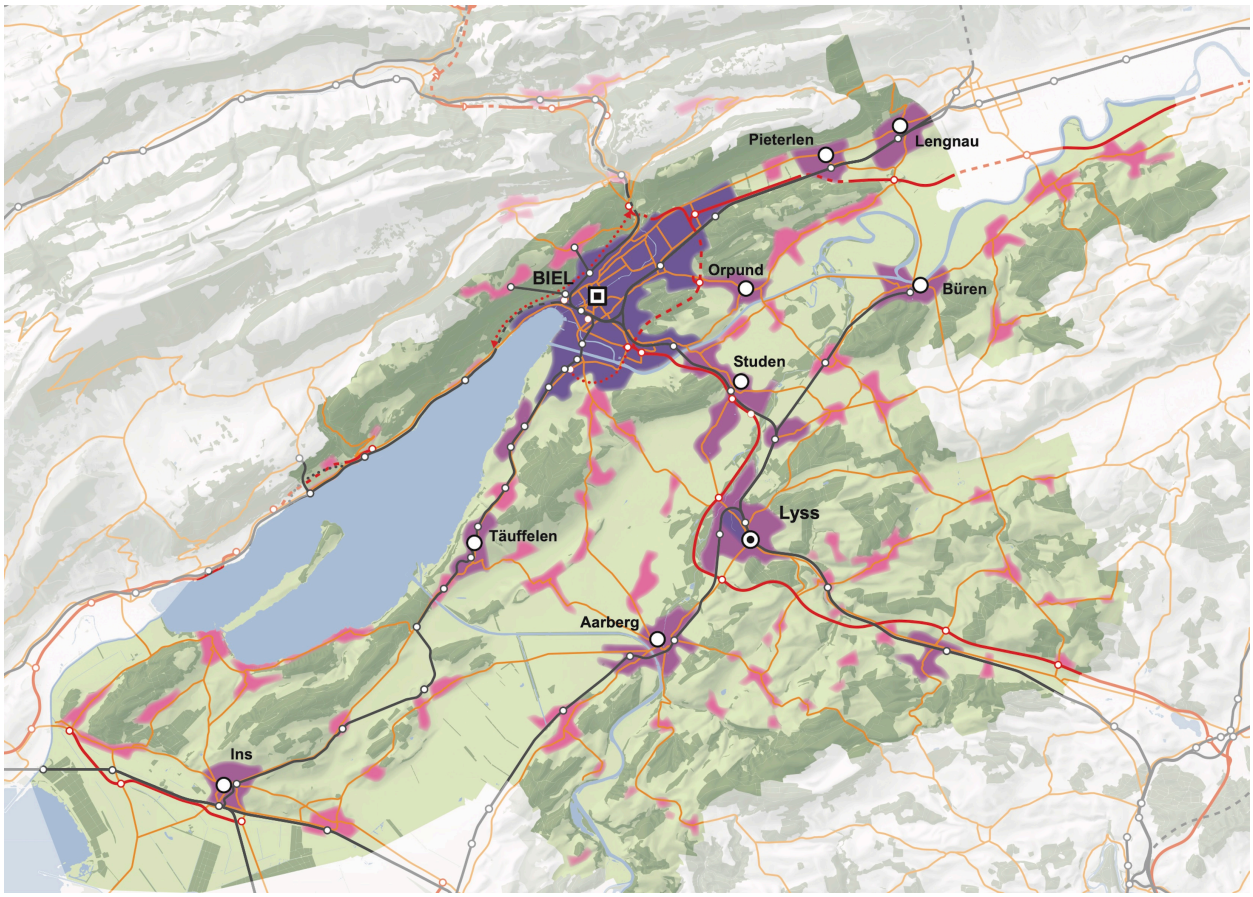


Abbildung 5 Landschaftsräume der Region

2.1.3 Raumtypen und Zentralitätsstruktur

Der kantonale Richtplan 2030 definiert fünf Raumtypen und überlagernd vier Zentralitätsstufen.[4] Abbildung 6 zeigt die für die Region Biel-Seeland relevanten Raumtypen und Zentralitätsstufen und die Zuordnung der Gemeinden.

[4] Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030, Massnahmen C_01 und C_02



	Raumtyp	Gemeinden
	Urbane Kerngebiete der Agglomeration	Biel, Brügg, Ipsach, Nidau, Port
	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	Aarberg, Aegerten, Büren an der Aare, Evilard, Ins, Lengnau, Lyss, Mörigen, Orpund, Pieterlen, Schüpfen, Studen, Sutz-Lattrigen, Täuffelen, Worben
	Zentrumsnahe ländliche Räume	Arch, Bargen, Bellmund, Brüttelen, Büetigen, Bühl, Diessbach bei Büren, Dotzigen, Epsach, Erlach, Finsterhennen, Gals, Gampelen, Grossaffoltern, Hagneck, Hermrigen, Jens, Kallnach, Kappelen, Leuzigen, Ligerz, Lüscherz, Meienried, Meinisberg, Merzligen, Müntschemier, Oberwil bei Büren, Radelfingen, Rapperswil, Rüti bei Büren, Safnern, Scheuren, Schwadernau, Seedorf, Siselen, Treiten, Tschugg, Twann-Tüscherz, Vinelz, Walperswil, Wengi
	Zentralitätsstufe	**Gemeinden**
	Kantonales Zentrum (2. Stufe)	Biel
	Regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung (3. Stufe)	Lyss
	Regionales Zentrum (4. Stufe)	Aarberg, Büren an der Aare, Ins, Lengnau, Orpund, Pieterlen, Studen, Täuffelen

Abbildung 6 Raumtypen und Zentralitätsstufen

2.1.4 Innere Gliederung

Die Region Biel-Seeland ist räumlich-funktional in fünf Teilräume gegliedert, deren Abgrenzung fliessend und teilweise überlappend ist.

» Die Agglomeration Biel ist weitgehend urbanisiert und stark auf die Zentrumsstadt Biel orientiert.
» Der Teilraum Lyss / Aarberg umfasst grössere ländlich geprägte Gebiete mit dem industriell geprägten regionalen Zentrum Lyss/Aarberg.
» Der Teilraum Ins / Erlach ist grösstenteils landwirtschaftlich orientiert und weist mit Ins ein regionales Zentrum auf.
» Der Teilraum Unteres Seeland ist ländlich geprägt und weist mit Büren an der Aare und Grenchen (Kanton Solothurn) zwei Zentren auf.

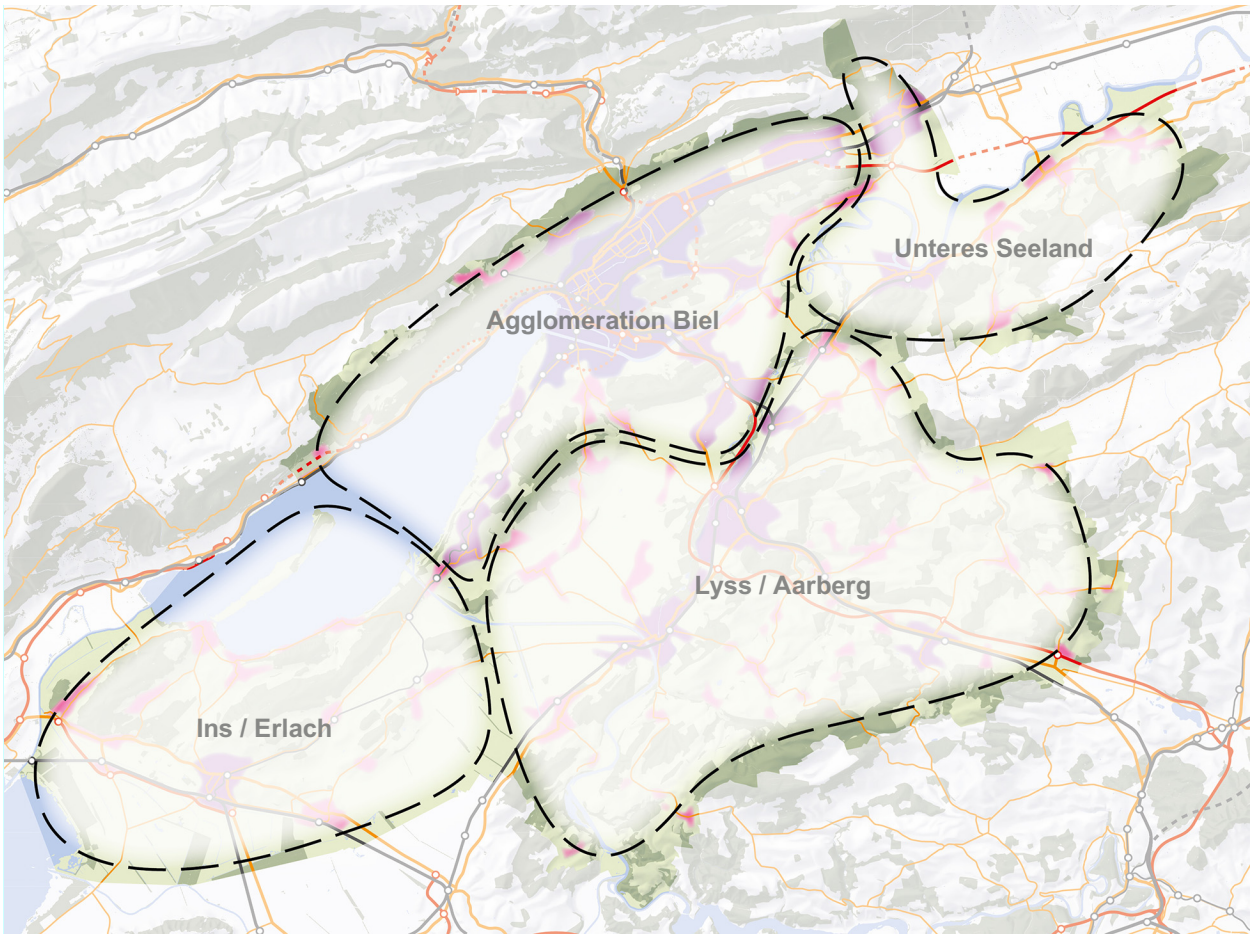


Abbildung 7 Räumlich-funktionale Teilgebiete

2.1.5 Bevölkerung und Wirtschaft

Entwicklung und räumliche Verteilung der Bevölkerung

Die Region Biel-Seeland zählt 2018 eine Wohnbevölkerung von 175 500 Personen (Tabelle 1). Die räumliche Verteilung zeigt eine deutliche Konzentration. 75 Prozent der Menschen wohnen in der Agglomeration und in den Gemeinden auf den Entwicklungsachsen, 25 Prozent im ländlichen Raum. Mehr als die Hälfte (57 Prozent) der Regionsbevölkerung wohnt in einer der zehn Zentrumsgemeinden (Biel, Lyss, Aarberg, Büren, Ins, Lengnau, Orpund, Pieterlen, Studen, Täuffelen). Annähernd ein Drittel (31 Prozent) lebt in der Stadt Biel.

Zwischen 2002 und 2018 ist die Wohnbevölkerung um 22 300 Personen gewachsen, was einer jährlichen Zunahme um 1,0 Prozent entspricht. Dieses Wachstum liegt deutlich über den Annahmen des kantonalen Richtplans und über der Zielsetzung des RGSK 2016, die von einem Wachstum von jährlich 0,5 Prozent auf 180 000 Personen bis 2030 ausgehen. 40 Prozent des Bevölkerungswachstums entfiel auf Biel (6 900 Personen) und Lyss (2 200 Personen).

In den acht Jahren von 2010 bis 2018 war das Wachstum deutlich höher als zwischen 2002 und 2010. In beiden Zeitabschnitten verzeichneten die Gemeinden auf den Entwicklungsachsen und dort insbesondere die Zentren Studen, Pieterlen und Ins das stärkste relative Wachstum. Die Bevölkerung der Stadt Biel wuchs im Durchschnitt der Region. Gegenüber der Vergangenheit bedeutet dies eine markante Trendumkehr. Der seit Mitte der 1960er Jahre anhaltende Bevölkerungsrückgang konnte gestoppt und in eine neue Wachstumsdynamik überführt werden. Die ländlichen Gemeinden wuchsen unter dem Durchschnitt der Region, aber ebenfalls deutlich stärker als im kantonalen Richtplan angenommen.

	2002	2010	2018	2002 bis 2010 absolut	2002 bis 2010 pro Jahr	2010 bis 2018 absolut	2010 bis 2018 pro Jahr	Anteil 2018
Urbane Kerngebiete der Agglomeration	65 400	68 800	74 000	3 400	0,7 %	5 200	0,9 %	42 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	49 000	52 400	58 400	3 400	0,9 %	6 000	1,4 %	33 %
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	38 800	40 200	43 200	1 400	0,4 %	3 000	0,9 %	25 %
Region	**153 200**	**161 400**	**175 500**	**8 200**	**0,7 %**	**14 100**	**1,1 %**	**100 %**
davon Zentren:								
Biel	48 300	50 700	55 200	2 400	0,6 %	4 500	1,1 %	31 %
Lyss	12 700	13 700	14 900	1 000	1,0 %	1 200	1,1 %	8 %
Zentren 4. Stufe	24 900	26 700	30 300	1 800	0,9 %	3 600	1,7 %	17 %
Zentren	**85 900**	**91 100**	**100 400**	**5 200**	**0,8 %**	**9 300**	**1,3 %**	**57 %**

Werte gerundet. Summen können abweichen. Für Lyss wurden die Werte 2002 und 2010 mit jenen von Busswil addiert. Die beiden Gemeinden fusionierten per 2011.

Tabelle 1 Wohnbevölkerung: Entwicklung 2002 bis 2018
Datengrundlage: Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes ESPOP (bis 2010); Statistik der Bevölkerung und Haushalte STATPOP (ab 2011)

Entwicklung und räumliche Verteilung der Beschäftigten
Die Region Biel-Seeland zählt im Jahr 2016 rund 87 000 Beschäftigte (Tabelle 2). Fast die Hälfte der Arbeitsplätze befindet sich in der Stadt Biel. Die neun Zentrumsgemeinden (Biel, Lyss, Aarberg, Büren, Ins, Lengnau, Orpund, Pieterlen, Studen und Täuffelen) vereinigen zusammen über 70 Prozent der Beschäftigten. 17 Prozent der Beschäftigten arbeiten im ländlichen Raum.

Zwischen 2001 und 2016 hat die Zahl der Beschäftigten um 12 800 Personen zugenommen. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 1,1 Prozent. Die Stadt Biel und Lyss verzeichneten ein überdurchschnittliches Wachstum von jährlich 1,3 Prozent. Aber auch auf den Entwicklungsachsen und im ländlichen Raum ist die Zahl der Beschäftigten um 1 Prozent oder mehr angestiegen.

	2001	2016	2001 bis 2016 absolut	pro Jahr	Anteil 2016
Urbanes Kerngebiet der Agglomeration	40 600	47 800	7 200	1,2 %	55 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	21 000	24 500	3 500	1,1 %	28 %
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	13 000	15 000	2 000	1,0 %	17 %
Region	**74 500**	**87 300**	**12 800**	**1,1 %**	**100 %**
davon Zentren:					
Biel	33 400	40 100	6 700	1,3 %	46 %
Lyss	6 800	8 100	1 300	1,3 %	9 %
Zentren 4. Stufe	11 100	12 800	1 600	1,0 %	15 %
Zentren	**51 400**	**61 000**	**9 600**	**1,2 %**	**70 %**

Werte gerundet. Summen können abweichen. Für Lyss wurden die Werte 2002 und 2010 mit jenen von Busswil addiert. Die beiden Gemeinden fusionierten per 2011.

Die Daten bis 2008 stammen aus der Betriebszählung (BZ). Nach 2008 wurde diese von der Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) abgelöst. Während bei der BZ die Merkmale der Unternehmen und Beschäftigten mittels Fragebogen erfasst wurden, beruht die STATENT hauptsächlich auf den Daten der AHV-Register. Ein nicht bezifferbarer Teil der Veränderung zwischen 2001 und 2016 ist auf diesen Methodenbruch zurückzuführen. Die Zahlen bilden somit die tatsächliche Entwicklung nicht genau ab.

Tabelle 2 Beschäftigte: Entwicklung 2001 bis 2016
Datengrundlage: Betriebszählung BZ (bis 2008); Statistik der Unternehmensstruktur STATENT (ab 2012)

Wirtschaftsstruktur

Die Region Biel-Seeland ist durch die starke Präsenz der Präzisions- und Uhrenindustrie geprägt. Sie ist die exportstärkste Region im Kanton Bern, ein Drittel der kantonalen Exporte stammt von hier. Wirtschaftszweige mit sehr hoher Arbeitsplatzproduktivität (z.B. Chemie, Kreditinstitute und Versicherungen, öffentliche Verwaltung) sind dagegen unterdurchschnittlich vertreten. Folglich weist die Wirtschaftsstruktur der Region einen im Kantonsvergleich hohen Anteil der Beschäftigten im 2. Sektor auf.

	1. Sektor	2. Sektor	3. Sektor
Region Biel-Seeland	4 %	34 %	62 %
Kanton Bern	4 %	24 %	71 %

Tabelle 3 Vollzeitäquivalente in den Wirtschaftssektoren 2018
Datengrundlage: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT)

2.1.6 Raumnutzerdichte

Der kantonale Richtplan legt für jeden Raumtyp einen Richtwert für die Raumnutzerdichte in den Wohn-, Misch- und Kernzonen fest.[5] Die Raumnutzerdichte (RND) entspricht der Anzahl Einwohner/innen und Beschäftigten pro Hektare in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen. Liegt die Raumnutzerdichte einer Gemeinde unter dem Richtwert, reduziert sich ihr Bedarf für Einzonungen. Für jeden Raumtyp legt der kantonale Richtplan zudem eine minimale Dichte (Geschossflächenziffer) für Ein- und Umzonungen sowie für die Überbauung von Kulturland in der Bauzone fest.

Tabelle 4 zeigt die Raumnutzerdichte und die Mindestdichten gemäss kantonalem Richtplan für die einzelnen Gemeinden. Sowohl in den städtischen als auch in den ländlichen Räumen gibt es Gemeinden mit Raumnutzerdichten über und unter dem Richtwert. Die Unterschiede sind bedingt durch Topografie und Siedlungsstruktur sowie den Umfang der unbebauten und unternutzen Bauzone.

Von den Zentren liegen Biel, Aarberg, Büren, Lyss, Pieterlen und Studen über dem kantonalen Richtwert, Ins, Orpund und Täuffelen liegen teils deutlich darunter. Insgesamt finden sich in allen drei Raumtypen Gemeinden mit einem Potenzial für eine Erhöhung der Raumnutzerdichte. Bei den ländlich geprägten Gemeinden liegt rund jede zweite Gemeinde teils deutlich unter dem kantonalen Richtwert.

Raumtyp	Gemeinde	Raumnutzerdichte		Mindestdichte	
		Richtwert	Ist-Wert	Kulturland	Nichtkulturland
Urbane Kerngebiete der Agglomeration	Biel (Zentrum 2. Stufe)	158	160 ●	1,20	1,10
	Brügg	85	78 ●	0,90	0,80
	Ipsach	85	71 ●	0,90	0,80
	Nidau	85	118 ●	0,90	0,80
	Port	85	57 ●	0,90	0,80
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	Aarberg (Zentrum 4. Stufe)	57	79 ●	0,70	0,60
	Aegerten	53	55 ●	0,60	0,55
	Büren an der Aare (Zentrum 4. Stufe)	57	59 ●	0,70	0,60
	Evilard	53	40 ●	0,60	0,55
	Ins (Zentrum 4. Stufe)	57	49 ●	0,70	0,60
	Lengnau (Zentrum 4. Stufe)	57	58 ●	0,70	0,60
	Lyss (Zentrum 3. Stufe)	57	84 ●	0,70	0,60
	Mörigen	53	33 ●	0,60	0,55
	Orpund (Zentrum 4. Stufe)	57	54 ●	0,70	0,60
	Pieterlen (Zentrum 4. Stufe)	57	62 ●	0,70	0,60
	Schüpfen	53	54 ●	0,60	0,55
	Studen (Zentrum 4. Stufe)	57	73 ●	0,70	0,60
	Sutz-Lattrigen	53	45 ●	0,60	0,55
	Täuffelen (Zentrum 4. Stufe)	57	43 ●	0,70	0,60
	Worben	53	53 ●	0,60	0,55
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	Arch	39	41 ●	0,50	0,45
	Bargen	39	37 ●	0,50	0,45
	Bellmund	39	39 ●	0,50	0,45
	Brüttelen	39	36 ●	0,50	0,45
	Büetigen	39	40 ●	0,50	0,45
	Bühl	39	34 ●	0,50	0,45
	Diessbach bei Büren	39	42 ●	0,50	0,45
	Dotzigen	39	48 ●	0,50	0,45

[5] Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030, Massnahme A_01

Raumtyp	Gemeinde	Raumnutzerdichte		Mindestdichte	
		Richtwert	Ist-Wert	Kulturland	Nichtkulturland
	Epsach	39	36 ●	0,50	0,45
	Erlach	39	61 ●	0,50	0,45
	Finsterhennen	39	35 ●	0,50	0,45
	Gals	39	40 ●	0,50	0,45
	Gampelen	39	35 ●	0,50	0,45
	Grossaffoltern	39	42 ●	0,50	0,45
	Hagneck	39	29 ●	0,50	0,45
	Hermrigen	39	29 ●	0,50	0,45
	Jens	39	31 ●	0,50	0,45
	Kallnach	39	37 ●	0,50	0,45
	Kappelen	39	43 ●	0,50	0,45
	Leuzigen	39	31 ●	0,50	0,45
	Ligerz	39	61 ●	0,50	0,45
	Lüscherz	39	25 ●	0,50	0,45
	Meienried			0,50	0,45
	Meinisberg	39	39 ●	0,50	0,45
	Merzligen	39	29 ●	0,50	0,45
	Müntschemier	39	44 ●	0,50	0,45
	Oberwil bei Büren	39	34 ●	0,50	0,45
	Radelfingen	39	41 ●	0,50	0,45
	Rapperswil	39	43 ●	0,50	0,45
	Rüti bei Büren	39	40 ●	0,50	0,45
	Safnern	39	42 ●	0,50	0,45
	Scheuren	39	32 ●	0,50	0,45
	Schwadernau	39	44 ●	0,50	0,45
	Seedorf	39	45 ●	0,50	0,45
	Siselen	39	31 ●	0,50	0,45
	Treiten	39	30 ●	0,50	0,45
	Tschugg	39	33 ●	0,50	0,45
	Twann-Tüscherz	39	76 ●	0,50	0,45
	Vinelz	39	23 ●	0,50	0,45
	Walperswil	39	39 ●	0,50	0,45
	Wengi	39	29 ●	0,50	0,45

Raumnutzerdichte:
- ● Ist-Wert gleich/über Richtwert
- ● Ist-Wert 10% unter Richtwert
- ● Ist-Wert mehr als 10% unter Richtwert

Mindestdichte Kulturland: Minimale Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) für die Ein- und Umzonung von Kulturland sowie für die Überbauung von Kulturland in der Bauzone

Mindestdichte Nichtkulturland: Minimale Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) für die Ein- und Umzonung von Nichtkulturland

Tabelle 4 Raumnutzerdichte und Mindestdichte für Ein- und Umzonungen

Datengrundlage: Erhebung AGR (2019)

2.1.7 Überbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen

2018 umfassen die Wohn-, Misch- und Kernzonen in der Region Biel-Seeland eine Fläche von 3 132 ha, wovon 2 900 ha überbaut sind. Dies entspricht einem Überbauungsgrad von 93 Prozent (Tabelle 5). Im Agglomerationskern (mit Biel) und in Lyss liegt der Überbauungsgrad über dem regionalen Durchschnitt. In den Zentren 4. Stufe (Aarberg, Büren, Ins, Lengnau, Orpund, Pieterlen, Studen, Täuffelen), den Gemeinden der Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie in den ländlichen Gebieten liegt er unter dem Durchschnitt.

Die Veränderung der überbauten und unüberbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen im Verhältnis zur Bevölkerungsentwicklung ist ein Indikator für die Zielerreichung der Siedlungsentwicklung nach innen. Da keine älteren Daten vorliegen, können zur bisherigen Entwicklung noch keine Aussagen gemacht werden. Künftig soll mit Daten zur Entwicklung der Wohn-, Misch- und Kernzonen und des Überbauungsgrads die Wirkung der Siedlungsmassnahmen des RGSK beobachtet werden.

	Total WMK in ha	Überbaute WMK		Unüberbaute WMK	
Urbane Kerngebiete der Agglomeration	818,5	773,1	94 %	45,4	6 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	1 151,6	1 056,5	92 %	95,1	8 %
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	1 161,5	1 069,9	92 %	91,6	8 %
Region	**3 131,6**	**2 899,5**	**93 %**	**232,2**	**7 %**
davon Zentren:					
Biel (2. Stufe)	541,3	514,0	95 %	27,3	5 %
Lyss (3. Stufe)	223,4	212,0	95 %	11,3	5 %
Zentren 4. Stufe	613,7	557,2	91 %	56,4	9 %
Zentren	**1 378,3**	**1 283,3**	**93 %**	**95,0**	**7 %**

WMK = Wohn-, Misch und Kernzonen

Tabelle 5 Überbaute und unüberbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen
Datengrundlage: Erhebung AGR (2019)

2.1.8 Baulandreserven

Der Kanton ermittelt jährlich für jede Gemeinde die unüberbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK), die unüberbauten Arbeitszonen (A) und die inneren Reserven in den WMK. Die inneren Reserven sind die Differenz zwischen dem zulässigen Nutzungsmass gemäss der geltenden Nutzungsplanung und der bestehenden Ausnützung. Es handelt sich um rechnerisch ermittelte Werte, die vom Kanton bereitgestellt werden und im Rahmen der Ortsplanungen von den Gemeinden verifiziert werden.

