

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland

RGSK Biel-Seeland 2021

Massnahmen

Genehmigung

Das Dossier besteht aus:

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland 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, Roland Uhler

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	Definition der Koordinationsstände	4
2	Genehmigungsvermerke.....	5
3	Übersicht Massnahmen.....	6
4	Massnahmenblätter	14

1 Definition der Koordinationsstände

Die in den Massnahmenblättern aufgeführten Koordinationsstände haben die folgende Bedeutung:

Festsetzung

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

Zwischenergebnis

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

Vororientierung

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

2 Genehmigungsvermerke

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland (RGSK)

Mitwirkung vom 10.02.2020 bis 31.03.2020

Vorprüfung vom 17. Dezember 2020

Mit der Genehmigung wird aufgehoben:

» Richtplan verkehrsentensive 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**



3 Übersicht Massnahmen

Priorität Umsetzungshorizont: A = 2024 bis 2027, B = 202 bis 2031, C = ab 2032
KS Koordinationsstand: VO = Vororientierung, ZE = Zwischenergebnis, FS = Festsetzung

Massnahmen Landschaft

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
L-Schu.1	Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiete	Daueraufgabe	FS	15
L-Gr.1	Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung	Daueraufgabe	FS	17
L-Gr.2	Lyss, Stadtpark	As	FS	18
L-Gr.3	Brügg, Uferpark und Erlenpark	As	FS	20
L-Gr.3.1	Abschnitt 1, Unterhalb Wasserkraftwerk bis Familiengärten	A	FS	22
L-Gr.3.2	Abschnitt 2, Entlang Familiengärten	A	FS	22
L-Gr.3.3	Abschnitt 3, Uferpark/Erlenpark	A	FS	23
L-Ü.1	Seeufergebiet, Agglomeration	As	FS	24
L-Ü.2	Seeufergebiet, übrige Region	vor 2024	FS	26
L-Ü.3	Landschaftliche Aufwertung, Agglomeration	As	FS	28
L-Ü.4	Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss, Agglomeration	As	FS	30
L-Ü.6	Ökologische Landschaftsentwicklung	As	FS	32
L-Ü.7	Landwirtschaftliche Gesamtplanung	Daueraufgabe	FS	34
L-Ü.8	Wald / Holznutzung	Daueraufgabe	FS	35

Massnahmen Siedlung

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
S-Ü.1	Siedlungsfächenbedarf Wohnen	Daueraufgabe	FS	37
S-Bgm.1	Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung	Daueraufgabe	FS	40
S-UV.1	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Agglomeration	Daueraufgabe		42
S-UV.1.1	Biel, Brühlstrasse	vor 2024	FS	44
S-UV.1.2	Biel, Gurzelen	As	FS	44
S-UV.1.3	Biel, Kreuzplatz Nord	vor 2024	FS	45
S-UV.1.4	Biel, Drahtwerke Taubenloch	As	FS	45
S-UV.1.5	Biel, Heuer-Areal	As	FS	46
S-UV.1.6	Biel, Isabellenweg	As	FS	46
S-UV.1.7	Biel, Jakob-Strasse-Süd	vor 2024	FS	47
S-UV.1.8	Biel, Quartierzentrum Geyisried	As	FS	47
S-UV.1.9	Biel, Wildermethmatte	As	FS	48
S-UV.1.10	Biel, Bahnhof Mett	Bs	FS	49
S-UV.1.11	Brügg, Ile de Brügg / Neubrück	vor 2024	FS	49
S-UV.1.12	Lyss, Areal Schulgasse/Kreuzgasse/Hauptstrasse	vor 2024	FS	50
S-UV.1.13	Lyss, Kambly-Areal	vor 2024	FS	50
S-UV.1.14	Lyss, Mühleplatz	vor 2024	FS	51

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
S-UV.1.15	Lyss, Seeland-Center	vor 2024	FS	51
S-UV.1.16	Lyss, Stegmatt	vor 2024	FS	51
S-UV.1.17	Lyss, Bahnhofstrasse	As	FS	52
S-UV.1.18	Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse	As	FS	52
S-UV.1.19	Lyss, Kasernen- und Zeughausareal	Bs	FS	52
S-UV.1.20	Lyss, Nutrexareal Busswil	Bs	FS	53
S-UV.1.21	Lyss, Viehmarktplatz	Bs	FS	53
S-UV.1.22	Nidau, Bahnhof	As	FS	53
S-UV.1.23	Nidau, Hauptstrasse Süd	As	FS	54
S-UV.1.24	Pieterlen, Bahnhofareal	Bs	FS	54
S-UV.1.25	Lyss, Areal Hauptstrasse	As	FS	54
S-UV.2	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, übrige Region			55
S-UV.2.1	Büren an der Aare, Bahnhofareal Ost	Bs	FS	57
S-UV.2.2	Lengnau, Bahnhof	As	ZE	57
S-UV.2.3	Lengnau, Zentrum	Bs	ZE	58
S-UV.2.4	Lengnau, Rolliareal	As	ZE	58
S-UV.2.5	Lengnau, Chilchmatt	Cs	VO	59
S-SW.1	Regionale Wohnschwerpunkte, Agglomeration			60
S-SW.1.2	Biel, Sägefild	As	FS	62
S-SW.1.3	Biel, Bischofkänel West	Bs	FS	62
S-SW.1.4	Biel, Bischofkänel Ost	Bs	FS	62
S-SW.1.5	Ipsach, Schürilrain	vor 2024	FS	63
S-SW.1.7	Nidau, AGGLOlac	Bs	FS	64
S-SW.1.8	Orpund, Römerareal	Bs	FS	64
S-SA.1	Regionale Arbeitsschwerpunkte, Agglomeration			65
S-SA.1.1	Biel, ESP Bözingenfeld	Daueraufgabe	FS	67
S-SA.1.2	Biel, ESP Masterplan Bahnhof	Daueraufgabe	FS	67
S-SA.1.3	Brügg, Brüggmoos	Daueraufgabe	FS	68
S-SA.1.4	Lyss, ESP Bahnhof	Daueraufgabe	FS	68
S-SA.1.5	Lyss, ESP Grien Süd	Daueraufgabe	FS	69
S-SA.1.6	Studen, ESP Studengrien	Daueraufgabe	FS	69
S-SA.2	Regionale Arbeitsschwerpunkte, übrige Region			70
S-SA.2.1	Gampelen, Platanenhof	Daueraufgabe	FS	72
S-SA.2.2	Ins, SAZ Zbangmatte	Daueraufgabe	FS	72
S-SA.2.3	Lengnau, ESP Lengnaumoos	Daueraufgabe	FS	73
S-VW.1	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen, Agglomeration (C-Horizont)			74
S-VW.1.1	Aegerten, Stockfeld	C	FS	76
S-VW.1.2	Biel, Berghaus	C	VO	76
S-VW.1.3	Biel, Rangierbahnhof	C	VO	77
S-VW.1.4	Brügg, Brachmatte	C	FS	77
S-VW.1.5	Brügg, Gumme	C	VO	78
S-VW.1.6	Ipsach, Ipsemoos	C	VO	78
S-VW.1.7	Ipsach, Weiermatte	C	VO	79

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
S-VW.1.8	Lyss, Dreihubel	C	VO	79
S-VW.1.9	Lyss, Grübelacher Busswil	C	VO	80
S-VW.1.10	Lyss, Leuera	C	ZE	80
S-VW.1.11	Lyss, Unterdorfacker Busswil	C	FS	81
S-VW.1.12	Orpund, Stöckenmatt	C	FS	81
S-VW.1.13	Orpund, Weingarten	C	FS	81
S-VW.1.15	Port, Neumatt	C	FS	82
S-VW.1.16	Studen, Längachere	C	ZE	82
S-VW.1.17	Sutz-Lattrigen, Lattrigen West	C	VO	83
S-VW.1.18	Sutz-Lattrigen, Juch	C	VO	83
S-VW.1.19	Worben, Paletzeyfeld	C	FS	84
S-VW.2	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen, übrige Region			85
S-VW.2.1	Aarberg, Müligass	C	ZE	87
S-VW.2.2	Büren an der Aare, Galgenfeld	B	ZE	87
S-VW.2.3	Büren an der Aare, Schüre	C	VO	88
S-VW.2.4	Büren an der Aare, Solothurnstrasse	B	ZE	88
S-VW.2.5	Gampelen, Giesse / Bahnhof	C	ZE	89
S-VW.2.6	Lengnau, Rolli-Ost	C	FS	89
S-VW.2.7	Lengnau, Rolli-Süd	C	FS	90
S-VW.2.8	Ins, Brüelzelgli	C	ZE	90
S-VW.2.9	Ins, Wingarte	C	FS	90
S-VW.2.10	Schüpfen, Dorf	C	VO	91
S-VW.2.11	Täuffelen, Friedweg	C	FS	91
S-VW.2.12	Täuffelen, Kleemattenweg	C	FS	92
S-VW.2.13	Täuffelen, Schulstrasse	C	VO	92
S-VW.3	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen, Agglomeration (A-, B-Horizont)			93
S-VW.3.1	Pieterlen, Mitte von Pieterlen – Chlösterlimatte	Bs	FS	95
S-VA.1	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten			96
S-VA.1.1	Biel/Pieterlen, Moos	C	FS	98
S-VA.1.2	Biel, Spitalzentrum	C	FS	98
S-VA.1.3	Lyss, Breite	C	VO	99
S-VA.1.4	Lyss, Aumatt Busswil	C	VO	99
S-VA.1.6	Pieterlen, Sömmerung	C	FS	100
S-VA.1.7	Studen, Studengrien Nord	C	ZE	100
S-VA.2	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten, übrige Region			101
S-VA.2.1	Aarberg, Mühlifeld	C	ZE	103
S-VA.2.2	Gampelen, Bahnhof	C	FS	103
S-VA.2.3	Ins, Bockschache	C	FS	103
S-VA.3	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten, Agglomeration (A-, B-Horizont)			104
S-VA.3.1	Orpund, Löörezägli	As	FS	106
S-VIV.1	Verkehrsentensive Vorhaben	Daueraufgabe		107
T-V.1	Vorranggebiete Tourismus / Freizeit / Erholung	Daueraufgabe		110
T-V.1.1	Gampelen, Camping Fanel, Ersatzstandort Tannenhof	ZE	A	107

Massnahmen Verkehr

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
Öffentlicher Verkehr (ÖV)				
ÖV-Ort.1	Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau	C	ZE	114
ÖV-Ort.2	Überprüfung Regiotram, Option neue ÖV-Achse Agglomeration Biel	AvE	ZE	116
ÖV-Str.1	Busbevorzugung, Agglomeration (AP 1-2)			117
ÖV-Str.1.1	Massnahmenpaket: Busbevorzugung I AP1		ZE => <u>FS</u>	118
ÖV-Str.1.2	Massnahmenpaket: Regio-Tram, Busvorlauf AP1		ZE/FS => <u>FS</u>	118
ÖV-Str.1.3	Massnahmenpaket: Paket Busbevorzugung II AP2		ZE => <u>FS</u>	119
ÖV-Str.2	Evilard, Wendeschlaufe Ortsbus Magglingen-Leubringen	A	FS	120
ÖV-Str.3	Biel, Fahrbahnhofstellen zur Buspriorisierung	A	FS	122
ÖV-Ü.1	Studien zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung, Agglomeration	AvE	FS	124
ÖV-Ü.2	Studien zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung, übrige Region	AvE	FS	126
ÖV-E.1	Biel, Umstellung Buslinie 2 und 5 auf batterieelektrischen Betrieb	A	ZE	128
ÖV-E.2	Biel, Umstellung Buslinien 6 und 8 auf batterieelektrischen Betrieb	B	ZE	130
Kombinierte Mobilität (KM)				
KM-B.3	Veloparkierung / Bike + Ride, Agglomeration (AP 1-3)			132
KM-B.3.1	Massnahmenpaket: Intermodale Schnittstellen AP1		FS	133
KM-B.3.2	Massnahmenpaket: Intermodale Schnittstellen AP2		FS	133
KM-B.3.3	Massnahmenpaket: B+R /Veloabstellplätze AP3		FS	134
KM-B.4	Ausbau Bikesharing-Angebot im Agglomerationskern	AvE	FS	135
Multimodale Drehscheiben				
KM-Mu.1	Aufwertung ÖV-Knoten, Agglomeration (AP 1-3)			136
KM-Mu.1.1	Lyss, Aufwertung Bahnhofstelle Busswil		ZE	137
KM-Mu.2	Multimodale Drehscheiben, übrige Region			138
KM-Mu.2.1	Aarberg, ÖV-Knoten / Bushof		FS	140
KM-Mu.2.2	Lengnau, Ausbau Bahnhofplatz, Studie		ZE	140
KM-Mu.3	Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz	A	FS	141
KM-Mu.4	Brügg, Gesamtkoordination Bahnhof Brügg	AvE	FS	143
KM-Mu.5	Biel, Gesamtkoordination Bahnhof Biel	AvE	FS	145
KM-Mu.6	Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz	B	FS	147
KM-Mu.7	Nidau, Gesamtkoordination Bahnhof Nidau	AvE	FS	149
Langsamverkehr (LV)				
LV-Ü.1	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, A-Horizont, Agglomeration			151
LV-Ü.1.2	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Radstreifen zwischen Mörigen und Gerolfingen	A	FS	153
LV-Ü.1.4	Fussweg-/Velonetz Biel: Brücke Westerholz über die Schüss	A	FS	154
LV-Ü.1.5	Fussweg-/Velonetz Biel: Neubau Gartenstrasse (Mattenstrasse – Madretschstrasse)	A	FS	155
LV-Ü.1.6	Fussweg-/Velonetz Biel: Verbindung Hauserwehr	A	FS	156
LV-Ü.1.7	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Feldwege Weiermatt, Ipsach	A	FS	157
LV-Ü.1.8	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündungsbereich Feldweg Weienmatt - Beundenring	A	FS	158
LV-Ü.1.9	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Kanalbrücke Dr. Schneider-Strasse (Herrenmoosweg bis Balainenweg)	A	FS	159

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
LV-Ü.1.10	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündung Dr. Schneider-Str. in Aarbergstrasse	A	FS	160
LV-Ü.1.11	Veloverbindung Brügg-Biel: Netzlücke Areal Notz AG	A	FS	161
LV-Ü.1.12	Veloverbindung Brügg-Biel: Netzlücke Nordseite bei Verzweigungsbauwerk A5 Brügg	A	FS	162
LV-Ü.1.13	Fussweg-/Velonetz Biel: Ausbau Holunderweg zwischen Hauserwehr und Jurastrasse	A	FS	163
LV-Ü.1.14	Brügg, Neuer Fuss- und Veloweg zwischen Bhf Brügg und Spitalzentrum	A	FS	164
LV-Ü.1.16	Veloverbindung La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz	A	FS	165
LV-Ü.1.17	Veloverbindung Biel-Evilard	A	ZE	166
LV-Ü.2	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, B-Horizont, Agglomeration			167
LV-Ü.2.1	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Massnahmen zur Verbesserung Velosicherheit	B	FS	169
LV-Ü.2.2	Veloverbindung Bellmund-Nidau	B	ZE	170
LV-Ü.2.5	Fuss- und Velobrücke zur Schliessung Netzlücke zwischen Nidau und Port	B	ZE	171
LV-Ü.2.6	Nidau, Ausbau Fuss- und Velobrücke und Zugang über Zihl	B	ZE	172
LV-Ü.2.10	Reduktion Temporegime auf Dotzigenstrasse, Dotzigen - Scheuren	B	ZE	173
LV-Ü.2.11	Safnern, Schliessen Netzlücke Komfortroute	B	ZE	174
LV-Ü.2.12	Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd	B	ZE => <u>FS</u>	175
LV-Ü.3	Biel, Personenunterführung Ost Bahnhof Biel	C	ZE	176
LV-Ü.4	Biel, Querung Güterbahnhof (Passerelle Gottstattstrasse-Mettstrasse)	C	ZE	178
LV-Ü.5	Biel, Verbindung Mühlefeldweg - Bahnhof Süd (Passerelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse)	B	ZE	180
LV-Ü.6	Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord	B	ZE	182
LV-Ü.7	Langsamverkehrsmassnahmen, Agglomeration (AP 1-3, AP 4 C-Horizont)			184
LV-Ü.7.1	Massnahmenpaket: Schliessen von Netzlücken AP1		FS	186
LV-Ü.7.2	Massnahmenpaket: Schliessen von Netzlücken AP2, Teil Kleinmassnahmen		FS	186
LV-Ü.7.3	Nidau, Fuss- und Veloverbindung Schlosspark - Dr. Schneiderstrasse		ZE => <u>FS</u>	187
LV-Ü.7.4	Biel, Fuss- und Veloverbindung Oberer Quai		ZE => <u>FS</u>	187
LV-Ü.7.5	Veloverbindung La Neuveville-Biel, Abschnitt Twann-Tüscherz		FS	188
LV-Ü.7.6	Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum		FS	189
LV-Ü.7.7	Veloverbindung Biel - Péry		ZE => <u>FS</u>	189
LV-Ü.7.8	Massnahmenpaket: Reparatur Hauptverkehrsstrassen AP1		FS	190
LV-Ü.7.9	Biel, SBB-Unterführung Brüggstrasse		FS	191
LV-Ü.7.10	Bellmund, Fuss- und Veloverbindung Bellmund - St. Niklaus		VO => <u>FS</u>	191
LV-Ü.7.11	Massnahmenpaket: Reparatur Quartiere AP1		FS	192
LV-Ü.7.12	Massnahmenpaket: Reparatur Quartiere AP2		FS	192
LV-Ü.7.13	Biel, Kreuzplatz		FS	193
LV-Ü.7.14	Biel, Mett Zentrum		ZE => <u>FS</u>	194
LV-Ü.7.15	Biel, Beaumontquartier		ZE => <u>FS</u>	195
LV-Ü.7.16	Massnahmenpaket: Wichtige Plätze und Aufenthaltsbereiche AP3		FS	196
LV-Ü.7.21	Biel, Veloverbindung Längfeldweg-Solothurnstrasse		FS	197
LV-Ü.7.22	Nidau, Bahnunterführung Haltestelle Beunden	C	VO	198
LV-Ü.8	Langsamverkehrsmassnahmen, übrige Region			199

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
LV-Ü.8.1	Velosicherheit Müntschemier-Treiten, Müntschemier-Brüttelen		FS	201
LV-Ü.8.2	Velosicherheit Walperswil-Aarberg		ZE => <u>FS</u>	201
LV-Ü.8.3	Veloverbindung Schwanden-Schüpfen-Kosthofen		ZE	202
LV-Ü.8.4	Velosicherheit Büren-Dotzigen		VO	202
LV-Ü.8.6	Gals, Velosicherheit St. Johannsen-Brücke		FS	203
LV-Ü.8.7	Lengnau, Knotensanierung Büren-/Industriestrasse		VO	203
LV-Ü.8.8	Lengnau, Veloverbindung Feldweg – Schützenmattweg		ZE	204
LV-Ü.8.9	Lengnau-Grenchen, Fuss- und Veloverbindung Krähenbergstrasse – Tannhofstrasse – Bahnhof Grenchen Nord		VO	204
LV-Ü.8.10	Velokorridor Kallnach - Kantonsgrenze zu FR, Planungsstudie		FS	205
LV-Ü.8.11	Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Büren a.A		FS	205
LV-Ü.8.12	Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Büren a.A. – Rüti		FS	206
LV-Ü.8.13	Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Rüti – Arch		FS	206
LV-Ü.8.14	Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Leuzigen		FS	207
LV-Ü.8.15	Aarberg, Sanierung Kreisel (Unfallschwerpunkt)		FS	207
LV-Ü.8.16	Aarberg, Verbesserung Veloinfrastruktur / Sicherheit Ortseingang		FS	208
LV-Ü.8.17	Aarberg, Verbesserung Veloinfrastruktur Bernstrasse		FS	208
LV-Ü.8.18	Brüttelen, Ausbau Komfortroute zwischen Finsterhennen und Brüttelen		FS	209
LV-Ü.8.19	Strassenverbreiterung zwischen Brüttelen und Treiten		ZE	209
LV-Ü.8.22	Grossaffoltern, Ausbau unbefestigte Komfortroute		ZE	210
LV-Ü.8.23	Grossaffoltern, Neue Abbiegehilfen auf Haupt-/Verbindungsstrassen		FS	210
LV-Ü.8.24	Sanierung Fuss- und Velobrücke Pont Rotary, Ins / Mont-Vully		FS	211
LV-Ü.8.25	Kappelen, Neue Velobrücke über Autobahn Richtung Bhf Lyss		ZE	211
LV-Ü.8.26	Kappelen, Seperater Fuss- und Radweg Richtung Bhf Lyss		FS	212
LV-Ü.8.31	Vinelz, Ausbau unbefestigte Komfortroute		ZE	213
LV-Ü.8.32	Walperswil, Verbesserung Veloinfrastruktur (Belagsoptimierung)		ZE	213
LV-Ü.8.33	Dotzigen, Verbesserung Veloinfrastruktur (Belagsoptimierung)		FS	214
LV-Ü.9	Brügg, Netzlücke Querung T6	A	FS	215
LV-Ü.10	Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal	B	ZE	217
LV-Ü.11	Regionale Koordinationsstelle Veloverkehr	AvE	FS	219
LV-Ü.12	Signalisations- und Kommunikationskonzept Velorouten	BvE	FS	220
LV-Ü.13	Aufnahme der regionalen Velorouten in den Sachplan Veloverkehr		FS	221
Motorisierter Verkehr (MIV)				
MIV-Auf.1	Studen / Worben, Aufwertung Ortsdurchfahrt	A	VO => <u>FS</u>	222
MIV-Auf.2	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, A-Horizont, Gemeindestrassen			224
MIV-Auf.2.2	Lyss, Aarbergstrasse	A	FS	226
MIV-Auf.2.3	Biel, Chipot- und Aberli-Strasse	A	FS	227
MIV-Auf.2.4	Lyss, Strassenraum entlang Lyssbach	A	FS	228
MIV-Auf.2.5	Biel, Alleestrasse, Abschnitt Nord	A	FS	229
MIV-Auf.2.6	Lyss, Bahnhofstrasse Buswil	A	FS	230
MIV-Auf.2.7	Biel, Georg-Friedrich-Heilmannstrasse, Abschnitt Bubenbergstrasse bis Bözingenstrasse	A	FS	231
MIV-Auf.2.8	Biel, Madretschstrasse, Abschnitt Albert-Galeer-Weg bis Brühlplatz	A	FS	232
MIV-Auf.2.9	Evilard, Place de la Mairie und Parc	A	FS	233
MIV-Auf.2.10	Evilard, Chemin des Ages und Parc panoramique	A	FS	234

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
MIV-Auf.2.11	Biel, Rousseau-Platz	A	ZE	235
MIV-Auf.2.12	Nidau, Zihlstrasse	A	FS	236
MIV-Auf.2.13	Nidau, Dr. Schneiderstrasse	A	FS	237
MIV-Auf.2.14	Nidau, Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse	A	FS	238
MIV-Auf.2.15	Nidau, Ortsdurchfahrt	A	FS	239
MIV-Auf.2.16	Nidau, Verkehrsberuhigung Hofmattenquartier - Lysstrasse	A	FS	240
MIV-Auf.2.18	Biel, Kreuzplatz Teil 2	A	FS	241
MIV-Auf.2.19	Biel, Zihlplatz	A	ZE	242
MIV-Auf.2.20	Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Strandboden	A	FS	243
MIV-Auf.2.21	Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Vingelz	A	ZE	244
MIV-Auf.2.22	Biel, Brüggestrasse und Friedweg	A	FS	246
MIV-Auf.3	Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, Kantonsstrassen, übrige Region			247
MIV-Auf.3.1	Täuffelen, Ortsdurchfahrt Gerolfingen		FS	249
MIV-Auf.3.2	Aarberg, Murtenstrasse		VO	249
MIV-Auf.3.3	Lengnau, Solothurn-/Bürenstrasse		VO	250
MIV-Auf.3.6	Schüpfen, Aufwertung Dorfstrasse		VO	250
MIV-Auf.4	Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse	A	FS	251
MIV-Auf.5	Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse, unterer Teil	B	ZE => FS	253
MIV-Auf.6	Biel/Nidau, BGK Bernstrasse	A	FS	255
MIV-Auf.7	Biel, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett	A	FS	257
MIV-Auf.8	Biel, Neugestaltung Bözingenstrasse, Abschnitt Falkenstrasse bis Gutenbergstrasse	A	FS	259
MIV-Auf.9	Biel, Neugestaltung Mettstrasse, Abschnitt Bushaltestelle Piasio bis Mühlestrasse	A	FS	261
MIV-Auf.10	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, B-Horizont			263
MIV-Auf.10.1	Lyss, Viehmarktplatz	B	FS	265
MIV-Auf.10.2	Lyss, Industriering	B	FS	267
MIV-Auf.12	Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, AP 1 – 3, AP4 C-Horizont, Kantons- / Gemeindestrassen			268
MIV-Auf.12.1	Biel, Kanalstrasse, Abschnitt Jakob-Rosius-Strasse bis Neumarktstrasse	C	FS	270
MIV-Auf.12.2	Ortsdurchfahrt Sutz-Lattringen, Einfahrtstor Ost / Knoten Hurni	BvE	FS	271
MIV-E.1	Lyss, Erschliessung Industriezone Lyss-Nord	C	ZE	272
MIV-E.2	Biel, Spitalzubringer Beaumont	C	ZE	274
MIV-E.3	N6 Biel-Bern, Verlegung und Ausbau Anschluss Studen (Zweckmässigkeitsstudie)	AvE	ZE	276
MIV-U.1	N5 Umfahrung Biel: Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) und langfristige Lösung	AvE	FS	278
MIV-Ü.1	Unfallsschwerpunkt-Management (Black Spot Management, BSM), Agglomeration	Daueraufgabe	FS	280
MIV-Ü.2	Unfallsschwerpunkt-Management (Black Spot Management, BSM), übrige Region	Daueraufgabe	FS	284
Nachfrageorientierte Mobilität (NM)				
NM-W.1	Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel	AvE	FS	288
NM-W.2	Verkehrsmonitoring Agglomeration Biel	AvE	FS	289
NM-VM.1	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont			290

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
NM-VM.1.1	VM Biel Ost	A	ZE	292
NM-VM.1.2	VM Westachse Biel-Nidau-Brügg	A	ZE	292
NM-VM.2	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, B-Horizont			293
NM-VM.2.1	VM Biel Zentrum	B	ZE	295
NM-VM.2.2	VM Ipsach-Nidau-Port	B	ZE	295
NM-VM.3	Biel, Erweiterung Parkleitsystem	A	FS	296
C.1	Monitoring / Controlling	Daueraufgabe	FS	298

Massnahmen der nationalen Planung

Nr.	Titel	Seite
MIV-E.4	N16 Anschluss Biel(-Nord)	299
MIV-U.2	N5 Umfahrung Twann Tunnel	300

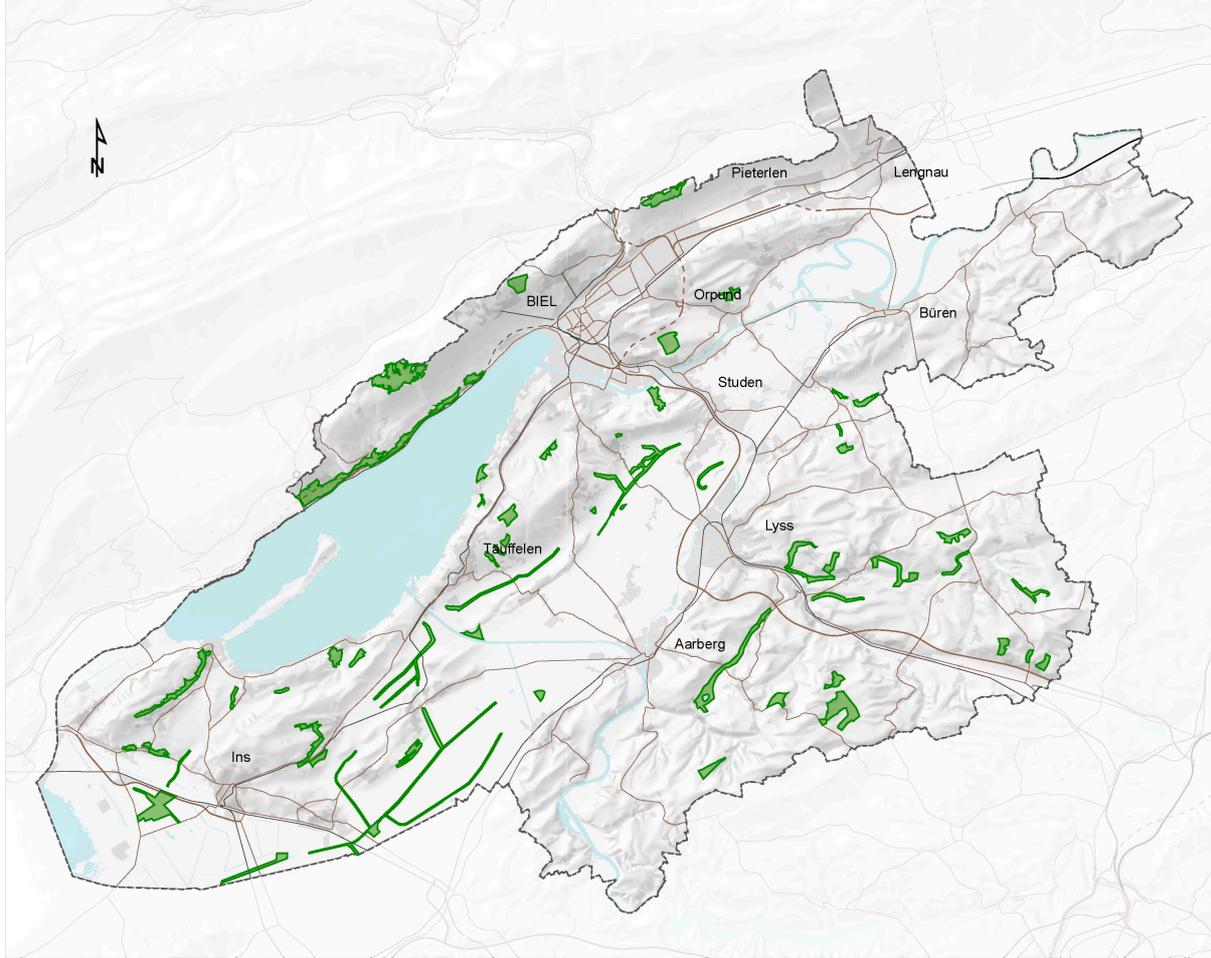
4 Massnahmenblätter

Massnahmen Landschaft

Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiete

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Schu.1	0371.3.045	–	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L6	–	Gesamte Region	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Die für die Gliederung und das Gesamtbild der Region wichtigen Landschaftsräume werden in ihrer natürlichen Vielfalt und ihrer räumlichen Integrität erhalten und gestärkt.

Umsetzung:

1. Die in der Übersichtskarte bezeichneten Landschaftsschutzgebiete A umfassen jene Bereiche, welchen aufgrund ihres ökologischen, landschaftlichen oder soziokulturellen Wertes besonderer Schutz zukommt. Die durch die Gemeinden zu ergreifenden Massnahmen sind:
 - a. Bauverbot mit Ausnahmen für standortgebundene Einrichtungen wie Wasserreservoirs, Pumpwerke, einfache Weideunterstände für Tiere;
 - b. Verbot von Terrainveränderungen durch Vorkehren wie Aufschüttungen, Abgrabungen oder Deponien. Gestattet sind Massnahmen zur Bodenverbesserung.
 - c. Schutz, Pflege und gezielte Aufwertung der Elemente des Naturbestandes wie Bäume, Hecken und Bachläufe.

2. In den Landschaftsschutzgebieten B sorgen die Gemeinden grundsätzlich für den Verzicht auf Vorkehren, welche störende Immissionen oder Verkehrsbewegungen zur Folge haben, sowie wesentliche Terrainveränderungen und Beeinträchtigungen von Lebensräumen. Davon nicht betroffen sind Massnahmen zur Bodenverbesserung, der Ausbau landwirtschaftlicher Bauten und Anlagen bestehender Betriebe sowie Erweiterungen im Rahmen der inneren Aufstockung, unter Berücksichtigung des Landschaftsbildes und von ökologisch wertvollen Lebensräumen. Die Gemeinden differenzieren in diesem Sinne die möglichen Eingriffe entsprechend der örtlichen

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Empfindlichkeit mittels planungsrechtlicher Massnahmen (Richtpläne, Schutzzonenpläne). Erweiterungen der Bauzone und Intensivlandwirtschaftszonen sind ausgeschlossen. Übergeordnete Schutzbestimmungen (BLN-Gebiete, kantonale Naturschutzgebiete, Gewässerschutzgebiete usw.) bleiben vorbehalten.

3. Im übrigen Landwirtschaftsgebiet sind zonenkonforme Bauten, Anlagen und Vorkehren gewährleistet.

4. Die Standortgemeinden erarbeiten nach ihren Bedürfnissen Landschaftsentwicklungskonzepte und gewährleisten in Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Nutzung die erforderlichen Schutz-, Aufwertungs- und Pflegemassnahmen.

5. Die Region koordiniert die Schutz-, Aufwertungs- und Pflegemassnahmen in den Gemeinden bei Bedarf.

Zweckmässigkeit	Nutzen	
Bezug zur Strategie:	Intakte Landschaftsräume erhöhen die Wohn- und Lebensqualität für die Bevölkerung und die Attraktivität für den Tourismus und erhalten die Biodiversität.	
- Die Siedlungsentwicklung nach innen wird unterstützt und der Kulturlandverlust eingedämmt.		
- Die weitere Zersiedelung von landschaftlich empfindlichen Gebieten wird verhindert.		
- Die ökologische Vielfalt in den vorhandenen Lebensräumen wird erhalten und vermehrt.		
- Die ökologische Vernetzung von Lebensräumen wird ermöglicht.		
- Die Wohn- und Lebensqualität für die Bewohner der Region und die Attraktivität für die Besucher werden erhalten und gestärkt.		
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel	
Nicht relevant	Nicht relevant	
Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Abgeschlossen	Grundeigentümergebundene Festlegung in der kommunalen Nutzungsplanung	Daueraufgabe
Federführung	Weitere Beteiligte	
Gemeinden	AGR; LANAT; Region; Organisationen (LOS, Landschaftswerk Biel-Seeland, Biotopverbund Grosses Moos)	
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Festsetzung	-	
Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
- Die Bestimmungen tragen den Anliegen der Landwirtschaft in hohem Mass Rechnung.		
- Konflikte mit landwirtschaftlicher Nutzung, Infrastrukturbauten, Erholung sind fallweise zu klären.		
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen		
- Die Landschaftsschutz- und schongebiete berücksichtigen die zu erhaltenden Wildtierkoridore.		
- An Bauzonen angrenzende Landschaftsschutz- und schongebiete haben dieselbe Wirkung wie die überörtliche Siedlungsbegrenzung (S-Bgm.1).		
Dokumente, Grundlagen		
- seeland.biel/bienne: Gesamtregionaler Richtplan Biel-Seeland, Arbeitsmodul R 22: Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen (2009)		

Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Gr. 1	0371.3.044	–	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L5	–	Aegerten; Biel; Bellmund; Brügg; Evilard; Ipsach; Lengnau; Orpund; Pieterlen; Port; Rüti bei Büren; Sutz-Lattrigen; Siselen; Studen; Täuffelen; Worben	

Karte:

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Die wichtigen strukturierenden und der ökologischen Vernetzung dienenden Grünräume inner- und ausserhalb des Siedlungsgebiets werden erhalten und aufgewertet.

Umsetzung:

1. Die in der Übersichtskarte bezeichneten siedlungsprägenden Grünräume werden als Landwirtschaftsgebiete, Erholungsraum oder naturnahe Flächen erhalten und aufgewertet. Soweit sie mit «Vorranggebieten Erholung / Freizeit» überlagert sind, erweitert sich dieses Nutzungsspektrum entsprechend Massnahme T-V.1.

2. Die Gemeinden bestimmen und sichern entsprechend ihren Bedürfnissen die siedlungsinternen Vernetzungskorridore (Gewässer, Grünkorridore, Bahnlinien, Flächen mit hohem Grünanteil etc.).

Mindestens sind jedoch:

- die Flussläufe der Schüss, der Zihl, des Nidau-Büren-Kanals, des Lyssbachs sowie der alten Aare in Aarberg zu sichern und der Vernetzungsfunktion entsprechend zu gestalten
- die Böschungen der Bahnlinien insbesondere innerhalb des Siedlungsgebiets naturnah zu unterhalten
- ausreichende, den ökologischen Austausch gewährleistende Grünflächen innerhalb der Baugebiete zwischen den genannten Vernetzungskorridoren und dem Jurahang sowie zwischen Jurahang, Längholz sowie den See- und Flussufern zu sichern.

Zweckmässigkeit

Bezug zur Strategie:

- Für die räumliche Gliederung wichtige Grünräume inner- und ausserhalb der Siedlungen werden erhalten und aufgewertet.
- Die Siedlungsqualität und das Naherholungs- und Freizeitangebot werden verbessert.
- Potenziale für die ökologische Aufwertung werden genutzt.
- Die ökologische Vernetzung von Lebensräumen wird ermöglicht.

Nutzen

Grünräume im Siedlungsgebiet erhalten die Biodiversität und wirken klimaregulierend. Sie dienen der wohnortnahen Erholung und verbessern die Lebensqualität.

Kosten (Mio CHF)

Nicht relevant

Finanzierungsschlüssel

Nicht relevant

Stand der Planung

Abgeschlossen

Umsetzungsschritte

Sicherung der Grünräume in der kommunalen Nutzungsplanung

Termine

Daueraufgabe

Federführung

Gemeinden

Weitere Beteiligte

AGR; TBA; LANAT; Region

Koordinationstand

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

–

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

–

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Interessenskonflikte mit anderen Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären.
- In Grünräumen mit Vorranggebiet Erholung/Freizeit/Tourismus (T-V.1) steht die Erholungs- und Freizeitnutzung im Vordergrund.

Dokumente, Grundlagen

–

Lyss, Stadtpark

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Gr.2	–	4. Generation	As
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
–	–	Lyss	

Karte:



Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss
(Gemeinde Lyss, Stand Mai 2020)

Beschreibung der Massnahme

Umgestaltung des bestehenden Reitplatzes (Wiese) zu einer öffentlichen Park- und Grünanlage (Stadtpark) mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten für alle Bevölkerungsgruppen, Integration von Spiel- und Sportanlagen und klimaregulierender Begrünung und Gestaltung.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Frei- und Grünräume entlang der Gewässer im Stadtraum

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet sichern und aufwerten

Bezug zu Teilstrategie Siedlung und Landschaft:

- Angebot an Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet verbessern
- Potenziale der See- und Flussufer für Natur und Erholung nutzen
- Grün- und Freiräume in das Fusswegnetz einbinden

Nutzen

Grünräume im Siedlungsgebiet dienen der wohnortnahen Erholung und tragen zur Verträglichkeit der Siedlungsentwicklung nach innen bei (WK 2). Die Qualität des Grün- und Freiraums wird verbessert, die Biodiversität gestärkt und der Freizeitverkehr in weiter entfernte Erholungsräume verringert (WK 4).

Kosten (Mio CHF)

1.5

Finanzierungsschlüssel

Nicht relevant

Stand der Planung

Die Massnahme ist im Städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss behördenverbindlich festgelegt.

Umsetzungsschritte

Nutzungs- und Gestaltungskonzept	31.12.2022
Projekt/Kredit	31.12.2024
Baubeginn	31.12.2025
Inbetriebnahme	31.12.2026

Termine

Federführung

Gemeinde

Weitere Beteiligte

Grundeigentümer; Nutzergruppen; Gemeindeverband Lyssbach; Anstösser; TBA-OIK III

Koordinationstand

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

–

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

–

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Die Massnahme wird mit der Aufwertung des Strassenraums entlang Lyssbach (MIV-Auf.2.4) abgestimmt.

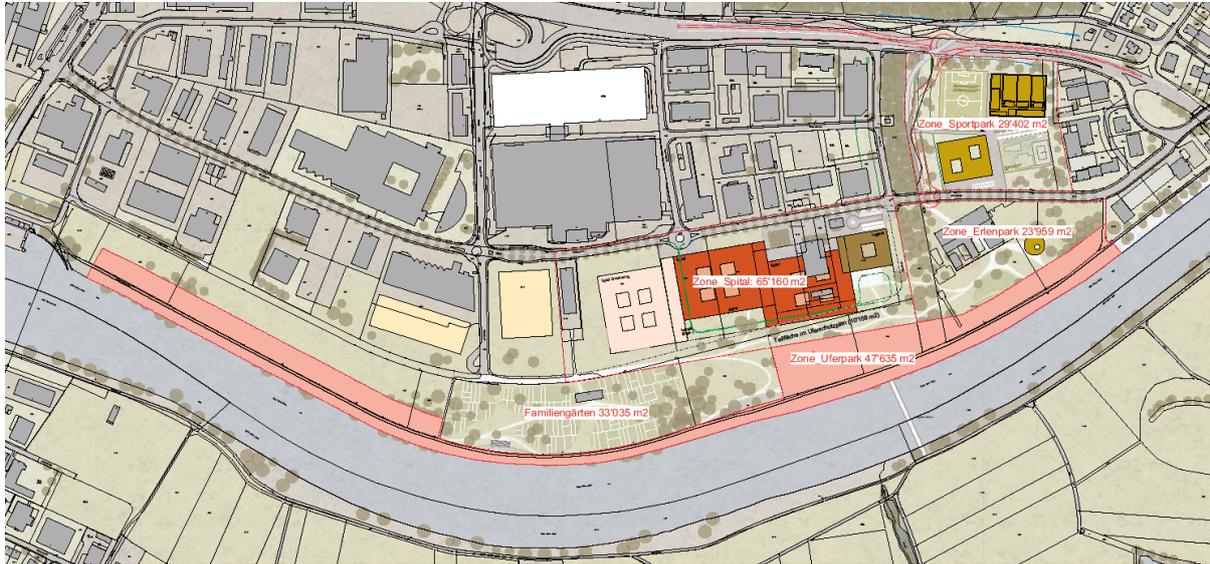
Dokumente, Grundlagen

- Gemeinde Lyss, Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss, Massnahme S13, Stand 2020
- Gemeinde Lyss, Richtplan Verkehr Lyss, 2012

Brügg, Uferpark und Erlenpark

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Gr.3	–	4. Generation	As
Frühere Nr.		Kategorie	
–		L-Gr Siedlungsprägender Grünraum	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Schaffen eines Uferparks entlang des Nidau-Büren-Kanals mit folgenden Merkmalen:

Abschnitt 1: Wasserkraftwerk bis Familiengärten

- Renaturierung des Nidau-Büren-Kanals (Revitalisierungsprojekt)
- Anlegen und erhalten von artenreichen Wiesenstrukturen sowie wechselfeuchten Standorten durch Versickerungsbereiche

Abschnitt 2: Längs Familiengärten

- Renaturierung des Nidau-Büren-Kanals
- Strukturaufwertungen im Böschungs- und Uferbereich
- Bestehende Familiengärten durchgängig und gemeinschaftlich ausgestalten

Abschnitt 3: Uferpark/Erlenpark

- Massnahme im Sinne See- und Flussufergesetz
- Zugänglicher Uferbereich mit Flachufern und Sitzstufen entlang der Aare
- Rasen, Wege und Plätze als Parkelemente

Der Uferpark ist Teil der übergeordneten Freiraumkette entlang des Nidau-Büren-Kanals zwischen Bielersee und Häftli (Alte Aare). Die geplante Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal (LV-Ü.10) verbessert die Zugänglichkeit und verbindet die beiden Flussufer.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Frei- und Grünräume entlang der Gewässer im Stadtraum
- Gewässer als Vernetzungachsen und Horte der Biodiversität

Bezug zum Handlungsbedarf:

- See- und Flussufer als Naturräume und Erholungsgebiete sichern und aufwerten
- Biodiversität und Landschaftsqualität erhöhen

Bezug zur Teilstrategie:

- Angebot an Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet verbessern
- Potenziale der See- und Flussufer für Natur und Erholung nutzen
- Grün- und Freiräume in das Fusswegnetz einbinden

Nutzen

Grünräume im Siedlungsgebiet dienen der wohnortnahen Erholung und tragen zur Verträglichkeit der Siedlungsentwicklung nach innen bei (WK 2). Die Qualität des Grün- und Freiraums wird verbessert, die Biodiversität gestärkt und der Freizeitverkehr in weiter entfernte Erholungsräume verringert (WK 4).

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
9.0	Bund; Kanton; Ökofonds BKW; Energie Service Biel; Gemeinde
Federführung	Weitere Beteiligte
Abschnitt 1 und 2: AWA Abschnitt 3: Gemeinde	
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
<ul style="list-style-type: none"> - Landschaftliche Aufwertung – Agglomeration (L-Ü3) - Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (L-Ü.4) - Regionaler Pool für ökologische Ersatzmassnahmen (L-Ü.6) - Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal (LV-Ü.10) 	
Dokumente, Grundlagen	
<ul style="list-style-type: none"> - Gemeinde Brügg/Spitalzentrum Biel AG, Machbarkeitsstudie Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg (2020) 	

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BBS.L-Gr.3.1	–	–	–	Brügg		Abschnitt 1, Wasserkraftwerk bis Familiengärten		
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine		
Machbarkeitsstudie 2020		Wettbewerb zur Gestaltung des Freiraums				2021 – 2022		
		Änderung Zonenplan				2023		
		Anpassung Uferschutzplanung nach SFG				2023		
		Wasserbauplan; Überbauungsordnung: Wasserbauprojekt				ab 2024		
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Nicht relevant		Nicht relevant	C	30.7	-	30.7	Festsetzung	Archäologie; Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BBS.L-Gr.3.2	–	–	–	Brügg		Abschnitt 2, Entlang Familiengärten		
Stand der Planung		Umsetzungsschritte				Termine		
Machbarkeitsstudie 2020		Wettbewerb zur Gestaltung des Freiraums				2021 – 2022		
		Wasserbauplan; Überbauungsordnung				ab 2023		
		Wasserbauprojekt				ab 2024		
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Nicht relevant		Nicht relevant	C	5.3	-	5.3	Festsetzung	Archäologie; Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BBS.L-Gr.3.3	–	–	–	Brügg		Abschnitt 3, Uferpark/Erlenpark		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Machbarkeitsstudie 2020			Wettbewerb zur Gestaltung des Freiraums Überbauungsordnung, ZPP Brüggmoos Realisierung			2021 – 2022 ab 2023 ab 2024		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Nicht relevant	Nicht relevant	C	3.5			Festsetzung	Archäologie; Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären	

Seeufergebiet, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.1	0371.3.042	4. Generation	As
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L3	–	Ligerz; Twann-Tüscherz; Biel; Nidau; Ipsach; Sutz-Lattrigen; Mörigen; Täuffelen; Hagneck	

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Das Seeufergebiet wird im Rahmen einer gestalterischen und ökologischen Gesamtsicht aufgewertet.

Umsetzung:

1. Die Aufwertung des Seeufergebiets wird als gemeinschaftlich anzugehende Aufgabe der Seeufergemeinden anerkannt.

2. In Berücksichtigung der Vorgaben der rechtskräftigen Uferschutzpläne wird eine konzeptionelle Rahmenplanung erstellt. Diese enthält:

- die Formulierung der teilräumlich spezifischen Charakteristiken und freiraumplanerischen Verhaltensweisen
- die Bestimmung der funktionellen Schwerpunkte (konzentrierte Erholungsnutzungen, touristische Anlagen)
- die Bestimmung der Renaturierungsbereiche und der strategischen Revitalisierung gemäss revidiertem Gewässerschutzgesetz
- die Bestimmung der Ausstattungselemente (Folgeeinrichtungen, Basisinfrastruktur)
- Grundsätze für die Materialisierung der baulichen Eingriffe
- Grundsätze für Erschliessung und Parkierung
- Grundsätze für die Kostenverteilung von Realisierung, Betrieb und Unterhalt.

3. Das Gebiet Tüscherz–Biel–Nidau–Ipsach ist von erster Priorität.

Zweckmässigkeit	Nutzen
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Freigehaltene Uferbereiche mit gestärkten ökologischen Funktionen - Zugängliche und mit Fuss- und Velowegen an das Siedlungsgebiet angebundene Naherholungsgebiete <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seeufer als Naturräume und Erholungsgebiete gemeindeübergreifend sichern und aufwerten - Biodiversität und Landschaftsqualität erhöhen <p>Bezug zur Teilstrategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potenziale der Seeufer für Natur und Naherholung nutzen - Ökologische Landschaftsentwicklung fördern - Zugänglichkeit der Landschafts- und Erholungsräume verbessern 	<p>Die Erhaltung von Natur- und Landschaftsräumen im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern fördert die Biodiversität (WK 4) und verbessert die Siedlungsqualität (WK 2). Attraktive siedlungsnahe Erholungsräume reduzieren den Freizeitverkehr (WK 1).</p>

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel	
0.1	Kanton; Gemeinden	
Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Für die Bieler Bucht liegt eine Analyse der Situation und des Handlungsbedarfs vor (Richtplan Bieler Bucht, 1. Phase). Die Arbeiten wurden bis zum Entscheid über die Realisierung der Siedlungsentwicklung AGGLOlac sistiert.	Nutzungs-, Gestaltungs- und Aufwertungskonzept für das Seeufergebiet	31.12.2021

Federführung	Weitere Beteiligte
Region	AGR; TBA; LANAT; AWA; Gemeinden; Organisationen (Landschaftswerk Biel-Seeland)
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–
Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
<ul style="list-style-type: none"> - Archäologie - Interessenskonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären. 	
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
<ul style="list-style-type: none"> - Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (L-Ü.4) - Regionaler Pool für ökologische Ersatzmassnahmen (L-Ü.6) 	
Dokumente, Grundlagen	
<ul style="list-style-type: none"> - Kanton Bern: Gewässerentwicklungskonzept Bern - GEKOB.E.2014, Strategische Planungen nach GSchG/GSchV, Revitalisierungsplanung 2016-2035 (2014) - seeland.biel/bienne: Richtplan Bieler Bucht, 1. Phase (2012) - Kommunale Uferschutzplanungen - Kantonaler Richtplan Seeufer 	

Seeufergebiet, übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.2	–	–	vor 2024
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L3	–	Lüscherz; Vinelz; Erlach; Gals; Le Landeron; La Neuveville	

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Das Seeufergebiet wird im Rahmen einer gestalterischen und ökologischen Gesamtsicht aufgewertet.

Umsetzung:

1. Die Aufwertung des Seeufergebiets wird als gemeinschaftlich anzugehende Aufgabe der Seeufergemeinden anerkannt.
2. In Berücksichtigung der Vorgaben der rechtskräftigen Uferschutzpläne wird eine konzeptionelle Rahmenplanung erstellt. Diese enthält:
 - die Formulierung der teilräumlich spezifischen Charakteristiken und freiraumplanerischen Verhaltensweisen
 - die Bestimmung der funktionellen Schwerpunkte (konzentrierte Erholungsnutzungen, touristische Anlagen)
 - die Bestimmung der Renaturierungsbereiche und der strategischen Revitalisierung gemäss revidiertem Gewässerschutzgesetz
 - die Bestimmung der Ausstattungselemente (Folgeeinrichtungen, Basisinfrastruktur)
 - Grundsätze für die Materialisierung der baulichen Eingriffe
 - Grundsätze für Erschliessung und Parkierung
 - Grundsätze für die Kostenverteilung von Realisierung, Betrieb und Unterhalt
3. Für das Gebiet des oberen Seebeckens (Erlach, Vinelz, Lüscherz, Le Landeron, Neuveville) wird ein Ausbau der Angebote für die Naherholung angestrebt.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zur Strategie:	Die Erhaltung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern fördert die Biodiversität und verbessert die Siedlungsqualität. Attraktive siedlungsnaher Erholungsräume reduzieren den Freizeitverkehr.
- Die Seeufer werden aufgewertet und erlebbar gemacht, der Bezug der Siedlungen und Landschaften zum Wasser wird verstärkt.	
- Die ökologische Vielfalt in den vorhandenen Lebensräumen wird erhalten und vermehrt.	
- Die Vernetzung von natürlichen Lebensräumen wird ermöglicht.	
- Das Seeufergebiet als wichtigstes Naherholungsgebiet der Region wird aus einer regionalen Sicht geplant und aufgewertet.	

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
0.1	Kanton; Gemeinden

Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Noch nicht begonnen	Nutzungs-, Gestaltungs- und Aufwertungskonzept für das Seeufergebiet	31.12.2021

Federführung	Weitere Beteiligte
Region	AGR; TBA; LANAT; AWA; Gemeinden; Organisationen (Landschaftswerk Biel-Seeland)

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

- Archäologie
- Interessenskonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären.

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Regionaler Pool für ökologische Ersatzmassnahmen (L-Ü.6)
-

Dokumente, Grundlagen

- Kanton Bern: Gewässerentwicklungskonzept Bern - GEKOB.E.2014, Strategische Planungen nach GSchG/GSchV, Revitalisierungsplanung 2016-2035 (2014)
 - Kantonaler Richtplan Seeufer
 - Kommunale Uferschutzplanungen
-

Landschaftliche Aufwertung, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.3	0371.3.043	4. Generation	As
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L4	–	Gesamte Agglomeration	

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Die siedlungsprägenden Grünräume und Flusssufer werden ökologisch und als Erholungsraum aufgewertet. Entlang der Fliessgewässer werden die Grünräume durchgehend zugänglich gemacht.

Umsetzung:

1. Siedlungsprägende Grünräume in der Agglomeration werden entsprechend ihrer kulturlandschaftlichen Bedeutung und Charakteristik gestalterisch und ökologisch aufgewertet. Damit wird die Aufwertung von Landschaftsqualität und Biodiversität im Siedlungsraum unterstützt und der ökologische Ausgleich gestärkt.

2. Die Aufwertung der Ufer der Wasserläufe wird als gemeinschaftlich anzugehende Aufgabe anerkannt. Folgende Wasserläufe bilden Gegenstand der Bestrebungen:

- Schüss (Reuchenette – Rondchâtel – Frinvillier – Taubenlochschlucht)
- Schüss einschliesslich ihrer Nebenarme in Biel (betrifft nur Biel)
- Zihl
- Nidau-Büren-Kanal
- Leugene
- Lyssbach
- Alte Aare

3. In Berücksichtigung der Vorgaben der rechtskräftigen Uferschutzpläne wird für die einzelnen Wasserläufe eine konzeptionelle Rahmenplanung erstellt. Diese enthält:

- Die Formulierung der teilräumlich spezifischen Charakteristiken und freiraumplanerischen Verhaltensweisen unter Berücksichtigung der hydrologischen Funktion der Wasserläufe.
- Die Bestimmung der funktionellen Schwerpunkte (konzentrierte Erholungsnutzungen, touristische Anlagen)
- Die Fussgänger- und Veloführung
- Die Bestimmung der Renaturierungsbereiche und der strategischen Revitalisierung gemäss revidiertem Gewässerschutzgesetz
- Die Bestimmung der Ausstattungselemente (Folgeeinrichtungen, Basisinfrastruktur)
- Grundsätze für die Materialisierung der baulichen Eingriffe
- Grundsätze für Erschliessung und Parkierung
- Grundsätze für die Kostenverteilung von Realisierung, Betrieb und Unterhalt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Netz von Frei- und Grünräumen mit hoher Aufenthaltsqualität im Stadtraum
- Zugängliche und mit Fuss- und Velowegen an das Siedlungsgebiet angebundene Naherholungsgebiete

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Siedlungsprägende Grünräume gemeindeübergreifend sichern und aufwerten
- Flusssufer als Naturräume und Erholungsgebiete gemeindeübergreifend sichern und aufwerten.
- Biodiversität und Landschaftsqualität erhöhen

Bezug zur Teilstrategie:

- Angebot an Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet verbessern
- Potenziale der Flusssufer für Natur und

Nutzen

Die Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern fördert die Biodiversität (WK 4) und verbessert die Siedlungsqualität (WK 2). Attraktive siedlungsnahe Erholungsräume tragen zur Verkehrsvermeidung bei (WK 1).

- Naherholung nutzen
- Ökologische Landschaftsentwicklung fördern
 - Zugänglichkeit der Landschafts- und Erholungsräume verbessern

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel	
Unbekannt	Kanton; Gemeinden	
Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Noch nicht begonnen	Nutzungs-, Gestaltungs- und Unterhaltskonzepte	31.12.2027
Federführung	Weitere Beteiligte	
Region	AGR; TBA; LANAT; AWA; Gemeinden; Organisationen (LOS, Landschaftswerk Biel-Seeland)	
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Festsetzung	–	
Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
<ul style="list-style-type: none"> - Archäologie - Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären. 		
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> - Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (L-Ü.4) 		
Dokumente, Grundlagen		
<ul style="list-style-type: none"> - Kanton Bern: Gewässerentwicklungskonzept Bern - GEKOB.E.2014, Strategische Planungen nach GSchG/GSchV, Revitalisierungsplanung 2016-2035 (2014) - seeland.biel/bienne: Konzept Naherholung und Landschaft entlang des Nidau-Büren-Kanals (September 2007) 		

Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.4	–	4. Generation	As
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
–	–	Gesamte Agglomeration	

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

- Schaffen eines zusammenhängenden Netzes von attraktiven und gut zugänglichen Freiräumen innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes.
- Entwicklung des Freiraumnetzes als wichtigen und eigenständigen Nutzungsraum in der Agglomeration.
- Gewährleistung der ökologischen Zielsetzungen, u.a. der Naturschutz- und Gewässerschutzgesetzgebung.

Inhalt:

- Identifizieren der wichtigen regionalen, kommunalen und lokalen Freiräume
- Verknüpfung zu einem wohnortnahen und gut zugänglichen Freiraumnetz
- Identifizieren von Defizitgebieten
- Handlungsbedarf und Priorisierung

Umsetzung:

1. Regionale Gesamtsicht und Prinzipien
2. Kommunale Konzepte und Massnahmen

Zweckmässigkeit	Nutzen	
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Netz von Frei- und Grünräumen mit hoher Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet - Zugängliche und mit Fuss- und Velowegen an das Siedlungsgebiet angebundene Naherholungsgebiete <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsprägende Grünräume gemeindeübergreifend sichern und aufwerten - See- und Flussufer als Naturräume und Erholungsgebiete gemeindeübergreifend sichern und aufwerten - Biodiversität und Landschaftsqualität erhöhen <p>Bezug zur Teilstrategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Angebot an Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet verbessern - Potenziale der Flussufer für Natur und Naherholung nutzen - Ökologische Landschaftsentwicklung fördern - Zugänglichkeit der Landschafts- und Erholungsräume verbessern 	<p>Die Erhaltung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern fördert die Biodiversität (WK 4) und verbessert die Siedlungsqualität (WK 2). Attraktive siedlungsnahe Erholungsräume tragen zur Verkehrsvermeidung bei (WK 1).</p>	
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel	
0.1	Kanton; Region; Gemeinden	
Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Noch nicht begonnen	Regionale Gesamtsicht und Prinzipien	31.12.2024
Federführung	Weitere Beteiligte	
Regionale Gesamtsicht und Prinzipien: Region Kommunale Konzepte und Massnahmen: Gemeinden	AGR; TBA; LANAT; AWA; Gemeinden; Organisationen	

Koordinationsstand Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

–

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

–

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Seeufergebiet – Agglomeration (L-Ü.2)
 - Landschaftliche Aufwertung – Agglomeration (L-Ü.3)
 - Aufwertung historischer Bauten im Berner Jura – Agglomeration (L-Ü.5)
-

Dokumente, Grundlagen

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

Ökologische Landschaftsentwicklung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.6	0371.3.046	4. Generation	As
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L7	–	Gesamte Region	

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Erhaltung, Förderung und Entwicklung der ökologischen Vielfalt und der regionaltypischen Kulturlandschaften.

Umsetzung:

1. Erarbeitung von Grundlagen und Grundsätzen zu einer koordinierten Landschaftsentwicklung.
2. Regionale Koordinationsstelle Natur und Landschaft mit folgenden Aufgaben:
 - Koordination der Akteure im Bereich Natur und Landschaft.
 - Koordination, Begleitung und Umsetzung der regionalen Aufgaben und Projekte im Bereich Natur und Landschaft.
 - Betrieb des regionalen Pools für ökologische Ersatzmassnahmen (REMP)
 - Koordination, Erarbeitung und Umsetzung NFA-Programme Biodiversität und Landschaft
 - Umsetzung ökologische Landschaftspflege
 - Information, Weiterbildung und Beratung
 - Monitoring und Erfolgskontrolle
 - Sensibilisierung der Öffentlichkeit.
3. Unterstützung und Förderung folgender Massnahmen:
 - Umsetzungsmassnahmen für die kantonalen Aufwertungsgebiete nach KLEK und weitere Gebiete
 - Aufwertung spezifischer Lebensräume für wichtige Zielarten
 - Bezeichnen und Analyse von Verbundachsen und Ableiten entsprechender Massnahmen
 - Umsetzung Revitalisierungsmassnahmen nach GEKOB
 - Aufwertung von Fliessgewässern und Seeufern
 - Aufwertung von Mooskanälen
 - Aufwerten von Waldrändern
 - Fördern des kommunalen Naturschutzes.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zur Strategie: <ul style="list-style-type: none"> - Die Erhaltung der vielfältigen Kulturlandschaften und die Stärkung ihrer ökologischen Funktionen ist ein vorrangiges Entwicklungsziel. - Mit geeigneten Instrumenten, Programmen und Kooperationen sollen Biodiversität und Landschaftsqualität erhöht werden. - Die Massnahme schafft die organisatorische Basis für die Förderung einer ökologischen Landschaftsentwicklung. 	Die Erhaltung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen fördert die Biodiversität trägt zur Qualität der Landschaft und der Erholungsräume bei. Attraktive siedlungsnaher Erholungsräume tragen zur Verkehrsvermeidung bei.
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
0.05 pro Jahr	Bund; Kanton; Region; Gemeinden; Weitere
Stand der Planung	Umsetzungsschritte
In Umsetzung	Betrieb der Koordinationsstelle Natur und Landschaft
Federführung	Termine
Region	Daueraufgabe
	Weitere Beteiligte
	AGR; LANAT; KAWA; Gemeinden; Organisationen (LOS, Landschaftswerk Biel-Seeland, Biotopverbund Grosses Moos, Pro Natura, Pro Agricultura)
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

- Interessenskonflikte mit weiteren Ansprüchen (Landwirtschaft, Siedlung, Erholung), sind im Einzelfall zu klären.

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiete (L-Schu.1), Siedlungsprägende Grünräuäme (L-Gr.1), Seeufergebiet (L-Ü.1, LÜ.2), Landschaftliche Aufwertung (L-Ü.3), Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (L-Ü.4),

Dokumente, Grundlagen

- seeland.biel/bienne: Regionaler Ersatzmassnahmenpool für ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen, Bericht zur Startphase (Februar 2016)
 - seeland.biel/bienne: Gesamtregionaler Richtplan Biel-Seeland, Arbeitsmodul R 22: Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen (März 2009)
-

Landwirtschaftliche Gesamtplanung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.7	–	–	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L8	–	Gesamte Region	

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Schaffung optimaler Bedingungen für die zukünftige Entwicklung der Landwirtschaft und für die umfassende und wirtschaftliche Sanierung der landwirtschaftlichen Infrastrukturen, unter Berücksichtigung eines ganzheitlichen Ansatzes, welcher die unterschiedlichen Raumannsprüche an das Landwirtschaftsgebiet einbezieht.

Umsetzung:

1. Begleitung der Umsetzung der Landwirtschaftlichen Planung im Teilraum Ins–Erlach: Bodenkartierung, Bodenerhaltung, Kulturlandverbesserung, Ökologie, Binnenkanäle, Wegenetze, Be- und Entwässerung (siehe Massnahmenblätter der landwirtschaftlichen Planung). Die Teilraumkonferenz Ins-Erlach ist dafür besorgt, dass die Umsetzung der im Rahmen der landwirtschaftlichen Planung Seeland West erarbeiteten Massnahmen durch die direktbetroffenen Akteure eingeleitet wird und die Massnahmen inhaltlich wie organisatorisch aufeinander abgestimmt werden.

2. Bei ausgewiesenem Bedarf Ausweitung der landwirtschaftlichen Planung auf andere Teilräume der Region. Besteht in andern Teilräumen der Region der Bedarf landwirtschaftliche Infrastrukturen umfassend zu sanieren, wird am Beispiel des Pilotprojektes Ins-Erlach die Erarbeitung einer Landwirtschaftlichen Planung inhaltlich und organisatorisch unterstützt.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zur Strategie:	Die Massnahme verbessert die Existenzgrundlage für die Landwirtschaft, stimmt die unterschiedlichen Ansprüche an die Landwirtschaftsgebiete ab und ermöglicht nachhaltige Investitionen in die Infrastruktur.
- Die Rahmenbedingungen für die landwirtschaftliche Nutzung werden verbessert.	
- Die unterschiedlichen Ansprüche an die Landwirtschaftsgebiete werden aufeinander abgestimmt.	
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Projektbezogen	Projektbezogen
Stand der Planung	Umsetzungsschritte
Landwirtschaftliche Planung Seeland West abgeschlossen	Gemäss Massnahmenprogramm
Federführung	Weitere Beteiligte
Pro Agricultura Seeland	AGR; ANF; Inforama; AWA; FI; JI; KDP; JGK; IGG; Regionen; Gemeinden; Organisationen (LOS, Biotopverbund Grosses Moos, Landschaftswerk Biel-Seeland, Flurgenossenschaften, Gemüseproduzenten)
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–
Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Die Massnahme berücksichtigt die unterschiedlichen Ansprüche und Interessen.	
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
- Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiete (L-Schu.1)	
- Koordinationsstelle Natur und Landschaft (L-Ü.6)	
- Modellvorhaben integrales Wassermanagement Seeland-Broye (IWM)	
Dokumente, Grundlagen	
- Landwirtschaftliche Planung Seeland West (2014)	

Wald / Holznutzung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.8	–	–	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L9	–	Gesamte Region	

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Sicherstellung der Wald- und Holzlogistik.

Umsetzung:

Koordination im Rahmen der Überarbeitung der regionalen Waldpläne. Themen:

- Sicherstellung der Transportrouten für die Holzabfuhr
- Vorsorgliche Festlegung von Standorten für Nasslagerplätze im Falle von Grossereignissen
- Evaluation möglicher Standorte für gedeckte Lagerplätze für Energieholz
- Evaluation möglicher Areale für Ersatzaufforstungen
- Sicherstellen Holzverlad auf Bahn
- Prüfung der Zusammenlegung von Waldparzellen

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zur Strategie:	Koordination der Waldnutzung mit der Raum- und Verkehrsplanung
- Die Rahmenbedingungen für die Forst- und Holzwirtschaft werden verbessert.	
- Die unterschiedlichen Ansprüche an die Waldgebiete werden aufeinander abgestimmt.	

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Unbekannt	Kanton

Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Begonnen	Überarbeitung der regionalen Waldpläne	31.12.2024

Federführung	Weitere Beteiligte
KAWA	AGR; LANAT; Region; Gemeinden

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
-------------------	---

Festsetzung

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

–

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Regionaler Pool für ökologische Ersatzmassnahmen (L-Ü.3)

Dokumente, Grundlagen

- seeland.biel/bienne: Gesamtregionaler Richtplan, Arbeitsmodul R 22: Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen (März 2009)
- Amt für Wald, Waldabteilung 7, Regionale Waldpläne Jura-Südfuss; Oberes Seeland; Unteres Seeland; Frienisberg, Laupenamt
- Pilotprojekt zur Zusammenlegung von Waldparzellen im Raum Lyss

Massnahmen Siedlung

Siedlungsfächenbedarf Wohnen

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-Ü.1	0371.3.032	–	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
S1	–	Gesamte Region	

Beschreibung der Massnahme

Der erforderliche zusätzliche Siedlungsflächenbedarf für Wohnnutzungen orientiert sich an einer Bevölkerungszahl für das Jahr 2030 von 180'000 Einwohnern für die Region Biel-Seeland bzw. 125'000 Einwohnern für die Agglomeration Biel/Lyss sowie einer darauf abgestimmten wirtschaftlichen Entwicklung. Er wird durch Verdichtung und etappierte Erweiterungen der Bauzonen gewährleistet. Deren regionale Verteilung berücksichtigt die örtlich unterschiedlichen Eignungen. Die Vielseitigkeit des Wohnungsangebots wird gefördert und die Wohnungsstruktur an die aktuellen und künftigen Bedürfnisse der Wohnbevölkerung angepasst.

Massnahmen:

- Die Gemeinden, die Region und die zuständigen kantonalen Stellen wirken auf eine Siedlungsentwicklung hin, welche die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzziele gewährleistet und eine koordinierte räumliche Entwicklung anstrebt.
- Die Region beobachtet die Siedlungsentwicklung, stellt allfällige Abweichungen gegenüber den Bevölkerungszielen fest und informiert die Gemeinden über sich erweisenden Handlungsbedarf.
- Die Gemeinden veranlassen zeitgerecht die nötigen planungsrechtlichen und weiteren Massnahmen zur Erreichung der Baureife der entsprechenden Siedlungsflächen.
- Der Baulandbedarf wird nach kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt A_01) ermittelt. Ein Ausgleich der sich daraus ergebenden Baulandbedarfskontingente zwischen den Gemeinden ist möglich und anzustreben. Gemeinden mit Unterdeckungen infolge fehlender Siedlungsreserven können bis zu 2/3 der Kontingente an andere Gemeinden im Perimeter der Agglomeration Biel/Lyss im Rahmen folgender Bedingungen abgeben:
 - Es besteht kein Anspruch auf Inanspruchnahme von Kontingenten anderer Gemeinden.
 - Die Bedürfnislage muss ausreichend nachgewiesen sein.
 - Übertragungen von Baulandbedarfskontingenten dürfen nur für die Einzonung und Realisierung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung erfolgen, die vom Kanton als prioritäres Siedlungsentwicklungsgebiet Wohnen in den kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A_08) aufgenommen wurden.
 - Die Dichte der nutzniessenden Vorranggebiete Siedlungserweiterung entspricht einer oberirdischen Geschossflächenziffer (GFZo), welche mindestens 0.1 höher liegt als gemäss kantonalem Richtplan für den entsprechenden Raumtyp vorgesehen ist (siehe Massnahmenblatt A_01).
 - Die Gebiete, auf die Baulandbedarfskontingente übertragen werden können, müssen mindestens die Güteklasse C der ÖV-Erschliessung aufweisen.
 - Auf dem einzuzonenden Gebiet ist mit geeigneten Vorgaben eine hohe städtebauliche Qualität zu gewährleisten.
 - Die Verfügbarkeit des einzuzonenden Landes muss sichergestellt sein.
 - Die Übertragung von Baulandbedarfskontingenten bedarf neben der Zustimmung der kantonalen Stellen der innerregionalen Genehmigung. Die Geschäftsstelle prüft unter Einbezug der Arbeitsgruppe Raumentwicklung und Verkehr Agglomeration Biel/Lyss, ob die Bedingungen eingehalten sind. Im Zweifelsfall entscheidet das Leitungsgremium der Agglomerationskonferenz. Untenstehend sind die näheren Einzelheiten und Kriterien zum Verfahren zur Übertragung von Wohnbaulandbedarf innerhalb des Perimeters der Agglomeration Biel/Lyss festgelegt.
- 4a. Gemeinden ausserhalb des Perimeters der Agglomeration Biel/Lyss, die den Baulandbedarf nach kantonalem Richtplan nicht ausnützen, können den nicht beanspruchten Teil im Rahmen einer Vereinbarung anderen Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters übertragen, allerdings nur in Vorranggebiete Siedlungserweiterung. Die Bedingungen müssen analog Ziffer 4 noch konkret festgelegt werden.
- Die Gemeinden fördern die Vielseitigkeit des Wohnungsangebotes und dessen Anpassung an sich verändernde Bedürfnisse mittels bau- und planungsrechtlicher sowie liegenschaftspolitischer Massnahmen.

