

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland

# RGSK 2021

## Bericht

---

Änderungen im Text sind blau hinterlegt. Wurden ganze Kapitel hinzugefügt oder mehrheitlich neu formuliert, ist die Kapitelüberschrift blau hinterlegt.

---

## Mitwirkung

### Das Dossier besteht aus:

#### Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021

- » Übersicht der Änderungen
- » **Bericht**
- » Massnahmen
- » Übersichtskarte

#### Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation

- » Hauptbericht
- » Massnahmen
- » Kartenband

31. Januar 2020



## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Verein seeland.biel/bienne

c/o BHP Raumplan AG, Fliederweg 10, Postfach 575, 3000 Bern 14

### **Leitungsgremium Konferenz Raumentwicklung und Landschaft**

Mathias Schumacher, Treiten, Gemeindepräsident (Vorsitz)

Fritz Affolter, Aarberg, Gemeindepräsident

Barbara Béguin-Jünger, Gampelen, Gemeindepräsidentin

Erich Fehr, Biel, Stadtpräsident

Peter Grübler, Port, Gemeinderat

Andreas Schwab, Leuzigen, Gemeinderat (bis 31.12.2019)

Hans Peter Zesiger, Merzligen, Gemeinderat

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

Kontextplan AG, Bern: Gilles Leuenberger

Landschaftswerk Biel-Seeland AG Biel: Christoph Iseli, Lea Fluri

RSW AG, Lyss: Patrick Muster, Martin Hess

Transitec AG, Bern: Urs Gloor, Christian Hänggi, Eva von Ballmoos

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
1.1	Auftrag	5
1.2	Planungssperimeter	6
1.3	Vorgehen	7
1.4	Aufbau	7
1.4.1	Bestandteile	7
1.4.2	RGSK und Agglomerationsprogramm	7
1.4.3	Sprache	8
1.5	Behördenverbindlichkeit	8
1.6	Grundlagen	8
1.6.1	Kantonale Grundlagen	9
1.6.2	Regionale Grundlagen	9
1.6.3	Kommunale Grundlagen	10
1.7	Nachführung und Änderung des RGSK	10
<b>2</b>	<b>Grundlagen Siedlung und Verkehr</b>	<b>11</b>
2.1	Ist-Zustand	11
2.1.1	Übergeordneter Kontext	11
2.1.2	Landschaftliche Gliederung	12
2.1.3	Raumtypen und Zentralitätsstruktur	12
2.1.4	Innere Gliederung	14
2.1.5	Bevölkerung und Wirtschaft	14
2.1.6	Raumnutzerdichte	17
2.1.7	Überbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen	19
2.1.8	Baulandreserven	19
2.1.9	Versorgung	21
2.1.10	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte und Strategische Arbeitszonen	22
2.1.11	Verkehrsintensive Vorhaben	22
2.1.12	Strassennetz	23
2.1.13	Strassenverkehrsbelastung	24
2.1.14	Öffentlicher Verkehr	25
2.1.15	Gebiete mit ungenügender öV-Erschliessung	25
2.1.16	Langsamverkehr	28
2.2	Zukünftiger Zustand	29
2.2.1	Bevölkerungsentwicklung	29
2.2.2	Arbeitsplatzentwicklung	29
2.2.3	Versorgung	30
2.2.4	Verkehrsintensive Vorhaben	31
2.2.5	Baulandbedarf Wohnen	31
2.2.6	Strassennetz	33
2.2.7	Verkehrsaufkommen	33
2.2.8	Linienetz und ÖV-Angebot	34
2.2.9	Veloverkehr	34