2018 verfügte die Region Biel-Seeland über rund 388 ha Baulandreserven und rund 560 ha innere Reserven (Tabelle 6). Rund 60 Prozent der Baulandreserven liegen in Wohn-, Misch- und Kernzonen, rund 40 Prozent in Arbeitszonen. Knapp die Hälfte der Baulandreserven entfällt auf die Zentren Biel, Lyss, Aarberg, Büren an der Aare, Ins, Lengnau, Orpund, Pieterlen, Studen und Täuffelen. Ein überproportional hoher Anteil der Baulandreserven liegt im ländlichen Raum.

	Unüberbaute Bauzonen						Innere Reserven	
	WMK		A		Total		WMK	
Urbanes Kerngebiet der Agglomeration	45,4	20 %	39,8	26 %	85,2	22 %	88,7	22 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	95,1	41 %	68,7	44 %	163,8	42 %	214,1	42 %
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	91,6	39 %	47,4	30 %	139,0	36 %	256,9	36 %
Region	**232,2**	**100 %**	**155,8**	**100 %**	**388,0**	**100 %**	**559,7**	**100 %**
davon Zentren:								
Biel (2. Stufe)	27,3	12 %	28,3	18 %	55,6	14 %	59,0	11 %
Lyss (3. Stufe)	11,3	5 %	13,3	9 %	24,7	6 %	28,8	5 %
Zentren 4. Stufe	56,4	24 %	49,8	32 %	106,2	27 %	119,9	21 %
Zentren	**95,0**	**41 %**	**91,4**	**59 %**	**186,4**	**47 %**	**207,7**	**37 %**

Tabelle 6 Unüberbaute Bauzonen und innere Reserven 2018
Datengrundlage: Erhebung AGR (2019)

Kapazität der Baulandreserven für Wohnen und Gewerbe
Die Baulandreserven in der Region haben eine rechnerische Kapazität für Wohnraum für 42 800 Personen (Tabelle 7). Rund ein Drittel davon liegt in den unüberbauten Bauzonen, zwei Drittel in unternutzten Bauzonen. 60 Prozent der Kapazität befindet sich im urbanen Kerngebiet und in den Gemeinden des Agglomerationsgürtels und der Entwicklungsachsen, 40 Prozent im ländlichen Raum.

	Kapazität der unüberbauten WMK			Kapazität der inneren Reserven WMK (1/3)			Total Kapazität Wohnen und Mischnutzung		
	GF ha	Personen	Anteil	GF ha	Personen	Anteil	GF ha	Personen	Anteil
Urbanes Kerngebiet der Agglomeration	24,7	4 900	31 %	21,3	4 200	16 %	46,0	9 100	21 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	32,2	6 500	41 %	47,0	10 300	38 %	79,2	16 800	39 %
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	23,1	4 600	29 %	61,6	12 300	46 %	84,7	16 900	40 %
Region	**80,0**	**16 000**	**100 %**	**134,3**	**26 800**	**100 %**	**214,3**	**42 800**	**100 %**
davon Zentren:									
Biel (2. Stufe)	16,5	3 300	21 %	14,2	2 800	11 %	30,7	6 100	14 %
Lyss (3. Stufe)	4,0	800	5 %	6,9	1 400	5 %	10,9	2 200	5 %
Zentren 4. Stufe	19,9	4 000	25 %	24,4	5 800	21 %	44,3	9 800	23 %
Zentren	**40,4**	**8 100**	**51 %**	**45,5**	**10 000**	**37 %**	**85,9**	**18 100**	**42 %**

Tabelle 7 Rechnerische Kapazität der Bauzonenreserven für Wohnen und Mischnutzung

Zusätzliche Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale
Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete werden als unüberbaute oder unternutze Bauzone mit der heute zulässigen Nutzungsdichte erfasst. Mit der angestrebten Verdichtung wird sich das Nutzungsmass aber deutlich erhöhen. Dadurch ergeben sich zusätzliche Kapazitäten, die in Tabelle 7 nicht enthalten sind. Aufgrund der

zur Verfügung stehenden Informationen wird die zusätzliche Kapazität in den bekannten Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebieten auf 6 500 Personen geschätzt.

Kapazität der Baulandreserven für Arbeitsnutzungen
Die Baulandreserven in der Region haben eine rechnerische Kapazität für 27 700 zusätzliche Beschäftigte im 2. und 3. Sektor (Tabelle 8). Rund ein Drittel davon befindet sich in unüberbauten Bauzonen, zwei Drittel in den unternutzten Wohn-, Misch- und Kernzonen. Knapp zwei Drittel der Kapazität befinden sich im urbanen Kerngebiet und in den Gemeinden des Agglomerationsgürtels und der Entwicklungsachsen, gut ein Drittel im ländlichen Raum.

	Kapazität der unüberbauten Arbeitszonen			Kapazität der inneren Reserven WMK	Total Kapazität Arbeitsnutzungen	
	GF ha	2. Sektor	3. Sektor	3. Sektor	Beschäftigte	Anteil
Urbanes Kerngebiet der Agglomeration	19,3	900	1 700	3 800	6 400	24 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	24,1	1 500	2 700	7 000	11 200	40 %
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	16,6	1 100	1 900	7 100	10 100	36 %
Region	**54,5**	**3 500**	**6 300**	**17 900**	**27 700**	**100 %**
davon Zentren:						
Biel (2. Stufe)	9,9	600	1 200	2 500	4 300	16 %
Lyss (3. Stufe)	4,7	300	500	900	1 700	6 %
Zentren 4. Stufe	17,4	1 100	2 000	4 100	7 200	26 %
Zentren	**32,0**	**2 000**	**3 700**	**7 500**	**13 200**	**48 %**

Tabelle 8 Rechnerische Kapazität der Bauzonenreserven für Wohnen und Mischnutzung

2.1.9 Versorgung

Mit der Bieler Innenstadt verfügt die Agglomeration über ein zentrales Versorgungs- und Dienstleistungszentrum. Zu dessen Stützung und Entwicklung wurden eine Reihe von Massnahmen umgesetzt, wie die gestalterische Aufwertung der Platz- und Strassenräume oder die Reorganisation des Parkraumangebotes. Zur Erhaltung der Standortgunst tragen zudem die Einschränkungen für neue Einkaufszentren an der Peripherie sowie die Erhebung von Parkgebühren bei bestehenden Einkaufszentren bei. Ausserhalb der Agglomeration verfügen das Regionalzentrum Lyss und die grösseren teilregionalen Zentren (Aarberg, Büren an der Aare, Ins) über gute Versorgungsangebote. Problematisch ist die Situation in kleineren und mittleren Ortschaften, welche mit zunehmenden Versorgungslücken konfrontiert sind. Zudem ist die Attraktivität einzelner Quartier- und Ortszentren gering. Vor allem die Zentren von Nidau und Lyss sowie die Quartierzentren in Biel sind einer starken Verkehrs- und Immissionsbelastung ausgesetzt.

2.1.10 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte und Strategische Arbeitszonen

In der Region Biel-Seeland bestehen sechs kantonale Entwicklungsschwerpunkten (ESP) und eine Strategische Arbeitszone (SAZ), in welchen in den letzten 15 Jahren dank aktiver Unterstützung durch die Gemeinden und den Kanton zahlreiche Betriebe angesiedelt werden konnten:

- » ESP Biel/Bienne Masterplan — Dienstleistungen
- » ESP Biel/Bienne Bözingenfeld — Gewerbe / Industrie
- » ESP Studengrien — Gewerbe / Industrie
- » ESP Lyss Bahnhof — Dienstleistungen
- » ESP Lyss Grien Süd — Gewerbe / Industrie
- » ESP Lengnau Lengnaumoos — Gewerbe / Industrie
- » SAZ Ins Zbangmatte — Grössere arbeitsplatzintensive Unternehmen

An der Gemeindegrenze Biel/Pieterlen ist im kantonalen Richtplan eine weitere Strategische Arbeitszone vorgesehen (Einzonung erforderlich). Die bestehenden und neuen ESP und SAZ werden weiterhin aktiv bewirtschaftet und bieten gute Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung der Region.

2.1.11 Verkehrsintensive Vorhaben

Als verkehrsintensive Vorhaben (ViV) gelten Betriebe, Einkaufszentren und andere Einrichtungen, die mehr als 2 000 Fahrten pro Tag erzeugen. Sie erfordern die Festsetzung eines ViV-Standorts im RGSK (regionaler ViV-Standort), bei über 5 000 Fahren die Festsetzung eines ViV-Standorts im kantonalen Richtplan (kantonaler ViV-Standort).

Die ViV-Standorte sind auf ein grösseres Verkehrsaufkommen ausgerichtet, befinden sich in der Nähe eines Autobahnanschlusses und sind gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Ausserhalb dieser Gebiete ist die Ansiedlung von verkehrsintensiven Vorhaben nicht möglich.

Bei den bestehenden ViV handelt es sich um Einkaufszentren, Fachmärkte, Fussball- und Eishockeystadion sowie produzierende Betriebe. Für jedes ViV werden Fahrtenkontingente festgelegt, deren Einhaltung durch die Standortgemeinden kontrolliert wird. Die Fahrtenkontingente sind auf die Kapazität des Verkehrssystems abgestimmt.

Gemeinde	ViV-Standort	Kategorie	Fahrtenobergrenze
Aarberg	Alte Ziegelei	Regional	2 300
Biel	Bözingenfeld Hornbach	Regional	2 900
Biel	Bözingenfeld Rolex	Regional	2 550
Biel	Spitalzentrum	Regional	3 580
Biel	Bözingenfeld Centre Boujean	Kantonal	7 000
Biel	Bözingenfeld Stades de Bienne	Kantonal	Fussball 4 000 Eishockey < 2 000
Biel	Masterplan Coop	Kantonal	6 000
Brügg	Industrie- und Gewerbezone Centre Brügg	Kantonal	12 150
Nidau	Gewerbezone Ipsachstrasse	Regional	650
Lyss	Bahnhof Lyssbachpark	Kantonal	5 200

2.1.12 Strassennetz

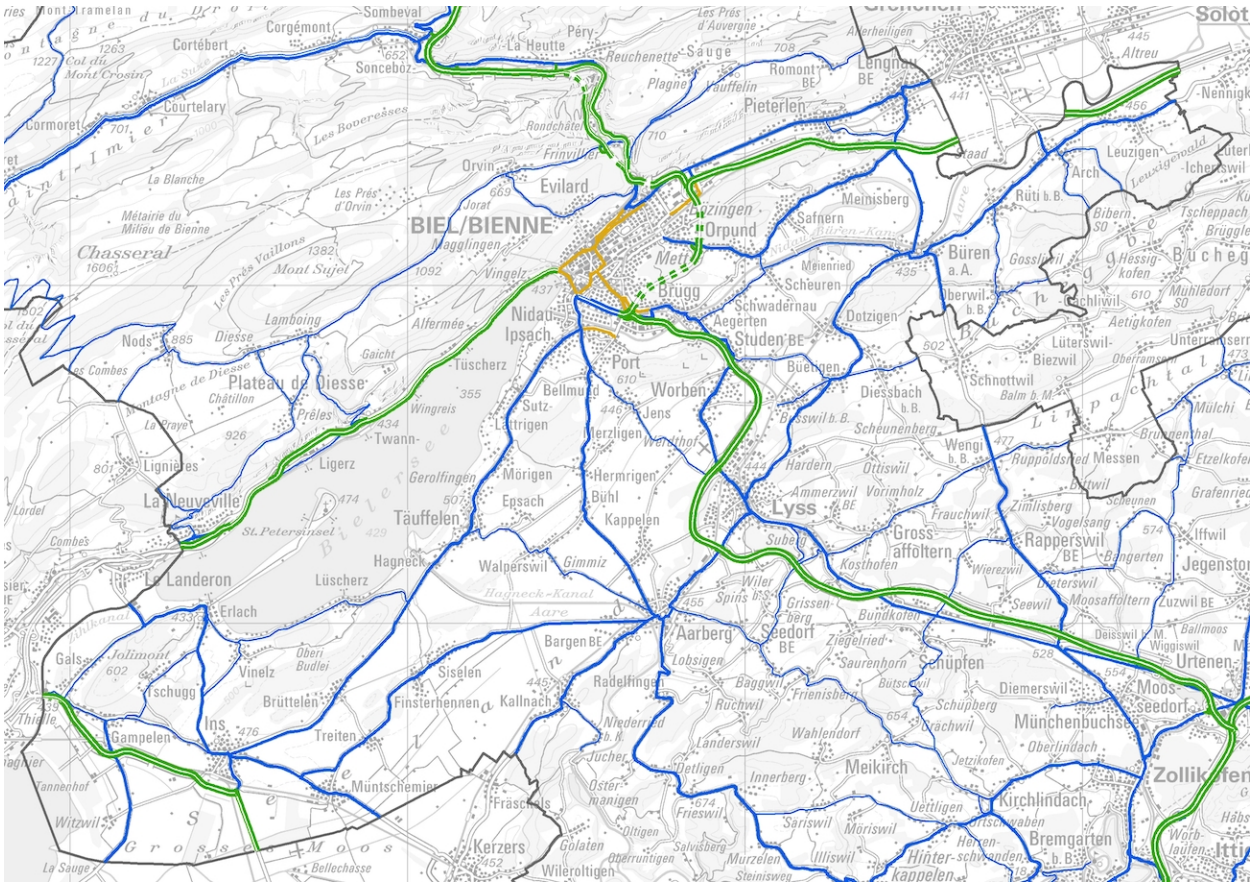


Abbildung 8 Übergeordnetes Strassennetz
Quelle. TBA

Das übergeordnete Strassennetz (Abbildung 8) besteht aus:

» der Nationalstrasse A5 Yverdon-Luterbach mit dem Ostast der A5 Umfahrung Biel
» der Nationalstrasse A6 Biel-Gampel (Übernahme durch den Bund per 1.1.2020)
» der Nationalstrasse A16 Boncourt-Biel
» der Nationalstrasse A16 Le Locle-Murten (Übernahme durch den Bund per 1.1.2020)
» den Kantonsstrassen der Kategorien B und C
» Wichtigen Gemeindestrassen mit ortsverbindender Funktion

2.1.13 Strassenverkehrsbelastung

Die Belastung des Strassennetzes 2016 ist in Abbildung 9 schematisch dargestellt. Erkennbar sind die starken Belastungen des Hauptstrassennetzes im Agglomerationskern, im Kerngebiet von Lyss sowie auf den regionalen Hauptachsen. Abschnitte mit den stärksten Belastungen sind (Durchschnittlicher Werktagesverkehr DWV in Motorfahrzeugen Mfz):

» 30 000-35 000 Mfz: A6 Lyss-Bern
» 25 000-30 000 Mfz: A6 Lyss-Biel, A5 Biel-Grenchen
» 20 000-25 000 Mfz: A16 La Heutte-Biel
» 15 000-20 000 Mfz: A5 Biel-La Neuveville, A16 Ins-Thielle
» 10 000-15 000 Mfz: Ins-Kerzers, Lyss-Aarberg, Hauptstrassen in Lyss, linkes Bielerseeufer

Abbildung 9 zeigt die Situation vor Eröffnung des A5 Ostasts im Herbst 2017. Auf den Strassen im Umfeld des A5 Ostasts konnten dank einer Verlagerung die Verkehrsmengen reduziert werden.

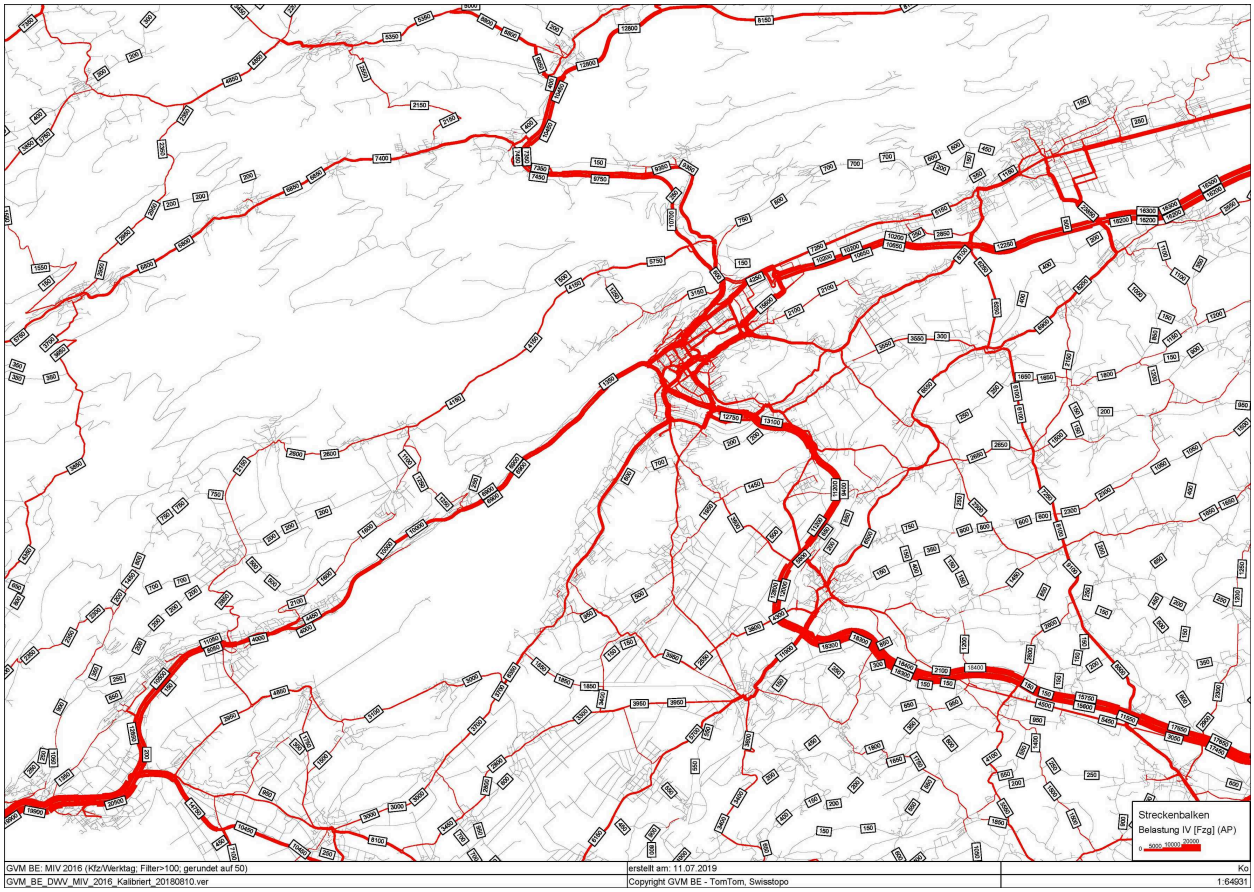


Abbildung 9 Strassenverkehrsbelastung, Stand 2016
Quelle: Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern

2.1.14 Öffentlicher Verkehr

Das regionale Bahnnetz ist aus Abbildung 10 ersichtlich. Von nationaler Bedeutung sind die SBB-Linien mit den Intercity- und InterRegio-Verbindungen Basel/Zürich-Grenchen-Biel-Neuenburg-Lausanne/Genf und die Linie Neuenburg-Ins-Bern. Die Linien Biel-Bern und Biel-La Chaux-de-Fonds mit RegioExpress-Verbindungen sind von kantonaler Bedeutung, während die übrigen Bahnlinien (Biel-Täuffelen-Ins, Murten-Kerzers-Lyss, Lyss-Büren und Neuchâtel-Ins-Murten-Fribourg(-Bulle)) sowie die Buslinien regionale Bedeutung aufweisen.

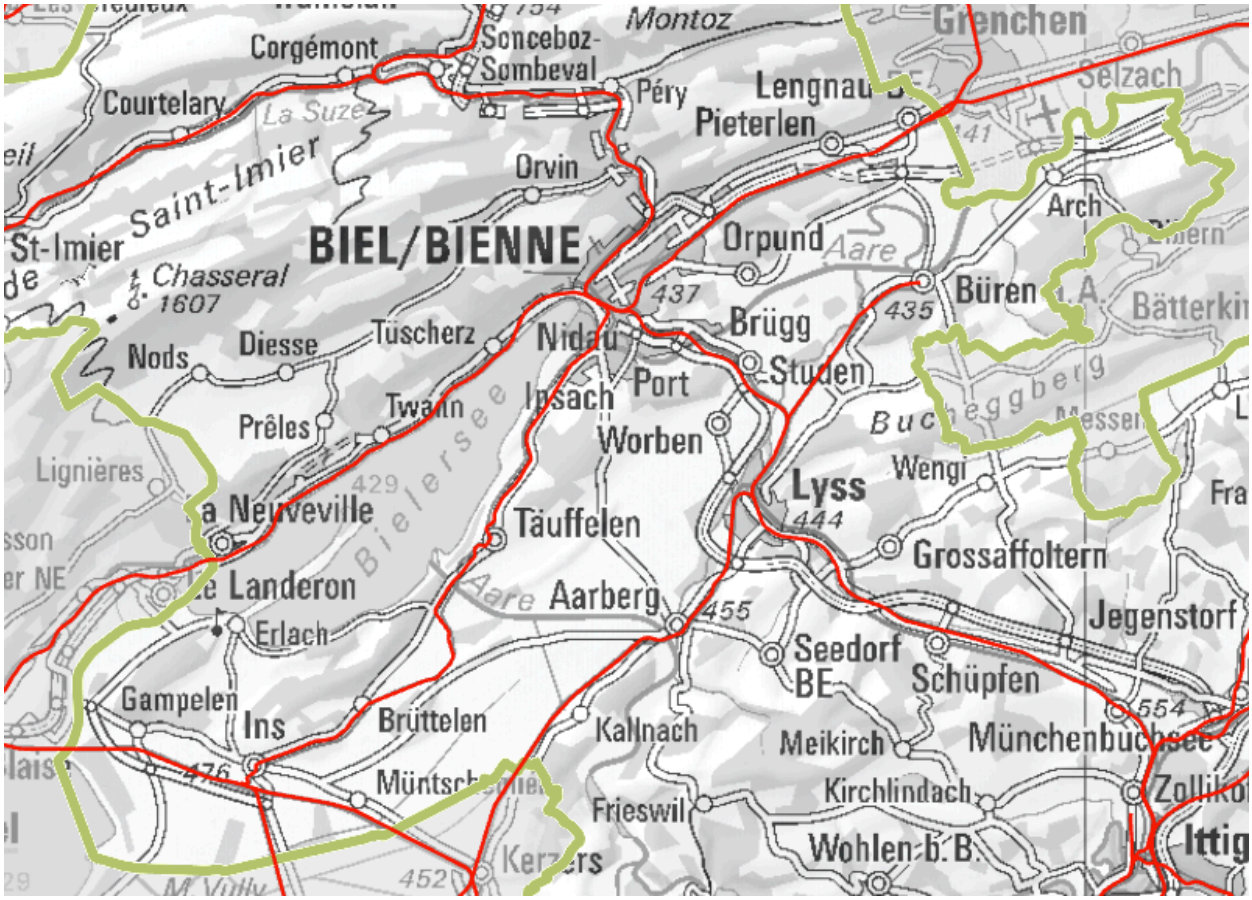


Abbildung 10 Regionales Bahnnetz
Quelle. Geoportal Kanton Bern (2020)

2.1.15 Gebiete mit ungenügender ÖV-Erschliessung

Die ÖV-Erschliessung ist ein zentrales Kriterium für die Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten und von Vorranggebieten Siedlungserweiterung (Einzonung). Bei den Vorranggebieten Siedlungserweiterung ist die ÖV-Güteklasse D zwingende Voraussetzung für eine Einzonung.

Die ÖV-Güteklassen werden aufgrund des kantonalen Richtplans (Massnahmenblatt B_10) definiert. Massgebend sind das Verkehrsmittel, der Kursintervall und die Distanz zur Haltestelle. Siedlungsgebiete, welche durch eine regionale Buslinie erschlossen sind, weisen in der Regel die ÖV-Güteklassen E und F auf, Linien mit 30-Minuten-Takt erreichen Güteklasse D.