6. Gemeinden mit Zentrumsfunktion (Aarberg, Biel, Brügg, Büren, Ins, Ipsach, Lengnau, Lyss, Nidau, Orpund, Port, Pieterlen, Studen, Täuffelen), aber auch die übrigen Gemeinden fördern im Besonderen:

- Wohnungen für sich verändernde Haushaltgrössen.
- Altersgerechte Wohnungen, Wohnen mit Sevicefunktionen.
- Behindertengerechte Wohnungen.
- Anpassung nicht bedürfnisgerechter Wohnungen (z.B. Überbauungen mit gleichförmigem Wohnungsangebot, Wohnungen mit nicht mehr zeitgemässen Standards).

Regelung zum Ausgleich Baulandbedarf Wohnen in der Agglomeration Biel/Lyss

Mass des übertragbaren Wohnbaulandbedarfs

Der übertragbare Wohnbaulandbedarf ergibt sich aus dem Baulandbedarf nach kantonalem Richtplan für die Gemeinden Biel und Nidau zum heutigen Zeitpunkt (2016), abzüglich den Reserven in den gültigen Zonenplänen und den nach Richtplan möglichen Siedlungserweiterungen. Die sich daraus ergebende Unterdeckung beträgt 30 ha. Davon sind 2/3 übertragbar. Dies sind 20 ha. Das Mass des übertragbaren Wohnbaulandbedarfs wird im Rahmen der Aktualisierung des RGSK überprüft und bei Bedarf angepasst.

Verfahren zur Inanspruchnahme eines Ausgleichs von Wohnbaulandbedarf

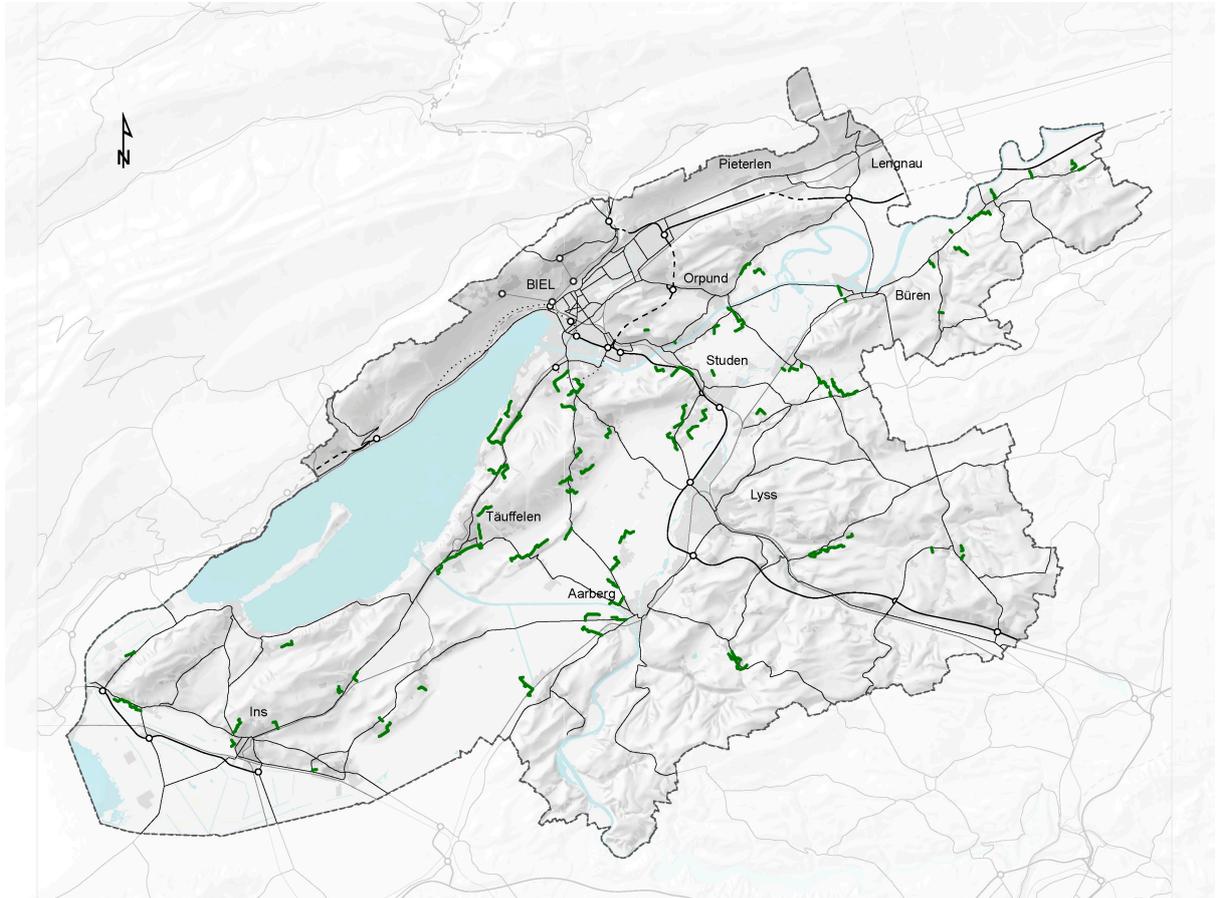
- 1) Die eine Übertragung beabsichtigende Gemeinde stellt Antrag beim Leitungsgremium der Konferenz Agglomeration Biel.
 - 2) Der Antrag enthält die Nachweise, dass die Bestimmungen gemäss Punkt 4 unter Vorgehen eingehalten sind. Dies ist unter folgenden Voraussetzungen der Fall:
 - a) Plausibilität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

Zweckmässigkeit	Nutzen	
Bezug zur Strategie: - Regional abgestimmte und bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung.	Mit dieser Massnahme wird sichergestellt, dass rechtzeitig genügend Bauland für die angestrebte Bevölkerungsentwicklung bereitgestellt und dass den spezifischen Bedürfnissen Rechnung getragen wird. Dies ist insbesondere für die Agglomeration Biel/Lyss wichtig, indem das beschränkte Angebot in der Stadt Biel mit einem genügenden Angebot in den Agglomerationsgemeinden kompensiert werden kann. Damit wird gleichzeitig einem unerwünschten Siedlungsdruck in den ländlichen Raum entgegengewirkt.	
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel	
Nicht relevant	Nicht relevant	
Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
In Umsetzung	Kommunale Nutzungsplanung	Daueraufgabe
Federführung	Weitere Beteiligte	
Region	AGR; Gemeinden	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Festsetzung	–	
Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
–		
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen		
- Die Übertragung von Wohnbaulandbedarf ist nur zulässig für festgesetzte «Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen» gemäss Massnahme S-VW.1.		
Dokumente, Grundlagen		
- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmenblatt A_01		

Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-Bgm.1	0371.3.040	–	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L1	–	Gesamte Region	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Die örtliche Siedlungsentwicklung berücksichtigt die übergeordneten Landschaftsräume und weist gegenüber der offenen Landschaft in Verlauf und Form gut gestaltete Siedlungsränder auf.

Massnahme:

- Gegenüber den in der Übersichtskarte bezeichneten Siedlungsbegrenzungslinien von übergeordneter Bedeutung ist der bestehende Siedlungsrand in seiner Lage und in seinem Verlauf zu erhalten. Eine Ausdehnung des Baugebietes wird ausgeschlossen.

Zweckmässigkeit	Nutzen	
Bezug zur Strategie:	Die Ausdehnung des Siedlungsgebiets wird begrenzt und die Beeinträchtigung von landschaftlich wertvollen Gebieten verhindert.	
- Die Siedlungsentwicklung nach innen wird unterstützt und der Kulturlandverlust eingedämmt.		
- Die weitere Zersiedelung von landschaftlich empfindlichen Gebieten wird verhindert.		
- Die ökologische Vernetzung von Lebensräumen wird ermöglicht.		
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel	
Nicht relevant	Nicht relevant	
Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Abgeschlossen	Umsetzung im Rahmen der Ortsplanungen	Daueraufgabe
Federführung	Weitere Beteiligte	

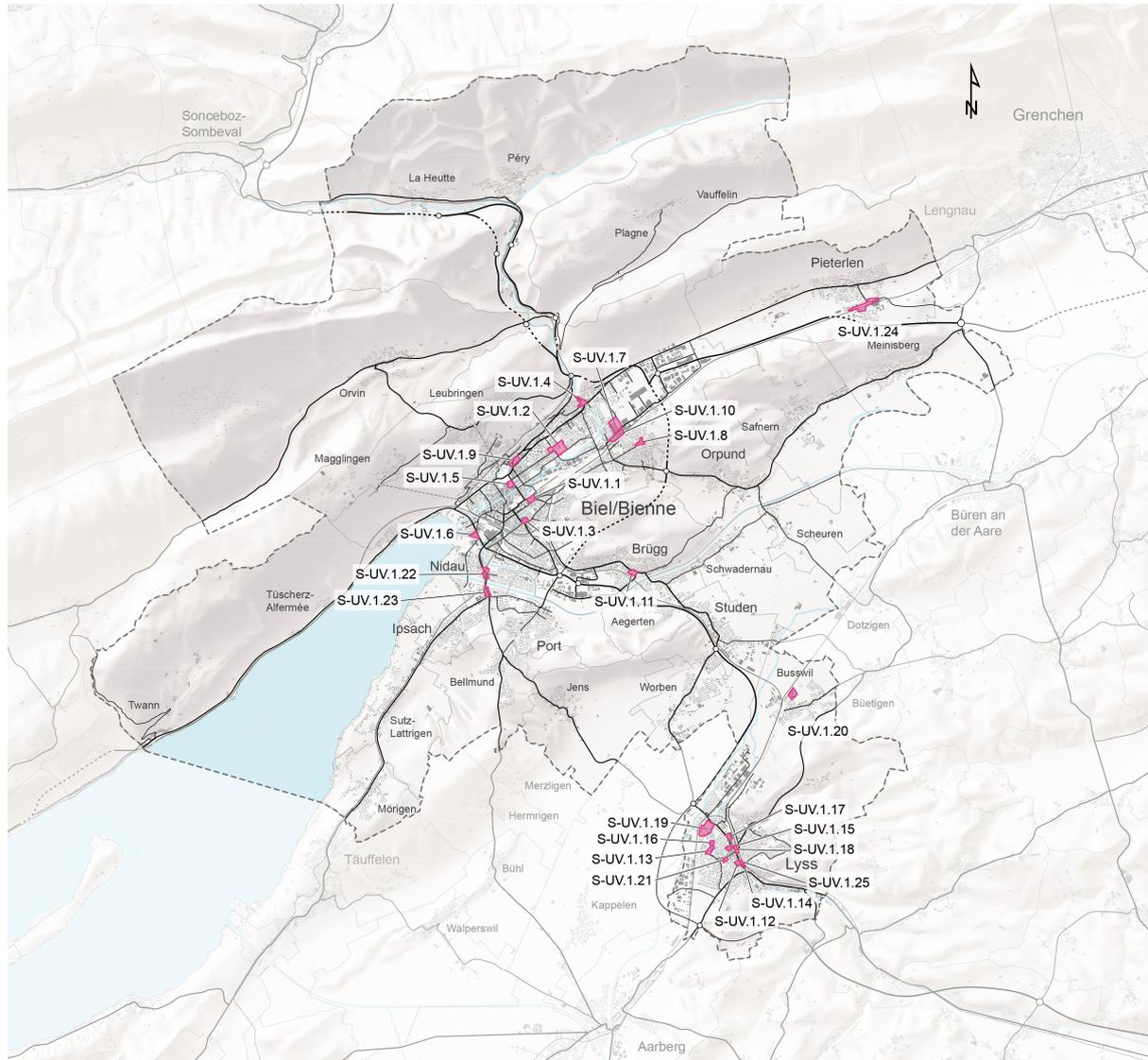
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Gemeinden	AGR
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–
Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	–
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
<ul style="list-style-type: none">- An Bauzonen angrenzende Landschaftsschutz- und schongebiete (L-Schu.1) haben dieselbe Wirkung wie die Siedlungsbegrenzung.	
Dokumente, Grundlagen	
<ul style="list-style-type: none">- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland 2016- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden	

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-UV.1	0371.3.039	4. Generation	Siehe Teilmassnahmen
Frühere Nr.		Kategorie	
S8		S-UV Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

1. Die Gemeinden treiben die Planung und Realisierung der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete aktiv voran.
2. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern schaffen die Gemeinden geeignete Projektorganisationen und setzen für die Planung qualitätssichernde Verfahren ein.
3. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Siedlungsdichte und Nutzungsdurchmischung, eine hohe Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

umzusetzen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren.

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

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

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen 	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen (WK 2), stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit (WK 1). Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume (WK 4).
Bezug zum Handlungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen - Siedlungsqualität verbessern 	
Bezug zur Teilstrategie: <ul style="list-style-type: none"> - Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen - Entwicklungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet nutzen - Zentrumsgebiete stärken und aufwerten - Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten - Städtebauliche und architektonische Qualität verbessern 	
Kosten (Mio CHF) Nicht relevant	
Federführung Gemeinden	Weitere Beteiligte Grundeigentümer; Kanton; Region
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen –	
Dokumente, Grundlagen <ul style="list-style-type: none"> - Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden 	

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.1	–	–	–	Biel/Bienne		Brühlstrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Städtebauliches Konzept in Erarbeitung. Das Areal, auf dem sich neben dem ehemaligen Fabrikgebäude der Mikron noch brach liegende Flächen befinden, bietet ein hohes Potenzial für eine städtebaulich und architektonisch hochwertige, gemischt genutzte Überbauung.			Überbauungsordnung Realisierung in Etappen			2021 ab 2022	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	1.7	–	–	Festsetzung (2021)	–

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.2	–	–	–	Biel/Bienne		Gurzelen	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Baurechtliche Grundordnung rechtskräftig. Das alte Fussballstadion, ersetzt durch die Tissot Arena im Bözingenfeld, soll abgebrochen werden und Platz für eine qualitativ hochwertige, nach den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung geplanten Überbauung machen. Ebenso geplant ist ein neuer öffentlicher Platz sowie die Erweiterung der Schulanlage Champagne.			Überbauungsordnung Realisierung in Etappen			2023 ab 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	5.5	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.3	–	–	–	Biel/Bienne		Kreuzplatz Nord	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Städtebauliche Testplanung liegt vor. Viel städtebauliches Potenzial besteht noch im südlichen Schnyder-Areal, wo in den kommenden Jahren eine gemischt genutzte, qualitativ hochwertige Überbauung entstehen soll. Neben einem 14-geschossigen Hochhaus soll insbesondere der Bereich entlang der Madretschstrasse städtebaulich aufgewertet werden.			Realisierung			ab 2022	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	1.0	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.4	–	–	–	Biel/Bienne		Drahtwerke Taubenloch	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Projektwettbewerb abgeschlossen, Baubewilligungsverfahren im Gange. Auf der westlichen Seite der Schüss soll eine qualitativ hochwertige Neuüberbauung mit Hotel und Wohnnutzungen entstehen.			Realisierung			bis 2027	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	1.9	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.5	–	–	–	Biel/Bienne		Heuer-Areal	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Für das «Heuer-Areal» soll ein städtebauliches Konzept entwickelt werden, wie das Heuer-Areal für eine gemischt genutzte Überbauung sowie die notwendige Erweiterung der Schulanlage Dufour genutzt werden könnte. Gleichzeitig soll ein qualitativ hochwertiger öffentlicher Aussenraum geschaffen werden, sei es als neuer Platz oder wie die heutige Parkanlage.			Auf-/Umzonung Realisierung			ab 2025 ab 2027	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	1.4	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.6	–	–	–	Biel/Bienne		Isabellenweg	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch nicht begonnen. Das Ziel ist eine städtebauliche Erneuerung und Aufwertung.			Auf-/Umzonung Überbauungsordnung Realisierung			bis 2022 bis 2022 ab 2025	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	A / B	1.4	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.7	–	–	–	Biel/Bienne		Jakob-Strasse Süd	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
In Planung.			Auf-/Umzonung			2020	
Auf dem Areal «Jakob-Strasse Süd» soll ein neues Quartier entstehen, an der Schnittstelle zwischen dem vom Wohnen geprägten Quartier Mett und den Arbeitszonen im Bözingenfeld. Geplant ist eine dichte, städtische Überbauung rund um einen grosszügigen, öffentlich zugänglichen Park.			Überbauungsordnung			2020	
			Realisierung in Etappen			ab 2023	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B / C	4.6	–	–	Festsetzung (2021)	–

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.8	–	–	–	Biel/Bienne		Quartierzentrum Geyisried	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch nicht begonnen.			Auf-/Umzonung			2023	
Mittelfristig sollen die betroffenen Parzellen neu überbaut werden. Neben einem Schwerpunkt auf Wohnnutzungen soll das Areal auch Platz für gewerbliche Nutzungen bieten; öffentliche und halböffentliche Aussenräume von hoher Qualität sollen zur Belebung beitragen.			Überbauungsordnung			2023	
			Realisierung in Etappen			ab 2027	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	1.3	–	–	Festsetzung (2021)	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BBS.S-UV.1.9	–	–	–	Biel/Bienne		Wildermethmatte		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Die Parzellen rund um die Parkanlage Wildermethmatte bieten ein hohes städtebauliches Potenzial, wie verschiedene brachliegende Flächen zeigen. Mittel- bis langfristig sollen die Parzellen rund um die Parkanlage mit qualitativ hochwertigen Neubauten verdichtet und das in unmittelbarer Nähe zur Altstadt liegende Areal aufgewertet werden. In seinem Zentrum soll nach wie vor die Parkanlage liegen, welche ihrerseits durch die Aufhebung der heutigen Nutzungen (Parkierung, Kindergarten) wieder zu einer qualitativ hochwertigen Naherholungsfläche werden soll. Zurzeit bestehen keine Bauabsichten seitens der Grundeigentümer.			Auf-/Umzonung Überbauungsordnung Realisierung			2020 ab 2025 ab 2025		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	2.0	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie	

AP 4. Generation		B-Horizont (2028-2031)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.10	–	–	–	Biel/Bienne		Bahnhof Mett	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Das Areal im Bereich des früheren Bahnhofs Mett wird nur noch teilweise von den SBB genutzt. Die nördlich davon liegenden Industriehallen sind teils mit Zwischennutzungen belegt und bedürfen mittel- bis langfristig eines Ersatzes. Um ein neues Quartier mit gemischter Nutzung und Platz für Kleingewerbe zu realisieren, soll demnächst ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt werden. Dabei soll auch die Chance genutzt werden, nicht mehr benötigte Teile des Bahnareals mit einzubeziehen. Aktuell besteht noch keine Bauabsicht.			Auf-/Umzonung Realisierung			ab 2025 ab 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	2.9	–	–	Festsetzung (2021)	–
AP 4. Generation		Realisierung vor 2024					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.11	–	–	–	Brügg		Ile de Brügg / Neubrück	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Planung in Bearbeitung. ZPP «Ile de Brügg» im Planerlassverfahren. Für Teilsektor der ZPP wurde eine Studienauftrag erteilt.			Überbauungsordnung Realisierung			bis 2022 bis 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B / C	1.3	–	–	Festsetzung (2021)	–

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.12	–	–	–	Lyss		Areal Schulgasse/Kreuzgasse/Hauptstrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Teilentwicklungsgebiet Areal Gnossi (UeO) in Planung.			Auf-/Umzonung Realisierung			bis 2022 bis 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	C	0.8	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.13	–	–	–	Lyss		Kambly-Areal	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Teilentwicklungsgebiete Areal Kambly (ZPP/UeO) abgeschlossen.			Realisierung			bis 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B / C	1.5	–	–	Festsetzung (2021)	–

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.14	–	–	–	Lyss		Mühleplatz	
Stand der Planung Zonenplanänderung abgeschlossen.			Umsetzungsschritte Wettbewerbsverfahren Baugesuch			Termine bis 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	C / D	0.25	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.15	–	–	–	Lyss		Seeland-Center	
Stand der Planung Projektwettbewerb durchgeführt; Vorprüfung sistiert; Gesamtheitliche Überprüfung mit städtebaulichem Richtplan Zentrum (in Arbeit).			Umsetzungsschritte ZPP/UeO/Baugesuch Realisierung			Termine bis 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	1.0	–	–	Festsetzung (2021)	–

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.16	–	–	–	Lyss		Stegmatt	
Stand der Planung Areal Alterssiedlung Stegmatt (ZPP/UeO) abgeschlossen.			Umsetzungsschritte Realisierung			Termine bis 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	C	0.7	–	–	Festsetzung (2021)	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BBS.S-UV.1.17	–	–	–	Lyss			Bahnhofstrasse
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Machbarkeitsstudie; Gesamtheitliche Überprüfung mit Städtebaulichem Richtplan Zentrum (in Arbeit).			Auf-/Umzonung Realisierung in Teilgebieten			ab 2026	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	1.0	–	–	Festsetzung (2021)	–
AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BBS.S-UV.1.18	–	–	–	Lyss			Hirschenplatz / Hauptstrasse
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Gesamtheitliche Überprüfung mit Städtebaulichem Richtplan Zentrum (in Arbeit).			Auf-/Umzonung Realisierung in Teilgebieten			ab 2026	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	C	0.95	–	–	Festsetzung (2021)	–
AP 4. Generation		B-Horizont (2028-2031)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BBS.S-UV.1.19	–	–	–	Lyss			Kasernen- und Zeughausareal
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Gesamtheitliche Überprüfung mit städtebaulichem Richtplan Zentrum (in Arbeit). Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision (Wegzug Armee).			Auf-/Umzonung Realisierung			bis 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	C	5.6	–	–	Festsetzung (2021)	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		B-Horizont (2028-2031)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.20	–	–	–	Lyss		Nutrexareal Busswil	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Neue Nutzungsausrichtung (ggf. Mischzone) bis 2025 prüfen.			Auf-/Umzonung Realisierung			bis 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	C	2.1	–	–	Festsetzung (2021)	–

AP 4. Generation		B-Horizont (2028-2031)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.21	–	–	–	Lyss		Viehmarktplatz	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Gesamtheitliche Überprüfung mit städtebaulichem Richtplan Zentrum (in Arbeit).			Auf-/Umzonung Realisierung			bis 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B / C	0.6	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.22	–	–	–	Nidau		Bahnhof	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision			Auf-/Umzonung Realisierung			bis 2021 bis 2027	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	2.0	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.23	–	–	–	Nidau		Hauptstrasse Süd	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision			Auf-/Umzonung Realisierung			Bis 2021 bis 2027	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	1.8	–	–	Festsetzung (2021)	–

AP 4. Generation		B-Horizont (2028-2031)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.24	–	–	–	Pieterlen		Bahnhofareal	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Noch nicht begonnen			Auf-/Umzonung Realisierung			bis 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	C	5.0	–	–	Festsetzung (2021)	–

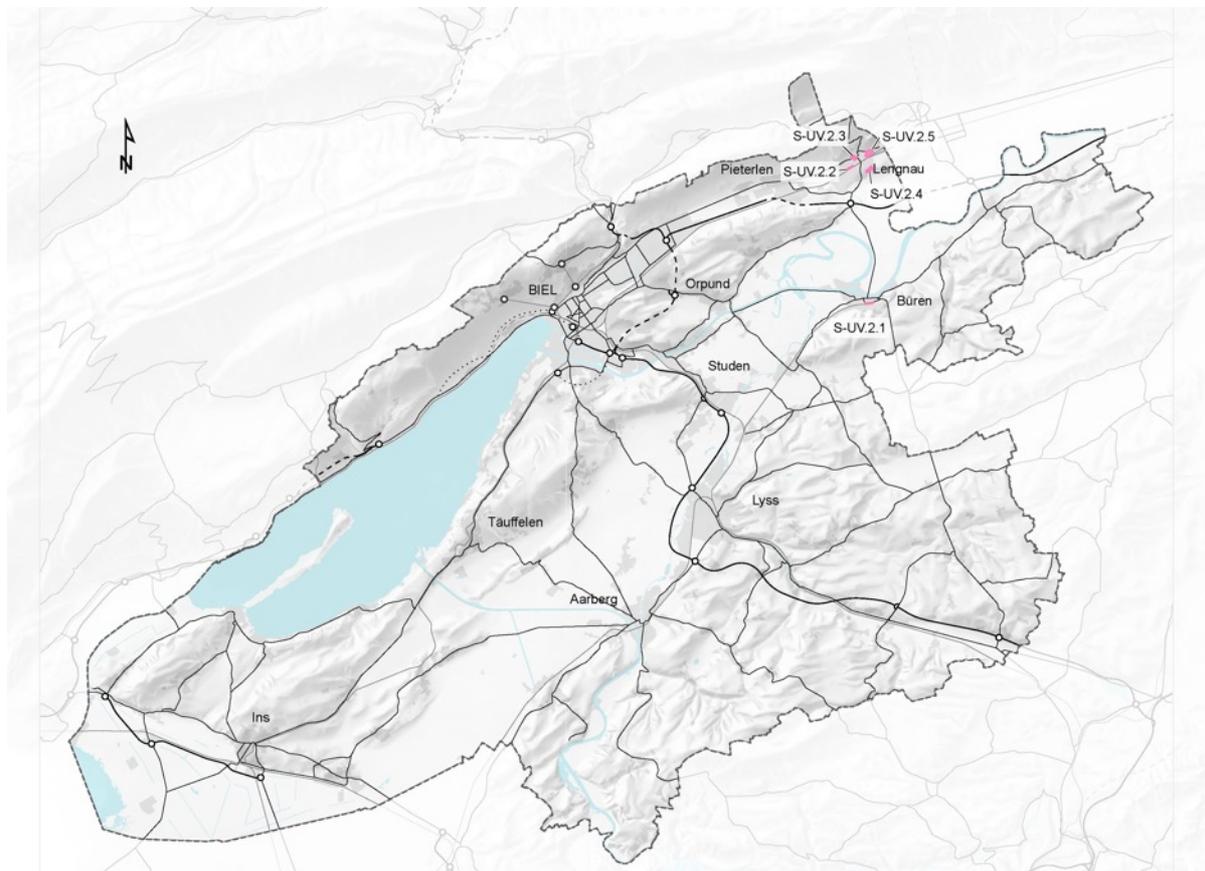
AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.25	–	–	–	Lyss		Areal Hauptstrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Vorbereitung Planungsvereinbarung			Auf-/Umzonung			Ab 2021	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	C	0.45	–	–	Festsetzung (2021)	Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-UV.2	0371.3.039	4. Generation	Siehe Teilmassnahmen
Frühere Nr.		Kategorie	
S8		S-UV Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zur Strategie: - Die Nutzung bestehender Baulandreserven und Verdichtungspotenziale hat Vorrang vor Einzonungen. - Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum wird hauptsächlich in die teilregionalen Zentren und an Standorte mit guter ÖV-Erschliessung und Versorgung gelenkt.	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen, stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit. Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	AGR
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
Dokumente, Grundlagen	
- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, A_07 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden	

B-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.2.1	–	–	–	Büren an der Aare			Bahnhofareal Ost	
Stand der Planung Noch nicht begonnen			Umsetzungsschritte Auf-/Umzonung Überbauungsordnung Realisierung			Termine bis 2031		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	D	0.8	–	–	Festsetzung (2021)	–	
A-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.2.2	–	–	–	Lengnau			Bahnhof	
Stand der Planung Entwurf Planungsvereinbarung			Umsetzungsschritte Qualitätssicherndes Verfahren Anpassung der sistierten Zone mit Planungspflicht und Erlass Überbauungsordnung Bauprojekt			Termine ab 2021		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend	C	0.5	–	–	Zwischenergebnis	Agglomerationsprogramm Grenchen: S-UV.3.4	

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

B-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BBS.S-UV.2.3	–	–	–	Lengnau		Zentrum		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Machbarkeitsstudie I: Zentrumsentwicklung Lengnau, 2019			Planungsvereinbarung Machbarkeitsstudie II Erlass einer Zone mit Planungspflicht Qualitätssicherndes Verfahren Erlass einer Überbauungsordnung Bauprojekt			Ab 2020 2021/2022 Ab 2023		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend		C	1.0	–	–	Zwischenergebnis	Agglomerationsprogramm Grenchen: S-UV.3.5; Zentrumsentwicklung ist abhängig von der Begradigung der Kantonsstrasse mit Tempo 30; Archäologie
A-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BBS.S-UV.2.4	–	–	–	Lengnau		Rolliareal		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Umzonung im Rahmen der Teilrevision der Ortsplanung; ZPP 12 «Rolli»			Qualitätssicherndes Verfahren Erlass der (Teil-) Überbauungsordnung Bauprojekt					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend		D	2.0	–	–	Zwischenergebnis	Agglomerationsprogramm Grenchen: S-UV.3.6

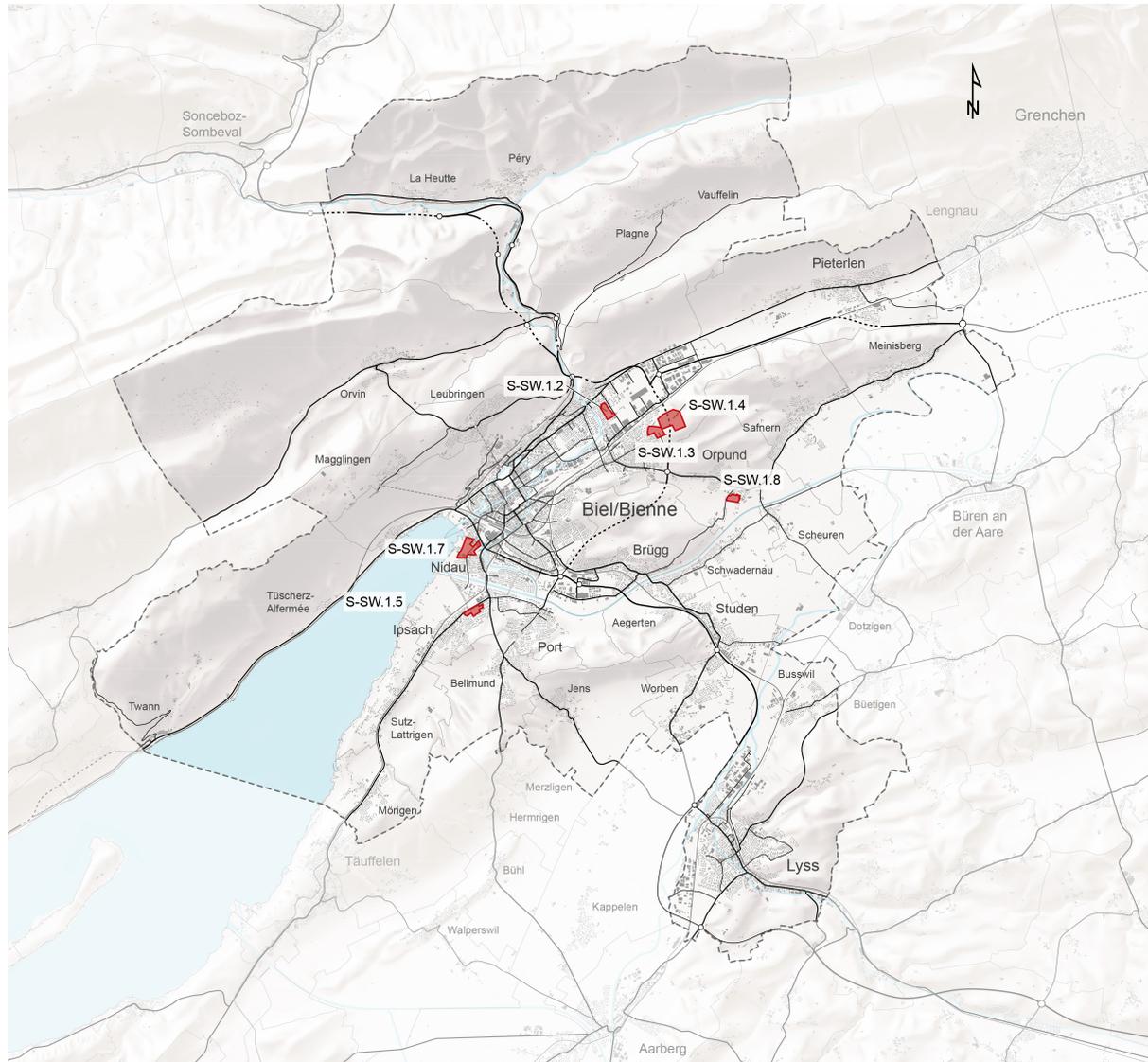
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

C-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.2.5	–	–	–	Lengnau			Chilchmatt	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch nicht begonnen			Nutzungsstudie			Ab 2032		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend	D	3.0	–	–	Vororientierung	Agglomerationsprogramm Grenchen: S-UV.3.7	

Regionale Wohnschwerpunkte, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-SW.1	0371.3.033	4. Generation	Siehe Teilmassnahmen
Frühere Nr.		Kategorie	
S2		S-SW Schwerpunkt Wohnen	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

1. Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der Wohnschwerpunkte hin. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen. Falls nötig unterbinden sie unerwünschte Entwicklungen mit dem Erlass einer Planungszone.

2. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern schaffen die Gemeinden geeignete Projektorganisationen und setzen für die Planung qualitätssichernde Verfahren ein.

3. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Siedlungsdichte und Nutzungsdurchmischung, eine hohe Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale

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

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

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

Zweckmässigkeit	Nutzen
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen - Siedlungsqualität verbessern <p>Bezug zur Teilstrategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen - Entwicklungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet nutzen - Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten - Städtebauliche und architektonische Qualität verbessern 	<p>Die Konzentration von Wohnraum an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit (WK 1). Mit einer hohen Siedlungsqualität wird die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt (WK 2). Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch (WK 4).</p>
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Grundeigentümer; Kanton
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
-	
Dokumente, Grundlagen	
<ul style="list-style-type: none"> - Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A:06, A_08 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden 	

4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-SW.1.2	S2.3	–	0371.3.033	Biel/Bienne		Sägefild	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Planung abgeschlossen. Aktuell keine Bauabsichten seitens Grundeigentümer.			Realisierung			ab 2025	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend	ausreichend	B	4.2	–	–	Festsetzung (2012)	Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht; Archäologie

4. Generation		B-Horizont (2028-2031)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-SW.1.3	–	–	–	Biel/Bienne		Bischofkänel West	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Die baurechtlichen Vorgaben für das Gebiet bedürfen einer Überprüfung und grundlegenden Überarbeitung. Aktuell besteht keine dringende Entwicklungsabsicht.			Auf-/Umzonung			ab 2025	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend	ausreichend	B / C	5.1	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie

4. Generation		B-Horizont (2028-2031)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-SW.1.4	S2.4	–	0371.3.033	Biel/Bienne		Bischofkänel Ost	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Zur Umsetzung des Wohnschwerpunkts ist eine Umzonung notwendig. Aktuell besteht keine dringende Entwicklungsabsicht.			Auf-/Umzonung			ab 2025	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend	ausreichend	C	14.4	–	–	Festsetzung (2012)	Umzonung Campingzone zu Wohnzone notwendig

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		Realisierung vor 2024							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort		
BBS.S-SW.1.5	–	–	–	Ipsach			Schürlirain		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine			
Überbauungsordnung			Realisierung			bis 2024			
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend	ausreichend	B / C	4.2	–	–	Festsetzung (2021)	Archäologie		

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

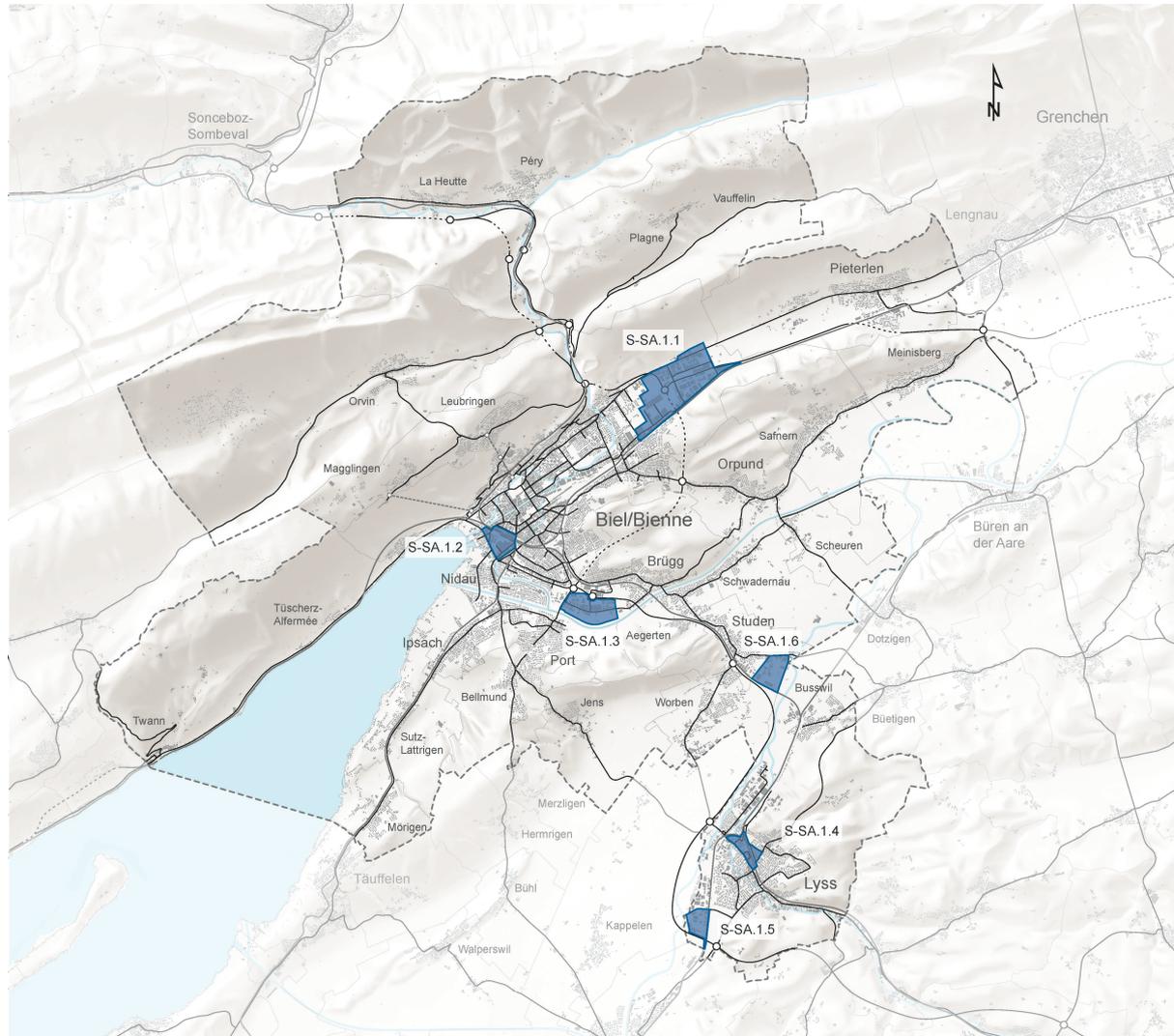
4.Generation		B-Horizont (2028-2031)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-SW.1.7	S2.5	–	0371.3.033	Nidau		AGGLOlac	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Machbarkeitsstudie, Ideenwettbewerb und Testplanung abgeschlossen. Baurechtliche Grundordnung liegt vor, von den Stadtparlamenten von Biel und Nidau 2021 verworfen.			Auf-/Umzonung			offen	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend. Neu direkte Busverbindung zum Bahnhof Biel ab 2021.	ausreichend	B	9.3	–	–	Festsetzung (2012)	Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht; Archäologie

4.Generation		B-Horizont (2028-2031)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-SW.1.8	–	–	–	Orpund		Römerareal	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Baurechtliche Grundordnung rechtskräftig.			Überbauungsordnung Realisierung			bis 2028 bis 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend. Taktverdichtung auf Buslinie Biel-Meinisberg ab 2021.	ausreichend	D	3.0	–	–	Festsetzung (2021)	–

Regionale Arbeitsschwerpunkte, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-SA.1	0371.3.033	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S3		S-SA Schwerpunkt Arbeiten	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

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

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

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

Umsetzung:

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

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufnahme eines wesentlichen Anteils des erwarteten Beschäftigtenwachstums im bestehenden Siedlungsgebiet - Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Standorten - Minimierung des Flächenverbrauchs für Siedlungserweiterungen (Einzonungen) - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr <p>Die Konzentration Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit (WK 1). Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch (WK 4).</p>
Bezug zum Handlungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Weiterentwicklung der Arbeitsgebiete ermöglichen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen - Siedlungsqualität verbessern 	
Bezug zur Teilstrategie: <ul style="list-style-type: none"> - Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln 	
Kosten (Mio CHF)	
Nicht relevant	
Federführung	Finanzierungsschlüssel
Gemeinden	Nicht relevant
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Weitere Beteiligte
–	Grundeigentümer; Kanton
Dokumente, Grundlagen	
<ul style="list-style-type: none"> - Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, C_04 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden 	

AP 4. Generation		Daueraufgabe						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BBS.S-SA.1.1	S3.2	–	0371.3.033	Biel/Bienne		ESP Bözingenfeld		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Nutzungsplanung in Kraft. Grosses Potenzial für zusätzliche Nutzungen im Rahmen der geltenden Nutzungsplanung sowie durch Verdichtung und Umstrukturierung.			Auf-/Umzonung			Projektabhängig		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Die langfristige Weiterentwicklung und Verdichtung des ESP ist aufgrund der begrenzten Strasseninfrastruktur nur mit einer Veränderung des Modalsplits und einer Verlagerung vom MIV auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr möglich. Ein Mobilitätskonzept zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist in Erarbeitung.	ausreichend	B / C	137.7	–	–	Festsetzung (2012)	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung; Archäologie	

AP 4. Generation		Daueraufgabe						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BBS.S-SA.1.2	S3.1 / A3.1	–	0371.3.033	Biel/Bienne		ESP Masterplan Bahnhof		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Überbauungsordnung «Feldschlössli-Areal» (Campus) wurde erlassen, Baueingaben Fachhochschulcampus (Feldschlössli-Areal) sowie Swiss Innovation Park (Kerngebiet Masterplan) laufen.			Baugesuch			Projektabhängig		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend	ausreichend	A	24.6	–	–	Festsetzung (2012)	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung; Archäologie	

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 4. Generation		Daueraufgabe					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-SA.1.3	S3.5	–	0371.3.033	Brügg		Brüggmoos	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Neuer Standort für Spitalzentrum Biel in Planung.			ZPP Brüggmoos, Überbauungsordnung Baugesuch			Projektabhängig	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend	ausreichend	B / C	45.70			Festsetzung (2012)	Archäologie

AP 4. Generation		Daueraufgabe					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-SA.1.4	S3.7	–	0371.3.033	Lyss		ESP Bahnhof	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Weitgehend realisiert. Noch einzelne Baufelder offen und in Bearbeitung. Verdichtungspotenzial in Abklärung..			Baugesuch			Projektabhängig	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend.	ausreichend	B	18.3	–	–	Festsetzung (2012)	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung

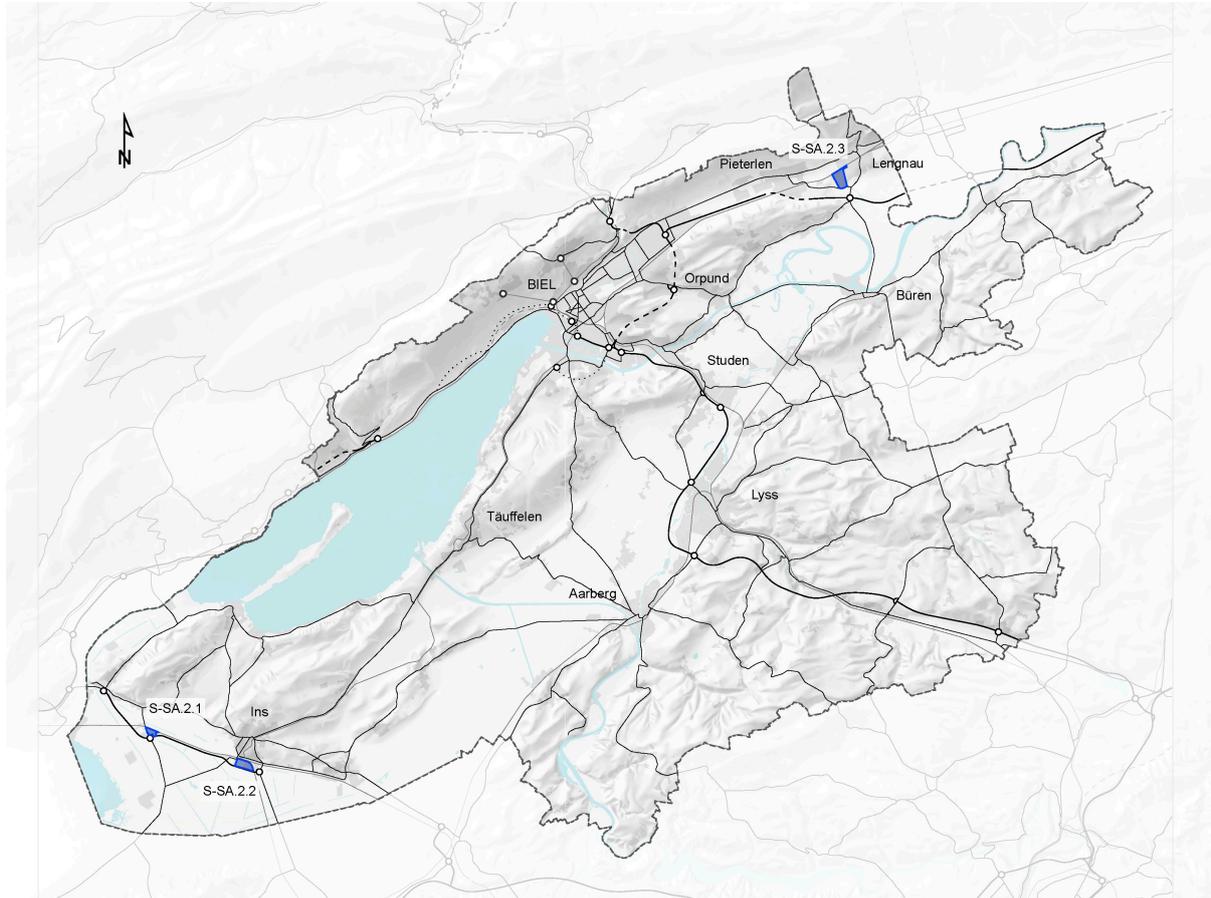
AP 4. Generation		Daueraufgabe					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-SA.1.5	S3.8	–	0371.3.033	Lyss		ESP Grien Süd	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Weitgehend realisiert. Noch einzelne Baufelder verfügbar.			Baugesuch			Projektabhängig	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	19.9	–	–	Festsetzung (2012)	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten; ÖV-Erschliessung verbessern

AP 4. Generation		Daueraufgabe					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-SA.1.6	S3.6	–	0371.3.033	Studen		ESP Studengrien	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Weitgehend realisiert.			Baugesuch			Projektabhängig	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
ÖV-Erschliessung für heutige Nutzung ausreichend. Für Nutzungsänderung und/oder Verdichtung ist die ÖV-Erschliessung zu verbessern.	ausreichend	E / keine	30.0	–	–	Festsetzung (2012)	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten; Konflikt mit kommunalem Landschaftsschutzgebiet; Archäologie

Regionale Arbeitsschwerpunkte, übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-SA.2	0371.3.034	–	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S3		S-SA Schwerpunkt Arbeiten	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Ausbau bestehender und Realisierung neuer Entwicklungsschwerpunkte für die konzentrierte Ansiedlung von Arbeitsnutzungen. Die Arbeitsschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschieden und dienen der Konzentration von Arbeitsnutzungen an geeigneten Standorten. Sie liegen in der Nähe eines bestehenden Autobahnanschlusses und sind mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Strategische Arbeitszonen sind für Grossprojekte und Businessparks reserviert (geringe Etappierbarkeit).

Umsetzung:

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

4. Die Gemeinden gewährleisten eine etappenweise Realisierung und die zeitgerechte Erstellung der öffentlichen Infrastruktur.

5. Die Region koordiniert bei Bedarf die Antragstellung zur Aufnahme neuer bzw. Erweiterung bestehender kantonaler Entwicklungsschwerpunkte in den kantonalen Richtplan.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zur Strategie: <ul style="list-style-type: none"> - Um das Pendleraufkommen zu reduzieren, soll die Zahl der Arbeitsplätze in der Region erhöht werden. - Die Arbeitsplatzentwicklung soll schwergewichtig entlang der Entwicklungsachse Bern-Biel-Grenchen erfolgen. Als Ergänzungsstandorte stehen die Räume Ins und Büren im Vordergrund. 	Die Konzentration von Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit. Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit. Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Region; AGR; Grundeigentümer
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
-	
Dokumente, Grundlagen	
<ul style="list-style-type: none"> - Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_06, C_04 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden 	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SA.2.1	S3.9	–	0371.3.034	Gampelen			Platanenhof	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Baugesuch						Projektabhängig		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	D / E	6.2	–	–	Festsetzung (2012)	ÖV-Erschliessung verbessern; Archäologie	

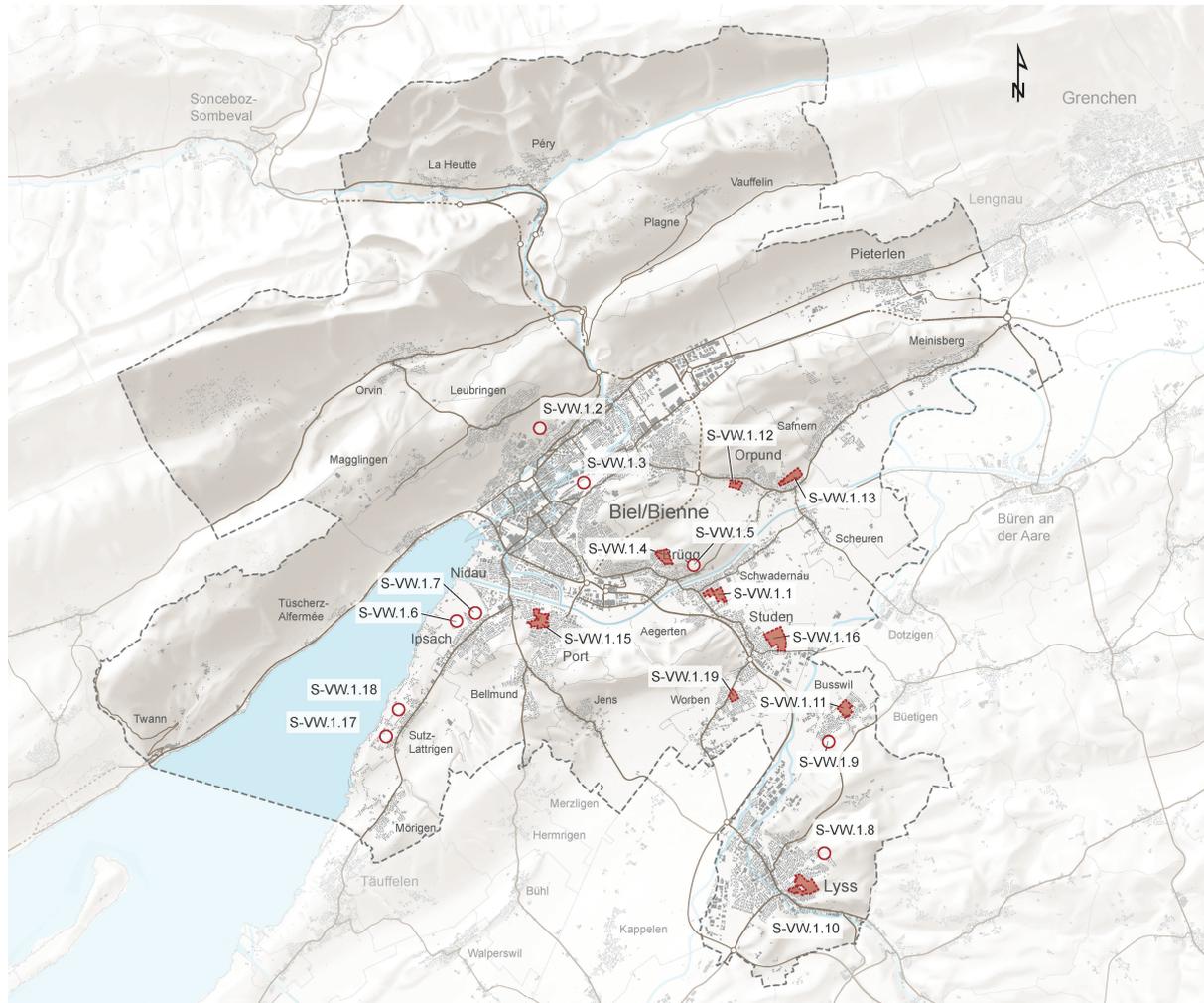
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SA.2.2	S3.10	–	0371.3.034	Ins			SAZ Zbangmatte	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Kantonale Überbauungsordnung (im Planerlassverfahren)			Baugesuch			Projektabhängig		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Mit der neuen Basiserschliessungsstrasse Zbangmatte, die via Rämismatte an die Kantonsstrasse angeschlossen wird und durch die unmittelbare Nähe des A20-Autostrassenanschlusses Ins sind die strassenmässigen Voraussetzungen für die Ansiedlung von ein bis zwei Grossbetrieben vorhanden.	ausreichend	C	6.6	–	–	Festsetzung (2012)	Strategische Arbeitszone des Kantons; Archäologie	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SA.2.3	S3.4	–	0371.3.034	Lengnau-			ESP Lengnaumoos	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Nutzungsplanung in Kraft, erste Etappe realisiert			Überbauung in Etappen			Projektabhängig		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	D / E	20.0	–	–	Festsetzung (2012)	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten; ÖV-Erschliessung verbessern; Archäologie	

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen, Agglomeration (C-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-VW.1	0371.3.035	–	Siehe Teilmassnahmen
Frühere Nr.		Kategorie	
S4		S-VW Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	

Karte:

**Beschreibung der Massnahme****Zielsetzung:**

Bedarfsgerechte Einzonung neuer regionaler Wohnschwerpunkte an geeigneten Standorten. Einzonungen sollen erst in Betracht gezogen werden, wenn die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in den bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

Umsetzung:

1. Die Standortgemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Sicherstellung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung hin.
2. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen und sichern die spätere Erschliessung.
3. Sie verankern die Vorranggebiete in kommunalen Richtplänen und streben ihre Einzonung im angegebenen Zeitraum an. Einzonungen bedürfen einer Festsetzung im regionalen Richtplan (RGSK).
4. Die Region überwacht die laufende Entwicklung und informiert die Gemeinden über sich erweisenden Handlungsbedarf. Zudem gewährleistet die Region in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine zweckmässige Etappierung.

5. Nach Überführung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung in rechtsgültige Bauzonen unterstehen diese denselben Bedingungen wie die regionalen Wohnschwerpunkte.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen Bezug zum Handlungsbedarf: - Punktuelle Siedlungserweiterungen Bezug zur Teilstrategie: - Entwicklungspotenziale nutzen - Bedarf für Siedlungserweiterungen periodisch prüfen - Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern	Die Konzentration von Wohnraum an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit (WK 1). Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch (WK 4).
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Region; Grundeigentümer; Kanton
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
- Siedlungsflächenbedarf Wohnen (S-SÜ.1)	
Dokumente, Grundlagen	
- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_01, A_06	
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.1	S4.1.1	–	0371.3.035	Aegerten			Stockfeld	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung sistiert.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	D / E	5.2	5.2	5.2	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; ÖV-Erschliessung verbessern	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.2	S4.1.3	–	0371.3.035	Biel/Bienne			Berghaus	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Landschaftliche Vorbehalte, politische Umsetzbarkeit vorläufig nicht gegeben.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend	C	2.0	2.0	0.8	Vororientierung	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.3	S4.1.2	–	0371.3.035	Biel/Bienne			Rangierbahnhofareal	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Verfügbarkeit mittelfristig nicht gegeben (Rangierbahnhof SBB). Planung frühestens ab 2045.			Auf-/Umzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend	B / C	31.0	31.0	0.0	Vororientierung	Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht. Koordination zwischen den bahnbetrieblichen Bedürfnissen und der städtebaulichen Entwicklung.	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.4	S4.1.4	–	0371.3.035	Brügg			Brachmatte	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung sistiert.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B / C	5.2	5.2	5.2	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Archäologie	

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im
t: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.5	S4.1.5	–	0371.3.035	Brügg			Gumme	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend	C	1.8	1.8	1.8	Vororientierung	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.6	S4.1.6	–	0371.3.035	Ipsach			Ipsemoos	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend	B / C	6.5	6.5	6.5	Vororientierung	Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht. Interessenabwägung FFF	

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im t: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.7	S4.1.7	–	0371.3.035	Ipsach			Weiermatte	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung in Bearbeitung.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend	B	5.3	5.3	5.3	Vororientierung	Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Archäologie	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.8	S4.1.12	–	0371.3.035	Lyss			Dreihubel	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend	D	4.7	3.5	3.5	Vororientierung	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.9	S4.1.13	–	0371.3.035	Lyss			Grübelacher Busswil	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend	B / C	3.6	2.9	2.8	Vororientierung	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.10	S4.1.11	–	0371.3.035	Lyss			Leuere	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend	D	10.5	10.5	8.7	Zwischenergebnis	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Archäologie	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.11	S4.1.10	–	0371.3.035	Lyss			Unterdorfacker Buswil	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	C	5.1	5.1	4.7	Festsetzung (2012)	Verfügbarkeit sicherstellen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Archäologie	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.12	S4.1.15	–	0371.3.035	Orpund			Stöckenmatt	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	D / E	2.7	2.7	2.7	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; ÖV-Erschliessung verbessern	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.13	S4.1.14	–	0371.3.035	Orpund			Weingarten	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	D	5.0	5.0	4.5	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Archäologie	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.15	S4.1.17	–	0371.3.035	Port			Neumatt	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten vorahnden	ausreichend	C	7.5	7.5	6.8	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Archäologie	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.16	S4.1.18	–	0371.3.035	Studen			Längachere	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend	D	11.5	11.5	11.2	Zwischenergebnis	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Naturgefahren beachten. Konflikt mit kommunalem Landschaftsschutzgebiet; Archäologie	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.17	S4.1.20	–	0371.3.035	Sutz-Lattrigen			Lattrigen West	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend	B	4.9	4.9	2.4	Vororientierung	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

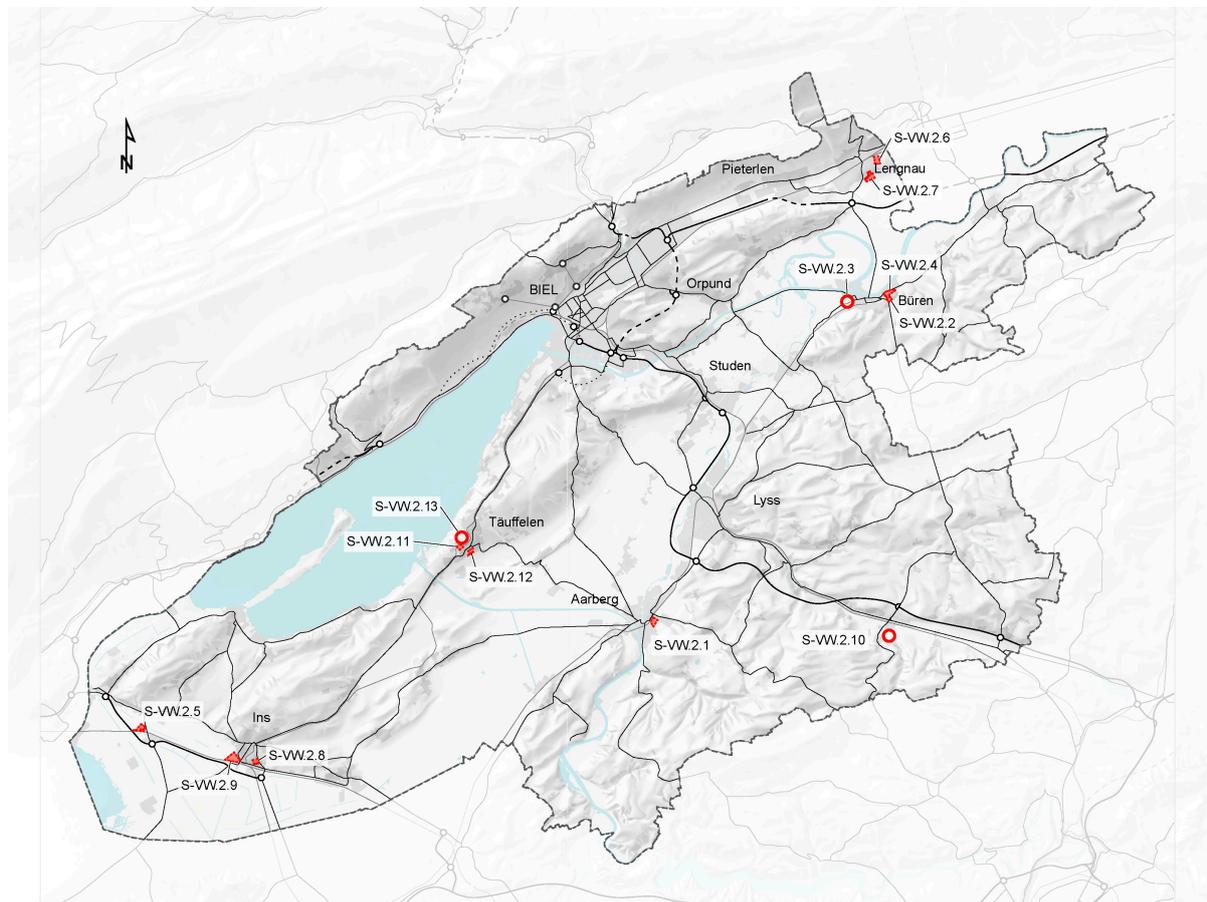
C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.18	S4.1.19	–	0371.3.035	Sutz-Lattrigen			Juch	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend	B / C	6.6	6.6	5.4	Vororientierung	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Archäologie	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.19	S4.1.23	–	0371.3.035	Worben			Paletzeyfeld	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	2.4	2.4	2.4	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; ÖV-Erschliessung verbessern; Archäologie	

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen, übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-VW.2	0371.3.035	–	Siehe Teilmassnahmen
Frühere Nr.		Kategorie	
S4		S-VW Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Zeitgerechte Einzonung in den Vorranggebieten Siedlungserweiterung und Realisierung neuer Wohnschwerpunkte. Einzonungen sollen erst in Betracht gezogen werden, wenn die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in den bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

Umsetzung:

1. Als Vorranggebiete Siedlungserweiterung gelten die in der Übersichtskarte bezeichneten Standorte.
2. Die Standortgemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Sicherstellung der später als weitere regionale Wohnschwerpunkte geltenden Gebiete hin.
3. Die Standortgemeinden vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen und sichern ihre spätere Erschliessung.
4. Die Region überwacht die laufende Entwicklung und informiert die Gemeinden über sich erweisenden Handlungsbedarf. Zudem gewährleistet die Region in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine zweckmässige Etappierung. Die Gemeinden stellen eine bedarfs- und zeitgerechte Überführung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung in Bauzonen sicher. Einzonungen bedürfen einer Festsetzung im regionalen Richtplan.

5. Nach Überführung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung in rechtsgültige Bauzonen unterstehen diese denselben Bedingungen wie die regionalen Wohnschwerpunkte.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zur Strategie: - Um das Pendleraufkommen zu reduzieren, soll die Zahl der Arbeitsplätze in der Region erhöht werden. - Die Arbeitsplatzentwicklung soll schwergewichtig entlang der Entwicklungsachse Bern-Biel-Grenchen erfolgen. Als Ergänzungsstandorte stehen die Räume Ins und Büren im Vordergrund.	Die Konzentration von Wohnraum an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit. Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit. Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Region; AGR; Grundeigentümer
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
- Nach der Einzonung gelten für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen dieselben Bedingungen wie für die Wohnschwerpunkte (S-SW).	
Dokumente, Grundlagen	
- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_01, A_06 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.1	S4.1.24	–	–	Aarberg			Müligass	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	nicht ausreichend, Handlungsbedarf		D / E	3.7	3.7	3.3	Zwischenergebnis	Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; ÖV-Erschliessung verbessern; Archäologie
B-Horizont (bis 2028)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.2	S4.1.26	–	–	Büren an der Aare			Galgenfeld	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung in Bearbeitung.			Einzonung			Bis 2028		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	nicht ausreichend, Handlungsbedarf		E	1.6	1.6	0.0	Zwischenergebnis	ÖV-Erschliessung verbessern; Archäologie

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.3	S4.1.27	–	–	Büren an der Aare			Schüre	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	1.3	1.3	1.0	Vororientierung	Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; ÖV-Erschliessung verbessern	
B-Horizont (bis 2028)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.4	S4.1.25	–	–	Büren an der Aare			Solothurnstrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung in Bearbeitung.			Einzonung			bis 2028		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	4.1	4.1	3.3	Zwischenergebnis	Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; ÖV-Erschliessung verbessern; Archäologie	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.5	S4.1.28	–	–	Gampelen			Giesse / Bahnhof	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend		D	4.3	4.3	3.0	Zwischenergebnis	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Archäologie

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.6	S4.1.9	–	–	Lengnau			Rolli-Ost	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	nicht ausreichend, Handlungsbedarf		E	3.9	3.9	3.5	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; ÖV-Erschliessung verbessern; Archäologie

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.7	S4.1.8	–	0371.3.035	Lengnau			Rolli-Süd	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	D / E	5.2	5.2	4.2	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; ÖV-Erschliessung verbessern; Archäologie	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.8	S4.1.31	–	–	Ins			Brüelzelgli	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Teil-Einzonung						Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend	C	2.7	2.7	1.5	Zwischenergebnis	–	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.9	S4.1.29	–	–	Ins			Wingarte	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung sistiert.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B / C	8.0	8.0	5.6	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Archäologie	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.10	S4.1.30	–	–	Schüpfen			Dorf	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend		D	8.4	8.4	8.3	Vororientierung	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.11	S4.1.24a	–	0371.3.035	Täuffelen			Friedweg	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		B / C	2.1	2.1	2.1	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF

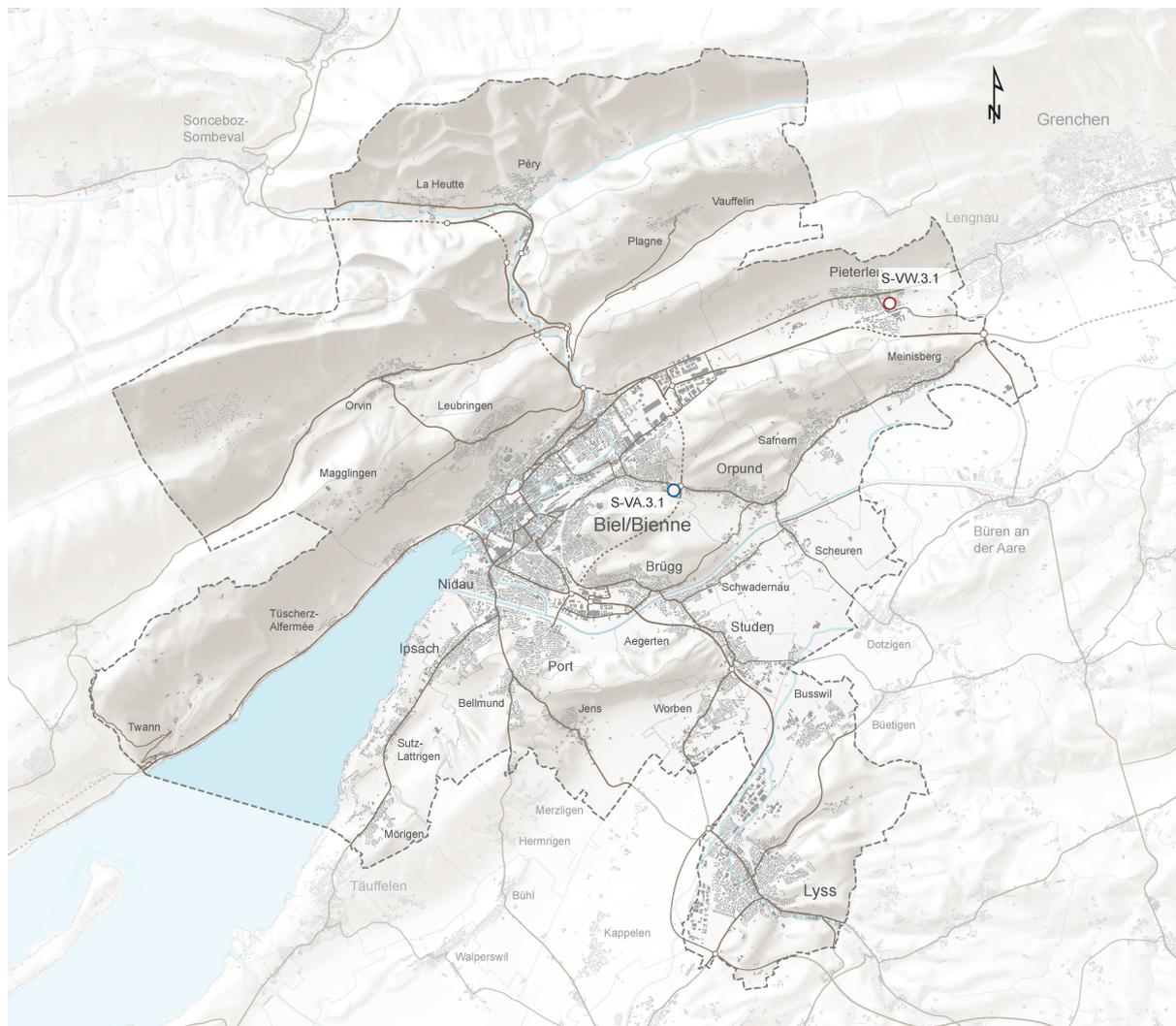
C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.12	S4.1.21	–	0371.3.035	Täuffelen			Kleemattenweg	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	C	2.3	2.3	2.3	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Archäologie	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.13	S4.1.22	–	0371.3.035	Täuffelen			Schulstrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend	B	5.6	5.6	5.6	Vororientierung	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen, Agglomeration (A-, B-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-VW.3	0371.3.035	4. Generation	Siehe Teilmassnahmen
Frühere Nr.		Kategorie	
S4		S-VW Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Bedarfsgerechte Einzonung neuer regionaler Wohnschwerpunkte an geeigneten Standorten. Einzonungen sollen erst in Betracht gezogen werden, wenn die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in den bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

Umsetzung:

1. Die Standortgemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Sicherstellung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung hin.
2. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen und sichern die spätere Erschliessung.
3. Sie verankern die Vorranggebiete in kommunalen Richtplänen und streben ihre Einzonung im angegebenen Zeitraum an. Einzonungen bedürfen einer Festsetzung im regionalen Richtplan (RGSK).

4. Die Region überwacht die laufende Entwicklung und informiert die Gemeinden über sich erweisenden Handlungsbedarf. Zudem gewährleistet die Region in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine zweckmässige Etappierung.

5. Nach Überführung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung in rechtsgültige Bauzonen unterstehen diese denselben Bedingungen wie die regionalen Wohnschwerpunkte.