<b>3</b>	<b>Handlungsbedarf</b> .....	<b>35</b>
3.1	Übergeordneter Kontext.....	35
3.2	<b>Stärken und Schwächen</b> .....	35
3.3	Handlungsbedarf Bevölkerung und Wirtschaft.....	37
3.4	Handlungsbedarf Siedlung .....	37
3.5	Handlungsbedarf Verkehr und Mobilität.....	38
3.6	Handlungsbedarf Land- und Forstwirtschaft .....	40
3.7	Handlungsbedarf Natur und Landschaft, natürliche Ressourcen .....	40
<b>4</b>	<b>Strategie</b> .....	<b>42</b>
4.1	<b>Vorgaben des kantonalen Richtplans</b> .....	42
4.2	Vorgaben des Führungsinstruments seeland.biel/bienne.....	42
4.3	Entwicklungsziele.....	42
4.4	Räumliches Entwicklungsleitbild.....	46
4.5	Teilgebietskonzepte .....	51
4.5.1	Teilgebietskonzept Aarberg / östliches Seeland .....	51
4.5.2	Teilgebietskonzept Ins/Erlach .....	52
4.5.3	Teilgebietskonzept Unteres Seeland .....	54
4.5.4	Teilgebietskonzepte Agglomeration Biel.....	55
<b>5</b>	<b>Massnahmen</b> .....	<b>59</b>
5.1	Massnahmen Siedlung .....	61
5.2	Massnahmen Landschaft .....	59
5.3	<b>Massnahmen Verkehr</b> .....	65
5.4	Wirkungskontrolle .....	66
<b>6</b>	<b>Genehmigungsvermerke</b> .....	<b>67</b>
<b>7</b>	<b>Anhang: Räumliches Entwicklungsleitbild</b> .....	<b>68</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Auftrag

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

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

### Vorgehen in der Region Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois

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

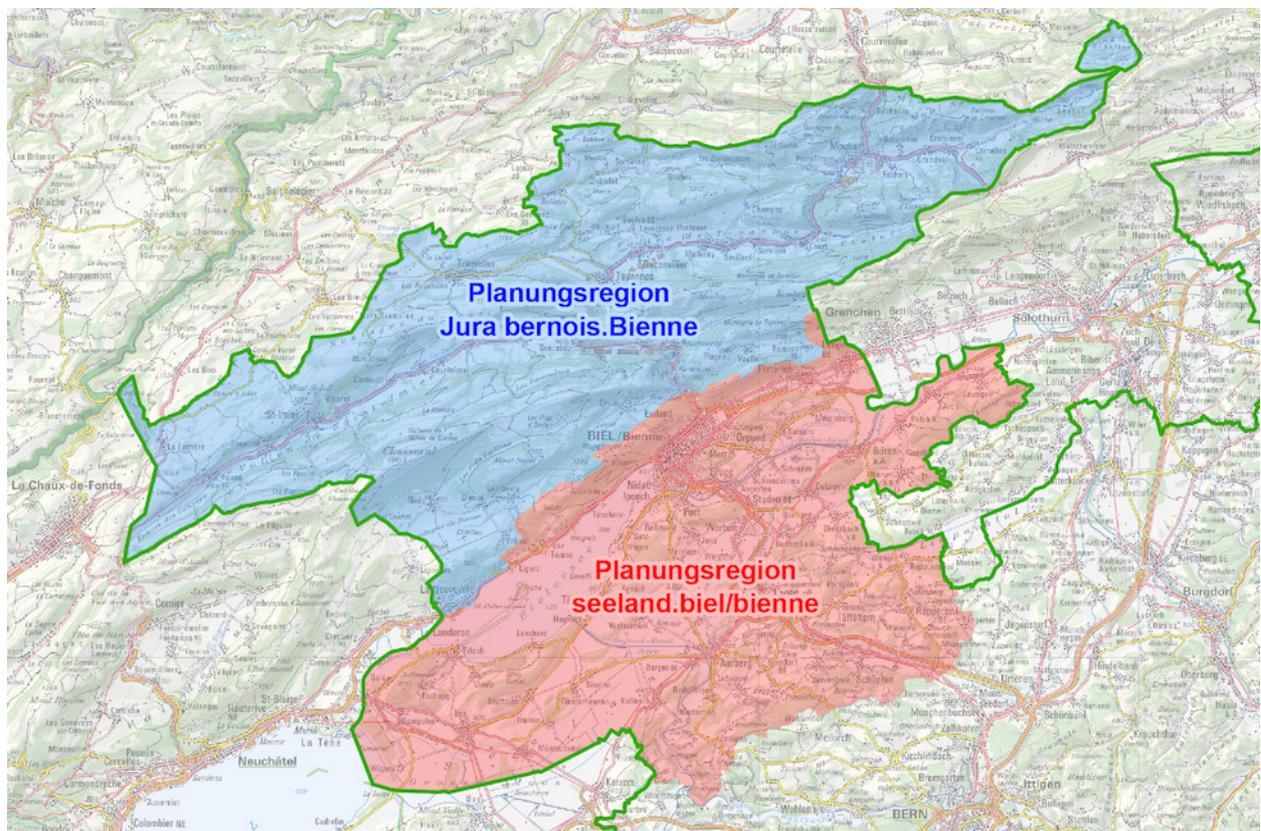


Abbildung 1 Planungsregionen seeland.biel/bienne und Jura bernois.Bienne

## 1.2 Planungsperimeter

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

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

Zwei Gemeinden im Perimeter des RGSK Biel-Seeland gehören benachbarten Agglomerationen an:

- » Schüpfen ist Teil der Agglomeration Bern und des Agglomerationsprogramms Bern, das von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland erarbeitet wird.
- » Lengnau ist Teil der Agglomeration Grenchen und des kantonsüberschreitenden Agglomerationsprogramms Grenchen, das vom Aggloverein Grenchen erarbeitet wird.

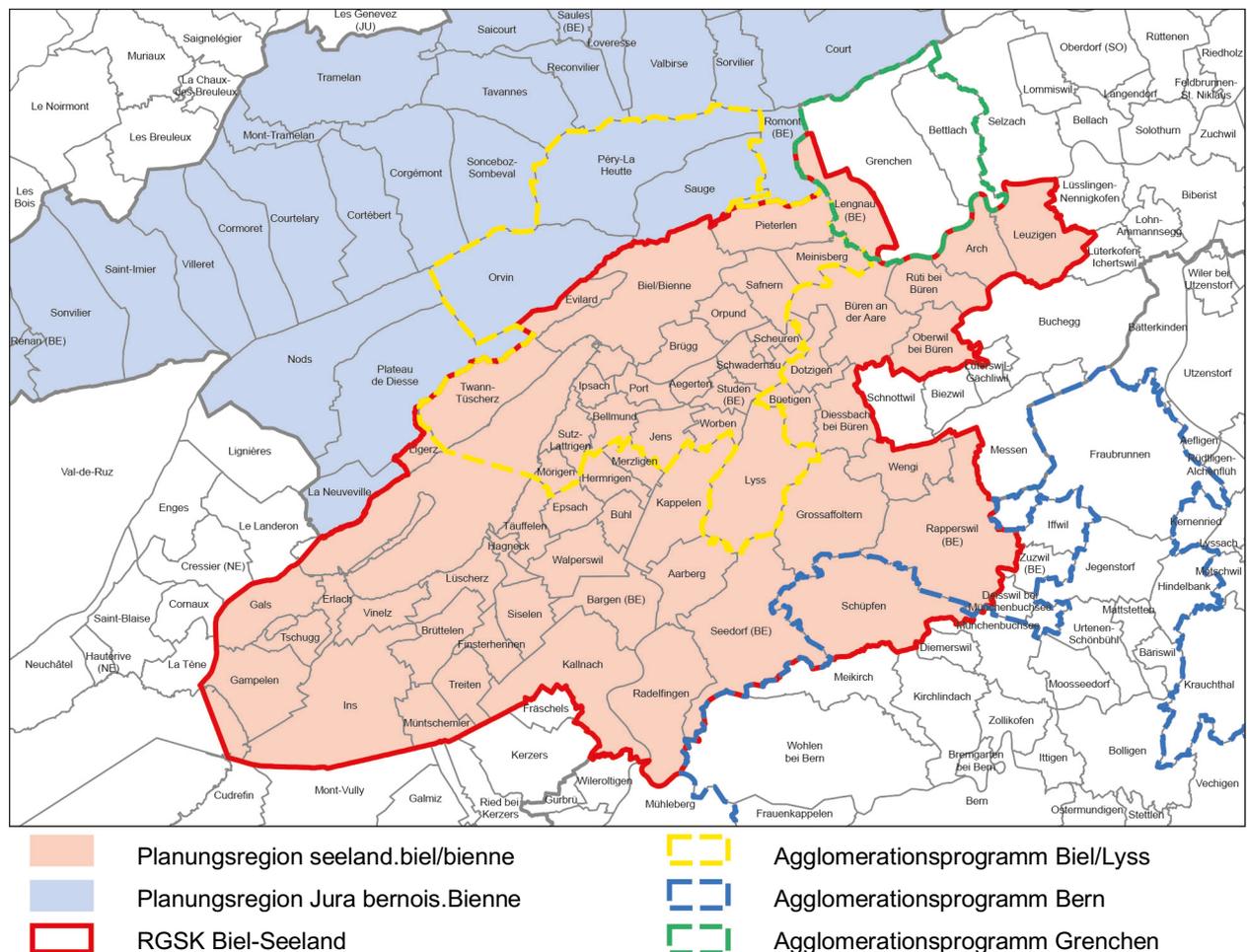


Abbildung 2 Planungsperimeter RGSK und Agglomerationsprogramm

<sup>1</sup> gemäss Anhang 4 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)

## 1.3 Vorgehen

### Partizipation gewährleistet

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

### Öffentliche Mitwirkung

*Text wird nach Abschluss der Mitwirkung ergänzt.*

### Vorprüfung

*Text wird nach Abschluss der Vorprüfung ergänzt.*

## 1.4 Aufbau

### 1.4.1 Bestandteile

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

Der vorliegende **Bericht** folgt in seinem Aufbau den kantonalen Vorgaben und enthält folgende Teile:

- » Kapitel 1: Einleitung
- » Kapitel 2: Grundlagen Siedlung und Verkehr (Ist-Zustand und Trendentwicklung)
- » Kapitel 3: Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf
- » Kapitel 4: Strategie (Entwicklungsziele, räumliches Entwicklungsleitbild, Teilgebietskonzepte)
- » Kapitel 5: Erläuterung der Massnahmen

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

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

Die lokalisierbaren Inhalte sind im **WebGIS-Portal** von seeland.biel/bienne in einem Kartenviewer abgebildet. Im WebGIS können Themen ein- und ausgeblendet und beliebige Ausschnitte gedruckt werden:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

### 1.4.2 RGSK und Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss war bisher in den Bericht des RGSK integriert. Gemäss den neuen Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) des Bundesamts für Raumentwicklung ARE werden das RGSK 2021 und das Agglomerationsprogramm 4. Generation neu als separate Dossiers erstellt. Damit können die unterschiedlichen Anforderungen an die beiden Instrumente besser erfüllt wer-

den. Das Agglomerationsprogramm bleibt jedoch Bestandteil des RGSK-Dossiers. Mit der Genehmigung des RGSK durch den Kanton wird auch das Agglomerationsprogramm behördenverbindlich.