In den folgenden Siedlungsgebieten mit mittlerer Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte und weiterem Entwicklungspotenzial ist die ÖV-Erschliessung heute ungenügend:

Gemeinde	Gebiet	ÖV-Güteklasse	Nutzung
Aegerten/Studen	Stockfeld	E	Wohn- und Mischzone
Worben	Südlich Paletzey	E	Wohn- und Mischzone
Lyss	Industriezone Lyss Nord	keine	Arbeitszone
Lyss	ESP Grien Süd	E	Arbeitszone
Studen	ESP Studengrien	E / keine	Arbeitszone
Lengnau	ESP Lengnaumoos	D / E	Arbeitszone

Abbildung 11 und Abbildung 12 zeigen die ÖV-Erschliessungsgüte der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten. In folgenden Vorranggebieten ist die ÖV-Erschliessungsgüte ungenügend:

Gemeinde	Gebiet	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand	RGSK-Nr.
Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen				
Aegerten	Stockfeld	D / E	Festsetzung	S-VW.1.1
Worben	Paletzeyfeld	E	Festsetzung	S-VW.1.19
Büren an der Aare	Galgenfeld	E	Zwischenergebnis	S-VW.2.2
Büren an der Aare	Schüre	E	Vororientierung	S-VW.2.3
Büren an der Aare	Solothurnstrasse	E	Zwischenergebnis	S-VW.2.4
Lengnau	Rolli-Ost	E	Festsetzung	S-VW.2.6
Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten				
Pieterlen	Sömmerung	D / keine	Festsetzung	S-VA.1.6
Studen	Studengrien Nord	E / keine	Zwischenergebnis	S-VA.1.7
Aarberg	Mühlifeld	E	Zwischenergebnis	S-VA.2.1

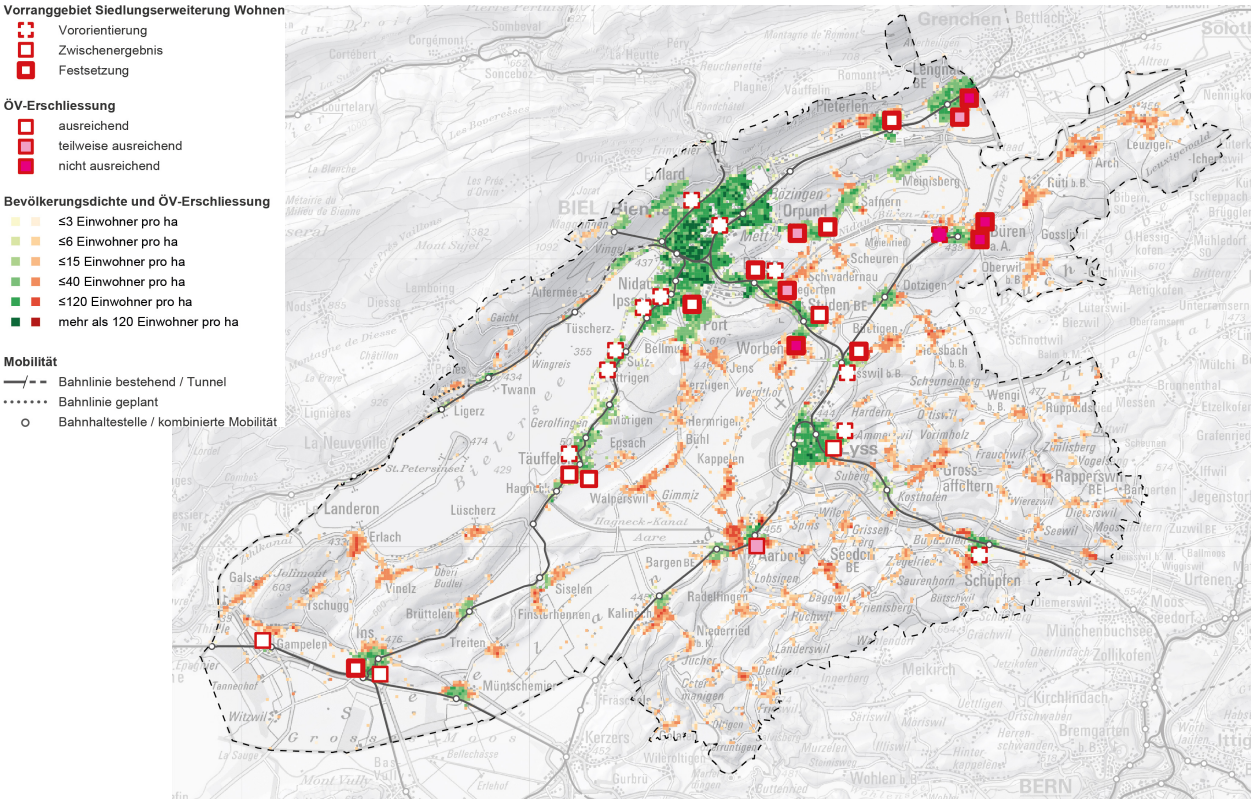


Abbildung 11 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und ÖV-Güteklassen

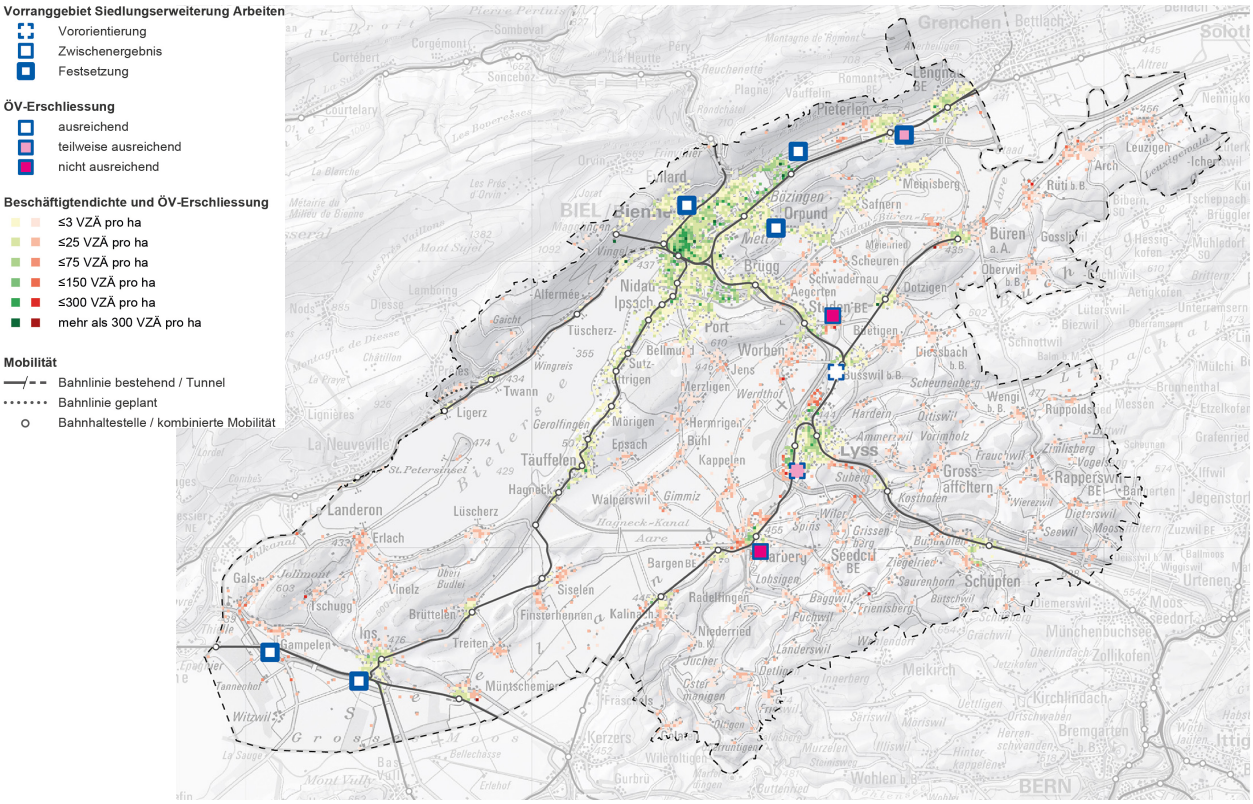


Abbildung 12 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten und ÖV-Güteklassen

2.1.16 Fuss- und Veloverkehr

Fussverkehr
Für den Fussverkehr steht (nebst den Strassenräumen) ein weit verzweigtes Fuss- und Wanderwegnetz zur Verfügung. Wichtig sind zudem attraktive Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sowie Plätze und Aufenthaltsräume.

Der Fussverkehr steht am Anfang und Ende jeder zurückgelegten Strecke. Die Attraktivität des zu Fussgehens ist abhängig von der Direktheit der Verbindungen, den Platzverhältnissen, den Beeinträchtigungen durch den Strassenverkehr und der Gestaltung der Strassenräume und des Umfelds. Vor allem entlang der Hauptverkehrsachsen ist die Aufenthaltsqualität aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der Lärm- und Luftbelastung vielerorts ungenügend. Auch als unsicher wahrgenommene Fussgängerquerungen und lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen verringern die Attraktivität. Viele Gemeinden haben Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Tempo-30-Zonen eingeführt, die sich positiv auf den Fussverkehr auswirken.

Die Planung der Fusswegnetze ist Aufgabe der Gemeinden. Diese erarbeiten die nötigen Pläne im Rahmen der Ortsplanungen, so dass im Laufe der Zeit flächendeckende Fusswegnetzplanungen vorliegen werden.

Veloverkehr
Für den Veloverkehr bestehen in der Region Biel-Seeland aufgrund der Topografie und der kurzen Distanzen vielerorts günstige Voraussetzungen. Mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes ist das Velo auf vielen Strecken eine gute Alternative zu MIV und ÖV. In der ganzen Region werden überkommunale Schulwege mit dem Velo zurückgelegt, zum Teil über erhebliche Distanzen.

Heute sind vor allem die geübten, sicheren Alltags-Velofahrenden unterwegs, die mit der bestehenden Veloinfrastruktur zurechtkommen. Es ist noch wenig gelungen, breitere Bevölkerungskreise (Familien mit kleinen Kindern, ungeübte/unsichere Velofahrende, Freizeit-Velofahrende, autoaffine Zielgruppen etc.) für das regelmässige Velofahren im Alltag zu gewinnen.

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

In der Vergangenheit wurde versucht, den Veloverkehr möglichst in den Verkehrsablauf auf der Strasse zu integrieren. Angesichts des stagnierende Veloanteils, der Unfallzahlen und der Schwierigkeit, breitere Zielgruppen für den Veloverkehr zu gewinnen, ist diese Strategie nicht überall zielführend. Um das Verlagerungspotenzial auszuschöpfen, muss vermehrt auf die unterschiedlichen Infrastruktur-Bedürfnisse der Zielgruppen (Direktheit, Sicherheit, Komfort) eingegangen werden.

Regionales Velonetz
Mit dem regionalen Velonetzplan wurde das regionale Velonetz für den Alltagsverkehr in der Region Biel-Seeland definiert (Abbildung 13). Der regionale Velonetzplan wurde parallel zum Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel erarbeitet und mit diesem abgestimmt. Das regionale Velonetz erschliesst alle wichtigen Ziele in der Region, die ein ausreichendes Potenzial an Velofahrenden aufweisen und in der Regel nicht weiter als 5 km voneinander entfernt sind. Mit dem RGSK 2021 wird beantragt, die regionalen Velorouten als Velorouten mit kantonaler Netzfunktion in den kantonalen Sachplan Veloverkehr aufzunehmen.

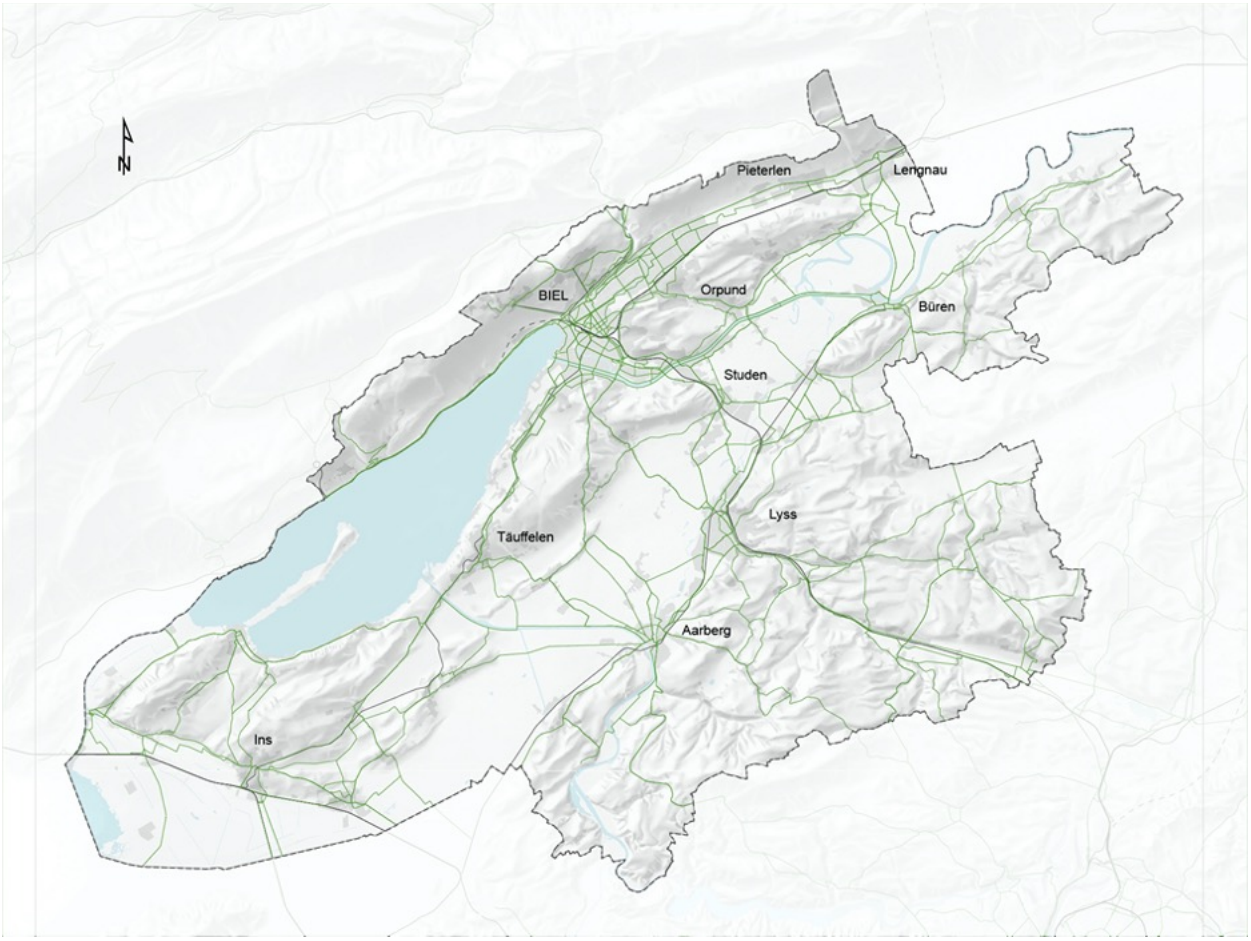


Abbildung 13 Regionales Velonetz
Quelle: Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Bike+Ride
Bike+Ride-Anlagen (B+R-Anlagen) ermöglichen die Benutzung des Velos für die Feinerschliessung ab den Bahn- und wichtigen Bushaltestellen. Ein gut ausgebautes B+R-Angebot ist ein wesentliches Element einer attraktiven Veloinfrastruktur. Für attraktive B+R-Anlagen sind verkehrssichere Zufahrten, gut einsehbare und beleuchtete Standorte, die Nähe zu den Perronzugängen sowie Wetter- und Diebstahlschutz entscheidend.
In der Region Biel-Seeland sind rund 50 B+R-Anlagen vorhanden. Für mehrere Anlagen ist eine Erweiterung in Planung.

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

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

2.2 Zukünftiger Zustand

2.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Gemäss den kantonalen Bevölkerungsszenarien (Szenario mittel) wird das Bevölkerungswachstum weiter anhalten. Das Trendszenario in Tabelle 9 lässt sich wie folgt zusammenfassen:

» Bis 2035 wird eine Zunahme um 16 Prozent auf 204 000 Personen erwartet, wobei die Wachstumsrate bis 2025 ansteigt und danach abnimmt.
» In den urbanen Kerngebieten wird ein höheres Wachstum als in der Vergangenheit erwartet. Der Wachstumstrend in der Stadt Biel setzt sich verstärkt fort.
» Auf den Entwicklungsachsen und in den Zentren 3. und 4. Stufe wird ein deutlich geringeres Wachstum als bisher erwartet. Dafür verlagert sich ein Teil des Wachstums zurück in den ländlichen Raum.

Gleichzeitig wird der Anteil von Personen im Alter von über 64 Jahren ansteigen. Bis 2035 wird mit einem Anteil der über 64-jährigen von 25 Prozent gerechnet, gegenüber 19 Prozent im Jahr 2015. Der Anteil der 20 bis 64-jährigen sinkt im gleichen Zeitraum von 61 auf 56 Prozent, während jener der unter 20-jährigen leicht abnimmt auf rund 19 Prozent.

	ENTWICKLUNG 2002 BIS 2018					TRENDSZENARIO 2035			
	Stand 2002	Stand 2018	Anteil 2018	Zunahme absolut	Zunahme pro Jahr	2035	Anteil 2035	Zunahme absolut	Zunahme pro Jahr
Urbane Kerngebiete der Agglomeration	65 400	74 000	42 %	8 600	0,8%	88 700	43%	14 700	1,2%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	49 000	58 400	33 %	9 400	1,2%	65 900	32%	7 500	0,8%
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	38 800	43 200	25 %	4 300	0,7%	49 600	24%	6 400	0,9%
Region	**153 200**	**175 500**	**100 %**	**22 300**	**0,9%**	**204 100**	**100%**	**28 600**	**1,0%**
davon Zentren:									
Biel (2. Stufe)	48 300	55 200	31 %	6 900	0,9%	67 500	33%	12 200	1,3%
Lyss (3. Stufe)	12 700	14 900	8 %	2 200	1,1%	16 300	8%	1 400	0,6%
Zentren 4. Stufe	24 900	30 300	17 %	5 400	1,3%	34 200	17%	4 000	0,8%
Zentren	**85 900**	**100 400**	**57 %**	**14 500**	**1,1%**	**118 000**	**58%**	**17 600**	**1,0%**

Werte gerundet. Summen können abweichen.

Tabelle 9 Wohnbevölkerung: Trendszenario 2035
Datengrundlage: Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes ESPOP (bis 2010); Statistik der Bevölkerung und Haushalte STATPOP (ab 2011); Statistikkonferenz des Kantons Bern: Regionalisierte Bevölkerungsszenarien für den Kanton Bern bis zum Jahr 2045 (Ausgabe 2016)

2.2.2 Arbeitsplatzentwicklung

Zur künftigen Entwicklung der Beschäftigten gibt es keine verlässlichen Aussagen. Sie ist abhängig von der konjunkturellen Entwicklung, den künftigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und unternehmerischen Entscheiden. Ausgehend von der bisherigen Entwicklung wird für die Arbeitsplätze dasselbe Wachstum angenommen wie für die Bevölkerung. Das daraus resultierende Trendszenario ist in Tabelle 10) abgebildet. Demnach arbeiten im Jahr 2035 in der Region rund 103 000 Personen. Dies entspricht einer Zunahme um 15 800 Personen und einem jährlichen Wachstum von 1,0 Prozent. 75 Prozent dieses Wachstums entfällt auf die Zentren, knapp 60 Prozent auf die Stadt Biel.

	ENTWICKLUNG 2001 BIS 2016					TRENDSZENARIO 2035			
	Stand 2001	Stand 2016	Anteil 2016	Zunahme absolut	Zunahme pro Jahr	2035	Anteil 2035	Zunahme absolut	Zunahme pro Jahr
Urbanes Kerngebiet der Agglomeration	40 600	47 800	55%	7 200	1,2%	58 000	56%	10 200	1,1%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	21 000	24 500	28%	3 500	1,1%	27 900	27%	3 400	0,7%
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	13 000	15 000	17%	2 000	1,0%	17 200	17%	2 200	0,8%
Region	**74 500**	**87 300**	**100 %**	**12 800**	**1,1%**	**103 000**	**100 %**	**15 800**	**1,0%**
davon Zentren:									
Biel (2. Stufe)	33 400	40 100	46 %	6 700	1,3%	49 000	48 %	9 100	1,2%
Lyss (3. Stufe)	6 800	8 100	9 %	1 300	1,3%	8 900	9 %	800	0,5%
Zentren 4. Stufe	11 100	12 800	15 %	1 600	1,0%	14 500	14 %	1 900	0,8%
Zentren	**51 400**	**61 000**	**70 %**	**9 600**	**1,2%**	**72 400**	**71 %**	**11 800**	**1,0%**

Werte gerundet. Summen können abweichen.

Tabelle 10 Beschäftigte: Entwicklung 2008 bis 2016 und Trendszenario 2035
Datengrundlage: Betriebszählung BZ (2008); Statistik der Unternehmensstruktur STATENT (ab 2012); Statistikkonferenz des Kantons Bern: Regionalisierte Bevölkerungsszenarien für den Kanton Bern bis zum Jahr 2045 (Ausgabe 2016)

2.2.3 Versorgung

Öffentliche Einrichtungen
In verschiedenen Versorgungsbereichen ist ein Trend zur räumlichen Konzentration der Angebote zu beobachten, so bei den Schulen, bei der Verwaltung, bei der Sicherheit oder bei der Altersversorgung.
In der Agglomeration sind Defizite im Bereich der Bäder festzustellen, wo jedoch durch die verstärkte Kooperation zwischen den Strandbädern Biel und Nidau Synergien genutzt werden könnten. Ebenso fehlt ein grossflächiger Standort für temporäre Anlässe (Messen, Konzerte, Zirkus, usw.). Festzustellen ist, dass - von den Schulen abgesehen - die meisten öffentlichen Einrichtungen durch die jeweilige Standortgemeinde betrieben werden.

Konsumgüterversorgung
Bei der Konsumgüterversorgung sind die Konzentrationstendenz und das «Lädelisterben» in den Dörfern und Quartieren noch immer aktuell. Auf regionaler Ebene ist das Entstehen von neuen grösseren Einkaufzentren geregelt, in dem der kantonale Richtplan und das RGSK solche Nutzungen nur in Entwicklungsschwerpunkten zulässt. Auf der Basis dieser Instrumente sind heute keine grösseren Einkaufszentren in der Region mehr möglich. Das RGSK geht davon aus, dass sich in absehbarer Zeit diese Rahmenbedingungen nicht verändern werden.

Erholungs- und Freizeiteinrichtungen
Bei der Freizeit ist mit dem Entstehen von neuen Bedürfnissen zu rechnen, welche neue Flächenansprüche verursachen werden. Die Erhaltung der Landschaft und eine moderate Aufwertung einzelner Gebiete (insbesondere Bieler Bucht) werden auch in Zukunft im Vordergrund stehen. Zunehmend sind auch Bestrebungen im Gang, die Konflikte in den Naherholungsgebieten zu minimieren (Seeufer, Nidau-Büren-Kanal, Magglingen). Weiter ist zu berücksichtigen, dass die Region eine Erweiterung des Angebotes an touristischen Angeboten anstrebt.

2.2.4 Verkehrsintensive Vorhaben

Die Region Biel-Seeland ist mit Einkaufszentren und Fachmärkten gut versorgt, Neuansiedlungen ausserhalb der Zentrumsgebiete sind nicht erwünscht. Möglich ist, dass grosse Produktionsbetriebe und öffentliche Einrichtungen die Schwelle von 2 000 Fahrten pro Tag überschreiten und als verkehrsintensive Vorhaben gelten werden.

Im regionalen Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos (Brügg) ist ein Ersatz-Neubau für das Spitalzentrum Biel in Planung. Im RGSK 2021 wird dafür ein neuer VIV-Standort mit Koordinationsstand Zwischenergebnis aufgenommen (vgl. Kapitel 5.2).

Mittel- bis langfristig besteht in der geplanten strategischen Arbeitszone an der Gemeindegrenze zwischen Biel und Pieterlen Potenzial für die Ansiedlung eines verkehrsintensiven Vorhabens. Dafür müssen aber zuerst die verkehrlichen Voraussetzungen geschaffen werden und es ist eine Einzonung nötig.

2.2.5 Baulandbedarf Wohnen

Kapazität der Bauzonenreserven
Die Bauzonenreserven verfügen über die nötige Kapazität, um das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums aufzunehmen. Eine Herausforderung stellt die Verteilung der Bauzonenreserven dar. Im ländlichen Raum wird für die angestrebte moderate Entwicklung nur ein kleiner Teil der vorhandenen Bauzonenreserve benötigt. In den urbanen Kerngebieten und in den regionalen Zentren hingegen muss für das erwartete Wachstum der grösste Teil der Bauzonenreserven und Verdichtungspotenziale aktiviert werden.

Wohnbaulandbedarf gemäss kantonalem Richtplan
Der Baulandbedarf für Wohnen wird durch den kantonalen Richtplan festgelegt (Massnahmenblatt A_01).
Er ergibt sich aus der Differenz zwischen dem theoretischen Wohnbaulandbedarf, der auf dem angestrebten Bevölkerungswachstum pro Raumtyp basiert, und den bestehenden Bauzonenreserven in der Gemeinde. Nur wenn der 15-jährige Baulandbedarf die massgebenden Bauzonenreserven übersteigt, sind Einzonungen möglich. Andernfalls müssen zuerst die vorhandenen Reserven mobilisiert werden.

Gemäss den Kriterien des kantonalen Richtplans haben in der Region nur wenige Gemeinden einen Bedarf für zusätzliches Wohnbauland in den nächsten 15 Jahren (Stand 2018). Den grössten Bedarf haben die Stadt Biel und Lyss. Ebenfalls Bedarf weisen Nidau und die teilregionalen Zentren Aarberg, Schüpfen und Studen auf. In den übrigen Gemeinden sind noch genügend Nutzungsreserven vorhanden.

Raumtyp	Gemeinde	Wohnbaulandedarf in ha	Bilanz in ha
Urbane Kerngebiete der Agglomeration	Biel (Zentrum 2. Stufe)	34.0	**34.0**
	Brügg	0.8	0.8
	Ipsach	0	-2.2
	Nidau	6.9	**6.9**
	Port	0	-3.4
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	Aarberg (Zentrum 4. Stufe)	8.8	**8.8**
	Aegerten	0	-1.2
	Büren an der Aare (Zentrum 4. Stufe)	2.3	**2.3**
	Evilard	0	-12.3
	Ins (Zentrum 4. Stufe)	0	-6.4
	Lengnau (Zentrum 4. Stufe)	0	-0.3
	Lyss (Zentrum 3. Stufe)	20.6	**20.6**
	Mörigen	0	-2.1
	Orpund (Zentrum 4. Stufe)	0	-8.7

Raumtyp	Gemeinde	Wohnbaulandedarf in ha	Bilanz in ha
	Pieterlen (Zentrum 4. Stufe)	0	-2.3
	Schüpfen	4.2	**4.2**
	Studen (Zentrum 4. Stufe)	5.2	**5.2**
	Sutz-Lattrigen	0	-3.5
	Täuffelen (Zentrum 4. Stufe)	0	-7.2
	Worben	0.8	0.8
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	Arch	0	-4.0
	Bargen	0	-2.4
	Bellmund	0	-4.5
	Brüttelen	0	-2.1
	Büetigen	0	-1.2
	Bühl	0	-0.9
	Diessbach bei Büren	0.4	0.4
	Dotzigen	0	-0.6
	Epsach	0	-0.6
	Erlach	0	-0.8
	Finsterhennen	0	-2.2
	Gals	0.1	0.1
	Gampelen	0	-4.7
	Grossaffoltern	0	-1.7
	Hagneck	0	-2.0
	Hermrigen	0	-0.3
	Jens	0	-2.6
	Kallnach	0	-6.4
	Kappelen	1.1	1.1
	Leuzigen	0	-5.7
	Ligerz	0	-0.8
	Lüscherz	0	-3.6
	Meienried	0	0
	Meinisberg	0	-2
	Merzligen	0	-2.6
	Müntschemier	0	-0.6
	Oberwil bei Büren	0	-4.2
	Radelfingen	0.8	0.8
	Rapperswil	0	-2.0
	Rüti bei Büren	0	-0.8
	Safnern	0	-2.8
	Scheuren	0	-1.8
	Schwadernau	0	-0.4
	Seedorf	0.5	0.5
	Siselen	0	-3.1
	Treiten	0	-2.3
	Tschugg	0	-2.9
	Twann-Tüscherz	0	-0.3
	Vinelz	0	-5.6
	Walperswil	0.1	0.1
	Wengi	0	-2.1

Tabelle 11 Wohnbaulandbedarf der Gemeinden, Stand 2018

Datengrundlage: Erhebung AGR (2019)

2.2.6 Strassennetz

Beschlossen sind die A5-Umfahrung Twann (Verlängerung des Ligerz-Tunnels) sowie bauliche Unterhaltungsmassnahmen auf der A5 am linken Bielerseeufer (UPlaNS).