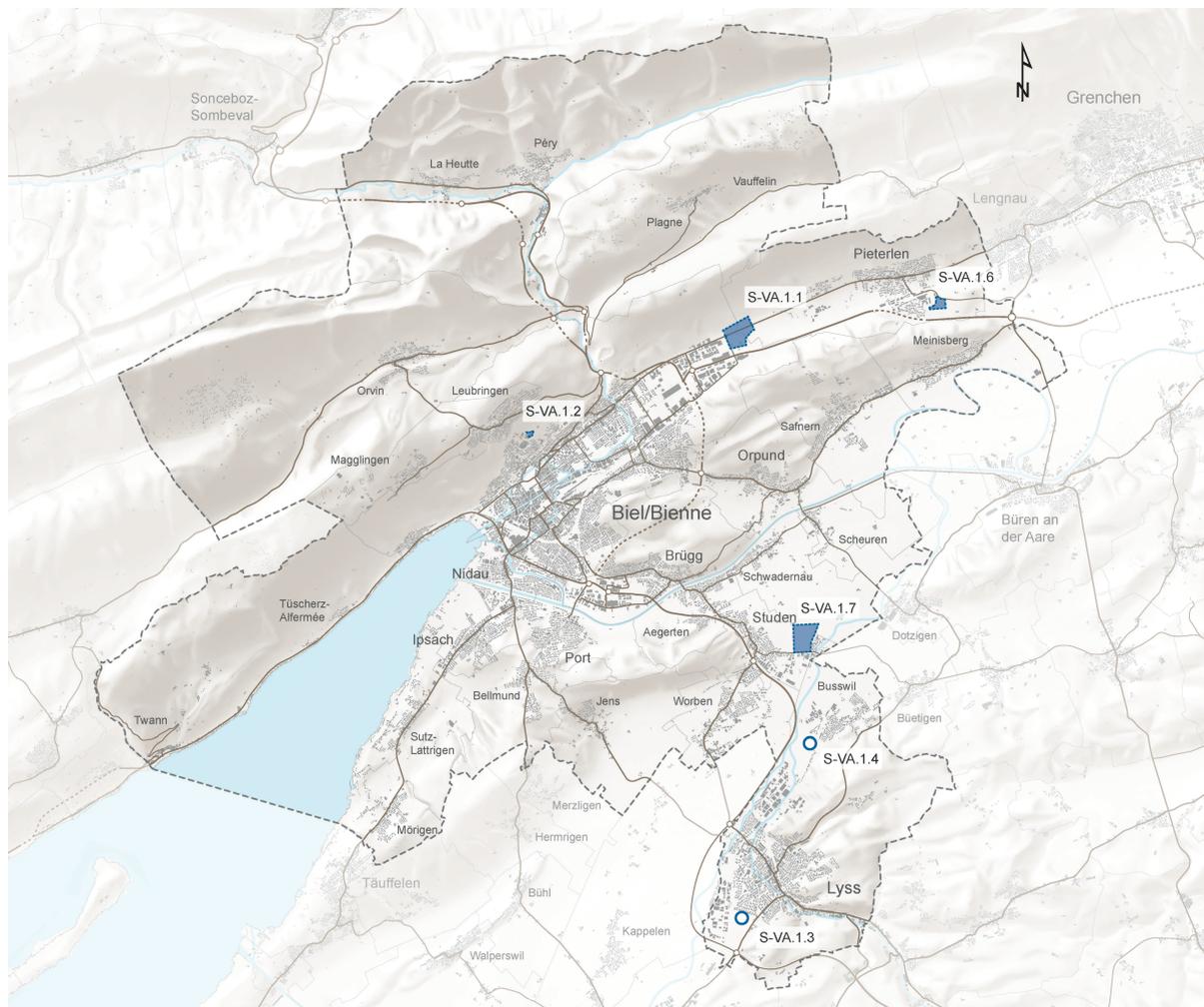
Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen Bezug zum Handlungsbedarf: - Punktuelle Siedlungserweiterungen Bezug zur Teilstrategie: - Entwicklungspotenziale nutzen - Bedarf für Siedlungserweiterungen periodisch prüfen - Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern	Die Konzentration von Wohnraum an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit (WK 1). Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch (WK 4).
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Region; Grundeigentümer; Kanton
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
- Siedlungsflächenbedarf Wohnen (S-SÜ.1)	
Dokumente, Grundlagen	
- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_01, A_06 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden	

AP 4. Generation		B-Horizont (2028-2031)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-VW.3.1	S4.1.16	–	0371.3.035	Pieterlen		Mitte von Pieterlen – Chlösterlimatte	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Planung noch nicht begonnen. Entwicklung u.a. mit öffentlichen Nutzungen.			Einzonung Realisierung			bis 2028 ab 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorahnden	ausreichend	C	3.9	3.9	3.7	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten, Agglomeration (C-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-VA.1	0371.3.035	–	Siehe Teilmassnahmen
Frühere Nr.		Kategorie	
S4		S-VA Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Zeitgerechte Einzonung in den Vorranggebieten Siedlungserweiterung und Realisierung neuer Arbeitsschwerpunkte. Einzonungen sollen erst in Betracht gezogen werden, wenn die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in den bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

Umsetzung:

1. Die Standortgemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Sicherstellung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung hin.
2. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen und sichern die spätere Erschliessung.
3. Sie verankern die Vorranggebiete in kommunalen Richtplänen und streben ihre Einzonung im angegebenen Zeitraum an. Einzonungen bedürfen einer Festsetzung im regionalen Richtplan (RGSK).
4. Die Region überwacht die laufende Entwicklung und informiert die Gemeinden über sich erweisenden Handlungsbedarf. Zudem gewährleistet die Region in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine zweckmässige Etappierung.

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

5. Nach Überführung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung in rechtsgültige Bauzonen unterstehen diese denselben Bedingungen wie die regionalen Arbeitsschwerpunkte.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen Bezug zum Handlungsbedarf: - Punktuelle Siedlungserweiterungen Bezug zur Teilstrategie: - Entwicklungspotenziale nutzen - Bedarf für Siedlungserweiterungen periodisch prüfen - Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern	Die Konzentration von Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit (WK 1). Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch (WK 4).
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Region; Grundeigentümer; Kanton
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
Dokumente, Grundlagen	
- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_05, A_06 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VA.1.1	S4.2.1	–	0371.3.035	Biel/Bienne; Pieterlen			Biel/Pieterlen, Moos	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Nutzungsprofil festlegen; Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Die Einzonung ist aufgrund der begrenzten Strasseninfrastruktur nur mit einer Veränderung des Modalsplits und einer Verlagerung vom MIV auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr möglich. Ein Mobilitätskonzept zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist in Erarbeitung.	ausreichend		D	19.9	19.9	16.3	Festsetzung (2012)	Strategische Arbeitszone des Kantons; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Archäologie

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VA.1.2	S4.3.1	–	0371.3.035	Biel/Bienne			Spitalzentrum	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen. Abhängig von Standortentscheid neues Spitalzentrum.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend		B	0.8	0.8	0.0	Festsetzung (2012)	Verlegung Spitalzentrum an neuen Standort in Planung

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VA.1.3	S4.2.2	–	0371.3.035	Lyss			Breite	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung sistiert.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	D / E	18.0			Vororientierung	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Kompensation FFF; Gefahren beachten; ÖV-Erschliessung verbessern	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VA.1.4	S4.2.5	–	0371.3.035	Lyss			Aumatt Buswil	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	ausreichend	B	5.2			Vororientierung	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

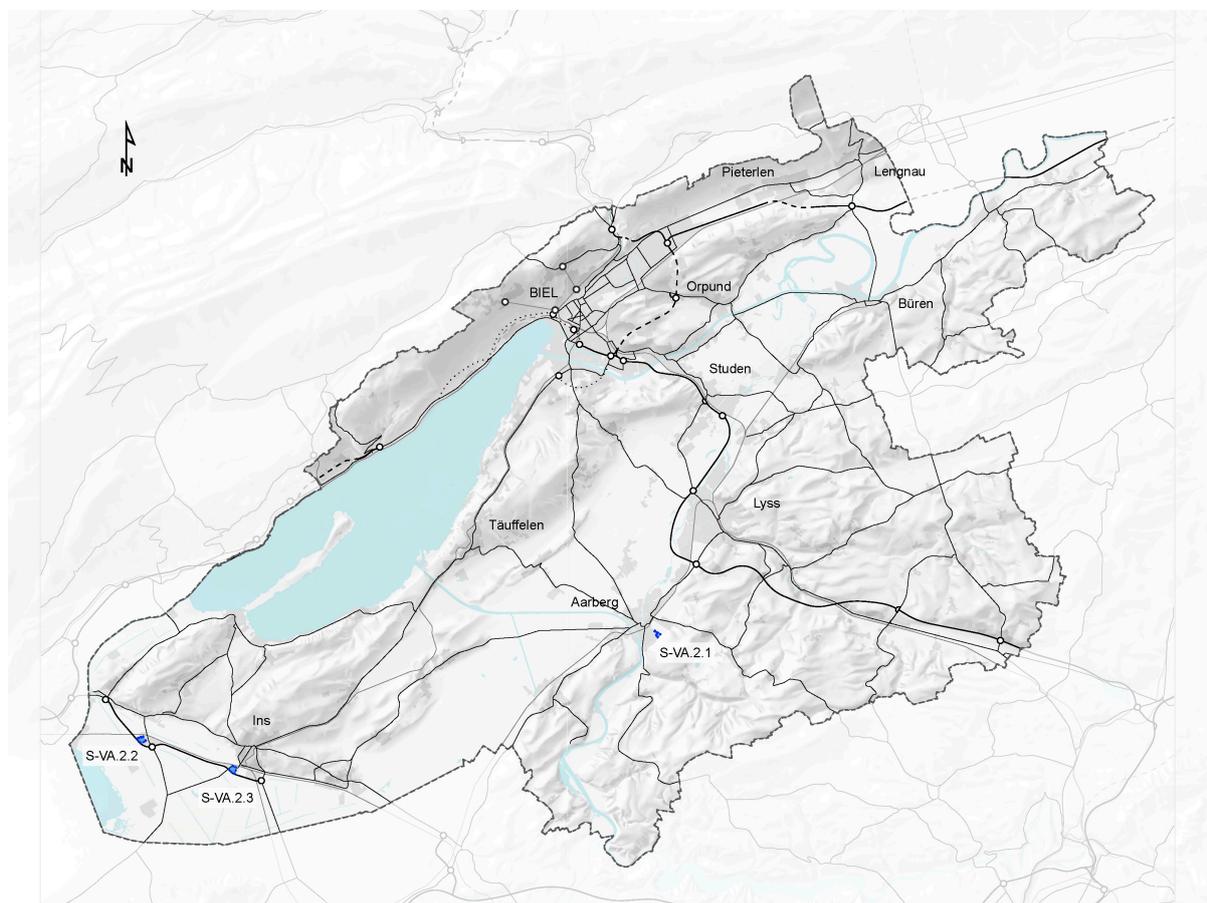
AP 4. Generation		C-Horizont (ab 2032)							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort			
BBS.S-VA.1.6	S4.2.3	–	0371.3.035	Pieterlen		Sömmerung			
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine			
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)			
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	D / keine	4.1	4.1	4.1	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Einzonung auf Teilgebiet mit ausreichender ÖV-Erschliessung beschränken; Archäologie		

		C-Horizont (ab 2032)							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort			
BBS.S-VA.1.7	S4.2.4	–	0371.3.035	Studen		Studengrien Nord			
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine			
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)			
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
MIV-/ÖV-Erschliessung prüfen und verbessern; Vollanschluss Studen als Erschliessungsvoraussetzung; Nutzung und Verdichtung der bestehenden Arbeitszone als Voraussetzung für eine Einzonung.	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E / keine	18.5	18.5	18.5	Zwischenergebnis	Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; ÖV-Erschliessung verbessern		

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten, übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-VA.2	0371.3.035	–	Siehe Teilmassnahmen
Frühere Nr.		Kategorie	
S4		S-VA Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Zeitgerechte Einzonung in den Vorranggebieten Siedlungserweiterung und Realisierung neuer Arbeitsschwerpunkte. Einzonungen sollen erst in Betracht gezogen werden, wenn die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in den bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

Umsetzung:

1. Als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten gelten die in der Übersichtskarte bezeichneten Standorte.

2. Die Standortgemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Sicherstellung der später als weitere regionale Arbeitsschwerpunkte geltenden Gebiete hin.

3. Die Standortgemeinden vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen und sichern ihre spätere Erschliessung.

4. Die Region überwacht die laufende Entwicklung und informiert die Gemeinden über sich erweisenden Handlungsbedarf. Zudem gewährleistet die Region in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine zweckmässige Etappierung. Die Gemeinden stellen eine bedarfs- und zeitgerechte Überführung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung in Bauzonen sicher. Einzonungen bedürfen einer Festsetzung im regionalen Richtplan.

5. Nach Überführung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung in rechtsgültige Bauzonen unterstehen diese denselben Bedingungen wie die Arbeitsschwerpunkte.

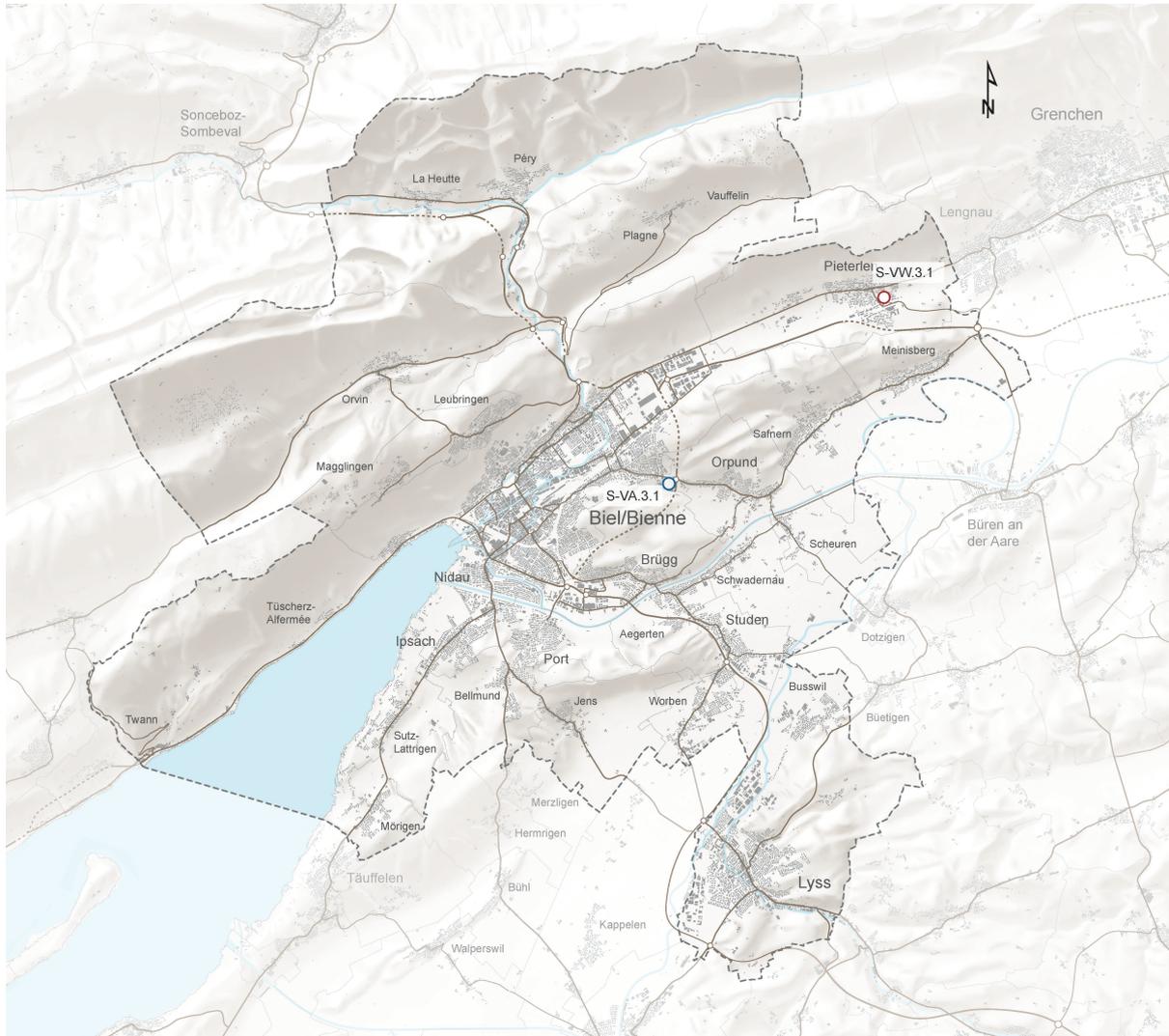
Zweckmässigkeit	Nutzen
<p>Bezug zur Strategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Siedlungsentwicklung nach innen steht im Vordergrund. Langfristig sollen mit geeigneten und zum Teil neuen Entwicklungsstandorten für Arbeiten, Versorgung und Wohnen die Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung der Region geschaffen werden. 	<p>Die Konzentration von Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit. Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit. Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.</p>
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Region; AGR; Grundeigentümer
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
<ul style="list-style-type: none"> - Nach der Einzonung gelten für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten dieselben Bedingungen wie für die Wohnschwerpunkte (S-SA). 	
Dokumente, Grundlagen	
<ul style="list-style-type: none"> - Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_05, A_06 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden 	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VA.2.1	S4.2.10	–	–	Aarberg			Mühlifeld	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten abzuklären	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	1.7	1.7	1.7	Zwischenergebnis	Verfügbarkeit klären; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; ÖV-Erschliessung verbessern; Archäologie	
C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VA.2.2	S4.2.8	–	–	Gampelen			Bahnhof	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	D	3.8	3.8	3.8	Festsetzung (2012)	Standortnachweis aus Sicht LANAT erfüllt (2020); Kompensation FFF	
C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VA.2.3	S4.2.9	–	–	Ins			Bockschache	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			Offen (langfristige Option)		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B	3.9	3.9	3.9	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten, Agglomeration (A-, B-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-VA.3	0371.3.035	4. Generation	Siehe Teilmassnahme
Frühere Nr.		Kategorie	
S4		S-VA Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten	

Karte:



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Zeitgerechte Einzonung in den Vorranggebieten Siedlungserweiterung und Realisierung neuer Arbeitsschwerpunkte. Einzonungen sollen erst in Betracht gezogen werden, wenn die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in den bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

Umsetzung:

Die Standortgemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Sicherstellung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung hin.

1. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen und sichern die spätere Erschliessung.
2. Sie verankern die Vorranggebiete in kommunalen Richtplänen und streben ihre Einzonung im angegebenen Zeitraum an. Einzonungen bedürfen einer Festsetzung im regionalen Richtplan (RGSK).

3. Die Region überwacht die laufende Entwicklung und informiert die Gemeinden über sich erweisenden Handlungsbedarf. Zudem gewährleistet die Region in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine zweckmässige Etappierung.

4. Nach Überführung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung in rechtsgültige Bauzonen unterstehen diese denselben Bedingungen wie die regionalen Arbeitsschwerpunkte.

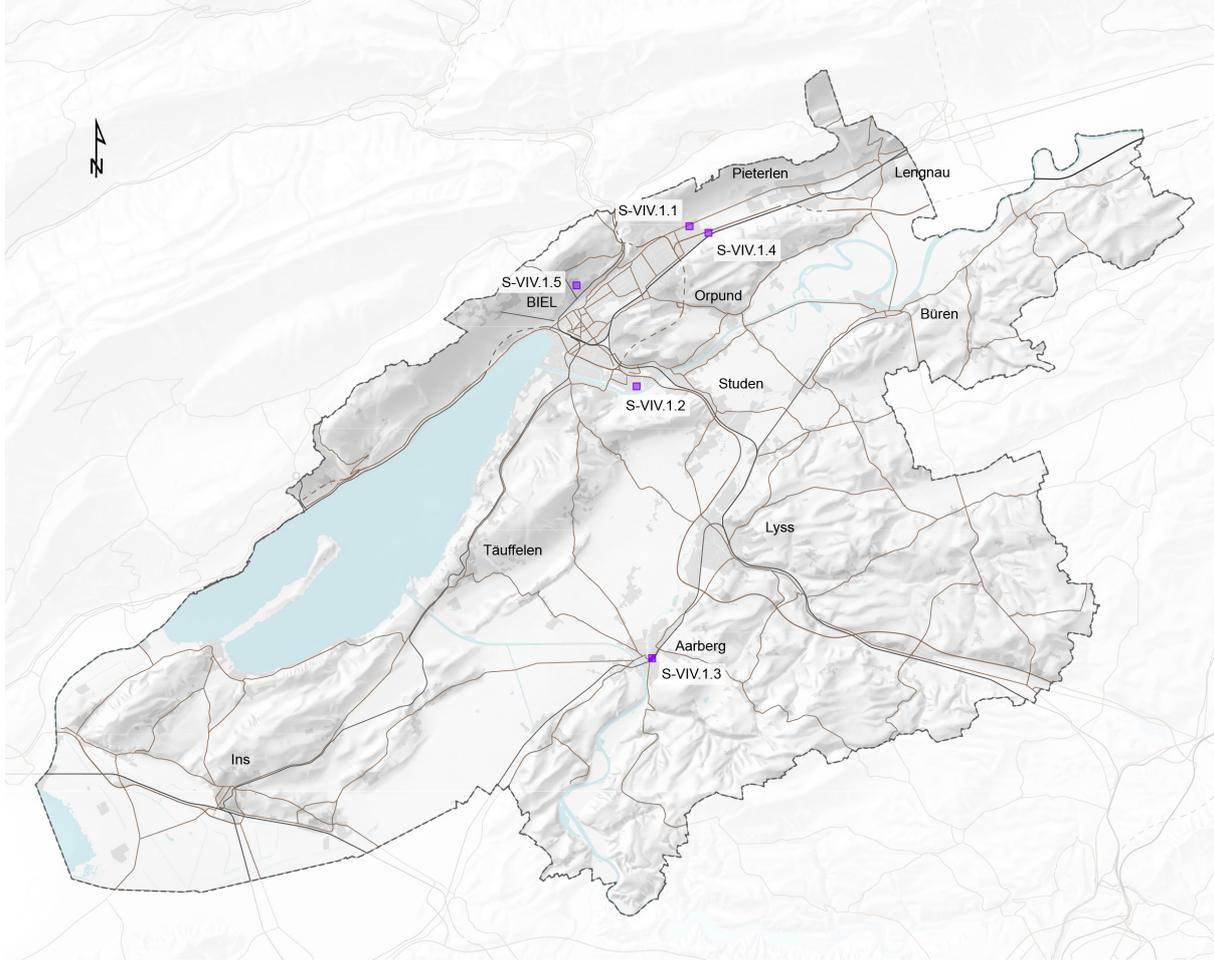
Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen Bezug zum Handlungsbedarf: - Punktuelle Siedlungserweiterungen Bezug zur Teilstrategie: - Entwicklungspotenziale nutzen - Bedarf für Siedlungserweiterungen periodisch prüfen - Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern	Die Konzentration von Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit (WK 1). Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch (WK 4).
Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Region; Grundeigentümer; Kanton
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
Dokumente, Grundlagen	
- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_05, A_06 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2021 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden	

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-VA.3.1	–	S-3.11	–	Orpund		Löörezägli	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Flächengleiche Kompensation für den durch die A5 beanspruchten regionalen Arbeitsschwerpunkt Industriezone West. Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			31.12.2027	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden	ausreichend	B / C	1.5	1.0	0.5	Festsetzung (2021)	Archäologie

Verkehrsintensive Vorhaben

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-VIV.1	0371.3.019	–	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
S10		Aarberg; Biel; Brügg; Lyss;	

Karte: (wird noch aktualisiert)



Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Abstimmung verkehrsintensiver Vorhaben (ViV) mit den kantonalen Umweltzielen sowie der kantonalen und regionalen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.

Umsetzung:

1. Für die Festlegung eines ViV-Standorts gelten die Planungsgrundsätze gemäss Massnahmenblatt B_01 des kantonalen Richtplans.

2. Im RGSK werden die regionalen ViV-Standorte bezeichnet sowie die kantonalen ViV-Standorte als Hinweis übernommen.

Regionale ViV-Standorte mit bestehenden und geplanten ViV-Anlagen					
Nr.	ViV-Standort	Fahrtenobergrenze ¹	KS ²	Hinweis: ViV-Anlage (bewilligte Fahrtenzahl ³)	Bemerkung
S-VIV.1.1	Biel, Bözingenfeld Rolex	2'550	FS	2'541	

S-VIV.1.2	Brügg, Brüggmoos Spitalzentrum	3'500	ZE	–	- freiwillige Beschränkung auf 2'800 Fahrten (exkl. Ambulanz, Notfälle und Anlieferungen) - nach Aufnahme der Spitalnutzung ist der regionale ViV Standort Nr. 5 Biel, Spitalzentrum aufzuheben
Bestehende ViV-Anlagen nach altem Recht (Besitzstand)					
S-VIV.1.3	Aarberg, Alte Ziegelei	2'300	AL	2'300	
S-VIV.1.4	Biel, Bözingenfeld Hornbach	2'900	AL	2'900	
S-VIV.1.5	Biel, Spitalzentrum	3'580	AL	2'400	- exkl. Anlieferung, Ambulanz/Notfälle und Baustellenverkehr - nach Aufnahme der Spitalnutzung am regionalen ViV-Standort Nr. 2 Brügg, Brüggmoos, Spitalzentrum ist der ViV Standort Nr. 5 aufzuheben
Hinweis: Kantonale ViV-Standorte					
Nr.	ViV-Standort	Fahrtenobergrenze ¹	Bestehende ViV-Anlage (bewilligte Fahrtenzahl ³)		
1	Biel, Bözingenfeld Centre Boujean	7'000	7'000		
2	Biel, Bözingenfeld Stades de Bienne	Fussball 4'000, Eishockey < 2'000	Fussball 4'000, Eishockey 2'000		
3	Biel, Masterplan Coop	6'000	6'000		
4	Brügg, Industrie- und Gewerbezone Centre Brügg	12'150	12'150		
5	Lyss, Bahnhof Lyssbachpark	5'200	5'200		

¹ Fahrtenobergrenze gibt die für den ViV-Standort zulässigen Fahrten DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) MIV wieder und umfasst alle Fahrten aller Nutzungen innerhalb des ViV-Standorts.

² Koordinationsstand (KS): Vororientierung VO, Zwischenergebnis ZE, Festsetzung FS, Ausgangslage AL

³ Die bewilligte Fahrtenzahl gibt die für die ViV-Anlage bewilligten Fahrten DTV wieder und umfasst alle ViV-Fahrten der ViV-Anlage.

3. Eine Aktualisierung erfolgt gestützt auf die kantonalen Vorgaben im Rahmen der regelmässigen Überarbeitung des RGSK.

4. Für die eigentümerverschuldete Umsetzung auf Ebene der Nutzungsplanung und Baubewilligung sind die Gemeinden verantwortlich. Sie verpflichten die Betreiber der ViV, die effektiven Fahrten zu erfassen und den Behörden mitzuteilen.

5. Die Gemeinden führen ein geeignetes Controlling der Fahrten.

6. Für bestehende ViV-Anlagen gilt vorbehältlich abweichender Bestimmungen des Bundesrechts, die Besitzstandsgarantie im Sinne von Art. 3 BauG. Wesentliche Änderungen stützen sich auf das neue Recht.

<p>Zweckmässigkeit</p> <p>Bezug zur Strategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Festlegen der Standorte für verkehrsintensive Vorhaben und Zuteilung der zulässigen Fahrtenkredite unter Berücksichtigung der Umweltziele (Lärm, Luft) und des Verkehrssystems. 	<p>Nutzen</p> <p>Durch die Begrenzung und die optimale Standortwahl von verkehrsintensiven Vorhaben kann das MIV-Aufkommen vermindert und die Umweltbelastung reduziert werden.</p>
<p>Federführung</p> <p>Gemeinden; Region</p>	<p>Weitere Beteiligte</p> <p>Kanton (AGR, AWI);</p>
<p>Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale Arbeitsplatzschwerpunkte – Agglomeration (S-SA.1) - Regionaler ViV-Standort Nr. 2 Brügg, Brüggmoos, Spitalzentrum: Verbesserung der ÖV-Erschliessung und der Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr; Abklärungen mit Centre Brügg hinsichtlich bewilligtem Fahrtenkontingent bzw. Belastungsgrenze. - Kantonale und regionale ViV-Standorte Biel, Bözingenfeld: Abstimmung mit Mobilitätskonzept Bözingenfeld 	
<p>Dokumente, Grundlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Richtplan Kanton Bern, Massnahmenblatt B_01 - Mobilitätskonzept Bözingenfeld (in Erarbeitung) - Machbarkeitsstudie, Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg (Mai 2020) - Anpassung RGSK Biel-Seeland 2021, Massnahmenblatt BBS.S-ViV.1, Verkehrsintensive Vorhaben Brügg, Brüggmoos, Spitalzentrum (März 2021) 	

Vorranggebiete Tourismus / Freizeit / Erholung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.T-V.1	0371.3.041	–	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
L2		T-V Vorranggebiet Tourismus/Freizeit/Erholung	

Karte:

Beschreibung der Massnahme

Für die Bedürfnisse im Bereich Tourismus, Freizeit und Erholung werden in dafür geeigneten Gebieten Angebote geschaffen.

Massnahmen:

- Die in der Übersichtskarte dargestellten Vorranggebiete Freizeit / Erholung gelten als Optionen für die Aufnahme öffentlicher, halb-öffentlicher oder privater Angebote im Bereich Freizeit, Sport, Erholung, Kultur oder Tourismus.
- Die Gemeinden erhalten den Planungsspielraum in den Vorranggebieten Freizeit / Erholung und erlassen bei Bedarf die nötigen planungsrechtlichen Grundlagen.
- Die Region koordiniert die Standortevaluation für publikumsintensive Erholungs- und Freizeitanlagen in Berücksichtigung der örtlichen Eignungen, insbesondere der Erschliessungsvoraussetzungen der massgeblichen Verkehrsarten.
- Für überkommunale Anlagen ergreifen die betroffenen Gemeinden partnerschaftlich die erforderlichen Massnahmen.
- Bestand, Funktion und Unterhalt der wichtigen übergeordneten Erholungsgebiete werden gewährleistet. Übergeordnete Erholungsgebiete mit ihren Hauptfunktionen sind
 - See- und Flusssufer (vgl. Massnahmen L-Ü.1 und L-Ü.2)
 - Bözingenberg (Aussichtspunkt, Wanderziel, Tourismus, Gastronomie, Gleitschirmfliegen)
 - Magglingen (Sportaktivitäten, Wanderziel, Tourismus, Gastronomie)
 - Längholz (Sport, Spazieren)
 - Büttenberg (Schwimmbad, Camping, Wanderziel)
 - Hueb (Aussichtspunkt, Spazieren, weitere Funktionen offen)
 - Twannberg (Wandern)
 - Linkes Bielerseeufer (Tourismus, Gastronomie, Wandern)
 - Arch, Bereich Aarebrücke (Tourismus, Wassertourismus)
 - Uferbereich Zihl Gampelen, Gals (Camping, Wassertourismus)
 - Uferbereich Neuenburgersee Gampelen (Wassertourismus)
- Die Erholungsgebiete werden in Berücksichtigung der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung durch die beteiligten Gemeinden und Institutionen unterhalten und ihrer Nutzung gemäss ausgestattet. Die beteiligten Gemeinden einigen sich über die Kostenverteilung von Realisierung, Betrieb und Unterhalt.
- In touristische Zentren von überregionaler Ausstrahlung, insb. oberes Bielerseebecken, linkes Bielerseeufer, Aarberg und Büren, werden die touristischen Angebote massvoll weiterentwickelt.
- Die Erholungsgebiete werden mit attraktiven Langsamverkehrsrouten erschlossen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Punktuelle Siedlungserweiterungen

Bezug zur Teilstrategie:

- Entwicklungspotenziale nutzen
- Bedarf für Siedlungserweiterungen periodisch prüfen
- Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern

Nutzen

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

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Nicht relevant	Nicht relevant

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Region; Grundeigentümer

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

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

Dokumente, Grundlagen

-

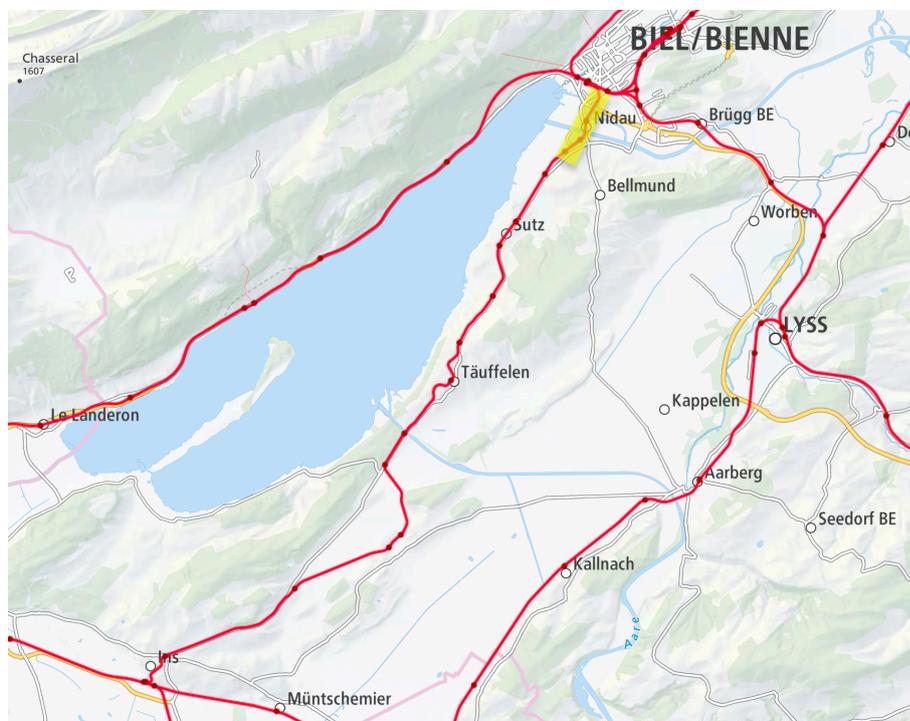
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.T-V.1.1	–	–	–	Gampelen			Camping Fanel, Ersatzstandort Tannenhof	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Vorstudie und Flächenkonzept			Überbauungsordnung Bauprojekt			offen offen		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Verkehrliche Kapazitäten vorhanden; potenzielles Verkehrsaufkommen und Zugang zum ÖV abzuklären	keine	keine	3.7	3.7	1.8	Zwischenergebnis	Berücksichtigung der Grundsätze für Resorts gemäss kantonalem Richtplan; Nachweis der touristischen Wertschöpfung für das Seeland; Standortnachweis für die Beanspruchung von LN und FFF; Berücksichtigung der Schutzziele des Wasser- und Zugvogelreservats «Fanel»; Abstimmung mit den Schutzzielen des BLN-Objekts 1208 «Rive sud de lac de Neuchâtel»; Archäologie	

Massnahmen Verkehr

Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.ÖV-Ort.1	0371.2.004	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
ÖV-Reg-2	–	6 Tram / Stadtbahn	6.1 Neue Tramlinie / Stadtbahn

Karte:



Beschreibung und Machbarkeit

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

Zwischen Ipsach Herdi und Biel soll das Angebot in Spitzenzeiten zum 7,5-Minutentakt verdichtet werden. Dies erfordert einen abschnittweisen Doppelspurausbau (Ipsach Herdi-Nidau Beunden und Nidau-Biel). Im Abschnitt Ipsach Herdi-Biel ist in enger Koordination mit Biel und Nidau eine stadtverträgliche Lösung sicherzustellen, die mit einem allfälligen künftigen Trambetrieb kompatibel ist (vgl. ÖV-Ort.2).

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

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Auf den wichtigen Agglomerationsachsen bieten die regionalen Bahn- und Buslinien schnelle und zuverlässige Verbindungen in den Agglomerationskern im 15-Minuten-Takt, zwischen Biel und Täuffelen im 7,5-MinutenTakt.

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Auf der Linie Biel-Täuffelen verhindert die Einspurstrecke die angestrebte Taktverdichtung und führt zu Fahrplanstabilitäten

Bezug zur Teilstrategie

- ÖV: Angestrebte Taktichte Bahn: Agglomerationslinie Biel-Täuffelen 10 oder 7,5 Minuten
- Siedlung: Im Stadtraum zwischen Ipsach und Bözingen wird die gute Erschliessung mit dem ÖV und die Nähe zu den Versorgungszentren für eine qualitativ hochwertige Verdichtung genutzt

Nutzen:

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

Planungsstand

Nicht relevant

Voraussichtlicher Baubeginn

Voraussichtliche Inbetriebnahme

Nicht relevant

Nicht relevant

Federführung

Weitere Beteiligte

Aare Seeland mobil

Gemeinden; TBA-OIK III; AÖV; Region

Kosten (Mio. CHF)

Antrag Kantonsbeitrag

Nicht relevant

–

Koordinationsstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Die Massnahme ist notwendig, um verträgliche Verkehrsmengen auf dem Strassennetz am rechten Bielerseeufer sicherzustellen. Dazu ist eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV erforderlich.

Quantitative Angaben, Dokumente

- STEP-Ausbau schritt 2030, asm Biel-Ins, Modul 101: BAV, Januar 2016.
- Dokumente Vorprojekt Regiotram Mitte 2011, insb. „bauliche und bahntechnische Anpassung der asm-Stammstrecke“ und „Vertiefungsstudie Betriebskonzept“.
- STEP Ausbau schritt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern: Planungsraum Bern Oberland, November 2014.
- Planungsstudie Verkehrskorridor rechtes Bielerseeufer, März 2011

Überprüfung Regiotram, Option neue ÖV-Achse Agglomeration Biel

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.ÖV-Ort.2	0371.2.002	–	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
ÖV-Tram-1	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.2 Neue Businfrastruktur

Karte:

Beschreibung und Machbarkeit

Das Projekt «Regiotram» für eine neue ÖV-Direktverbindung zwischen dem rechten Bielerseeufer und dem Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld wurde im März 2015 sistiert. Die Agglomeration fokussiert stattdessen auf den Ausbau und die Optimierung des Bahn- und Busangebots. Das in den letzten Jahren stark verbesserte städtische Busnetz kann die angestrebten zusätzlichen Verkehrsan-teile in den nächsten zehn Jahren aufnehmen. Somit kann die vorgesehene Siedlungsentwicklung nach innen im Agglomerationskern auch ohne Regiotram bewältigt werden.

Als Grundlage für die mittel- bis langfristige Weiterentwicklung des ÖV-Angebots wird bis Ende 2021 das ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung erarbeitet. Auf der Ost-West-Achse werden Reisezeitverkürzungen durch bessere Umsteigebeziehungen und eine Schnellverbindung vom rechten Bielerseeufer ins Bözingenfeld angestrebt. Dabei wird auch geklärt, welche Rolle das Regiotram künftig spielen kann.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nicht relevant

Planungsstand

Nicht relevant

Voraussichtlicher Baubeginn

Nicht relevant

Voraussichtliche Inbetriebnahme

Nicht relevant

Federführung

Region

Weitere Beteiligte

Kanton; Gemeinden

Kosten (Mio. CHF)

0.2

Antrag Kantonsbeitrag

–

Koordinationsstand

Zwischenergebnis

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Biel-Ipsach, Abschnittsweiser Doppelspurausbau (ÖV-Ort.1)
- Biel, Gesamtkoordination Bahnhof Biel (KM-Mu.5)

Quantitative Angaben, Dokumente

- Neue ÖV-Achse Agglomeration Biel: Zweckmässigkeitsbeurteilung, Synthesebericht 10.03.2008
- Regiotram Biel, Schlussbericht Vorstudien, 005.01.2010
- Regiotram Agglomeration Biel/Bienne, Schlussbericht Vorprojekt, 13.01.2012
- Buskonzept Biel 2020-Plus, Perspektiven für die Weiterentwicklung des Buskonzepts Biel 2020 im Raum Biel und Umgebung, 2020
- ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung (in Erarbeitung)

Busbevorzugung, Agglomeration (AP 1-2)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.ÖV-Str.1 Frühere Nr.	Siehe Teilmassnahmen	Siehe Teilmassnahmen Kategorie 7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	Siehe Teilmassnahmen 7.2 Neue Businfrastruktur

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
Das Massnahmenpaket beinhaltet Massnahmen, die in den AP 1 und 2 vereinbart wurden.	Nicht relevant

Mit den Massnahmen werden die verkehrsabhängigen Behinderungen für den Busverkehr behoben und sichergestellt, dass die Busse auch in Spitzenstunden ohne wesentliche Zeitverluste verkehren können. Die Massnahmen werden auf das Verkehrsmanagement abgestimmt.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Busbevorzugungsmassnahmen sind eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Aufrechterhaltung der Mobilität und die Erhöhung des Modalsplits.	Busbevorzugungsmassnahmen stellen einen reibungslosen und fahrplanmässigen Busbetrieb sicher. Sie tragen so zur Verbesserung der Erreichbarkeit und zur Steigerung der Attraktivität und Effizienz der ÖV-Erschliessung bei.

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Die Busbevorzugungsmassnahmen sind in der Agglomeration Biel teilweise verknüpft mit den verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM zur A5 Umfahrung und mit weiteren Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum.
- Sie sind mit dem Verkehrsmanagement Agglomeration Biel zu koordinieren (NV-VM.1).

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

–

AP 1. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.ÖV-Str.1.1	ÖV-Str-2	–	371.013	Massnahmenpaket: Busbevorzugung I AP1

Kurzbeschreibung

Sicherstellung eines flüssigen öffentlichen Busverkehrs durch die Realisierung von Lichtsignalsteuerungen, separaten Busspuren:

- Seedorstadt (Umbau Busbuch Magglingenbahn zur Busspur)
- Mettstrasse West (Busspur vor Bahnunterführung)
- Diverse Massnahmen, noch zu konkretisieren

Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
In Umsetzung			Nicht relevant		etappiert	21.12.2027
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Biel	Gemeinde	–	Festsetzung	–	1.84	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

AP 1. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.ÖV-Str.1.2	ÖV-Tram-1	–	371.013	Massnahmenpaket: Regio-Tram, Busvorlauf AP1

Kurzbeschreibung

Leistungsfähige Busverbindung zwischen der Bahnhaltestelle Bözingenfeld und Tissot-Arena (Stadien) inkl. Durchstich des Autobahndamms A16

Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
In Umsetzung			Nicht relevant		etappiert	21.12.2027
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	–	Festsetzung	–	14.72	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

AP 2. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.ÖV-Str.1.3	ÖV-Str-2	–	0371.2.006	Massnahmenpaket: Paket Busbevorzugung II AP2

Kurzbeschreibung

Sicherstellung eines flüssigen öffentlichen Busverkehrs durch die Realisierung von Lichtsignalsteuerungen, separaten Busspuren, Fahrbahnhaltestellen. Betroffen sind vorwiegend Strassenabschnitte im südwestlichen Bereich des Agglomerationskerns.

Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
In Umsetzung			Nicht relevant		etappiert	21.12.2027
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Biel, Gemeinden der Agglomeration	Gemeinde	–	Festsetzung	–	1.65	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Evilard, Wendeschleufe Ortsbus Magglingen-Leubringen

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.ÖV-Str.2	–	4. Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.1 Einzelmassnahme Neue / Aufwertung Haltestelle

Karte:



Vorstudie 2018 (ATB SA Ingénieurs-conseils)

<p>Beschreibung und Ziel der Massnahme</p> <p>Bau einer Wendeschleufe für den Ortsbus Magglingen-Leubringen am östlichen Dorfeingang von Leubringen. Die Wendeschleufe ermöglicht eine Netzerweiterung zwecks Anbindung des östlichen Dorfteils von Leubringen an das Dorfzentrum und an die Seilbahn Biel-Leubringen. Sie soll die bestehende Wendeschleufe auf dem Basketplatz der Schule ersetzen und die Sicherheit für die Schulkinder erhöhen.</p>	<p>Machbarkeit</p> <p>nicht relevant</p>
<p>Zweckmässigkeit</p> <p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schnelle und zuverlässige Verbindungen von den Agglomerationsachsen in den Agglomerationskern <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erschliessungsmängel beheben <p>Bezug zur Teilstrategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gebietsererschliessung verbessern 	<p>Nutzen</p> <p>Die zusätzliche Gebietsererschliessung erhöht die Attraktivität des ÖV (WK1), und die neue Wendeschleufe erhöht die Verkehrssicherheit (WK3).</p>
<p>Planungsstand</p> <p>1</p> <p>Bisherige Planungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorstudie 	
<p>Bau- und Finanzierungsreife</p> <p>1</p> <p>Nächste Planungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bauprojekt 2022 - Baukredit 2023 - Baubewilligung 2023 	
<p>Voraussichtlicher Baubeginn</p> <p>2024</p>	<p>Voraussichtliche Inbetriebnahme</p> <p>2025</p>
<p>Federführung</p> <p>Gemeinde</p>	<p>Weitere Beteiligte</p> <p>TBA-OIK III</p>

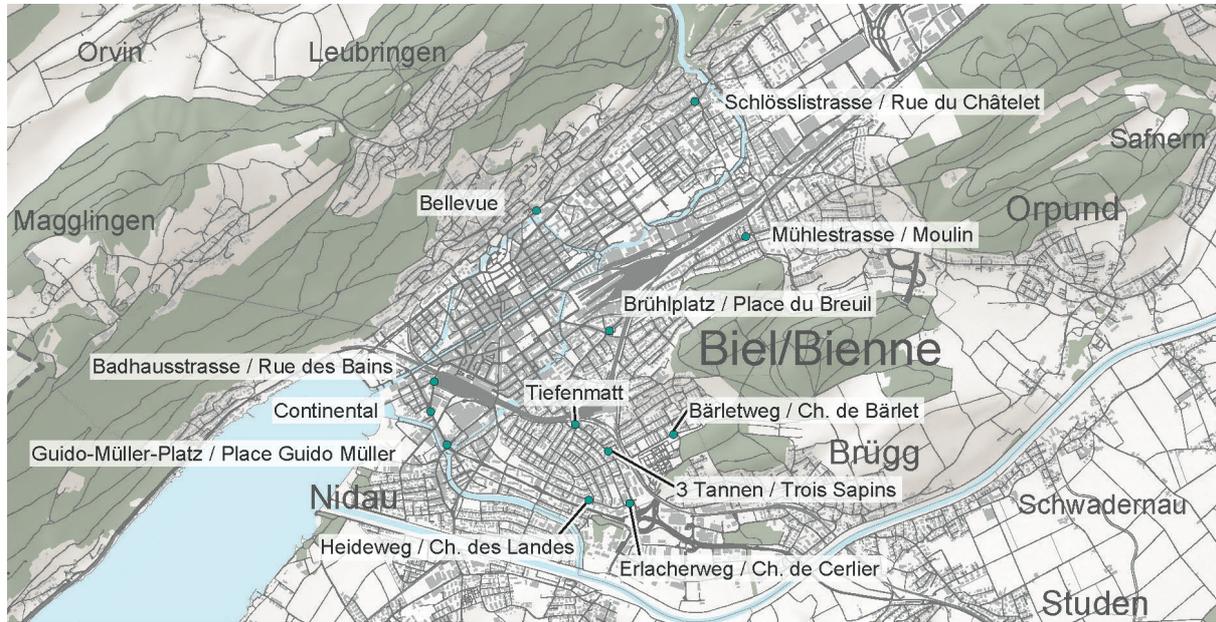
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
0.6	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
– Bund: voraussichtlich 30-40%	
– Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Ausserhalb AP-Perimeter:	
– Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
–	
Umweltverträglichkeit	
nicht relevant	
Quantitative Angaben, Dokumente	
– Vorstudie 2018	

Biel, Fahrbahnhaltestellen zur Buspriorisierung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.ÖV-Str.3	–	4. Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.1 Einzelmassnahme Neue / Aufwertung Haltestelle

Karte:



<p>Beschreibung und Ziel der Massnahme</p> <p>Die Massnahme beinhaltet die Umgestaltung von 12 Busbuchten zu Fahrbahnhaltestellen im Stadtgebiet. Es handelt sich um Haltestellen auf wichtigen Hauptverkehrsachsen und Sammelstrassen, die nicht im Rahmen von umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzepten neu gestaltet werden. Mit den Fahrbahnhaltestellen wird der Busverkehr priorisiert und der Verkehr beruhigt: die Busse haben freie Fahrt, Überhol- und Einspurmanöver entfallen.</p>	<p>Machbarkeit</p> <p>nicht relevant</p>
<p>Zweckmässigkeit</p> <p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optimale und stabile Reisezeiten im ÖV <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Behinderung des Busverkehrs reduzieren <p>Bezug zu Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Busverkehr priorisieren 	<p>Nutzen</p> <p>Die kürzeren und stabilen Reisezeiten erhöhen die Attraktivität des ÖV (WK1). Der ruhigere Verkehrsablauf erhöht die Verkehrssicherheit (WK3).</p>
Planungsstand	
1	
Bau- und Finanzierungsreife	
1	
Nächste Planungsschritte:	
<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekte 2023-2024 - Projektierung 2024-2025 	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2025	2028

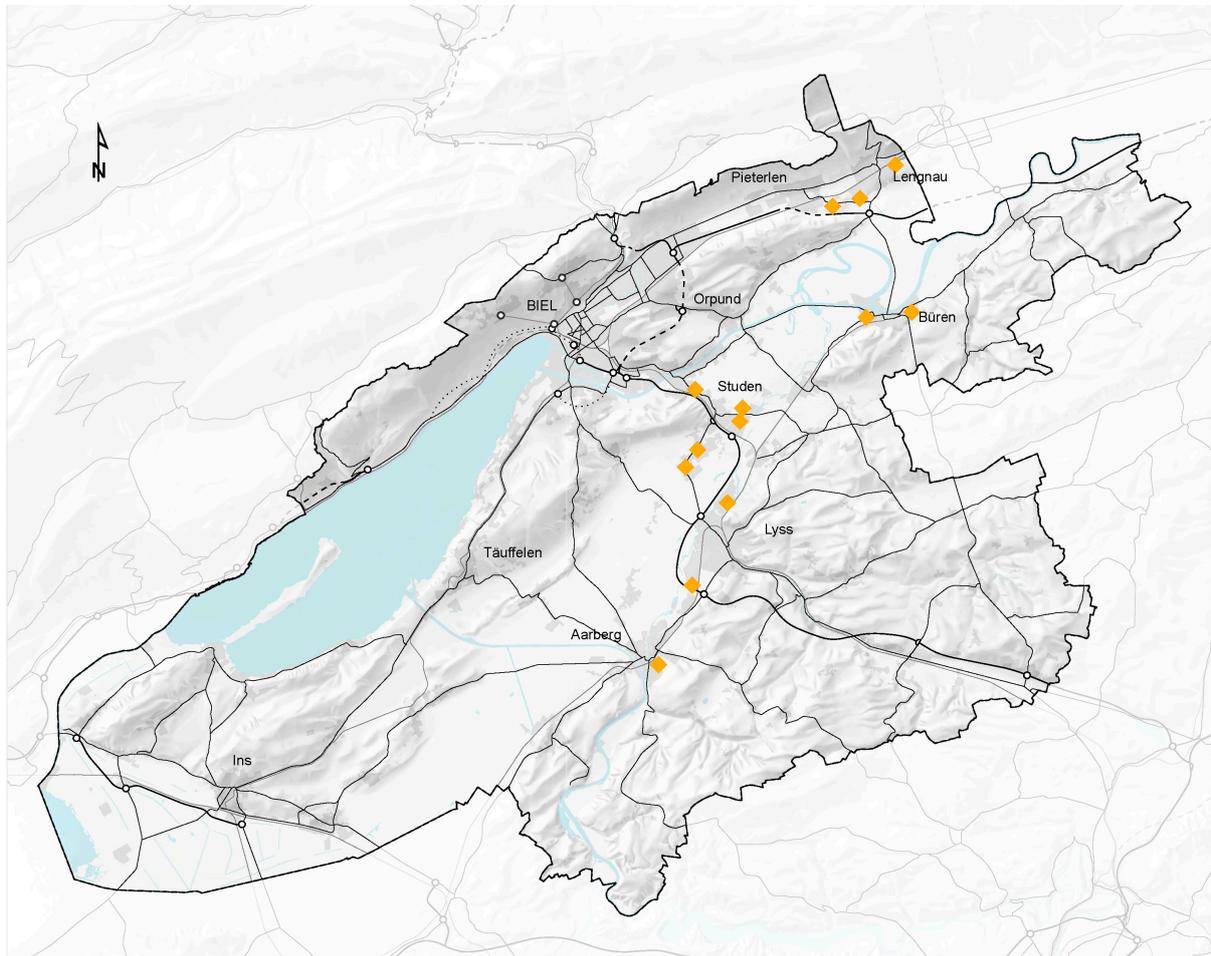
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Transportunternehmungen
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
3.70	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG
Finanzierungsschlüssel	
<ul style="list-style-type: none"> - Innerhalb AP-Perimeter: - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 	
Ausserhalb AP-Perimeter:	
<ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
Die Massnahme enthält nur Bushaltestellen auf Strassenabschnitten, die nicht im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten neu gestaltet werden.	
Umweltverträglichkeit	
–	
Quantitative Angaben, Dokumente	
<ul style="list-style-type: none"> - BVB-Projektierungsrichtlinie für Infrastrukturanfragen, 2012 	

Studien zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.ÖV-Ü.1	–	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.2 Neue Businfrastruktur

Karte:



Beschreibung und Machbarkeit

Zielsetzung:

Verbesserung der ÖV-Erschliessung und Angebotsqualität in Gebieten mit Handlungsbedarf.

Umsetzung:

Prüfen von Massnahmen im Rahmen von teilregionalen ÖV-Konzepten für folgende Gebiete:

Verbesserung der Erschliessungsgüte:

- Aegerten, Stockfeld (S-VW.1.1)
- Worben, bestehendes Siedlungsgebiet
- Worben, Paletzeyfeld (S-VW.1.19)
- Studen, ESP Studengrien (S-SA.1.6)
- Studen, Studengrien Nord (S-VA.1.7)
- Lyss, Arbeitszonen Lyss-Nord / Busswil
- Lyss, Arbeitszone Lyss-Süd
- Pieterlen, Sömmerung (S-VA.1.6)

Verbesserung der Erreichbarkeit (Verbindungsqualität):

- Biel, ESP Bözingenfeld (S-SA.1.1)
- Brügg, Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos (S-SA.1.3)

Zweckmässigkeit und Nutzen**Zweckmässigkeit:****Bezug zum Zukunftsbild:**

- Das städtische Busnetz erschliesst den Agglomerationskern flächendeckend mit hohem Takt und zuverlässigem Fahrplan.
- Auf den wichtigen Agglomerationsachsen bieten die regionalen Bahn- und Buslinien schnelle und zuverlässige Verbindungen in den Agglomerationskern.

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Gebietserschliessung verbessern

Bezug zur Teilstrategie:

- ÖV-System auf Siedlungsentwicklung abstimmen

Nutzen:

Die Verbesserung des ÖV-Systems fördert die Verlagerung vom MIV auf den ÖV (WK 1), reduziert die Umweltbelastung (WK 4) und unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen (WK 2).

Planungsstand**Nicht relevant**

Voraussichtlicher Baubeginn

Voraussichtliche Inbetriebnahme

etappiert**31.12.2027**

Federführung

Weitere Beteiligte

Regionale Verkehrskonferenz RVK1**Gemeinden; AÖV; Transportunternehmungen**

Kosten (Mio. CHF)

Antrag Kantonsbeitrag

0.2

–

Koordinationsstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

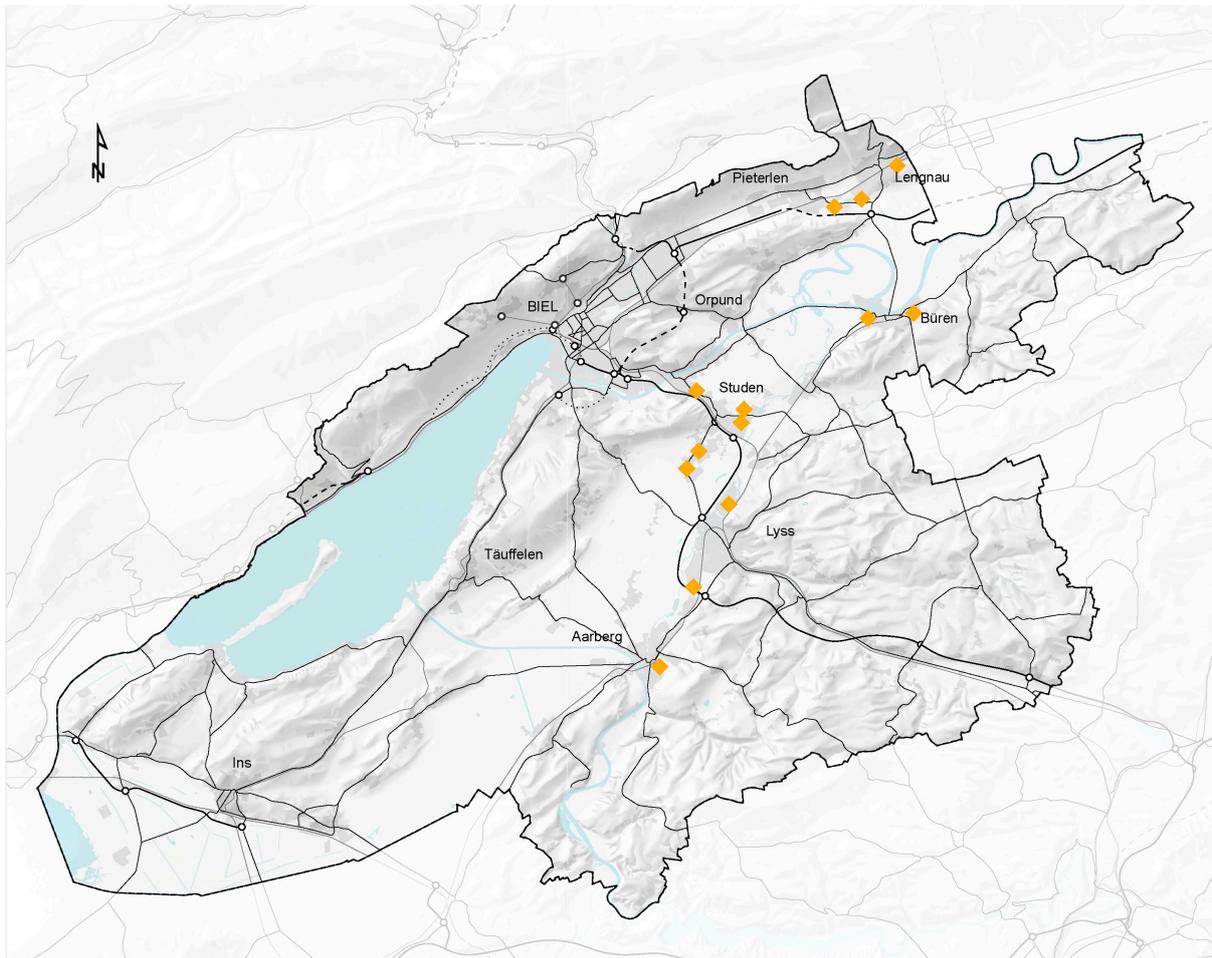
Quantitative Angaben, Dokumente

–

Studien zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung, übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.ÖV-Ü.2	–	–	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	7 Bus	7.2 Neue Businfrastruktur

Karte:



Beschreibung und Machbarkeit

Zielsetzung:

Verbesserung der ÖV-Erschliessung und Angebotsqualität in Gebieten mit Handlungsbedarf.

Umsetzung:

Prüfen von Massnahmen im Rahmen von teilregionalen ÖV-Konzepten für folgende Gebiete:

Kurzfristig:

- Büren an der Aare, Galgenfeld (S-VW.2.2)
- Büren an der Aare, Solothurnstrasse (S-VW.2.4)

Mittelfristig:

- Lengnau, ESP-Lengnaumoos (S-SA.2.3)

Langfristig:

- Aarberg, Mühlifeld (S-VA.2.1)
- Büren an der Aare, Schüre (S-VW.2.3)
- Lengnau, Rolli-Ost (S-VW.2.6)

Zweckmässigkeit und Nutzen

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Mit gezielten und etappenweise realisierten Verbesserungen und Optimierungen des Busangebots werden die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs verbessert und die notwendigen Kapazitäten für den angestrebten Modal-Split bereitgestellt.

Planungsstand

Nicht relevant

Voraussichtlicher Baubeginn

Voraussichtliche Inbetriebnahme

Etappiert

31.12.2027

Federführung

Weitere Beteiligte

Regionale Verkehrskonferenz RVK1

Gemeinden, Kanton Bern, TU

Kosten (Mio. CHF)

Antrag Kantonsbeitrag

Nicht bekannt

–

Koordinationsstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

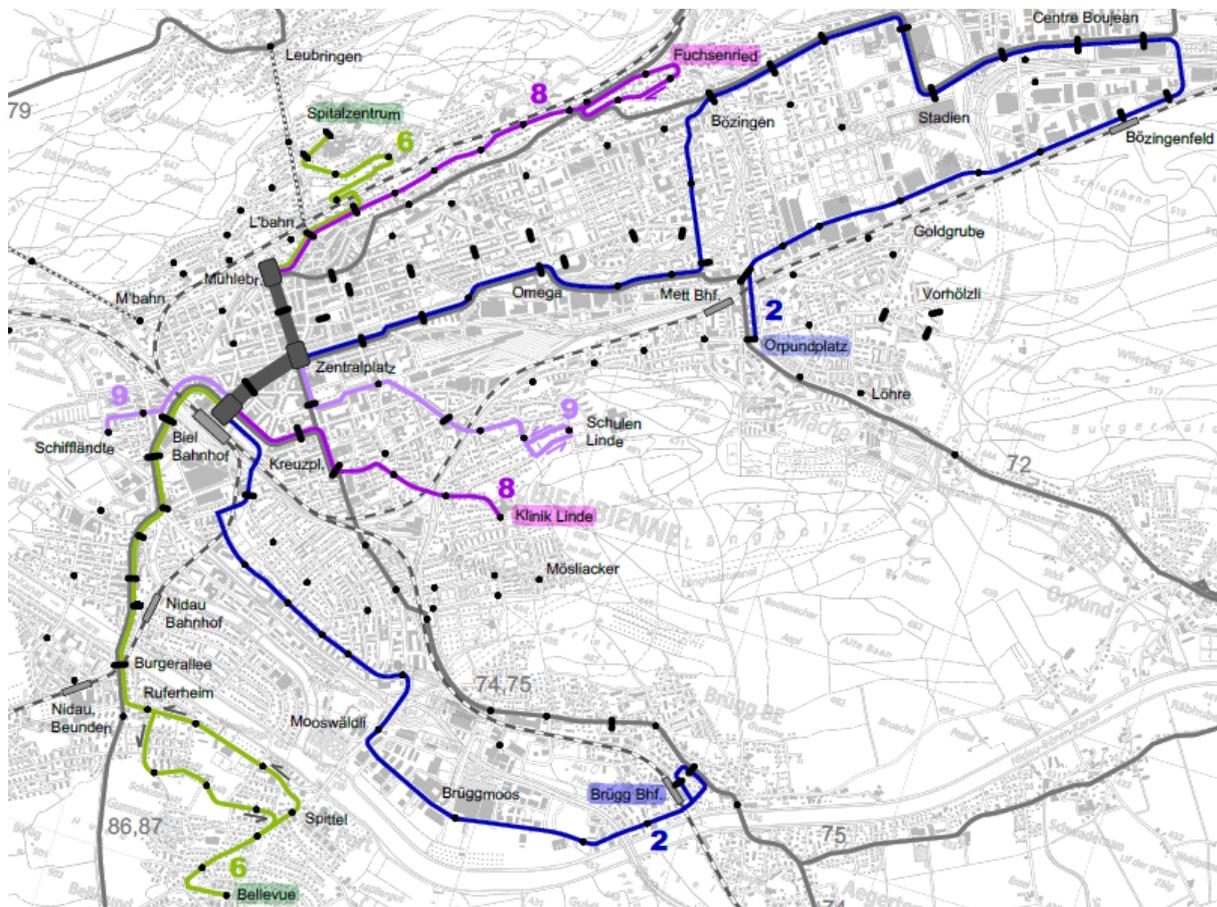
Quantitative Angaben, Dokumente

–

Biel, Umstellung Buslinie 2 und 5 auf batterieelektrischen Betrieb

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS-ÖV.E.1	–	4. Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.4 Alternativ elektrisch betriebene Systeme

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Verkehrsbetriebe Biel (VB) verfolgen eine Strategie der Reduktion ihrer Umwelt- und Klimaemissionen. Diese hat zum Ziel, heute fossil betriebene Buslinien bis 2030 auf erneuerbare Energieträger umzustellen. Die Strategie wird durch die klimapolitischen Ziele der Stadt Biel unterstützt.

Als erstes wird 2021 die Linie 9 auf Batteriebusse umgestellt (Streckenlader). Als nächste Etappe sollen ab 2024 die Linien 2 und 5 auf Betrieb mit batterieelektrischen Bussen umgestellt werden. Ab 2028 folgen die Linien 6 und 8 (Massnahme ÖV-E.2, B-Horizont).

Zweckmässigkeit

Zukunftsbild:

- Effiziente, platzsparende und immissionsarme Mobilität

Handlungsbedarf:

- Umweltbelastung reduzieren

Teilstrategie ÖV:

- Buslinien elektrifizieren

Machbarkeit

Die Technologie, insbesondere Stromversorgung und -speicherung auf den Fahrzeugen, ist genügend reif, um den fahrplanmässigen Einsatz zu gewährleisten. Als Pilotprojekt bereits in Umsetzung ist die Umstellung der Linie 9 auf batterieelektrische Busse. Die Machbarkeit der Umstellung auf batterieelektrische Busse wurde 2020 im Rahmen einer Vorstudie geprüft.

Nutzen

Die Elektrifizierung reduziert den CO₂-Ausstoss und die Lärm- und Luftbelastung im dicht besiedelten Gebiet (WK 4). Dies erhöht die Attraktivität des ÖV (WK1) und unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen (WK 2).

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte

- Flottenstrategie 2030, Teilumsetzungen 2024 und 2028

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritte:

- Projektierung der Ladestationen und depotseitigen Anpassungen 2021
- Vorbereitung Busausschreibung 2022

Voraussichtlicher Baubeginn

2023

Voraussichtliche Inbetriebnahme

2024

Federführung

Verkehrsbetriebe Biel

Weitere Beteiligte

Stadt Biel; Kanton Bern

Kosten (Mio CHF)

9.6 Mio CHF

Antrag Kantonsbeitrag

-

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

- 8.1 Mio. E-Busse (4 Standard- und 6 Gelenkbusse; Schnelllader)
- 1.5 Mio. Ladeinfrastruktur E-Busse (3 Ladestationen)

Variante Investitionskosten Trolleybuslösung:

20.0 Mio. Total

9.6 Mio. Fahrzeuge

10.4 Mio. Infrastruktur

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30-40%
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden, anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, Restfinanzierung gedeckt im Rahmen des ordentlichen ÖV-Bestellverfahrens

Koordinationstand

Zwischenergebnis

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

-

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

-

Umweltverträglichkeit

Nicht relevant

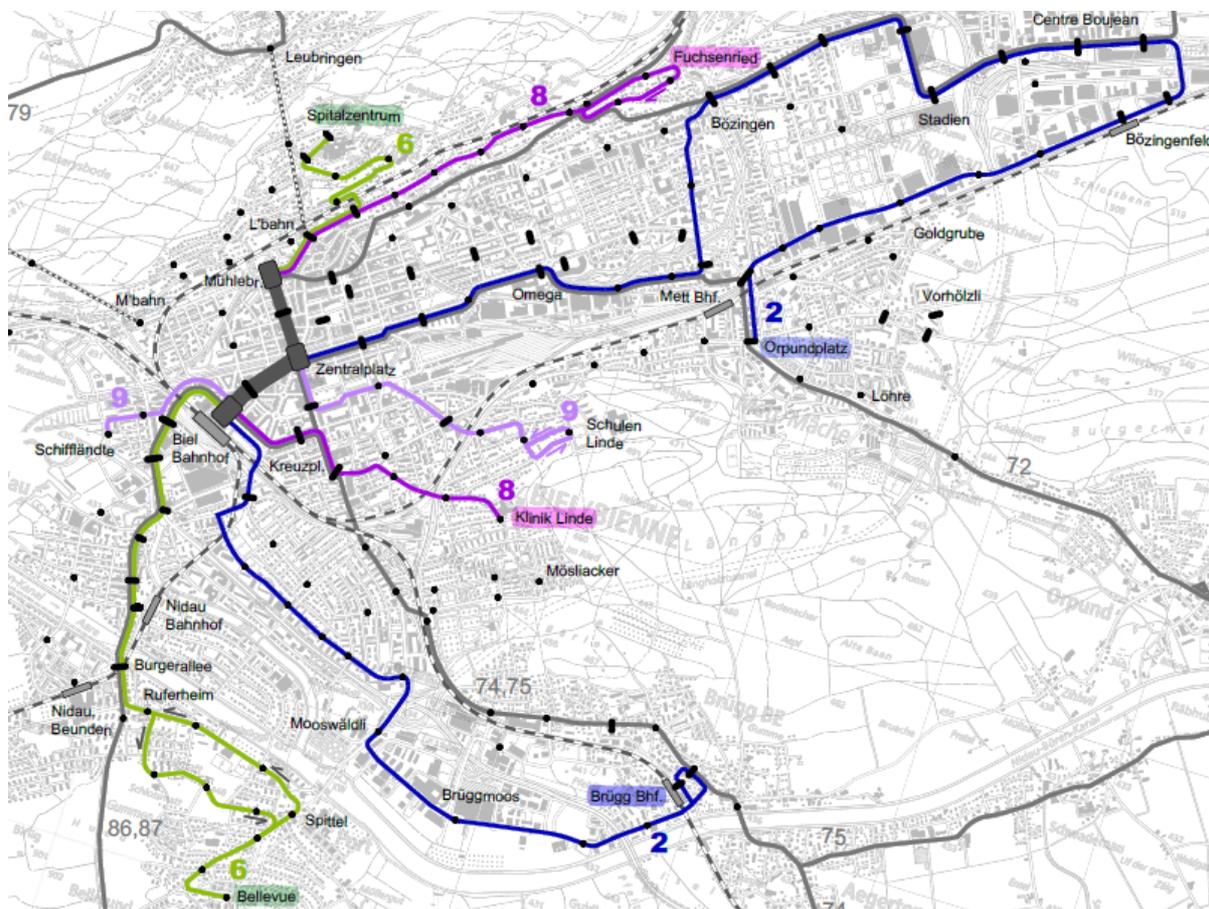
Quantitative Angaben, Dokumente

- Flottenstrategie 2030

Biel, Umstellung Buslinien 6 und 8 auf batterieelektrischen Betrieb

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS-ÖV.E.2	–	4. Generation	B
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	7 Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.4 Alternativ elektrisch betriebene Systeme

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Verkehrsbetriebe Biel (VB) verfolgen eine Strategie der Reduktion ihrer Umwelt- und Klimaemissionen. Diese hat zum Ziel, heute fossil betriebene Buslinien bis 2030 auf erneuerbare Energieträger umzustellen. Die Strategie wird durch die klimapolitischen Ziele der Stadt Biel unterstützt.

Als erstes wird 2021 die Linie 9 auf Batteriebusse umgestellt (Streckenlader). Als nächste Etappe sollen ab 2024 die Linien 2 und 5 auf Betrieb mit batterieelektrischen Bussen umgestellt werden (Massnahme ÖV-E.1, A-Horizont). Ab 2028 folgen die Linien 6 und 8 (B-Horizont). Dazu sind eine weitere Ladestation sowie weitere 9 Standard- und 12 Gelenkbusse erforderlich.

Machbarkeit

Die Technologie, insbesondere Stromversorgung und -speicherung auf den Fahrzeugen, ist genügend reif, um den fahrplanmässigen Einsatz zu gewährleisten. Als Pilotprojekt bereits in Umsetzung ist die Umstellung der Linie 9 auf batterieelektrische Busse. Die Machbarkeit der Umstellung auf batterieelektrische Busse wurde 2020 im Rahmen einer Vorstudie geprüft.

Zweckmässigkeit

Zukunftsbild:

- Effiziente, platzsparende und emissionsarme Mobilität

Handlungsbedarf:

- Umweltbelastung reduzieren

Teilstrategie ÖV:

- Buslinien elektrifizieren

Nutzen

Die Elektrifizierung reduziert den CO₂-Ausstoss und die Lärm- und Luftbelastung im dicht besiedelten Gebiet (WK 4). Dies erhöht die Attraktivität des ÖV (WK1) und unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen (WK 2).