### 1.4.3 Sprache

Das RGSK 2016 mit integriertem Agglomerationsprogramm 3. Generation wurde in deutscher Sprache verfasst und teilweise französisch übersetzt, was insgesamt unbefriedigend war. Die Trennung von RGSK 2021 und Agglomerationsprogramm 4. Generation wird nun für eine Vereinfachung und Verbesserung genutzt:

- » Das RGSK 2021 liegt nur noch in deutscher Sprache vor. Auf eine französische Fassung wird verzichtet.
- » Im Gegenzug wird das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation vollständig in deutscher und französischer Sprache erstellt. Da das Agglomerationsprogramm ausführlicher und detaillierter ist als das RGSK, können damit die drei französischsprachigen und zwei zweisprachigen Gemeinden der Agglomeration optimal bedient werden.

## 1.5 Behördenverbindlichkeit

Das RGSK wird nach Verabschiedung durch die Mitgliederversammlung von seeland.biel/bienne und die Genehmigung durch den Kanton behördenverbindlich. Behördenverbindlich sind folgende Inhalte:

---

Bericht (verbindliche Textteile sind mit einem grauen Balken am Rand gekennzeichnet):

- » Kapitel 4.3 Entwicklungsziele
- » Kapitel 4.4 Räumliches Entwicklungsleitbild

---

Massnahmen (separates Dokument)

---

Übersichtskarte 1:35 000 (separates Dokument)

---

Behördenverbindlich bedeutet, dass die zuständige Planungsbehörde der Gemeinde – in der Regel die Exekutive – bei der Vorbereitung von Planungsgeschäften die als behördenverbindlich bezeichneten Vorgaben des RGSK berücksichtigen muss. Abweichungen sind in den Ortsplanungen möglich, wenn eine bessere Lösung gefunden wird und diese nicht im Widerspruch zu den Planungszielen des RGSK steht. Die in der Baugesetzgebung verankerte Gemeindeautonomie bleibt bestehen. Die Gemeinden sind im Rahmen der übergeordneten Vorgaben für die Nutzungsplanung in ihrem Gebiet zuständig. Für die grundeigentümergebundene Umsetzung von Planungsmassnahmen auf Stufe Gemeinde braucht es den Beschluss des zuständigen Organs.