Verzicht auf A5 Westast
Die A5 Umfahrung Biel ist Teil der Netzvollendung der Nationalstrassen und soll die Lücke der A5 von Solothurn nach Neuenburg schliessen. Abbildung 14 zeigt die ursprüngliche Planung:

» Der A5 Ostast mit dem Anschluss Orpund ist seit 2017 in Betrieb. Er verbindet die A16 Richtung Jura und die A5 Richtung Solothurn mit der A6 Richtung Bern.
» Die A5 Westumfahrung besteht aus der Umfahrung Vingelz, dem Westast und dem Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel).

Im März 2017 reichte der Kanton Bern das Ausführungsprojekt A5 Westumfahrung Biel beim UVEK zur Genehmigung ein. Aufgrund der grossen Opposition in der Region Biel beantragte der Kanton beim UVEK im Februar 2019 die Sistierung des Verfahrens und startete den breit abgestützten «Dialogprozess Westast Biel».[6] Gestützt auf die Empfehlungen aus dem Dialogprozess zog der Kanton Bern das Ausführungsprojekt im Dezember 2020 zurück. Im Januar 2021 schrieb das UVEK das Plangenehmigungsverfahren für das Ausführungsprojekt ab und hob den Enteignungsbann auf.

Strategische Neuausrichtung der A5 Umfahrung Biel
Der definitive Verzicht auf die A5 Westumfahrung in der ursprünglich geplanten Form führt zu einer strategischen Neuausrichtung (Abbildung 15):

» Die oberirdische Strasse zwischen Brüggmoos, Guido-Müller-Platz und Seevorstadt bleibt bestehen und wird verträglich umgestaltet. Zudem werden weitere kurz- und mittelfristige Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz umgesetzt.
» Am Projekt Porttunnel wird festgehalten und dessen Zweckmässigkeit als Nationalstrassenzubringer im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts überprüft.
» Trotz Verzicht auf den Westast soll die Lücke im Nationalstrassennetz der A5 in Biel langfristig geschlossen werden. Im Vordergrund steht ein Juratunnel nördlich von Biel. Dazu wird zeitnah eine Machbarkeitsstudie ausgelöst.

Übergeordnete Projektorganisation
Für die Umsetzung der Empfehlungen aus dem Dialogprozess Westast Biel – die auch Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz, beim öffentlichen Verkehr, bei der kombinierten Mobilität und beim Langsamverkehr beinhalten – wurde 2021 die übergeordnete Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» eingesetzt. Diese koordiniert und steuert die Umsetzung der verschiedenen Planungen und Massnahmen, überprüft deren Wirksamkeit im Rahmen eines Monitorings und Controllings und stellt die nötige Partizipation sicher.

[6] Dokumentation zum Dialogrpozess Westast Biel: www.westast-dialog.ch

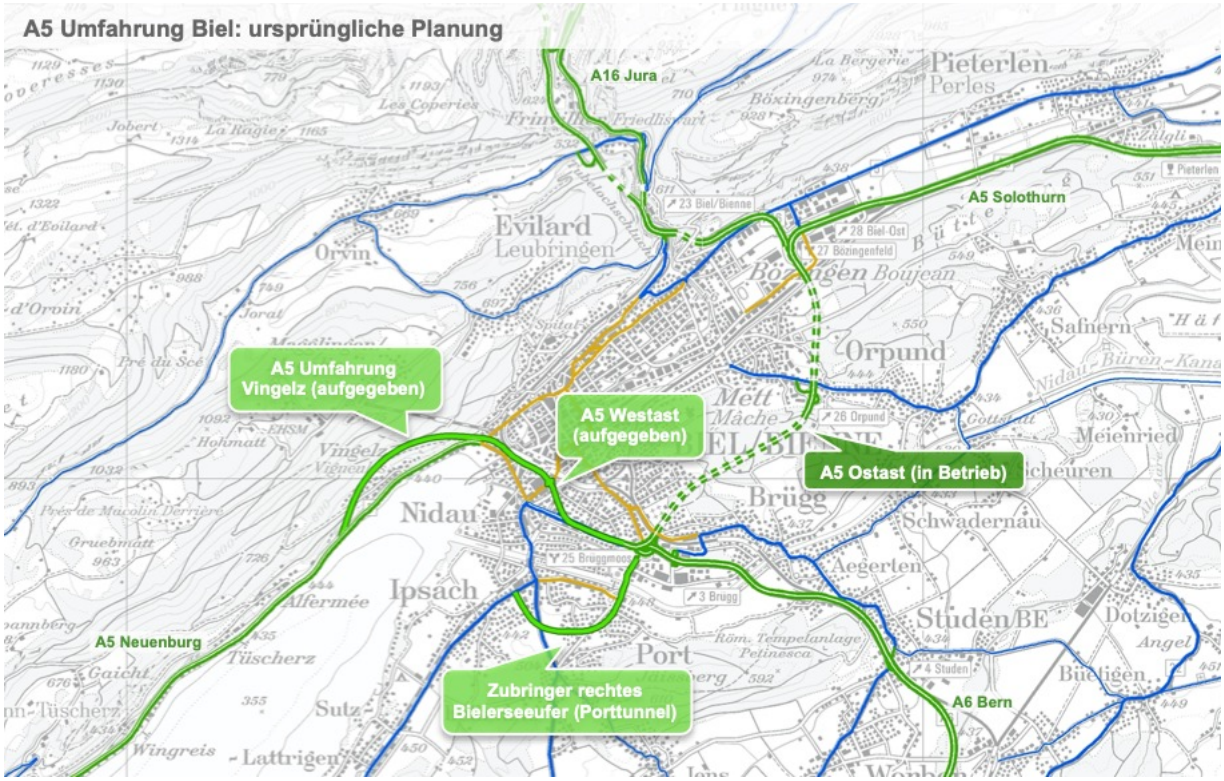


Abbildung 14 Ursprüngliche Planung der A5 Umfahrung Biel mit Ostast (in Betrieb), Westast, Umfahrung Vingelz und Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel)
Kartengrundlage: Übergeordnetes Strassennetz, TBA

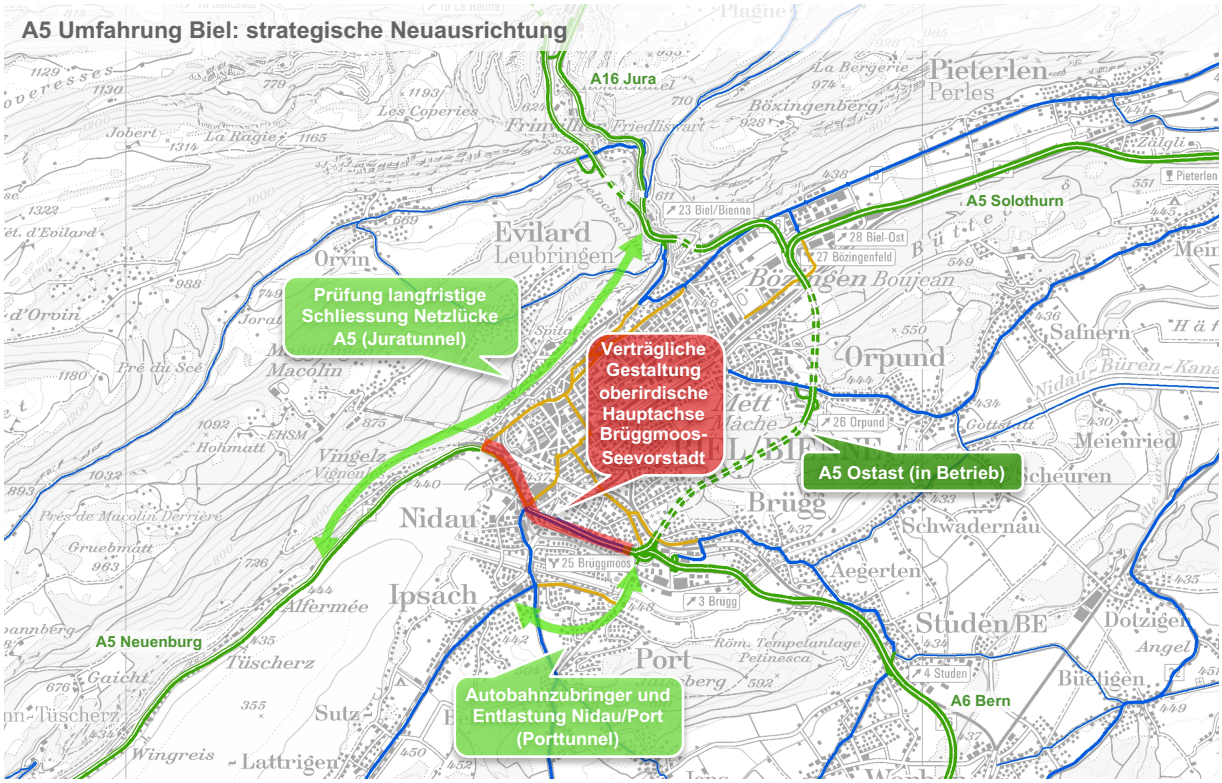


Abbildung 15 Strategische Neuausrichtung der A5 Umfahrung Biel mit Ostast (in Betrieb), oberirdischer Hauptachse Brüggmoos-Seevorstadt, Porttunnel und Juratunnel zur Schliessung der Netzlücke A5
Kartengrundlage: Übergeordnetes Strassennetz, TBA

2.2.7 Verkehrsaufkommen

Zur Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens liegen die Ergebnisse des kantonalen Gesamtverkehrsmodells für den Zustand 2040 ohne A5 Westumfahrung Biel vor. Bezüglich der Belastungen des Strassennetzes (durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV) lassen sich die Ergebnisse wie folgt zusammenfassen:

» DWV 2040: Das Strassennetz ist 2040 insgesamt etwas stärker belastet als 2016 (Zunahme +10% bis +20%). Das Gesamtbild auf den regionalen Strassen präsentiert sich grundsätzlich wie 2018 nach Eröffnung des A5 Ostasts mit starken Belastungen des Hauptstrassennetzes im Agglomerationskern, im Kerngebiet von Lyss sowie auf den regionalen Hauptachsen.
» Auf der Achse Leuzigen-Büren-Lyss und Büren-Rapperswil ist der Effekt der A5 Umfahrung Biel insofern leicht spürbar, als hier keine Zunahmen oder leichte Verkehrsabnahmen prognostiziert werden.
» Auf der anderen Seite weisen die übergeordneten Strassen (bestehende und neu klassierte Nationalstrassen) überproportionale Zunahmen von +28% bis +40% auf. Ebenfalls eine starke Verkehrszunahme wird auf der Achse Aarberg-Kerzers prognostiziert (+35%).
» Auf der A16 (Umfahrung Gampelen) verzeichnet das Modell eine Zunahme von +30% auf 20 000 Mfz.

2.2.8 Liniennetz und ÖV-Angebot

Beim Schienenverkehr werden die folgenden Massnahmen als gesichert und bis 2035 realisiert angenommen:

» RE-Halbstundentakt Bern-Neuenburg über Ins (STEP 2025)
» Weiterführung der auf dem Abschnitt Fribourg-Murten verkehrenden S21 bis nach Ins
» Halbstundentakt im Regionalverkehr Biel-Neuenburg nach Inbetriebnahme des Ligerztunnels

Gemäss dem Entwurf des regionalen ÖV-Angebotskonzepts 2022-2025 der Regionalen Verkehrskonferenz RVK sind zudem Angebotsverdichtungen auf diversen ÖV-Linien vorgesehen.

3 Handlungsbedarf

3.1 Übergeordneter Kontext

Positionierung der Region im übergeordneten Kontext
Der Wirtschaftsraum Biel-Seeland steht im Wettbewerb mit den übergeordneten Zentren und Metropolitanräumen. Es besteht das Risiko, dass der Raum ohne Gegenmassnahmen an Bedeutung verlieren wird.

Innerregionale Zusammenarbeit
Unterschiedliche Voraussetzungen, Entwicklungen und Wertvorstellungen in ländlichen und städtischen Teilräumen bergen die Gefahr einer Stadt-Land-Polarisierung. Regionale Zentren und Entwicklungsstandorte drohen sich unnötig zu konkurrenzieren.

3.2 Stärken und Schwächen

Bevölkerung und Wirtschaft

Stärken	Schwächen
» Grosses Know-how und führende Unternehmen in den Bereichen Präzisionsmechanik und erneuerbare Energien » Grosses und qualitativ hochstehendes Ausbildungsangebot im Bereich Präzisionsmechanik » Bedeutende landwirtschaftliche Produktions- und Verarbeitungsregion » Mehrsprachigkeit	» Das Arbeitsplatzwachstum hält nicht mit dem Bevölkerungszuwachs Schritt » Mangel an Arealen für Betriebe mit einem Bedarf von 5 bis 10 ha Landfläche » Hemmung der wirtschaftlichen Entwicklung durch Kapazitätsengpässe im Strassennetz » Mangelnde Zusammenarbeit mit Nachbarkantonen auf institutioneller Ebene

Siedlung

Stärken	Schwächen
» Bestehendes Siedlungsflächenangebot für kurz- und mittelfristige Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung an geeigneten Standorten (Agglomeration, Lyss, Aarberg, Schüpfen, Ins) » Umfassende Versorgungs- und Dienstleistungsangebote im Agglomerationskern und in den Ortskerne Lyss, Aarberg, Ins und Büren » Wirksame Lenkung und Begrenzung von verkehrsintensiven Einrichtungen und Einkaufszentren » Vielfältiges Wohn- und Arbeitsplatzangebot für unterschiedliche Bedürfnisse » Einbettung in eine vielfältige Landschaft und kurze Wege in die Naherholungsgebiete	» Erweiterung des Siedlungsgebietes an Standorten mit ungenügender ÖV-Erschliessung und mangelhaftem Angebot der Nahversorgung » Beschränkte Nutzungsreserven und -potenziale in Biel und Nidau » Zahlreiche Vorranggebiete Siedlungserweiterung mit schlechter ÖV-Erschliessung » Auswirkungen des Strassenverkehrs auf das Siedlungsgebiet insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrten und Ortszentren » Beeinträchtigte Wohnqualität längs der Hauptachsen (Lärm, Luft)

Landschaft

Stärken	Schwächen
» Grosse Vielfalt an unterschiedlichen Kulturlandschaften » Intakte Landschaftsräume und Naturbestände als attraktive und gut erreichbare Orte für Freizeit und Erholung » Bedeutende landwirtschaftliche Produktions- und Verarbeitungsregion » Vielfältiger Bestand an kulturhistorisch wertvollen Baubeständen » Schutz wertvoller Landschafts- und Naturräume » Aktivitäten zur ökologischen Pflege und Aufwertung der Landschaft » Für den Fuss- und Veloverkehr gut erreichbare Fluss- und Seeufer	» Durch Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen fragmentierte Landschaftsräume » Durch Bahn und Autobahn beeinträchtige BLN-Landschaft am Nordufer des Bielersees » Gefährdung der Produktionsbedingungen der Landwirtschaft (Transportrouten, Bodenqualität) » Weitere Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Einzonungen, Neuanlagen der Landwirtschaft, Erweiterung von Abbaugebieten, Ausbauten von technischen Infrastrukturen usw. » Strukturarme Räume in intensiv landwirtschaftlich genutzten Gebieten im Seeland » Beeinträchtige Wildtierkorridore und Vernetzungsachsen » Beeinträchtigung von Natur- und Erholungsräumen durch Bahn- und Strassenlärm (BLN-Gebiete linkes Bielerseeufer und Alte Aare, Taubenlochschlucht)

Mobilität und Verkehr

Stärken	Schwächen
» Gute Erreichbarkeit der Region für alle Verkehrsträger » Gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs » Entlastungswirkung des Ostasts der A5 Umfahrung » Gute topographische Verhältnisse für den Veloverkehr	» Mangelhafte Verkehrserschliessung auf der Ost-West-Achse ab Brügg zum linken und rechten Seeufer (v.a. auf der Strasse) » Mangelhafte Erreichbarkeit für ÖV und Fuss- und Veloverkehr von regionalen Zielschwerpunkten (insb. Bözingenfeld, Brüggmoos) » Fehlende oder ungenügende ÖV-Erschliessung von Arbeitszonen (Lyss, Studen) » Kapazitätsengpässe auf stark ausgelasteten ÖV-Linien in Spitzenzeiten (Biel-Bern, Ins-Biel, Aarberg-Lyss) » Begrenzte Kapazitäten im Strassennetz erschweren künftige Entwicklung im Agglomerationskern und in Lyss » Wirtschaftliche Grenzen der ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum » Ungenügende Erschliessung Industriezone Lyss Nord/Areal Vibeton Kies AG und dadurch Belastung des Zentrums » Ungenügende Anschlüsse Studen an die A6 und Biel-Nord an die A16

3.3 Handlungsbedarf Bevölkerung und Wirtschaft

Bevölkerungsentwicklung
Dank einer wirksamen Lenkung der Siedlungsentwicklung ist es in den letzten Jahren gelungen, das Bevölkerungswachstum vom ländlichen Raum in die Agglomeration und in die regionalen Zentren zu verlagern. Dadurch werden die Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr verbessert und die Versorgungsstrukturen gestärkt. Diese Strategie muss angesichts des erwarteten weiteren Bevölkerungswachstums fortgesetzt werden. Die Alterung der Bevölkerung verstärkt die Nachfrage nach Wohnraum an zentralen Lagen mit guter Versorgung und ÖV-Erschliessung. Sie stellt auch neue Anforderungen an den öffentlichen Raum und dessen Ausstattung.

Arbeitsplatzentwicklung
Die Mobilisierung der Entwicklungspotenziale in den Entwicklungsschwerpunkten (ESP) und an gut gelegenen Standorten mit Nutzungsreserven ist zu verstärken. Längerfristig sind zusätzliche Flächenangebote für grössere Betriebe (Flächenbedarf 5-10 ha) zu schaffen. In der Land- und Forstwirtschaft sind gute Rahmenbedingungen und neue Erwerbsquellen anzustreben. Eine bessere Nutzung des touristischen Potenzials und eine intensivere Vermarktung einheimischer Produkte können dazu beitragen.

Öffentliche Einrichtungen
Eine Herausforderung für die Planung besteht darin, die Versorgungseinrichtungen an Standorten zu lokalisieren, welche gut erreichbar sind und wo Synergien genutzt werden können. Der Kanton verlangt, dass im RGSK Zentren der 4. Stufe bezeichnet werden, welche bei Standortfragen für überkommunale Nutzungen Vorrang haben.

Konsumgüterversorgung
Die Versorgungsstruktur soll gestärkt werden. Eine angemessene Ausstattung der Dörfer und Quartiere mit Gütern des täglichen Bedarfs ist sicherzustellen; auf grössere Einkaufszentren ausserhalb der Zentren ist weiterhin zu verzichten.

Erholungs- und Freizeiteinrichtungen
Im Bereich Erholung und Freizeit ist mit zunehmenden und z.T. unbekannten Bedürfnissen zu rechnen. Dazu werden im RGSK vorbeugend Vorranggebiete für (noch nicht konkrete) Erholungs- und Freizeitbedürfnisse bezeichnet.

3.4 Handlungsbedarf Siedlung

Siedlungsverdichtung
Das in der Region erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung kann im bestehenden Siedlungsgebiet aufgenommen werden (vgl, Kapitel 2.1 und 2.2).
Das Wachstum soll zum grössten Teil in der Agglomeration Biel/Lyss und in den regionalen Zentren konzentriert werden, wo die Baulandreserven begrenzt sind. Dies erfordert eine aktive und konsequente Strategie der Siedlungsverdichtung. Gleichzeitig ist in Gebieten mit heute ungenügender ÖV-Erschliessung das Angebot zu verbessern (z.B. im Raum Aegerten-Studen-Worben). Siedlungserweiterungen sind nur in Betracht zu ziehen, wenn die Potenziale der Siedlungsentwicklung nach innen ausgeschöpft sind, und nur an Standorten mit sehr guter ÖV-Erschliessung.
Im ländlichen Raum übersteigen die Baulandreserven den langfristigen Bedarf, Siedlungserweiterungen sind nicht notwendig.

Die Siedlungsentwicklung soll an geeigneten Standorten mit guter ÖV-Erschliessung konzentriert werden. Zu diesem Zweck werden im RGSK Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen festgelegt. Die Vorranggebiete für Siedlungs-

erweiterungen gehen über den fünfzehnjährigen Bedarf hinaus und sind langfristige Optionen; sie sind in einer nächsten RGSK-Generation zu überprüfen. Dabei ist auch die Verlegung von Arbeitszonen an geeignete und nachgefragte Standorte zu thematisieren.

Die Defizite bei der Wohn- und Siedlungsqualität sind zu beheben. Eine Herausforderung besteht in der Reduktion der verkehrlich bedingten Beeinträchtigungen und Umweltbelastungen. Bauliche Verdichtung und Siedlungserweiterungen treffen gerade in den dicht besiedelten Gebieten zunehmend auf den Widerstand der ansässigen Bevölkerung. Die Bereitstellung der notwendigen Flächen und Angebote für die angestrebte Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung werden zu einer der grossen Herausforderungen der Planung.

Erschliessungsanforderungen an die Siedlungsentwicklung
Die Vermeidung von neuem motorisiertem Individualverkehr und die Erhöhung der Anteile von ÖV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr sind wichtige Ziele des RGSK. Erschliessungsanforderungen (Strasse, minimale ÖV-Erschliessungsgüte) sind wesentliche Kriterien für die Lokalisierung von Entwicklungsschwerpunkten. Die im RGSK festgelegten Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie die langfristigen Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen zeigen, wo geeignete Entwicklungsstandorte vorhanden sind. Potenziale an gut erschlossenen Lagen (z.B. in der Nähe von Bahnhaltestellen) sind jedoch nicht immer verfügbar. Eine Herausforderung besteht deshalb darin, über Gemeindegrenzen hinweg die optimalen Standorte auszuschöpfen. Zu diesem Zweck wird mit dem RGSK der innerregionale Ausgleich von Siedlungsflächen geregelt.

3.5 Handlungsbedarf Verkehr und Mobilität

Gesamtverkehr
Im Verkehrsbereich ist eine verkehrsträgerübergreifende Sicht erforderlich: Die einzelnen Verkehrsträger sollen sich entsprechend ihrer Stärken ergänzen. In der Agglomeration sollen der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr bewusst gefördert werden und einen höheren Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen übernehmen. Diese Stossrichtung gilt auch für die übrige Region, wobei in dünn besiedelten Gebieten einem wirtschaftlichen Ausbau der ÖV-Erschliessung Grenzen gesetzt sind. Hier besteht – wie in der Agglomeration – die Herausforderung, die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmern zu verbessern und den Verkehr verträglicher zu gestalten.

Gemäss den Zielen von Bund, Kanton und Region soll das Verkehrswachstum in den Agglomerationen (insbesondere beim MIV) eingedämmt werden. Angesichts des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums und der allgemeinen Mobilitätszunahme stellt dies eine grosse Herausforderung dar. Einerseits muss die Kapazitätserweiterung durch den A5 Ostast mit flankierenden Massnahmen auf dem lokalen Strassennetz kompensiert werden. Andererseits braucht es beträchtliche Anstrengungen, um den Anteil von ÖV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr zu erhöhen. Nebst Infrastrukturmassnahmen gilt es vermehrt, das Verkehrsverhalten der Bewohner/innen zu beeinflussen und diese für die Benutzung der Angebote beim ÖV und Langsamverkehr zu gewinnen.

Öffentlicher Verkehr
Die öffentliche Verkehrserschliessung ist im Rahmen der Planungen der Regionalen Verkehrskonferenz RVK in den letzten Jahren sukzessive verbessert worden und weist heute einen guten Stand auf.

Zum Doppelspurausbau auf der Linie Biel-Neuenburg (Ligerztunnel) läuft das Plangenehmigungsverfahren, die Inbetriebnahme ist per Ende 2026 vorgesehen. Im RGSK sind längerfristige Vorstellungen zur öffentlichen Verkehrserschliessung zu berücksichtigen. Dazu gehören der Doppelspurausbau auf der Linie Ipsach-Biel, die dritte Spur Biel-Lengnau sowie weitere Doppelspurabschnitte auf der Linie Bern-Neuenburg

Im westlichen Seeland (Ins/Gampelen/Gals) sind bessere Verbindungen in die Agglomeration Neuenburg sowie bessere Anschlüsse der asm-Linie Ins-Biel in Ins von/nach Bern anzustreben.

In Lyss ist der Ortsbusverkehr sicherzustellen und Busswil an das regionale Busnetz anzubinden.