Planungsstand	
2	
Bisherige Planungsschritte	
- Flottenstrategie 2030, Teilumsetzungen 2024 und 2028	
Bau- und Finanzierungsreife	
2	
Nächste Planungsschritte:	
- Konkretisierung Umsetzung	
- Projektierung der Ladestationen und depotseitigen Anpassungen 2021 und Busbeschaffung Etappe 1 (2022)	
- Konkretisierung und Umsetzung Etappe 2	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2028	2028
Federführung	Weitere Beteiligte
Verkehrsbetriebe Biel	Stadt Biel; Kanton Bern
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
17.4 Mio CHF	–
Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:	
16.9 Mio.	E-Busse (9 Standard- und 12 Gelenkbusse; Schnelllader)
0.5 Mio.	Ladeinfrastruktur E-Busse (1 Ladestation)
Variante Investitionskosten Trolleybuslösung:	
25.0 Mio.	Total
20.1 Mio.	Fahrzeuge
4.9 Mio.	Infrastruktur (Realisierung Etappe 1 im Umfang von 10.4 Mio. vorausgesetzt, vgl. Massnahme ÖV-E.1, A-Horizont)
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
- Bund: voraussichtlich 30-40%	
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden, anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, Restfinanzierung gedeckt im Rahmen des ordentlichen ÖV-Bestellverfahrens	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
–	
Umweltverträglichkeit	
Nicht relevant	
Quantitative Angaben, Dokumente	
- Flottenstrategie 2030	

Veloparkierung / Bike + Ride, Agglomeration (AP 1-3)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.KM-B.3	Siehe Teilmassnahmen	Siehe Teilmassnahmen	Siehe Teilmassnahmen
Frühere Nr.		Kategorie	
–		4 Multimodale Drehscheiben	

Karte:

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
Zielsetzung: Mit den Massnahmen wird das Bike+Ride-Angebot an wichtigen Zielgebieten in der Agglomeration Biel/Lyss erweitert und verbessert.	Nicht relevant

Umsetzung:

Die Gemeinden und Transportunternehmungen stellen Veloabstellplätze im Umfeld von

- Haltestellen des öffentlichen Verkehrs,
- öffentlichen Einrichtungen,
- Zentrumsgebieten und
- Erholungsgebieten

zur Verfügung.

Das Massnahmenpaket beinhaltet Massnahmen, die in den AP 1-3 vereinbart wurden.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Einfaches Umsteigen zwischen ÖV und Fuss- und Veloverkehr und ausreichendes Angebot an gedeckten Veloabstellplätzen und Bikesharing-Angeboten 	Die geregelte Veloparkierung an Bahn- und Bus-haltestellen verbessert den Zugang zum ÖV und die Intermodalität. Damit wird der Einzugsbereich der ÖV-Haltestellen über den fussläufigen Bereich hinaus erweitert und die Verlagerung vom MIV auf den ÖV unterstützt.
Bezug zum Handlungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> - Velo-Parkierungsangebot in Zentrumsgebieten und an Bahnhofstestellen ausbauen 	
Bezug zur Teilstrategie: <ul style="list-style-type: none"> - Bike+Ride-Angebot ausbauen - Bikesharing-System ausbauen 	

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland (2020)
- Liste der B+R Anlagen: siehe Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland (2020), Kap. 6, Handlungsbedarf B+R

AP 1. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
BBS.KM-B.3.1	–	–	371.015	Massnahmenpaket: Intermodale Schnittstellen AP1		
Kurzbeschreibung						
Bike+Ride-Anlagen, öffentliche Veloabstellplätze in den Agglomerationsgemeinden						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
In Umsetzung			Nicht relevant		etappiert	31.12.2027
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gesamte Agglomeration	Gemeinde	Transportunternehmen	Festsetzung	–	1.24	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

AP 2. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
BBS.KM-B.3.2	KM-B-1.07 KM-B-1.08 KM-W-1.01	–	0371.2.050 0371.2.051	Massnahmenpaket: Intermodale Schnittstellen AP2		
Kurzbeschreibung						
Bike+Ride-Anlagen 2. Etappe, öffentliche Veloabstellplätze an wichtigen Zielorten in der Agglomeration						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
In Umsetzung			Nicht relevant		etappiert	31.12.2027
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gesamte Agglomeration	Gemeinde	Transportunternehmen	Festsetzung	–	2.78	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

AP 3. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
BBS.KM-B.3.3	KM-B-1.09 KM-B-1.10	–	0371.3.020	Massnahmenpaket: B+R /Veloabstellplätze AP3		
Kurzbeschreibung						
Bike+Ride-Anlagen 2. Etappe, öffentliche Veloabstellplätze an wichtigen Zielorten in der Agglomeration						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
In Umsetzung			Nicht relevant		etappiert	31.12.2027
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gesamte Agglomeration	Gemeinde	Transportunternehmungen	Festsetzung	–	1.50	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Ausbau Bikesharing-Angebot im Agglomerationskern

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.KM-B.4	–	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Ein attraktives Bikesharing-Angebot ist ein wichtiges Element der Förderung des Veloverkehrs. Leihvelos werden von Zu- und Wegpendlern für die letzte bzw. erste Wegetappe benutzt und von der Wohnbevölkerung für verschiedene Alltags- und Freizeitwecke. Für ein attraktives Angebot sind ein dichtes Netz von Bikesharing-Stationen und ein benutzerfreundliches Reservierungssystem erforderlich.

Im Stadtgebiet von Biel besteht bereits ein relativ dichtes Netz von 50 Bikesharing-Stationen, das weiter ausgebaut werden soll. Auch in den umliegenden Gemeinden Aegerten, Brügg, Ipsach, Nidau, Orpund und Port ist das Potenzial für Bikesharing vorhanden. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden soll ein Konzept für ein zusammenhängendes und einheitlich ausgestaltetes Netz von Bikesharing-Standorten im Agglomerationskern und eine Umsetzungsplanung erarbeitet werden. Das Konzept wird mit dem Ausbau des Bikesharing-Angebots in der Stadt Biel abgestimmt.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Ausreichendes Angebot an Bike-Sharing-Angeboten

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Bike+Ride und Bikesharing ausbauen

Bezug zur Teilstrategie:

- Das Bikesharing-Angebot wird ausgebaut und auf den Agglomerationskern erweitert

Bikesharing-Angebote verbessern die Intermodalität im Alltags- und Freizeitverkehr (WK 1). Die Förderung des Veloverkehrs verbessert die Verkehrssicherheit (WK 3) und reduziert die Umweltbelastung und den Flächenbedarf (WK 4).

Planungsstand

noch nicht begonnen

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
–	31.12.2027
Federführung	Weitere Beteiligte
Region	Gemeinden; Betreiber Bikesharing-System
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
0.1	Beiträge an Planungen der Regionen gem. Art. 64 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationsstand Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Quantitative Angaben, Dokumente

- Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland, 2020
- Sachplan Velo 2035 Stadt Biel, Stand 2020

Multimodale Drehscheiben Agglomeration (AP 1-3)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.KM-Mu.1	Siehe Teilmassnahmen	Siehe Teilmassnahmen	Siehe Teilmassnahmen
Frühere Nr.		Kategorie	
ÖV-Reg-1		4 Multimodale Drehscheiben	

Karte:

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
Zielsetzung: Bahnhaltstellen mit Umsteigefunktion werden zu multimodalen Drehscheiben ausgebaut.	Nicht relevant

Umsetzung:

- Die Gemeinden schaffen geeignete Projektorganisationen, um die multimodalen Drehscheiben gemeinsam mit den Transportunternehmungen sowie weiteren betroffenen Akteuren und unter Einbezug der Siedlungsentwicklung im Umfeld zu planen.
- Gestützt auf ein Gesamtkonzept für die Entwicklung der multimodalen Drehscheiben setzen die Gemeinden, Transportunternehmungen und weiteren Akteure die Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit, der Umsteigebeziehungen und der Angebots- und Aufenthaltsqualität um.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Multimodale Drehscheiben ermöglichen das einfache und effiziente Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. Bezug zum Handlungsbedarf: - Ungenügender Zugang zum ÖV und ungenügende Umsteigebeziehungen Bezug zur Teilstrategie: - Wichtige ÖV-Haltstellen im Agglomerationskern werden zu multimodalen Drehscheiben ausgebaut.	Die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus und der Zugang zum ÖV für den Fuss- und Veloverkehr werden verbessert. Die Attraktivierung der multimodalen Drehscheiben und die Siedlungsentwicklung im Umfeld unterstützen sich gegenseitig.

Finanzierungsschlüssel

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

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

–

AP 2. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.KM-Mu.1.1	ÖV-Reg-1.1	–	0371.2.003	Aufwertung Bahnhofstetelle Busswil

Kurzbeschreibung

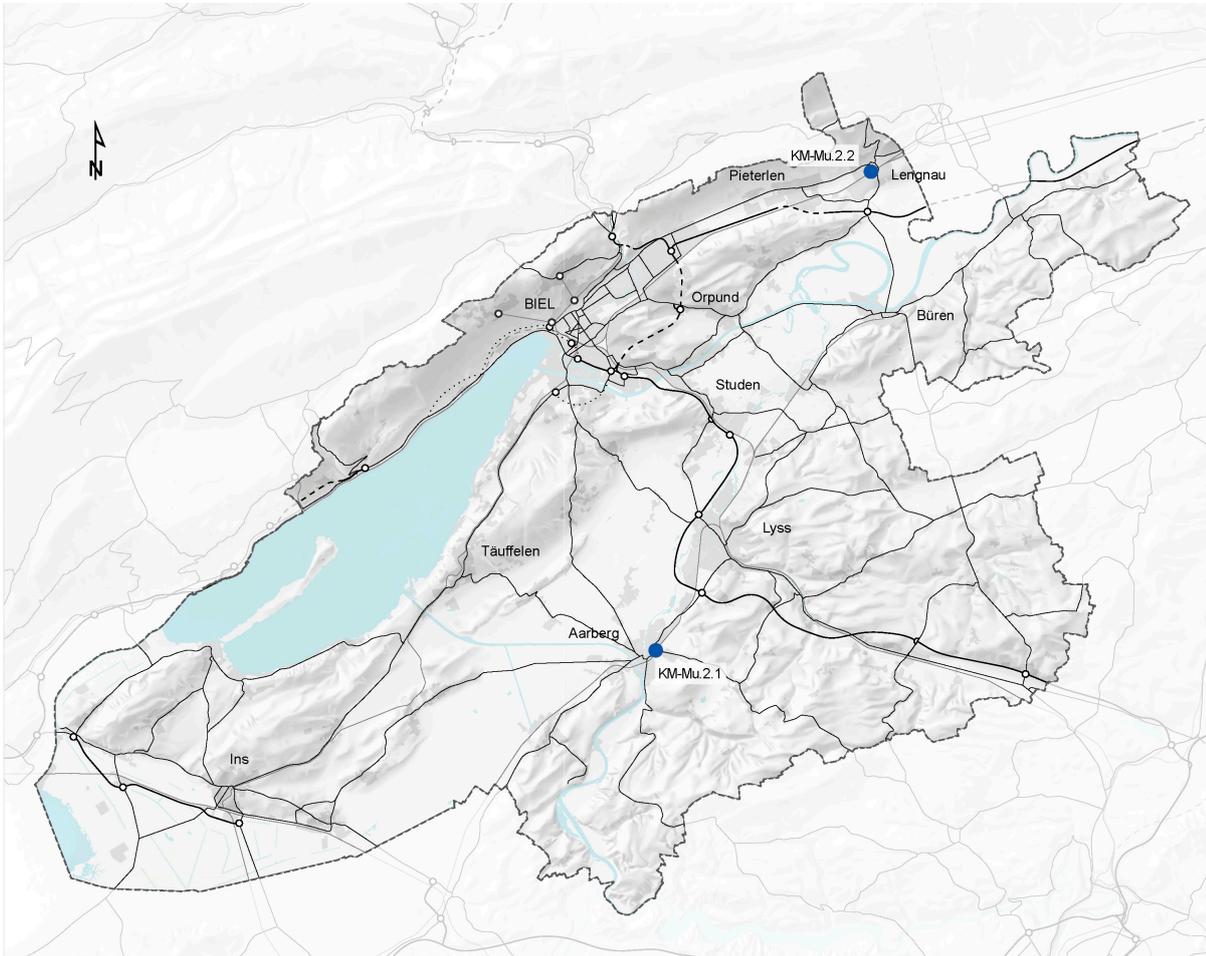
Erhöhung der Haltestellenqualität durch hindernisfreien Zugang zu den Gleisen (bis 2023) und attraktive Vorplatzgestaltung (A2-Massnahme betrifft den Teil Platzgestaltung und Verlängerung der Unterführung). Die Gemeinde Lyss beabsichtigt, im Rahmen der oben aufgeführten Massnahmen die Bahnunterführung zu verlängern; dies verursacht zusätzliche Kosten.

Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
In Planung			Nicht relevant			31.12.2023
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lyss	Gemeinde	SBB; Region; Grundeigentümer	Zwischenergebnis	–	3.00	–

Multimodale Drehscheiben, übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.KM-Mu.2	Siehe Teilmassnahmen	Siehe Teilmassnahmen	Siehe Teilmassnahmen
Frühere Nr.		Kategorie	
–		4 Multimodale Drehscheiben	

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Zielsetzung:

Bahnhaltestellen mit Umsteigefunktion werden zu multimodalen Drehscheiben ausgebaut.

Machbarkeit

Nicht relevant

Umsetzung:

- Die Gemeinden schaffen geeignete Projektorganisationen, um die multimodalen Drehscheiben gemeinsam mit den Transportunternehmungen sowie weiteren betroffenen Akteuren und unter Einbezug der Siedlungsentwicklung im Umfeld zu planen.
- Gestützt auf ein Gesamtkonzept für die Entwicklung der multimodalen Drehscheiben setzen die Gemeinden, Transportunternehmungen und weiteren Akteure die Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit, der Umsteigebeziehungen und der Angebots- und Aufenthaltsqualität um.

<p>Zweckmässigkeit</p> <p>Bezug zur Strategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Multimodale Drehscheiben ermöglichen das einfache und effiziente Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. - Die Massnahmen tragen zur Erhöhung des Modalsplit zugunsten ÖV und Langsamverkehr bei. - Wichtige ÖV-Haltestellen werden aufgewertet, indem die Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr verbessert und ein ausreichendes Angebot von Veloabstellplätzen geschaffen werden. 	<p>Nutzen</p> <p>Die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus und der Zugang zum ÖV für den Fuss- und Veloverkehr werden verbessert (WK 1). Die Attraktivierung der multimodalen Drehscheiben und die Siedlungsentwicklung im Umfeld unterstützen sich gegenseitig. (WK 2).</p>
<p>Finanzierungsschlüssel</p> <p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 	
<p>Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen</p> <p>–</p>	
<p>Umweltverträglichkeit</p> <p>–</p>	
<p>Quantitative Angaben, Dokumente</p> <p>–</p>	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.KM-Mu.2.1	ÖV-W-2	–	–	ÖV-Knoten / Bushof Aarberg

Kurzbeschreibung

Neugestaltung eines Bushofs und Verbesserung der Verkehrsabläufe auf der Bahnhofstrasse im Bereich Bahnhof SBB / Post / Zugang Stadtplatz / Bahnübergang inkl. Auswirkungen auf Arealerschliessung Widmerareal (Parz. 674) und – allfällig späterer – Bahnquerung zur Mühliggass.

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
Genehmigung Nutzungsplanung 2019; Baueingabe 2020	–	01.01.2020	31.12.2022			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Aarberg	Gemeinde	TBA-OIK III; AÖV; Grundeigentümer	Festsetzung	–	3.00	–

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.KM-Mu.2.2	–	–	–	Lengnau, Ausbau Bahnhofplatz, Studie

Kurzbeschreibung

Die Gemeinde Lengnau plant eine Überbauung mit gemischter Nutzung auf dem brachliegenden SBB-Areal westlich des Bahnhofs Lengnau. Im Zuge dieser Überbauung ist der Neubau einer Quartierstrasse am Nordrand vorgesehen: Die neue Ost-West-Verbindung, zwischen dem Bahnhofplatz und der Moosstrasse, schliesst eine qualitative Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr und eine physische Strassennetzlücke für den Busverkehr. Mittels der neuen Erschliessungsstrasse kann der Bus künftig bis an den Bahnhof geführt werden und der Bahnhof zu einem ÖV-Knotenpunkt entwickelt werden. Die neue Linienführung des Busses ermöglicht einen direkten Anschluss des Zentrums von Lengnau und des Entwicklungsschwerpunkts resp. die Gewerbeareale an den Bahnhof Lengnau. Im Rahmen einer Studie soll nun die Umgestaltung des Bahnhofplatz detaillierter angeschaut werden.

Fokusthemen sind hierbei:

- optimale Verknüpfung von Bus und Bahn
- Aufwertung der Infrastruktur für die kombinierte Mobilität (B+R, P+R, Sharing)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation: ÖV-Ü.1.2

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
Vorprojekt für Erschliessungsstrasse mit Überbauung vorliegend; Studie für Bahnhofplatz wird ausgelöst	–	01.01.2024	31.12.2027			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lengnau	Gemeinde	Region; BGU; Grundeigentümer	Zwischenergebnis	–	0.25	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.KM-Mu.3	–	4. Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	0371.2.003 (ÖV-Reg-1.2)	4 Multimodale Drehscheiben	

Karte:



Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss (Gemeinde Lyss, Stand Mai 2020)

<p>Beschreibung und Ziel der Massnahme</p> <p>Der Bahnhof ist eine der wichtigsten Zentralitäten in der Gemeinde und spielt eine entscheidende Rolle als Mobilitätsdrehscheibe in der Region. Das Bahnhofumfeld ist die Adresse der Gemeinde. Die umgestaltete Bahnhofstrasse hat schon eine hohe Qualität. Ausserdem befindet sich mit dem Bangerter Park und den Villen ein schönes und identitätsstiftendes Ensemble im nördlichen Bereich des Bahnhofs. Zwischen Bahnhofstrasse und Bangerter Park fehlt aber noch die gesamtheitliche und auf die angrenzenden Entwicklungsgebiete abgestimmte Gestaltung. Bei der Neugestaltung sind die bestehenden Defizite bezüglich Fuss- und Veloverkehr und ÖV zu beheben und auch die städtebaulichen Akzente neu zu setzen.</p>	<p>Machbarkeit</p> <p>nicht relevant</p>
<p>Die Massnahme umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung zu einem repräsentativen Bahnhofplatz. Die Neugestaltung ist abgestimmt auf die Realisierung von platzfassenden Bauten mit publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss (Bahnhofgebäude, Kiosk, Velostation usw.). - Integration und Erweiterung von wichtigen Bahnhoffunktionen: Neugestaltung Busbahnhof, Erweiterung Velostation, hindernisfreie Gestaltung, Verlegung P+R in Untergeschoss, Prüfung weiterer Mobilitätsangebote, Anschluss an zukünftige zweite Personenunterführung usw. - Vernetzung des Bangerter Parks und des Bahnhofplatzes - Gestaltung des Bangerter Parks als grosszügiger und öffentlich zugänglicher Zentrumpark, Sicherstellung von Fussverbindungen durch die Parkanlage, Integration von Spiel- und Aufenthaltsflächen für die Bevölkerung 	
<p>Zweckmässigkeit</p> <p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einfaches und effizientes Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln - Optimale Zugänglichkeit zu den Mobilitätsdrehscheiben, kundenfreundliche und attraktive Ausgestaltung 	<p>Nutzen</p> <p>Die Umsteigebeziehungen Bahn-Bus und die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr inkl. der Zugänge zum ÖV werden deutlich verbessert (WK 1). Die Umgestaltung verbessert die Aufenthaltsqualität eines zentralen öffentlichen Raumes (WK 2). Durch die bessere Übersichtlichkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht (WK 3). Durch die</p>

- Bezug zum Handlungsbedarf: Stärkung des ÖV sind positive Umwelteffekte zu erwarten (WK 4).
- Zugänglichkeit zum ÖV verbessern, Kapazitätsengpässe beheben
 - Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr schliessen

- Bezug zur Teilstrategie:
- Mobilitätsdrehscheiben ausbauen
 - Zentrumsgebiete stärken

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte:

- Die Massnahme ist im Richtplan ESP Bahnhofgebiet Lyss und im städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss behördenverbindlich festgelegt.

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritte:

- Qualitätssicherndes Verfahren für städtebauliches Konzept 2021/22
- Planungen in Teilgebieten ab 2022/23
- Nutzungsplanung Drehscheibe Bahnhof Lyss ab 2022/23
- Bauprojekt/Kredit Drehscheibe Bahnhof Lyss ab 2024

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2026	2028
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	SBB; Transportunternehmen; Grundeigentümer
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
2.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Die Massnahme ersetzt teilweise die Massnahme 0371.2.003 aus dem AP2 «Schienengebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhaltstellen Busswil und Lyss)». Die im AP2 vorgesehene Optimierung der Bahnhaltstelle Lyss (neue Überdachung und Vorplatzgestaltung) wurde noch nicht realisiert und im städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss planerisch weiterentwickelt. Dieser Teil der Massnahme aus dem AP2 wird durch die vorliegende Massnahme ersetzt. Die im AP2 vorgesehene Optimierung der Bahnhaltstelle Busswil ist in Projektierung und wird demnächst realisiert.
- Die Massnahme wird mit der Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord (LV-Ü.6) abgestimmt.
- Die Bahnunterführung sowie auch die geplanten Entwicklungen im Bahnhofquartier haben sich auf die Planungsinhalte des ersten Planungsschrittes mit dem qualitätssichernden Verfahren für ein städtebauliches Konzept 2021/22 abzustützen.

Umweltverträglichkeit

nicht relevant

Quantitative Angaben, Dokumente

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

Brügg, Gesamtkoordination Bahnhof Brügg

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.KM-Mu.4	–	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	4 Multimodale Drehscheiben	

Karte:



Beschreibung und Machbarkeit

Der Bahnhof Brügg verknüpft die S-Bahn mit dem städtischen und regionalen Busnetz und den ÖV mit dem Fuss- und Velonetz. Aufgrund der Lage im Siedlungsgebiet und des attraktiven ÖV-Angebots besteht ein grosses Potenzial für Bike-and-Ride mit Umsteigen auf Bahn und Bus. Weiter bestehen ein Angebot von 30 Park-and-Ride-Plätzen sowie Carsharing und Einkaufsmöglichkeiten.

Direkt angrenzend an den Bahnhof liegt das Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Ile de Brügg / Neubrück (S-UV.1.11). Mit der Abstimmung von Bahnhofs- und Arealentwicklung kann ein attraktives urbanes Zentrumsgebiet geschaffen werden. Mit dem Neubau des regionalen Spitalzentrums Biel im Arbeitsschwerpunkt Brüggmoss (Luftdistanz 600m vom Bahnhof) wird die Bedeutung von Brügg als ÖV-Knoten und Umsteigepunkt weiter zunehmen.

Der Bahnhof Brügg soll zu einer wichtigen Mobilitätsdrehscheibe im Agglomerationskern ausgebaut werden. Es besteht insbesondere folgender Handlungsbedarf:

- Funktionale und gestalterische Aufwertung des Bahnhofplatzes
- Abstimmung mit der Arealentwicklung Ile de Brügg
- Verbesserung des südseitigen Zugangs zum Bahnhof und der Querung des Bahnareals für den Fuss- und Veloverkehr
- Anbindung des Spitalzentrums Biel an den Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr
- Ausbau des Park-and-Ride-Angebots Nord und Süd
- Überdachung Mittelperron, inkl. Treppe/Rampe/Wartebereich

Um die Abstimmung der unterschiedlichen Interessen und Projekte zu gewährleisten, wird eine zweckmässige Projektorganisation eingesetzt und ein geeignetes Planungsinstrument geschaffen.

 Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Einfaches und effizientes Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln
- Optimale Zugänglichkeit zu den Mobilitätsdrehscheiben, kundenfreundliche und attraktive Ausgestaltung

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Zugang zum ÖV verbessern, Kapazitätsengpässe beheben
- Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr schliessen

Bezug zur Teilstrategie:

- Mobilitätsdrehscheiben ausbauen
- Zentrumsgebiete stärken

Ein optimales Funktionieren der multimodalen Drehscheibe Bahnhof Brügg leistet einen Beitrag zum nachhaltigen Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft und unterstützt die angestrebte Modalsplit-Veränderung zugunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs (WK 1). Mit der Aufwertung des Bahnhofplatzes, der Personenanlagen und der Fuss- und Veloverbindungen werden die Qualität der öffentlichen Räume (WK 2) und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert (WK 3).

 Planungsstand

Verhandlungen zwischen SBB und Gemeinden

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
nicht relevant	nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	SBB; Verkehrsbetriebe Biel; Grundeigentümer; Region
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
0.1	–
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Ile de Brügg (S-UV.1.11)
- Brügg, Neuer Fuss- und Veloweg zwischen Bhf Brügg und Spitalzentrum (LV-Ü.1.14)

 Umweltverträglichkeit

–

 Quantitative Angaben, Dokumente

- Zone mit Planungspflicht Nr. 3 «Ile de Brügg»
 - Gemeinde Brügg: Bahnhof Brügg. Ortsanalyse, Entwicklungspotenzial (2018)
 - Gemeinde Brügg/Spitalzentrum Biel AG, Machbarkeitsstudie Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg (2020)
-

Biel, Gesamtkoordination Bahnhof Biel

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.KM-Mu.5	0371.3.007	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
ÖV-W-1	–	4 Multimodale Drehscheiben	

Karte:



Betrachtungssperimeter mit Perimeter Gesamtkoordination (violett)

Beschreibung und Machbarkeit

Der Bahnhof Biel ist die zentrale Mobilitätsdrehscheibe der Agglomeration Biel/Lyss und ein wichtiges stadträumliches Bindeglied zwischen Stadtzentrum und See und den Entwicklungsgebieten im Norden und Süden. In diesem Raum sind verschiedene Infrastrukturen- und -ausbauten in Planung, die optimal aufeinander und auf die städtebauliche Entwicklung abzustimmen sind. Insbesondere für folgende Projekte besteht Koordinationsbedarf:

- Kurz- und mittelfristige Massnahmen gemäss Empfehlungen aus dem Dialogprozess A5 Westast
- Neue Linienführung und Ausbau der Gleisanlagen sowie des Endbahnhofs asm
- Bahninfrastruktur und Perronanlagen SBB
- Neue Personenunterführung Ost
- Städtebauliche Entwicklung im Bereich «Bahnhof Süd/Masterplan»
- Überbauung Bahnhof-Parking
- Aussenräume Nord und Süd
- Veloverbindung West–Ost

Um die Abstimmung der unterschiedlichen Interessen und Projekte mit komplexen Abhängigkeiten zu gewährleisten, werden eine zweckmässige Projektorganisation und ein geeignetes Planungsinstrument geschaffen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Einfaches und effizientes Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln
- Optimale Zugänglichkeit zu den Mobilitätsdrehscheiben, kundenfreundliche und attraktive Ausgestaltung

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Zugang zum ÖV verbessern, Kapazitätsengpässe beheben
- Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr schliessen

Bezug zur Teilstrategie:

- Mobilitätsdrehscheiben ausbauen
- Zentrumsgebiete stärken

Ein optimales Funktionieren der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Biel leistet einen Beitrag zum nachhaltigen Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft und unterstützt die angestrebte Modal-Split-Änderung zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs (WK 1). Mit der Aufwertung der Personenanlagen und der Fussgänger- und Veloverbindungen werden die Qualität der öffentlichen Räume (WK 2) und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert (WK 3).

 Planungsstand

Die Projektstruktur «Gesamtkoordination Bahnhof Biel/Bienne 2030» mit einer Behördendelegation und einer fachlichen Koordinationsgruppe wurde aufgebaut und hat die Arbeiten aufgenommen. Das Pflichtenheft und ein Umsetzungsplan mit Koordinationsblättern wurden verabschiedet. Als Ergebnisse liegen vor:

- Machbarkeitsstudie Einbindung asm in den Bahnhof Biel, 2018
- Konzept Aussenraum Süd, 2019
- Machbarkeitsstudie Personenunterführung Ost, 2020

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
nicht relevant	nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Stadt Biel	ASTRA; TBA; AÖV; AGR; Region; Gemeinden; Transportunternehmungen;
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
0.4	–
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Abschnittswise Doppelspurausbau Biel-Täuffelen-Ins-Bahn BTI (ÖV-Ort.1)
- Biel, Personenunterführung Ost Bahnhof Biel (LV-Ü.3)
- Biel, Verbindung Mühlefeldstrasse - Bahnhof Süd (Passerelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse) (LV-Ü.5)
- Gestaltung Chipot- und Aberli-Strasse, Biel (MIV-Auf 2.3)
- Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz (KM-Mu.6)

Umweltverträglichkeit

- Ortsbilder von nationaler Bedeutung Biel (ISOS 10001/2) und Nidau (ISOS 0955)

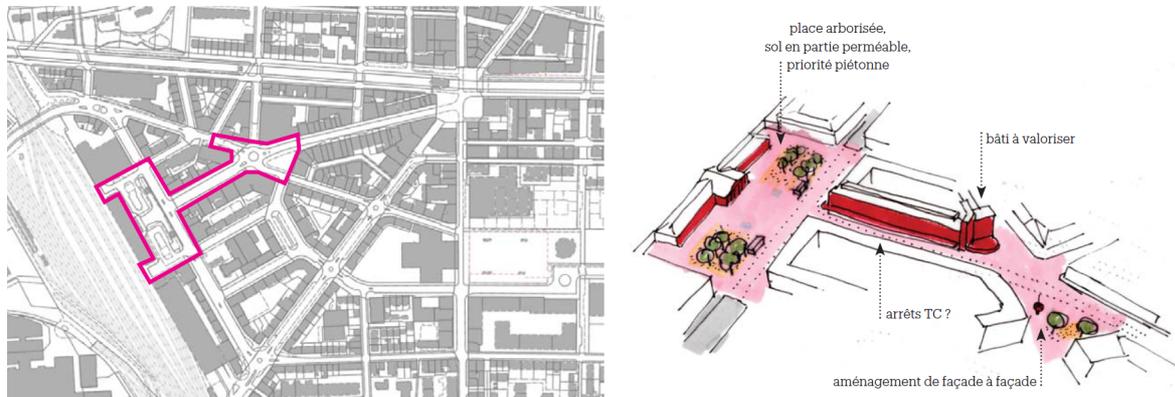
Quantitative Angaben, Dokumente

- Pflichtenheft Gesamtkoordination Bahnhof Biel/Bienne 2030, 2017
 - Umsetzungsplan Gesamtkoordination Bahnhof Biel/Bienne 2030, 2018
-

Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz, 1. Etappe

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.KM-Mu.6	–	4.Generation	B
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	4 Multimodale Drehscheiben	

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Der Bahnhofplatz ist einer der bedeutendsten öffentlichen Räume der Stadt Biel. Er wird täglich von rund 30'000 zu Fuss Gehenden überquert und bildet den wichtigsten Knotenpunkt des regionalen und städtischen Verkehrs. Zusammen mit der angrenzenden Bahnhofstrasse stellt er ausserdem einen Schwerpunkt im städtischen Einkaufs- und Dienstleistungsangebot und das Tor zur Innenstadt dar. Während des letzten Jahrhunderts hat sich der Bahnhofplatz von einem grosszügigen Platz zu einer Verkehrsfläche entwickelt, die zu einem grossen Teil von Abstellflächen für Autos, Taxis und Zweiräder dominiert wird.

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

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

Mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes werden folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung eines städtischen Platzes mit einem einheitlichen Raumgefüge und einer hohen Aufenthaltsqualität
- Steigerung der Attraktivität und Qualität als multimodale Drehscheibe
- Entflechtung und Optimierung der Verkehrsströme
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs für alle Verkehrsteilnehmer/innen
- Verbesserung der Lesbarkeit der Bushaltestellen
- Optimierung der Zweiradabstellplätze

Machbarkeit

Die verkehrliche und bauliche Machbarkeit wurde im 2015 abgelehnten Projekt grundsätzlich nachgewiesen.

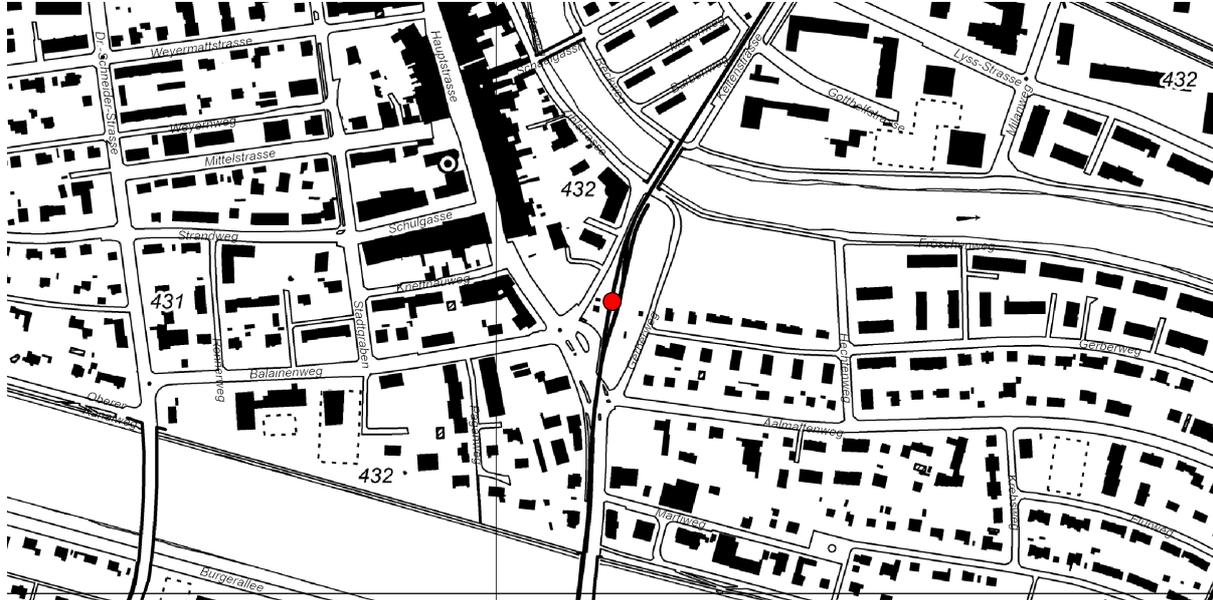
Es wird mit Gesamtkosten von 30.00 Mio CHF gerechnet. Die Realisierung erfolgt etappiert. Im B-Horizont ist eine erste Etappe im Umfang von 15 Mio. CHF vorgesehen.

Zweckmässigkeit	Nutzen
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität - Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung - Innenstadt von Biel und Nidau als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitor <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufenthaltsqualität verbessern - Siedlungsqualität verbessern - Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen <p>Bezug zu Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÖV und kombinierte Mobilität: Umsteigebeziehungen verbessern - MIV: Strassenraum siedlungsverträglich gestalten - Fussverkehr: Strukturierende Achsen stärken 	<p>Die Neugestaltung verbessert Zugänglichkeit, Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des ÖV und optimiert das Gesamtverkehrssystem im Umfeld des Bahnhofs (WK 1). Die Aufwertung der Strassenräume und Platzflächen erhöht die Siedlungsqualität (WK 2) und verbessert die subjektive Verkehrssicherheit (WK 3). Die Förderung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs wirkt sich positiv auf die Umweltbelastung aus (WK 4).</p>
Planungsstand	
2	
Bisherige Planungsschritte:	
<ul style="list-style-type: none"> - Projekt für Neugestaltung 2015, in Volksabstimmung verworfen - Vorstudien 	
Bau- und Finanzierungsreife	
2	
Nächste Planungsschritte:	
<ul style="list-style-type: none"> - Gesamtkonzept Bahnhofgebiet Biel - Vorprojekt mit Wettbewerbsverfahren - Baubewilligung und Ausführungskredit <p>Für Planung, Projektierung und Bewilligung wird mit einem Zeitaufwand von sechs Jahren gerechnet. Das Projekt ist in der Investitionsplanung der Stadt Biel eingestellt.</p>	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2028	2030
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Transportunternehmungen; Anstösser; Gewerbe; Verbände
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
15.00	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
<ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 	
Ausserhalb AP-Perimeter:	
<ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
<ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofstrasse (MIV-Auf.5) 	
Umweltverträglichkeit	
<ul style="list-style-type: none"> - Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS 10001/2) 	
Quantitative Angaben, Dokumente	
–	

Nidau, Gesamtkoordination Bahnhof Nidau

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.KM-Mu.7	–	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	4 Multimodale Drehscheiben	

Karte:



Beschreibung und Machbarkeit

Der Bahnhof Nidau verknüpft die Agglomerationslinie der Biel-Ins-Täuffelen-Bahn mit dem städtischen Busnetz und den ÖV mit dem Fuss- und Velonetz. Das Bahnhofareal ist Teil des Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiets Bahnhof Nidau (S-UV.1.22). Es bildet den Auftakt zum dicht genutzten Stadtzentrum (Altstadt) von Nidau und bietet Potenzial für eine städtebauliche Verdichtung und Aufwertung mit Zentrumsnutzungen.

Der Bahnhof Nidau soll zu einer wichtigen Mobilitätsdrehscheibe im Agglomerationskern ausgebaut werden. Dabei müssen komplexe Fragen und Abhängigkeiten gelöst werden:

- Städtebauliche Verdichtung mit attraktiven öffentlichen Räumen und Zentrumsnutzungen am südlichen Eingang zum Stadtzentrum (Altstadt)
- Neugestaltung des Verkehrsknotens auf der Hauptstrasse (Kreisell)
- Neubau Perronanlage und Technikgebäude
- Ersatz Werkleitungen
- Provisorische Parkierung und Buswendeschlaufen
- Ausbau und Verbesserung der Veloparkierung und des Zugangs zum ÖV
- Neuregelung des Grundeigentums

Um die Abstimmung der unterschiedlichen Interessen und Projekte zu gewährleisten, wird eine zweckmässige Projektorganisation und ein geeignetes Planungsinstrument geschaffen.

 Zweckmässigkeit und Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Einfaches und effizientes Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln
- Optimale Zugänglichkeit zu den Mobilitätsdrehscheiben, kundenfreundliche und attraktive Ausgestaltung

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Zugang zum ÖV verbessern, Kapazitätsengpässe beheben
- Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr schliessen

Bezug zur Teilstrategie:

- Mobilitätsdrehscheiben ausbauen
- Zentrumsgebiete stärken

Ein optimales Funktionieren der multimodalen Drehscheibe Bahnhof Nidau leistet einen Beitrag zum nachhaltigen Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft und unterstützt die angestrebte Modalsplit-Veränderung zugunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs (WK 1). Mit der Aufwertung des Bahnhofplatzes, der Personenanlagen und der Fuss- und Veloverbindungen werden die Qualität der öffentlichen Räume (WK 2) und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert (WK 3).

 Planungsstand

Die Projektorganisation ist eingesetzt, die Gesamtplanung liegt vor. Der Erlass der Nutzungsplanung und die einzelnen Bauprojekte sind in Vorbereitung.

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
31.12.2020	31.12.2024
Federführung	Weitere Beteiligte
Stadt Nidau	TBA-OIK III; AÖV; Transportunternehmungen; Grundeigentümer
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
0.1	–
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Abschnittweiser Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau (ÖV-Ort. 1)
- Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum (LV-Ü.7.6)
- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Bahnhof Nidau (S-UV.1.22)

Umweltverträglichkeit

- Ortsbild von nationaler Bedeutung Nidau (ISOS 0955)

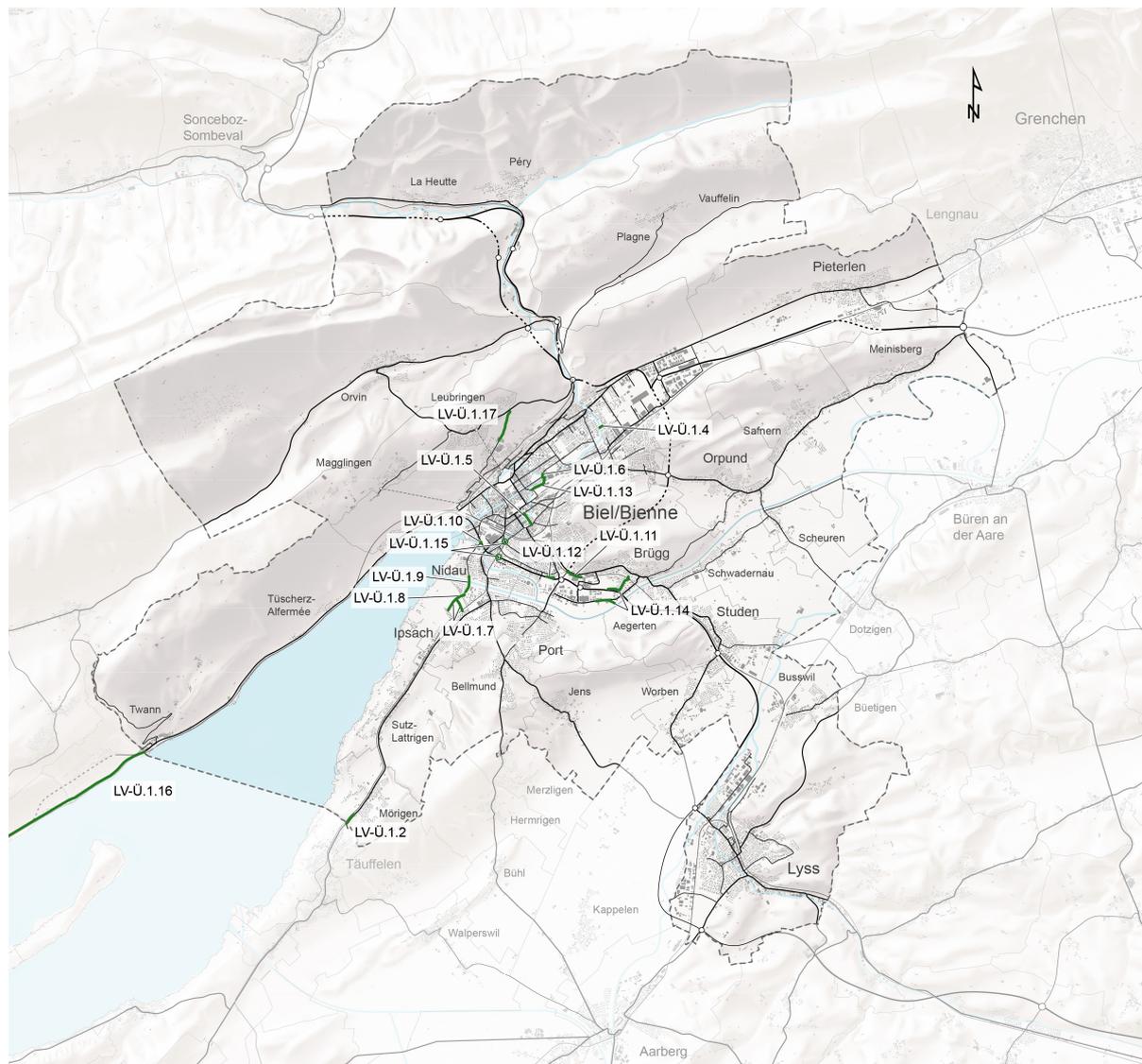
Quantitative Angaben, Dokumente

- Stadt Nidau: Gesamtverkehrskonzept Nidau (2019)
 - Stadt Nidau: Städtebauliches Leitbild Lebensraum Nidau (2013)
-

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, A-Horizont, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.1	–	4. Generation	A
Frühere Nr.		Kategorie	
–		5 Langsamverkehr	5.2 Pauschale Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung

Mit dem Massnahmenpaket werden prioritäre Netzlücken und Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr behoben, die in der Schwachstellenanalyse eruiert wurden. Mit den Massnahmen werden

- physische Netzlücken geschlossen, wobei insbesondere die Trennwirkung von Bahnanlagen, Gewässern und stark belasteten Strassen überwunden wird.
- auf bestehenden Velorouten die Sicherheit und der Komfort verbessert.
- das geplante regionale Spitalzentrum im Brüggmoos an das übergeordnete und lokale Routennetz angebunden.
- bekannte Unfallschwerpunkte saniert.

Zweckmässigkeit	Nutzen
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der südwestlichen Agglomeration verbessern - Anbindung des Arbeitsschwerpunkts Bruggmoos verbessern - Netzlücken auf den Agglomerationsachsen schliessen - Mittelachse in Biel vervollständigen - Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern <p>Bezug zur Teilstrategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen - Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen - Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen 	<p>Die Behebung von Netzlücken und Schwachstellen stärkt den Fuss- und Veloverkehr und die Intermodalität (WK 1) und erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und die Qualität der öffentlichen Räume werden verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt (WK 2). Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs reduziert die Umweltbelastung und den Flächenbedarf (WK 4).</p>
<p>Gesamtkosten</p> <p>15.09 Mio CHF</p>	
<p>Finanzierungsschlüssel</p> <p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 	
<p>Quantitative Angaben, Dokumente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2020 - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021 - Sachplan Velo 2035 Stadt Biel, Stand 2020 - Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018 	

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.2	MIV-O-2.06	–	0371.3.013	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Ausbau Radweg zwischen Mörigen und Gerolfingen

Kurzbeschreibung Radstreifen zwischen Mörigen und Gerolfingen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Teilstrategie Veloverkehr: Direktroute, direkte und sichere Routen für schnelle und geübte Velofahrende, meist entlang von Hauptverkehrsachsen



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Mörigen, Täuffelen	TBA-OIK III	Gemeinden	Festsetzung	–	Länge in m	600	1.5	–

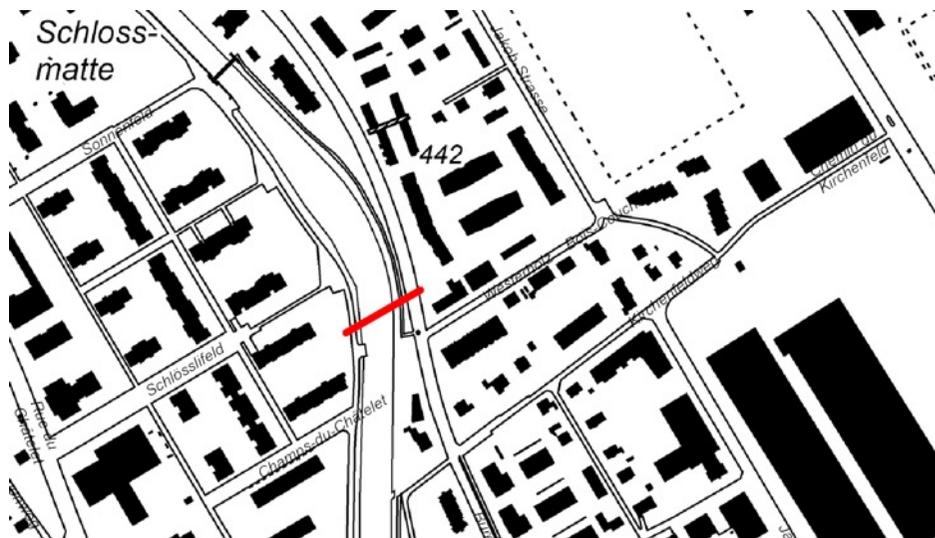
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.4	-	-	-	Fussweg-/Velonetz Biel: Brücke Westerholz über die Schüss

Kurzbeschreibung Brücke für den Fuss- und Veloverkehr über die Schüss zwischen Mühlestrasse und Länggasse. Die Verbindung schliesst eine störende Lücke im Veloroutennetz, die heute zu Umwegen über ungeeignete Strassen mit mehreren Richtungswechseln zwingt. Mit dem neuen Übergang wird ein weiteres Element der Mittelachse Biel als strukturierendes Rückgrat des Velonetzes realisiert.

Teilstrategie Veloverkehr: Strukturierende West-Ost-Verbindung im Stadtgebiet zwischen Seeufer, Stadtzentrum und Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld (Mittelachse Biel)

Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Netzlücke Nr. 56



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel/Bienne	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr	Fläche in m ²	150	1.20	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.5	-	-	-	Fussweg-/Velonetz Biel: Neubau Gartenstrasse (Mattenstrasse – Madretschstrasse)

Kurzbeschreibung Die Stadt Biel realisiert in drei Etappen eine Route für den Langsamverkehr aus den südlichen Quartieren in die Innenstadt. Mit dieser Verbindung soll für den Langsamverkehr eine eigenständige sichere Verbindung unabhängig vom bereits bestehenden städtischen Hauptstrassennetz geschaffen werden. In den vergangenen Jahren wurden die beiden ersten Etappen bereits realisiert. Die dritte Etappe soll die noch fehlende Netzlücke von der Mattenstrasse bis Madretschstrasse schliessen.



Das bestehende Vorprojekt beinhaltet folgenden Massnahmen:

- Verbesserung der Querung der Mattenstrasse
- Neubau Velo- und Fussgängeroute, Breite: 4.50m / Länge 106m
- Neubau Velo-Fussgängerbrücke über Madretsch-Schüss
- Verbesserung der Abbiegebeziehung für die Route auf der Madretschstrasse

Teilstrategie Veloverkehr: Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen

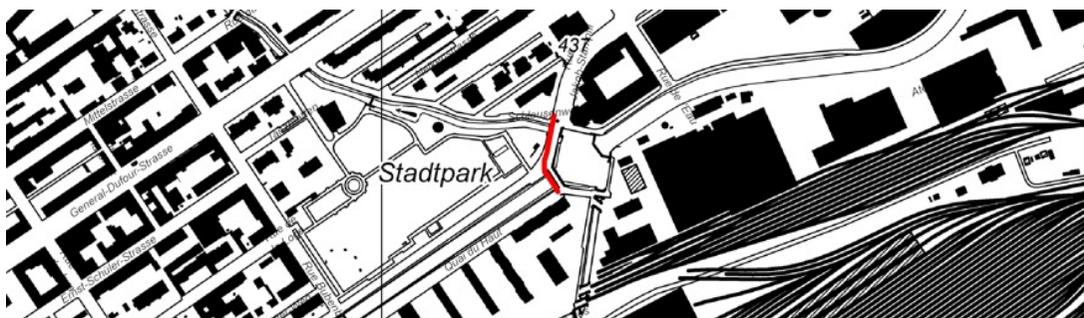
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel/Bienne	Gemeinde	-	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr	Fläche in m ²	1'380	1.60	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.6	–	–	–	Fussweg-/Velonetz Biel: Verbindung Hauserwehr

Kurzbeschreibung Mit der Realisierung der Fuss- und Veloroute auf der Schüssinsel und deren Fortsetzung entlang des Omega-Areals bis zur Wasserstrasse stellt sich die Frage nach der Weiterführung des Fuss- und Veloverkehrs zwischen dem Schleusenweg und Oberer-Quai. Die bestehende Führung des Langsamverkehrs weist insbesondere für Velofahrer Sicherheitslücken und keine direkte und qualitative Verbindung auf. Grund dafür sind ungünstige und knapp bemessene Abbiegespuren. Dazu bildet das Hauserwehr (schützenswertes K-Objekt) ein zentrales Element einer allfälligen Weiterführung des Radweges.

Die Einrichtung einer Passerelle entlang der Strassenbrücke kann aufgrund von Platz- und Sicherheitsmängeln verkehrstechnisch nicht weiterverfolgt werden. Allerdings kann mit der Verbreiterung der Strassenbrücke mehr Platz für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen werden, ohne Beeinträchtigung des Hochwasserschutzes. Dank einer Abbiegespur von 2m-Breite verfügen die vom Uferweg kommenden Velofahrenden über eine sicherere Infrastruktur um zum Oberen Quai zu gelangen. Das Linksabbiegen wird für die Velofahrerinnen und Velofahrer aus der Jakob-Stämpfli-Strasse erleichtert. In der Gegenrichtung wird dank der Einrichtung eines 1.8m breiten Radstreifens eine komfortablere Veloverbindung geschaffen. Für den Fussverkehr steht, zusätzlich zum bestehenden Übergang direkt beim Wehr, eine neue Verbindung auf dem Trottoir zur Verfügung. Die Verbreiterung wird für den 40t-Schwerverkehr ausgebaut, was eine Verschiebung des Wehrs von der Bielschüss bedingt.

Teilstrategie Veloverkehr: Strukturierende West-Ost-Verbindung im Stadtgebiet zwischen Seeufer, Stadtzentrum und Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld (Mittelachse Biel)



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel/Bienne	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr	Fläche in m ²	1'100	1.50	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

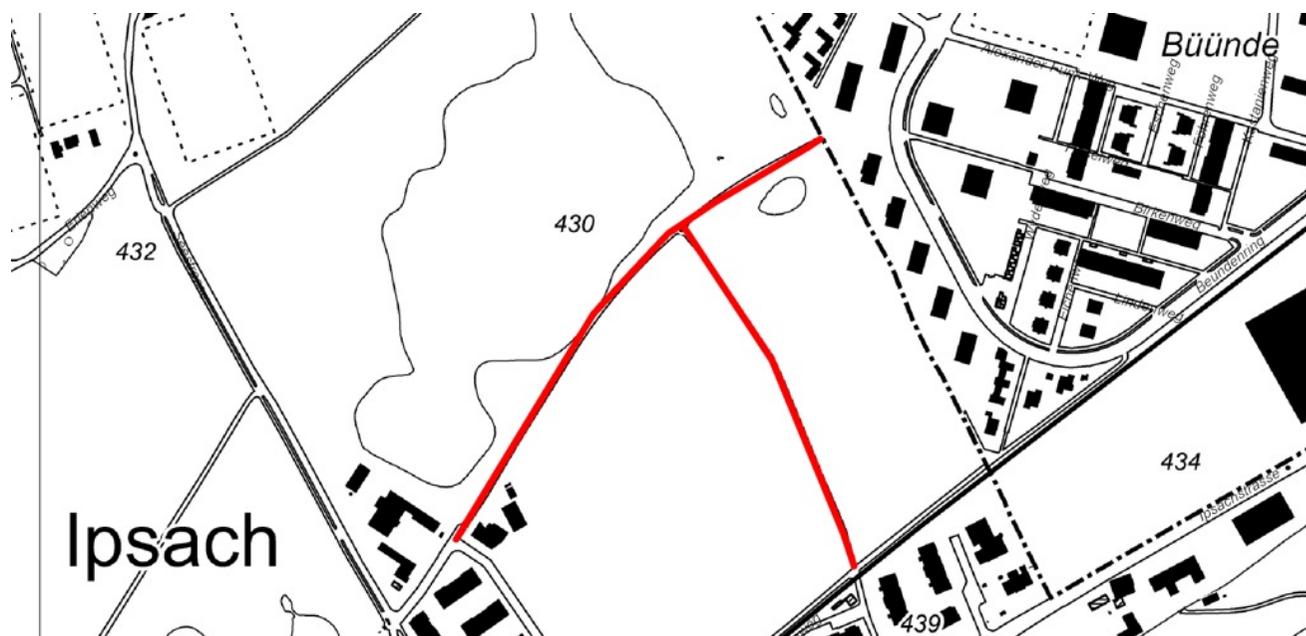
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.7	LV-N-10.1	–	–	Veloverbindung Ipsach-Nidau- Biel Zentrum: Abschnitt Feldwege Weiermatt, Ipsach

Kurzbeschreibung Feldwege Weiermatt: Ausbau auf 3.50 m (800 m²) und Asphaltbelag (2000 m²). Grundlage: Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018: Massnahme Nr. 2

Teilstrategie Veloverkehr: Kombinierte Direkt- und Komfortroute

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M45. Die Massnahme liegt innerhalb eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr. Die Anforderungen an eine Vorrangroute sind angemessen zu berücksichtigen.



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Ipsach	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr	Länge in m	500	0.32	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

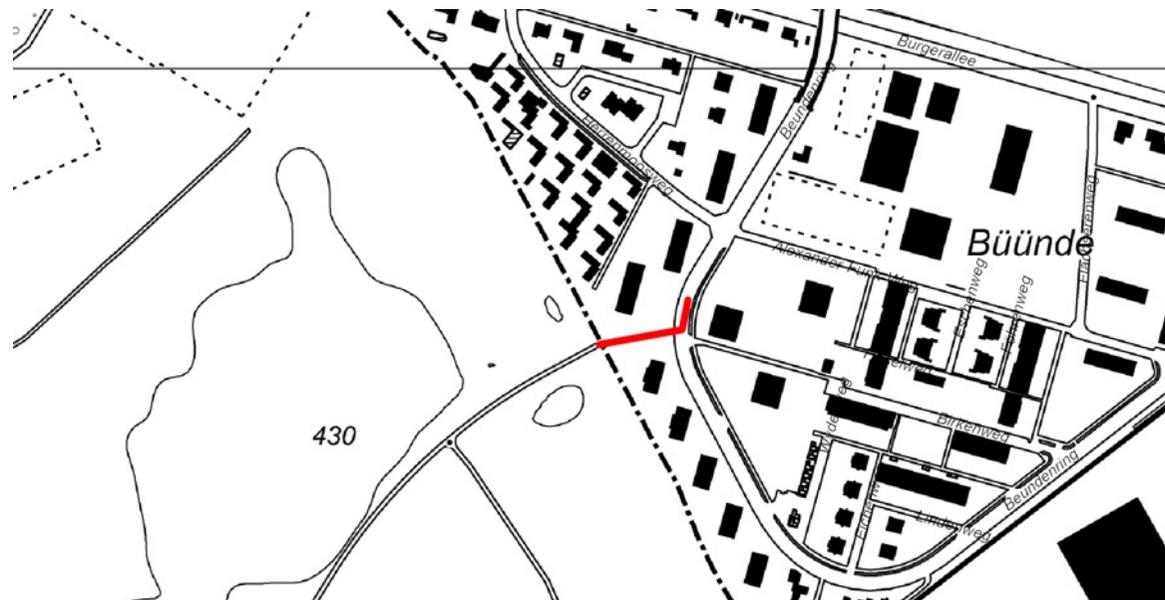
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.8	LV-N-10.1	–	–	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündungsbereich Feldweg Weienmatt - Beundenring

Kurzbeschreibung Anpassung der Linienführung, Ausbau auf 3.50 m und Asphaltbelag des Feldwegs (235 m²), Abbiegehilfe auf dem Beundenring mittels Verkehrsinseln und Mittelstreifen. Grundlage: Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018: Massnahme Nr. 3

Teilstrategie Veloverkehr: Kombinierte Direkt- und Komfortroute

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M45 / M46. Die Massnahme liegt innerhalb eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr. Die Anforderungen an eine Vorrangroute sind angemessen zu berücksichtigen.



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr	Länge in m	100	0.10	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BBS.LV-Ü.1.9	LV-N-10.1	–	–	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Kanalbrücke Dr. Schneider-Strasse (Herrenmoosweg bis Balainenweg)						
Kurzbeschreibung		<p>Abbiegehilfe im Bereich Herrenmoosweg mittels Verkehrsinseln und Mittelstreifen; Radstreifenmarkierungen auf den Brückenzufahrten. Grundlage: Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018: Massnahme Nr. 4</p> <p>Teilstrategie Veloverkehr: Kombinierte Direkt- und Komfortroute Die Massnahme liegt innerhalb eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr. Die Anforderungen an eine Vorrangroute sind angemessen zu berücksichtigen.</p>								
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Nidau	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr	Länge in m	300	0.05	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.10	LV-N-10.1	–	–	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündung Dr. Schneider-Str. in Aarbergstrasse

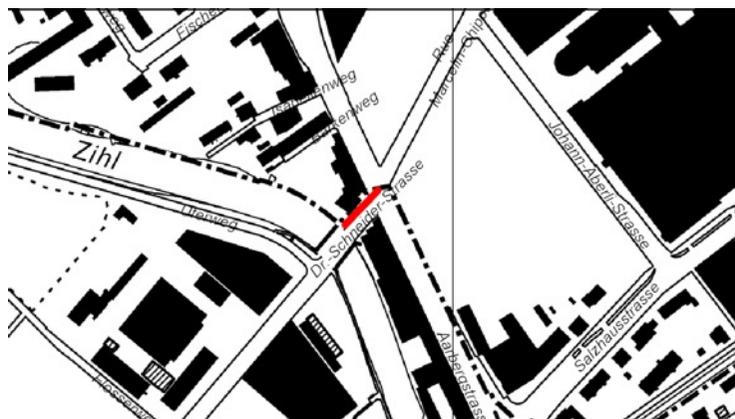
Kurzbeschreibung Um eine sichere und direkte Veloverbindungen anzubieten ist eine Sanierung/Umgestaltung der gesamten Kreuzung notwendig. Damit infrastrukturelle Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs umgesetzt werden können, müssen die Verkehrsflächen reorganisiert werden. Die durch die Neugestaltung der Kreuzung freiwerdenden Flächen, können für die Aufwertung im städtebaulichen Kontext, zur Verbesserung der Fussverkehrssicherheit sowie Priorisierung des öffentlichen Verkehrs genutzt werden. Massnahmen:

- Fahrbahnverbreiterung/Trottoiranpassung Zufahrt Dr. Schneider-Strasse
- Anpassung LSA-Steuerung
- Markierungen Velovorfahrt u.a.

Teilstrategie Veloverkehr: Kombinierte Direkt- und Komfortroute

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M12. Die Massnahme liegt innerhalb eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr. Die Anforderungen an eine Vorrangroute sind angemessen zu berücksichtigen.

Grundlage: Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018: Massnahme Nr. 6

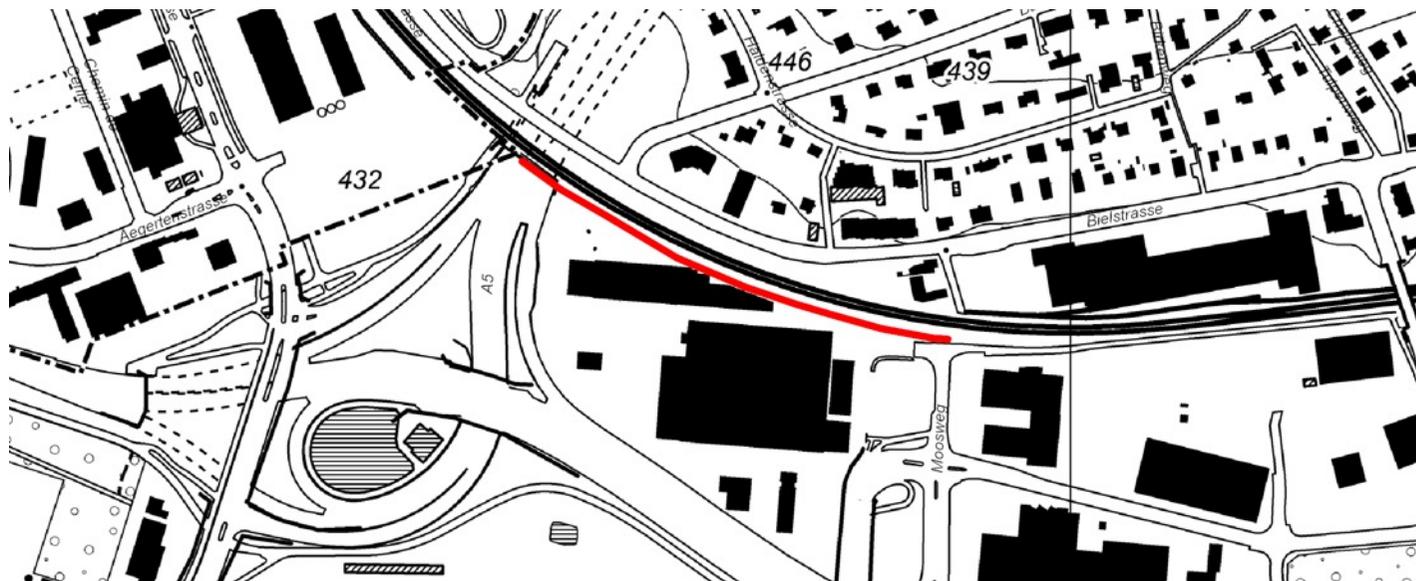


Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau, Biel	Gemeinde Nidau	Stadt Biel	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr	Länge in m	250	1.5	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.11	-	-	-	Veloverbindung Brügg-Biel: Netzlücke Areal Notz AG

Kurzbeschreibung Verbindung Fuss- und Veloweg südseitig der Bahnlinie zwischen Moosweg und Querung der Autobahn A5 mit Anschluss an Fuss- und Velounterführung



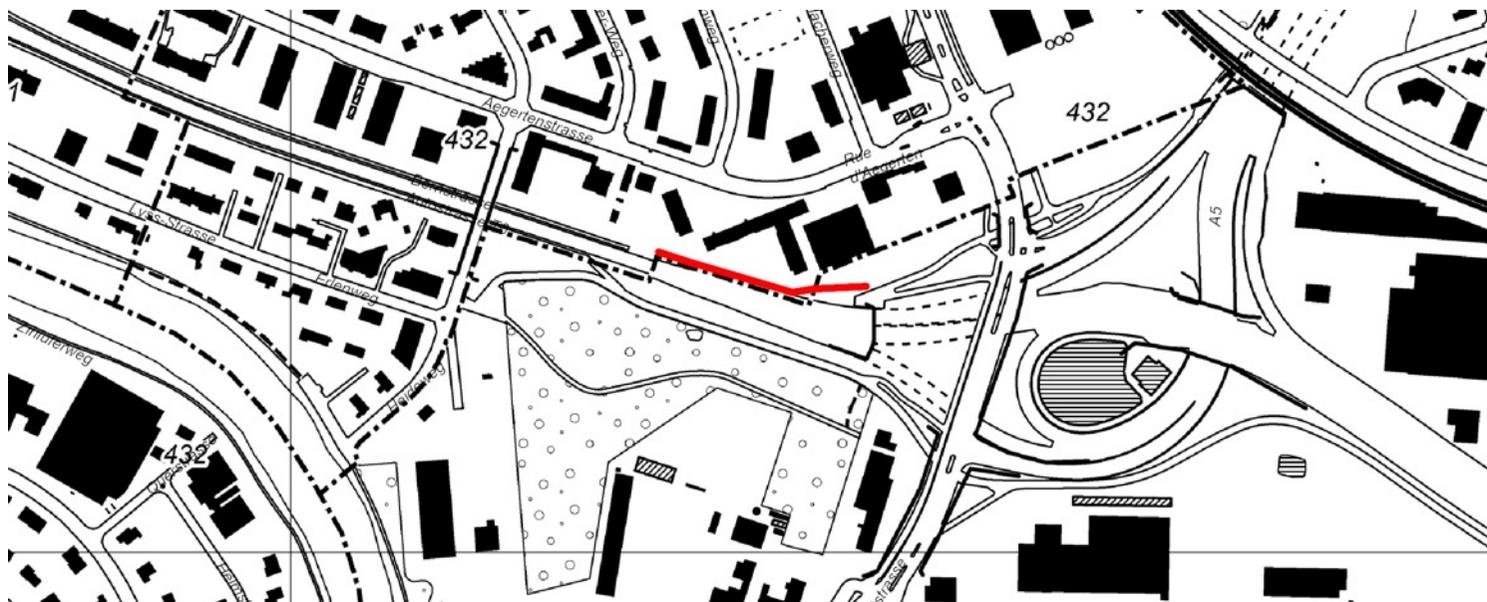
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Brügg	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	-	Länge in m	400	0.05	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.12	-	-	-	Veloverbindung Brügg-Biel: Netzlücke Nordseite Verzweigungsbauwerk A5 Brügg

Kurzbeschreibung Verbindung Fuss- und Veloweg nordseitig der Autostrasse A6 bis Portstrasse mit Anschluss an Fuss- und Velounterführung (kantonaler Radweg), kostenintensiv aufgrund Stützmauer und Altlastensanierung.

Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Netzlücke Nr. 96
 Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M12



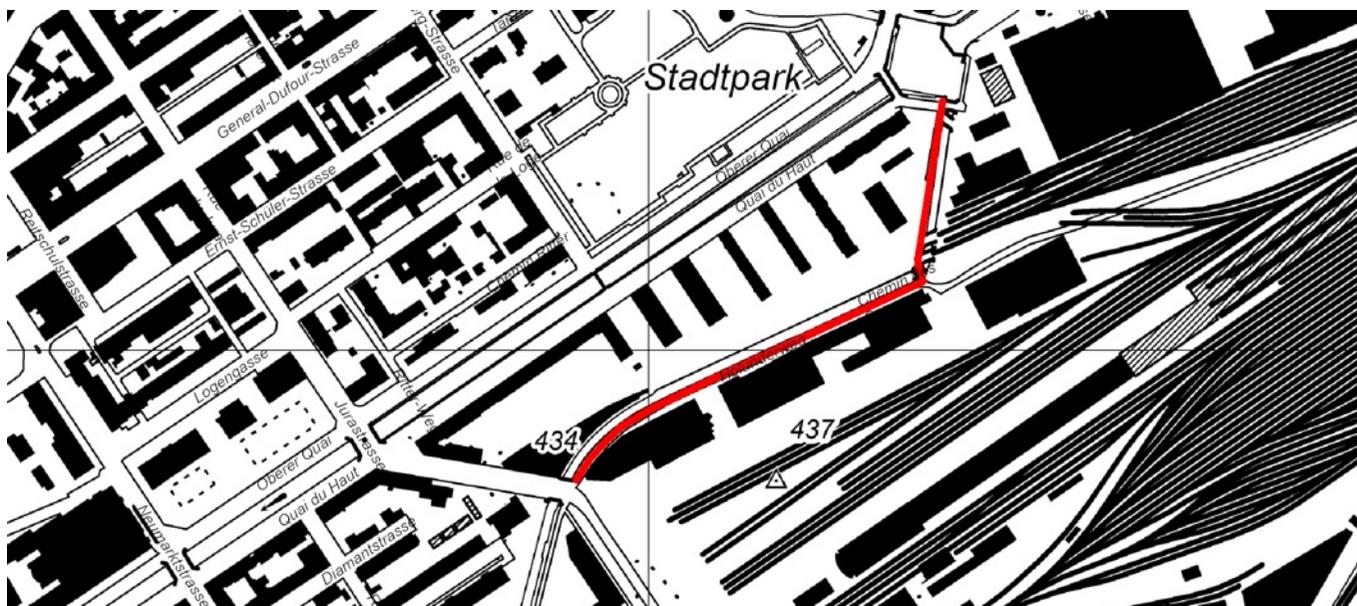
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Brügg	TBA-OIK III	Gemeinde	Festsetzung	-	Länge in m	130	0.5	

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.13	–	–	–	Fussweg-/Velonetz Biel: Ausbau Holunderweg zwischen Hauserwehr und Jurastrasse

Kurzbeschreibung Verbreiterung des bestehenden Fuss- und Velowegs zwecks räumlicher Trennung von Velofahrenden und zu Fuss gehenden und Erhöhung der Verkehrssicherheit. Bau einer neuen Fuss- und Velobrücke und Ersatz der bestehenden Fuss- und Velobrücke. Die Massnahme ist Bestandteil der Revitalisierung der angrenzenden Madretsch-Schüss. Durch die Verbreiterung und Verschiebung des Bachbetts nach Norden entsteht mehr Raum für Erholungszwecke und den Ausbau des Fuss- und Velowegs.