## 1.6 Grundlagen

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

## 1.6.1 Kantonale Grundlagen

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

### Kantonaler Richtplan

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

## 1.6.2 Regionale Grundlagen

### Führungsinstrument seeland.biel/bienne

Das Zielgerüst und die Massnahmenblätter des Führungsinstruments von seeland.biel/bienne<sup>3</sup> dienen als verbindliche Vorgaben für das RGSK.

### Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland

Parallel zum RGSK 2021 hat seeland.biel/bienne die regionale Velonetzplanung Biel-Seeland erarbeitet. Die Mitwirkung findet zeitgleich zur Mitwirkung zum RGSK 2021 statt. Die relevanten Inhalte der Velonetzplanung (Ziele, Handlungsbedarf, Strategie, Massnahmen) werden nach der Mitwirkung in das RGSK 2021 und das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss integriert.

### Regionale öV-Planungen

Ebenfalls parallel zum RGSK 2021 hat die Regionale Verkehrskonferenz RVK das regionale Angebotskonzept öffentlicher Verkehr für die Jahre 2022-2025 erarbeitet. Dieses ist mit dem RGSK 2021 abgestimmt und enthält Anträge für die Verbesserung des ÖV-Angebots im Zusammenhang mit der angestrebten Siedlungsentwicklung. Weiter erarbeitet die RVK1 eine neue ÖV-Strategie für die Agglomeration, die als Grundlage für das nächste RGSK dienen wird (Abschluss voraussichtlich Ende 2021).

### Regionale Richtpläne

Die regionalen Richtpläne der 2005 im Verein seeland.biel/bienne zusammengeführten früheren Planungsregionen Biel-Seeland und Erlach-östliches Seeland (EOS) wurden mit dem RGSK 2012 teilweise und mit dem RGSK 2016 ganz aufgehoben.

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

---

<sup>2</sup> [https://www.jgk.be.ch/jgk/de/index/raumplanung/raumplanung/regionale\\_raumplanung/regionale\\_gesamtverkehrs-undsiedlungskonzepte/rgsk\\_vorgaben.html](https://www.jgk.be.ch/jgk/de/index/raumplanung/raumplanung/regionale_raumplanung/regionale_gesamtverkehrs-undsiedlungskonzepte/rgsk_vorgaben.html)

<sup>3</sup> [https://www.seeland-biel-bienne.ch/fileadmin/PDF/Ueber\\_uns/Portraet/FI\\_17\\_20\\_161026\\_d.pdf](https://www.seeland-biel-bienne.ch/fileadmin/PDF/Ueber_uns/Portraet/FI_17_20_161026_d.pdf)

Folgende regionale Planungsinstrumente bleiben in Kraft und sind im RGSK 2021 berücksichtigt:

- » Richtplan Linkes Bielerseeufer (genehmigt am 4. April 2006)
- » Richtplanung KLB (Koordinierte Planung Lyss-Busswil) (genehmigt am 22. Januar 2009)
- » Richtplan Abbau Deponie Transporte Biel-Seeland (genehmigt am 9. August 2012)

### **Weitere Grundlagen**

Weitere Grundlagen wie das Landschaftsentwicklungskonzept Seeland LKS oder das Verkehrs- und Siedlungskonzept der Repla Grenchen-Büren wurden bei der Erarbeitung des RGSK berücksichtigt. Als Grundlagen für das RGSK 2012 wurden zudem spezifische Studien erstellt, die in das vorliegende Dokument eingeflossen sind:

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

### **1.6.3 Kommunale Grundlagen**

Laufende kommunale Planungen werden soweit zeitlich möglich im RGSK 2021 berücksichtigt. Darunter fallen mehrere Ortsplanungsrevisionen sowie Planungen der Stadt Biel (Mobilitätskonzept Bözingenfeld), der Stadt Nidau (Gesamtverkehrskonzept) und in Lyss (Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss). Eine wichtige Grundlage für das RGSK 2021 stellt zudem die 2019 verabschiedete Gesamtmobilitätsstrategie 2018-2040 der Stadt Biel dar.