In der Agglomeration ist zur Sicherstellung der Mobilität (Kapazitätsengpass auf der Strasse) eine bessere ÖV-Anbindung des rechten Bielerseeufers an die Bieler Innenstadt und die Entwicklungsgebiete im Osten notwendig. Gleichzeitig muss das wichtigste Entwicklungsgebiet der Agglomeration (Bözingenfeld) direkter und attraktiver mit dem Stadtzentrum verbunden werden. Aus diesem Grund ist eine durchgehende ÖV-Achse vom rechten Bielerseeufer via Stadtzentrum ins Bözingenfeld zu schaffen Auf der Agglomerationsachse Aegerten-Studen-Worben ist das ÖV-Angebot zu verbessern. Mit dem abschnittweisen Doppelspurausbau auf der Linie Täuffelen-Biel ist die Voraussetzung für eine Erhöhung der Taktdichte zwischen Ipsach Herdi und Biel zu schaffen. Mit einem dritten Gleis zwischen Biel und Lengnau ist die Verdichtung des Regionalverkehrs zu ermöglichen. Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit sind die Behinderungen des Busverkehrs auf dem Strassennetz zu entschärfen.

Strassennetz
Im Rahmen des RGSK werden für die Schwachstellen im Strassennetz Massnahmen aufgezeigt. Im Vordergrund stehen Sanierungen und Neugestaltungen der bestehenden Anlagen. Die Vorschläge des Richtplans linkes Bielerseeufer zur Führung und Gestaltung der A5 sind in das RGSK übernommen worden. Aus regionaler Sicht ebenfalls zu thematisieren sind der Ausbau der A6 zwischen Lyss und Biel auf vier Spuren, der Vollanschluss Studen (A6), der Anschluss der A16 an die A1 (via Kerzers oder Löwenberg), Erschliessungsvorhaben von regionaler Bedeutung (Industriezone Lyss Nord und Areal Vibeton Kies AG) sowie die Option einer Umfahrung Aarberg-Kerzers.
In Büren an der Aare konnte dank Massnahmen im Ortskern die Verkehrssituation verbessert werden. In der Folge kann von einer Umfahrung abgesehen und entsprechende Korridore freigegeben werden.
Im Raum Ins/Gampelen/Gals ist im Zusammenhang mit der Entwicklung bestehender Arbeitszonen mit einer markanten Verkehrszunahme zu rechnen. Durch geeignete Massnahmen zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) ist hier Einfluss zu nehmen, um der Trendentwicklung gemäss Gesamtverkehrsmodell entgegenzuwirken.
Im Umfeld des Autobahnanschlusses Münchenbuchsee sind mit dem kantonalen Verkehrsprüfzentrum und dem Bodenverbesserungsprojekt Schönbrunnen grössere Vorhaben in Planung, die zu Mehrverkehr im Raum Rapperswil führen werden.

In der Agglomeration Biel stellt die Eröffnung des A5-Ostastes eine spezielle Herausforderung dar. Nach dem Verzicht auf den A5 Westast muss die Mobilität in der südwestlichen Agglomeration mit einem Paket von Massnahmen (nachfrage- und angebotsseitig und alle Verkehrsmittel beinhaltend) sichergestellt werden. Am rechten Bielerseeufer bleiben die heutigen Probleme auch langfristig bestehen und werden sich mit der prognostizierten Verkehrszunahme noch verschärfen. Hier sind besondere Anstrengungen zur Mobilitätsbewältigung notwendig. Am linken Bielerseeufer und längs der A6 Lyss-Biel nimmt der Sanierungsbedarf (Lärm, Unfälle) zu. Der landschaftliche Eingriff in Tüscherz-Alfermée bleibt bestehen.

Fussverkehr
Mit der Siedlungsentwicklung nach innen und der Förderung des ÖV gewinnt der Fussverkehr in Zukunft noch stärker an Bedeutung. Die Ansprüche des Fussverkehrs müssen in der Siedlungs- und Verkehrsplanung besser berücksichtigt werden und in der Gestaltung von Strassenräumen mehr Gewicht erhalten.

Veloverkehr
Das Velo hat grosses Potenzial für den Alltagsverkehr, das durch E-Bikes noch erheblich vergrössert wird. Um das Potenzial auszuschöpfen, braucht es ein dichtes und qualitativ hochstehendes Velonetz mit direkten und sicheren Verbindungen zu den Zielgebieten und ÖV-Haltestellen. Das regionale Velonetz weist noch zahlreiche Netzlücken und Konfliktstellen auf. Mit der Zunahme des Veloverkehrs und insbesondere der E-Bikes

steigen die Ansprüche und die Konflikte im Strassenverkehr, auch zwischen Fuss- und Veloverkehr. Auf den Hauptverkehrsachsen wird das Konfliktpotenzial aufgrund der angestrebten Bündelung des MIV und der Priorisierung des ÖV weiter zunehmen.

Bike+Ride
Park+Ride-Anlagen bei Bahnstationen ermöglichen das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr für Verkehrsteilnehmende aus Räumen, welche mit dem ÖV schlecht erschlossen sind. Im Seeland ist das Angebot bisher bedarfsbezogen mehrheitlich in den Zentren ausgebaut worden, mit grossen P+R-Anlagen in Biel, Lyss und Ins. Der regionale Velonetzplan Biel-Seeland weist 46 Bahnhöfe sowie Bahn- und Bushaltestellen mit Bedarf für einen Ausbau bzw. für die Erneuerung des B+R-Angebots aus.

Park+Ride
Ein Ausbau des P+R-Angebots in der Kernagglomeration wird nicht angestrebt, da dies nicht den Zielen der Verkehrsverlagerung entspricht. Mitfahrgemeinschaften haben ein Potenzial als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr und als Möglichkeit zur effizienteren Nutzung der Strassenkapazitäten. Ansätze sind die Förderung von Mitfahrgemeinschaften durch grössere Unternehmen und die Schaffung von Park+Pool-Anlagen bei Autobahnanschlüssen.

3.6 Handlungsbedarf Land- und Forstwirtschaft

Bedeutung der Land- und Forstwirtschaft für die Region
Die Land- und Forstwirtschaft ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor im ländlichen Raum und stellt die Basis für die Erhaltung und Pflege unserer Kulturlandschaft dar. Die Landwirtschaft gilt nach wie vor als eine wichtige Ernährungsbasis für unser Land. Eine gut funktionierende Land- und Forstwirtschaft ist im Interesse der Region. In der Planung gilt es, die folgenden Herausforderungen zu berücksichtigen.

Kulturlandverlust
Die Eindämmung des Kulturlandverlustes und die Erhaltung der Fruchtfolgeflächen sind eine Hauptaufgabe der Raumplanung. Die Forderung nach einer verdichteten Bauweise trägt diesem Postulat Rechnung. Zielkonflikte können sich im Zusammenhang mit der angestrebten Siedlungsentwicklung ergeben: Längerfristig sind zur Erreichung der Entwicklungsziele Umzonungen von Kulturland zu Bauland notwendig. Dabei ist die ÖV-Erschliessungsgüte ein entscheidendes Standortkriterium. Der Grossteil dieser Standorte betrifft Fruchtfolgeflächen. Interessenabwägungen sind in solchen Fällen unumgänglich. Der Kanton verlangt von den Regionen, dass Siedlungsbegrenzungen von übergeordneter Bedeutung festgelegt werden, wobei auch landschaftliche Aspekte zu berücksichtigen sind.

Strukturwandel in der Land- und Forstwirtschaft
Der Strukturwandel stellt die Landwirtschaftsbetriebe stetig vor neue Herausforderungen. Die Region und die Gemeinden sollen ihren (beschränkten) Handlungsspielraum nutzen, um möglichst günstige Rahmenbedingungen für die Landwirtschaft zu schaffen. Die Möglichkeiten der Neuen Regionalpolitik des Bundes sind auszuschöpfen. Mögliche Massnahmen wie die Verbesserung des Flurwegnetzes, Nebenerwerbsmöglichkeiten, die Nutzung leerstehender Landwirtschaftsgebäude, die Errichtung von Intensivlandwirtschaftszonen, Massnahmen zur Verbesserung der Bodenqualität, die Förderung der Biomasseenergie usw. sind in der weiteren Planung zu prüfen. Um bessere Rahmenbedingungen für die Forstwirtschaft zu schaffen, sind die vielerorts kleinteiligen Eigentumsstrukturen zu bereinigen.

Funktionswandel bei der Land- und Forstwirtschaft
Die Land- und Forstwirtschaft erhält auch im Seeland einen zunehmenden Stellenwert für Naherholung, Tourismus und Landschaftspflege. Die zunehmende Bedeutung des ländlichen Raumes für die Stadt soll als Chance für eine bewusste Aufgabenteilung zwischen städtischen und ländlichen Räumen genutzt und thematisiert werden.

3.7 Handlungsbedarf Natur und Landschaft, natürliche Ressourcen

Zersiedelung und Verarmung der Landschaft
Das Seeland weist trotz der intensiven Nutzung nach wie vor zahlreiche, weitgehend intakte Landschaftsräume auf. Der schleichenden Zersiedelung und dem weiteren Verlust der natürlichen Vielfalt soll entgegen gewirkt werden. Die gute landschaftliche Integration von landwirtschaftlichen Bauten und Anlagen und der Schutz von intakten Landschaftsräumen und Gebieten von besonderer Schönheit sind mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen. Im Vordergrund stehen dabei Stichworte wie: Naturnähe, biologische Vielfalt, Einzigartigkeit und das ökologisch-landschaftliche Potenzial.

Ökologische Aufwertungen
Im Seeland bestehen erfreuliche Ansätze zur ökologischen Aufwertung und Pflege der Landschaft (Biotopverbund Grosses Moos, Landschaftswerk Biel-Seeland). Diese Bestrebungen sollen gefördert und ausgebaut werden. Neben flächendeckenden Aufwertungsmassnahmen ist den ökologischen Verbindungskorridoren sowie den Wildwechseln besonderes Gewicht beizumessen. Auch Übergangszonen, beispielsweise zwischen Landwirtschafts- und Waldflächen und zwischen Land und Wasser, stehen im Zentrum der Betrachtung.

Naturschutz
Wertvolle Naturräume sind bereits heute unter Schutz gestellt. Der Schutz natürlicher Lebensräume und Vernetzungskorridore soll weiter ausgebaut werden. Der zunehmende Nutzungsdruck aufgrund von steigenden Naherholungs- und Freizeitbedürfnissen stellt eine neue Herausforderung dar und muss in der weiteren Planung thematisiert werden.

Natürliche Ressourcen
Der Schutz der natürlichen Ressourcen ist weitgehend gewährleistet oder wird auf Bundesebene thematisiert. Der Abbau von Steinen und Erden ist ein spezielles Thema und wird im Richtplan Abbau Deponie Transporte (ADT) behandelt. Die Koordination mit dem RGSK ist sichergestellt.

Erholung
Die Naherholungsgebiete sind zu erhalten und bei Bedarf auszustatten. Nutzungskonflikten, zum Beispiel entlang der See- und Flussufer, ist mit geeigneten Massnahmen zu begegnen.

4 Strategie

4.1 Vorgaben des kantonalen Richtplans

Hauptziele des kantonalen Richtplans 2030 sind die Verminderung der Zersiedelung, der Schutz des Kulturlands und daraus folgend die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen. Bevölkerung und Arbeitsplätze im Kanton Bern sollen in Zukunft im schweizerischen Durchschnitt wachsen. Dieses Wachstum soll flächensparend und in erster Priorität unter Nutzung der vorhandenen Reserven erfolgen. Ergänzend sind massvolle Einzonungen möglich, wobei für die Gemeinden je nach Raumtyp differenzierte Wachstumsziele und Mindestdichten gelten. Ausserdem gelten höhere Anforderungen an die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Das RGSK berücksichtigt die Vorgaben des kantonalen Richtplans 2030 und stimmt mit dessen Zielen und Strategien überein.

4.2 Vorgaben des Führungsinstruments seeland.biel/bienne

Für das RGSK sind die folgenden Entwicklungsziele des Führungsinstruments 2016 (Zielgerüst und Massnahmen)[7] von seeland.biel/bienne massgebend:

» Verbesserung der Standortgunst durch den Ausbau der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen
» optimale Nutzung der bestehenden Baugebiete und Konzentration von grösseren Neubaugebieten an verkehrsgünstigen, auf die bestehende Siedlungsstruktur abgestimmten, Standorten
» Förderung des Erholungs- und Regenerationswertes der Landschaft, der umweltfreundlichen Verkehrsangebote und erneuerbarer, einheimischer Energiequellen
» Optimierung des Angebotes in den Bereichen der Bildungseinrichtungen den Sport- und Freizeiteinrichtungen
» Erhaltung und Inwertsetzung der die Region prägenden Kulturlandschaften und Kulturdenkmäler.

4.3 Entwicklungsziele

Die folgenden Entwicklungsziele berücksichtigen die Vorgaben des kantonalen Richtplans und des Führungsinstruments sowie den Handlungsbedarf gemäss Kapitel 3. Sie sind behördenverbindlich.

Stärkung der Standortgunst

» Es gilt, die bestehenden guten Standortqualitäten wie Verkehrserschliessung, Zweisprachigkeit, Urbanität, Wohnqualität und Landschaft in Wert zu setzen und zu verbessern. Das touristische Potenzial im Drei-Seen-Land ist optimal auszuschöpfen, die Beziehungen zum Berner Jura sind auszubauen. Die regionalen Zentren Biel und Lyss (und Grenchen) sind im übergeordneten Städtesystem zu stärken.

Innerregionale Zusammenarbeit

» Anzustreben ist eine Aufgaben- und Rollenteilung der Teilräume, unter Berücksichtigung der spezifischen Stärken, eines besseren Ausgleichs von Vor- und Nachteilen und der Nutzung von Synergien.

Bevölkerungsentwicklung

» Ausgehend vom kantonalen Richtplan wird in der Region Biel-Seeland bis 2030 ein Wachstum der Wohnbevölkerung um 9 Prozent gegenüber 2012 angestrebt. Das entspricht einer Bevölkerung von 180 000 Personen im Jahr 2030.
» Der Zuwachs soll primär in der gut erschlossenen Agglomeration und in den Regionalzentren stattfinden. Dementsprechend wird für die einzelnen Raumtypen folgendes Wachstum angestrebt:

[7] https://www.seeland-biel-bienne.ch/fileadmin/PDF/Ueber_uns/Portraet/FI_17_20_161026_d.pdf

- Stadt Biel 12 Prozent
- Urbanes Kerngebiet der Agglomeration 11 Prozent
- Zentren 3. und 4. Stufe 10 Prozent
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen 8 Prozent
- Zentrumsnahe ländliche Gebiete 4 Prozent

Arbeitsplatzentwicklung

» Mit dem RGSK soll sichergestellt werden, dass durch den Strukturwandel verloren gehende Arbeitsplätze durch neue ersetzt werden können. Um das Pendleraufkommen zu reduzieren, soll darüber hinaus die Zahl der Arbeitsplätze in der Region erhöht werden. Als quantitative Zielsetzung wird für die Beschäftigten dasselbe Wachstum angestrebt, wie für die Wohnbevölkerung. Die Zahl der Beschäftigten soll demnach bis 2030 gegenüber 2012 um 9 Prozent auf 94 000 erhöht werden.

» Dazu sind Gebäude und Grundstücke an Standorten mit optimalen Voraussetzungen bereitzustellen; ein Flächenangebot fehlt insbesondere für Betriebe mit einem Flächenbedarf von 5-10 Hektaren. Bestehenden Betrieben und dem lokalen Gewerbe sind die notwendigen Betriebserneuerungen und Erweiterungen zu ermöglichen. In der Land- und Forstwirtschaft sind gute Rahmenbedingungen und neue Erwerbsquellen anzustreben. Eine bessere Nutzung des touristischen Potenzials und eine intensivere Vermarktung einheimischer Produkte sollen dazu beitragen.

Siedlungsentwicklung

» Die Siedlungsentwicklung nach innen steht im Vordergrund, d.h. die Nutzung bestehender Baulandreserven und Verdichtungspotenziale hat Vorrang vor Einzonungen. Langfristig sollen mit geeigneten und zum Teil neuen Entwicklungsstandorten für Arbeiten, Versorgung und Wohnen die Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung der Region geschaffen werden.

» Die Siedlungsentwicklung soll kurz- und mittelfristig bewusst gelenkt und auf die Kapazitäten und Realisierungsetappen der Verkehrsinfrastruktur abgestimmt werden.

» Die Siedlungsqualität und das Naherholungs- und Freizeitangebot sollen insbesondere im Agglomerationskern verbessert werden.

Gezielte Förderung von Wohnstandorten

» Im Interesse einer konzentrierten Siedlungsentwicklung soll die künftige Einwohner- und Siedlungsentwicklung auf die Agglomeration Biel, auf die teilregionalen Zentren Lyss/Aarberg und Ins sowie auf die gut erschlossenen Bereiche längs der kantonalen (Bern-Biel-Grenchen) und regionalen Entwicklungsachsen gelenkt werden. In diesen Gebieten sind genügend Kapazitäten für den Wohnungsbau zu schaffen. Die Region setzt auf die Bereitschaft der betroffenen Gemeinden, die dem Bedarf entsprechenden Kapazitäten für den Wohnungsbau durch Verdichtungen sowie Ein- und Umzonungen bereitstellen.

» Gemeinden ausserhalb der für die Siedlungserweiterung prioritären Gebiete sollen sich gemäss dem Spielraum, welcher durch den kantonalen Richtplan zur Bemessung des Baulandbedarfs gegeben ist, entwickeln können. In diesen Gemeinden soll die Einwohnerzahl mindestens gehalten werden.

» Die Region strebt mittelfristig an, Ausgleichsmassnahmen zu Gunsten von Gemeinden ausserhalb der für die Siedlungserweiterung prioritären Gebiete zu schaffen.

» Der zur Erreichung der Bevölkerungsentwicklung entstehende Wohnungsbedarf soll soweit als möglich durch Verdichtung bestehender Siedlungsgebiete sowie durch eine bodensparende Bebauung von nicht überbautem Land gedeckt werden.

Stärkung der wirtschaftlichen Standortgunst

» Die Arbeitsplatzentwicklung soll in Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan und der kantonalen Wachstumsstrategie schwergewichtig entlang der Entwicklungsachse Bern-Biel-Grenchen erfolgen. Als Ergänzungsstandorte stehen die Räume Ins und Büren im Vordergrund. In den erwähnten Gebieten ist ein ausreichendes Angebot an Gebäuden und Grundstücken für die industrielle, gewerbliche und Dienstleistungsnutzung zu schaffen. In den übrigen Gemeinden sind die Voraussetzungen für die Bestandssicherung bestehender Betriebe zu schaffen.

- Für Betriebe mit einem Bedarf von 5-10 ha Landfläche werden Arbeitszonen von (über-)regionaler Bedeutung geschaffen. Der Standort soll auf der Entwicklungsachse Bern-Biel-Grenchen liegen.
- Entsprechende Bestrebungen sind auch mit den Nachbarregionen und -kantonen zu koordinieren.
- Die Region strebt die Errichtung von höheren Ausbildungs- und Forschungsstätten, einer internationalen Schule sowie von Unternehmen der Spitzentechnologie und mit hohem Innovationspotenzial an. Zu deren Realisierung sind entsprechende Standorte planerisch zu sichern.

Verdichtung und Aufwertung bestehender Siedlungsstrukturen

- Der für die nächsten Jahre erwartete, grosse Sanierungsbedarf von Wohnungen sowie der in Zukunft stark zunehmende Generationenwechsel im Wohnungsbestand eröffnen die Chance, Siedlungsverdichtungen vorzunehmen und einen Teil der zusätzlich benötigten Wohnungen im Zuge von Gebäudesanierungen zu erstellen. Dies gilt in besonderem Masse für die Agglomeration Biel und die teilregionalen Zentren. Bei der Verdichtung des Siedlungsgebietes ist darauf zu achten, die Siedlungsqualität zu erhalten und wo nötig zu verbessern. Auch Flächen für die Arbeitsnutzung sollen soweit als möglich durch Verdichtung bestehender Gebiete realisiert werden.
- Die Stärkung der Anziehungskraft des Agglomerationszentrums und der im regionalen Rahmen wichtigen Orts- und Quartierzentren wird durch Aufwertungsmassnahmen unterstützt. Mit den bestehenden Grossverteilern ist der Bedarf an dezentral liegenden Einkaufszentren gedeckt.
- Die örtlichen Qualitäten und Identitäten werden gefördert. Im Vordergrund steht dabei die räumliche Aufwertung von Zentrumsgebieten und wichtigen öffentlichen Räumen.

Förderung siedlungsverträglicher Verkehrsinfrastrukturen

- Die übergeordnete und regionsinterne Verkehrserschliessung auf Schiene und Strasse soll verbessert werden, namentlich durch
  - Realisierung des Porttunnels und langfristige Schliessung der Netzlücke der A5
  - Optimierung der Anbindung der Region an das nationale Bahnnetz
  - Optimierung der regionsinternen Verkehrserschliessung auf der Ost-West-Achse insbesondere für den Strassenverkehr und für den Transport von Gütern (K22)
  - Verbesserung der ÖV-Erschliessung, namentlich durchgehende ÖV-Achse rechtes Bielerseeufer-Bözingenfeld.
- Die publikumsorientierten Standorte der Region – Zentren, Bildungseinrichtungen, Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Erholungsgebiete, wichtige ÖV-Haltestellen – werden in ihrer Erreichbarkeit aufgewertet, indem die Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr verbessert und ein ausreichendes Angebot von Veloabstellplätzen geschaffen werden.
- Der Komfort und die Sicherheit für den Langsamverkehr sowie für Personen mit eingeschränkter Mobilität werden innerhalb des Siedlungsgebietes flächendeckend verbessert.
- Die Verkehrssicherheit wird durch systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten verbessert.

Förderung des Veloverkehrs

- Die Verbindungen für den Veloverkehr sollen für alle Zielgruppen sicher, kohärent, direkt und komfortabel sein. Es wird ein differenziertes Velonetz mit folgenden Routenkategorien geschaffen:
  - Vorrangrouten: für den überörtlichen Pendlerverkehr auf Verbindungen mit grossem Potenzial, mit erhöhtem Ausbaustandard
  - Direktrouten: direkte Routen meist entlang der Hauptverkehrsachsen für schnelle und geübte Alltags-Velofahrende
  - Komfortrouten: für Alltagsvelofahrende mit erhöhten Komfort- und Sicherheitsbedürfnissen, wenn möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen
  - Kombinierte Direkt- und Komfortrouten: in bestimmten Situationen werden Direkt- und Komfortrouten abschnittsweise kombiniert geführt, es gelten die Anforderungen beider Kategorien

Erhaltung und Stärkung der Land- und Forstwirtschaft

» Der weitere Kulturlandverlust ist einzudämmen, namentlich durch Nutzung des Verdichtungspotenzials in bestehenden Siedlungen und durch eine verdichtete Bauweise bei Siedlungserweiterungen. Fruchtfolgeflächen werden nur aufgrund einer Interessenabwägung für Siedlungszwecke beansprucht, namentlich zur Ermöglichung einer Siedlungsentwicklung an bestgeeigneten Standorten.
» Die Rahmenbedingungen für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung werden soweit möglich verbessert, namentlich durch Sanierung des Erschliessungsnetzes, Verbesserung der Bodenqualität, Erleichterung und Unterstützung von Nebenerwerb.
» Die Leistungen der Land- und Forstwirtschaft für die Naherholung und die Landschaftspflege sind auf geeignete Weise zu entschädigen.

Aufwertung der Natur- und Landschaftsräume

» Die für die Lebensqualität, die natürlichen Lebensbedingungen sowie die räumliche Gliederung wichtigen Grünbestände in- und ausserhalb der Siedlungsflächen werden erhalten, ergänzt und aufgewertet sowie ihrer Funktion entsprechend gestaltet.
» Die Seen und die Fliessgewässer bilden verbindende und raumprägende Elemente der gesamten Region. Die Ufersituationen werden aufgewertet und erlebbar gemacht, der Bezug der Siedlungen und Landschaften zum Wasser verstärkt.
» Die emotionalen Werte der Landschaft werden gefördert und bei der ansässigen und auswärtigen Bevölkerung verstärkt bewusst gemacht sowie als Potenzial für die touristische Wertschöpfung genutzt.
» Die ökologische Vielfalt in den vorhandenen Lebensräumen wird erhalten und vermehrt. Möglichkeiten zur ökologischen Aufwertung werden genutzt, ökologische Verbund- und Vernetzungssysteme ausgebaut.

Förderung einheimischer, erneuerbarer Energiequellen

» Es ist eine langfristig ausgerichtete und umweltschonende Energieversorgung anzustreben. Dazu sind Leitungskorridore und Standorte für Energieerzeugungsanlagen planerisch zu sichern. Wo möglich und sinnvoll, sollen Leitungen für die Energieversorgung und die Datenübertragung baulich zusammen realisiert werden.

4.4 Räumliches Entwicklungsleitbild

Leitsätze

Das räumliche Entwicklungsleitbild baut auf folgenden Leitsätzen auf. Diese sind behördenverbindlich.

1. Die Region seeland.biel/bienne fördert die unterschiedlichen Eignungen und Qualitäten ihrer Teilräume. Insbesondere wird zwischen urbanisierten (Entwicklungs-) und ländlichen Räumen unterschieden.

2. Die Entwicklungsräume situieren sich entlang den Hauptverkehrsachsen, insbesondere des öffentlichen Verkehrs.

3. Der Agglomerationskern und die mit einem leistungsfähigen ÖV bedienten Entwicklungsräume übernehmen einen gegenüber dem bisherigen Trend verstärkten Wachstumsanteil für Wohnen und Arbeiten.

4. In den ländlichen Räumen wird eine auf den kantonalen Richtplan abgestimmte Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze angestrebt. Die landwirtschaftliche Ausprägung bleibt erhalten. Zur Strukturerhaltung gehören eine Förderung der landwirtschaftlichen Diversifizierung, des lokalen Gewerbes und eine massvolle Entwicklung der Siedlungskerne (Stützung der sozialen und technischen Infrastrukturen).

5. Die bestehende Vielfalt grossflächiger, wenig besiedelter Landschaftsräume wird erhalten und durch den Schutz und die Inwertsetzung der ökologisch, kulturhistorisch und ästhetisch wertvollen Gebiete gestärkt.

6. Die Bahnlinien und die wichtigen städtischen Buslinien bilden die Basis der öffentlichen Verkehrserschliessung. Mit einem Infrastrukturausbau, Taktverdichtungen und Realisierung einer attraktiven ÖV-Achse vom rechten Bielerseeufer ins Bözingenfeld wird dieses Fundament ausgebaut.