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Komfortroute



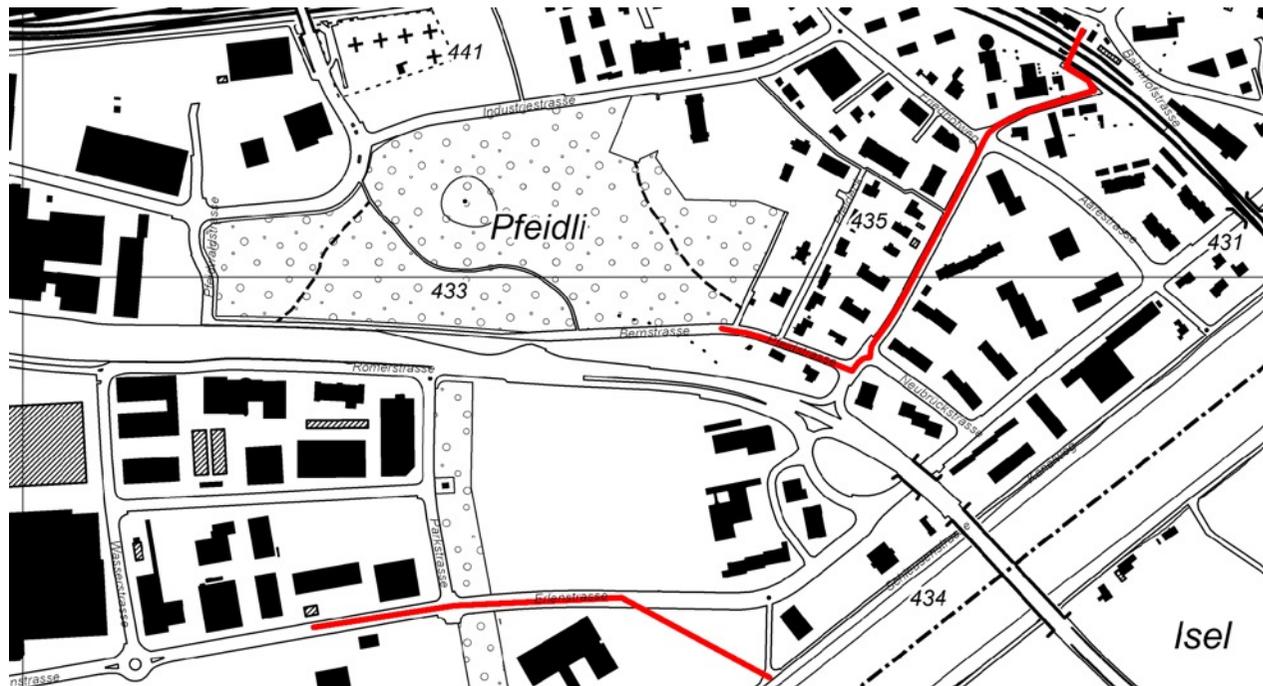
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	AGR	Festsetzung		Fläche in m ²	1'650	1.5	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.14	—	—	—	Brügg, Neuer Fuss- und Veloweg zwischen Bhf Brügg und Spitalzentrum

Kurzbeschreibung: Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Bahnhof Brügg und Spitalzentrum über Pfeidstrasse.

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M75



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Brügg	Gemeinde	—	Festsetzung		Länge in m	1'000	1.0	Veloroute gemäss Art. 59 SG
					Fussgängerstreifen	5	0.02	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG
					Fussgängerschutzinsel mit Strassenaufweitung	3	0.75	

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation **A-Horizont**

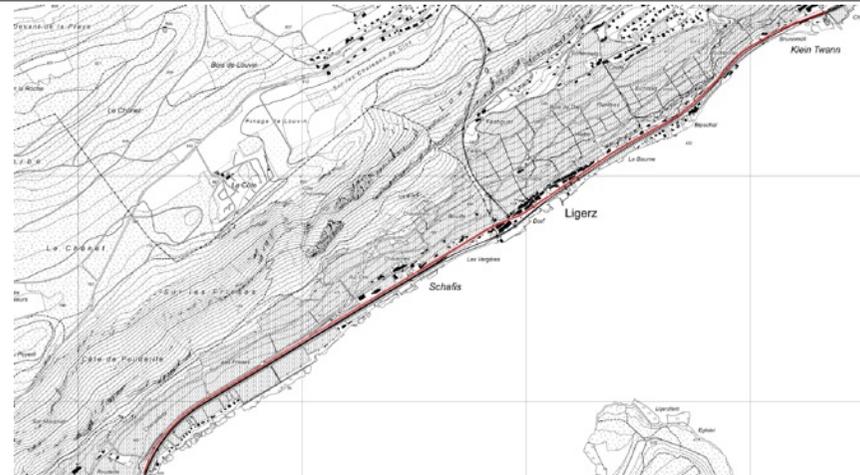
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.1.16	-	-	-	Veloverbindung La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz

Kurzbeschreibung Realisierung einer durchgehend sicheren und attraktiven Verbindung für den Veloverkehr in den Agglomerationskern als Alternative zum MIV auf der stark belasteten Agglomerationsachse. Massnahme: Durchgehende Wegbreite von 4.00 m, Befestigung, Beleuchtung.

Die Realisierung der Veloverbindung La Neuveville-Biel erfolgt in vier Abschnitten:

- Abschnitt 1, La Neuveville-Ligerz: Massnahme LV-Ü.1.16 (AP 4, A-Horizont)
- Abschnitt 2, Twann-Tüscherz: Massnahme LV-Ü.7.5 (ARE-Code 0371.3P.053)
- Abschnitt 3, Vingelz: Massnahme MIV-Auf.2.21 (AP 4, A-Horizont)
- Abschnitt 4, Biel Strandboden: MIV-Auf.2.20 (AP 4, A-Horizont)

Teilstrategie Veloverkehr: Komfortroute / Direktroute
 Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Routenoptimierung Freizeitverkehr Nr. 141



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
La Neuveville, Ligerz	TBA-OIK III	Gemeinden	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr (kantonaler Radweg)	Länge in m	3'700	3.0	-

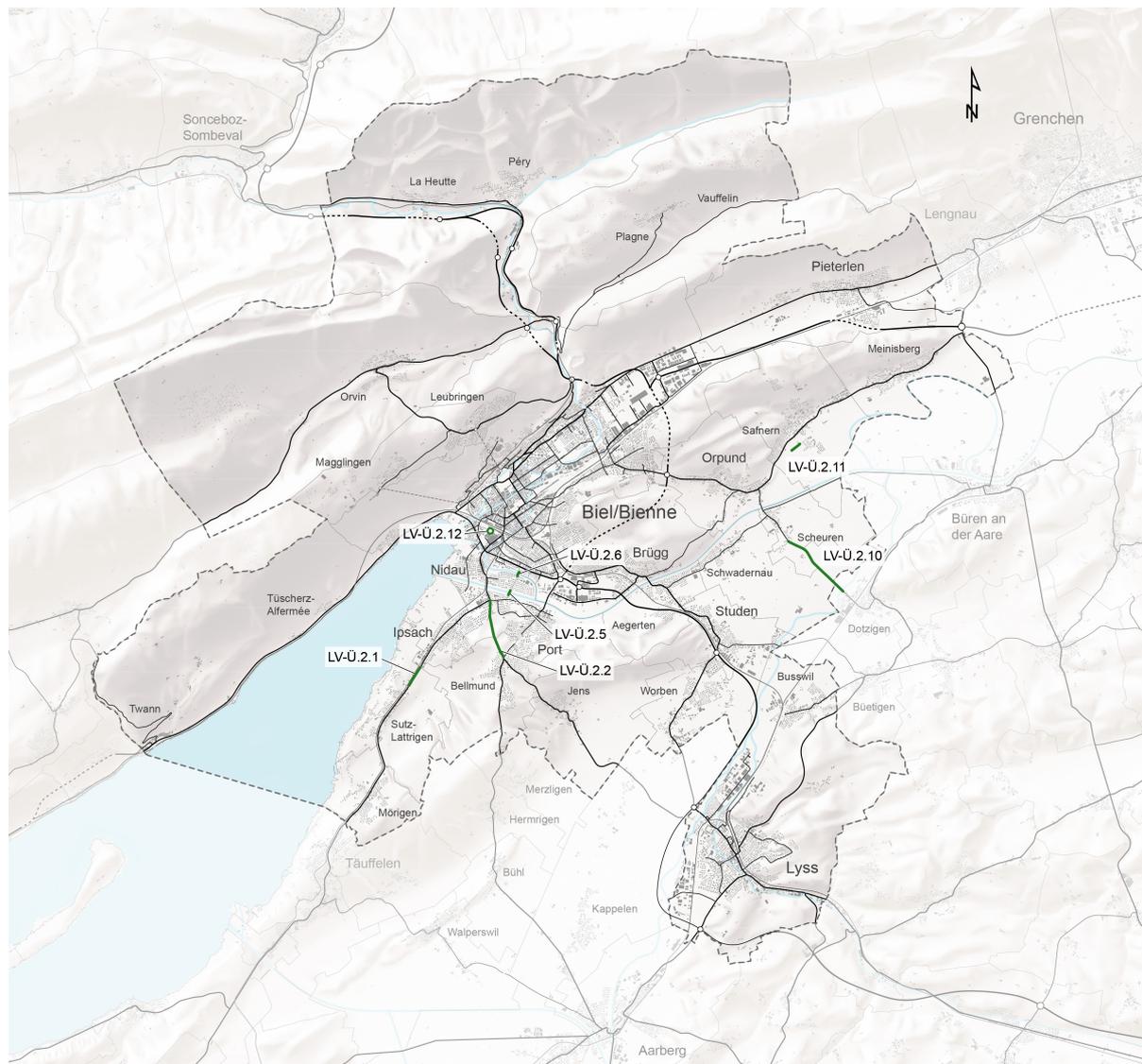
4. Generation		A-Horizont								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel						
BBS.LV-Ü.1.17	–	–	–	Veloverbindung Biel-Evilard						
Kurzbeschreibung	Ersatz des signalisierten allgemeinen Fahrverbots durch ein Verbot für den motorisierten Verkehr auf dem Neuweg zwischen Biel und Evilard. Dazu Sicherung der Verflechtung des Veloverkehrs bei der Einmündung in die Leubringenstrasse dank Bau z. B. einer Mittelinsel für das Queren in zwei Etappen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Geschwindigkeitsreduktion) von der Kreuzung bis zur Ortseinfahrt von Leubringen.									
	Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme: M16 Sachplan Velo 2025 Stadt Biel, Stand 2020: Massnahme: 59									
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz		
Evilard, Biel	Stadt Biel	–	Zwischenergebnis	–	Fläche in m ²	500	0.5	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG		

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

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

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.2	–	4. Generation	B
Frühere Nr.		Kategorie	
–		5 Langsamverkehr	5.2 Pauschale Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung

Mit dem Massnahmenpaket werden Netzlücken und Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr behoben, die in der Schwachstellenanalyse eruiert wurden. Mit den Massnahmen werden

- physische Netzlücken geschlossen, wobei insbesondere die Trennwirkung von Bahnanlagen, Gewässern und stark belasteten Strassen überwunden wird.
- auf bestehenden Velorouten die Sicherheit und der Komfort verbessert.
- das geplante regionale Spitalzentrum im Brüggmoos an das übergeordnete und lokale Routennetz angebunden.
- bekannte Unfallschwerpunkte saniert.

Zweckmässigkeit**Bezug zum Zukunftsbild:**

- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Anbindung der südwestlichen Agglomeration verbessern
- Anbindung des Arbeitsschwerpunkts Brüggmoos verbessern
- Netzlücken auf den Agglomerationsachsen schliessen
- Mittelachse in Biel vervollständigen
- Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern

Bezug zur Teilstrategie:

- Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen
 - Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen
 - Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen
-

Nutzen

Die Behebung von Netzlücken und Schwachstellen stärkt den Fuss- und Veloverkehr und die Intermodalität (WK 1) und erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und die Qualität der öffentlichen Räume werden verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt (WK 2). Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs reduziert die Umweltbelastung und den Flächenbedarf (WK 4).

Gesamtkosten

10.0 Mio CHF

Finanzierungsschlüssel**Innerhalb AP-Perimeter:**

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

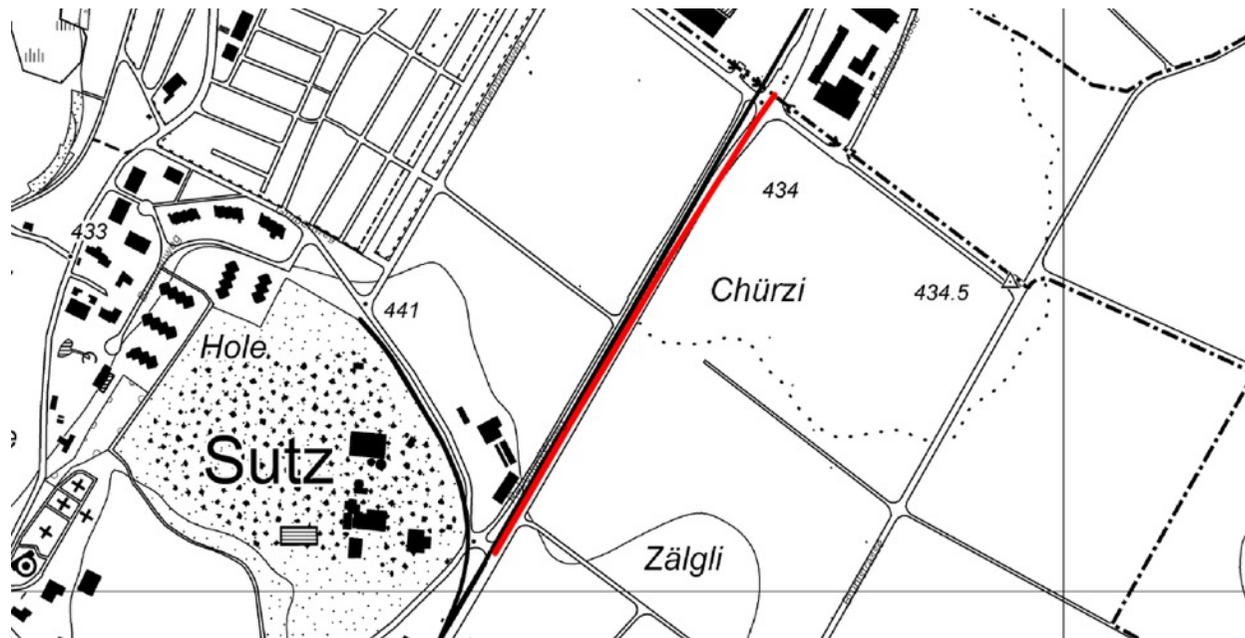
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
-

Quantitative Angaben, Dokumente

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2020
 - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021
-

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.2.1	MIV-O-2.05	–	0371.3.013	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Massnahmen zur Verbesserung Velosicherheit

Kurzbeschreibung Kantonsstrasse: Radstreifen ausserorts zwischen Ipsach und Sutz
 Teilstrategie Veloverkehr: direkte und sichere Routen für schnelle und geübte Velofahrende, meist entlang von Hauptverkehrsachsen (Direktroute)



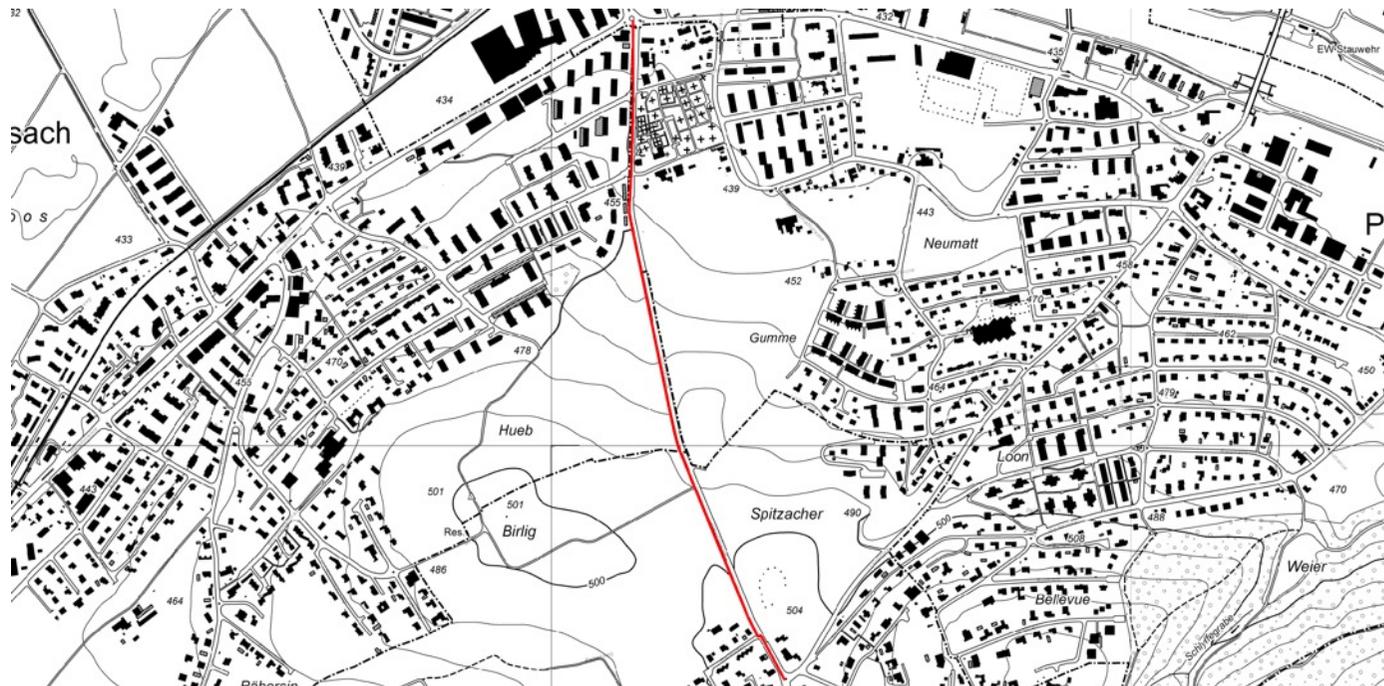
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Ipsach, Sutz-Lattrigen	TBA-OIK III	Gemeinden	Festsetzung	–			2.0	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.2.2	–	–	0371.2.021	Veloverbindung Bellmund-Nidau

Kurzbeschreibung Realisierung eines separaten Radwegs zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Teilstrategie Veloverkehr: direkte und sichere Routen für schnelle und geübte Velofahrende, meist entlang von Hauptverkehrsachsen (Direktroute)
 Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M14



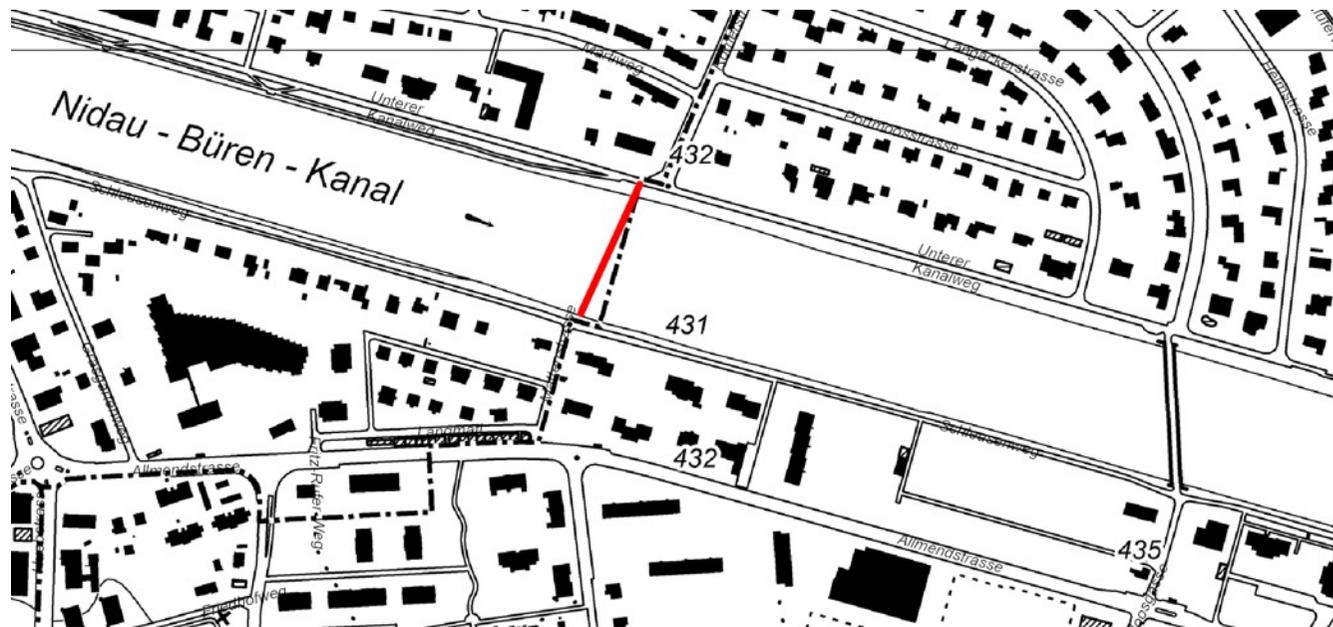
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Bellmund, Ipsach, Port	TBA-OIK III	Gemeinden	Zwischenergebnis	–	–	–	1.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.2.5	-	-	-	Fuss- und Velobrücke zur Schliessung Netzlücke zwischen Nidau und Port

Kurzbeschreibung Schaffen einer neuen Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal auf Höhe Römerstrasse zum Schliessen einer Netzlücke.

Teilstrategie Veloverkehr: Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen
 Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M31



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau; Port	Gemeinden	-	Zwischenergebnis	-	-	-	2.0	Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation B-Horizont

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.2.6	-	-	-	Nidau, Ausbau Fuss- und Velobrücke und Zugang über Zihl

Kurzbeschreibung Verbreiterung der Fuss- und Velobrücke über die Zihl aufgrund enger Platzverhältnisse. Zugang zur Brücke auf Seite Guglerstrasse verbessern (Aufhebung von Parkierungsflächen, Aufwertung Strassenraum).

Teilstrategie Veloverkehr: Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M32



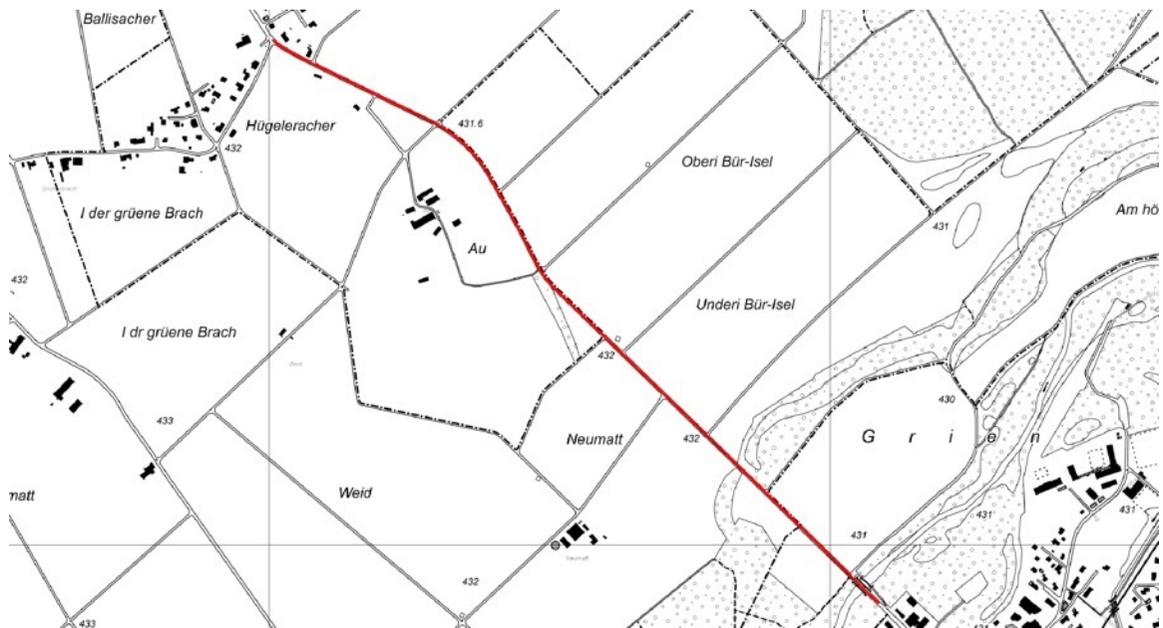
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	-	Zwischenergebnis	-	-	-	0.5	Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.2.10	–	–	–	Reduktion Temporegime auf Dotzigenstrasse, Dotzigen-Scheuren

Kurzbeschreibung Reduktion des Temporegimes auf der Hauptstrasse zwischen Dotzigen und Scheuren.

Teilstrategie Veloverkehr: Kombinierte Direkt- und Komfortroute, erfüllt Anforderungen beider Kategorien
 Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M41



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Dotzigen; Schwandernau; Scheuren	Gemeinden	–	Zwischenergebnis	–	–	–	0.5	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

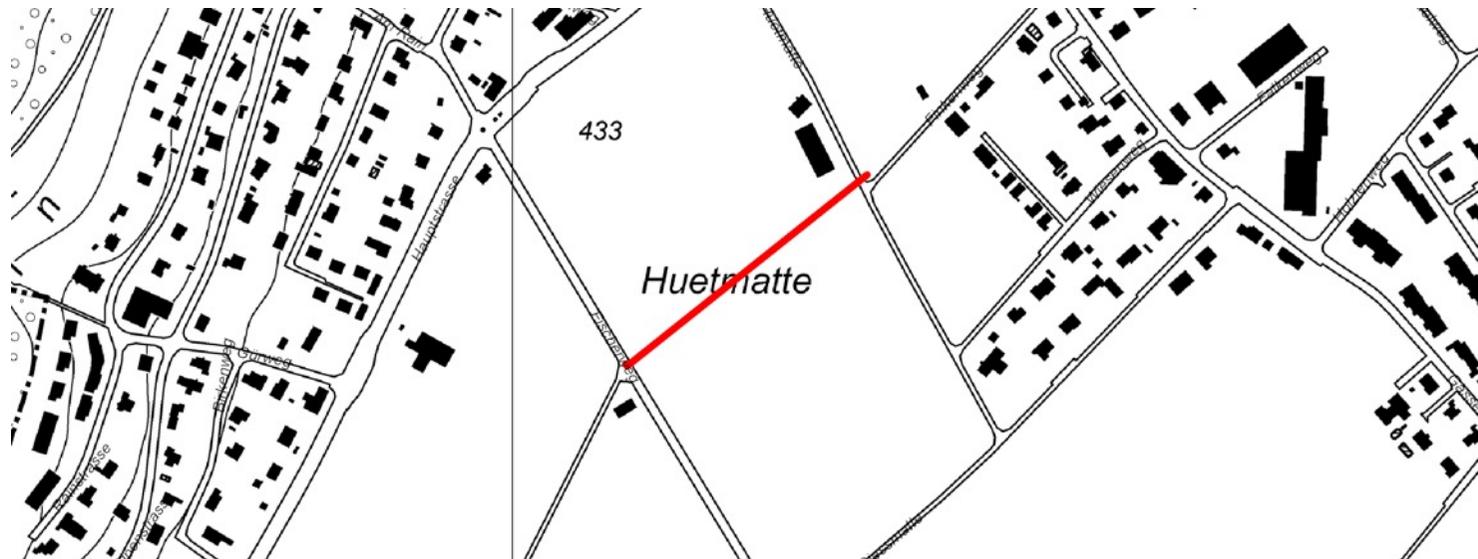
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.2.11	–	–	–	Safnern, Schliessen Netzlücke Komfortroute

Kurzbeschreibung Schliessen einer Netzlücke (Komfortroute/Schulweg) in Richtung Orpund durch Verbinden zweier Flurwege.

Teilstrategie Veloverkehr: Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M18



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Safnern	Gemeinde	–	Zwischenergebnis	–	–	–	0.5	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

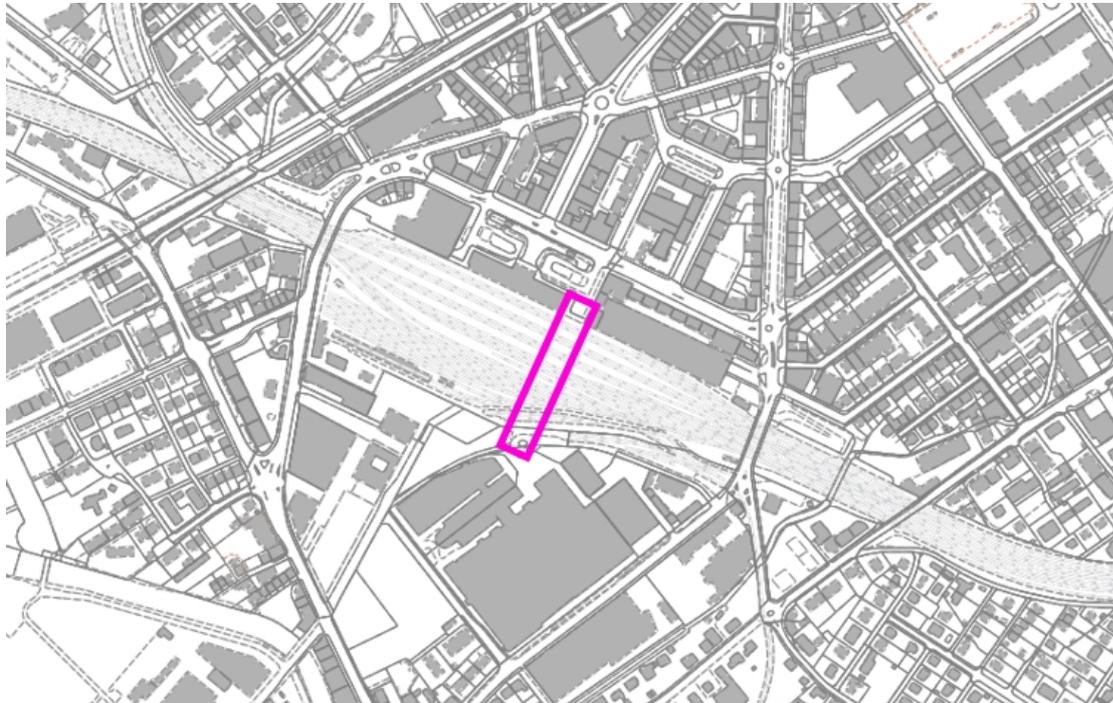
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BBS.LV-Ü.2.12	KM-B-3	–	0371.3.027	Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd				
Kurzbeschreibung	<p>Der Bahnhof Biel ist die zentrale Mobilitätsdrehscheibe in der Agglomeration Biel/Lyss. Mit attraktiven Umsteigebedingungen soll die kombinierte Mobilität gefördert werden. Dazu ist ein ausreichendes Angebot an gedeckten und sicheren Veloabstellplätzen erforderlich. Bis 2030 soll das Angebot im Bereich Bahnhof Süd um 500 B+R-Plätze erweitert werden. Der Ausbau wird im Rahmen der Gesamtkoordination Bahnhof Biel/Bienne 2030»(KM-Mu.5) mit den weiteren Infrastrukturvorhaben im Bahnhofsbereich abgestimmt.</p> <p>Teilstrategie Veloverkehr: Bike+Ride und Bikesharing ausbauen Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Handlungsbedarf B+R</p>							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	SBB, Grundeigentümer	Festsetzung	Strassennetzplan (SNP)	–	–	3.00	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Biel, Personenunterführung Ost Bahnhof Biel

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.3	0371.3.022	4.Generation	C
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
LV-N-3	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



<p>Beschreibung und Ziel der Massnahme Realisierung einer velogängigen Bahnhofspassage am südöstlichen Ende des Bahnhofplatzes mit zusätzlichen Perronzugängen.</p>	<p>Machbarkeit Machbarkeitsstudie in Erarbeitung</p>
<p>Zweckmässigkeit Bezug zum Zukunftsbild: - Zusammenhängendes Netz von sichere, direkten und attraktiven Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr Bezug zum Handlungsbedarf: - Anbindung der südwestlichen Agglomeration verbessern - Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern Bezug zur Teilstrategie: - Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen - Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen - Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen</p>	<p>Nutzen Die Behebung der Netzlücke stärkt den Fuss- und Veloverkehr und die Intermodalität. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs und die Verbindung zwischen der südlichen Agglomeration und dem Stadtzentrum werden verbessert (WK 1). Die neue Route erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs reduziert die Umweltbelastung und den Flächenbedarf (WK 4).</p>
<p>Planungsstand 1 Bisherige Planungsschritte: - Machbarkeitsstudie (inkl. Kostenschätzung) und Klärung der Abhängigkeiten mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes, den verkehrlichen flankierenden Massnahmen vFM (inkl. allfälliger Kiss&Ride im Süden des Bahnhofs Biel) und der Bedürfnisse von ASM/BTI, 2020</p>	

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritte:

- Erarbeitung eines Vorprojektes unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen und städtebaulichen Anforderungen. Finanzielle und materielle Beteiligung der Stadt Biel und der SBB. Überprüfung von Varianten und Realisierungsszenarien, Bearbeitung der ausgewählten Variante, Kostenschätzung, 2024
- Regelung der Finanzierung
- Erarbeitung Ausführungsprojekt unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der verkehrstechnischen (SBB, ASM, A5, Langsamverkehr) und städtebaulichen Rahmenbedingungen. Durchführung des Bewilligungsverfahrens
- Ausführung

Voraussichtlicher Baubeginn

-

Voraussichtliche Inbetriebnahme

-

Federführung

Gemeinde

Weitere Beteiligte

SBB; asm; TBA; AÖV

Kosten (Mio CHF)

35.00

Antrag Kantonsbeitrag

Veloroute gemäss Art. 59 SG
Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen
gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Zwischenergebnis

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

-

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Neugestaltung Bahnhofplatz (KM-Mu.6)
- Sistiertes Projekt Westast A5
- Massnahme entspricht Netzlücke Nr. 57 Sachplan Veloverkehr.

Umweltverträglichkeit

-

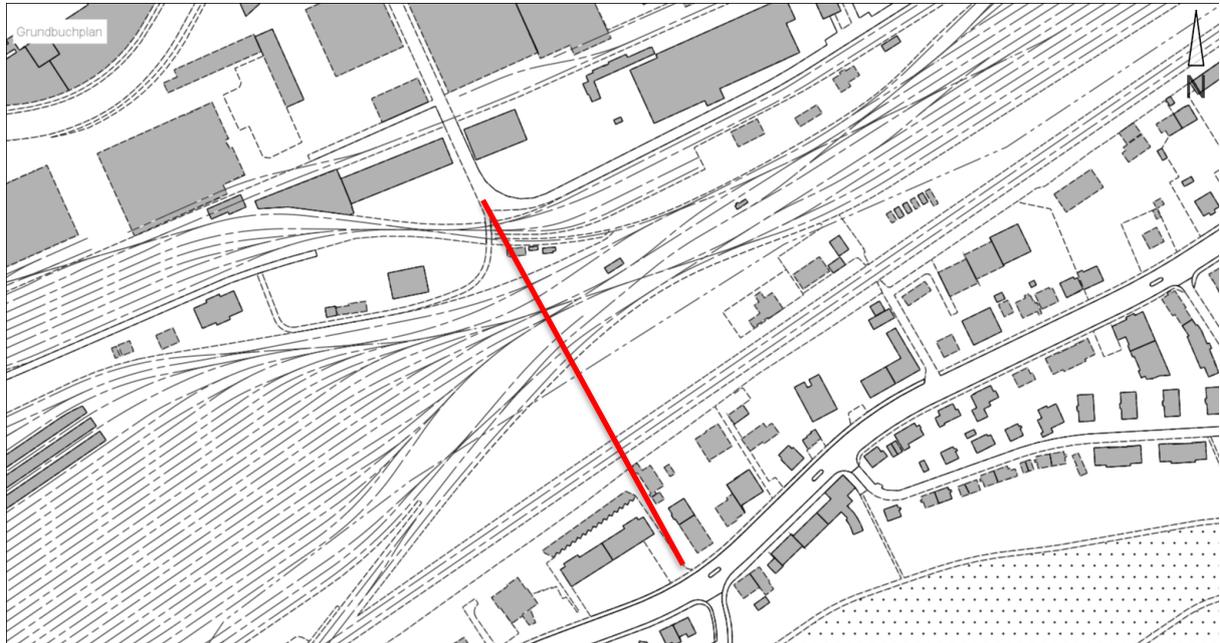
Quantitative Angaben, Dokumente

- Vereinbarung zwischen der Stadt Biel und SBB betreffend Machbarkeitsstudie
- Machbarkeitsstudie

Biel, Querung Güterbahnhof (Passerelle Gottstattstrasse-Mettstrasse)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.4	0371.3.023	4. Generation	C
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
LV-N-4	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Im Bereich des Güterbahnhofs ist die Abdeckung des Velo- und Fusswegnetzes ungenügend, da es auf einer Distanz von mehr als 1,5 km keine Möglichkeit gibt, die Bahnlinien zu queren.

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

Die Verbindung dient als Zubringer zur Mittelachse Biel.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wird im Rahmen der Zweckmässigkeitsstudie nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Zusammenhängendes Netz von sichere, direkten und attraktiven Velorouten
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Mittelachse in Biel vervollständigen

Bezug zur Teilstrategie:

- Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen
- Kombinierte Direkt- und Komfortroute, erfüllt die Anforderungen beider Kategorien
- Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen
- Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen

Nutzen

Die Behebung der Netzlücke stärkt den Fuss- und Veloverkehr (WK 1) und erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten wird verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt (WK 2). Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs reduziert die Umweltbelastung und den Flächenbedarf (WK 4)

Planungsstand	
1	
Bisherige Planungsschritte:	
- Zweckmässigkeitsstudie 2020	
Bau- und Finanzierungsreife	
1	
Nächste Planungsschritte:	
- Projektierung (Vorprojekt, Ausführungsprojekt) 2021-2025	
- Ausführungsprojekt:2026-2027	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2028	2029
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	TBA-OIK III; SBB; Grundeigentümer
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
15.00	Veloroute gemäss Art. 59 Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
- Bund: voraussichtlich 30-40%	
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Ausserhalb AP-Perimeter:	
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	Sachplan Veloverkehr (SVV)
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
-	
Umweltverträglichkeit	
-	
Quantitative Angaben, Dokumente	
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021	
- Sachplan Velo 2035 Stadt Biel, Stand 2020	

Biel, Verbindung Mühlefeldweg - Bahnhof Süd (Passerelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.5	–	4.Generation	B
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

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

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

Machbarkeit

Wird im Rahmen der Machbarkeitsstudie geklärt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern

Bezug zur Teilstrategie:

- Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis

Nutzen

Die Behebung der Netzlücke verbessert die Erreichbarkeit des Bahnhofs, stärkt den Fuss- und Veloverkehr und die Intermodalität (WK 1). Dadurch wird die Verkehrssicherheit erhöht (WK 3) und die Umweltbelastung reduziert (WK 4).

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte:

- Sachplan Velo 2035 (2020), Handlungsbedarf identifiziert

Bau- und Finanzierungsreife	
1	
Nächste Planungsschritte:	
- Zweckmässigkeitsstudie 2021-2022	
- Projektierung 2022-2024	
- Ausführungsprojekt 2025-2026	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2027	2028
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	TBA-OIK III; SBB; Grundeigentümer
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
9.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
- Bund: voraussichtlich 30-40%	
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Ausserhalb AP-Perimeter:	
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	Sachplan Veloverkehr (SVV)
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
-	
Umweltverträglichkeit	
-	
Quantitative Angaben, Dokumente	
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021	
- Sachplan Velo 2035 Stadt Biel, Stand 2020	

Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.6	0371.3.028	4. Generation	B
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
LV-N-8	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss (Gemeinde Lyss, Stand Mai 2020)

Beschreibung und Ziel der Massnahme

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

Die neue Unterführung Nord verbessert die Erreichbarkeit der Drehscheibe Bahnhof Lyss für den Fuss- und Veloverkehr und entlastet die bestehende, räumlich begrenzte Bahnunterführung

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern

Bezug zur Teilstrategie:

- ÖV und kombinierte Mobilität: Multimodale Drehscheiben ausbauen

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte:

- Die Massnahme ist im Richtplan ESP Bahnhofgebiet Lyss und im städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss behördenverbindlich festgelegt.

Machbarkeit

nicht relevant

Nutzen

Die Behebung der Netzlücke stärkt den Fuss- und Veloverkehr und die Intermodalität (WK 1) und erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die Erreichbarkeit des Bahnhofs und des Zentrums Lyss werden verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt (WK 2). Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs reduziert die Umweltbelastung und den Flächenbedarf (WK 4).

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritte:

- Evaluation des optimalen Standorts, Klärung Grundsatzfragen / Koordination mit SBB 2022
- Planungskredit 2023
- Vorprojekt 2023/2024
- Verpflichtungskredit Realisierung 2024/2025
- Ausführungsprojekt / Verfahren 2025/2026

Voraussichtlicher Baubeginn 2027	Voraussichtliche Inbetriebnahme 2028
Federführung Gemeinde	Weitere Beteiligte SBB; TBA-OIK III
Kosten (Mio CHF) 8.00	Antrag Kantonsbeitrag Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Abstimmung auf die weitere bauliche Entwicklung im ESP (insb. Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet S-UV.1.17 Lyss Bahnhofstrasse, Busbahnhof, Baufeld SBB mit Dienstleistungsgebäude/P+R Bahnhofstrasse).
- Die Anbindung/Anpassung der Perronanlagen ist ein Projektteil, der gleichzeitig von den SBB geplant und gemeinsam realisiert werden muss.
- Grundlage für die Projektbearbeitung bildet das Städtebauliche Konzept aus KM-Mu.3; Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz

Umweltverträglichkeit

Beurteilung im Laufe der weiteren Projektschritte

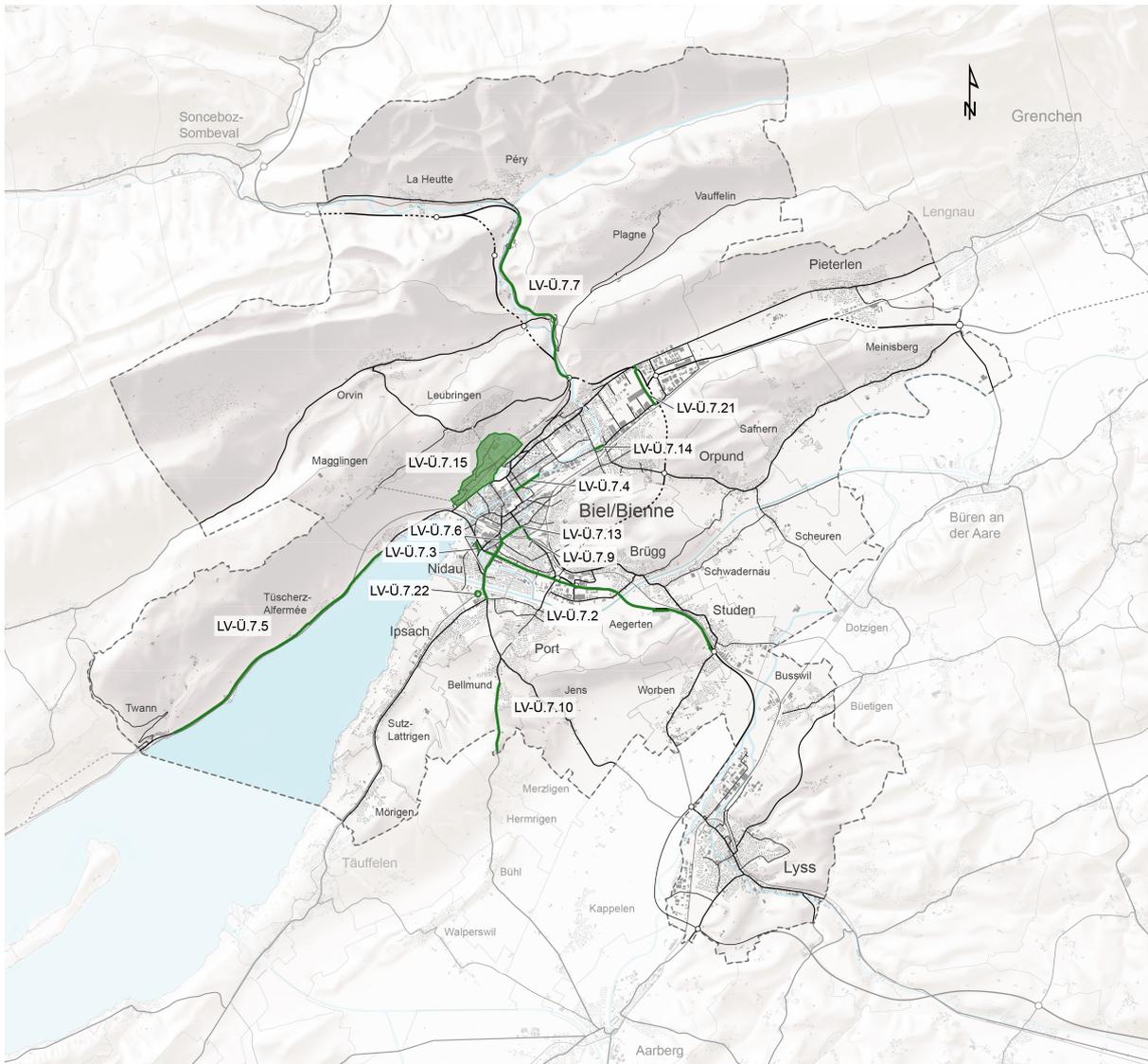
Quantitative Angaben, Dokumente

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

Langsamverkehrsmassnahmen, Agglomeration (AP 1-3, AP 4 C-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.7	Siehe Teilmassnahmen	Siehe Teilmassnahmen	–
Frühere Nr.		Kategorie	
–		5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Machbarkeit

Zielsetzung:

Nicht relevant

Mit den Massnahmen werden Netzlücken und Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr in der Agglomeration Biel/Lyss behoben. Das Ziel ist ein zusammenhängendes, sicheres und attraktives Veloroutennetz für den Alltagsverkehr.

Umsetzung:

- Physische Netzlücken werden geschlossen, insbesondere wird die trennende Wirkung von Bahnanlagen und Gewässern sowie von stark belasteten Strassenachsen überwunden.
- Sicherheit und Komfort auf bestehenden Velorouten werden gezielt verbessert. Die identifizierten Schwachstellen werden behoben.
- Bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten für Haupt-, Verbindungs- und Quartierstrassen werden die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs stark gewichtet.

Das Massnahmenpaket beinhaltet Massnahmen, die in den AP 1-3 vereinbart wurden sowie Massnahmen des AP 4 im C-Horizont.

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Zweckmässigkeit	Nutzen
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der südwestlichen Agglomeration verbessern - Anbindung des Arbeitsschwerpunkts Bruggmoos verbessern - Netzlücken auf den Agglomerationsachsen schliessen - Mittelachse in Biel vervollständigen - Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern <p>Bezug zur Teilstrategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen - Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen - Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen 	<p>Die Behebung von Netzlücken und Schwachstellen stärkt den Fuss- und Veloverkehr und die Intermodalität (WK 1) und erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und die Qualität der öffentlichen Räume werden verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt (WK 2). Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs reduziert die Umweltbelastung und den Flächenbedarf (WK 4).</p>
<p>Finanzierungsschlüssel</p> <p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 	
<p>Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen</p> <p>–</p>	
<p>Umweltverträglichkeit</p> <p>–</p>	
<p>Quantitative Angaben, Dokumente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2020 - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021 - Sachplan Velo 2035 Stadt Biel, Stand 2020 - Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018 	

AP 1. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.7.1	B 11.01	–	371.017	Massnahmenpaket: Schliessen von Netzlücken AP1

Kurzbeschreibung

Schliessen von Netzlücken für den Langsamverkehr in Biel und Nidau

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
Nicht relevant	Nicht relevant	etappiert	21.12.2027			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel, Nidau	Gemeinden	Region	Festsetzung	–	8.08	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG Veloroute gemäss Art. 59

AP 2. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.7.2	LV-N-1	–	0371.2.052	Massnahmenpaket: Schliessen von Netzlücken AP2, Teil Kleinmassnahmen

Kurzbeschreibung

Schliessen von Netzlücken für den Langsamverkehr in Biel, Lyss, Nidau

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
Nicht relevant	Nicht relevant	etappiert	31.12.2027			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel; Nidau; Lyss	Gemeinden	Region	Festsetzung	–	2.78	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG Veloroute gemäss Art. 59

AP 3. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.7.3	LV-N-1.5	–	0371.3P.053	Nidau, Fuss- und Veloverbindung Schlosspark - Dr. Schneiderstrasse

Kurzbeschreibung

Ausbau des Zihlflurerwegs zu einer Fuss- und Veloverbindung.
Teilstrategie Fussverkehr: Feinmaschiges Fusswegnetz

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
Nicht relevant				Nicht relevant	01.01.2023	31.12.2023
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	–	Festsetzung	–	0.40	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

AP 3. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.7.4	LV-N-2	–	0371.3.021	Biel, Fuss- und Veloverbindung Oberer Quai

Kurzbeschreibung

Umgestaltung des Oberen Quais (Abschnitt Neumarktstrasse – Schleuse) als Teil der durchgehend sicheren und attraktiven Fuss- und Veloverbindung von der Taubenlochschlucht bis zum Seeufer (Mittelachse Biel).

Teilstrategie Veloverkehr: Kombinierte Direkt- und Komfortroute (Mittelachse Biel)

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
Nicht relevant				Nicht relevant	01.01.2023	31.12.2023
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	–	Festsetzung	–	5.56	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG Veloroute gemäss Art. 59

AP 3. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.7.5	LV-N-13	–	0371.3P.053	Veloverbindung La Neuveville-Biel, Abschnitt Twann-Tüscherz

Kurzbeschreibung

Realisierung einer durchgehend sicheren und attraktiven Verbindung für den Veloverkehr in den Agglomerationskern als Alternativ zum MIV auf der stark belasteten Agglomerationsachse. Massnahmen:

1. Optimierung des Übergangs zum Uferweg und Signalisation beim Schlössli
2. Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Koexistenz auf dem Uferweg zwischen Alfermée und Twann
3. Verbreiterung des Uferwegs zwischen Alfermée und Tunnelportal SBB Rusel
4. Verbreiterung des Uferwegs im Bereich der Galerie
5. Optimierung der Radstreifen auf der A5, ins. Ergänzung bei Tüscherz
6. Signalisations- und Informationsmassnahmen Uferweg und A5

Die Realisierung der Veloverbindung La Neuveville-Biel erfolgt in vier Abschnitten:

- Abschnitt 1, La Neuveville-Ligerz: Massnahme LV-Ü.1.16 (AP 4, A-Horizont)
- Abschnitt 2, Twann-Tüscherz: Massnahme LV-Ü.7.5 (ARE-Code 0371.3P.053)
- Abschnitt 3, Vingelz: Massnahme MIV-Auf.2.21 (AP 4, A-Horizont)
- Abschnitt 4, Biel Strandboden: MIV-Auf.2.20 (AP 4, A-Horizont)

Teilstrategie Veloverkehr: Komfortroute / Direktroute

Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Routenoptimierung Freizeitverkehr Nr. 141

Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Nicht relevant			Nicht relevant		01.01.2023	31.12.2023
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Twann-Tüscherz	Gemeinde	ASTRA; TAB-OIK	Festsetzung	–	1.33	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG Veloroute gemäss Art. 59

AP 3. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.7.6	LV-N-11	–	0371.3P.053	Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum

Kurzbeschreibung

Realisierung einer durchgehend sicheren und attraktiven Verbindung für den Veloverkehr in den Agglomerationskern als Alternativ zum MIV auf der stark belasteten Agglomerationsachse. Massnahmen:

1. Erhöhung der Verkehrssicherheit im Abschnitt Kreuzweg-Kanalbrücke
2. Velomassnahmen auf der Kanalbrücke
3. Schliessen der Netzlücke Keltenstrasse/Bernstrasse – Alfred-Aebi-Strasse (Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Netzlücke Nr. 58)
4. Optimierung der Veloführung auf der Alfred-Aebi-Strasse / Bereich Unterführung Bahnlinie

Teilstrategie Veloverkehr: Kombinierte Direkt- und Komfortroute

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahmen M13, M29, M30, M36

Planungsstand		Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme
Nicht relevant		Nicht relevant			01.01.2023	31.12.2023
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Port; Nidau; Biel	Gemeinde	Gemeinden; TBA-OIK III	Festsetzung	–	3.65	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG Veloroute gemäss Art. 59

AP 3. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.7.7	LV-N-10.01			Veloverbindung Biel - Péry

Kurzbeschreibung

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

Planungsstand		Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme
Nicht relevant		Nicht relevant			01.01.2022	31.12.2023
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel; Péry-La Heutte	ASTRA	TBA-OIK III; Gemeinden; Grundeigentümer	Festsetzung	–	noch zu definieren	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 1. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.7.8	B 11.02	–	371.018	Massnahmenpaket: Reparatur Hauptverkehrsstrassen AP1

Kurzbeschreibung

Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
Nicht relevant				Nicht relevant	01.01.2023	31.12.2027
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel, Nidau, Port	Gemeinde	–	Festsetzung	–	4.85	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG Veloroute gemäss Art. 59

AP 2. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.7.9	LV-N-1.6	–	0371.2.021	Biel, SBB-Unterführung Brüggestrasse

Kurzbeschreibung

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

Teilstrategie Veloverkehr: Komfortroute (Netzlücke)

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme	
Nicht relevant	Nicht relevant			01.01.2023	31.12.2023	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	SBB	Festsetzung	–	4.21	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG Veloroute gemäss Art. 59

AP 3. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.7.10	LV-S-1.05	–	0371.3P.053	Bellmund, Fuss- und Veloverbindung Bellmund – St. Niklaus

Kurzbeschreibung

Realisierung eines Fuss- und Velowegs entlang der Hauptstrasse zur Verbesserung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit

Teilstrategie Veloverkehr: Kombinierte Direkt- und Komfortroute

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme	
Vorprojekt	Nicht relevant			01.01.2022	2023 bis 2028	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Bellmund; Merzligen; Hermrigen	TBA-OIK III	Gemeinden	Festsetzung	–	3.5	–

AP 1. Generation						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
BBS.LV-Ü.7.11	B 11.03	–	371.019	Massnahmenpaket: Reparatur Quartiere AP1		
Kurzbeschreibung						
Realisierung von Tempo 30-Zonen						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Nicht relevant			Nicht relevant		etappiert	31.12.2027
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel, Orpund, Pieterlen, Port, Studen, Safnern, Schwadernau, Worben	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	–	10.91	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG Veloroute gemäss Art. 59
AP 2. Generation						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
BBS.LV-Ü.7.12	LV-N-01 bis LV-N-04	–	0371.2.064	Massnahmenpaket: Reparatur Quartiere AP2		
Kurzbeschreibung						
Gestaltung und Aufwertung von Plätzen in Gemeinden der Agglomeration						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Nicht relevant			Nicht relevant		etappiert	31.12.2027
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gesamte Agglomeration	Gemeinde	–	Festsetzung	–	1.43	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

AP 2. Generation

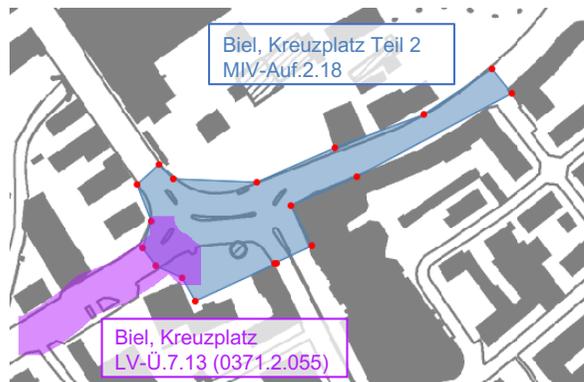
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.7.13	LV-N-02		0371.2.055	Biel, Kreuzplatz

Kurzbeschreibung

Umgestaltung und Aufwertung des westlichen Platz- und Strassenbereichs als öffentlicher Raum (evtl. Begegnungszone).

Die Massnahme ist abgestimmt mit:

- Umgestaltung Kreuzplatz Teil 2 (MIV-Auf.2.18)
- Umgestaltung Madretschstrasse (MIV-Auf.2.8,)
- Umgestaltung Brüggstrasse (MIV-Auf.2.22,)



Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Nicht relevant			Nicht relevant		2024	2026
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	–	Festsetzung	–	2.50	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

AP 3. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.7.14	LV-N-5	–	0371.3P.054	Biel, Mett Zentrum

Kurzbeschreibung

Aufwertung des öffentlichen Raums im Zentrum von Mett (als Fortsetzung der Gottstattstrasse) und schaffen einer sicheren und attraktiven Fuss- und Veloverbindung als Alternative zur stark befahrenen Postsatrasse

Teilstrategie Fussverkehr: Engmaschiges Fusswegnetz

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme	
Nicht relevant	Nicht relevant			01.01.2024	31.12.2024	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	–	Festsetzung	–	3.65	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

AP 3. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.7.15	LV-N-7	–	0371.3P.054	Biel, Beaumontquartier

Kurzbeschreibung

Aufwertung von Plätzen (Tschärisplatz, Talstation Leubringenbahn, Rosiusplatz), Verbesserung der Busführung, Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Erhöhung der Sicherheit

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
Nicht relevant				Nicht relevant	01.01.2023	31.12.2023
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	–	Festsetzung	–	3.65	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

AP 3. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.7.16	MIV-O-4	–	0371.3P.053	Massnahmenpaket: Wichtige Plätze und Aufenthaltsbereiche AP3

Kurzbeschreibung

Gestaltung und Aufwertung von Plätzen und Aufenthaltsbereiche als Begegnungszonen (Bahnhofplätze, Dorfplätze, Quartiertreffpunkte, Vorbereiche der Schulhäuser usw.)

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
Nicht relevant	Nicht relevant	01.01.2021	01.01.2015			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gesamte Agglomeration	Gemeinde	–	Festsetzung	–	1.00	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.7.21		–		Biel, Veloverbindung Längfeldweg-Solothurnstrasse

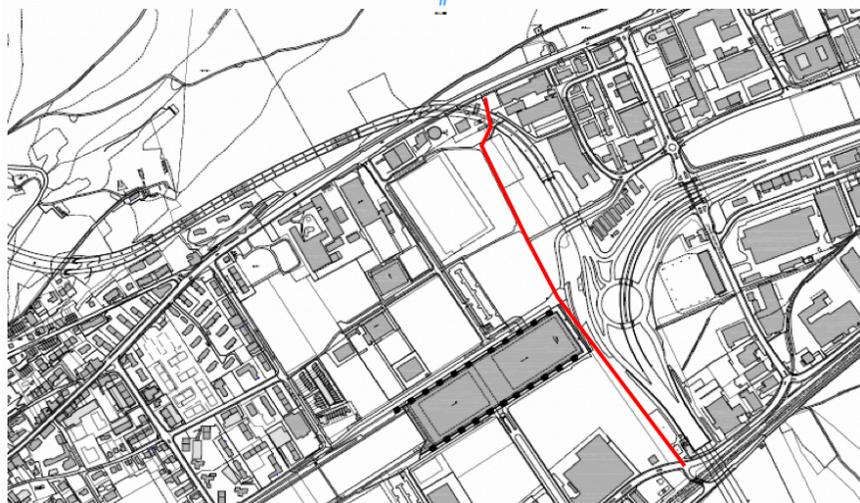
Kurzbeschreibung

Im Bereich des Bözingenfelds soll der Zugang zum «Stade de Bienne» verbessert werden, indem die Netzlücke (Komfortroute) durch eine Ost-West-Verbindung parallel der A5 geschlossen wird. Diese Ost-West-Verbindung liegt zwischen dem Mettlenweg im Süden und der Solothurnstrasse. Im Süden wird die Verbindung an die bestehende Bahnunterführung angeschlossen. Der Anschluss an die Solothurnstrasse im Norden muss geklärt werden.

Massnahme: Einen Weg für den Fuss- und Veloverkehr schaffen, wobei idealerweise der Fuss- und Veloverkehr getrennt wird. Für die Überquerung des Längfeldwegs müssen Massnahmen zur Sicherung der Überquerung in beide Richtungen zum Beispiel durch Querungshilfen (Mittelinsel) getroffen werden.

Teilstrategie Veloverkehr: direkte und sichere Routen für schnelle und geübte Velofahrende, meist entlang von Hauptverkehrsachsen (Direktroute)

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M80



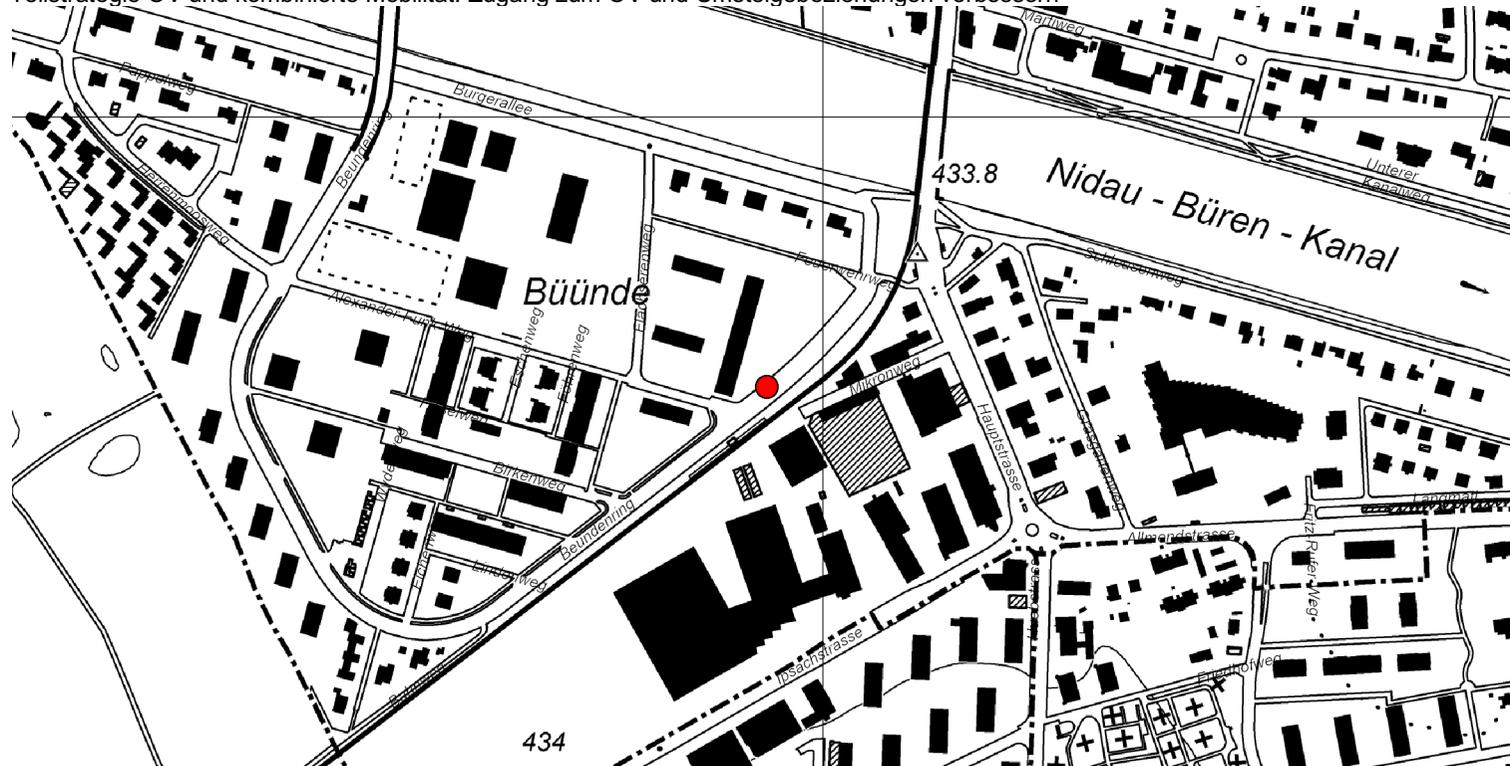
Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
nicht relevant	Nicht relevant	ab 2034				
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	ASTRA; TBA-OIK III; Grundeigentümer	Festsetzung	–	< 5.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		C-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.7.22	-	-	-	Nidau, Bahnunterführung Haltestelle Beunden

Kurzbeschreibung Realisierung einer Personenunterführung im Bereich Bahnhof Nidau Beunden zur Anbindung der direkt angrenzenden Arbeitszone (potenzielles Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet) und der südlich angrenzenden Wohnquartiere.

Teilstrategie ÖV und kombinierte Mobilität: Zugang zum ÖV und Umsteigebeziehungen verbessern



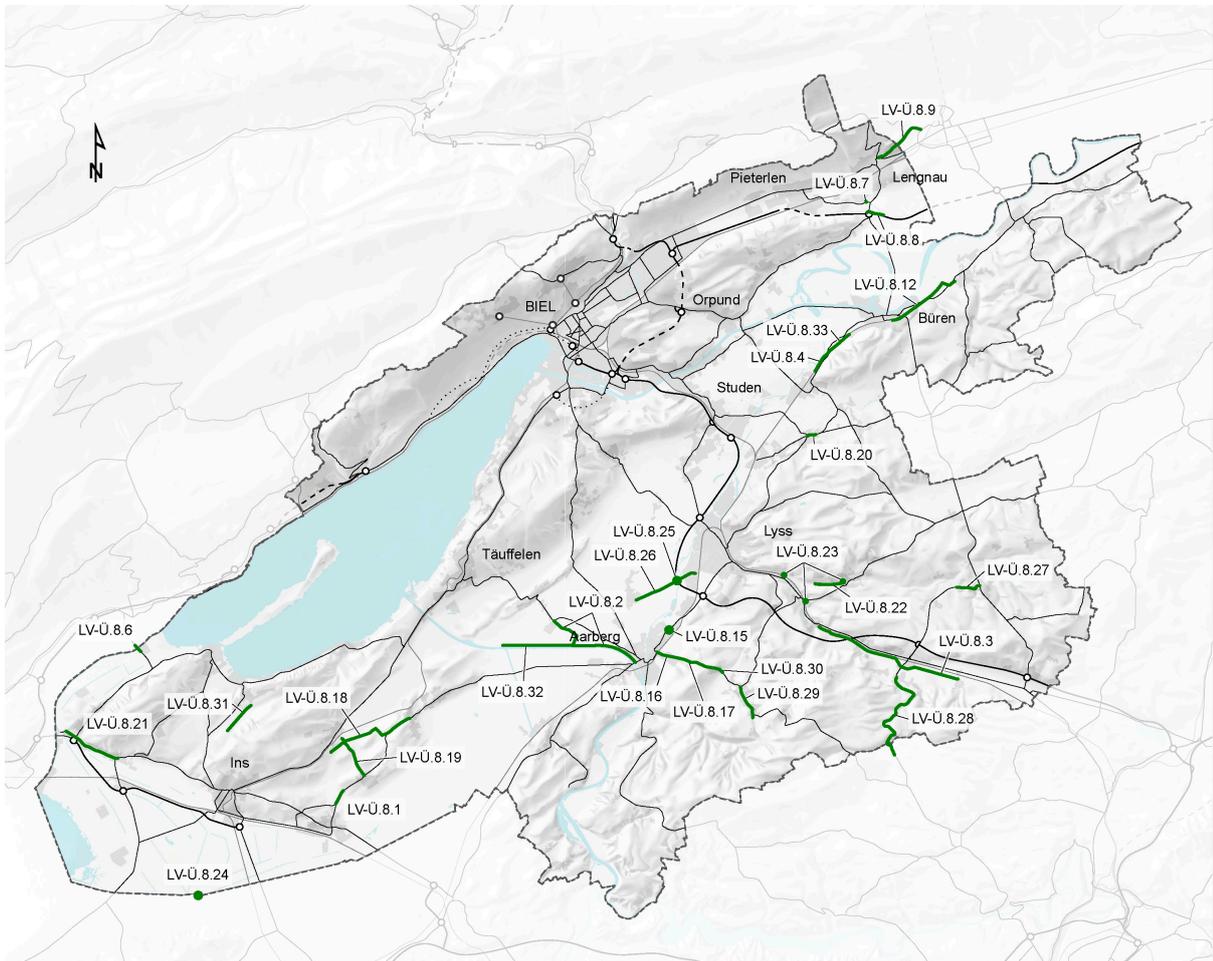
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	Asm; Mikron	Vororientierung	-	-	-	4.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Langsamverkehrsmassnahmen, übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.8	–	–	–
Frühere Nr.		Kategorie	
LV-N/S		5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Zielsetzung:

Mit den Massnahmen werden Netzlücken und Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr ausserhalb der Agglomeration Biel/Lyss behoben.

Das Ziel ist ein zusammenhängendes, sicheres und attraktives Veloroutennetz für den Alltagsverkehr.

Umsetzung:

- Physische Netzlücken werden geschlossen, insbesondere wird die trennende Wirkung von Bahnanlagen und Gewässern sowie von stark belasteten Strassenachsen überwunden.
- Sicherheit und Komfort auf bestehenden Velorouten werden gezielt verbessert. Die identifizierten Schwachstellen werden behoben.
- Bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten für Haupt-, Verbindungs- und Quartierstrassen werden die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs stark gewichtet.

Machbarkeit

Nicht relevant

<p>Zweckmässigkeit</p> <p>Bezug zur Strategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Publikumsorientierte Zielgebiete – Zentren, Bildungseinrichtungen, Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Erholungsgebiete, wichtige ÖV-Haltestellen – werden in ihrer Erreichbarkeit aufgewertet, indem die Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr verbessert werden. - Der Komfort und die Sicherheit für den Langsamverkehr sowie für Personen mit eingeschränkter Mobilität werden innerhalb des Siedlungsgebietes flächendeckend verbessert. 	<p>Nutzen</p> <p>Die Behebung von Netzlücken und Schwachstellen stärkt den Fuss- und Veloverkehr und die Intermodalität und erhöht die Verkehrssicherheit. Die Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und die Qualität der öffentlichen Räume werden verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs reduziert die Umweltbelastung und den Flächenbedarf.</p>
<p>Finanzierungsschlüssel</p> <p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 	
<p>Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen</p> <p>–</p>	
<p>Umweltverträglichkeit</p> <p>–</p>	
<p>Quantitative Angaben, Dokumente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2020 - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021 	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.1	LV-S-2.02	–	–	Velosicherheit Müntschemier-Treiten, Müntschemier-Brüttelen

Kurzbeschreibung

Dieser Abschnitt des Schulwegs von Müntschemier/Treiten nach Brüttelen wird mit den betroffenen Gemeinden erörtert, Lösungen skizziert und nach den Standards Kantonsstrassen umgesetzt.

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Komfortroute / Kombinierte Direkt- und Komfortroute

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
Noch nicht begonnen	nicht relevant	01.01.2021	2022 bis 2024			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Müntschemier, Treiten, Brüttelen	TBA-OIK III	–	Festsetzung	–	1.10	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.2	LV-S-2.04	–	–	Velosicherheit Walperswil-Aarberg

Kurzbeschreibung

Optimierung der Sicherheit durch Verlegung der Routen auf nördlichen Kanaldamm.

Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Routenoptimierung Freizeitverkehr Nr. 138

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Komfortroute

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
In Planung	nicht relevant	01.01.2024	31.12.2024			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Aarberg; Walperswil	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	–	0.50	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.3	LV-S-2.07	–	–	Veloverbindung Schwanden-Schüpfen-Kosthofen

Kurzbeschreibung

Neue Veloverbindung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Attraktivität (Ersatz für heutige Verbindung auf der Kantonsstrasse ohne Schutzbereich für Velofahrende). Zur Diskussion stehen die Führung parallel zur Kantonsstrasse bzw. zum Bahntrasse (Ausbau und Asphaltierung bestehender Flurweg) oder auf der bestehenden Freizeitroute (Umweg und topografisch ungünstig). Die Linienführung ist im Rahmen der Projektierung durch den OIK III und die betroffenen Gemeinden zu klären.

Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Netzlücke Nr. 38

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Komfortroute / Kombinierte Direkt- und Komfortroute

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme	
Noch nicht begonnen	nicht relevant			01.01.2023	31.12.2023	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Schüpfen, Grossaffoltern	TBA-OIK III	Gemeinden	Zwischenergebnis	–	2.0	–

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.4	LV-S-2.10	–	–	Velosicherheit Büren-Dotzigen

Kurzbeschreibung

Diese interkommunale Verbindung wird mit den betroffenen Gemeinden erörtert, Lösungen skizziert und nach den Standards Kantonsstrassen umgesetzt. Der Flurweg entlang der Bahnlinie ist in die Lösung mit einzubeziehen. Velostreifen auf Kantonsstrasse oder separater Veloweg.

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland 2020: Massnahme M67

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme	
Noch nicht begonnen	nicht relevant			01.01.2031	2032	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Büren a.A., Dotzigen	TBA-OIK III	Gemeinden	Vororientierung	–	2.0	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.6	HB-LV-1	–	–	Gals, Velosicherheit St. Johannsen-Brücke

Kurzbeschreibung

Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr inkl. Anbindung an das Wander- und Veloroutennetz im Rahmen der Brückensanierung. Realisierung kombinierter Fuss- und Radweg auf der Nordseite der Brücke. Veloführung in beide Fahrrichtungen. Anschlusslösung zwischen Knoten Richtung Le Landeron und Brücke wird durch Kanton Neuenburg realisiert.