7. Massnahmen im Bereich Strassenverkehr sollen zur Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit (Lärm- und Luftbelastung, Strassenraumgestaltung, Aufwertung Zentrumsbereiche) und zur Verbesserung der Sicherheit und der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden beitragen. Dies gilt insbesondere für die stark belasteten Gebiete innerhalb der Agglomeration, entlang der Achse des linken und rechten Bielerseeufers und auf den Strecken Lyss-Kerzers und Lyss-Büren-Solothurn.

Räumliches Entwicklungsleitbild

Das räumliche Entwicklungsleitbild (Abbildung 16 und **Karte im Anhang**) zeigt die wesentlichen Elemente der angestrebten räumlichen Ordnung der Region. Es entspricht in den Grundzügen dem Raumkonzept des Kantons Bern und ist behördenverbindlich.

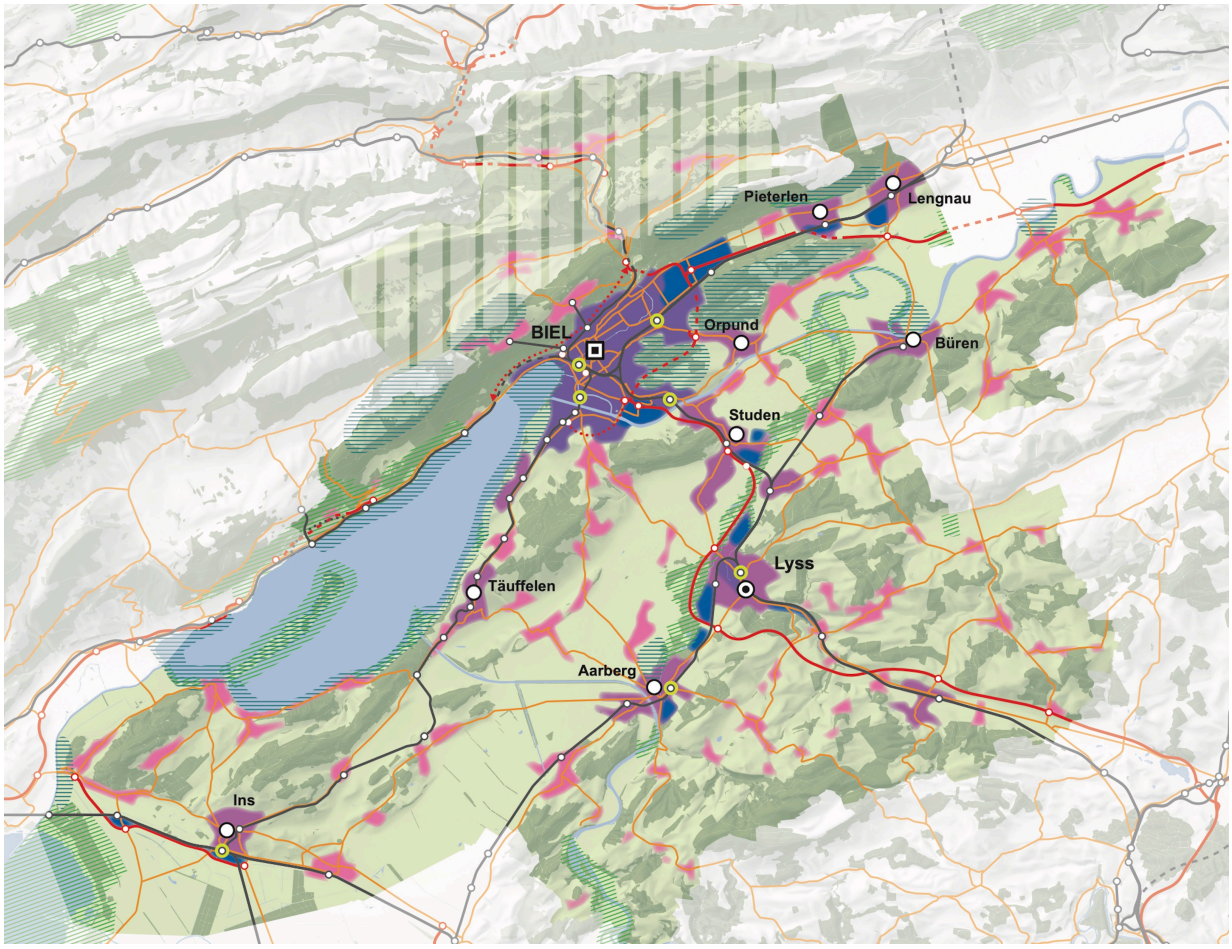


Abbildung 16 Räumliches Entwicklungsleitbild

Landschaftsraum

Landwirtschaftsgebiet

» Die Ausdehnung der Siedlungsfläche wird begrenzt. Die Landschaftskammern zwischen den Siedlungen bleiben erhalten. Sie wahren die Identität der Ortsbilder, sichern ökologische Vernetzungsachsen und Wildtierkorridore und dienen der Naherholung.

» Die landschaftliche Offenheit und Weite der Aareebene und des Grossen Mooses wird erhalten. Landwirtschaftliche Bauten und Anlagen werden landschaftlich gut integriert.

» Die ertragreichen Landwirtschaftsböden werden gesichert und nachhaltig bewirtschaftet.

Wertvolle Landschafts- und Naturräume

» Landschaftlich, kulturhistorisch und ökologisch wertvolle Gebiete sind geschützt und werden fachgerecht unterhalten.

» Besondere Bedeutung haben die Landschaften von nationaler Bedeutung: Rebbaulandschaft am nördlichen Bielerseufer, St. Petersinsel-Heidenweg und Flusslauf der Alten Aare und Alten Zihl.

» Die unverbauten Uferbereiche des Bielersees werden freigehalten und in ihren ökologischen Funktionen gestärkt.

» Die Fliessgewässer sind Lebensräume mit hoher Artenvielfalt und werden nach ökologischen Kriterien gepflegt.



Regionale Erholungsgebiete

» Die See- und Flussufer, die erste Jurakette und die stadtnahen Wälder in der Agglomeration sind wichtige Naherholungsgebiete für die Region.
» Sie werden gut an den öffentlichen Verkehr und mit Fuss- und Velowegen an die Siedlungsgebiete angebunden.
» Mit attraktiven öffentlichen Anlagen und Freiflächen wird die Erholungsqualität verbessert.
» Die bestehenden touristischen Angebote werden massvoll weiterentwickelt.
» Wo nötig, werden Erholungsnutzungen und wertvolle Naturräume entflechtet.

Siedlungsraum



Agglomerationskern

» Der Agglomerationskern nimmt innen den grössten Teil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums der Region auf.
» Der Agglomerationskern bietet Wohnraum für alle gesellschaftlichen Schichten und ein breites Spektrum an Arbeitsplätzen in Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen.
» Das Wachstum erfolgt primär im bestehenden Siedlungsgebiet (Verdichtung und Umstrukturierung), bei Bedarf ergänzt durch gezielte Siedlungserweiterungen an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung und gutem Versorgungsangebot.
» Die hohe Entwicklungsdynamik wird für die Stärkung der Orts- und Quartierzentren, städtebauliche Verbesserungen und die Aufwertung von Grün- und Freiräumen genutzt.



Entwicklungsachsen

» Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum wird hauptsächlich in die teilregionalen Zentren an Standorte im Umfeld der Bahnhaltestellen mit gutem Versorgungsangebot gelenkt.
» Die Orte bieten vielfältige Wohnformen und Arbeitsplätze.
» Das Wachstum erfolgt durch die ortsangepasste Verdichtung des Siedlungsgebiets und bei Bedarf durch gezielte, landschafts- und ortsbildverträgliche Siedlungserweiterungen.
» Die Ortskerne und Hauptachsen werden zu attraktiven öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt.



Ländlicher Raum

» Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum ist moderat und dient dem Erhalt der sozialen und wirtschaftlichen Strukturen.
» Die Dörfer dienen hauptsächlich dem ruhigen Wohnen, dem lokalen Gewerbe und der Landwirtschaft.
» Die Siedlungsentwicklung fokussiert auf die Ortskerne und auf bestehende, mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Siedlungsgebiete.
» Die Ortskerne werden als Begegnungsorte gestärkt.



Arbeitsschwerpunkte Industrie und Gewerbe

» Industrielle und gewerbliche Nutzungen (Produktion) werden auf Standorte mit grossen Flächenangeboten und direkter Anbindung an das übergeordnete Strassennetz konzentriert.
» Primär werden die Entwicklungsreserven im bestehenden Siedlungsgebiet (Baulandreserven, Verdichtungspotenziale) genutzt. Bei Bedarf und ausreichender Erschliessungsqualität sind gezielte Siedlungserweiterungen möglich.

Zentren



Kantonales Zentrum (2. Stufe)

» Biel wird als Zentrumsstadt der Region Seeland-Berner Jura mit einem umfassenden zweisprachigen Versorgungs-, Bildungs-, Kultur- und Sportangebot von regionaler und nationaler Bedeutung ausgebaut. Das Stadtzentrum wird durch ein Netz von gut ausgestatteten Orts- und Quartierzentren im Agglomerationskern ergänzt.



Regionales Zentrum (3. Stufe)

» Lyss wird als Regionalzentrum im Seeland mit Versorgungsfunktionen und Einrichtungen von regionaler Bedeutung gefestigt.



Teilregionale Zentren (4. Stufe)

» Ins, Täuffelen, Aarberg, Studen, Büren an der Aare, Orpund, Pieterlen und Lengnau werden als Versorgungszentren (Einkauf, Schule, Gesundheitsversorgung, öffentliche Dienste) für die umliegenden Gemeinden gestärkt.

Mobilität



Öffentlicher Verkehr

» Der Agglomerationskern wird flächendeckend mit hohem Takt und zuverlässigem Fahrplan durch das städtische Busnetz erschlossen. Die Linien verkehren im 10 Minuten-Takt, auf Hauptachsen häufiger.

» Auf den Entwicklungsachsen bieten die regionalen Bahn- und Buslinien schnelle und zuverlässige Verbindungen in die Zentren und in den Agglomerationskern im 15 Minuten-Takt.

» Im ländlichen Raum verbinden die regionalen Buslinien die Dörfer mit den Versorgungszentren und Bahnhaltestellen im 30 Minuten-Takt und bieten attraktive Umsteigebeziehungen auf die Bahn.

» Ortsbusse und flexible Angebote für Randzeiten und periphere Gebiete ergänzen das Angebot für die Feinerschliessung.

» Busspuren und Verkehrsmanagement gewährleisten optimierte und stabile Reisezeiten.

Fuss- und Veloverkehr

» Sichere, direkte und attraktive Routen für den Fussverkehr verbinden die Wohn- und Arbeitsgebiete mit den Orts- und Quartierzentren, wichtigen Zielorten, den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und den Naherholungsgebieten.

» Ein zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten erschliesst die Siedlungsgebiete und die Naherholungsräume. Wohn- und Arbeitsgebiete, Orts- und Quartierzentren, wichtige Zielorte und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind in das Veloroutennetz eingebunden.

» Auf den Entwicklungsachsen führen gut ausgebaute Velorouten direkt und sicher in den Agglomerationskern.

» Von den Dörfern im ländlichen Raum führen direkte und sichere Velorouten zu den nahe gelegenen Zentrumsorten und Bahnhaltestellen.



Kombinierte Mobilität

» Die Bahnhaltestellen ermöglichen das einfache Umsteigen zwischen öffentlichem Verkehr und Veloverkehr. Sie sind an das Fuss- und Velowegnetz angebunden und gut zugänglich. Es besteht ein ausreichendes Angebot an gedeckten Veloabstellplätzen und an Bike- und Carsharing-Angeboten.



Multimodale Drehscheiben

» Multimodale Drehscheiben ermöglichen das einfache und effiziente Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und bieten Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf.



Motorisierter Individualverkehr

» Der Durchgangsverkehr wird soweit als möglich auf den Autobahnen und Hauptverkehrsachsen geführt. Siedlungsgebiete mit verkehrsintensiven Nutzungen sind direkt an dieses Netz angebunden. Zur Schliessung der Netzlücke der A5 in Biel wird eine Linienführung im Norden (Juratunnel) geprüft.

» Das übrige Strassennetz dient der Feinerschliessung und wird siedlungsorientiert gestaltet. Zentrumsbereiche, Ortskerne und Wohnquartiere werden als Niedrigtempozonen gestaltet.

» Strassen mit eingeschränkter Wohn- und Lebensqualität werden entlastet, die Luft- und Lärmbelastung wird reduziert.

4.5 Teilgebietskonzepte

Die Teilgebietskonzepte konkretisieren das räumliche Entwicklungsleitbild für die einzelnen Teilgebiete.

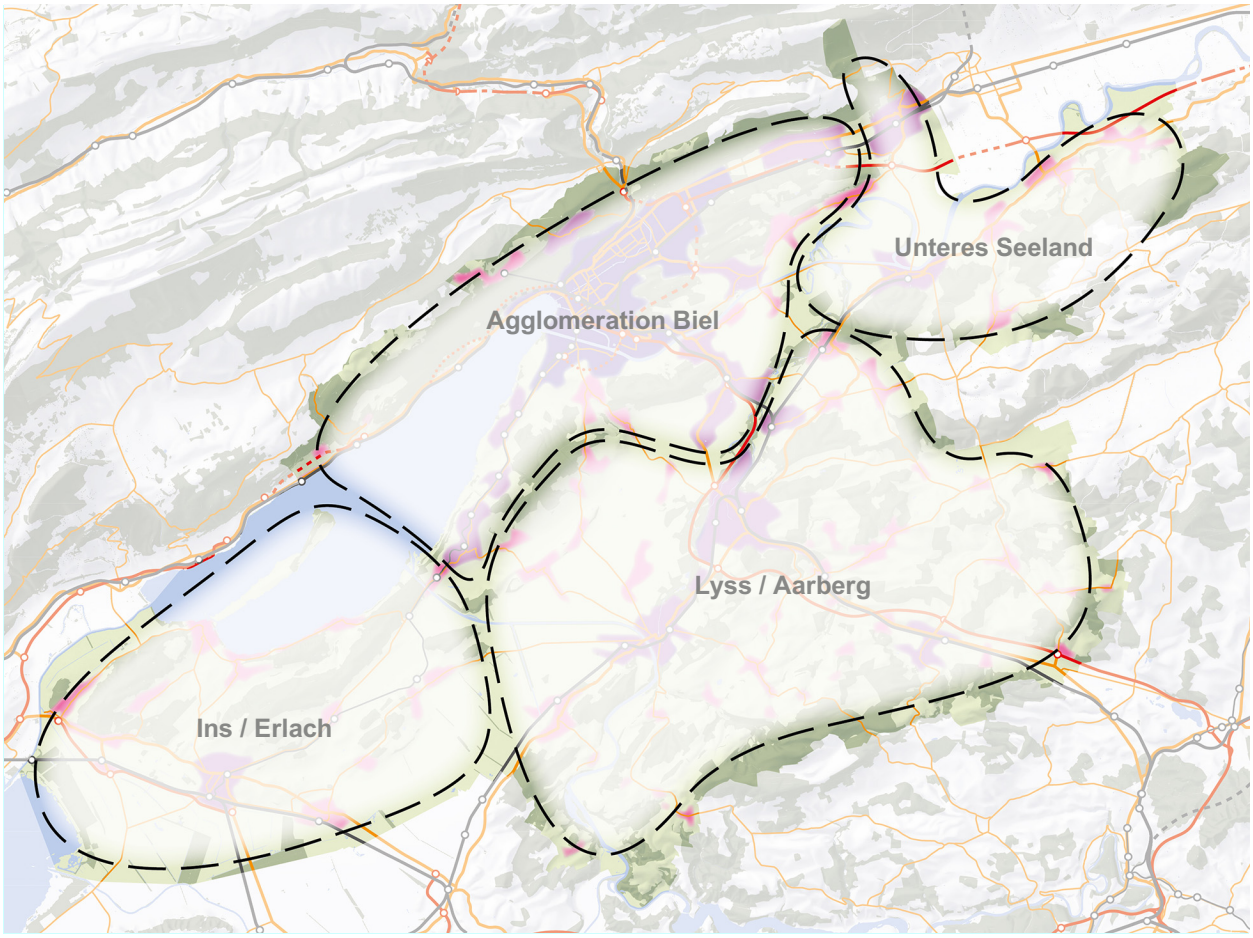


Abbildung 17 Perimeter der Teilgebietskonzepte

4.5.1 Teilgebietskonzept Lyss / Aarberg

Räumliche Entwicklung

Dem Teilgebietskonzept liegt die Vorstellung einer differenzierten räumlichen Entwicklung zugrunde, die dazu führt, dass

» der Raum Lyss-Aarberg in seiner Bedeutung als regionaler Siedlungsschwerpunkt erhalten wird, indem neue Wohn- und Arbeitsschwerpunkte geschaffen, die Kernbereiche aufgewertet und das Versorgungsangebot konsolidiert wird;
» die verkehrlich gut erschlossenen, mit einem guten Einkaufs- und Dienstleistungsangebot versehenen Ortschaften Busswil und Schüpfen, als Wohnorte gestärkt werden;
» in den ländlichen Gemeinden eine massvolle Entwicklung in der bestehenden Bauzone ermöglicht wird;
» der Bestand an grossflächigen Landschaftsräumen erhalten bleibt und die an diese gestellten Ansprüche von Landwirtschaft, Ökologie und Freizeitnutzung berücksichtigt werden.

Verkehr

» Beim ÖV ergibt sich ein unterschiedliches Bild. Während die von den Bahnlinien erschlossenen Gebiete über ein gutes Kursangebot verfügen, ergeben sich in den ländlichen Teilen eher Defizite. Gegenstand der laufenden Bestrebungen zur Angebotsverbesserung sind Fahrplanverdichtungen auf den Bahnlinien Bern-

Biel und auf der Linie Lyss-Büren und auf den regionalen Buslinien zwischen den Zentren. In Anbetracht des niederen Benützungsgrades fehlen die Voraussetzungen für einen namhaften Ausbau des übrigen Busangebotes.
» Die kantonale Autostrasse T6 (Schönbühl-Biel) wurde 2020 in das Nationalstrassennetz aufgenommen (neu A6). In Bezug auf den Strassenverkehr hat der Ostast der A5 Umfahrung Biel eine Entlastung der Kantonstrassen Solothurn-Lyss bzw. Büren-Rapperswil bewirkt, jedoch auch eine Mehrbelastung auf der A6. Langfristig ist ein Ausbau der A6 auf vier Spuren zu prüfen.
» Als Langfristmassnahme aufgenommen wird die Trassefreihaltung für die K22 als Ortsumfahrung von Aarberg, Bargen und Kallnach.
» Schwachstellen für den Veloverkehr bestehen vor allem entlang von Hauptstrassen (Schulwege und Verbindung zu Bahnhaltestellen).

Planhinhalte (siehe Übersichtskarte)
» Schwerpunkte Wohnen in den Gemeinden Lyss, Aarberg, Worben und Schüpfen. Insgesamt verfügen die bezeichneten Standorte über ein genügendes ÖV-Angebot und ein gut erreichbares Einkaufs- und Dienstleistungsangebot. Zudem tragen sie zu einer gezielten Arrondierung des bestehenden Baugebietes und zur Stärkung bestehender Quartiere bei.
» Schwerpunkte Arbeiten in der Gemeinde Lyss. Diese dienen der Ansiedlung industrieller Betriebe an einem verkehrlich geeigneten Standort (Anbindung an A6).
» Schwerpunkte Tourismus und Freizeit in Aarberg. Stossrichtung ist die generelle Inwertsetzung und Entwicklung der ansässigen touristischen Infrastruktur.
» Verbesserung der ÖV-Erschliessung im Raum Studen-Worben
» ÖV-Erschliessung der Industriezone Lyss Nord (Bus-Versuchsbetrieb mangels Nachfrage aufgegeben)
» Umgestaltung der K22 im Bereich der Ortsdurchfahrten Aarberg, Bargen und Kallnach sowie auf der Kantonsstrasse in Rapperswil
» Neuerschliessung der Industriezone Lyss Nord/Kiesgrube Bangerter mit Verbindungen zur Kantonstrasse Lyss-Büren und zum Anschluss an die A6 zur Entlastung des Siedlungsgebietes von industrieorientiertem Verkehr (langfristig)
» Verbesserung der Veloverbindungen Walperswil-Aarberg, Baggwil-Aarberg, Kappelen-Lyss, Grossaffoltern-Lyss, Schwanden-Schüpfen-Suberg, Schüpfen-Grächwil und in Rapperswil.
» Vorrangroute für den Velo-Pendlerverkehr: Aarberg-Lyss-Biel

4.5.2 Teilgebietskonzept Ins / Erlach

Im Teilgebiet Ins / Erlach bestehen enge Beziehungen einerseits zur Agglomeration Neuenburg, andererseits zum Seebezirk/Murten. Die wichtigsten Zusammenhänge wurden soweit möglich berücksichtigt. Für die nächste Generation der RGSK ist eine kantonsüberschreitende Planung anzustreben.

Räumliche Entwicklung
Dem Teilgebietskonzept liegt die Vorstellung einer differenzierten räumlichen Entwicklung zugrunde, die dazu führt, dass
» die durch die Bahnlinie Bern-Neuenburg, ASM und TPF sowie eine direkte Anbindung an die A20 verkehrsgünstig gelegene Gemeinde Ins als Wohn- und Arbeitsschwerpunkt gestärkt und als teilregionales Zentrum gestützt wird.
» in der Gemeinde Gampelen die Lage an der A20 und der Bahnlinie Bern-Neuenburg als Voraussetzung zur Entwicklung eines Arbeitsplatzschwerpunktes genutzt und die Möglichkeit einer langfristigen, konzentrierten Wohnentwicklung beim Bahnhof in Betracht gezogen wird;
» in Gals ein zukünftiger Arbeitsschwerpunkt beim A20-Anschluss geprüft wird;
» in der oberen Seebucht Raum für eine Erweiterung des Tourismus und Freizeitangebotes geschaffen wird und mit einer gezielten Erweiterung des Wohnangebotes die bestehende Einkaufs- und Dienstleistungsausstattung gestärkt wird;

» bei Aufhebung des Campingplatzes Fanel Gampelen ein Ersatzstandort vorgesehen wird;
» westlich der Zihlbrücke weitere Ansiedlungsmöglichkeiten für touristische Anlagen geschaffen werden;
» in den ländlichen Gemeinden eine massvolle Entwicklung in der bestehenden Bauzone ermöglicht wird;
» der Bestand an grossflächigen Landschaftsräumen erhalten bleibt und die an diese gestellten Ansprüche von Landwirtschaft, Ökologie und Freizeitnutzung auf gemeinsamer Basis berücksichtigt werden. Mit der Umsetzung der «Landwirtschaftlichen Planung Seeland West» wird die Voraussetzung für eine zielgerichtete, mit den Interessen der Raumentwicklung abgestimmte Entwicklung der Landwirtschaft geschaffen.

Verkehr

» Hinsichtlich der Bedienung durch den ÖV ergibt sich ein unterschiedliches Bild. Während die von den Bahnlinien erschlossenen Gebiete über ein gutes Kursangebot verfügen, erschwert die disperse Anordnung der Gemeinden eine rationelle Linienstruktur des Busbetriebes und setzt dem diesbezüglichen Angebot gewisse Grenzen. Gegenstand der laufenden Bestrebungen ist in erster Linie die Einführung eines Halbstundentaktes zwischen Bern und Neuenburg mit Halt in Ins sowie der Doppelspurausbau zwischen Müntschemier und Kerzers. Angestrebt werden bessere Verbindungen in die Agglomeration Neuenburg, bessere Anschlüsse der Linie Ins-Biel in Ins von und nach Bern und die Führung der heute auf dem Abschnitt Fribourg-Murten verkehrenden S21 bis Ins.
» In Anbetracht des niederen Benützungsgrades fehlen die Voraussetzungen für einen namhaften Ausbau des übrigen Busangebotes. Eine Herausforderung stellt die ÖV-Erschliessung der vorgesehenen Arbeitszone Gals dar.
» Die kantonale Autostrasse T10 (Thielle Murten) wurde 2020 in das Nationalstrassennetz aufgenommen (neu A10). Die innerhalb des Teilgebietes vorgesehenen Massnahmen im Strassenbau umfassen die Optimierung der A20 zwischen Ins und der Kantonsgrenze Freiburg mit Weiterführung zur A1 im Gebiet Löwenberg.
» Schwachstellen für den Veloverkehr bestehen vor allem entlang von Hauptstrassen (Schulwege und Verbindung zu Bahnhaltestellen).

Planhinhalte (siehe Übersichtskarte)

» Schwerpunkte Wohnen in der Gemeinde Ins. Die Standorte verfügen über ein gutes ÖV-Angebot und ein gut erreichbares Einkaufs- und Dienstleistungsangebot.
» Langfristige Option eines Schwerpunktes Wohnen in der Gemeinde Gampelen. Die Möglichkeit eines anhaltenden Entwicklungsdrucks auf die Gemeinde und einer dementsprechenden Sättigung der vorhandenen Siedlungsstruktur führt zur Inbetrachtnahme eines Entlastungsstandortes im Bereich der Bahnhaltestelle.
» Schwerpunkte Arbeiten in den Gemeinden Ins und Gampelen. Diese dienen der Ansiedlung von Produktionsbetrieben an einem verkehrlich geeigneten Standort (Anbindung an A20). Aufgrund der fehlenden ÖV-Erschliessung wird auf einen neuen Arbeitsschwerpunkt in Gals verzichtet.
» Schwerpunkte Tourismus und Freizeit in der oberen Seebucht und in Gampelen. In Bezug zum Bielersee und zur Zihl soll die Ansiedlung neuer Tourismus- und Freizeitangebote ermöglicht werden. Nordwestlich des Tannenhofs wird ein Ersatzstandort für den Campingplatz Fanel Gampelen bezeichnet.
» Verbesserungen der Veloverbindungen im Müntschemier-Brüttelen-Finsterhennen, Ins-Vinelz/Erlach und Gampelen-Gals.

4.5.3 Teilgebietskonzept Unteres Seeland

Räumliche Entwicklung
Die räumliche Gliederung des Gebietes, die Lage der übergeordneten Infrastrukturen und der zentralörtlichen Einrichtungen, sowie die Beschaffenheit der Siedlungsstrukturen führen zur Vorstellung einer auf Komplementarität beruhenden Entwicklung der einzelnen Gebietseinheiten. Vorgezeichnet sind:

» Die Stärkung des Siedlungsschwerpunktes Grenchen-Lengnau-Bettlach dank der Entstehung von neuen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten
» In den ländlichen Gemeinden Rüti, Arch, Leuzigen und Oberwil eine massvolle Entwicklung in der bestehenden Bauzone von zusätzlichen, in engem räumlichem Bezug zur bestehenden Bebauung stehenden Wohnformen;
» In Büren, die Erweiterung des Wohnangebotes für unterschiedliche Wohnformen, sowie die Ermöglichung einer Erweiterung des bestehenden Tourismus- und Freizeitangebotes;
» die Freihaltung des zusammenhängenden, beidseits der Aare situierten Landschaftsraumes unter Berücksichtigung der vorhandenen Ansprüche von Landwirtschaft, Ökologie und Freizeitnutzung.

Verkehr

» Hinsichtlich der verkehrlichen Erschliessung steht das Anliegen für eine Verbesserung der Bedienung des öffentlichen Verkehrs im Vordergrund. Angestrebt wird der Ausbau des Busnetzes durch durchgehende Buslinien Biel-Pieterlen bis nach Grenchen und Meinisberg-Lengnau sowie der Ausbau des Taktangebotes bei den Buslinien Grenchen-Büren und Büren-Rüti-Arch-Leuzigen wie auch der Bahnlinie Lyss-Büren. Hinsichtlich des Freizeitverkehrs einzubeziehen sind die Anliegen für eine gute ÖV-Bedienung des Freizeit- und Erholungsgebietes auf der 1. Jurakette (Grenchenberg).
» In Bezug auf den Strassenverkehr hat der Ostast der A5 Umfahrung Biel eine Entlastung der Kantonstrassen Solothurn-Lyss bzw. Büren-Rapperswil bewirkt. Zwischen Büren und Leuzigen wurden die Schwachstellen auf den Ortsdurchfahrten mit verkehrlich flankierenden Massnahmen zur A5 behoben. Als neue Schwachstellen erweisen sich die Autobahnanschlüsse, namentlich der Anschluss Grenchen / Arch.
» Schwachstellen für den Veloverkehr bestehen vor allem entlang von Hauptstrassen (Schulwege und Verbindung zu Bahnhaltestellen).

Planhinhalte (siehe Übersichtskarte)

» Schwerpunkte Wohnen in den Gemeinden Lengnau und Büren an der Aare, für die jedoch noch die erforderliche ÖV-Erschliessungsgüte erreicht werden muss.
» Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Arbeiten in Lengnau. Dieser dient der Ansiedlung industrieller Betriebe an einem verkehrlich geeigneten Standort (Anbindung an A5).
» Schwerpunkte Tourismus und Freizeit in Büren und im Bereich der Aarequerung Arch. In Bezug zur Aare soll an diesen Standorten die Erweiterung bestehender, bzw. die Ansiedlung neuer Tourismus- und Freizeitangebote ermöglicht werden.
» Verbesserung der Veloverbindungen Dotzigen-Scheuren, Dotzigen-Büren an der Aare-Rüti bei Büren sowie in Büetigen.

4.5.4 Teilgebietskonzept Agglomeration Biel

Biel, Leubringen, Nidau (Planinhalte siehe Übersichtskarte)

» Die generelle Stossrichtung liegt in einer abgestimmten Mischung von quantitativer und qualitativer Entwicklung, eine Strategie, die seit den 90-erJahren verfolgt wurde und zu grösserflächigen Umstrukturierungen (z.B. Drahtwerk-Areal, Sabag-Areal, Renfer-Areal, Gurzelen/Gygax-Areal, Bahnhof-Süd), zu konzentrierten Neubebauungen (Löhre, Madretsch-Ried) aber auch zu örtlichen Verdichtungen führte. Eine Verdichtung wurde zudem im Rahmen der Revision der baurechtlichen Grundlagen ermöglicht. Ebenso wurden Massnahmen der Quartieraufwertung (Cristal-Park, Innenstadtattraktivierung, verschiedene Platzgestaltungen in Biel und Nidau) ergriffen.

» Die Fortsetzung dieser Planungspolitik erfolgt durch folgende Massnahmen:
  - Aufwertung der strukturierenden öffentlichen Räume und von Siedlungsgebieten mit Defiziten.
  - Erhalt und Weiterentwicklung vorhandener städtebaulicher Qualitäten.
  - Gezielte Aufwertung und Verdichtung des Siedlungsgebietes.
  - Aktivierung der vorhandenen Entwicklungspotenziale (Expo Park, bzw. „AggloLac“, Masterplangebiet, Gaswerkareal, Gurzelen, Sägefeld, Bözingenfeld, Bischofkänel).
  - Die Berücksichtigung längerfristiger Optionen für Einzonungen (Rangierbahnhofareal, Berghaus).
» Die Massnahmen der Siedlungsentwicklung sind mit der Förderung einer siedlungsverträglichen Mobilität abgestimmt, in der ein leistungsfähiges städtisches Busnetz und ein engmaschiges Netz von sicheren und attraktiven Velorouten einen zentralen Stellenwert einnehmen.

Pieterlen, Lengnau (Planinhalte siehe Übersichtskarte)
» Hauptanliegen ist eine gezielte Entwicklung des Raumes zwischen Biel und Grenchen unter Wahrung einer klaren räumlichen Gliederung. Aufgrund der vorhandenen Siedlungs- und Verkehrsstruktur liegt die Entwicklung von Arbeitsplatzzonen im Nahbereich des Autobahnanschlusses im Vordergrund.
» Die Konsolidierung und Verdichtung der Siedlungsgebiete von Pieterlen und Lengnau eröffnet zudem ein beachtliches Potenzial für Wohnen und örtliches Gewerbe. An neuen Wohnschwerpunkten bietet sich vor allem das Gebiet Mitte von Pieterlen – Chlösterlimatte an, welches sich gut in die Siedlungsstruktur einfügt und im Nahbereich von Kern und Bahnhof gelegen ist. In Lengnau stellt das Gebiet Rolli (Süd und Ost) eine Option dar, welche sich vor allem durch die Verfestigung des heute diffusen Siedlungsanschlusses sowie die Nähe zum Schulhaus Kleinfeld begründet. Für eine Einzonung muss die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr verbessert werden.

Orpund, Safnern, Meinisberg, Schwadernau, Scheuren (Planinhalte siehe Übersichtskarte)
» Der Erhalt und Ausbau der einzelnen Ortschaften, als voneinander abgegrenzte Siedlungskörper, sowie die Sicherung prägender Landschaftsräume und Gliederungselemente stellen die Hauptzielrichtungen dar. Dieser Rahmen enthält aufgrund vorhandener Bauzonenreserven vielfältige Entwicklungsspielräume für die einzelnen Gemeinden. In Orpund bieten sich zusätzlich die Gebiete Stöckenmatt und Weingarten als neue Wohnschwerpunkte an. Beide liegen im Nahbereich des Dorfzentrums, vermögen zur Konsolidierung der Dorfstruktur beizutragen und sind durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen.
» Im Rahmen der Bestrebungen zur Verbesserung der Entlastungswirkung der A5 Umfahrung Biel wird die Realisierung des Anschlusses in Orpund angestrebt (realisiert).

Brügg, Aegerten, Studen, Worben (Planinhalte siehe Übersichtskarte)
» Brügg, Aegerten, Studen und Worben sind Teil der Entwicklungsachse Richtung Lyss. Das Teilgebiet ist in Beachtung der guten Verkehrserschliessung, insbesondere auch des öffentlichen Verkehrs (Bahnlinie Bern, Buslinien), für gezielte Wohn- und Arbeitsplatzentwicklungen prädestiniert.
» Aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur und räumlicher Grenzen ergibt sich in Studen ein erhebliches Potenzial für Arbeiten. Die damit angestrebte Erweiterung des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes Studen-Grien bedingt allerdings eine markante Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes und der Strassenerschliessung. Letztere ist mit dem heutigen Anschluss an die A6 kaum zu bewerkstelligen. Eine Verlegung des Anschlusses Richtung Busswil muss in diesem Zusammenhang geprüft werden.
» Die Wohnschwerpunkte, im Einflussbereich einer guten öffentlichen Verkehrserschliessung liegend, dienen der Konsolidierung der vorhandenen Siedlungsstrukturen und sind für ein der Lage entsprechendes, verdichtetes Wohnungsangebot prädestiniert.

Port, Bellmund, Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen, Täuffelen-Gerolfingen, Tüscherz-Alfermée
(Planinhalte siehe Übersichtskarte)
» Das rechte Seeufer profitiert in hohem Masse von der Nachbarschaft zum See. Die räumlichen Bedingungen offerieren zudem vielfältige Flächen zur Wohn- oder Freiraumnutzung. Leitidee ist deshalb die Entwicklung des rechten Seeufers als Standort für Wohnen und Freiraumnutzungen.

» Das beschränkte Aufnahmevermögen der Strassenerschliessung bedingt jedoch eine Erhöhung der Transportkapazitäten auf der Bahnlinie Täuffelen-Biel. Der Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) bringt auf der Ortsdurchfahrt Ipsach und westlich davon keine Entlastung. Mit einem höheren Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr und mit der Sanierung der Ortsdurchfahrten soll den sich verschärfenden Verkehrsproblemen am rechten Bielerseeufer begegnet werden.
» Mit dem Gebiet zwischen See und Ortschaft besteht in Ipsach eines der grössten und attraktivsten potenziellen Entwicklungsgebiete. Ebenfalls verfügt Sutz-Lattrigen über mögliche Wohnschwerpunkte. Beide Gemeinden stehen einer akzentuierten Entwicklung kritisch gegenüber. Aufgrund der guten Eignung werden die Gebiete trotzdem als langfristige Optionen vorgemerkt, nicht zuletzt im Interesse einer Offenhaltung des Planungs- und Entscheidungsspielraumes.
» Einer starken touristischen Entwicklung sind durch die beschränkten Flächen mit Seeanstoss dagegen Grenzen gesetzt. Deshalb wird eine Entwicklung in Richtung sanfter Tourismus und Naherholung angestrebt.
» Arbeitsnutzungen sind insbesondere wegen der Kapazitätsgrenzen der Hauptstrasse nicht zu fördern. Einzig im traditionellen Industrieort Täuffelen werden auf den spezifischen Bedarf abgestimmte Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen.
» Neben den Grünflächen in Seenähe ist das Gebiet Hueb-Birlig wegen seiner erhöhten Lage und der Einbindung in die umgebenden Siedlungsgebiete von Ipsach, Port und Bellmund zu erhalten und als siedlungsnaher Erholungsraum vorgesehen.
» Auf der anderen Seeseite steht für Tüscherz-Alfermée eine Reduktion der Verkehrsimmissionen im Vordergrund, insbesondere auch im Interesse des Erhalts des linken Seeufers als wertvoller Landschafts- und Erlebnisraum.

Verkehr (Planinhalte siehe Übersichtskarte)
Die kantonale Autostrasse T6 (Schönbühl-Biel) wurde 2020 in das Nationalstrassennetz aufgenommen (neu A6). Mit dem Ostast der A5 Umfahrung Biel wurde 2017 ein neues Netzelement in Betrieb genommen. Der A5 Westast wird definitiv nicht realisiert. Am Porttunel als Autobahnzubringer wird festgehalten, für Projektierung und Realisierung wird mit einem Zeitbedarf von 15 Jahren gerechnet. Damit ist das Strassennetz in der Agglomeration für längere Zeit gegeben, und die Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft muss mit der bestehenden Strasseninfrastruktur gewährleistet werden. Dies erfordert den Ausbau des ÖV-Systems und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Verlängerung der BTI-Linie bis ins Bözingenfeld (Regiotram) ist sistiert und stellt aus heutiger Sicht höchstens eine langfristige Option dar. Die Verbesserung der ÖV-Verbindung zwischen rechtem Seeufer und Bözingenfeld muss mit Anpassungen am Busnetz erreicht werden, u.a. durch Hauptachsen mit hoher Taktdichte und Schnellverbindungen mit weniger Halten. Entsprechende Massnahmen werden im Rahmen des ÖV-Konzepts 2035 Agglomeration Biel bis 2022 erarbeitet.

Unter Berücksichtigung der Trendentwicklung und der Leitsätze ergeben sich für den Verkehr die folgenden strategischen Stossrichtungen:
» Mit Hilfe einer Trendkorrektur bei der gesamtregionalen Siedlungsentwicklung und mit weiteren unterstützenden Massnahmen (Parkplatzbewirtschaftung, Mobilitätsmanagement) wird das Verkehrswachstum vermindert.
» Das öffentliche Verkehrsnetz (Bahn und Bus) wird in der ganzen Agglomeration als Basis einer nachhaltigen Entwicklung gezielt ergänzt und gestärkt. Im Agglomerationskern wird im Busnetz eine leistungsfähige ÖV-Achse zwischen rechtem Seeufer und Bözingenfeld geschaffen; langfristig besteht die Option für einen Trambetrieb.
» Komfort und Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs werden flächendeckend verbessert. Dabei wird den Bedürfnissen der verschiedenen Kategorien – Alltagsverkehr, Freizeitverkehr, Mobilität Behinderter – Rechnung getragen. Es wird ein dichtes Netz von Direkt- und Komfortrouten zwischen allen wichtigen Zielgebieten und mit Vorrangrouten für den Velo-Pendlerverkehr zwischen Aarberg-Lyss-Biel, Grenchen-Biel und Ipsach-Biel geschaffen.
» Der Ostast der A5 Umfahrung Biel hat eine Entlastung auf dem städtischen Strassennetz bewirkt, aber auch eine Mehrbelastung auf der A6. Langfristig ist ein Ausbau der A6 auf vier Spuren zu prüfen.

- Die Wirkung des Ostasts der A5 Umfahrung Biel wird mit verkehrlich flankierenden Massnahmen vfM verstärkt. Diese Massnahmen (betriebliche und gestalterische Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten und flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Quartieren) sollen zugleich zur Erhöhung, zur Verbesserung der Verkehrsabläufe, zur Aufwertung der Strassenräume und zum ungestörten Betrieb des Busverkehrs beitragen.
- Im südwestlichen Teil der Agglomeration wird die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes mit geeigneten Massnahmen gewährleistet. Dazu gehören insbesondere eine leistungsfähige ÖV-Achse im Busnetz zwischen rechtem Seeufer und Bözingenfeld, die Velo-Vorrangroute Ipsach/Port-Biel, die verträgliche Umgestaltung der Westachse Brüggmoos-Seevorstadt und der Porttunnel als Autobahnzubringer und zur Entlastung von Nidau und Port.
- Mit Netzergänzungen (Erschliessung Industriezone Lyss Nord/Areal Vibeton Kies AG) und der Verbesserung von Anschlüssen an das Hochleistungsnetz (Studen, Taubenloch/Reuchenette) wird die Wirksamkeit des übergeordneten Strassennetzes verbessert. Die Schwachstellen des Strassennetzes am linken und rechten Bielerseeufer werden behoben.
- Die Machbarkeit des Juratunnels zur langfristigen Schliessung der Netzlücke der A5 in Biel wird zeitnah geprüft.

5 Massnahmen

Die in Kapitel 4 dargestellte Strategie wird mit behördenverbindlichen Massnahmenblättern und Festlegungen in der Übersichtskarte umgesetzt. Die Massnahmenblätter sind im separaten Bericht «Massnahmen» enthalten. Sie wurden gemäss den Vorgaben von Bund und Kanton bereinigt, neu gegliedert und nummeriert. Nachfolgend werden die einzelnen Massnahmenblätter kurz erläutert.

5.1 Massnahmen Landschaft

Nr.	Titel
L-Schu.1	**Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiete** Im Zusammenspiel mit den Siedlungsbegrenzungen (L-Tg.1) sichern sie Siedlungstrenngürtel und Wildtierkorridore sowie wichtige Siedlungsgrenzen. Basis für die Festlegung der Landschaftsschutzgebiete waren die Richtpläne der ehemaligen Planungsregionen Biel-Seeland und EOS, übergeordnete Schutzgebiete von Bund und Kanton und die Rückmeldungen der Gemeinden im Rahmen der Mitwirkung. Da die landwirtschaftliche Nutzung die Hauptfunktion im grössten Teil der erfassten Gebiete ist, sollen ihre Entwicklungsmöglichkeiten in einem relativ weitgesteckten Rahmen offen bleiben. Die Abwägung, welche landwirtschaftlichen Bauten und Anlagen im konkreten Fall verträglich sind, wird daher nachgelagerten Verfahren oder Regelungen überlassen. Sinngemäss gilt dies auch für Infrastrukturanlagen im übergeordneten Interesse. Die Landschaftsschutzgebiete wurden im RGSK 2016 festgelegt und im RGSK 2021 unverändert übernommen.
L-Gr.1	**Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung** Grünräume sind sowohl ein grundlegendes Element der Siedlungs- und Lebensqualität als auch die Basis für die ökologische Vernetzung, insbesondere im dichten Siedlungsgebiet. Die Massnahme besteht in der planerischen Sicherung der in der Übersichtskarte bezeichneten Grünräume. Damit ist die Grundlage für weitere Massnahmen gelegt. Insbesondere im Agglomerationskern sind die regionalen Strukturen durch ein feineres Netz an Grünräumen zu ergänzen und mit dem Umland zu vernetzen. Die Festlegung im RGSK erlauben den Gemeinden sowohl die Aufstellung eigener lokaler Richtpläne, als auch einen direkten Übergang zur Realisierung konkreter Massnahmen. Die siedlungsprägenden Grünräume wurden mit dem RGSK 2016 festgelegt und im RGSK 2021 unverändert übernommen.
L-Gr.2 L-Gr-2	**Lyss, Stadtpark** **Brügg, Uferpark und Erlenpark** In Lyss wird ein Stadtpark am Lyssbach realisiert, in Brügg im Zusammenhang mit dem Neubau des Spitalzentrums ein Uferpark am Nidau-Büren-Kanal.
L-Ü.1 L-Ü.2	**Seeufergebiet** Die gemeindeweise organisierten Planungen und Realisierungen im Seeufergebiet entsprechen nicht mehr dem wachsenden Druck auf die Seeufernutzung durch ein Publikum aus einem weiteren Umfeld. Für das Seeufer als wichtigstes regionales Erholungsgebiet sollen gemeindeübergreifende Nutzungs- und Gestaltungskonzepte erstellt werden. Die Hauptaufgabe ist die Koordination und Lenkung der verschiedenen und zunehmenden Nutzungsansprüche. Die Konzepte dienen als Grundlage für Aufwertungsmassnahmen der Gemeinden. Das Ziel ist es, das Seeufer ökologisch und als Erholungsraum zu stärken und damit die Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen. Erste Priorität hat die Bieler Bucht von Tüscherz bis Ipsach mit dem regionalen Wohnschwerpunkt AGGLOlac.
L-Ü.3	**Landschaftliche Aufwertung – Agglomeration** Das Massnahmenblatt fasst die bisherigen Massnahme C3 Flussufer und die Aufwertung von Grünräumen (C4) für den Perimeter der Agglomeration Biel zusammen. Für die bedeutenden Grünräume

Nr.	Titel
	und Flussufer sollen Nutzungs- und Gestaltungskonzepte erarbeitet und umgesetzt werden. Hauptinhalt der Konzepte ist die Abstimmung von ökologischer Aufwertung und Erholungsfunktion und die gemeindeübergreifende Koordination. Das Ziel ist es, die Grünräume und Flussufer ökologisch und als Erholungsräume aufzuwerten und damit die Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen.
L-Ü.4	**Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss – Agglomeration** Diese Massnahme wird neu in das RGSK 2021 aufgenommen. Die Region unterstützt die Gemeinden bei der Entwicklung und Vernetzung der Frei- und Grünräume zu einem eigenständigen und zusammenhängenden Nutzungsraum und erarbeitet dazu ein Konzept für ein Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss.
L-Ü.6	**Ökologische Landschaftsentwicklung** Diese Massnahme ist in erster Linie organisatorischer Natur. Die 2016 eingeführte regionale Koordinationsstelle Natur und Landschaft soll als Kompetenzzentrum für die ökologische Landschaftsentwicklung in der Agglomeration gestärkt werden. Sie sorgt für die Koordination zwischen den verschiedenen Massnahmen und Akteuren, wirkt beratend und initiierend und ermöglicht Synergien. Ein wichtiges Instrument ist der regionale Pool für ökologische Ersatzmassnahmen.
L-Ü.7	**Landwirtschaftliche Gesamtplanung** Diese Massnahme bezweckt im Sinne der Strategie im Seeland langfristig gute Bedingungen für die landwirtschaftliche Nutzung zu gewährleisten. Die in Umsetzung befindliche landwirtschaftliche Planung Seeland-West wird im RGSK verankert. Eine Ausdehnung auf weitere Gebiete ist bei Bedarf möglich.
L-Ü.8	**Wald / Holznutzung** Die Massnahme bezweckt die Koordination zwischen dem RGSK und den regionalen Waldplänen sowie die Sicherstellung der Holzlogistik ausserhalb des Waldgebiets.

5.2 Massnahmen Siedlung

Nr.	Titel
S-Ü.1	**Siedlungsflächenbedarf Wohnen** Das Massnahmenblatt enthält den Grundsatz einer Siedlungsentwicklung, welche sich an den prospektiven Entwicklungszielen orientiert, und weist seeland.biel/bienne und den Gemeinden die Aufgabe zu, die entsprechenden siedlungsplanerischen Massnahmen zu ergreifen. Zentraler Inhalt ist die Übertragung von Wohnbaulandbedarf zwischen den Gemeinden. Biel und Nidau als weitgehend überbaute Gemeinden haben keine Möglichkeit, den ihnen zustehenden Wohnbaulandbedarf innerhalb des Gemeindegebiets auszuschöpfen. Gestützt auf Massnahmenblatt A_01 des kantonalen Richtplans werden im Massnahmenblatt die Kriterien und das Vorgehen für den innerregionalen Ausgleich des Wohnbaulandbedarfs festgelegt. Demnach können maximal zwei Drittel des nicht realisierbaren Wohnbaulandbedarfs in andere Gemeinden der Agglomeration Biel/Lyss verschoben werden. Möglich ist dies jedoch nur für im RGSK festgesetzte Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (S-VW.1), die vom Kanton als prioritäres Siedlungsentwicklungsgebiet Wohnen in den kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A_08) aufgenommen wurden.
S-Bgm.1	**Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung** Zusammen mit dem Siedungsflächenbedarf (S-Ü.1) lenken die Siedlungsbegrenzungen die örtliche Siedlungsentwicklung im Sinne der Strategie und dienen der Freihaltung von Wildtierkorridoren und Siedlungstrenngürteln. Die in der Übersichtskarte festgelegten Siedlungsgrenzen basieren auf Kriterien der Landschaft, der landwirtschaftlichen Nutzung und der Siedlungsstruktur. Sie wurden mit dem RGSK 2016 festgelegt und im RGSK 2021 unverändert übernommen.
S-UV.1 S-UV.2	**Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete** Diese Massnahme wird neu in das RGSK 2021 aufgenommen. Sie ersetzt Massnahme A8 (Verdichtung des Siedlungsgebiets) aus dem RGSK 2016. Im RGSK 2016 wurden Vorranggebiete Siedlungsverdich-

Nr.	Titel	
	tung bezeichnet und die Gemeinden aufgefordert, in denen die Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenziale näher zu prüfen. Diese Prüfung wurde von den Gemeinden weitgehend geleistet, weshalb die Vorranggebiete Siedlungsverdichtung durch Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete ersetzt werden können. Diese sind von den Gemeinden identifizierte, zentral gelegene und gut erschlossene Gebiete, die sich für die Erneuerung des Gebäudebestands, die Nachverdichtung und/oder Umnutzung eignen. 30 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete werden neu in das RGSK aufgenommen:	
	Agglomeration Biel/Lyss	
S-UV.1.1	» **Biel, Brühlstrasse**	**Festsetzung**
S-UV.1.2	» **Biel, Gurzelen**	**Festsetzung**
S-UV.1.3	» **Biel, Kreuzplatz Nord**	**Festsetzung**
S-UV.1.4	» **Biel, Drahtwerke Taubenloch**	**Festsetzung**
S-UV.1.5	» **Biel, Heuer-Areal**	**Festsetzung**
S-UV.1.6	» **Biel, Isabellenweg**	**Festsetzung**
S-UV.1.7	» **Biel, Jakob-Strasse Süd**	**Festsetzung**
S-UV.1.8	» **Biel, Quartierzentrum Geyisried**	**Festsetzung**
S-UV.1.9	» **Biel, Wildermethmatte**	**Festsetzung**
S-UV.1.10	» **Biel, Bahnhof Mett**	**Festsetzung**
S-UV.1.11	» **Brügg, Ile de Brügg/Neubrück**	**Festsetzung**
S-UV.1.12	» **Lyss, Areal Schulgasse/Kreuzgasse/Hauptstrasse**	**Festsetzung**
S-UV.1.13	» **Lyss, Kambly-Areal**	**Festsetzung**
S-UV.1.14	» **Lyss, Mühleplatz**	**Festsetzung**
S-UV.1.15	» **Lyss, Seeland Center**	**Festsetzung**
S-UV.1.16	» **Lyss, Stegmatt**	**Festsetzung**
S-UV.1.17	» **Lyss, Bahnhofstrasse**	**Festsetzung**
S-UV.1.18	» **Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse**	**Festsetzung**
S-UV.1.19	» **Lyss, Kasernen- und Zeughausareal**	**Festsetzung**
S-UV.1.20	» **Lyss, Nutrex-Areal Busswil**	**Festsetzung**
S-UV.1.21	» **Lyss, Viehmarktplatz**	**Festsetzung**
S-UV.1.22	» **Nidau, Bahnhof**	**Festsetzung**
S-UV.1.23	» **Nidau, Hauptstrasse Süd**	**Festsetzung**
S-UV.1.24	» **Pieterlen, Bahnhof**	**Festsetzung**
S-UV.1.25	» **Lyss, Areal Hauptstrasse**	**Festsetzung**
	Übrige Region	
S-UV.2.1	» **Büren an der Aare, Bahnhofareal Ost**	**Festsetzung**
S-UV.2.2	» **Lengnau, Bahnhof**	**Zwischenergebnis**
S-UV.2.3	» **Lengnau, Zentrum**	**Zwischenergebnis**
S-UV.2.4	» **Lengnau, Rolliareal**	**Zwischenergebnis**
S-UV.2.5	» **Lengnau, Chilchmatt**	**Vororientierung**
S-SW.1	**Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte**	
S-SW.2	Diese Massnahmenpakete bezeichnen grössere, gut erschlossene Bauzonenreserven Wohnen und	
S-SA.1	Arbeiten von regionaler Bedeutung. Diese sollen zur Deckung des Baulandbedarfs neben den Um-	
S-SA.2	strukturierungs- und Verdichtungsgebieten prioritär entwickelt werden.	
	Fünf Areale sind im RGSK nicht mehr enthalten, da sie weitgehend realisiert sind:	
	» Biel, Gaswerkareal	Wohnschwerpunkt
	» Biel, Gygax-Areal	Wohnschwerpunkt
	» Lyss, Stigli Spinsmatte	Wohnschwerpunkt
	» Port, Lohn-Bellevue	Wohnschwerpunkt
	» Biel, Gaswerkareal	Arbeitsschwerpunkt