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland 2020: Massnahme M19

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
In Planung	Nicht relevant	01.01.2022	2023			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gals	TBA-OIK III	Kanton NE; Gemeinden	Festsetzung	–	1.5	–

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.7	–	–	–	Lengnau, Knotensanierung Büren-/Industriestrasse

Kurzbeschreibung

Verbesserung der Querungs- und Abbiegesituation und Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland 2020: Massnahme M34

Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation: LV-Ü.3.1

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
Noch nicht begonnen	Nicht relevant	01.01.2028	31.12.2028			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lengnau	TBA-OIK III	Gemeinde	Vororientierung	–	0.5	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.8	–	–	–	Lengnau, Veloverbindung Feldweg – Schützenmattweg

Kurzbeschreibung

Schliessen der physischen Netzlücke zwischen Feldweg und Schützenmattweg (ca. 200 m). Die durchgehende Komfortroute ermöglicht Velofahrenden die sichere Umfahrung der stark befahrenen Bürenstrasse und des hochbelasteten Kreisels nördlich des Autobahnanschlusses Lengnau.

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland 2020: Massnahme M77
Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation: LV-Ü.2.3

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme	
Noch nicht begonnen	Nicht relevant			01.01.2024	31.12.2024	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lengnau	Gemeinde	Private	Zwischenergebnis	–	0.5	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.9	–	–	–	Lengnau-Grenchen, Fuss- und Veloverbindung Krähenbergstrasse – Tannhofstrasse – Bahnhof Grenchen Nord

Kurzbeschreibung

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verträglichkeit zwischen Fuss- und Veloverkehr durch u.a. für Velos passierfreundliche Absperrungen auf dem für MIV gesperrten Abschnitt (auf Seite Lengnau ist zurzeit eine Barriere), Signaletik für Veloverbindung, Prüfen Optimierungen für Velofahrende auf den zufahrenden Abschnitten (Vortritt, Sichtweiten). Der Abschnitt ist Teil der durchgehenden Fuss-/Veloverbindung Lengnau – Grenchen Bahnhof Nord – Grenchen Zentrum – Bettlach.

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M79
Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation: LV-Ü.3.2

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme	
Noch nicht begonnen	Nicht relevant			01.01.2028	31.12.2028	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lengnau, Grenchen	Gemeinden	Private	Vororientierung	–	0.5	Velo- oder Hauptwanderroute

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

gemäss Art. 59 oder 60 SG
Verkehrsinfrastrukturen in
Agglomerationen gemäss Art.
62 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.10	–	–	–	Velokorridor Kallnach - Kantonsgrenze zu FR, Planungsstudie

Kurzbeschreibung

Planungsstudie für neuen Velokorridor Kallnach – Fräschels bis Kantonsgrenze FR.

Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Netzlücke Nr. 93 (Korridor)

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
Noch nicht begonnen	Nicht relevant	–	Nicht bekannt			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Kallnach	TBA-OIK III	Kanton FR; Region; TBA-DLZ	Festsetzung	–	0.1	–

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.11	LV-N-9.1	–	–	Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Büren a.A

Kurzbeschreibung

Abschnitt Büren a.A: Querungshilfe Bernstrasse, Beleuchtung Erlenweg

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M59

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
In Planung	Nicht relevant	01.01.2022	31.12.2022			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Büren	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	–	0.3	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.12	LV-N-9.2	–	–	Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Büren a.A. – Rüti

Kurzbeschreibung

Abschnitt Büren a.A. – Rüti: Kantonaler Radweg auf dem stillgelegten Bahntrasse zwischen Bahnhof Büren a. A. und bis nach der Unterführung der Kantonsstrasse. Ab dort als kantonaler Radweg neben dem Bahndamm bis zum BUe Buuchi. Anschliessend über den bestehenden asphaltierten Flurweg zur Querung der Kantonsstrasse (neue Querungshilfe). Ausführung grundsätzlich als asphaltierter Radweg, im Abschnitt des Biodiversitätsprojekts der SBB mit zwei asphaltierten Fahrspuren mit einem dazwischenliegenden Mergelstreifen (Spurweg). Im Sachplan Veloverkehr ist eine neue Netzlücke (Zuständigkeit TBA-OIK III) im Bereich des künftigen kantonalen Radwegs auf resp. neben dem Bahntrasse zu erfassen und im Gegenzug die Kantonsstrasse abzuklassieren (übrige Kantonsstrasse mit Veloverkehr).

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M59

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
In Planung				Nicht relevant	01.01.2024	31.12.2024
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Büren, Rüti	TBA-OIK III	Gemeinden; SBB	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr	8.0	–

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.13	LV-N-9.3	–	–	Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Rüti – Arch

Kurzbeschreibung

Abschnitt Rüti-Arch: Substanzerhaltung (Beläge), Ergänzung Beleuchtung, Markierung, Signalisation, Optimierung Knoten (Kosten CHF: 1.2 Mio; Variante: 1.5 – 2 Mio)

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Komfortroute

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
Noch nicht begonnen				Nicht relevant	01.01.2028	31.12.2028
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Rüti, Arch	Gemeinden	TBA-OIK III	Festsetzung		0.6	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.14	LV-N-9.4	–	–	Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Leuzigen

Kurzbeschreibung

Abschnitt Leuzigen: Punktuelle Massnahmen

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Komfortroute

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
Noch nicht begonnen				Nicht relevant	01.01.2028	31.12.2028
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Leuzigen	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	–	0.01	Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.15	–	–	–	Aarberg, Sanierung Kreisel (Unfallsschwerpunkt)

Kurzbeschreibung

Sanierung Kreisel Ortsausgang (Chräjeninsel) zur Verbesserung Velosicherheit

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M43

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
In Planung				Nicht relevant	01.01.2028	01.01.2028
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Aarberg	TBA-OIK III	Gemeinde	Festsetzung	–	0.2	–

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.16	–	–	–	Aarberg, Verbesserung Veloinfrastruktur / Sicherheit Ortseingang

Kurzbeschreibung

Verbesserung Veloinfrastruktur durch verschiedene Massnahmen (Sichtweiten Ausfahrten, schaffen sicheres Veloangebot beidseitig der Strasse, geschwindigkeitshemmende Massnahmen) im Ortseingang Bernfeld.

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M10

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
In Planung				Nicht relevant	01.01.2028	01.01.2028
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Aarberg	TBA-OIK III	Gemeinde	Festsetzung	–	1.0	–

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.17	–	–	–	Aarberg, Verbesserung Veloinfrastruktur Bernstrasse

Kurzbeschreibung

Verbesserung Veloinfrastruktur auf Bernstrasse Richtung Aarberg. Neues Trottoir in Fahrtrichtung Aarberg, Velo auf Trottoir gestattet.

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M09

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
In Planung				Nicht relevant	01.01.2025	31.12.2026
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Aarberg	TBA-OIK III	Gemeinde	Festsetzung	–	1.0	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.18	–	–	–	Brüttelen, Ausbau Komfortroute zwischen Finsterhennen und Brüttelen

Kurzbeschreibung

Ausbau Komfortroute / Schulweg (Asphaltieren bestehender Flurweg) zwischen Finsterhennen und Brüttelen.

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M22

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
Noch nicht begonnen				Nicht relevant	01.01.2024	31.12.2024
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Brüttelen	Gemeinde	–	Festsetzung	–	1.5	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.19	–	–	–	Strassenverbreiterung zwischen Brüttelen und Treiten

Kurzbeschreibung

Strassenverbreiterung zur Verbesserung Veloinfrastruktur im Zusammenhang mit Projekt Bachöffnung.

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M21

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
Noch nicht begonnen				Nicht relevant	01.01.2028	31.12.2028
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Brüttelen; Treiten	Gemeinden	–	Zwischenergebnis	–	1.5	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.22	–	–	–	Grossaffoltern, Ausbau unbefestigte Komfortroute

Kurzbeschreibung

Ausbau unbefestigter Feldweg (Komfortroute) entlang Schmidebach

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M50

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
Noch nicht begonnen				Nicht relevant	01.01.2028	31.12.2028
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Grossaffoltern	Gemeinde	–	Zwischenergebnis	–	0.25	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.23	–	–	–	Grossaffoltern, Neue Abbiegehilfen auf Haupt-/Verbindungsstrassen

Kurzbeschreibung

Ausbau fehlender Abbiegehilfen an Knoten Fluematte, Suberg und Wässermatte

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M51

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
Noch nicht begonnen				Nicht relevant	01.01.2024	31.12.2024
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Grossaffoltern	Gemeinde; TBA-OIK III	–	Festsetzung	–	0.25	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.24	–	–	–	Sanierung Fuss- und Velobrücke Pont Rotary, Ins / Mont-Vully

Kurzbeschreibung

Sanierung Fuss- und Velobrücke Pont Rotary aufgrund ungenügendem Wasserablauf

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M39

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
In Planung	Nicht relevant	01.01.2023	31.12.2023			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Ins; Mont Vully	Gemeinden	–	Festsetzung	–	1.5	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.25	–	–	–	Kappelen, Neue Velobrücke über Autobahn Richtung Bhf Lyss

Kurzbeschreibung

Anbieten einer sicheren Direktverbindung von Kappelen zum Bahnhof Lyss durch neue Velobrücke über Autobahn

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M03

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
Noch nicht begonnen	Nicht relevant	01.01.2028	31.12.2028			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Kappelen	Gemeinde	–	Zwischenergebnis	–	2.0	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.26	–	–	–	Kappelen, Separater Fuss- und Radweg Richtung Bhf Lyss

Kurzbeschreibung

Neuer sichere Direktverbindung von Kappelen zum Bahnhof Lyss durch neuen separaten Fuss- und Radweg

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M04

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
Noch nicht begonnen				Nicht relevant	01.01.2024	31.12.2024
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Kappelen	Gemeinde	–	Festsetzung	–	1.0	Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.31	–	–	–	Vinelz, Ausbau unbefestigte Komfortroute

Kurzbeschreibung

Verbesserung Veloinfrastruktur durch Ausbau bestehender Feldweg mit Hartbelag

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M54

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
Noch nicht begonnen				Nicht relevant	01.01.2028	31.12.2028
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Vinelz	Gemeinde	–	Zwischenergebnis	–	0.3	Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.32	–	–	–	Walperswil, Verbesserung Veloinfrastruktur (Belagsoptimierung)

Kurzbeschreibung

Verbesserung Veloinfrastruktur durch Ausbau bestehender Feldweg entlang Aare-Hagneck-Kanal mit Hartbelag

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M58

Planungsstand				Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme
Noch nicht begonnen				Nicht relevant	01.01.2028	31.12.2028
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Walperswil	Gemeinde	–	Zwischenergebnis	–	1.0	Velo- oder Hauptwanderoute gemäss Art. 59 oder 60 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.LV-Ü.8.33	–	–	–	Dotzigen, Verbesserung Veloinfrastruktur (Belagsoptimierung)

Kurzbeschreibung

Verbesserung Veloinfrastruktur durch Befestigung bestehender Feldweg und Abbiegehilfe auf der Kantonsstrasse

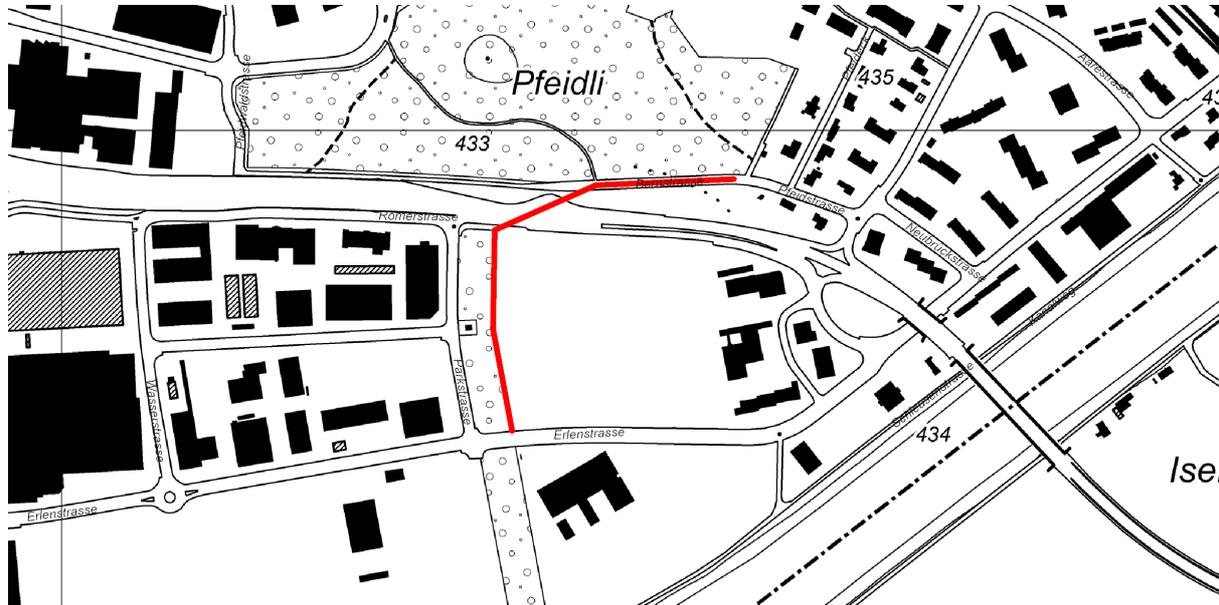
Massnahme Nr. Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: M67

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme	
Noch nicht begonnen	Nicht relevant			01.01.2022	31.12.2022	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Dotzigen	Gemeinde, TBA-OIK III	–	Festsetzung	–	1.0	Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG

Brügg, Netzlücke Querung T6

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.9	–	4.Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Spitalzentrums Biel muss der Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos optimal für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen werden.

Machbarkeit

Nicht relevant

Zur Anbindung an das übergeordnete Veloroutennetz ist eine Überführung der T6 mit Anschluss an die regionale Veloroute vorgesehen.

Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Netzlücke Nr. 95

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M72

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Anbindung des Arbeitsschwerpunkts Brüggmoos verbessern

Bezug zur Teilstrategie:

- Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen
- Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis

Nutzen

Die Behebung von Netzlücken und Schwachstellen stärkt den Fuss- und Veloverkehr und die Intermodalität (WK 1) und erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und die Qualität der öffentlichen Räume werden verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt (WK 2). Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs reduziert die Umweltbelastung und den Flächenbedarf (WK 4).

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte:

- Machbarkeitsstudie 2020
- Absichtserklärung (mit Masterplan) September 2020
- Planungsvereinbarung März 2021

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritte:

- Wettbewerb zur Gestaltung des Freiraums (2021/2022)
- Änderung Zonenplan / Erlass Überbauungsordnung
- Vorprojekt

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2027

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2028

Federführung

Gemeinde

Weitere Beteiligte

ASTRA; TBA-OIK III; Region

Kosten (Mio CHF)

6.5

Antrag Kantonsbeitrag

Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG
Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

-

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- LV-Ü.10, Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal
- L-Gr.3, Brügg, Uferpark und Erlenpark

Umweltverträglichkeit

Ist im Vorprojekt abzuklären

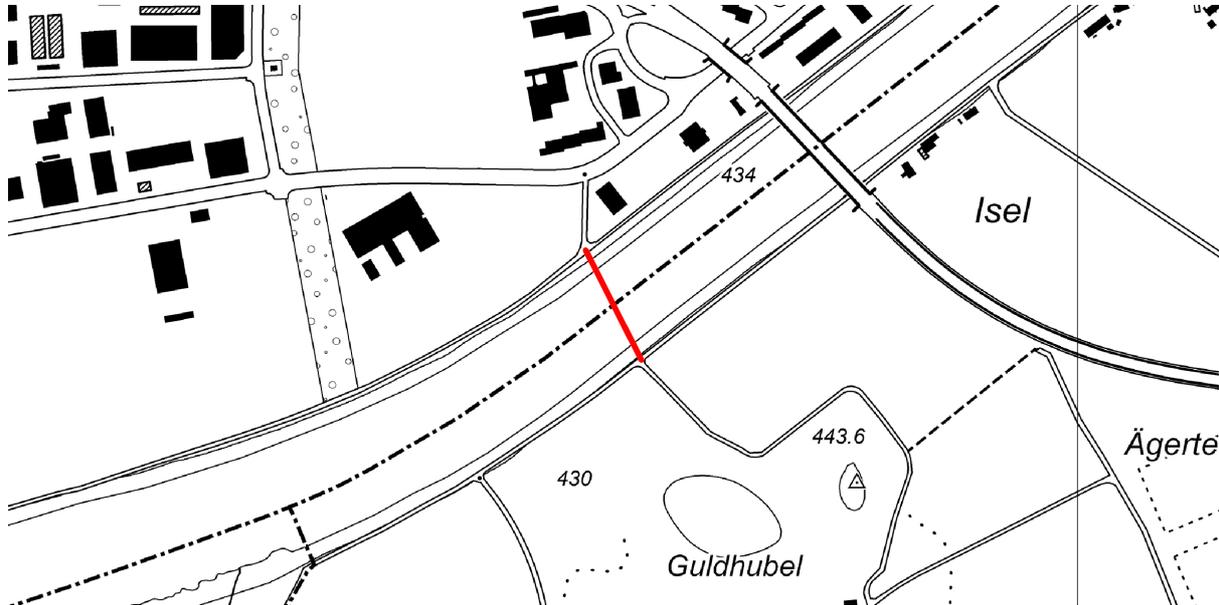
Quantitative Angaben, Dokumente

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

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

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.10	–	4.Generation	B
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte:



<p>Beschreibung und Ziel der Massnahme</p> <p>Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Spitalzentrums Biel muss der Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos optimal für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen werden.</p> <p>Die Brücke verbindet das Spitalareal mit den regionalen Velorouten entlang dem Nidau-Büren-Kanal und in Richtung Aegerten und Lyss und verbindet die Erholungsräume beidseits des Kanals.</p> <p>Sachplan Veloverkehr Kanton Bern: Netzlücke Nr. 95 Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M74</p>	<p>Machbarkeit</p> <p>Nicht relevant</p>
<p>Zweckmässigkeit</p> <p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Arbeitsschwerpunkts Brüggmoos verbessern <p>Bezug zur Teilstrategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen - Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis 	<p>Nutzen</p> <p>Die Behebung von Netzlücken und Schwachstellen stärkt den Fuss- und Veloverkehr und die Intermodalität (WK 1) und erhöht die Verkehrssicherheit (WK 3). Die Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und die Qualität der öffentlichen Räume werden verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt (WK 2). Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs reduziert die Umweltbelastung und den Flächenbedarf (WK 4).</p>

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte:

- Machbarkeitsstudie 2020
- Absichtserklärung (mit Masterplan) September 2020
- Planungsvereinbarung März 2021

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritte:

- Wettbewerb zur Freiraumgestaltung
- Änderung Zonenplan

Anpassung Uferschutzplanung nach SFG

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2028

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2029

Federführung

Gemeinde

Weitere Beteiligte

TBA-OIK III; Aegerten; Region; Spitalzentrum Biel AG

Kosten (Mio CHF)

7.0

Antrag Kantonsbeitrag

Velo- oder Hauptwanderroute gemäss Art. 59 oder 60 SG
Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

-

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

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

Umweltverträglichkeit

- Ist im Vorprojekt abzuklären

Quantitative Angaben, Dokumente

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

Regionale Koordinationsstelle Veloverkehr

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.11	–	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte

Beschreibung und Machbarkeit

Mit dem regionalen Velonetzplan Biel-Seeland besteht ein flächendeckendes Routennetz mit Handlungsbedarf und Massnahmenkatalog.

Um die Umsetzung der Massnahmen zu unterstützen, wird eine regionale Koordinationsstelle Veloverkehr eingerichtet mit folgenden Aufgaben:

- Erarbeiten von Planungsgrundlagen zuhanden der Gemeinden (z.B. Standards für Velorouten)
- Beratung und Unterstützung der Gemeinden, insbesondere bei der Planung von gemeindeübergreifenden Routen
- Signalisations- und Kommunikationskonzept Velorouten
- Nachführen des Massnahmenkatalogs des Velonetzplans
- Umsetzungs- und Wirkungskontrolle

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nicht relevant

Planungsstand

Nicht relevant

Voraussichtlicher Baubeginn

Nicht relevant

Voraussichtliche Inbetriebnahme

Nicht relevant

Federführung

Region

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Kosten (Mio. CHF)

0.2

Antrag Kantonsbeitrag

–

Koordinationsstand

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- LV-Ü.12 Signalisations- und Kommunikationskonzept Velorouten

Quantitative Angaben, Dokumente

- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Signalisations- und Kommunikationskonzept Velorouten

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.12		4. Generation	BvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
		5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr

Karte

Beschreibung und Machbarkeit

Eine klare und verständliche Signalisation von Velorouten ist für den Veloverkehr von zentraler Bedeutung. Mit einem Signalisations- und Kommunikationskonzept für die Hauptrouten des Alltagsverkehrs soll der Veloverkehr gefördert werden. In einer ersten Phase soll ein Signalisationskonzept für den Agglomerationskern umgesetzt werden. Eine Ausdehnung auf die gesamte Agglomeration ist in einem zweiten Schritt zu prüfen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Nicht relevant

Planungsstand

Nicht relevant

Voraussichtlicher Baubeginn

Nicht relevant

Voraussichtliche Inbetriebnahme

Nicht relevant

Federführung

Region

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Kosten (Mio. CHF)

0.1

Antrag Kantonsbeitrag

–

Koordinationsstand

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- LV-Ü.11 Regionale Koordinationsstelle Veloverkehr

Quantitative Angaben, Dokumente

- Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland (2020)

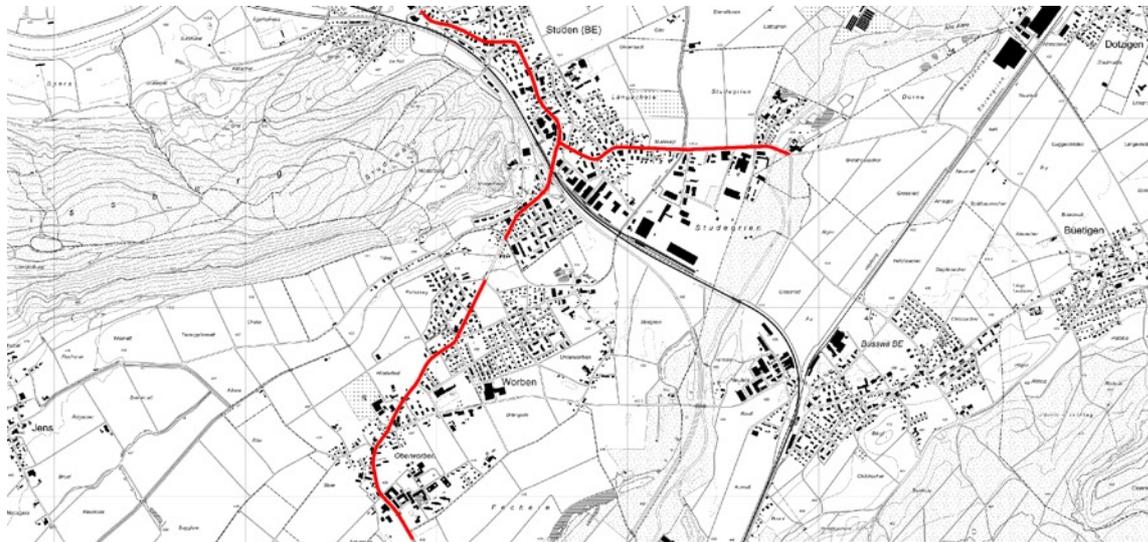
Aufnahme der regionalen Velorouten in den Sachplan Veloverkehr

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.LV-Ü.13	–	–	–
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	5 Langsamverkehr	5.1 Einzelmassnahme Langsamverkehr
Beschreibung und Ziel der Massnahme		Machbarkeit	
Der regionale Velonetzplan Biel-Seeland definiert ein Netz von regionalen Velorouten in drei Kategorien:		–	
<ul style="list-style-type: none"> - Direktroutes - Komfortroutes - Kombinierte Direkt- und Komfortroutes 			
Mit vorliegender Massnahme wird die Aufnahme der regionalen Velorouten in den kantonalen Sachplan Veloverkehr als Velorouten mit kantonalen Netzfunktion beantragt.			
Zweckmässigkeit		Nutzen	
–		–	
Planungsstand			
–			
Bau- und Finanzierungsreife			
–			
Voraussichtlicher Baubeginn		Voraussichtliche Inbetriebnahme	
–		–	
Federführung		Weitere Beteiligte	
TBA-DLZ		Region	
Kosten (Mio CHF)		Antrag Kantonsbeitrag	
–		–	
Finanzierungsschlüssel			
Innerhalb AP-Perimeter:			
<ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 			
Ausserhalb AP-Perimeter:			
<ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 			
Koordinationstand		Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Festsetzung		Kantonaler Sachplan Veloverkehr	
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen			
–			
Umweltverträglichkeit			
–			
Quantitative Angaben, Dokumente			
<ul style="list-style-type: none"> - - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021 			

Studen-Worben, Aufwertung Ortsdurchfahrt

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf. 1	0371.3.014	4. Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
MIV-O-3.02, MIV-O-3.03 –		3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Die Kantonsstrassen im Korridor Studen-Worben weisen gemäss Schwachstellenanalyse Sicherheits- und Gestaltungsdefizite auf und entsprechen nicht den kantonalen Standards.

Für die Ortsdurchfahrt Studen und Worben wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Darauf aufbauend wird ein Strassenprojekt erarbeitet sowie ein Strassenplanverfahren durchgeführt. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept folgt der Idee einer Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden. Für den Fuss- und Veloverkehr werden Massnahmen vorgesehen.

Kosten:

Ortsdurchfahrt Studen	4.00 Mio. CHF
Ortsdurchfahrt Worben	3.00 Mio. CHF

Machbarkeit

Nicht relevant

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

Bezug zur Teilstrategie:

- MIV und Strassennetz: Verkehr verträglich und sicher gestalten; Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten
- Fuss- und Veloverkehr: Koexistenzbedingungen verbessern
- Siedlung: Zentrumsgebiete stärken

Nutzen

Die ortsangepassten Betriebs- und Gestaltungskonzepte optimieren das Gesamtverkehrssystem und werten den Strassenraum auf. Die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und für den ÖV werden verbessert (WK 1), die subjektive Verkehrssicherheit erhöht (WK 3) und die Luft- und Lärmbelastung reduziert (WK 4). Dies optimiert die verkehrlichen Kapazitäten und unterstützt die Innenverdichtung im Umfeld (WK 2).

Planungsstand

1 Vorprojekt

Bau- und Finanzierungsreife

Nächste Planungsschritte:

- Vorprojekt 2021
- Strassenplanprojekt und Strassenplanaufgabe 2021/22
- Baubewilligung (Strassenplan) und Ausführungskredit 2022

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2022

Voraussichtliche Inbetriebnahme

01.01.2023

Federführung

TBA-OIK III

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Kosten (Mio CHF)

7.0 Mio CHF

Antrag Kantonsbeitrag

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

-

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

-

Umweltverträglichkeit

-

Quantitative Angaben, Dokumente

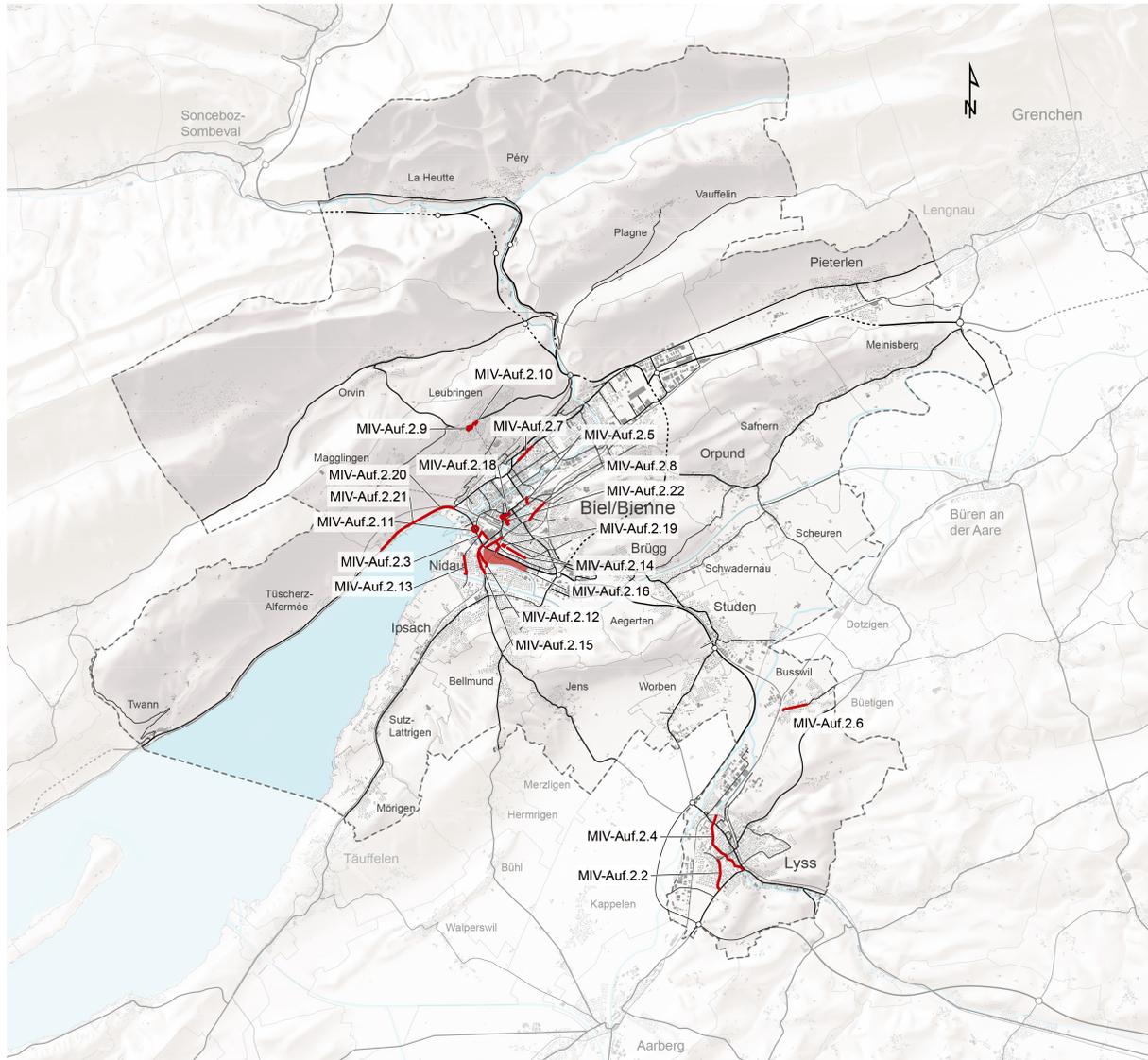
Fläche / Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren:

- Ortsdurchfahrt Studen: 10'800 m² / ca. 12'500 Fahrzeuge
- Ortsdurchfahrt Worben: 36'000 m² / ca. 9'000 Fahrzeuge

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

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.2	–	4. Generation	A
Frühere Nr.		Kategorie	
–		3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.4 Pauschale BGK

Karte:



Beschreibung

Mit dem Massnahmenpaket werden Kantons- und Gemeindestrassen umgestaltet, die Sicherheits- und Gestaltungsdefizite aufweisen. Mit ortsangepassten Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden die objektive und subjektive Verkehrssicherheit erhöht, die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden verbessert und die Aufenthalts- und Lebensqualität entlang der Strassenräume erhöht.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

Bezug zur Teilstrategie:

Nutzen

Die ortsangepassten Betriebs- und Gestaltungskonzepte verbessern das Gesamtverkehrssystem und die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und für den ÖV (WK 1). In Kombination mit der Aufwertung der Strassenräume unterstützt dies die Innenverdichtung im Umfeld (WK 2), erhöht die

- MIV und Strassennetz: Verkehr verträglich und sicher gestalten; Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten subjektive Verkehrssicherheit (WK 3) und reduziert die Luft- und Lärmbelastung (WK 4).
 - Fuss- und Veloverkehr: Koexistenzbedingungen verbessern
 - Siedlung: Zentrumsgebiete stärken
-

Gesamtkosten

50.3 Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
-

Quantitative Angaben, Dokumente

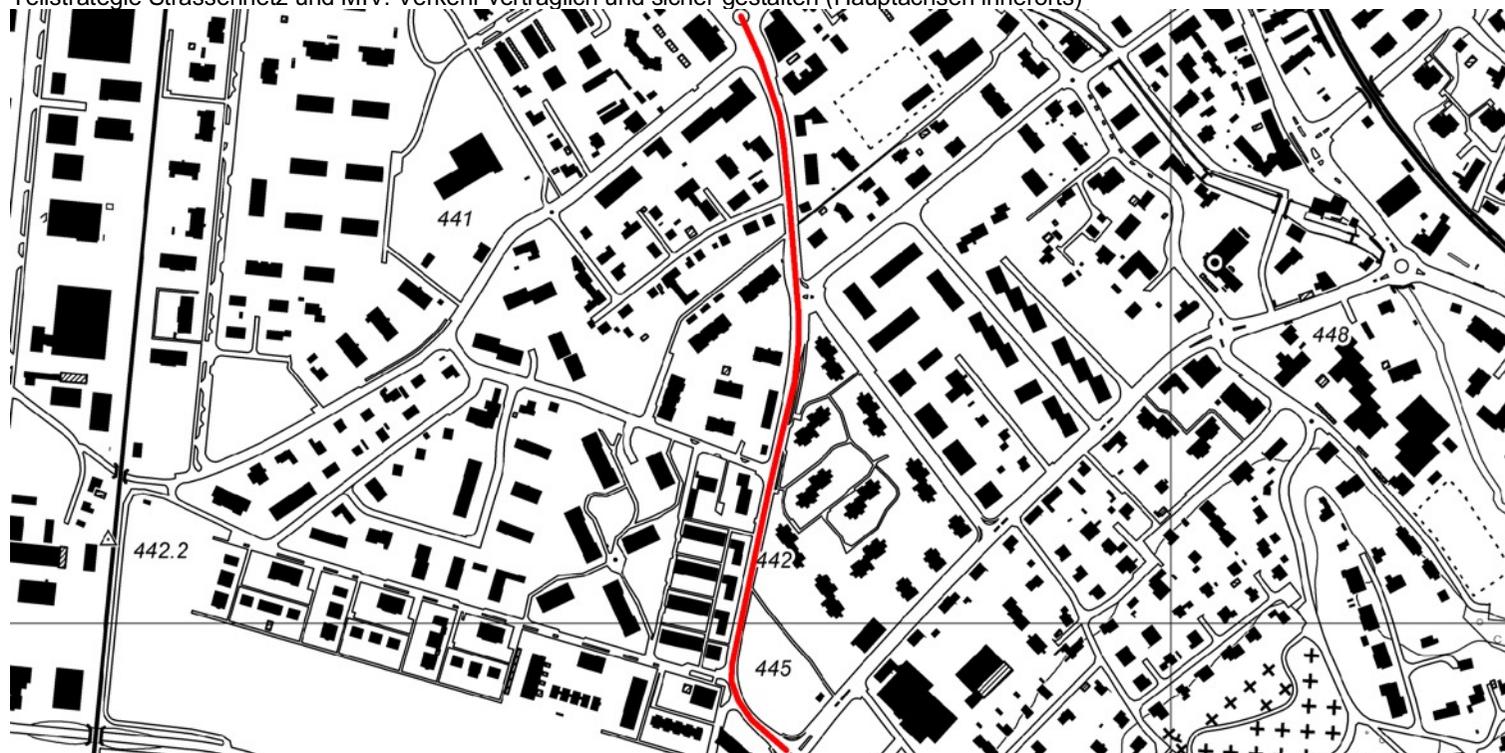
—

4. Generation A-Horizont

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.2	-	-	-	Lyss, Aarbergstrasse

Kurzbeschreibung Siedlungsorientierte Umgestaltung des Strassenraums zwecks Verkehrsberuhigung, Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität sowie der Verkehrssicherheit (Querung wichtige Schulwegverbindung). Die verkehrsorientierte Gestaltung der ehemaligen Kantonsstrasse entspricht nicht mehr ihrer heutigen Funktion als Gemeindestrasse; die Lärmimmissionen liegen im kritischen Bereich. Die Neugestaltung schliesst an die bereits neugestalteten Strassenabschnitte im Zentrum Lyss (Bielstrasse, Hauptstrasse, Marktplatz, Abschnitt Aarbergstrasse bis ESAG-Kreisel) an und übernimmt deren Gestaltungsgrundsätze.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Hauptachsen innerorts)



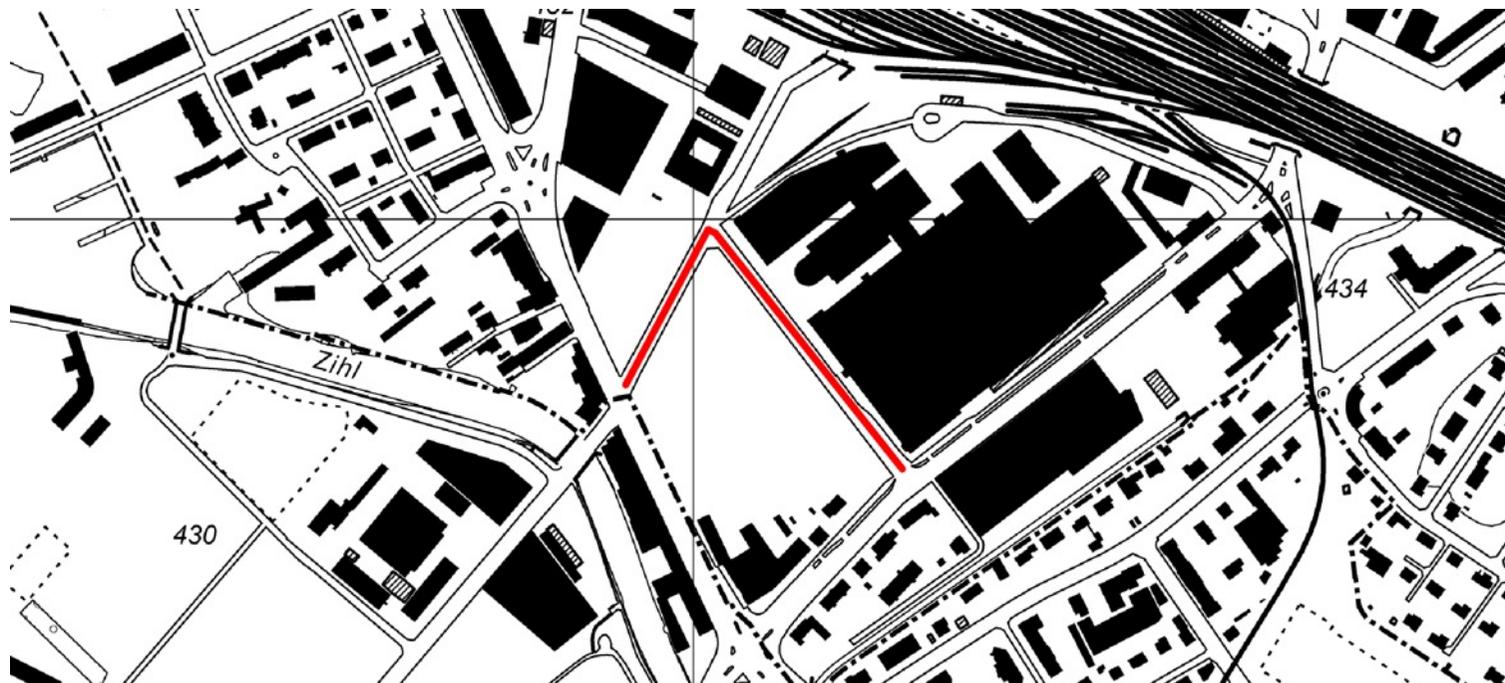
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lyss	Gemeinde	Anstösser; Werke	Festsetzung	-	Fläche in m ²	6'600	1.50	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.3	–	–	–	Biel, Chipot- und Aberli-Strasse

Kurzbeschreibung Umgestaltung und Aufwertung der Strassen- und Platzräume als attraktiver Bahnhofzugang für den Fuss- und Veloverkehr. Die Chipot-Strasse ist Teil der wichtigen regionalen Veloroute (Direkt- und Komfortroute) vom rechten Seeufer zum Bahnhof Biel. Vor dem Haupteingang des neuen Campus Biel/Bienne der Berner Fachhochschule wird ein öffentlicher Platz mit hoher Verweilqualität geschaffen.

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



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	–	Fläche in m ²	8'500	4.00	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

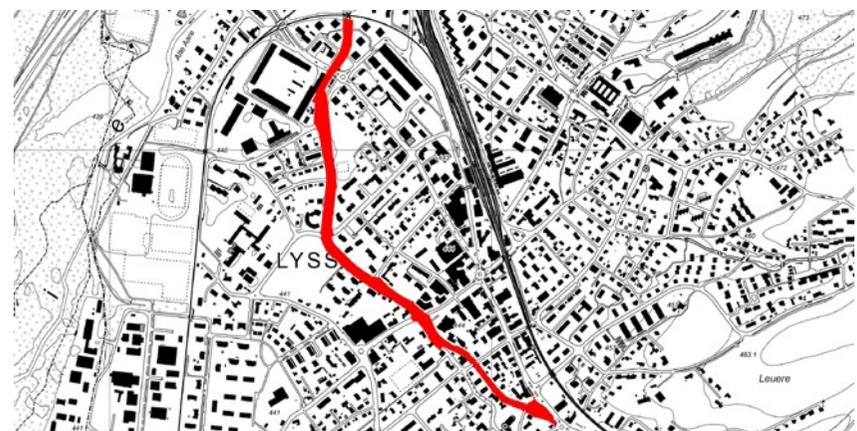
4. Generation A-Horizont

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.4	-	-	-	Lyss, Strassenraum entlang Lyssbach

Kurzbeschreibung

Siedlungsorientierte Umgestaltung der Strassenräume beidseits des Lyssbachs zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität der Verkehrssicherheit (wichtige Schulwegrouten entlang Lyssbach).

Der Lyssbachraum ist das grüne Rückgrat der Gemeinde und strukturiert als lineares Element das Zentrum Lyss. Aufgrund der beabsichtigten Zentrumsentwicklung und inneren Verdichtung, gestützt auf den städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss, wird der Lyssbachraum als nahegelegener Grünraum eine zentrale Rolle einnehmen. Der Lyssbach ist quartierverbindend und dient der Bevölkerung als wichtiger Erholungs- und Aufenthaltsraum. Er zeichnet sich durch ein vielfältiges Gefüge öffentlicher, durch Grünbestände geprägter Räume, einen in weiten Teilen zugänglichen und zur Erholung geeigneten Uferanstoss und vom MIV nur wenig beanspruchte Strassen aus. Die Ufermauern wurden bereits aufwändig saniert. Nun sollen auch die Strassenräume und Platzbereiche aufgewertet werden. Die Massnahme wird mit dem Stadtpark Lyss (L-Gr.2) abgestimmt.



Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Quartiere und Ortschaften)
 Teilstrategie Siedlung und Landschaft: Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet sichern und aufwerten

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lyss	Gemeinde	TBA-OIK III; Gemeindeverband Lyssbach; Anstösser; Werke	Festsetzung	-	Fläche in m ²	11'000	1.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.5	–	–	–	Biel, Alleestrasse, Abschnitt Nord

Kurzbeschreibung Umgestaltung des Strassenraums, Einbahnregime für den MIV und Aufhebung der Längsparkierung zwecks Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr. Die Verbindung ist Teil einer regionalen Komfortroute gemäss regionalem Velonetzplan und ein wichtiger Schulweg. Die Massnahme ist abgestimmt auf die Realisierung einer städtebaulich und architektonisch hochwertigen, gemischt genutzten Überbauung auf dem angrenzenden Areal Brühlstrasse (Massnahme BBS.S-UV.1.1).

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Quartiere und Ortschaften)



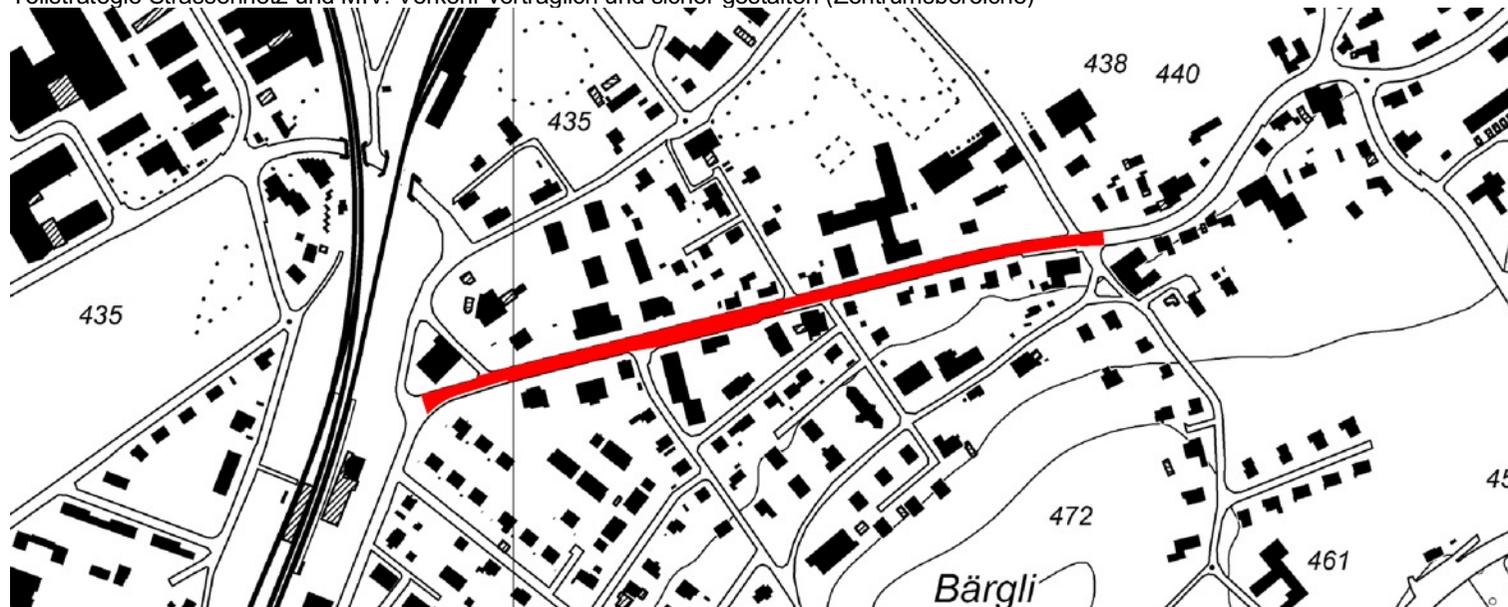
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	–	Festsetzung	–	Fläche in m ²	2'000	1.5	Veloroute gemäss Art. 59 SG Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.6	-	-	-	Lyss, Bahnhofstrasse Busswil

Kurzbeschreibung Die Bahnhofstrasse wird vom Kanton der Gemeinde übergeben. Der Strassenraum wird gemäss der heutigen Nutzung zurückgebaut und für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet. Nebst der Erhöhung der Verkehrssicherheit soll die Aufenthaltsqualität in diesem für Busswil zentralen Strassenraum mit angrenzendem Bahnhofgebiet, Dienstleistungen und Schulanlagen usw. massgeblich erhöht werden.

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



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lyss	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	-	Fläche in m ²	10'000	1.2	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.7	–	–	–	Biel, Georg-Friedrich-Heilmannstrasse, Abschnitt Bubenbergstrasse bis Bözingenstrasse

Kurzbeschreibung Neugestaltung des Strassenraums mit Aufhebung der Längsparkierung, Mehrzweckstreifen (Mittelzone), Fahrbahnhaltestellen, beidseitig separaten Velospuren und durch Baumreihen abgetrennte und beschattete Fusswege. Die Neugestaltung bezweckt die Stärkung des Boulevardcharakters der städtischen Hauptachse, die Buspriorisierung und die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.

Die Massnahme erfüllt die Wirkungsziele gemäss Richtplan vfM Ostast. Sie wird nicht als vfM durch den Bund mitfinanziert und deshalb in das AP4 aufgenommen (vgl. Kapitel 7.6, Hauptbericht und Karte 7.7, Hauptbericht).

Die Massnahme ist abgestimmt mit:

- Neugestaltung G.F.-Heilmannstrasse, Teil 1 (ARE-Code 0371.2.006)
- vfM Ostast, Abschnitt BN 2, Bözingenstrasse

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Hauptachsen innerorts).

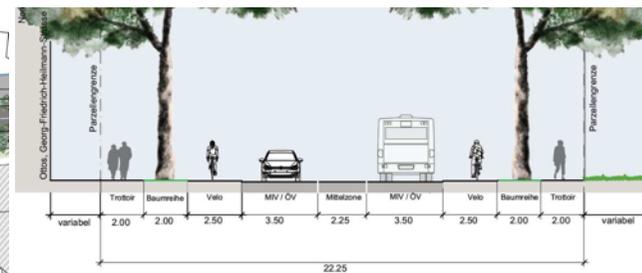


Abbildung: Konzeptstudie / Leitbild Betrieb und Gestaltung Nordachse (metron 2020)

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	–	Festsetzung	–	Fläche in m ²	9'000	4.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.8	–	–	–	Biel, Madretschstrasse, Abschnitt Albert-Galeer-Weg bis Brühlplatz

Kurzbeschreibung Umgestaltung des Strassenraums mit Tempo 30 und Mittelzone, Aufwertung von zwei öffentlichen Platzbereichen (Aufhebung der Parkierung) und Baumreihen zur Begrünung und Hitzereduktion. Die Umgestaltung betont den Zentrumscharakter des Strassenraums, vermindert die Trennwirkung, erleichtert das Queren und Abbiegen und verbessert die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.

Die Massnahme erfüllt die Wirkungsziele gemäss Richtplan vFM Ostast. Sie wird nicht als vFM durch den Bund mitfinanziert und deshalb in das AP4 aufgenommen (vgl. Kapitel 7.6, Hauptbericht und Karte 7.7, Hauptbericht).

Die Massnahme ist abgestimmt mit:

- Umgestaltung Kreuzplatz, westlicher Platz- und Strassenbereich (ARE-Code 0371.2.055)
- Umgestaltung Kreuzplatz Teil 2 (MIV-Auf.2.18)
- Umgestaltung Madretschstrasse (MIV-Auf.2.8, AP4)
- vFM Ostast, Abschnitte BMa1 Madretschstrasse und BMa9 Pianoplatz / Brühlstrasse

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Hauptachsen innerorts)

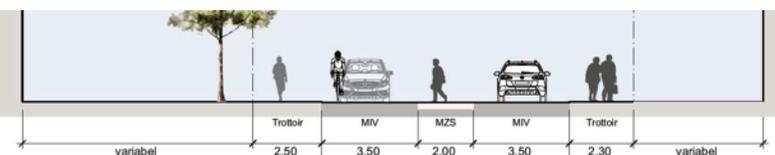
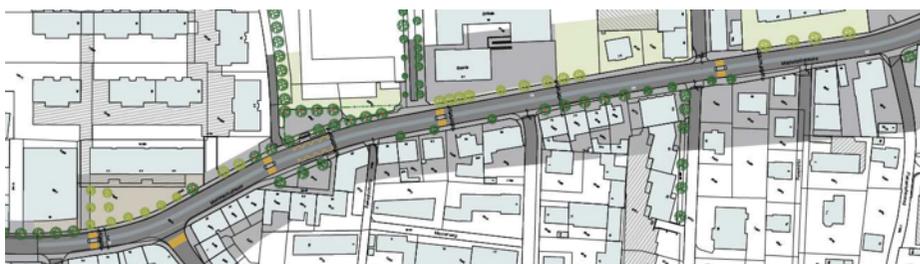


Abbildung: Konzeptstudie / Leitbild Betrieb und Gestaltung Südachse (metron 2020)

Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	–	Festsetzung	–	Fläche in m ²	10'000	5.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.9	–	–	–	Evilard, Place de la Mairie und Parc

Kurzbeschreibung Neugestaltung der Strassen- und Platzräume im Dorfzentrum mit Verkehrsberuhigung, Kurzzeitparkierung, attraktiven Aufenthaltsbereichen und Begrünung. Die Massnahme ist Teil der 2. Etappe Aufwertung Dorfzentrum und ergänzt die Neugestaltung der Kantonsstrasse (1. Etappe), die 2022 realisiert wird.

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



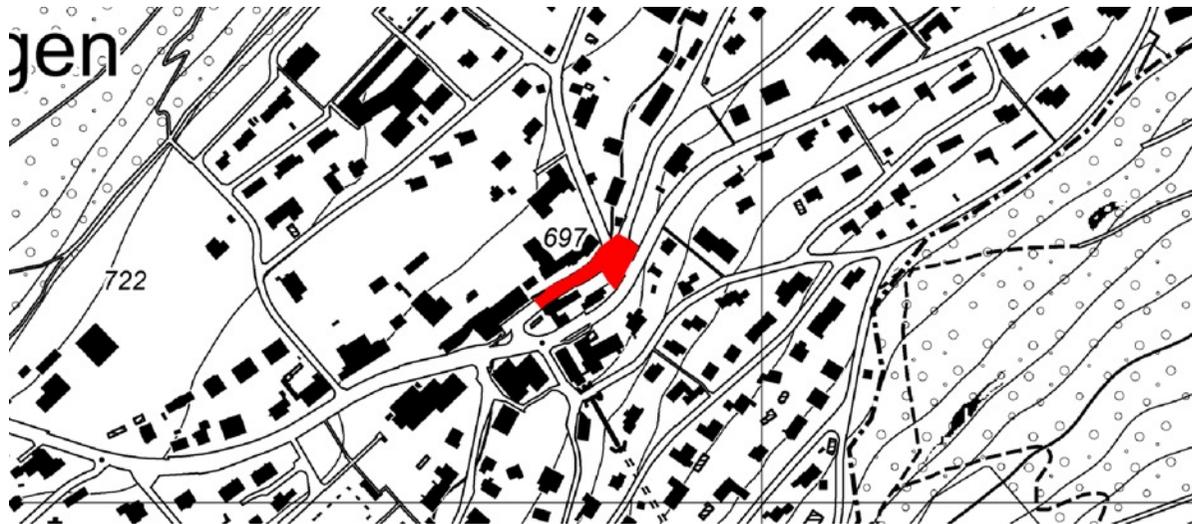
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Evilard	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	–	Fläche in m ²	3400	1.6	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.10	–	–	–	Evilard, Chemin des Ages und Place panoramique

Kurzbeschreibung Neugestaltung der Strassen- und Platzräume des Chemin des Ages mit Verkehrsberuhigung, Kurzzeitparkierung, attraktiven Aufenthaltsbereichen und Begrünung. Die Massnahme ist Teil der 2. Etappe Aufwertung Dorfzentrum und ergänzt die Neugestaltung der Kantonsstrasse (1. Etappe), die 2022 realisiert wird.

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



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Evilard	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	–	Fläche in m ²	1000	0.9	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation A-Horizont

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.11	-	-	-	Biel, Rousseau-Platz

Kurzbeschreibung Nach der Aufgabe des Projekts A5-Westast bleibt die oberirdische Strasse zwischen Brüggmoos, Guido-Müller-Platz und Seevorstadt bestehen und wird verträglich umgestaltet. Zu diesem Zweck wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die gesamte Achse erarbeitet und schrittweise umgesetzt. Der Rousseau-Platz spielt eine wichtige Rolle als Bindeglied zwischen der Transitachse Bernstrasse-Neuenburgstrasse und der Aarbergstrasse, die als städtische Achse das Stadtzentrum von Biel mit den Erholungsgebieten am See und dem Zentrum von Nidau verbindet. Die Neugestaltung des Rousseau-Platzes soll prioritär realisiert werden.

Massnahmen:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Verbindungen für den Veloverkehr (Sicherheit und Attraktivität) längs und quer der Hauptverkehrsachse
- Verbesserung der Durchlässigkeit und der Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr
- Verbesserung des Verkehrsflusses
- Verbesserung der Buspriorisierung und der Lesbarkeit der Bushaltestellen

Die Massnahme ist mit dem Verkehrsmanagement Westachse Biel-Nidau-Brügg (NM-VM.1.2) abzustimmen.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Hauptachse innerorts)



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	TBA-OIK III	Zwischenergebnis	-	Fläche in m ²	5'000	3.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

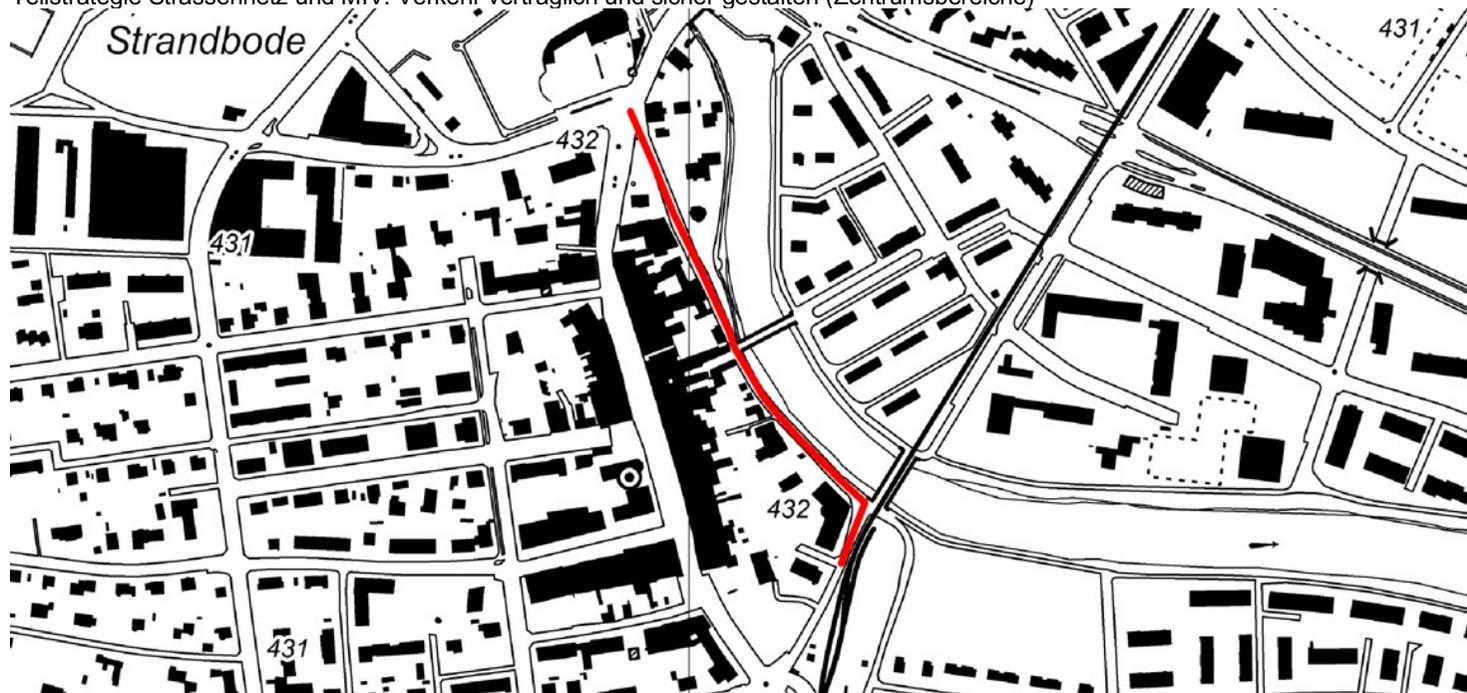
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.12	–	–	–	Nidau, Zihlstrasse

Kurzbeschreibung Betriebs- und Gestaltungskonzept zur Verkehrsberuhigung und Aufwertung der Zihlstrasse zwischen Knoten Hauptstrasse/Schlossstrasse und Bahnhofplatz.
Massnahmen:

- Verkehrsberuhigung der Zihlstrasse mit Umwandlung in eine Begegnungszone
- Schliessung der Zihlstrasse für den MIV im Übergang zum Bahnhofplatz mit neuer Wendemöglichkeit
- Zubringerregelung zur Vermeidung von quartierfremdem Parkierungsverkehr
- Reduktion Parkplätze mit Parkierungsregelung für Gewerbe und direkt angrenzenden Liegenschaften
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität mit zusätzlichen Grünflächen und Uferweg entlang der Zihl

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



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	TBA-OIK III	Festsetzung	–	Fläche in m ²	4'000	1.4	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BBS.MIV-Auf.2.13	–	–	–	Nidau, Dr. Schneiderstrasse				
Kurzbeschreibung	<p>Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Dr. Schneiderstrasse zwischen Schlossstrasse und Nidau-Büren-Kanal für eine bessere Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität.</p> <p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahnreduktion - Farbliche Längsbänder und Auszeichnungen Knotenbereiche - Partielle Horizontalversätze für Geschwindigkeitsreduktion MIV - Trottoirüberfahrten auf den einmündenden Strassen - Abgesenkte Randsteine an wichtigen Querungsbereichen wie Fussgängerstreifen zur Verbesserung der Hindernisfreiheit - Abgesenkte Randsteine zur Überfahrt bei Bedarf bei Kreuzungssituationen Bus - LKW - Reduktion der Parkierungsmöglichkeiten für den MIV - Gute und sichere Zugänglichkeit der Bushaltestelle Strandweg - Ausführung der Bushaltestelle Strandweg beidseitig mit Betonplatten - Gestaltung Strassenraum mit Bäumen und anderen Gestaltungselementen - Zusätzliche Sitzgelegenheiten <p>Teilstrategie Veloverkehr: Überörtliche Vorrangroute als Alternative zum MIV und ÖV mit hohem Ausbaustandard</p> <p>Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Zentrumsbereiche)</p> <p>Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Die Massnahme liegt innerhalb eines Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr. Die Anforderungen an eine Vorrangroute sind angemessen zu berücksichtigen.</p>							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	TBA-OIK III: TBA-DLZ; Verkehrsbetriebe Biel	Festsetzung	–	Fläche in m ²	4'500	2.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.14	–	–	–	Nidau, Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse

Kurzbeschreibung Betriebs- und Gestaltungskonzept für Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse für den Quartierschutz und zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.

Massnahmen:

- Sperrung der Ausfahrt T6 ab der Bernstrasse über die Guglerstrasse für den MIV
- Signalisation zwingend „Rechtsabbiegen“ auf Keltenstrasse am Knoten Bielstrasse
- Ausweitung der bestehenden Zone 30
- Begegnungszone auf der Grenzstrasse
- Neue Routen-Signalisation ohne Hauptstrassenverkehr Richtung Neuchâtel und Bern via Gurnigelstrasse
- Zubringerregelung Gurnigelstrasse West
- Neuer Radstreifen auf der Gurnigelstrasse sowie Verbesserung der Knotenzufahrten Kreisel Murtenstrasse und Knoten Gurnigel-/Bernstrasse für den Veloverkehr
- Wegverbreiterung südlicher Endabschnitt Gurnigelstrasse
- Neue Strassenraumaufteilung der Keltenstrasse (zw. Bern- und Bielstrasse) mit Fahrbahnaufweitung oder Einführung einer Einbahnstrasse zugunsten Fuss- und Veloverkehr (Velo-Vorrangroute).

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



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	Stadt Biel	Festsetzung	–	Fläche in m ²	5'850	1.6	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.15	–	–	–	Nidau, Ortsdurchfahrt

Kurzbeschreibung

Die Hauptstrasse im Stedli Nidau ist geprägt von hoher MIV-Dominanz (16'000 Fahrten / Tag, durchgehende Längsparkierung). Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr und Aufenthaltsqualität sind ungenügend.

Massnahmen:

- Verträgliche und sichere Gestaltung der Ortsdurchfahrt Nidau
- Optimierung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
- Gewährleistung der Fahrplanstabilität für den ÖV

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



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	TBA-OIK III	Gemeinde	Festsetzung	–	Fläche in m ²	11'000	3.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

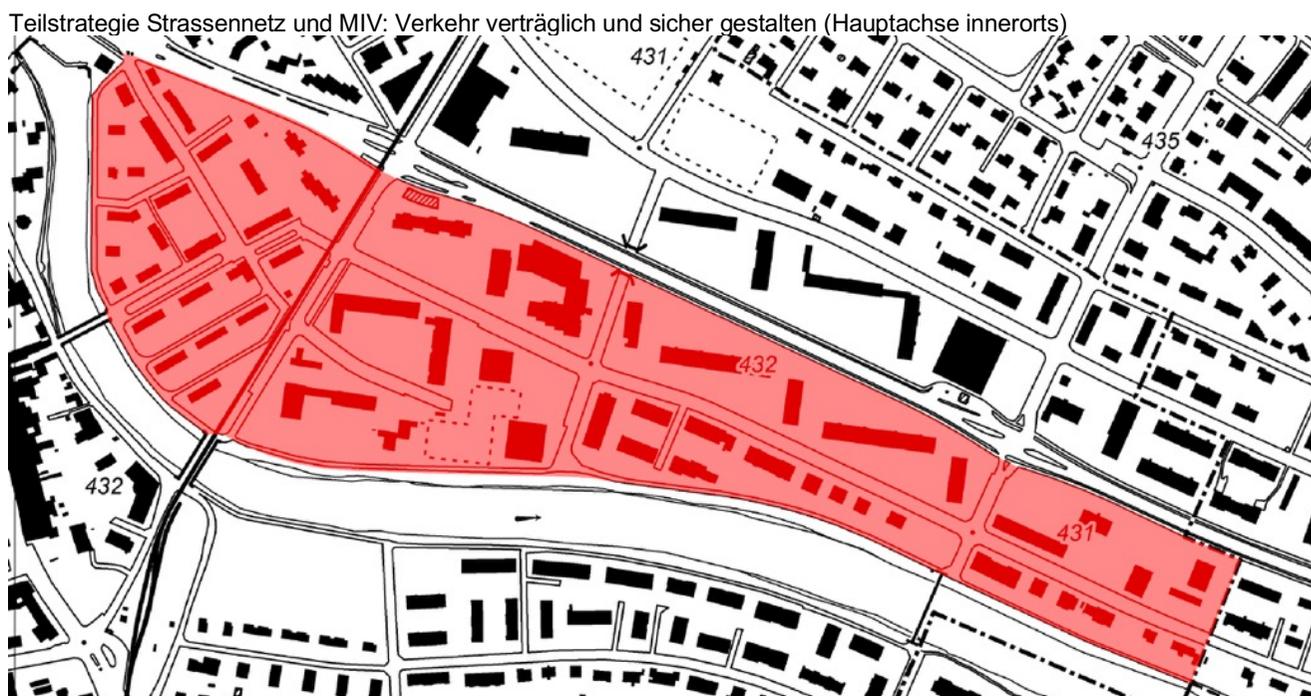
4. Generation A-Horizont

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.16	-	-	-	Nidau, Verkehrsberuhigung Hofmattenquartier - Lysstrasse

Kurzbeschrieb Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität durch Einführung von Tempo 30 in den Quartieren Hofmatte und Lysstrasse.

Massnahmen:

- Einführung von Tempo 30
- Begegnungszone auf der Lysstrasse und Gotthelfstrasse (Höhe Schule und Kindergärten)
- Sichern der Zugänge Spielpark Zihl (Reckweg/Guglerstrasse/Lysstrasse) und Spielplatz Hofmatte Barbenweg (Vertikalversatz, Poller bei Ausgängen)
- Strassenumgestaltung Keltenstrasse zugunsten Fuss- und Veloverkehr (Velo-Vorrangroute, zwischen Zihl und Bernstrasse)
- Punktuelle Komfortverbesserung für Velo-Querung Hofmatte-Gurnigelstrasse



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	-	Festsetzung	-	Fläche in m ²	14'000	1.2	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.18	LV-N-02	–	0371.2.055	Biel, Kreuzplatz Teil 2

Kurzbeschreibung Das Zentrum Madretsch erfüllt eine wichtige Rolle als Versorgungszentrum. Durch den Verkehr massiv beeinträchtigt, gehört es zu den städtebaulichen Problemgebieten der Stadt. In Kombination mit den vFM Ostast A5 bietet sich die Chance für eine umfassende Aufwertung des Kreuzplatzes mit Verbesserungen für den ÖV und für den Fuss- und Veloverkehr sowie einer Gestaltung als Begegnungsort und Quartierzentrum.

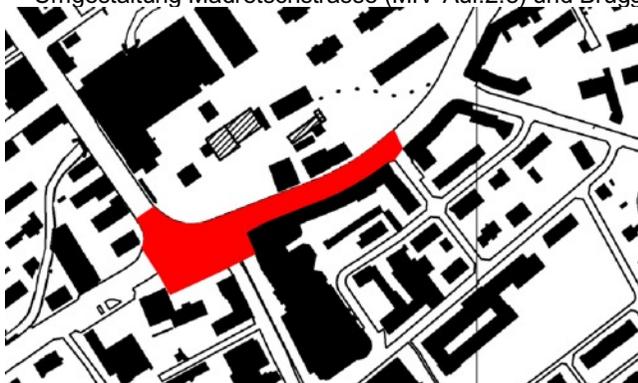
Massnahmen:

- Schaffung eines städtischen Platzes mit hoher Aufenthaltsqualität
- Steigerung der Attraktivität und Qualität als intermodale Plattform
- Entflechtung und Optimierung der Verkehrsströme
- Verbesserung der Lesbarkeit der Bushaltestellen
- Verbesserung der Verbindungen für den Veloverkehr (Sicherheit und Attraktivität), Verbesserung der Durchlässigkeit für den Fussverkehr

Die Massnahme erfüllt die Wirkungsziele gemäss Richtplan vFM Ostast. Sie wird nicht als vFM durch den Bund mitfinanziert und deshalb in das AP4 aufgenommen (vgl. Kapitel 7.6, Hauptbericht und Karte 7.7, Hauptbericht).

Die Massnahme ist abgestimmt mit:

- Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum (LV-Ü.7.6, ARE-Code 0371.3.030)
- Umgestaltung Kreuzplatz, westlicher Platz- und Strassenbereich (LV-Ü.7.13, ARE-Code 0371.2.055)
- Umgestaltung Madretschstrasse (MIV-Auf.2.8) und Brüggstrasse (MIV-Auf.2.22)



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	–	Festsetzung	–	Fläche in m ²	4'900	4.9	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.19	-	-	-	Biel, Zihlplatz

Kurzbeschreibung Der Zihlplatz hat aufgrund seiner zentralen Lage und der Bushaltestelle eine wichtige Funktion im Mühlefeldquartier. Der A5 Ostast und die im Quartier umgesetzten Verkehrsmassnahmen haben eine Verkehrsreduktion beim Zihlplatz bewirkt. Dies ermöglicht die Einführung einer Begegnungszone und die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums.

Mit der Neugestaltung werden folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung eines städtischen Platzes mit hoher Aufenthaltsqualität
- Steigerung der Attraktivität und Qualität als intermodale Plattform Verbesserung der Lesbarkeit der Bushaltestelle
- Verbesserung der Verbindungen für den Velo- verkehr (Sicherheit und Attraktivität)
- Verbesserung der Durchlässigkeit sowie Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	-	Zwischenergebnis	-	Fläche in m ²	1100	0.8	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

4. Generation A-Horizont

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.20	-	-	-	Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Strandboden

Kurzbeschreibung

Die Neuenburgstrasse ist als Nationalstrasse 3. Klasse Teil des Abschnitts Yverdon-Biel der A5 am nördlichen Bielerseeufer und endet im Kreisel Seefels, der die städtischen Hauptverkehrsstrassen der Nordachse (Seevorstadt-Bözigenfeld) und der Westachse (Seevorstadt-Brügemoos) verbindet. Heute bestehen auf der Neuenburgstrasse erhebliche Sicherheits- und Attraktivitätsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr, Staubildung in den Hauptverkehrszeiten und Behinderung des öffentlichen Busverkehrs.