Nr.	Titel			
	Drei Wohnschwerpunkte werden neu in das RGSK aufgenommen:			
S-SW.1.3	»	**Biel, Bischofkänel West**	**Wohnschwerpunkt**	**Festsetzung**
S-SW.1.5	»	**Ipsach, Schürlirain**	**Wohnschwerpunkt**	**Festsetzung**
S-SW.1.8	»	**Orpund, Römerareal**	**Wohnschwerpunkt**	**Festsetzung**
S-VW.1 S-VW.2 S-VA.1 S-VA.2	**Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten** Mit der Bezeichnung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung werden die für die angestrebte Siedlungsentwicklung erforderlichen Neueinzonungen auf Standorte gelenkt, die den Anforderungen der Strategie genügen (insbesondere der Abstimmung Siedlung / Verkehr / Landschaft). Gemäss dem kantonalen Richtplan 2030 können Flächen grösser als 1 ha nur noch in Vorranggebieten eingezont werden, die in einem RGSK festgesetzt sind. Die Auswahl der Vorranggebiete Wohnen erfolgte aufgrund folgender Kriterien: » Siedlungsentwicklung: Massgebendes Kriterium ist die Anknüpfung an die bestehende Siedlungsstruktur und die Bildung der räumlichen Logik. » Wohnqualität, insbesondere hinsichtlich der Lagequalität und dem Vorhandensein von Versorgungseinrichtungen und Erholungsflächen. » Öffentliche Einrichtungen: Grundschulen in Fussgängerdistanz » Verkehr. Zentrale Punkte sind die öffentliche Verkehrserschliessung, sowie die Erreichbarkeit für Fussgänger und Velos. » Natur und Landschaft. Massstab ist die Nichtbeeinträchtigung von übergeordneten naturräumlichen und landschaftlichen Interessen (BLN-Gebiete, kantonale Naturschutzgebiete, kantonale Aufwertungsgebiete nach KLEK) und die Berücksichtigung bekannter örtlicher landschaftlicher und naturräumlicher Werte. Nicht geprüft wurden potenzielle kleinräumige Naturwerte, deren Beachtung im Rahmen der späteren Realisierung erfolgen muss. » Landwirtschaft: Sämtliche Vorranggebiete Siedlungserweiterung betreffen Fruchtfolgeflächen nach kantonalem Inventar. Für eine Einzonung müssen die Kriterien gemäss kantonalem Richtplan erfüllt werden. Ein Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten wird neu aufgenommen: S-VA.3.1 » **Orpund, Löörezälgli** **Festsetzung** Die Einzonung kompensiert den Arbeitsschwerpunkt Industriezone West, der grösstenteils für den A5-Anschluss beansprucht wurde. Das Vorranggebiet beansprucht Fruchtfolgeflächen von rund 0,5 ha. Alternative Standorte mit vergleichbarer ÖV-Erschliessung, die keine Fruchtfolgefläche beanspruchen, sind nicht vorhanden. Zwei Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten werden aufgehoben: » Büetigen, Landi Dotzigen: Die Einzonung gilt als Erweiterung der Bauzone von lokaler Bedeutung gilt und erfordert keine Festsetzung im RGSK. » Gals, A10-Anschluss: Die für eine Einzonung erforderliche ÖV-Erschliessungsgüte kann nicht erreicht werden.			
S-VIV.1	**Verkehrsintensive Vorhaben** Das Massnahmenblatt wurde gemäss den neuen, übergeordneten Vorgaben angepasst. Ein ViV-Standort wird aufgehoben: » Nidau, Gewerbezone Ipsachstrasse: Mit der altrechtlich festgelegten Fahrtenzahl von 650 Fahrten DTV handelt es sich um keinen ViV-Standort. Für einen ViV-Standort nach neuem Recht mit mehr als 2 000 Fahrten DTV ist das Areal nicht geeignet.			

Nr.	Titel
	Ein ViV-Standort wird neu aufgenommen: » **Brügg, Spitalzentrum**[8] **Zwischenergebnis** Für eine Festsetzung des neuen ViV-Standorts sind zusätzliche Abklärungen und Nachweise nötig, die eine weitere Konkretisierung des Projekts und eine Abstimmung mit dem bestehenden ViV-Standort Centre Brügg hinsichtlich bewilligtem Fahrtenkontingent bzw. Belastungsgrenze erfordern (vgl. Massnahmenblatt S-VIV.1). Sobald die offenen Fragen geklärt sind, wird der ViV-Standort mit einer ausserordentlichen RGSK-Anpassung in eine Festsetzung überführt.
T-V.1	**Vorranggebiete Tourismus / Freizeit / Erholung** Im Bereich Freizeit und Erholung ist künftig mit wachsenden und neuen Nachfragen zu rechnen. Ohne Wissen um entsprechende Entwicklungen sind vorsorgliche Hinweise auf mögliche Flächenangebote von Bedeutung. Entsprechende Gebiete werden deshalb entlang potenzieller „Freizeitkorridore“ oder in Gebieten mit hoher Erschliessungsgunst bezeichnet. Die in der Übersichtskarte bezeichneten Vorranggebiete Tourismus / Freizeit / Erholung sollen bei der Standortevaluation neuer Einrichtungen und Angebote berücksichtigt werden. Die Gemeinden sind aufgefordert, den entsprechenden Planungsspielraum zu erhalten. Ein Vorranggebiet Tourismus / Freizeit / Erholung wird aufgehoben: » Ins, Inforama: kein Bedarf mehr nach Beendigung des Projekts «Ferien im Gemüsegarten Seeland» Ein Vorranggebiet Tourismus / Freizeit / Erholung wird neu aufgenommen:
T-V.1.1	» **Gampelen, Camping Fanel, Ersatzstandort Tannenhof** **Zwischenergebnis** Die Bewilligung des Kantons für den Betrieb des TCS Campingplatzes Fanel in Gampelen läuft Ende 2024 aus. Anschliessend ist der Campingplatz aufzuheben und die Infrastrukturen zurückzubauen. Im Hinblick auf die geplante Aufhebung wird der vom Kanton vorgeschlagene, potenzielle Ersatzstandort Tannenhof als neues Vorranggebiet Tourismus / Freizeit / Erholung mit Koordinationsstand Zwischenergebnis in das RGSK aufgenommen. Für eine Festsetzung sind weitere Abklärungen und eine Interessenabwägung nötig. Die abstimmungsbedürftigen Themen sind im Massnahmenblatt aufgeführt. Im Vorprüfungsbericht vom 17. Dezember 2020 hat das AGR die Streichung des bestehenden Campingplatzes Fanel am Neuenburgersee als Vorranggebiete Tourismus / Freizeit / Erholung verlangt (formeller Genehmigungsvorbehalt). Da der Campingplatz gemäss kantonaler Bewilligung bis Ende 2024 in Betrieb bleibt, sieht die Region von der Streichung zum heutigen Zeitpunkt ab und behält den Standort bis zu dessen Aufhebung als Vorranggebiet im RGSK bei.

[8] Zum Nachweis der Planungsgrundsätze gemäss Massnahme B_01 des kantonalen Richtplan siehe separaten Bericht Gemeinde Brügg: Anpassung RGSK-Biel-Seeland, Massnahmenblatt BBS.S-VIV.1, Verkehrsintensive Vorhaben, Brügg: Brüggmoos Spitalzentrum (19. März 2021)

5.3 Massnahmen Verkehr

Nr.	Titel
ÖV-Ort.1	**Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau** Diese Massnahme umfasst noch nicht beschlossene Infrastrukturausbauten im öffentlichen Regionalverkehr. Konkret geht es um den abschnittsweisen Doppelspurausausbau zwischen Biel und Ipsach zur Erhöhung der Kapazität und zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität
ÖV-Ort.2	**Überprüfung Regiotram (Option neue ÖV-Achse Agglomeration Biel)** Die Massnahme beschreibt das Vorgehen zur Prüfung und allfälligen Wiederaufnahme des sistierten Projekts Regiotram.
ÖV-Str.1 ÖV-Str.2 ÖV-Str.3	**Busbevorzugung, Agglomeration (AP 1-2)** **Evilard, Wendeschlaufe Ortsbus Magglingen-Leubringen** **Biel, Fahrbahnhaltestellen zur Busprioriserung** Mit diesen Massnahmen wird die Infrastruktur für den Busverkehr verbessert, die Fahrplanstabilität der Buslinien im Strassenverkehr erhöht und die Reisezeit verkürzt. Dies sind wichtige Elemente für ein attraktives und verlässliches Angebot des öffentlichen Verkehrs.
ÖV-Ü.1 ÖV-Ü.2	**Studien zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung** Mit den vierjährlichen ÖV-Angebotskonzepten wird die ÖV-Erschliessung und die Angebotsqualität in den identifizierten Gebieten mit Handlungsbedarf verbessert. Zuständig ist die Regionale Verkehrskonferenz RVK 1.
ÖV-E.1 ÖV-E.2	**Biel, Umstellung Buslinie 2 und 5 auf batterieelektrischen Betrieb** **Biel, Umstellung Buslinien 6 und 8 auf batterieelektrischen Betrieb** Die Verkehrsbetriebe Biel haben zum Ziel, heute fossil betriebene Buslinien bis 2030 auf erneuerbare Energieträger umzustellen. Der fahrplanmässige Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen wurde erfolgreich getestet. Die Flottenstrategie 2030 dient als Grundlage für den schrittweisen Ersatz von Diesel- durch batterieelektrische Busse und die Einrichtung der benötigten Ladeinfrastruktur.
KM-B.3 KM-B.4	**Kombinierte Mobilität** Diese Massnahmen umfassen die Schaffung oder Erweiterung von Veloabstellanlagen (P+R) an Bus- und Bahnhaltestellen sowie die Erweiterung des Bikesharing-Systems im Agglomerationskern.
KM-Mu.1 KM-Mu.2 KM-Mu.3 KM-Mu.4 KM-Mu.5 KM-Mu.6 KM-Mu.7	**Multimodale Drehscheiben** Mit diesen Massnahmen werden die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus und zwischen ÖV und Fuss- und Veloverkehr an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs verbessert. Die Massnahmen umfassen die Planung und Koordination von multimodalen Drehscheiben (Bahnhof Biel, Bahnhof Brügg, Bahnhof Nidau, Bushof Aarberg, Bahnhofplatz Lengnau) sowie konkrete Umsetzungsprojekte (Aufwertung Bahnhaltestelle Busswil, Neugestaltung Bahnhofplatz Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz Lyss).
LV-Ü.1 bis LV-Ü.10	**Fuss- und Velorouten** Mit diesen Massnahmen werden Schwachstellen für den Velo- und Fussverkehr behoben und Lücken im Routennetz geschlossen; ein wichtiges Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen.
LV-Ü.11 LV-Ü.12 LV-Ü.13	**Förderung des Veloverkehrs** Mit einer regionalen Koordinationsstelle Veloverkehr wird die koordinierte und termingerechte Umsetzung von gemeindeübergreifenden Velorouten unterstützt. In der Agglomeration werden Signalisation und Kommunikation der Velorouten verbessert. Schliesslich wird die Aufnahme des regionalen Veloroutennetzes in den kantonalen Sachplan Veloverkehr beantragt. Damit wird die Voraussetzung für Kantonsbeiträge an Velomassnahmen auf Gemeindestrassen geschaffen.
MIV-Auf.1 MIV-Auf.3 MIV-Auf.12.2	**Sanierung von Kantonsstrassen** Mit diesen Massnahmen werden längs der Hauptachsen siedlungsverträglichere Verhältnisse geschaffen und Schwachstellen auf dem Strassennetz behoben. Die Massnahmen bringen Verbesserungen für alle Verkehrsträger.

Nr.	Titel
MIV-Auf.2 MIV-Auf.4 bis MIV-Auf.10 MIV-Auf.12.1	**Umgestaltung von Gemeindestrassen und Verbesserung der Verkehrssicherheit** Diese Massnahmen umfassen die gestalterische Aufwertung von Strassen und Plätzen im Siedlungsgebiet zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität.
MIV-E.1 MIV-E.2 MIV-E.3	**Verbesserung MIV-Erschliessung** Für nicht optimal ans Strassennetz angebundene Gebiete soll die Erschliessung für den MIV gezielt verbessert werden. Damit wird das umliegende Strassennetz entlastet und die Voraussetzung für künftige Arealentwicklungen geschaffen. Dies betrifft die Industriezone Lyss Nord/Areal Vibeton Kies AG, den Spitalzubringer Biel-Beaumont (Option bei Beibehaltung des Standorts) und den Vollanschluss Studen.
MIV-U.1	**Zubringer rechtes Bielerseeufer / A5 Netzlücke Biel** Der Porttunnel entlastet Biel und Nidau vom Durchgangsverkehr. Der Kanton klärt im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts ab, ob der Porttunnel in das Nationalstrassennetz aufgenommen werden kann, und wird danach die Projektierungsarbeiten starten. Ebenso wird zeitnah die Machbarkeit eines Juratunnels für die Autobahnumfahrung von Biel geprüft.
MIV-Ü.1 MIV-Ü.2	**Sanierung von Unfallschwerpunkten** Mit diesen Massnahmen werden Unfallschwerpunkte saniert, die nicht im Rahmen von anderen Massnahmen behoben werden.
NM-W.1	**Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel** Das seit 2010 bestehende Mobilitätsmanagement wird stärker auf die Unterstützung der Gemeinden bei der Planung und Realisierung von Massnahmen ausgerichtet. Erfolgreiche Angebote wie das Mobilitätsmanagement in Unternehmen werden weitergeführt.
NM-W.2	**Verkehrsmonitoring Agglomeration Biel** Das 2017 eingeführte Verkehrsmonitoring wird weitergeführt und ausgebaut. Es dient dazu, die Verkehrsentwicklung zu beobachten, die Zielerreichung zu überprüfen und weitere Massnahmen zu definieren.
NM-VM.1 NM-VM.2	**Verkehrsmanagement Agglomeration Biel** Die Massnahmen umfassen den schrittweisen Aufbau eines Verkehrsmanagement-System in der Kernagglomeration Biel (Verkehrssteuerung, Dosierung) mit dem Ziel, die Verkehrsabläufe zu optimieren und die Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern.
NM-VM.3	**Biel, Erweiterung Parkleitsystem** Die Massnahme umfasst die Überprüfung, Anpassung und Erweiterung des Parkleitsystems der Stadt Biel zur Verbesserung der Information und Verflüssigung des Verkehrs.

5.4 Wirkungskontrolle

Nr.	Titel
C.1	**Monitoring / Controlling** Die Wirkungskontrolle der RGSK-Inhalte erfolgt alle vier Jahre im Rahmen der Aktualisierung des RGSK.

Genehmigungsvermerke

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland (RGSK)
RGSK 2021

Mitwirkung vom 10.02.2020 bis 31.03.2020

Vorprüfung vom 17. Dezember 2020

Mit der Genehmigung wird aufgehoben:
» Richtplan verkehrsintensive Vorhaben ViV Agglomeration Biel (genehmigt am 30. März 2005)

Beschlossen durch die Mitgliederversammlung der Planungsregion seeland.biel/bienne am 30. Juni 2021

Die Präsidentin:
Madeleine Deckert

Der Geschäftsleiter:
Thomas Berz

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Biel, den 30. Juni 2021

Der Geschäftsleiter:
Thomas Berz

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung 20. Dez. 2021

AMT FÜR GEMEINDEN UND RAUMORDNUNG DES KANTONS BERN

Anhang

Anhang 1: Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abbildungen

Abbildung 1 Planungsregionen seeland.biel/bienne und Jura bernois.Bienne 5
Abbildung 2 Planungsperimeter RGSK Biel-Seeland und Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 6
Abbildung 3 Erarbeitungsprozess RGSK 2021 7
Abbildung 4 Ausschnitt Raumkonzept Schweiz mit grossräumiger Einbettung der Region Biel-Seeland 12
Abbildung 5 Landschaftsräume der Region 13
Abbildung 6 Raumtypen und Zentralitätsstufen 14
Abbildung 7 Räumlich-funktionale Teilgebiete 15
Abbildung 8 Übergeordnetes Strassennetz 24
Abbildung 9 Strassenverkehrsbelastung, Stand 2016 25
Abbildung 10 Regionales Bahnnetz 26
Abbildung 11 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und ÖV-Güteklassen 28
Abbildung 12 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten und ÖV-Güteklassen 28
Abbildung 13 Regionales Velonetz 30
Abbildung 14 Ursprüngliche Planung der A5 Umfahrung Biel mit Ostast (in Betrieb), Westast, Umfahrung Vingelz und Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) 36
Abbildung 15 Strategische Neuausrichtung der A5 Umfahrung Biel mit Ostast (in Betrieb), oberirdischer Hauptachse Brüggmoos-Seevorstadt, Porttunnel und Juratunnel zur Schliessung der Netzlücke A5 36
Abbildung 16 Räumliches Entwicklungsleitbild 50
Abbildung 17 Perimeter der Teilgebietskonzepte 53

Tabellen

Tabelle 1 Wohnbevölkerung: Entwicklung 2002 bis 2018 16
Tabelle 2 Beschäftigte: Entwicklung 2001 bis 2016 17
Tabelle 3 Vollzeitäquivalente in den Wirtschaftssektoren 2018 17
Tabelle 4 Raumnutzerdichte und Mindestdichte für Ein- und Umzonungen 19
Tabelle 5 Überbaute und unüberbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen 20
Tabelle 6 Unüberbaute Bauzonen und innere Reserven 2018 21
Tabelle 7 Rechnerische Kapazität der Bauzonenreserven für Wohnen und Mischnutzung 21
Tabelle 8 Rechnerische Kapazität der Bauzonenreserven für Wohnen und MIschnutzung 22
Tabelle 9 Wohnbevölkerung: Trendszenario 2035 31
Tabelle 10 Beschäftigte: Entwicklung 2008 bis 2016 und Trendszenario 2035 32
Tabelle 11 Wohnbaulandbedarf der Gemeinden, Stand 2018 34

Anhang 2: Verzeichnis der Abkürzungen

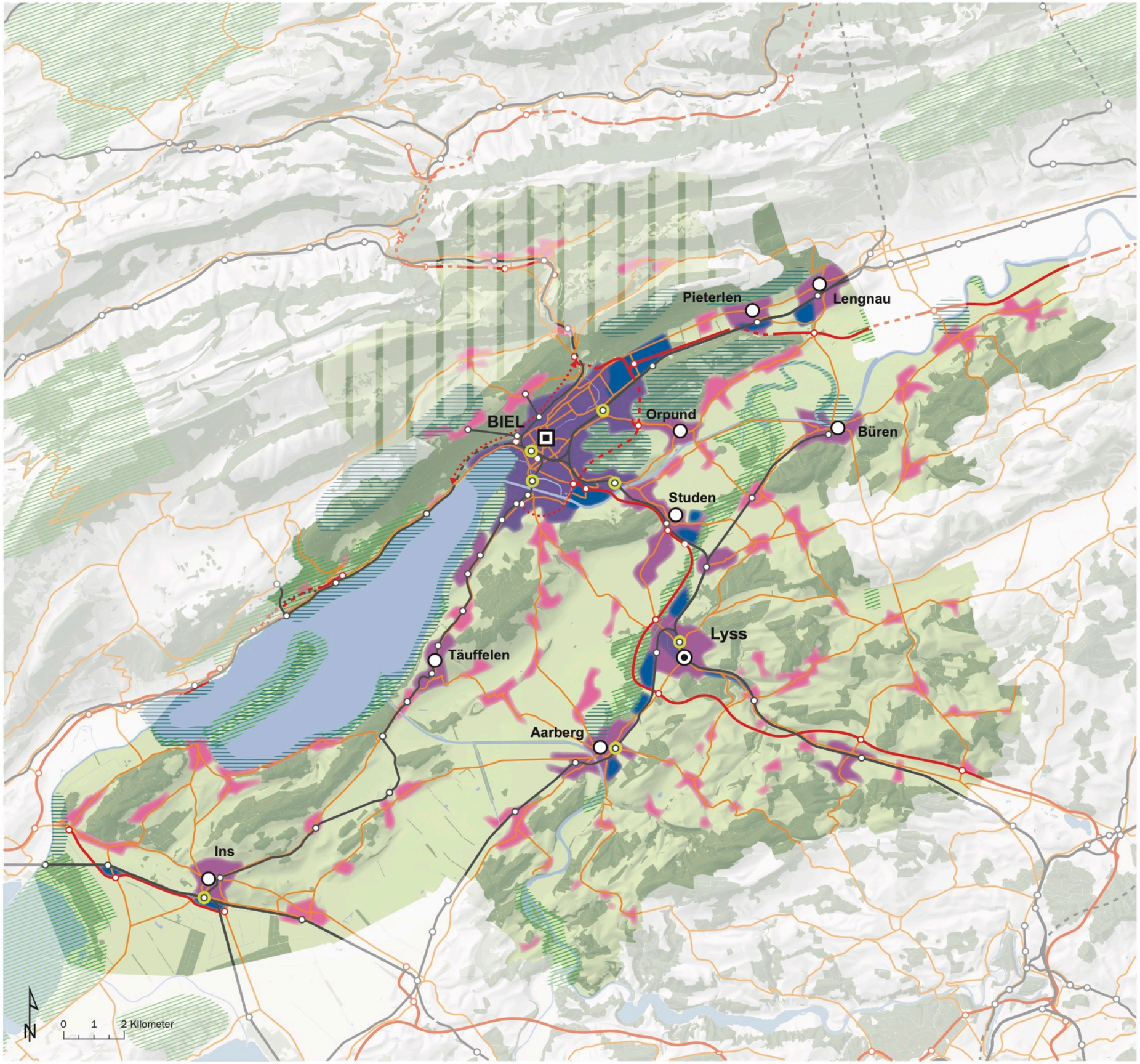
AP	Agglomerationsprogramm Biel/Lyss
AP4	Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASm	Aare Seeland Mobil
BFS	Bundesamt für Statistik
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
B+R	Bike + Ride
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
GFZo	Geschossflächenziffer oberirdisch
ha	Hektare
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park + Ride
RE	RegioExpress-Zug
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
TPF	Freiburgische Verkehrsbetriebe AG / Transports publics fribourgeois SA
Vgl.	Vergleiche
vfM	Verkehrlich flankierende Massnahmen zur A5 Umfahrung Biel
ViV	Verkehrsintensives Vorhaben
WMK	Wohn-, Misch und Kernzonen

seeland.biel/bienne

Anhang

RGSK Biel-Seeland 2021

Räumliches Entwicklungsleitbild



Landschaftsraum

- Landwirtschaftsgebiet: Siedlung begrenzen und Kulturland sichern
- Wertvoller Landschafts- und Naturraum: schützen und pflegen
- Regionales Erholungsgebiet: aufwerten und Zugänglichkeit verbessern

Siedlungsraum

- Agglomerationskern: konsequent und mit hoher Qualität nach innen entwickeln
- Entwicklungsachsen: sorgfältig verdichten und städtebaulich aufwerten
- Ländlicher Raum: dörfliche Strukturen erhalten und Ortskerne stärken
- Arbeitsschwerpunkte Industrie und Gewerbe: optimal erschliessen und weiter entwickeln

Zentren

- Kantonales Zentrum (2. Stufe): Biel als Zentrumsstadt der Region Seeland-Berner Jura und Entwicklungsmotor im Kanton Bern ausbauen
- Regionales Zentrum (3. Stufe): Lyss als Regionalzentrum im Seeland festigen
- Teilregionales Zentrum (4. Stufe): als Versorgungszentren für umliegende Gemeinden stärken

Mobilität

- Bahnlinie / Tunnel
- Bahnlinie (Tunnel) geplant
- Bahnhaltestelle / kombinierte Mobilität
- Multimodale Drehscheibe: attraktiver Umsteigeknoten mit Versorgungsangeboten
- Autobahn mit Anschluss / Tunnel
- Autobahn mit Anschluss geplant
- Strassennetz (Hauptverkehrsachsen und Verbindungsstrassen)
- Langfristige Schliessung Netzlücke A5 prüfen (Juratunnel)

Orientierungsinhalt

- Wald
- Gewässer
- Gemeinden der Agglomeration Biel/Lyss im Perimeter der Planungsregion Jura bernois.Bienne

1:125'000 (A3) 05. Mai 2021

Bearbeitung: BHP Raumplan AG – bz/ml/mo