Nach Aufgabe des A5 Westasts bleibt die Westachse als oberirdische Strasse bestehen und wird verträglich umgestaltet (vgl. Massnahmen MIV-Auf.2.11 und MIV-Auf.6). Darauf abgestimmt sollen auf der Neuenburgstrasse die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV verbessert werden.

Folgende Massnahmen werden umgesetzt:

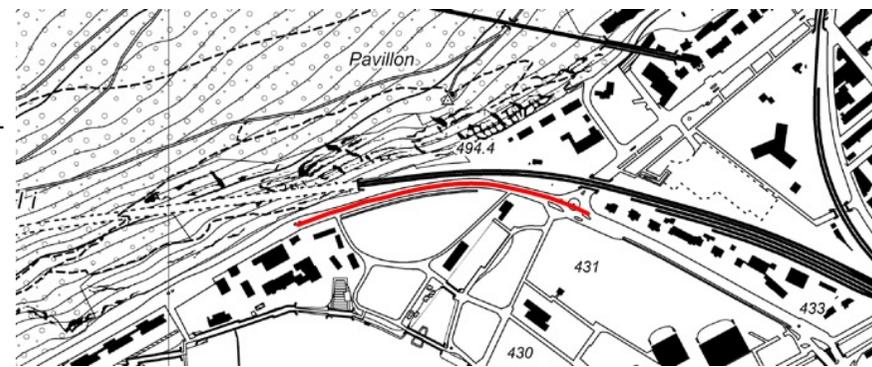
- Verlegung des Radwegs
- Neuorganisation des Fuss- und Veloverkehrs (Komfort- und Direktroute) unter Berücksichtigung der Anforderungen des ISOS
- Neue Lichtsignalanlage am Kreisel Seefels zur Buspriorisierung

Damit werden folgende Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr
- Verbesserung des Verkehrsflusses und Verringerung des Staurisikos auf der Nord- und Westachse
- Steigerung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr und der Aufenthaltsqualität
- Höhere Fahrplanstabilität des ÖV
- Erhalt des schützenswerten Ortsbildes

Die Massnahme ist mit dem Verkehrsmanagement Westachse Biel-Nidau-Brügg (NM-VM.1.2) abzustimmen.

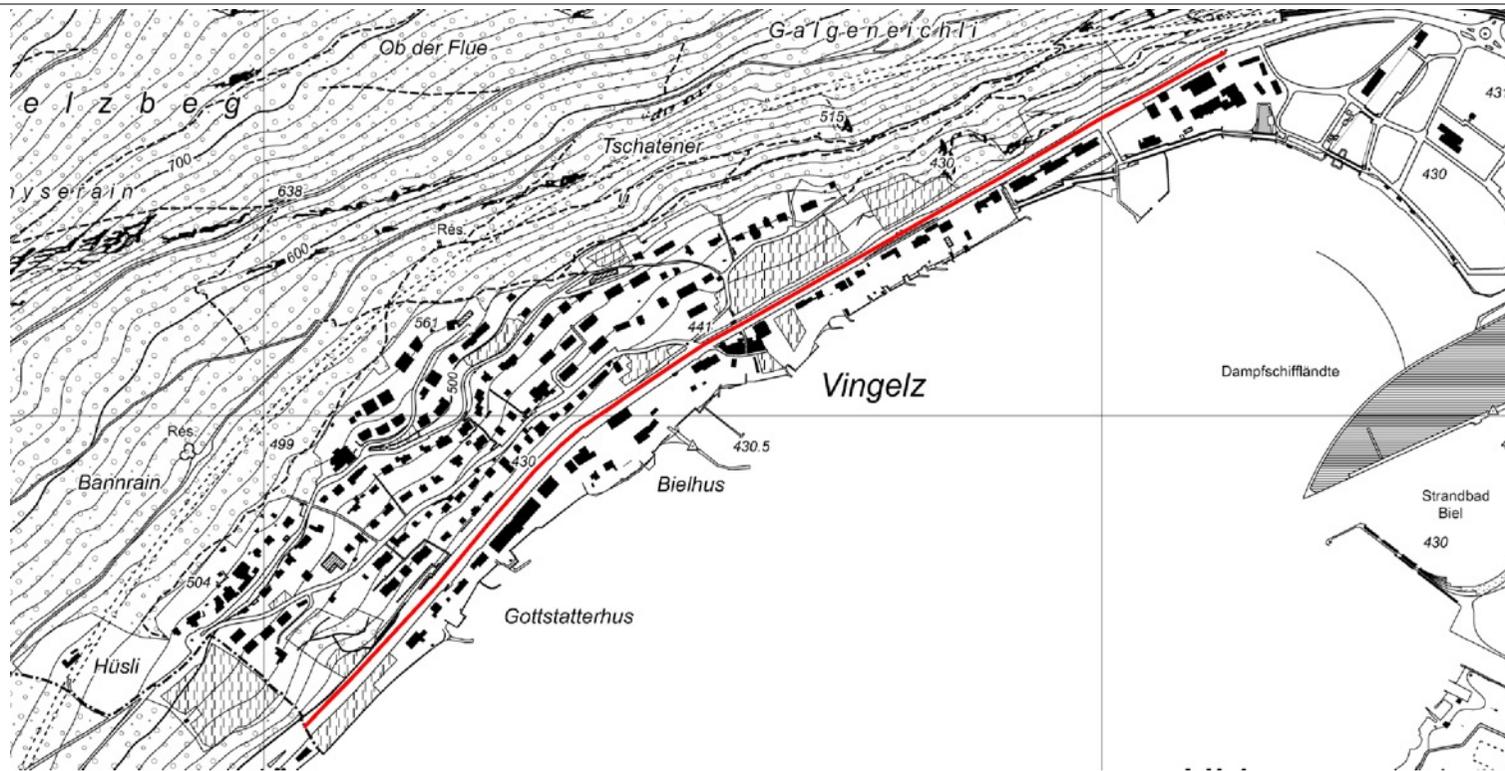
Der Abschnitt Strandboden befindet sich im Eigentum der Stadt Biel und liegt ausserhalb des Perimeters der Unterhaltsplanung Nationalstrassen. Die Massnahmen sind mit dem westlich angrenzenden Abschnitt Vingelz (MIV-Auf.2.21) abgestimmt.



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	ASTRA	Festsetzung	-	Fläche in m ²	4'500	3.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.21	–	–	–	Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Vingelz
Kurzbeschreibung	<p>Die Neuenburgstrasse ist als Nationalstrasse 3. Klasse Teil des Abschnitts Yverdon-Biel der A5 am nördlichen Bielerseeufer und endet im Kreisel Seefels, der die städtischen Hauptverkehrsstrassen der Nordachse (Seevorstadt-Bözingenfeld) und der Westachse (Seevorstadt-Brüggmoos) verbindet. Heute bestehen auf der Neuenburgstrasse erhebliche Sicherheits- und Attraktivitätsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr, Staubildung in den Hauptverkehrszeiten und Behinderung des öffentlichen Busverkehrs.</p> <p>Nach Aufgabe des A5 Westasts bleibt die Westachse als oberirdische Strasse bestehen und wird verträglich umgestaltet (vgl. Massnahmen MIV-Auf.2.11 und MIV-Auf.2.17). Darauf abgestimmt sollen auf der Neuenburgstrasse die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV verbessert werden.</p> <p>Die Neuenburgstrasse wird durch das ASTRA im Rahmen der Unterhaltsplanung Nationalstrassen erneuert. Die Massnahme MIV-Auf.2.21 ergänzt die Unterhaltsplanung Nationalstrassen im Abschnitt Vingelz durch folgende Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neues Trottoir und Fusswege nördlich der Kreuzung Vingelz - Bauliche Anpassungen an Trottoir und Velostreifen - Erweiterung der Lichtsignalanlage für die Buspriorisierung an der Kreuzung Vingelz - Geschwindigkeitsregulation - Begrünung - Umorganisation von Parkflächen und Zugangswegen <p>Damit werden folgende Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr - Optimierung der Buspriorisierung an der Kreuzung Vingelz - Verbesserung des Verkehrsflusses durch Temporegulation - Erhöhung der Wohnqualität - Förderung der Regenwasserversickerung und Klimaregulation <p>Die Massnahme ist mit dem Verkehrsmanagement Westachse Biel-Nidau-Brügg (NM-VM.1.2) abzustimmen.</p> <p>Die angegebenen Kosten beziehen sich auf die zusätzlichen Elemente, die nicht Bestandteil der Unterhaltsplanung Nationalstrassen sind. Die Massnahmen sind mit dem östlich angrenzenden Abschnitt Strandboden (MIV-Auf.2.20) abgestimmt.</p>			



Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	ASTRA	Zwischenergebnis	–	Fläche in m ²	7'000	4.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		A-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.2.22	-	-	-	Biel, Brüggstrasse und Friedweg

Kurzbeschreibung
 Der Strassenraum der Brüggstrasse ist auf die Erschliessung der angrenzenden Gewerbe- und Verkaufsflächen mit dem MIV ausgerichtet. Die Bedürfnisse der übrigen Verkehrsteilnehmenden sind untergeordnet und die Qualität des öffentlichen Raumes ist defizitär. Die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zur Schulanlage Friedweg muss verbessert werden. Der Strassenraum wird neu organisiert und aufgewertet zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und der Priorisierung des ÖV. Der Betrieb der Brüggstrasse und der Einmündung Friedweg wird auf den Kreuzplatz abgestimmt

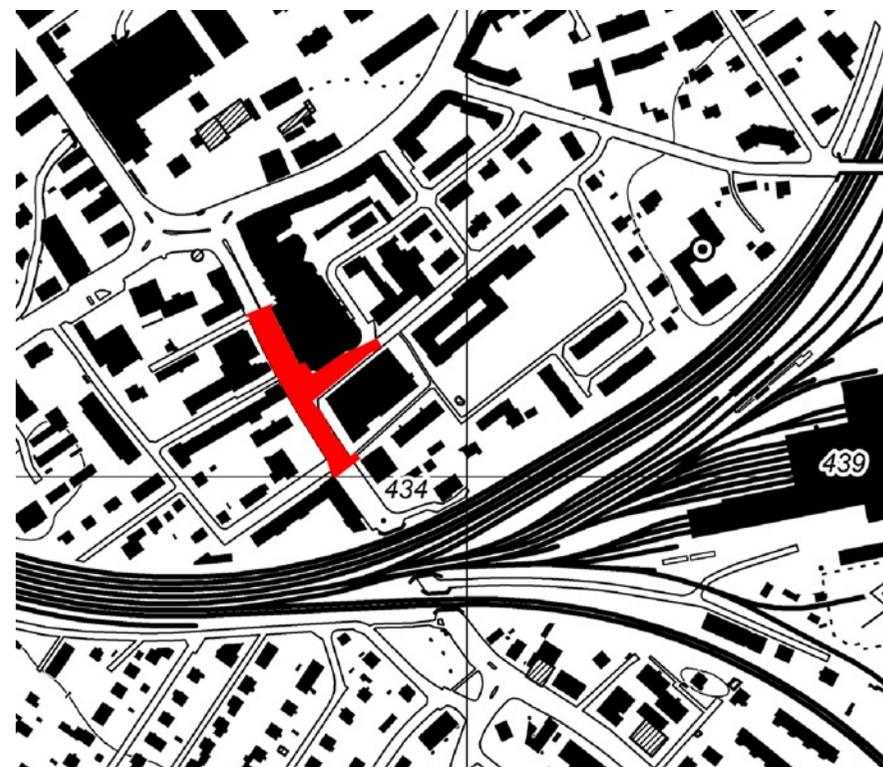
Massnahmen:

- Steigerung der Attraktivität und Qualität des innerstädtischen Strassenraums
- Entflechtung und Optimierung der Verkehrsströme zum Friedhof
- Verbesserung der Lesbarkeit der Bushaltestellen
- Verbesserung der Verbindungen für den Veloverkehr (Sicherheit und Attraktivität)
- Verbesserung der Durchlässigkeit für den Fussverkehr

Die Massnahme erfüllt die Wirkungsziele gemäss Richtplan vfM Ostast. Sie wird nicht als vfM durch den Bund mitfinanziert und deshalb in das AP4 aufgenommen (vgl. Kapitel 7.5, Hauptbericht und Karte 7.6, Hauptbericht).

Die Massnahme ist abgestimmt mit:

- Umgestaltung Kreuzplatz, westlicher Platz- und Strassenbereich (LV-Ü.7.13, ARE-Code 0371.2.055)
- Umgestaltung Kreuzplatz Teil 2 (MIV-Auf.2.18) und Madretschstrasse (MIV-Auf.2.8,)



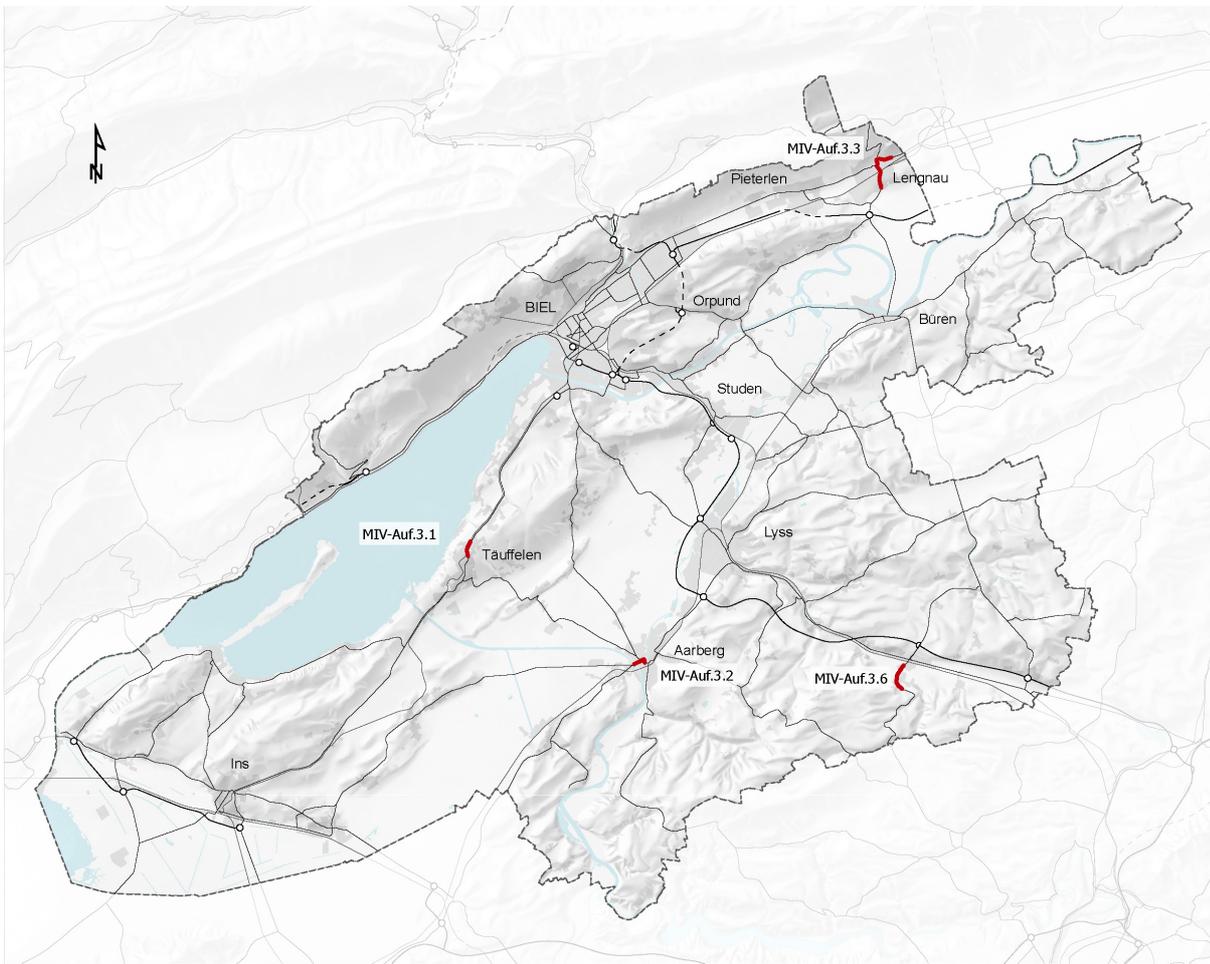
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	-	Festsetzung	-	Fläche in m ²	3'200	3.2	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, Kantonsstrassen, übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.3	–	–	Siehe Teilmassnahmen
Frühere Nr.		Kategorie	
MIV-O/S-1	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Zielsetzung:

Mit den Massnahmen werden die Siedlungsverträglichkeit der Strassenräume verbessert, die Verkehrssicherheit erhöht und die Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr verbessert.

Umsetzung:

Mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden optimale verkehrliche und gestalterische Lösungen umgesetzt, die auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse und Anforderungen abgestimmt sind.

Machbarkeit

Nicht relevant

Zweckmässigkeit

Bezug zur Strategie:

- Förderung siedlungsverträglicher Verkehrsinfrastrukturen
- Stärkung der Zentrumsfunktionen in den Ortszentren

Nutzen

Die betrieblichen und gestalterischen Massnahmen verbessern das Gesamtverkehrssystem und erhöhen die Verkehrssicherheit (WK 1). Die Massnahmen tragen zur Aufwertung der öffentlichen Räume bei und unterstützen die Siedlungsentwicklung nach innen (WK 2). Der Flächenverbrauch wird reduziert und die Luft- und Lärmbelastung reduziert. (WK 4)

Finanzierungsschlüssel**Innerhalb AP-Perimeter:**

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

-

Umweltverträglichkeit

-

Quantitative Angaben, Dokumente

-

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
BBS.MIV-Auf.3.1	HB-MIV-7	–	–	Täuffelen, Ortsdurchfahrt Gerolfingen		
Kurzbeschreibung						
Punktueller Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Koordination mit der asm.						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Vorprojekt für Einmündung Seestrasse			Nicht relevant			Abhängig von asm-Projekt
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Täuffelen	Asm; TBA-OIK III	Gemeinden	Festsetzung	–	Nicht bekannt	–

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
BBS.MIV-Auf.3.2	MIV-O-1-4			Aarberg, Murtenstrasse		
Kurzbeschreibung						
Sanierung auf der Basis eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts. Verbesserung der Verkehrssicherheit, LV-Massnahmen. Abhängigkeit von Überbauungsordnung entlang Murtenstrasse.						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Noch nicht begonnen			Nicht relevant		01.01.2026	31.12.2027
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Aarberg	TBA-OIK III	Gemeinden	Vororientierung	–	1.5	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.3.3	–	–	–	Lengnau, Solothurn-/Bürenstrasse

Kurzbeschreibung

Die Solothurn-/Bürenstrasse in Lengnau sichert die überregionale Erschliessung der Gemeinde Lengnau, den direkten Anschluss an das Zentrum, das Schulhaus Lengnau sowie weitere Einkauf-, Dienstleistungsangebote entlang der Achse. Mit durchschnittlich 11'500 Fahrzeugen pro Tag genügt die Ortsdurchfahrt auf einigen Abschnitten nicht den Standards des Kantons Bern; dies insbesondere für den Veloverkehr (Handlungsbedarf 38.6 im regionalen Velonetzplan). Der Querschnitt ist teilweise sehr eng. Wo möglich, wurden auf der Bürenstrasse bereits Querungshilfen für Zufussgehende realisiert und auf der Solothurnstrasse eine durchgehende Mittelzone markiert.

Mit einem durchgehenden Betriebs- und Gestaltungskonzept soll die Siedlungs- und Aufenthaltsqualität erhöht sowie die Verträglichkeit und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden (entlang der Strecke befinden sich mehrere Bereiche mit erhöhter Unfalldichte; insbesondere in Knotenbereichen [keine Unfallschwerpunkte]). Mögliche Massnahmen können sein: Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmenden durch Einführung Niedriggeschwindigkeitsregime (Tempo 30) oder Kernfahrbahn.

Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation: MIV-Auf.1.1

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
Noch nicht begonnen	Nicht relevant		2028 bis 2031			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lengnau	TBA-OIK III	Gemeinde	Vororientierung		3.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.3.6	–	–	–	Schüpfen, Dorfstrasse

Kurzbeschreibung

Bauliche bzw. verkehrstechnische Massnahmen: Geschwindigkeitshemmende Gestaltung, Erhöhung Sicherheit Fussängerquerung, Überprüfung Knoten, äussere Einfahrtsbremsen

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahmen M27

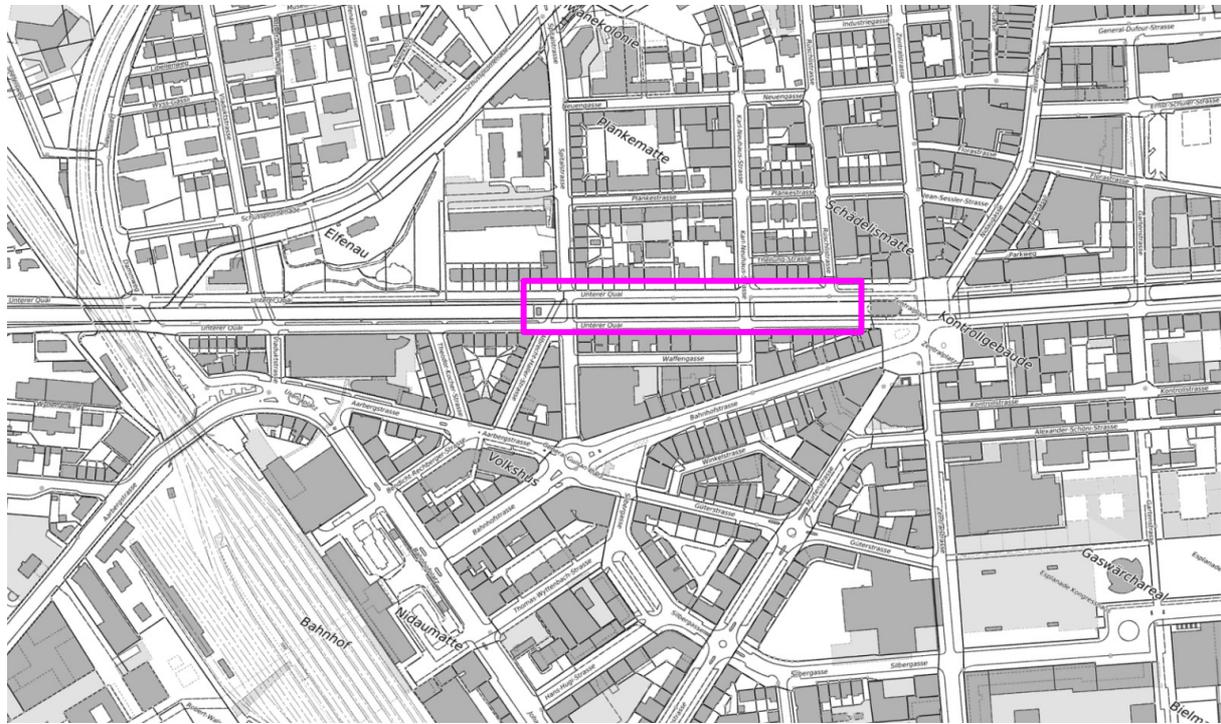
Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
Nicht relevant	Nicht relevant	k.A.	k.A.			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Schüpfen	TBA-OIK III	Gemeinde	Vororientierung	–	k.A.	–

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.4	–	4.Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Umgestaltung des Strassenraums mit Priorität für den Fuss- und Veloverkehr. Aufhebung der Parkierung im öffentlichen Raum, Vollausbau, Fahrbahnhaltestellen für den Bus, beidseitig separaten Velospuren und durch Baumreihen von der Fahrbahn abgetrennte Fusswege.

Machbarkeit

Nicht relevant

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

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung
- Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität
- Innenstadt von Biel als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

Bezug zu Teilstrategien:

- MIV: Strassenraum siedlungsverträglich gestalten
- Veloverkehr: Mittelachse Biel stärken
- Fussverkehr: Strukturierende Achsen stärken
- ÖV: Hauptachse für den Busverkehr

Nutzen

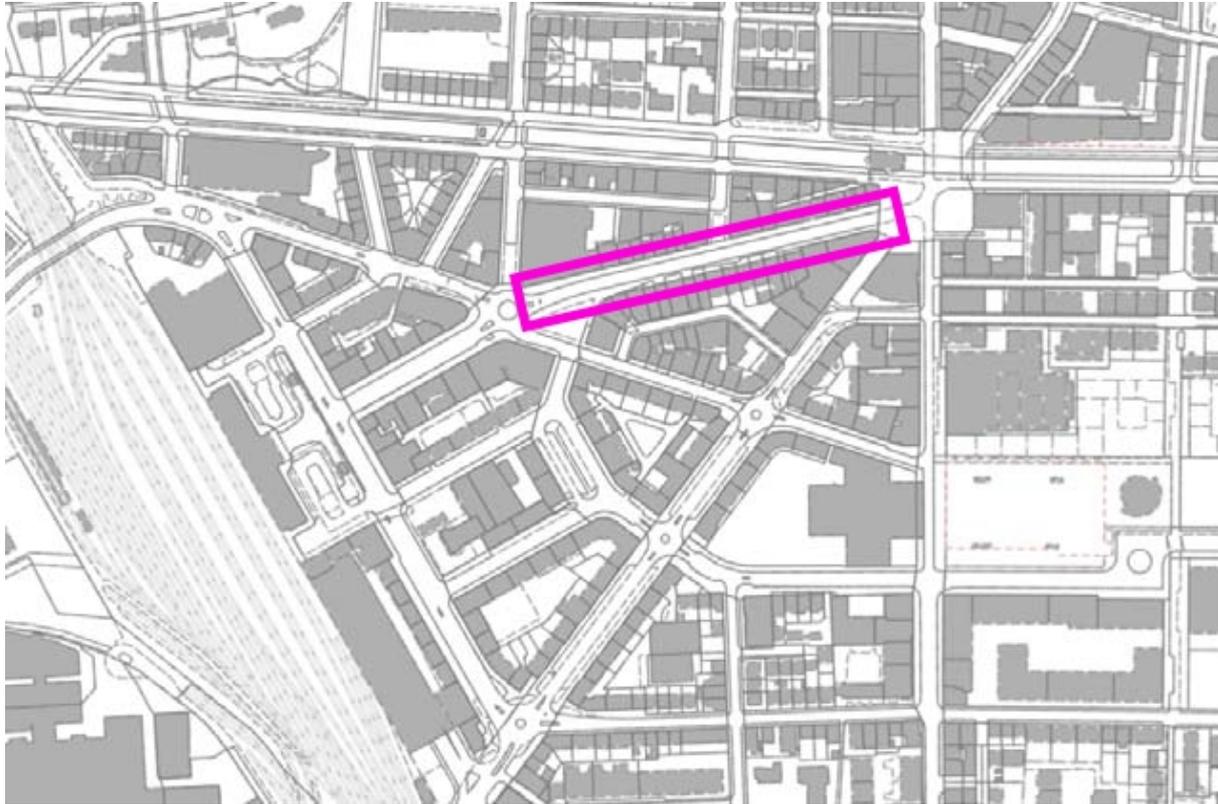
Die siedlungsorientierte Gestaltung stärkt den Fuss- und Veloverkehr (WK 1), erhöht die Siedlungsqualität (WK 2), verbessert die subjektive Verkehrssicherheit (WK 3) und reduziert die Luft- und Lärmbelastung reduziert (WK 4).

Planungsstand	
1	
Bisherige Planungsschritte:	
- Vorstudien	
Bau- und Finanzierungsreife	
1	
Nächste Planungsschritte:	
- Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Quais entlang der Schüss 2020	
- Vorprojekt 2021	
- Baubewilligung und Ausführungskredit 2023	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
2024	2026
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	–
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
7.00	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
- Bund: voraussichtlich 30-40%	
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Ausserhalb AP-Perimeter:	
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
Die Neugestaltung des oberen Teils des Unteren Quais ist mit dem Gesamtprojekt der Aufwertung des Stadtzentrums Biel verbunden, wovon eines der wichtigsten Ziele die Verbesserung der Qualität der Aufenthaltszonen des öffentlichen Raums und der Qualität der Infrastruktur für Fussgänger und Velofahrer ist.	
Umweltverträglichkeit	
–	
Quantitative Angaben, Dokumente	
- Fläche: 9'000 m ²	
- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 2'500	
- Pflichtenheft Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Quais entlang der Schüss	

Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse, unterer Teil

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.5	0371.3.025	4.Generation	B
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
LV-N-6	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Neugestaltung der Bahnhofstrasse (inkl. Guisanplatz) in Verbindung mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Das Projekt bezweckt die Aufwertung der Fussgängerbereiche im Stadtzentrum, die Verbesserung der Veloinfrastrukturen und die Optimierung der Haltestellen der städtischen und regionalen Buslinien. Angestrebt wird eine komplette Neugestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Anstösser und des ÖV, der Querungsmöglichkeiten und der Verkehrssicherheit.

Es handelt sich um eine B-Massnahme aus der 3. Generation mit Kosten gemäss Leistungsvereinbarung von 5.49 Mio CHF. Der Kostenanstieg auf 9.5 Mio CHF ist durch die komplette Neugestaltung des Abschnitts und die Komplexität des Projekts begründet.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung
- Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität
- Innenstadt von Biel und Nidau als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitor

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde in den Vorstudien nachgewiesen.

Nutzen

Die siedlungsorientierte Gestaltung stärkt den Fuss- und Veloverkehr (WK 1), erhöht die Siedlungsqualität (WK 2), verbessert die subjektive Verkehrssicherheit (WK 3) und reduziert die Luft- und Lärmbelastung reduziert (WK 4).

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

Bezug zu Teilstrategien:

- MIV: Strassenraum siedlungsverträglich gestalten
- Fussverkehr: Strukturierende Achsen stärken

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudien

Bau- und Finanzierungsreife

2

Nächste Planungsschritte:

- Gesamtkonzept Bahnhofgebiet Biel
- Vorprojekt mit partizipativem Verfahren
- Baubewilligung und Ausführungskredit

Für Planung, Projektierung und Bewilligung wird mit einem Zeitaufwand von sechs Jahren gerechnet. Das Projekt ist in der Investitionsplanung der Stadt Biel eingestellt.

Voraussichtlicher Baubeginn

2027

Voraussichtliche Inbetriebnahme

2029

Federführung

Gemeinde

Weitere Beteiligte

–

Kosten (Mio CHF)

9.5

Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofplatz (KM-Mu.6)

Umweltverträglichkeit

- Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS 10001/2)

Quantitative Angaben, Dokumente

- Fläche: 9'500 m²
- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 3'650

Biel/Nidau, BGK Bernstrasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.6		4.Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

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

Machbarkeit

Nicht relevant

Massnahmen:

- Umgestaltung zu einer städtischen Hauptachse
- Verbesserung der Längsverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr
- Verminderung der Trennwirkung und Optimierung der Knoten für den Fuss- und Veloverkehr; neue Quermöglichkeiten (z.B. Guglerstrasse)
- Hitzemindernde Strassenraumgestaltung
- Abstimmung mit der städtebaulichen Entwicklung im Weidteile-Quartier

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland: Massnahme M33 (Querung Bernstrasse)

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Verträglichkeit ohne Westumfahrung gewährleisten

Nutzen

Die siedlungsorientierte Gestaltung sichert die Verlagerung des MIV auf die Autobahnumfahrung und wertet den Strassenraum auf. Die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und für den ÖV werden verbessert (WK 1), die subjektive Verkehrssicherheit erhöht (WK 3) und die Luft- und Lärmbelastung reduziert (WK 4). Dadurch wird die

- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten
- Innenverdichtung im Umfeld unterstützt (WK 2).

Bezug zu Teilstrategien:

- MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten; Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten
- Veloverkehr: direkte und sichere Routen entlang von Hauptverkehrsachsen
- Fussverkehr: Strukturierende städtische Strassenräume mit hoher Qualität und starker Identität gestalten

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte:

- Belastbarkeitsanalyse 2020

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritte:

- Testplanung Städtebau und Verkehr 2022
- Betriebs- und Gestaltungskonzept 2023
- Projektierung 2025
- Plangenehmigung 2026

Voraussichtlicher Baubeginn

2027

Voraussichtliche Inbetriebnahme

2028

Federführung

TBA-OIK III

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Kosten (Mio CHF)

6.0

Antrag Kantonsbeitrag

-

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Zwischenergebnis

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

-

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Die Massnahme ist mit dem Verkehrsmanagement Westachse Biel-Nidau-Brügg (NM-VM.1.2) abzustimmen.

Umweltverträglichkeit

-

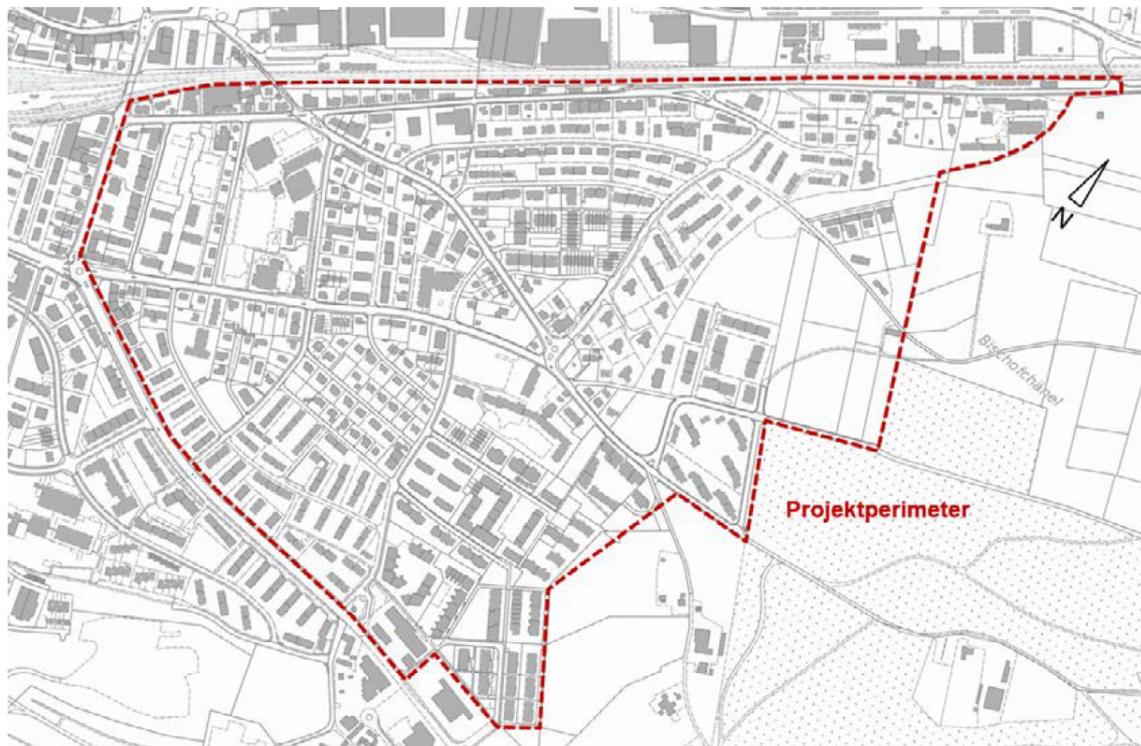
Quantitative Angaben, Dokumente

- Fläche: 15'750 m²
- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 35'000
- Dialogprozess Westast Biel: Schlussbericht, 2020 / Schlussbericht verkehrliche Grundlagen, 2020

Biel, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.7	–	4.Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Das Mettquartier ist ein ausgeprägtes Wohnquartier mit Mehr- und Einfamilienhäusern sowie öffentlichen Nutzungen (Oberstufenzentrum, Primarschule, 3 Kindergärten, Tagesschulen, Kirche und Alterszentrum).

Die Eröffnung des A5 Ostasts mit dem Anschluss Orpund Ende 2017 hat zu Verkehrsverlagerungen auf die Quartierstrassen in Mett geführt. Im AP1 wurde bereits die Einrichtung einer Tempo-30-Zone vereinbart (ARE Code 317.019). Diese Massnahme sah Trottoirüberfahrten, eine Neuordnung der Parkfelder und den Umbau von vier Knoten vor. Inzwischen wurde das Projekt weiterentwickelt und ausgebaut. Neu sollen ergänzend zu den im AP1 vorgesehenen Massnahmen im gesamten Quartier zusätzliche Gestaltungselemente realisiert werden. Mit Bäumen im Strassenraum sollen punktuelle Verengungen mit verkehrsberuhigender Wirkung errichtet werden. Die Strassenbäume werden zugleich den Strassenraum auf und erhöhen den Anteil an Grünflächen im Quartier. Die zusätzlichen Massnahmen werden im AP4 eingereicht.

Machbarkeit

Nicht relevant

Zweckmässigkeit

- Bezug zum Zukunftsbild:
- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung
- Bezug zum Handlungsbedarf:
- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume

Nutzen

Die Lenkung des Verkehrs auf das übergeordnete Netz ermöglicht die Verbesserung der Bedingungen für den Fuss und Veloverkehr (WK 1). Zugleich

<p>siedlungsverträglich gestalten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufenthaltsqualität verbessern <p>Bezug zu Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - MIV: Strassen in den Quartieren als Tieftempogebiete mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität gestalten - Fussverkehr: feinmaschiges Fusswegnetz und hohe Aufenthaltsqualität des Strassenraums in Quartieren-tren 	<p>wird die Aufenthaltsqualität der Strassenräume Räume verbessert und die Wohnqualität gesteigert (WK 2). Die Reduktion des Durchgangsverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit, insbesondere auch auf dem Schulweg (WK 3) und verringert die Lärm- und Luftschadstoffbelastung (WK 4).</p>
---	---

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte:

- Vorprojekt mit Kostenschätzung +/- 20%

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritt:

- Ausführungsprojekt 2021
- Ausführungskredit 2022

Voraussichtlicher Baubeginn

2024

Voraussichtliche Inbetriebnahme

2024

Federführung

Gemeinde

Weitere Beteiligte

–

Kosten (Mio CHF)

6.0

Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Ergänzung und Erweiterung der Massnahme im AP1 (ARE Code 317.019)

Umweltverträglichkeit

–

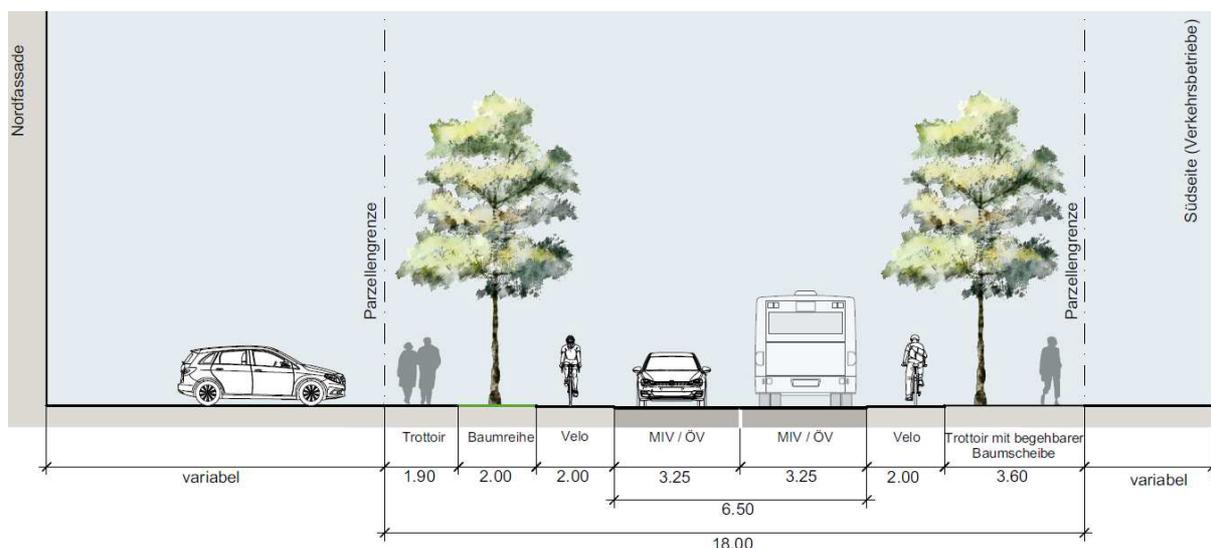
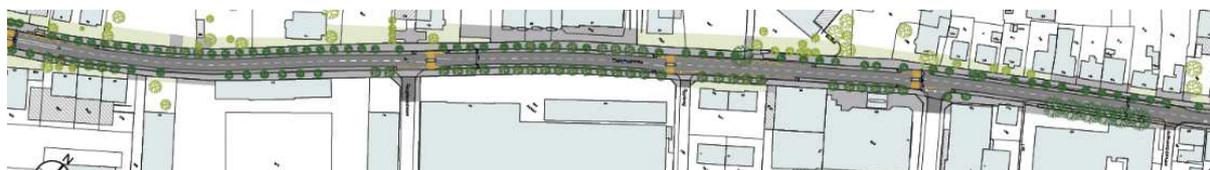
Quantitative Angaben, Dokumente

- Fläche: 11'000 m2
- Verkehrsstudie Tempo-30-Zone Mettquartier, 2019

Biel, Neugestaltung Bözingenstrasse, Abschnitt Falkenstrasse bis Gutenbergstrasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.8	–	4. Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Konzeptstudie / Leitbild Betrieb und Gestaltung Nordachse, 2020

Beschreibung und Ziel der Massnahme

Umgestaltung des Strassenraums mit Aufhebung der Parkierung im öffentlichen Raum, Mehrzweckstreifen (Mittelzone), Fahrbahnhaltestellen für den Bus, beidseitig separaten Velospuren und durch Baumreihen von der Fahrbahn abgetrennte Fusswege.

Machbarkeit

Nicht relevant

Die Umgestaltung stärkt den Boulevardcharakter der städtischen Hauptachse zwischen Stadtzentrum und Quartierzentrum Bözingen, ermöglicht die Buspriorisierung und schafft attraktive und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

Nutzen

Die siedlungsorientierte Gestaltung sichert die Verlagerung des MIV auf die Autobahnumfahrung und wertet den Strassenraum auf. Die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und für den ÖV werden verbessert (WK 1), die subjektive Verkehrssicherheit erhöht (WK 3) und die Luft- und Lärmbelastung reduziert (WK 4). Dadurch wird die Innenverdichtung im Umfeld unterstützt (WK 2).

Bezug zu Teilstrategien:

- MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten;
Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten
- Veloverkehr: direkte und sichere Routen entlang von
Hauptverkehrsachsen
- Fussverkehr: Fusswegenetz und aufwerten

Planungsstand

1

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie 2019

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritte:

- Vorprojekt 2021
- Ausführungsprojekt 2022
- Plangenehmigung 2023

Voraussichtlicher Baubeginn

2024

Voraussichtliche Inbetriebnahme

2026

Federführung

Gemeinde

Weitere Beteiligte

Kosten (Mio CHF)

6.0

Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen
gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationsstand

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Die Massnahme erfüllt die Wirkungsziele gemäss Richtplan vfM Ostast. Sie wird nicht als vfM durch den Bund mitfinanziert und deshalb in das AP4 aufgenommen (vgl. Kapitel 7.6, Hauptbericht und Karte 7.7, Hauptbericht).

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

- Fläche: 13'000 m²
 - Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 14'000
 - Konzeptstudie / Leitbild Betrieb und Gestaltung Nordachse, 2020
-

Biel, Neugestaltung Mettstrasse, Abschnitt Bushaltestelle Piasio bis Mühlestrasse

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.9	–	4. Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Umgestaltung des Strassenraums mit Aufhebung der Längsparkierung, Fahrbahnhaltestellen sowie separaten Velospuren und Fusswegen, nordseitig durch eine Baumreihe von der Fahrbahn abgetrennt.

Machbarkeit

nicht relevant

Durch den A5 Ostast wurde die Mettstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet. Die verkehrsorientierte Gestaltung entspricht nicht mehr dem heutigen Verkehrsaufkommen und der Funktion der Strasse. Die Umgestaltung stärkt den Charakter als städtische Hauptachse mit siedlungsorientierter Gestaltung und schafft attraktive und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

Bezug zu Teilstrategien:

- MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten; Hauptachsen in Zentrumsbereichen siedlungsorientiert gestalten

Nutzen

Die siedlungsorientierte Gestaltung sichert die Verlagerung des MIV auf die Autobahnumfahrung und wertet den Strassenraum auf. Die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und für den ÖV werden verbessert (WK 1), die subjektive Verkehrssicherheit erhöht (WK 3) und die Luft- und Lärmbelastung reduziert (WK 4). Dadurch wird die

- Veloverkehr: direkte und sichere Routen entlang von Hauptverkehrsachsen Innenverdichtung im Umfeld unterstützt (WK 2).
- Fussverkehr: Fusswegnetz stärken und aufwerten

Planungsstand

1, Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie liegt vor

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritte:

- Vorprojekt 2021
- Ausführungsprojekt 2022
- Plangenehmigung 2023

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
-----------------------------	---------------------------------

2024	2026
------	------

Federführung	Weitere Beteiligte
--------------	--------------------

Gemeinde

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
------------------	-----------------------

8.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG
-----	--

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
-------------------	---

Festsetzung

-

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Die Massnahme erfüllt die Wirkungsziele gemäss Richtplan vFM Ostast. Sie wird nicht als vFM durch den Bund mitfinanziert und deshalb in das AP4 aufgenommen (vgl. Kapitel 7.6, Hauptbericht und Karte 7.7, Hauptbericht).

Umweltverträglichkeit

-

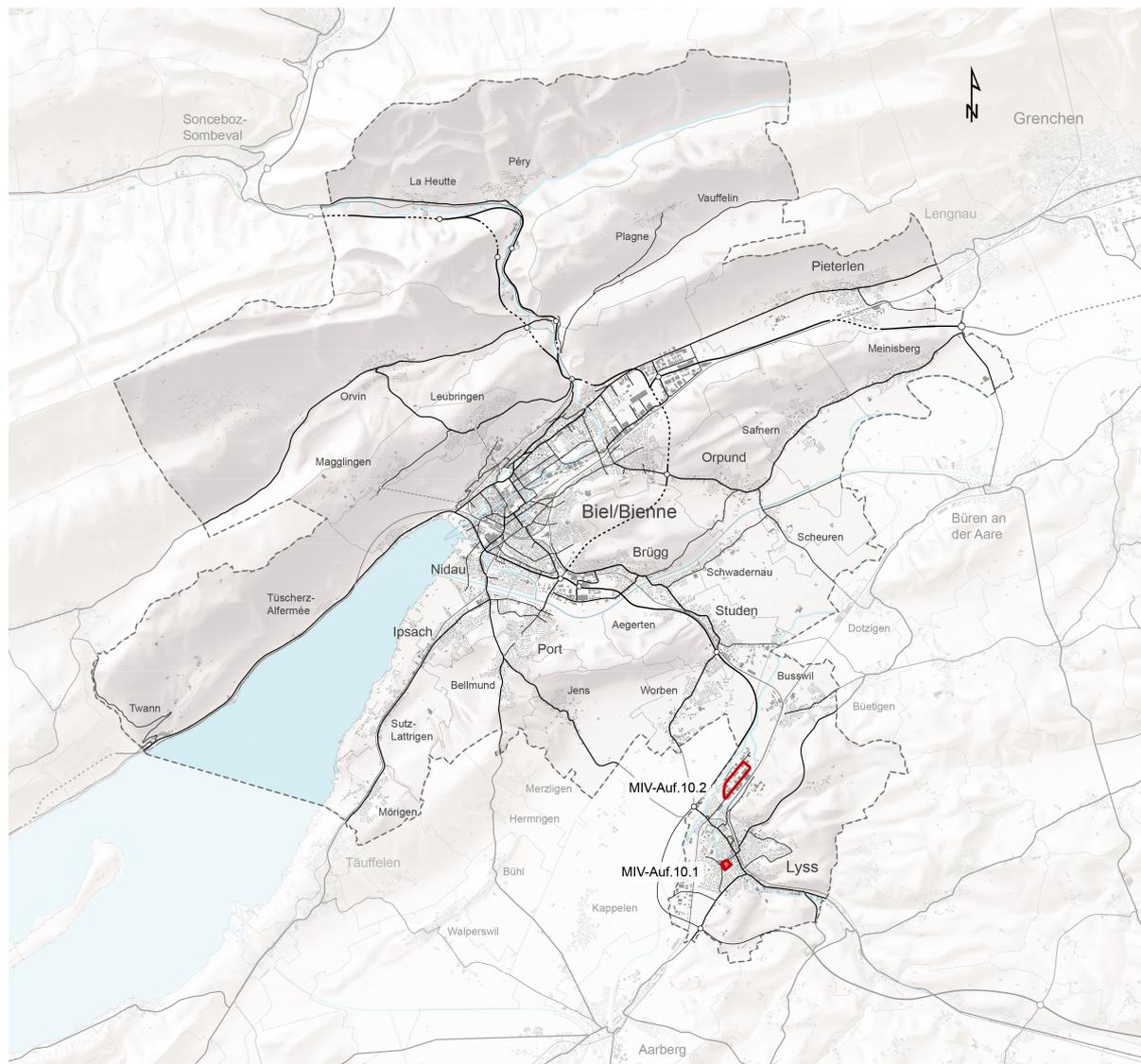
Quantitative Angaben, Dokumente

- Fläche: 17'000 m²
- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 10'000
- Konzeptstudie / Leitbild Betrieb und Gestaltung Südachse, 2020

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, B-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.10	–	4. Generation	B
Frühere Nr.		Kategorie	
–		3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.4 Pauschale BGK

Karte:



Beschreibung

Mit dem Massnahmenpaket werden Kantons- und Gemeindestrassen umgestaltet, die Sicherheits- und Gestaltungsdefizite aufweisen. Mit ortsangepassten Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden die objektive und subjektive Verkehrssicherheit erhöht, die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden verbessert und die Aufenthalts- und Lebensqualität entlang der Strassenräume erhöht.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

Bezug zur Teilstrategie:

Nutzen

Die ortsangepassten Betriebs- und Gestaltungskonzepte verbessern das Gesamtverkehrssystem und die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV (WK 1). In Kombination mit der Aufwertung der Strassenräume unterstützt dies die Innenverdichtung im Umfeld (WK 2), erhöht die

- MIV und Strassennetz: Verkehr verträglich und sicher gestalten; Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten subjektive Verkehrssicherheit (WK 3) und reduziert Luft- und Lärmbelastung (WK 4).
 - Fuss- und Veloverkehr: Koexistenzbedingungen verbessern
 - Siedlung: Zentrumsgebiete stärken
-

Gesamtkosten

3.0 Mio CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
-

Quantitative Angaben, Dokumente

—

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.10.1	–	–	–	Lyss, Viehmarktplatz
Kurzbeschreibung	<p>Mit der Neu- und Umgestaltung des Viehmarktplatzes wird nach der Umgestaltung der Bahnhofstrasse (Begegnungszone) und des Marktplatzes (Tempo 30 Zone) auch noch das letzte Element des Rückgrates der Zentrumsachse aufgewertet und wird durch die Platzgestaltung die bereits bestehende Tempo 30 Zone unterstützen und den Langsamverkehr in diesem Bereich unterstützen.</p> <p>Der Viehmarktplatz und das direkte bauliche Umfeld bilden räumlich einen wichtigen Abschluss des Teilgebiets «Regionalzentrum» des städtebaulichen Richtplanes Zentrum Lyss. Nach dem Wegzug des Gemeindewerkhofes stehen einzelne Gebäude am Viehmarktplatz leer oder sind mit einer Zwischennutzung belegt. Das Areal und der Platzbereich weisen dadurch ein für die Entwicklung der Gemeinde bedeutendes Nutzungspotenzial auf. Gemäss dem städtebaulichen Richtplan Zentrum stehen die folgenden Zielsetzungen im Vordergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Städtebauliche Akzentuierung und Markierung des Viehmarktplatzes als Abschluss des öffentlichen Raumes durch einen integralen städtebaulichen Entwurf, bestehend aus platzfassenden Bauten und entsprechenden Freiräumen (Ensemble Viehmarktplatz anstreben) - Hohes Haus (max. 30 m) zur Betonung des Platzes - Energetisch effiziente und nachhaltige Bauweise fördern (2000-Watt-Gesellschaft) und klimatische Aspekte in der Umgebungsplanung berücksichtigen - Aufwertung des Freiraums zu einem vielfältig nutzbaren Stadtplatz: Raum für flexible Nutzungsmöglichkeiten und eine angemessene freie Fläche für die Durchführung von grösseren Anlässen (Dorffest, Konzerte, Zirkus, etc.) - Starke Wechselwirkung zwischen Erdgeschoss und Freiräumen durch publikumsorientierte Nutzungen <p>Nach einer Zwischennutzung ist ein qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren zur Erarbeitung eines integralen städtebaulichen Konzepts für das direkte Umfeld des Viehmarktplatzes mit folgenden Aufgaben vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bebauungs- und Nutzungskonzept für den Viehmarktplatz (inkl. Hochhausstandort, gemäss Massnahmenblatt S9) - Platzgestaltung, Erweiterung Begegnungszone - Erschliessung und Anordnung Nutzer-/Besucherparkplätze - Umgang mit historischer Bausubstanz <p>Darauf abgestützt wird die Gemeinde die Platzgestaltung allenfalls in Etappen und in Abstimmung mit den privaten Bauvorhaben mit den nötigen Projektschritten zur Realisierung bringen.</p>			



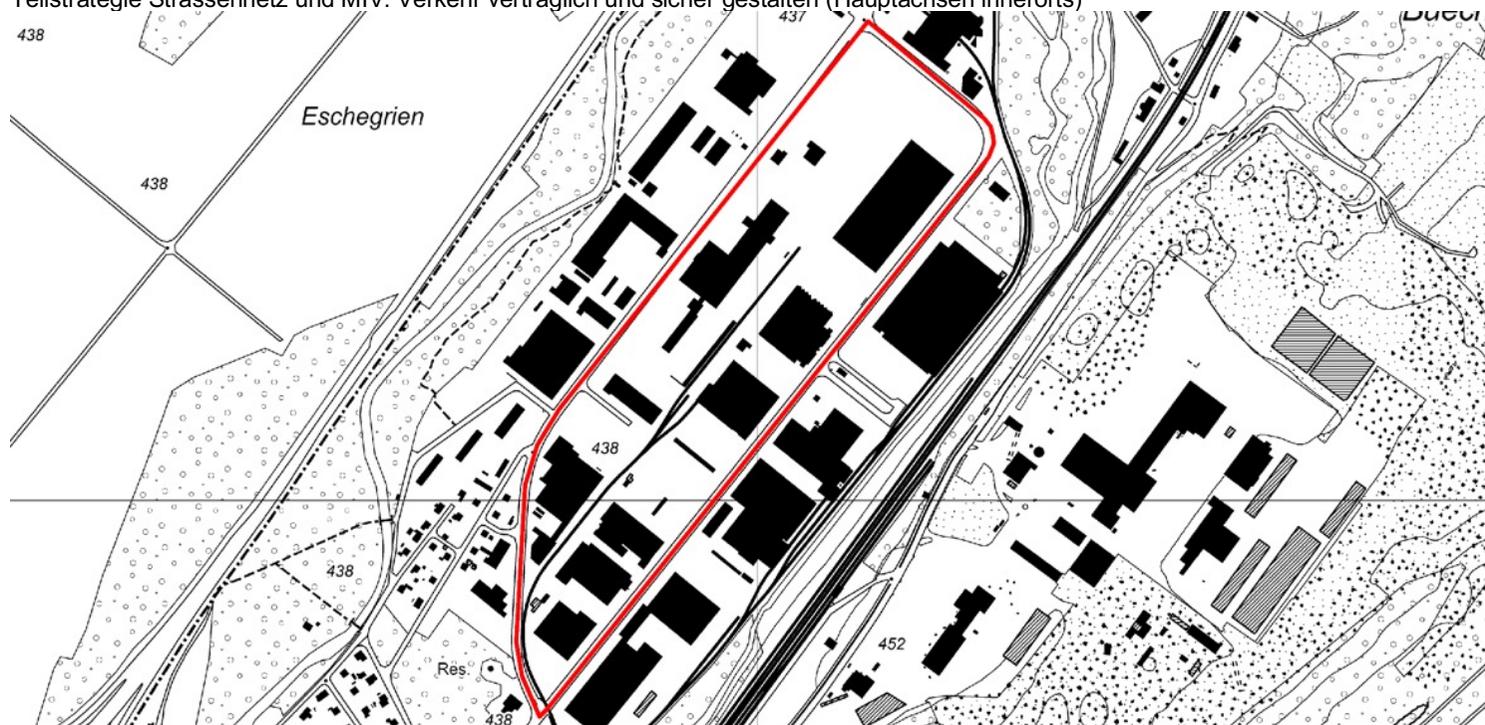
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lyss	Gemeinde	Grundeigentümer; Anstösser	Festsetzung	–	–	–	2.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

4. Generation		B-Horizont		
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.10.2	B 7.14	–	–	Lyss, Industriering

Kurzbeschreibung Der Industriering ist gemäss Richtplan Verkehr der Gemeinde Lyss eine Sammelstrasse mit einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Lastwagen. Auf dem Industriering befindet sich weiter eine Schulwegverbindung und die kantonale Radwanderroute Nr. 64 (Bern-Biel). Langfristig ist zudem eine neue Verbindungsstrasse zwischen der Kantonsstrasse K22 (Solothurn-Lyss) und der Autobahn A6 (Bern-Biel) via dem Industriering geplant (siehe Teilstrategie Strassennetz und MIV). Angesichts der bestehenden und künftigen Bedürfnisse ist der Bau eines separaten Radwegs vorgesehen.

Handlungsbedarf Strassennetz und MIV: Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten
 Teilstrategie Strassennetz und MIV: Verkehr verträglich und sicher gestalten (Hauptachsen innerorts)



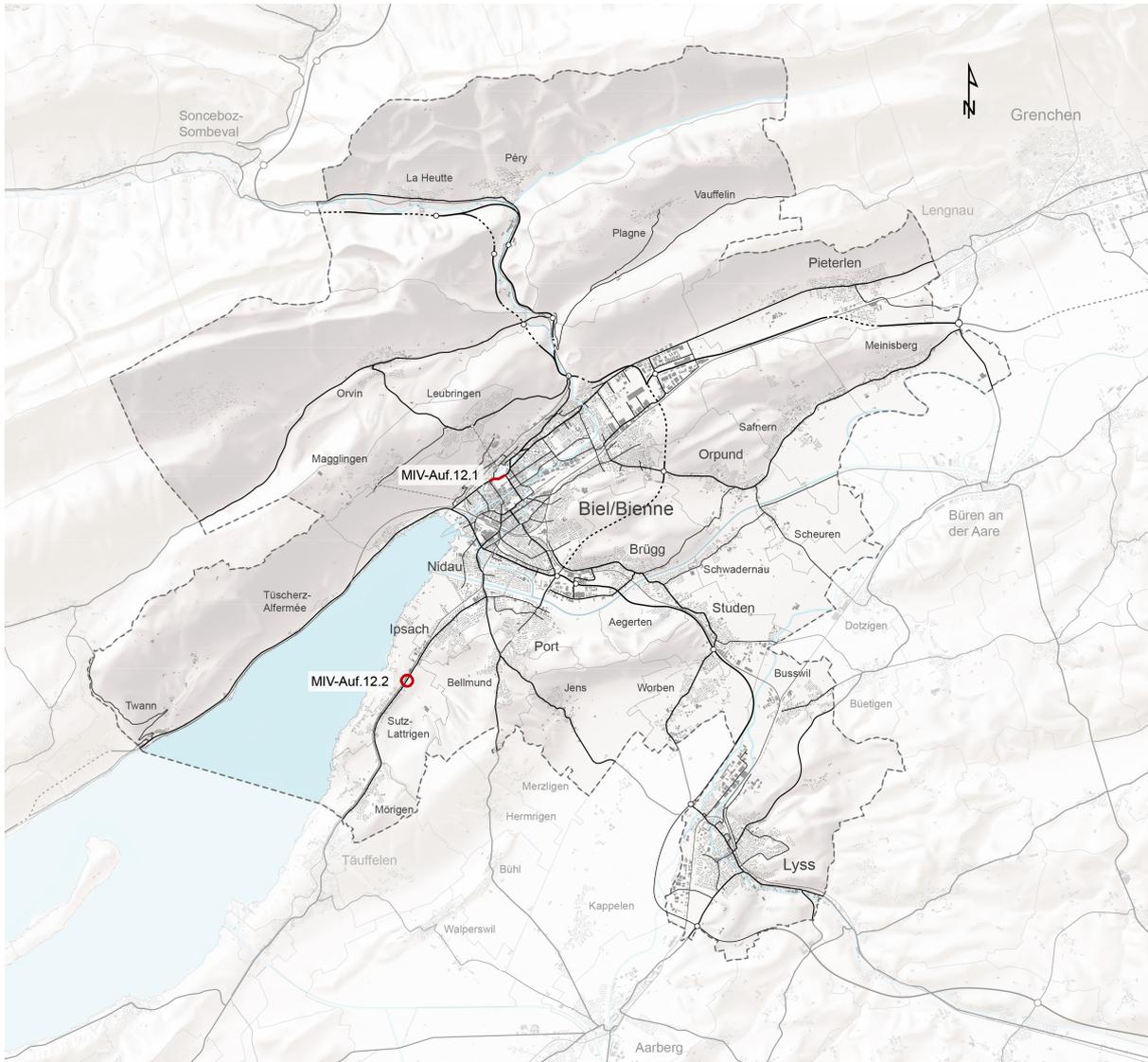
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lyss	Gemeinde	Anstösser; Werke	Festsetzung	–	Fläche in m ²	9'500	1.00	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, AP 1 – 3, AP4 C-Horizont, Kantons- / Gemeindestrassen

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Auf.12	–	–	Siehe Teilmassnahmen
Frühere Nr.	–	Kategorie	
		3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.2 Strassenabschnitt

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Mit dem Massnahmenpaket werden Gemeindestrassen umgestaltet, die Sicherheits- und Gestaltungsdefizite aufweisen. Mit ortsangepassten Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden die objektive und subjektive Verkehrssicherheit erhöht, die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden verbessert und die Aufenthalts- und Lebensqualität entlang der Strassenräume erhöht.

Machbarkeit

Nicht relevant

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung

Nutzen

Die ortsangepassten Betriebs- und Gestaltungskonzepte verbessern das Gesamtverkehrssystem und die Bedingungen für den

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

Bezug zur Teilstrategie:

- MIV und Strassenetz: Verkehr verträglich und sicher gestalten; Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten
- Fuss- und Veloverkehr: Koexistenzbedingungen verbessern
- Siedlung: Zentrumsgebiete stärken

Fuss- und Veloverkehr und für den ÖV (WK 1). In Kombination mit der Aufwertung der Strassenräume unterstützt dies die Innenverdichtung im Umfeld (WK 2), erhöht die subjektive Verkehrssicherheit (WK 3) und reduziert die Luft- und Lärmbelastung (WK 4).

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

–

C-Horizont

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
BBS.MIV-Auf.12.1	-	-	-	Biel, Kanalgasse, Abschnitt Jakob-Rosius-Strasse bis Neumarktstrasse

Kurzbeschreibung

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

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



Abbildung: Konzeptstudie / Leitbild Betrieb und Gestaltung Nordachse (metron 2020)

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
-	Nicht relevant	Ab 2032	Nach 2032			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	Festsetzung	-	3.5	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG	

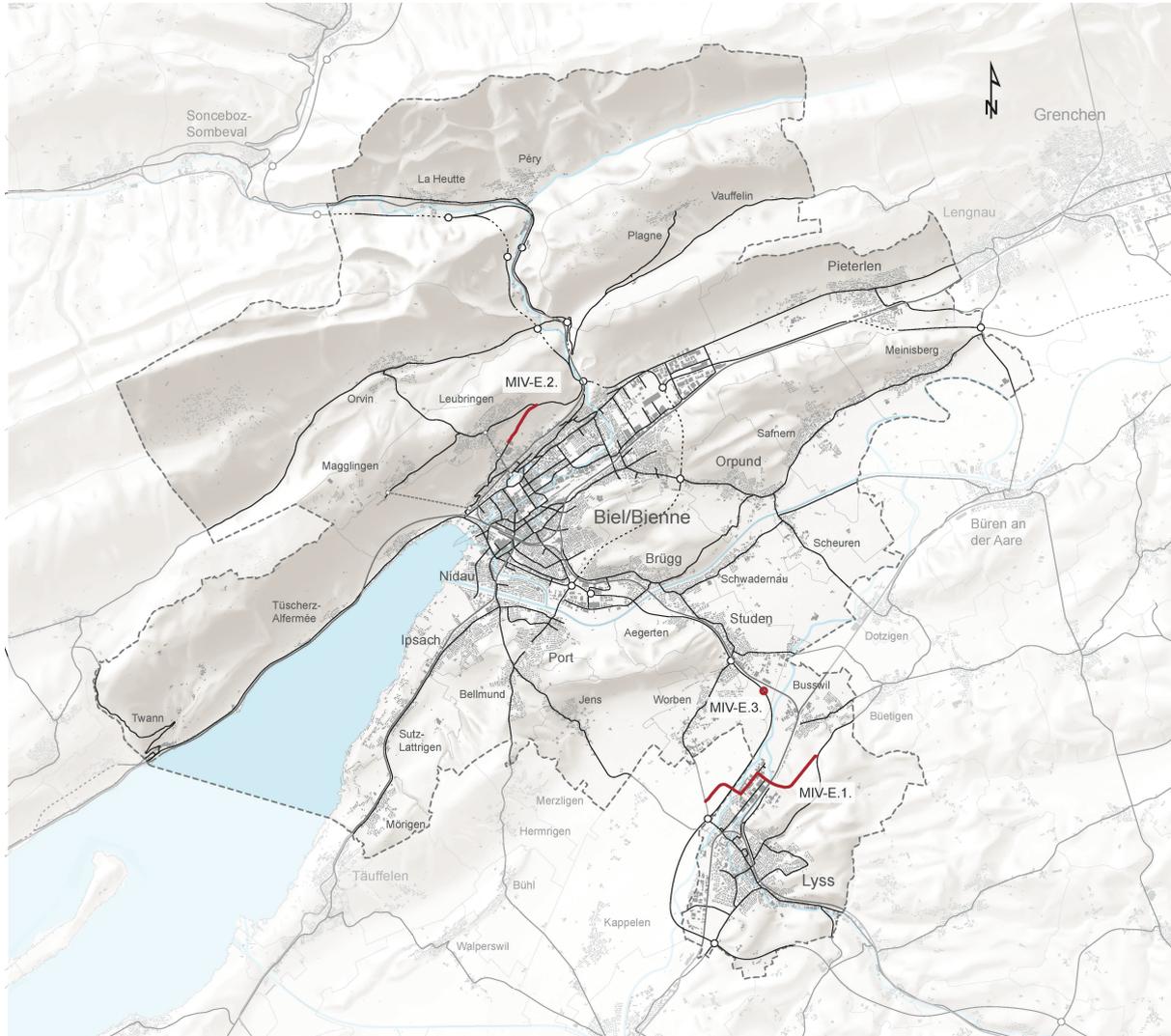
Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

B-Horizont, Eigenleistung						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
BBS.MIV-Auf.12.2	MIV-O-2.03	–	0371.2.067	Ortsdurchfahrt Sutz-Lattrigen, Einfahrtstor Ost / Knoten Hurni		
Kurzbeschreibung						
Sanierung Knoten „Hurni“ am östlichen Dorfeingang zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, LV-Massnahme, Gestaltung eines Einfahrtstors.						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
–			Nicht relevant		–	–
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Sutz-Lattrigen	TBA-OIK III	Gemeinden; Aare seeland mobil	Festsetzung	–	1.50	–

Lyss, Erschliessung Industriezone Lyss-Nord

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-E.1	–	–	C
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
MIV-E-1-2	–	1 Kapazität Strasse	1.1 Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Neuerschliessung der Industriezone Lyss Nord und der Kiesgrube Bangerter von der Kantonsstrasse Lyss-Büren resp. dem A6-Anschluss Lyss Nord.

Machbarkeit

Nicht relevant

Die Region strebt langfristig eine Klassierung dieser neuen Verbindung als Kantonsstrasse an. Das kantonale Tiefbauamt lehnt eine Neuklassierung ab.

Zweckmässigkeit

Bezug zur Strategie:

- Förderung siedlungsverträglicher Verkehrsinfrastrukturen
- Optimierung der regionsinternen Verkehrerschliessung

Nutzen

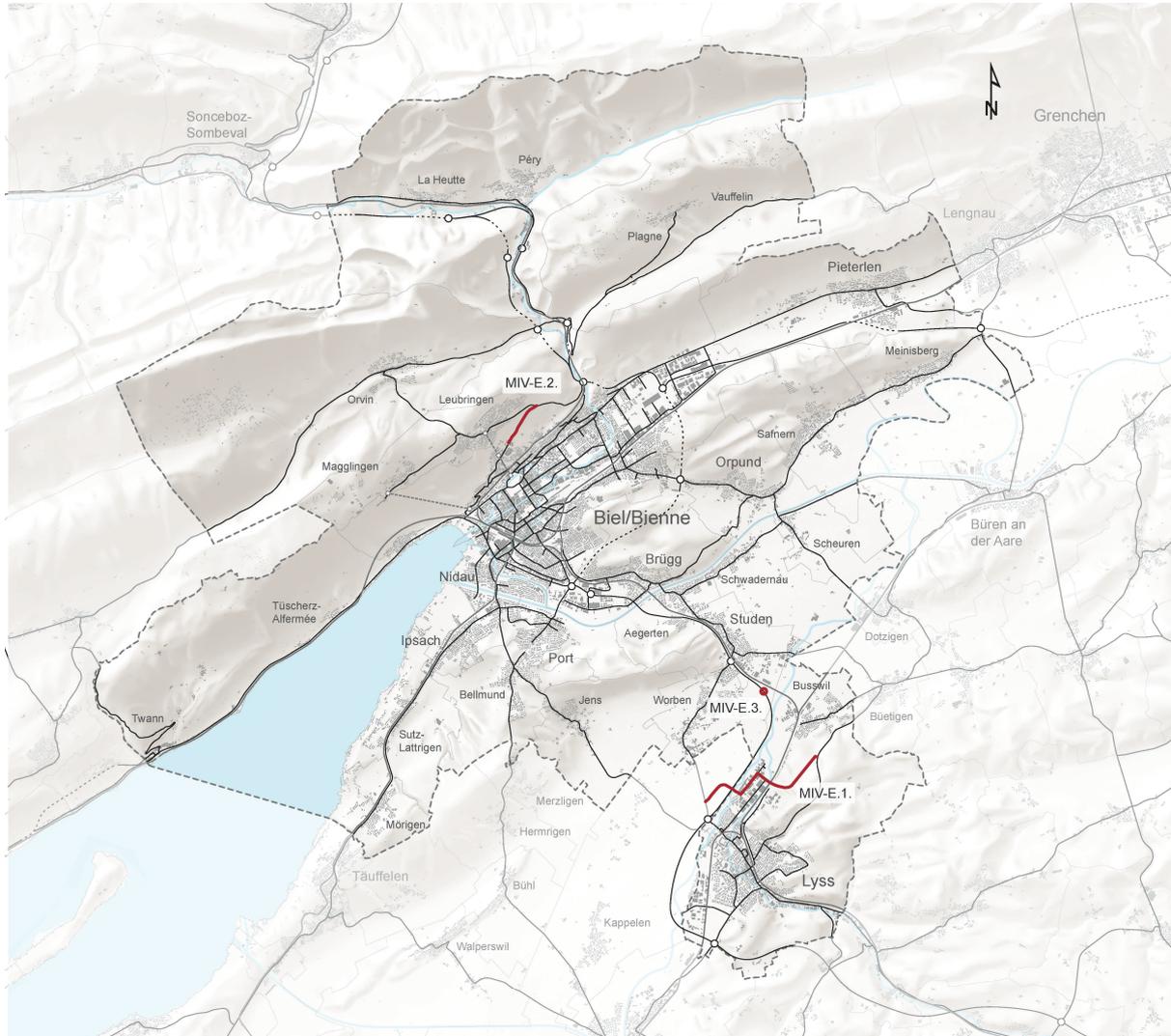
Mit der Entlastung der Ortdurchfahrt Lyss werden die Bedingungen für die Siedlungsentwicklung nach innen verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht.

Planungsstand	
Richtplan Koordinierte Planung Lyss-Busswil KLB	
Bau- und Finanzierungsreife	
Nicht relevant	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
Nicht bekannt	Nicht bekannt
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region; Gemeinden
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
30.00	–
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
- Bund: voraussichtlich 30-40%	
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Ausserhalb AP-Perimeter:	
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	–
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
–	
Umweltverträglichkeit	
–	
Quantitative Angaben, Dokumente	
- Richtplan Koordinierte Planung Lyss-Busswil KLB: Planungsrechtliche Sicherstellung des Trassees, Grundsätze zu Funktion und Gestaltung	

Biel, Spitalzubringer Beaumont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-E.2	–	–	C
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
MIV-E-1-1	–	1 Kapazität Strasse	1.3 Erschliessungsstrasse

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Das Spitalzentrum Biel befindet sich an verkehrlich ungünstiger Lage im Wohnquartier Beaumont, ohne Anbindung an das übergeordnete Strassennetz. Die Erschliessung erfolgt über Quartierstrassen. Um die Erreichbarkeit des Spitals zu verbessern und das Wohnquartier zu entlasten, soll eine neue Erschliessungsstrasse ab dem A16-Anschluss Biel-Nord («Spitalzubringer») realisiert werden.

Machbarkeit

Zweckmässigkeit

Bezug zur Strategie:

- Förderung siedlungsverträglicher Verkehrsinfrastrukturen
- Optimierung der regionsinternen Verkehrerschliessung

Nutzen

Mit dem Spitalzubringer wird das Beaumont-Quartier um 3 000 bis 5 000 Motorfahrzeugfahrten pro Tag entlastet. Die Verkehrsentlastung kann zur Aufwertung des Quartiers genutzt werden.

Planungsstand

Zurzeit wird eine Verlegung des Spitalzentrums Biel geprüft. Falls diese zustande kommt, entfällt der Bedarf für den Spitalzubringer.

Bau- und Finanzierungsreife

Nicht relevant

Voraussichtlicher Baubeginn

Nicht bekannt

Voraussichtliche Inbetriebnahme

Nicht bekannt

Federführung

Gemeinde

Weitere Beteiligte

Kosten (Mio CHF)

6.00

Antrag Kantonsbeitrag

–

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Zwischenergebnis

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

–

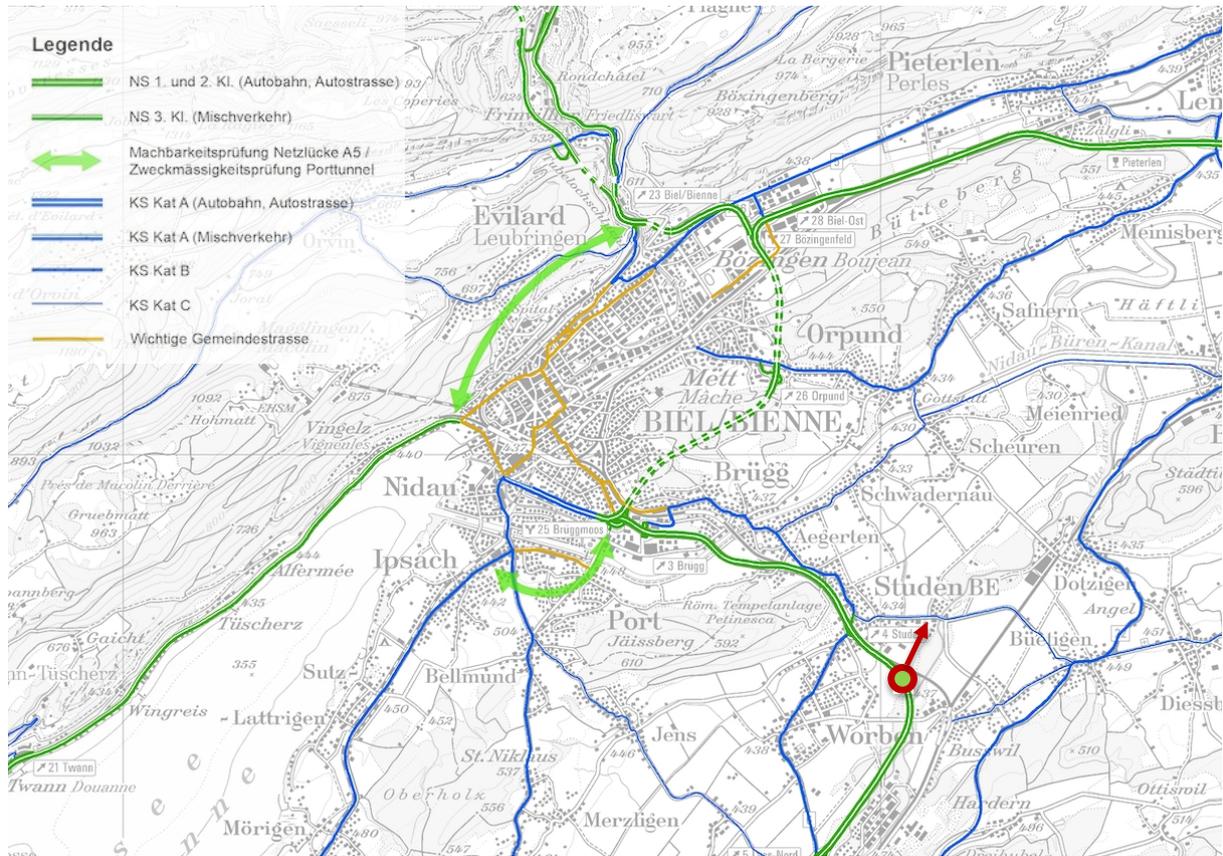
Quantitative Angaben, Dokumente

–

N6 Biel-Bern, Verlegung und Ausbau Anschluss Studen (Zweckmässigkeitsstudie)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-E.3	–	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	1 Kapazität Strasse	1.2 Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten

Karte:



Beschreibung und Machbarkeit

Die ehemalige T6 zwischen Schönbühl und Brüggmoos wurde 2020 als A6 in das Nationalstrassennetz aufgenommen. Beim Dreiviertelanschluss Studen an die A6 fehlt die Abfahrt aus Richtung Lyss. Dies führt zu Mehrverkehr (inkl. Schwerverkehr) auf dem lokalen Strassennetz vom Anschluss Lyss Nord in den Raum Worben - Studen und Buswil - Dotzigen - Büren an der Aare. Mit einem neuen Vollanschluss auf der Höhe der Industriezone Studengrien lässt sich die Erschliessung des Arbeitsschwerpunktes Studen verbessern und das lokale Strassennetz entlasten. In einer Vorstudie aus dem Jahr 2013 wurde die grundsätzliche Zweckmässigkeit und Machbarkeit eines Vollanschlusses bestätigt.

Anträge Dritter für zusätzliche Anschlüsse an die Nationalstrassen sind durch den antragstellenden Kanton gegenüber dem Bund auf der Basis von Zweckmässigkeitsstudien zu begründen. Das weitere Verfahren richtet sich nach dem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN, Kapitel 4.6).

Die Region setzt sich mit dem Kanton Bern beim Bund für einen Vollanschluss Studen ein. Dazu wird die Vorstudie aus dem Jahr 2013 aktualisiert und ergänzt. Die Realisierung des Vollanschlusses soll von einem allfälligen Vierspurausbau der A6 möglichst entkoppelt werden. Die Gemeinde Studen stellt die planerischen Rahmenbedingungen sicher, damit der Anschluss realisierbar bleibt.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Der Vollanschluss ist eine wichtige Voraussetzung für die langfristige Option einer Erweiterung des Arbeitsschwerpunktes und die Optimierung der regionsinternen Verkehrserschliessungen. Mit einem neuen Vollanschluss in Studen werden die Ortsdurchfahrten von Worben, Studen, Büetigen und Dotzigen wesentlich vom Verkehr (insb. auch Schwerverkehr) entlastet und die Verkehrssi-

cherheit verbessert. Die Erreichbarkeit des Arbeitsschwerpunktes Studen wird verbessert, indem ein direkter Zugang zur Hochleistungsstrasse hergestellt wird. Die Verlegung des Anschlusses verbessert die Siedlungsverträglichkeit der A6 und schafft Spielräume für die Siedlungsentwicklung nach innen, das Zentrum Studen wird entlastet und aufgewertet.

Anträge Dritter für zusätzliche Anschlüsse an die Nationalstrassen sind durch den antragstellenden Kanton gegenüber dem Bund auf der Basis von Zweckmässigkeitsstudien zu begründen. Das weitere Verfahren richtet sich nach dem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN, Kapitel 4.6).

Planungsstand

Nicht relevant

Voraussichtlicher Baubeginn

Voraussichtliche Inbetriebnahme

Nicht relevant

Nicht relevant

Federführung

Weitere Beteiligte

Region

ASTRA/Netzplanung; TBA-OIK III; Gemeinden

Kosten (Mio. CHF)

Antrag Kantonsbeitrag

0.1

Beiträge an Planungen der Regionen gemäss Art. 64 SG (75%)

Koordinationsstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Der Vollanschluss ist eine wichtige Voraussetzung für die langfristige Option einer Erweiterung des Arbeitsschwerpunktes.

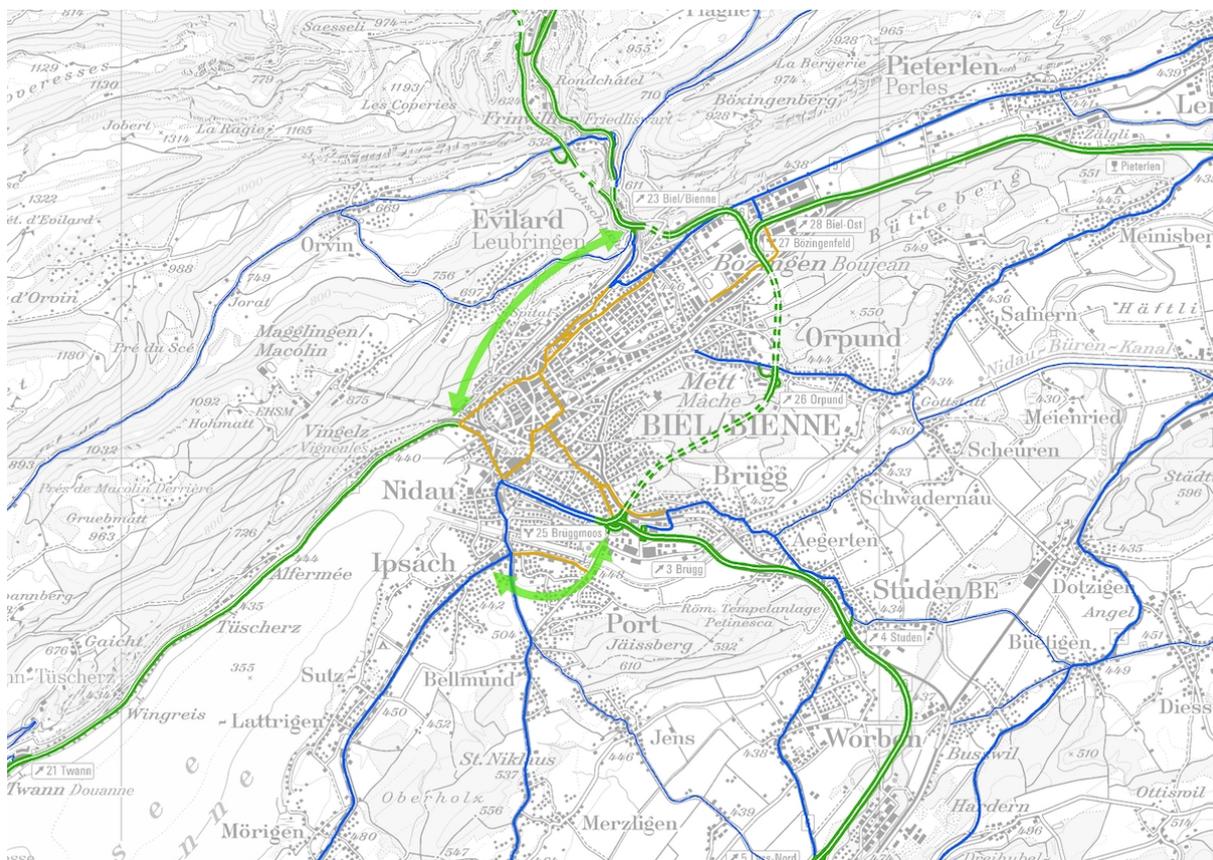
Quantitative Angaben, Dokumente

- Vorstudie zu einem Vollanschluss an die T6 Studen gemäss RGSK (2013)

N5 Umfahrung Biel, Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) und langfristige Lösung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-U.1	0371.3.049	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	1 Kapazität Strasse	1.1 Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen

Karte:



Beschreibung und Machbarkeit

Im März 2017 reichte der Kanton Bern das Ausführungsprojekt A5 Westumfahrung Biel – bestehend aus der Umfahrung Vingelz, dem Westast und dem Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) – 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». 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.

Gemäss den Empfehlungen aus dem Dialogprozess sollen kurz- und mittelfristige Massnahmen umgesetzt werden zur verträglicheren Abwicklung des Verkehrs im Westen von Biel. Am Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) soll festgehalten und dessen Zweckmässigkeit als Nationalstrassenzubringer im Rahmen einer Gesamtverkehrskonzeption überprüft werden. Langfristig soll die Netzlücke der A5 in Biel geschlossen werden. Dazu wird eine Machbarkeitsstudie zu einer Linienführung im Norden von Biel erstellt.

Für die Umsetzung der Empfehlungen – 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.

Die Agglomeration muss sich über längere Zeit auf ein Nationalstrassennetz einrichten, wie es seit Eröffnung des A5-Ostastes gegeben ist. Die geplante Siedlungsentwicklung bleibt weiterhin möglich und wird von der Aufhebung des Enteignungsbanns für den Westast profitieren. Der Verkehr muss aber mit dem bestehenden Strassennetz bewältigt werden, das dazu vollwertig in die MIV-Strategie der Agglomeration einzubinden ist:

Zweckmässigkeit und Nutzen

Auf den Ortsdurchfahrten Nidau und Port besteht eine hohe Verkehrsbelastung. Mit dem Porttunnel wird die verkehrliche Anbindung des rechten Bielerseeufers an das Nationalstrassennetz und in den Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld verbessert. Dies entlastet Nidau und Port vom Durchgangsverkehr und ermöglicht eine Aufwertung der Ortszentren.

Die Netzlücke der A5 zwischen Solothurn und Neuenburg soll langfristig geschlossen werden. In einem ersten Schritt wird die Machbarkeit einer Linienführung im Norden von Biel (Juratunnel) geprüft.

Planungsstand

Nicht relevant

Voraussichtlicher Baubeginn

Voraussichtliche Inbetriebnahme

Nicht relevant

Nicht relevant

Federführung

Weitere Beteiligte

TBA

Region; Gemeinden

Kosten (Mio. CHF)

Antrag Kantonsbeitrag

0.5

–

Koordinationsstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Sanierung der Strassenverbindung Brüggmoos - Guido-Müller-Platz - Seevorstadt nach einem gesamtheitlichen Betriebs- und Gestaltungskonzept, vgl. MIV-Auf.2.11 und MIV-Auf.6
- Festlegen von Belastungsgrenzen und Monitoring, vgl. NW-W.2
- Einbezug in das Verkehrsmanagement, vgl. NM-VM.1
- Überprüfung und Anpassung der verkehrlich flankierenden Massnahmen zu den Nationalstrassen (vfM), insbesondere Erhöhung des Durchfahrtswiderstands auf der Achse Seevorstadt - Kanal-gasse - Bözingenstrasse und auf der Reuchenettestrasse (inkl. Prüfung eines Lastwagenverbots).

Quantitative Angaben, Dokumente

- Dialog Westast, Schlussbericht (2020)

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

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Ü.1	–	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.1 Kreuzung, Kreisel

Beschreibung und Machbarkeit

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

Beschreibung:

Definition eines Unfallschwerpunkts (USP)

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

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

Die Perimeter und Grenzwerte sind wie folgt festgesetzt:

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

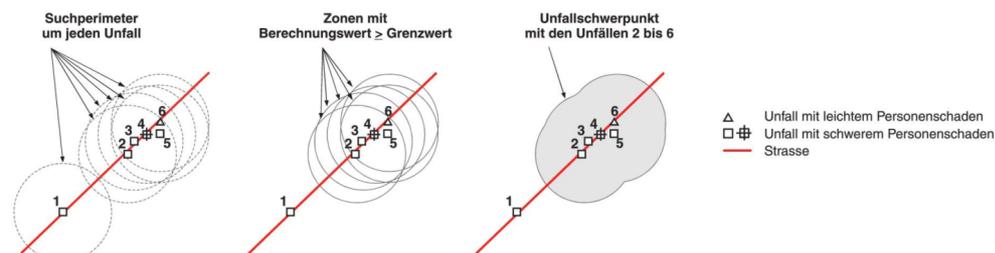


Abbildung: Abgrenzung eines Unfallschwerpunkts (Quelle: VSS SNR 641 724)

Vorgehen

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

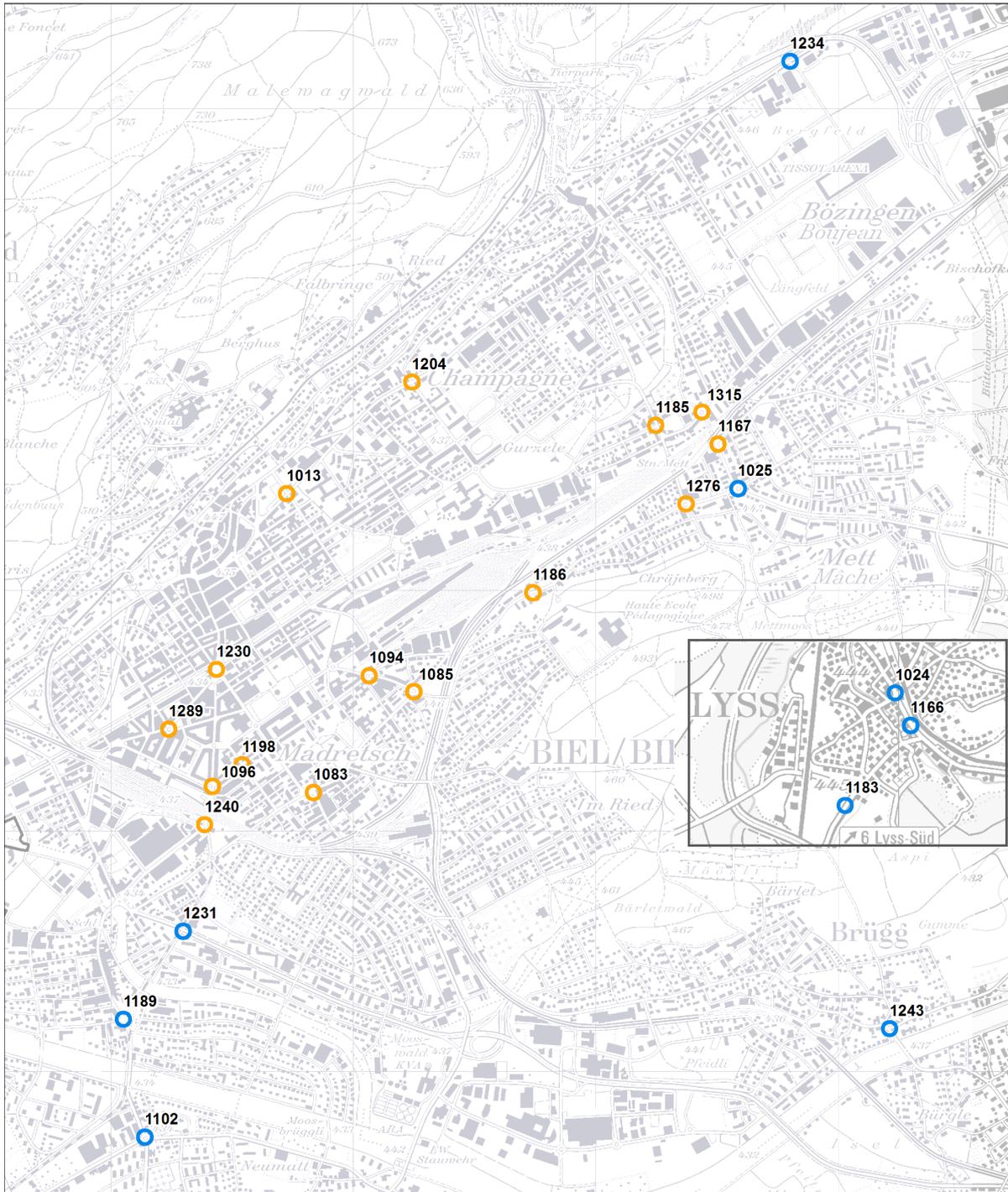
- **Suche:** Grundgedanke des BSM ist die begründete Annahme, dass durch das Beheben der lokalen Sicherheitsdefizite in der Strasseninfrastruktur (Sanierung eines Unfallschwerpunkts) das Auftreten zukünftiger Unfälle und/oder die Schwere dieser Unfälle reduziert werden kann. Dafür werden Stellen im Strassennetz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

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

¹ Der Suchperimeter entspricht einem Kreisradius um einen einzelnen Unfall.



Unfallsschwerpunkte Agglomeration Biel



Legende:

Agglomerationsgrenze

- Unfallsschwerpunkt Bund
- Unfallsschwerpunkt Kanton
- Unfallsschwerpunkt Gemeinde

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern; Tiefbauamt
 Datum: 03.04.2019

1:23'000

Stand: Berücksichtigt ist das Unfallgeschehen bis und mit des Jahres 2018.

Region: BBS = Biel/Bienne-Seeland

Agglomeration: Bi = Biel/Bienne

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

Meilensteine (Status)

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

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

Massnahmennummer	Unfallschwerpunktnummer	Bezeichnung / Lokalität	Agglomeration	Abhängigkeit AP 2021 Massnahme Nr.	Gemeinde	Zuständiger Strasseneigentümer	Berechnungswert ²	Anz. Grenzwertüberschreitungen ³	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahme bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts							
										Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschlag	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert	
vfM	1025	Biel, Orpundplatz	Bi	MIV-Auf.7	Biel/Bienne	K	15	5	Ja	X	X	X					
	1102	Nidau, Kreuzwegkreisel	Bi	LV-Ü.2.2	Nidau	K	10	5	Ja	X	X	X	X				
	1189	Nidau, Hauptstrasse - Balainenweg - Zihlstrasse	Bi		Nidau	K	3	4	Ja	X							
	1231	Nidau, Bernstrasse - Keltenstrasse	Bi		Nidau	K	5	4	Ja	X	X	X	X	X	X		
	1234	Biel, Solothurnstrasse - Roger-Federer-Allee	Bi		Biel/Bienne	K	3	3	Ja	X	X	X	X	X	X		
	1243	Brügg, Hauptstrasse - Bielstrasse - Orpundstrasse	Bi		Brügg	K	2	3	Ja	X	X	X	X	X	X		
	1013	Biel, Georg-Friederich-Heilmann-Strasse - Bubenbergstrasse	Bi	MIV-AUF.2.7	Biel/Bienne	G	5	3	Ja	X	X	X	X	X			
vfM	1083	Biel, Kreuzplatz Ost	Bi		Biel/Bienne	G	2	3	Ja	X							
vfM	1085	Biel, Rue due Madretsch - Rue du Breuil - Waldrainstrasse	Bi	MIV-AUF.2.8	Biel/Bienne	G	7	4	Ja	X							
vfM	1094	Biel, Brühlstrasse - Rue des Prés	Bi		Biel/Bienne	G	6	5	Ja	X							
	1096	Biel, Johann Veresius-Strasse - Rue de Morat - Rue des Prés	Bi		Biel/Bienne	G	22	5	Ja	X							
vfM	1167	Biel, Orpundstrasse - Mettlenweg	Bi	MIV-Auf.7	Biel/Bienne	G	1	4	Ja	X							
vfM	1185	Biel, Gottstattstrasse - Mühlestrasse	Bi		Biel/Bienne	G	2	3	Ja	X							
vfM	1186	Biel, Mettstrasse	Bi	MIV-Auf.9	Biel/Bienne	G	1	3	Ja	X							

	1198	Biel, Mattenstrasse - Zukunftstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	4	4	Ja	X	X	X	X	X		
vfM	1204	Biel/Bienne, Bözingenstrasse - Falkenstrasse - Handelstrasse	Bi	MIV-Auf.8	Biel/Bienne	G	1	3	Ja	X						
	1230	Biel, Zentralplatz	Bi	MIV-Auf.5	Biel/Bienne	G	1	4	Ja	X						
	1240	Biel, Rue de Morat - Rue de la Gabelle	Bi	LV-Ü.5	Biel/Bienne	G	13	4	Ja	X	X	X	X	X	X	
vfM	1276	Biel, Kreisel Rue de Mâche - Schollstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	8	4	Ja	X						
	1289	Biel, Bahnhofstrasse - Güterstrasse - Aarbergstrasse	Bi	KM-Mu.6	Biel/Bienne	G	6	3	Ja	X	X	X	X	X		
vfM	1315	Biel, Poststrasse - Orpundstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	5	3	Ja	X						
	1024	Lyss, Hirschenplatz	Bi		Lyss	K	8	4	Ja	X	X	X	X	X	X	
	1166	Lyss, Hauptstrasse - Alpenstrasse	Bi		Lyss	K	1	3	Ja	X	X	X	X			
	1183	Lyss, Aarbergstrasse (KS 22) Breite	Bi		Lyss	K	3	3	Ja	X						

² Berechnungswert im Auswertzeitraum 2016-2018.

³ Anzahl Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertzeiträumen (von 2011-2013 bis 2016-2018).
 Prioritär zu behandeln sind die Unfallschwerpunkte mit drei oder mehr Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertzeiträumen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

- WK 1: Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten auch für den Langsamverkehr.
- WK 3: Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit durch flächendeckende Erfassung und Beurteilung der Unfallschwerpunkte, Massnahmen zur Sanierung spezifischer Unfallschwerpunkte und Einbezug des Sicherheitsaudit bei der Strassenprojektierung.

Planungsstand

–

Voraussichtlicher Baubeginn

–

Voraussichtliche Inbetriebnahme

–

Federführung

Siehe oben Spalte "Zuständiger Strasseneigentümer".

Weitere Beteiligte

Strasseneigentümer

Kosten (Mio CHF)

–

Antrag Kantonsbeitrag

–

Koordinationstand

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Quantitative Angaben, Dokumente

- TBA, Unfallschwerpunkt-Management, Unfalldaten bis 2018 (Stand 03. April 2019)
- VSS SN 641 724 Strassenverkehrssicherheit, Unfallschwerpunkt-Management

Unfallsschwerpunkt-Management (Black Spot Management, BSM), übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.MIV-Ü.2	–	–	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
–	–	3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.1 Kreuzung, Kreisel

Beschreibung und Ziel der Massnahme

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

Beschreibung:

Definition eines Unfallsschwerpunkts (USP)

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

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

Die Perimeter und Grenzwerte sind wie folgt festgesetzt:

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

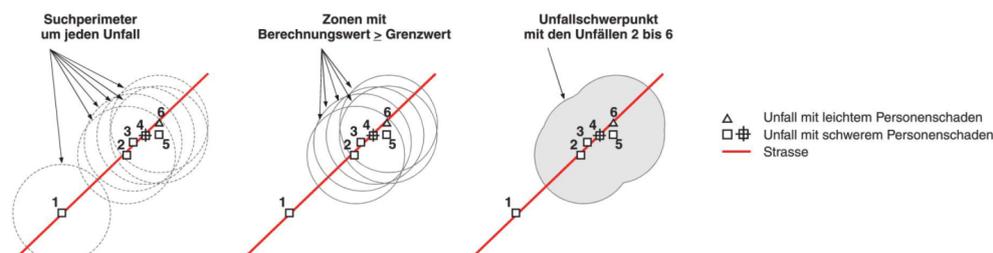


Abbildung: Abgrenzung eines Unfallsschwerpunkts (Quelle: VSS SNR 641 724)

Vorgehen

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

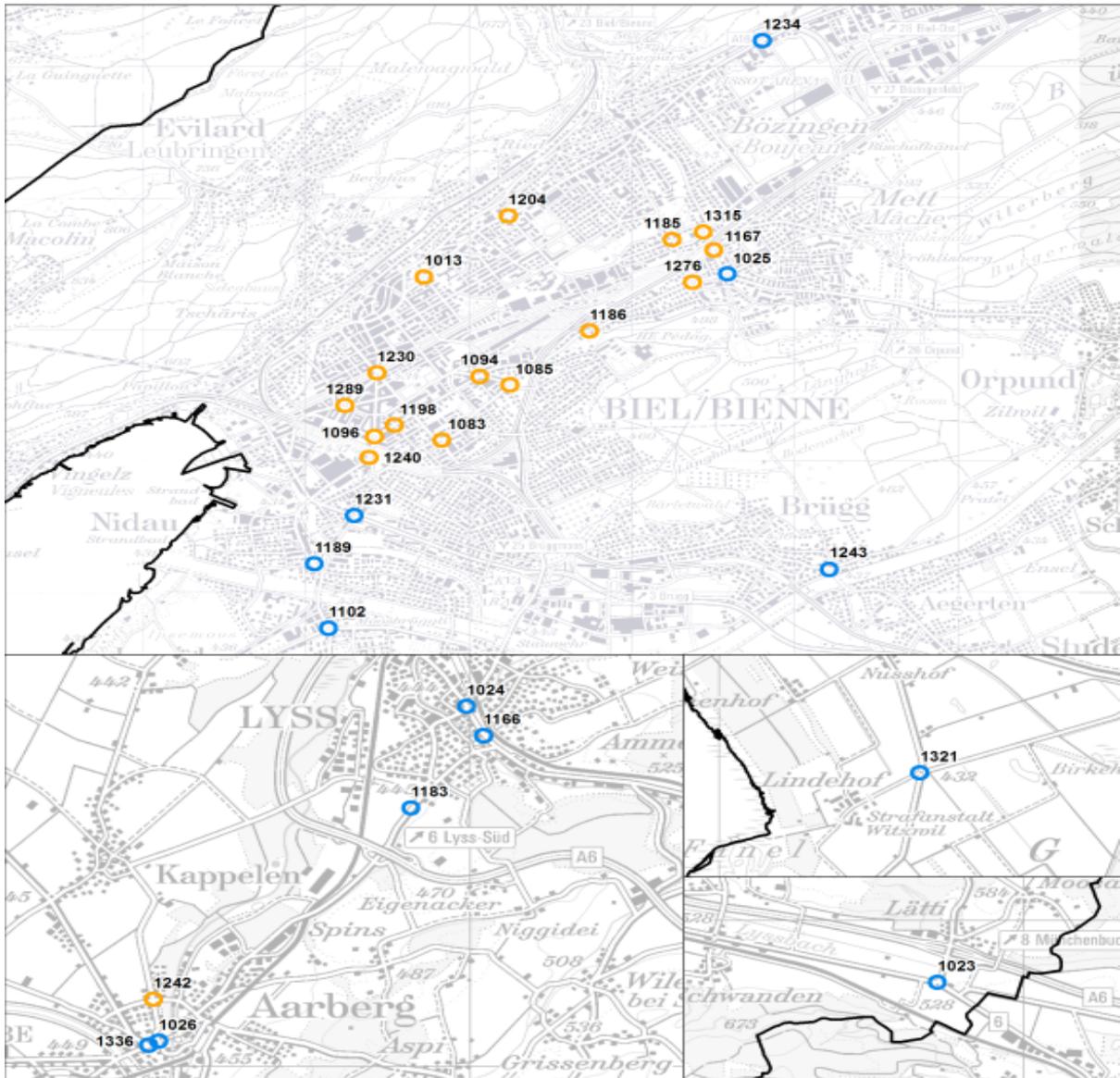
- **Suche:** Grundgedanke des BSM ist die begründete Annahme, dass durch das Beheben der lokalen Sicherheitsdefizite in der Strasseninfrastruktur (Sanierung eines Unfallsschwerpunkts) das auftreten zukünftiger Unfälle und/oder die Schwere dieser Unfälle reduziert werden kann. Dafür werden Stellen im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

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

¹ Der Suchperimeter entspricht einem Kreisradius um einen einzelnen Unfall.



Unfallsschwerpunkte Region Biel/Bienne-Seeland



- Legende:**
- Unfallsschwerpunkt Bund
 - Unfallsschwerpunkt Kanton
 - Unfallsschwerpunkt Gemeinde
 - Regionsgrenze

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern; Tiefbauamt
 Datum: 03.04.2019



Stand: Berücksichtigt ist das Unfallgeschehen bis und mit des Jahres 2018.

Region: BBS = Biel/Bienne-Seeland

Agglomeration: Be = Bern; Bi = Biel/Bienne; üG = übriges Gebiet

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

Meilensteine (Status)

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

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

Massnahmenummer	Unfallschwerpunktnummer	Bezeichnung / Lokalität	Region	Agglomeration	Gemeinde	Zuständiger Strasseneigentümer	Berechnungswert ²	Anz. Grenzwertüberschreitungen ³	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahme bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts						
										Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschlag	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert
	1023	Rapperswil, Bernstrasse, Schönbrunnen	BBS	Be	Schüpfen	K	4	3	Ja	X	X	X	X	X	X	
	1084	Aarberg, Doktor-Carl-Moser-Strasse (Mülital)	BBS	Be	Radelfingen	K	3	0	Nein	X	X	X	X			
	1011	Biel, Autobahnausfahrt Allmend Nord-Knoten, Johann-Renfer-Strasse	BBS	Bi	Biel/Bienne	B	3	0	Nein	X						
vfM	1025	Biel, Orpundplatz	BBS	Bi	Biel/Bienne	K	15	5	Ja	X	X	X				
vfM	1069	Nidau, Hauptstrasse - Schlosstrasse	BBS	Bi	Nidau	K	1	0	Nein	X	X	X	X			
	1102	Nidau, Kreuzwegkreisel	BBS	Bi	Nidau	K	10	5	Ja	X	X	X	X			
	1189	Nidau, Hauptstrasse - Balainenweg - Zihlstrasse	BBS	Bi	Nidau	K	3	4	Ja	X						
	1231	Nidau, Bernstrasse - Keltenstrasse	BBS	Bi	Nidau	K	5	4	Ja	X	X	X	X	X	X	
	1234	Biel, Solothurnstrasse - Roger-Federer-Allee	BBS	Bi	Biel/Bienne	K	3	3	Ja	X	X	X	X	X	X	
	1243	Brügg, Hauptstrasse - Bielstrasse - Orpundstrasse	BBS	Bi	Brügg	K	2	3	Ja	X	X	X	X	X	X	
	1013	Biel, Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse - Bubenbergstrasse	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	5	3	Ja	X	X	X	X			
	1014	Biel, Zentralstrasse - Silbergasse	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	2	2	Nein	X						
	1057	Biel, Zentralstrasse - Freiburgstrasse	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	1	0	Nein	X						
	1067	Brügg, Neubrückstrasse - Erlenstrasse	BBS	Bi	Brügg	G	0	0	Nein	X						
	1068	Biel, Neumarkstrasse, Freiestrasse	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	1	1	Nein	X						
	1070	Mörigen, Hauptstrasse - Höhenweg - Brunackerstrasse	BBS	Bi	Mörigen	G	2	1	Nein	X						
	1076	Biel, Bahnhofplatz	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	7	2	Nein	X						
vfM	1083	Biel, Kreuzplatz Ost	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	2	3	Ja	X						
vfM	1085	Biel, Rue due Madretsch - Rue du Breuil - Waldrainstrasse	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	7	4	Ja	X						
vfM	1093	Biel, Mettstrasse	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	4	1	Nein	X						
vfM	1094	Biel, Brühlstrasse - Rue des Prés	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	6	5	Ja	X						
	1096	Biel, Johann Veresius-Strasse - Rue de Morat - Rue des Prés	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	22	5	Ja	X						
vfM	1167	Biel, Orpundstrasse - Mettlenweg	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	1	4	Ja	X						
vfM	1185	Biel, Gottstattstrasse - Mühlestrasse	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	2	3	Ja	X						
vfM	1186	Biel, Mettstrasse	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	1	3	Ja	X						
	1198	Biel, Mattenstrasse - Zukunftstrasse	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	4	4	Ja	X	X	X	X			

vfM	1204	Biel/Bienne, Bözingenstrasse - Falkenstrasse - Handelstrasse	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	1	3	Ja	X							
	1230	Biel, Zentralplatz	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	1	4	Ja	X							
	1240	Biel, Rue de Morat - Rue de la Gabelle	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	13	4	Ja	X	X	X	X	X	X		
vfM	1276	Biel, Kreisel Rue de Mâche - Schollstrasse	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	8	4	Ja	X							
	1289	Biel, Bahnhofstrasse - Güterstrasse - Aarbergstrasse	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	6	3	Ja	X	X	X	X	X			
vfM	1315	Biel, Poststrasse - Orpundstrasse	BBS	Bi	Biel/Bienne	G	5	3	Ja	X							
	1024	Lyss, Hirschenplatz	BBS	üG	Lyss	K	8	4	Ja	X	X	X	X	X	X		
	1026	Aarberg, Murtenstrasse - Bahnhofstrasse	BBS	üG	Aarberg	K	4	3	Ja	X	X	X	X	X	X		
	1058	Kallnach, Oberfeld - Schmitrain	BBS	üG	Kallnach	K	2	0	Nein	X	X	X	X				
	1166	Lyss, Hauptstrasse - Alpenstrasse	BBS	üG	Lyss	K	1	3	Ja	X	X	X	X				
	1183	Lyss, Aarbergstrasse (KS 22) Breite	BBS	üG	Lyss	K	3	3	Ja	X							
	1321	Ins, Kreisel Cudrefinstrasse - Witzwilstrasse	BBS	üG	Ins	K	4	3	Ja	X							
	1336	Aarberg, Murtenstrasse - Bielstrasse	BBS	üG	Aarberg	K	6	3	Ja	X							
	1242	Aarberg, Kappelstrassen - Nidastrasse	BBS	üG	Aarberg	G	2	3	Ja	X	X	X	X				

² Berechnungswert im Auswertzeitraum 2016-2018.

³ Anzahl Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertzeiträumen (von 2011-2013 bis 2016-2018).
 Prioritär zu behandeln sind die Unfallschwerpunkte mit drei oder mehr Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertzeiträumen.

Zweckmässigkeit / Nutzen

- WK 1: Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten auch für den Langsamverkehr.
- WK 3: Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit durch flächendeckende Erfassung und Beurteilung der Unfallschwerpunkte, Massnahmen zur Sanierung spezifischer Unfallschwerpunkte und Einbezug des Sicherheitsaudit bei der Strassenprojektierung.

Planungsstand

Nicht relevant

Bau- und Finanzierungsreife

Nicht relevant

Voraussichtlicher Baubeginn

Etappiert

Voraussichtliche Inbetriebnahme

Etappiert

Federführung

Siehe oben Spalte "Zuständiger Strasseneigentümer".

Weitere Beteiligte

Strasseneigentümer

Kosten (Mio CHF)

Nicht relevant

Antrag Kantonsbeitrag

–

Finanzierungsschlüssel

Nicht relevant

Koordinationsstand

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

- TBA, Unfallschwerpunkt-Management, Unfalldaten bis 2018 (Stand 03. April 2019)
- VSS SN 641 724 Strassenverkehrssicherheit, Unfallschwerpunkt-Management

Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.NM-W.1	0371.3.001	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
NM-VM-1	–	2 Verkehrsmanagement (VM)	2.3 Einzelmassnahme VM-Fläche

Karte:

Beschreibung und Machbarkeit

Mobilitätsmanagement ergänzt die Infrastrukturplanung und das Verkehrsmanagement, indem es beim individuellen Mobilitätsverhalten ansetzt und eine nachhaltige und effiziente Mobilität fördert.

Das Mobilitätsmanagement der Agglomeration Biel fokussiert auf Sensibilisierung, Information und Beratung von Gemeinden und Unternehmen:

- Unterstützung der Gemeinden bei der Planung und Realisierung von Massnahmen
- Koordination von neuen Mobilitätsangeboten (z.B. Bikesharing, Carpooling)
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zweckmässigkeit:

Bezug zum Zukunftsbild:

- Keine weitere Zunahme des MIV
- Zunehmende Anteile des ÖV und des Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern

Bezug zu Teilstrategie:

- Änderungen im Mobilitätsverhalten unterstützen

Nutzen:

Mobilitätsmanagement bewirkt eine Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs (WK 1). Dadurch wird die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt (WK 2) und die Umweltbelastung und der Flächen- und Energieverbrauch reduziert (WK 4).

Planungsstand

In Betrieb

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Region	Gemeinden
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
0.05	–
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	–

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

–

Quantitative Angaben, Dokumente

- Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, 2016
- Neuorganisation Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel, 2020

Verkehrsmonitoring Agglomeration Biel

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.NM-W.2	0371.3.002	4. Generation	AvE
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
NM-VM-2	–	2 Verkehrsmanagement (VM)	2.3 Einzelmassnahme VM-Fläche

Karte:

Beschreibung und Machbarkeit

2017 wurde im Agglomerationskern im Hinblick auf die Inbetriebnahme des A5-Ostasts ein Netz von Zählstellen aufgebaut, ein einheitlicher Erhebungsrhythmus festgelegt und die Datenauswertung koordiniert.

Dieses Verkehrsmonitoring soll zweckdienlich ausgebaut und als Controlling-Instrument für die strategischen Verkehrsziele dauerhaft betrieben werden. Nebst Organisation und Finanzierung ist auch das Messstellennetz zu überprüfen. Möglichst alle Messpunkte sollen mit permanenten Zählstellen ausgerüstet werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen**Zweckmässigkeit:****Bezug zum Zukunftsbild:**

- Keine weitere Zunahme des MIV
- Einhaltung der lokalen Belastungsgrenzen

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Verkehrsmonitoring ausbauen

Bezug zu Teilstrategien:

Verkehr beobachten, Belastbarkeit kontrollieren und Kapazitätsreserven schaffen

Nutzen:

Das Verkehrsmonitoring unterstützt die Optimierung des Gesamtverkehrssystems und die Veränderung des Modalsplits (WK 1). Damit trägt es zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (WK 3) und zur Reduktion der Umweltbelastung bei (WK 4) und fördert die Siedlungsentwicklung nach innen (WK 2).

Planungsstand**In Betrieb**

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
Nicht relevant	Nicht relevant
Federführung	Weitere Beteiligte
Region	TBA-OIK III; ASTRA; Gemeinden; Transportunternehmen
Kosten (Mio. CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
0.2	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG
Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
–	

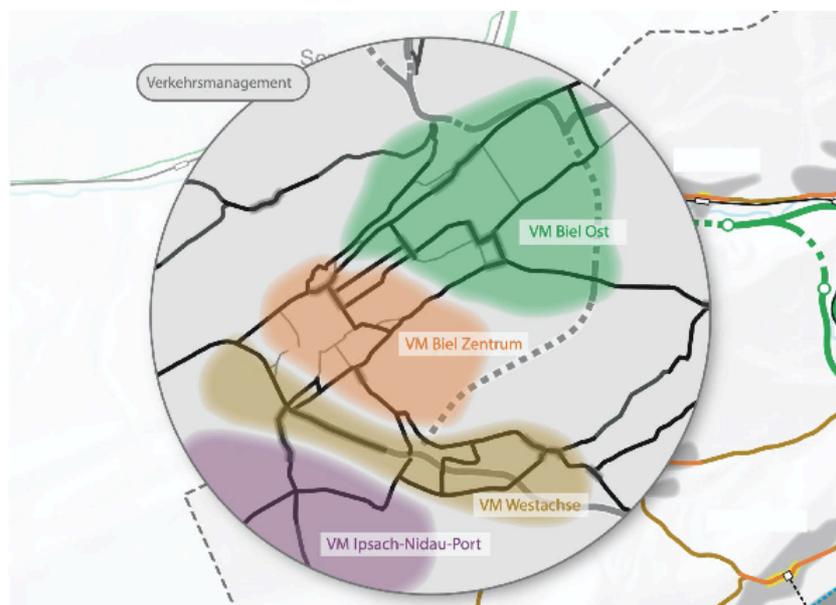
Quantitative Angaben, Dokumente

- Monitoring- & Controllingkonzept, 2017

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.NM-VM.1	0371.3.015	4. Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Kategorie	
NM-VM-3	–	2 Verkehrsmanagement (VM)	2.4 Pauschale VM

Karte:



Teilgebiete VM Agglomeration Biel

Beschreibung

Mit der Eröffnung des A5 Ostasts wurde der Verkehr in der Region neu verteilt. Um die Belastungen langfristig zu begrenzen und die Immissionen in den Siedlungsgebieten einzuschränken, wird im Agglomerationskern ein VM-System umgesetzt. Dieses umfasst leistungsfähige Hauptachsen (Westachse Biel/Nidau von Neuenburgstrasse bis Bernstrasse, Zufahrtsstrassen zu den Anschlüssen der A5 und A16), Dosierungen der Zufahrten zu den Siedlungsgebieten und die Priorisierung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs im gesamten Agglomerationsnetz.

Zielsetzung:

Basierend auf dem bestehenden Konzept für das Verkehrsmanagement der Agglomeration Biel soll in den vier Teilgebieten je ein Verkehrsmanagementsystem aufgebaut werden. Damit werden folgende Ziele verfolgt:

- Verträgliche Abwicklung des Strassenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden
- Optimierung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems
- Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem ÖV (Anschlussicherung)
- Steuerung des MIV gemäss Zukunftsbild und Teilstrategie MIV
- Vermeidung von Ausweichverkehr durch die Wohnquartiere und untergeordneten Strassen
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, Reduktion der Widerstände und Verbesserung der Koexistenzbedingungen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Massnahmen:

Die Zielsetzungen sollen mit geeigneten verkehrlenkenden Massnahmen auf den Nationalstrassen, den Kantonsstrassen und den Gemeindestrassen erreicht werden. Die VM-Massnahmen ergänzen die umgesetzten und geplanten vfM.

Es kommen insbesondere folgende Elemente zum Einsatz:

- Übergeordnete VM-Ausrüstungen wie Verkehrssystem- und Strategierechner
- Kommunikationsinfrastrukturen von den Strassen- und Streckenausrüstungen zum Verkehrssystemrechner
- Übergeordnete VM-Streckenausrüstungen wie Verkehrsinformationstafeln Verkehrserfassung

- Reisezeiterfassung sowie Verkehrsüberwachung
- Lichtsignalanlagen als lokale VM-Ausrüstungen für die Dosierung und/oder die ÖV-Bevorzugung mit den zugehörigen Verkehrsdatenerfassungen (Schleifen)
- Betriebsgemeinschaft VM Agglomeration Biel

Vorgehen:

1. Vorbereitung: Grundsatzbeschluss, Projektdefinition, Zielsetzungen, Projektorganisation
2. Erarbeitung von Betriebs- und Steuerungskonzepten für die vier Teilgebiete des VM Agglomeration Biel
3. Sicherstellen der Betriebsorganisation des VM Agglomeration Biel
4. Vor- und Bauprojekte, Finanzierung
5. Ausschreibung / Realisierung
6. Die Umsetzung und Finanzierung der lokalen VM-Ausrüstungen ist Aufgabe der Strasseneigentümer. Die Kompatibilität mit dem übergeordneten Verkehrsmanagement wird in den zuständigen Gremien sichergestellt.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Bündelung des Durchgangsverkehrs und des Agglomerationsverkehrs auf den Autobahnen und den Hauptachsen - Flüssiger Verkehrsablauf und verträglicher Verkehr im Siedlungsgebiet - Optimale und stabile Reisezeiten im ÖV Bezug zum Handlungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> - Kapazitäten und Verkehrsabläufe mit Verkehrsmanagement optimieren - Busbevorzugung im städtischen Strassennetz ermöglichen Bezug zu Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> - Strassenkapazitäten und Verkehrsabläufe optimieren - Aktive Steuerung und Beeinflussung des Verkehrs 	Das Verkehrsmanagement verbessert die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems für alle Teilnehmenden, optimiert die Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur und unterstützt die Verlagerung auf den ÖV und den Veloverkehr (WK 1). Damit sichert es die Erreichbarkeit der Zentren und Zielgebiete im Agglomerationskern und unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen (WK 2). Durch die bessere Verteilung des Verkehrs und die Verstetigung des Verkehrsflusses wird die Sicherheit erhöht (WK 3) und die Umweltbelastung in empfindlichen Gebieten verringert (WK 4).

Gesamtkosten

10 Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Quantitative Angaben, Dokumente

- Verkehrslenkungsstrategie der Stadt Biel, 2017
- Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, Kurzfristiges Verkehrsmanagement / Betriebs- und Steuerungskonzept, 2017
- Verkehrsmanagement Kernagglomeration Biel, 2019
- Verkehrsmonitoring Agglomeration Biel
- Gesamtmobilitätsstrategie 2018-2040 der Stadt Biel, 2018

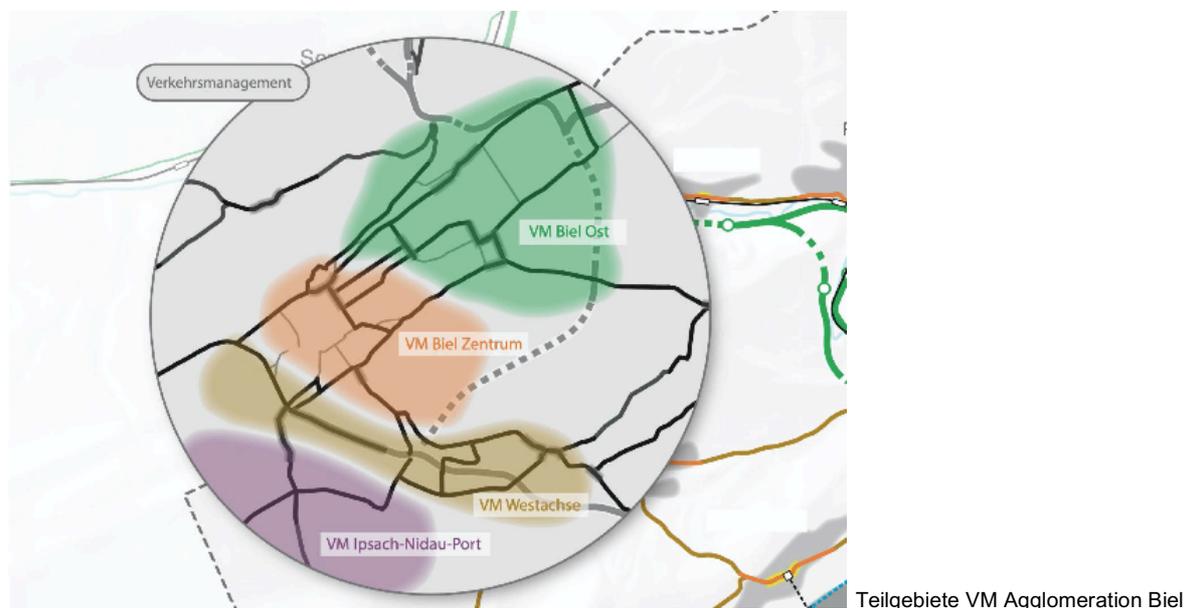
4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BBS.NM-VM.1.1	NM-VM-3	0371.3.015	–	VM Biel Ost				
Kurzbeschreibung	Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Biel Ost als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Stadt Biel	TBA-DLZ; TBA-NSBau; TBA-OIK-III; ASTRA; Transportunternehmungen	Zwischenergebnis	–	Knoten	22	5.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BBS.NM-VM.1.2	NM-VM-3	0371.3.015	–	VM Westachse Biel-Nidau-Brügg				
Kurzbeschreibung	Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Westachse Biel/Nidau/Brügg als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel, Brügg, Nidau	TBA-DLZ	TBA-NSBau; TBA-OIK-III; ASTRA; Transportunternehmungen	Zwischenergebnis	–	Knoten	20	5.0	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, B-Horizont

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.NM-VM.2	0371.3.056	4. Generation	B
Frühere Nr.	Ersetzt Nr.	Kategorie	
NM-VM-3	–	2 Verkehrsmanagement (VM)	2.4 Pauschale VM

Karte:



Beschreibung

Mit der Eröffnung des A5 Ostasts wurde der Verkehr in der Region neu verteilt. Um die Belastungen langfristig zu begrenzen und die Immissionen in den Siedlungsgebieten einzuschränken, wird im Agglomerationskern ein VM-System umgesetzt. Dieses umfasst leistungsfähige Hauptachsen (Westachse Biel/Nidau von Neuenburgstrasse bis Bernstrasse, Zufahrtsstrassen zu den Anschlüssen der A5 und A16), Dosierungen der Zufahrten zu den Siedlungsgebieten und die Priorisierung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs im gesamten Agglomerationsnetz.

Zielsetzung:

Basierend auf dem bestehenden Konzept für das Verkehrsmanagement der Agglomeration Biel soll in den vier Teilgebieten je ein Verkehrsmanagementsystem aufgebaut werden. Damit werden folgende Ziele verfolgt:

- Verträgliche Abwicklung des Strassenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden
- Optimierung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems
- Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem ÖV (Anschlussicherung)
- Steuerung des MIV gemäss Zukunftsbild und Teilstrategie MIV
- Vermeidung von Ausweichverkehr durch die Wohnquartiere und untergeordneten Strassen
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, Reduktion der Widerstände und Verbesserung der Koexistenzbedingungen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Massnahmen:

Die Zielsetzungen sollen mit geeigneten verkehrlenkenden Massnahmen auf den Nationalstrassen, den Kantonsstrassen und den Gemeindestrassen erreicht werden. Die VM-Massnahmen ergänzen die umgesetzten und geplanten vfM.

Es kommen insbesondere folgende Elemente zum Einsatz:

- Übergeordnete VM-Ausrüstungen wie Verkehrssystem- und Strategierechner
- Kommunikationsinfrastrukturen von den Strassen- und Streckenausrüstungen zum Verkehrssystemrechner
- Übergeordnete VM-Streckenausrüstungen wie Verkehrsinformationstafeln Verkehrserfassung

- Reisezeiterfassung sowie Verkehrsüberwachung
- Lichtsignalanlagen als lokale VM-Ausrüstungen für die Dosierung und/oder die ÖV-Bevorzugung mit den zugehörigen Verkehrsdatenerfassungen (Schleifen)
- Betriebsgemeinschaft VM Agglomeration Biel

Vorgehen:

1. Vorbereitung: Grundsatzbeschluss, Projektdefinition, Zielsetzungen, Projektorganisation
2. Erarbeitung von Betriebs- und Steuerungskonzepten für die vier Teilgebiete des VM Agglomeration Biel
3. Sicherstellen der Betriebsorganisation des VM Agglomeration Biel
4. Vor- und Bauprojekte, Finanzierung
5. Ausschreibung / Realisierung
6. Die Umsetzung und Finanzierung der lokalen VM-Ausrüstungen ist Aufgabe der Strasseneigentümer. Die Kompatibilität mit dem übergeordneten Verkehrsmanagement wird in den zuständigen Gremien sichergestellt.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Bündelung des Durchgangsverkehrs und des Agglomerationsverkehrs auf den Autobahnen und den Hauptachsen - Flüssiger Verkehrsablauf und verträglicher Verkehr im Siedlungsgebiet - Optimale und stabile Reisezeiten im ÖV Bezug zum Handlungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> - Kapazitäten und Verkehrsabläufe mit Verkehrsmanagement optimieren - Busbevorzugung im städtischen Strassennetz ermöglichen Bezug zu Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> - Strassenkapazitäten und Verkehrsabläufe optimieren - Aktive Steuerung und Beeinflussung des Verkehrs 	Das Verkehrsmanagement verbessert die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems für alle Teilnehmenden, optimiert die Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur und unterstützt die Verlagerung auf den ÖV und den Veloverkehr (WK 1). Damit sichert es die Erreichbarkeit der Zentren und Zielgebiete im Agglomerationskern und unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen (WK 2). Durch die bessere Verteilung des Verkehrs und die Verstetigung des Verkehrsflusses wird die Sicherheit erhöht (WK 3) und die Umweltbelastung in empfindlichen Gebieten verringert (WK 4).

Gesamtkosten

5.9 Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Quantitative Angaben, Dokumente

- Verkehrslenkungsstrategie der Stadt Biel, 2017
- Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, Kurzfristiges Verkehrsmanagement / Betriebs- und Steuerungskonzept, 2017
- Verkehrsmanagement Kernagglomeration Biel, 2019
- Verkehrsmonitoring Agglomeration Biel
- Gesamtmobilitätsstrategie 2018-2040 der Stadt Biel, 2018

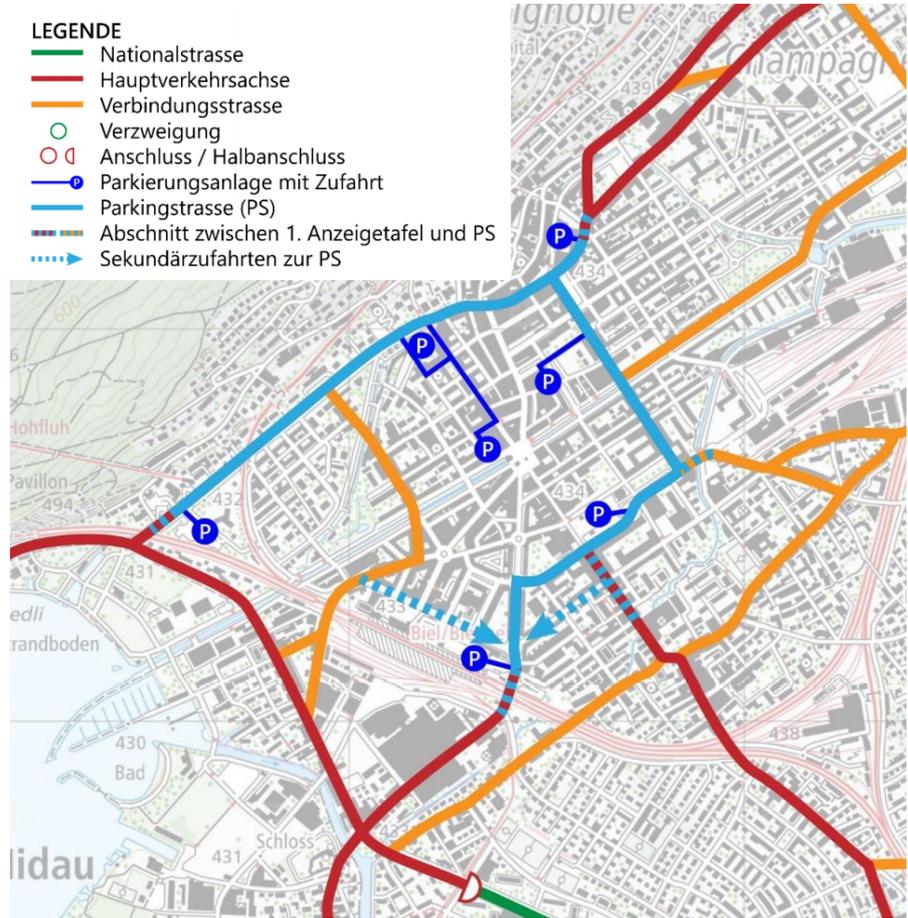
4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BBS.NM-VM.2.1	NM-VM-3	0371.3.015	–	VM Biel Zentrum				
Kurzbeschreibung	Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Biel Zentrum als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Stadt Biel	TBA-DLZ; TBA-NSBau; TBA-OIK-III; ASTRA; Transportunternehmungen	Zwischenergebnis	–	Knoten	5	2.8	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
BBS.NM-VM.2.2	NM-VM-3	0371.3.015	–	VM Ipsach-Nidau-Port				
Kurzbeschreibung	Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Westachse Ipsach-Nidau-Port als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Bellmund, Ipsach, Nidau, Port	TBA-OIK III	Gemeinden; TBA-DLZ; TBA-NSBau; Transportunternehmungen; ASTRA	Zwischenergebnis	–	Knoten	9	3.1	Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Biel, Erweiterung Parkleitsystem

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.NM-VM.3		4. Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
		2 Verkehrsmanagement (VM)	2.3 Einzelmassnahme VM-Fläche

Karte:



Beschreibung und Ziel der Massnahme

Machbarkeit

Ausgangslage, Zielsetzung:

Nicht relevant

Das Parkleitsystem der Stadt Biel gibt Auskunft über die Anzahl der verfügbaren Parkplätze in sieben Parkhäusern. Es informiert die Autofahrenden, die einen Parkplatz suchen, über die Anzahl der verfügbaren Parkplätze und trägt somit zur optimalen Lenkung des Verkehrs bei.

Damit dieses System seine Wirkung zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Erreichbarkeit weiterhin gewährleisten kann, muss es an die in den letzten Jahren realisierten Veränderungen im Verkehrsnetz angepasst werden (A5-Ostast Biel, verkehrlich flankierende Massnahmen, Infrastrukturprojekte). Dazu soll die Konzeption des Parkleitsystems überprüft werden

Im Gebiet Bözingenfeld wurden zwei neuen Parkhäuser realisiert. Diese Parkhäuser sollen in das bestehende Parkleitsystem integriert werden.

Massnahme / Wichtigste Elemente:

- Neubewertung der Gesamtkonzeption des PLS zur Lenkung des MIV von den Einfallsachsen direkt in die Parkierungsanlagen, möglichst ohne Querung der Innenstadt

- Erweiterung des Parkleitsystems im Bözingenfeld (Stadien Nord und Süd)
- Ergänzung Parkhäuser zu intermodalen Schnittstellen (Mobilitätsdrehscheiben)

Zweckmässigkeit

Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Bündelung des Durchgangsverkehrs und des Agglomerationsverkehrs auf den Autobahnen und den Hauptachsen

Das Parkleitsystem verbessert die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems und reduziert das Verkehrsaufkommen (WK 1) und die Lärm- und Luftbelastung (WK 4). Die Konzentration von öffentlichen Parkplätzen in Parkhäusern ermöglicht die Aufwertung des öffentlichen Raums (WK 2).

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Konzentration der öffentlichen Parkplätze in Sammelparkierungsanlagen

Bezug zu Teilstrategien:

- Abgestimmte Parkplatzbewirtschaftung

Planungsstand

1

Bau- und Finanzierungsreife

1

Nächste Planungsschritte:

- Konzept und Projektierung 2020-2021

Voraussichtlicher Baubeginn

2024

Voraussichtliche Inbetriebnahme

2024

Federführung

Gemeinde

Weitere Beteiligte

–

Kosten (Mio CHF)

5.0

Antrag Kantonsbeitrag

Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen gemäss Art. 62 SG

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- NM-VM.1 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont

Umweltverträglichkeit

–

Quantitative Angaben, Dokumente

- Anzahl Knoten mit dynamischen Anzeigetafeln: 28

Monitoring / Controlling

RGSK-Nr.	Frühere Nummer	Priorität
BBS.C.1	C1	Daueraufgabe

Beschreibung

Zielsetzung:

Seeland.biel/bienne nimmt die Entwicklung vorausschauend wahr, steuert diese und wirkt Fehlentwicklungen frühzeitig entgegen. Dazu werden ein Monitoring und Controlling installiert.

Massnahmen:

1. seeland.biel/bienne beobachtet die Umsetzung der Strategie und der Massnahmen im Sinne eines Monitorings und einer Umsetzungskontrolle.
2. Die Umsetzungs- und Wirkungskontrolle der Massnahmen dient der Vorbereitung auf das RGSK 2025 sowie zur Berichterstattung gegenüber dem Bund. Dabei sind die Anforderungen des Bundes an das Umsetzungsreporting (gemäss RAP) zu berücksichtigen.

Vorgehen:

- Gemäss Anforderungen ARE an Umsetzungsberichterstattung
 - 2022: Wirkungs- und Umsetzungskontrolle inklusive Berichterstattung.
-

Zweckmässigkeit und Nutzen

Das Monitoring / Controlling von Massnahmen stellt eine Pflichtaufgabe dar. Mit dem Controlling wird aufgezeigt, ob die in den Massnahmenblättern formulierte Wirkung erreicht werden kann. Ist dies nicht der Fall, wird angezeigt, mit welchen alternativen Massnahmen die notwendige Steuerung erreicht werden kann.

Federführung	Weitere Beteiligte
Region	AGR, AÖV, TBA, Gemeinden

Koordinationstand

Festsetzung

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

Alle Massnahmenblätter

Dokumente

- UVEK, Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)
-

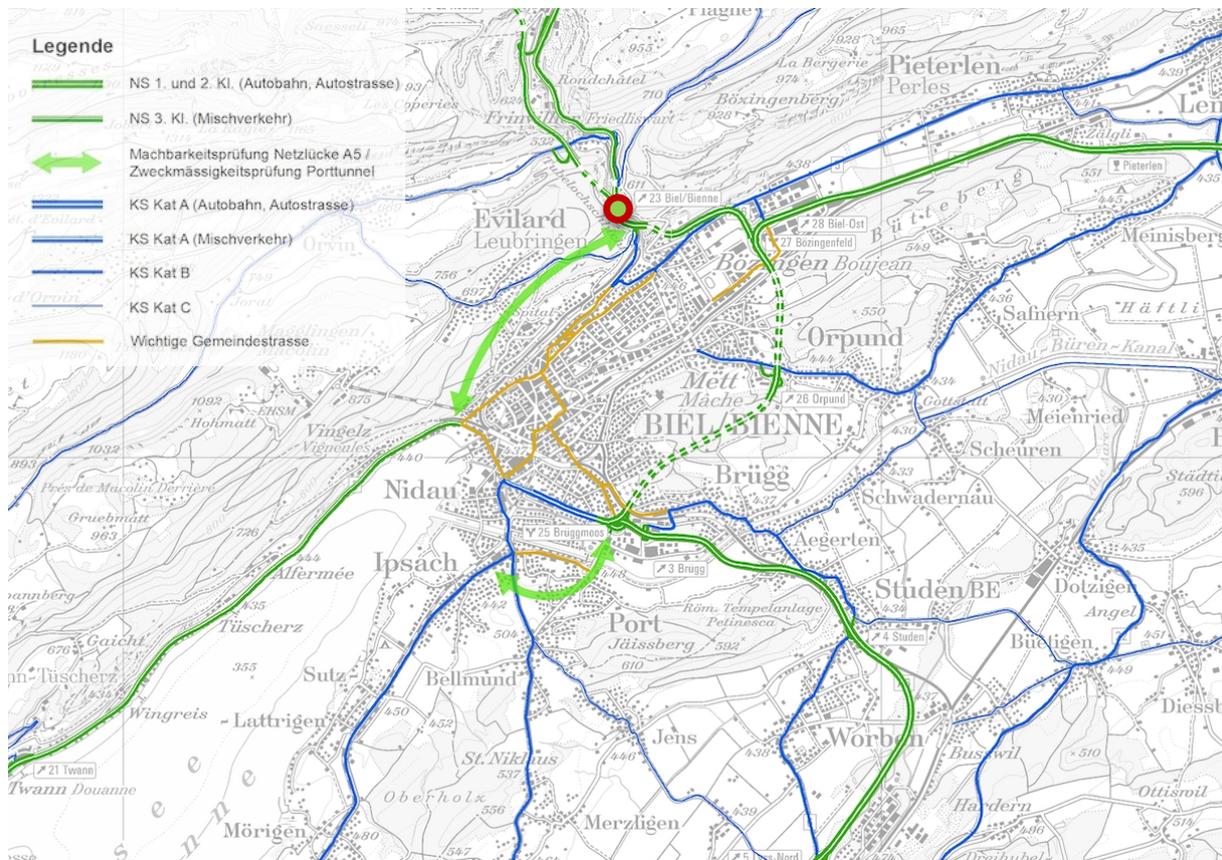
Bemerkungen

–

N16 Anschluss Biel(-Nord)

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BBS.MIV-E.4	OB 4.4	4. Generation	offen

Karte:



Beschreibung

Der Ausbau des bestehenden Halbanschlusses Biel(-Nord) zu einem Vollanschluss ist Teil des genehmigten generellen Projekts zum A5-Ostast (Neubau, Koordinationsstand Festsetzung). Das ursprüngliche Projekt sieht einen kreuzungsfreien Vollanschluss mit Tunnel vor. Der Kanton Bern hat dem ASTRA eine kostengünstigere Alternative mit einem Kreisell vorgeschlagen. Das ASTRA hat bisher mit Verweis auf die laufenden Diskussionen zum Westast noch keine Entscheidung getroffen (vgl. MIV-Nat.1). Für die Sanierung der A16 zwischen Biel und Tavannes wurde 2019 ein provisorischer Kreisell realisiert. Aufgrund der guten Erfahrungen setzen sich Region und Kanton dafür ein, dass das Provisorium zeitnah in einen definitiven Kreisell überführt werden kann. Es besteht ein Bezug zur geplanten Machbarkeitsstudie für die Schliessung der Netzlücke der A5 mit einer Linienführung im Norden von Biel (vgl. MIV-Nat.1).

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Der Vollanschluss Biel(-Nord) ermöglicht die direkte Anbindung von Evillard und Orvin an die Autobahn Richtung Solothurn und Biel. Damit entfällt die heutige Verbindung via Reuchenettestrasse durch dicht besiedeltes Stadtgebiet, und der Durchgangsverkehr wird gemäss der MIV-Strategie auf das Hochleistungsstrassennetz gelenkt. Der Vollanschluss Biel(-Nord) wird in das Verkehrsmanagement einbezogen (vgl. BBS.NM-VM.1).

A5 Twanntunnel

RGSK-Nr.	Nationale Referenznummer	AP-Generation	Geplanter Baubeginn
BBS.MIV-U.2		4. Generation	2025

Karte:



Beschreibung

Von 1969 bis 1973 wurde am linken Ufer des Bielersees die zweispurige Nationalstrasse A5 gebaut. Die Ortsdurchfahrt der Nationalstrasse in Twann kann in vielerlei Hinsicht nicht befriedigen. Grosse Teile des Dorfes leiden unter dem Verkehrslärm. Zudem wirkt das A5-Trasse wie ein Riegel zwischen den historischen Dorfkernen von Twann und Klein-Twann und dem Seeufer und beeinträchtigt das Ortsbild stark.

Aus diesen Gründen beschloss der Bund in den 1980er-Jahren den Bau des Twanntunnels. Er kam damit einer von der lokalen Bevölkerung vielfach geäusserten Forderung nach. Das Bauwerk bezweckt

- die Entlastung des Dorfs Twann vom Durchgangsverkehr
- den Rückbau der bestehenden Ortsdurchfahrt
- die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt zur Attraktivierung der öffentlichen Räume und zur Schaffung von optimalen Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr

Verschiedene Ausführungsprojekte für den Twanntunnel stiessen auf Widerstand. Zuletzt noch umstritten war die Gestaltung des Tunnel-Ostportals und des Halbanschlusses Twann zwischen Twann und Wingreis. Dieser Abschnitt liegt im wertvollen Rebbaugebiet, welches im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) aufgeführt ist.

2010 genehmigte der Bund das Ausführungsprojekt für den Twanntunnel. Zwei Schutzorganisationen forchten die Genehmigung mit Beschwerden an und forderten eine alternative Planung für den Portalbereich. Das Bundesverwaltungsgericht entschied 2011 und 2016 zugunsten der Schutzorganisationen und forderte den Kanton Bern auf, den Portalbereich landschaftsverträglicher zu gestalten. Gleichzeitig hob es die Plangenehmigung für den Portalbereich auf. Im Abschnitt des eigentlichen Tunnels blieb die Genehmigung von 2010 hingegen rechtskräftig.

Für den Portalbereich hat der Kanton Bern in einem partizipativen Verfahren mit den Schutzverbänden, der Gemeinde Twann und den Rebbauern eine optimierte Lösung ausgearbeitet. Derzeit läuft das Plangenehmigungsverfahren. Baubeginn ist frühestens 2025, die Inbetriebnahme rund zehn Jahre später.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Dank dem Tunnel kann die bestehende Ortsdurchfahrt zurückgebaut und neu gestaltet werden. Das Dorf Twann wird dadurch vom Durchgangsverkehr Verkehr entlastet.