## **1.7 Nachführung und Änderung des RGSK**

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

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

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

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

## 2 Grundlagen Siedlung und Verkehr

### 2.1 Ist-Zustand

#### 2.1.1 Übergeordneter Kontext

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

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

Abbildung 3 zeigt die grossräumige Einbettung der Region im Raumkonzept Schweiz. Die Region Biel-Seeland ist Teil des funktionalen Handlungsraums «Hauptstadtregion Schweiz» mit engen Beziehungen zum Handlungsraum «Jurabogen». Biel als grossstädtisches und Lyss als kleinstädtisches Zentrum sind ihre funktionalen Hauptorte.

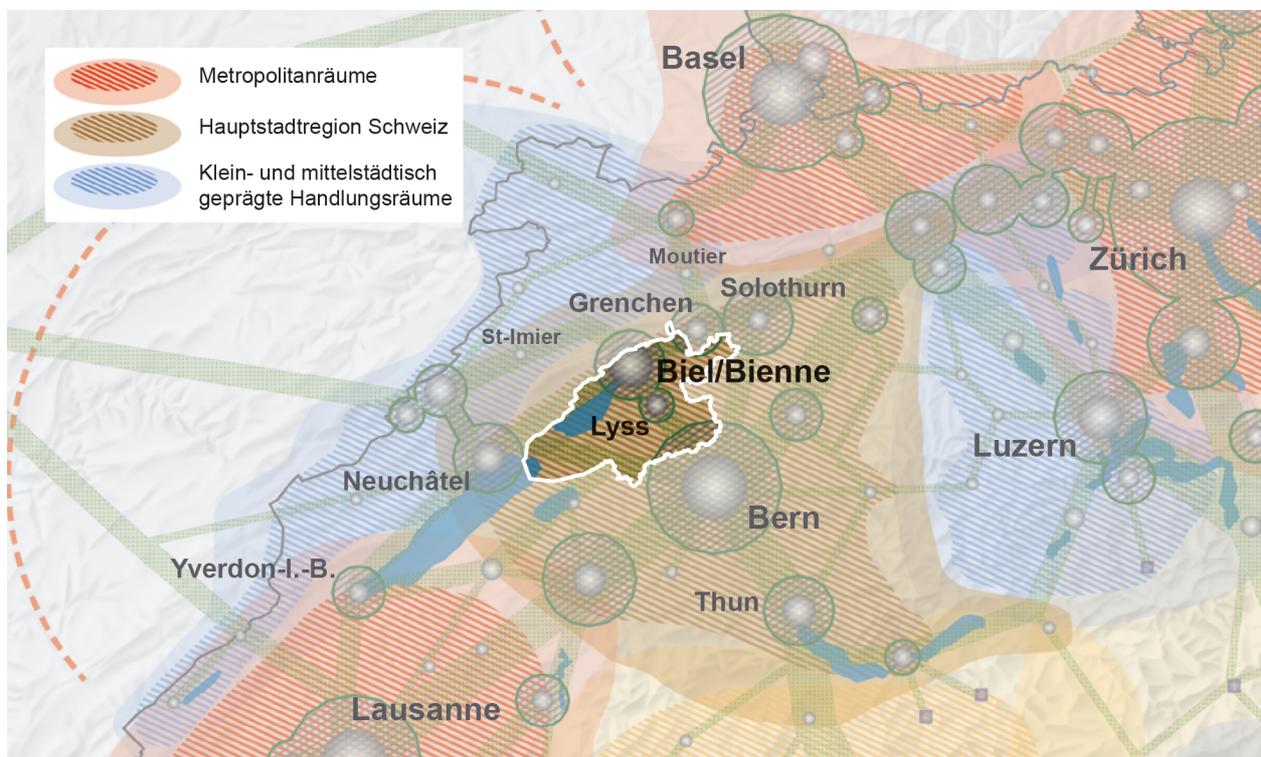


Abbildung 3 Ausschnitt Raumkonzept Schweiz mit grossräumiger Einbettung der Region Biel-Seeland

## 2.1.2 Landschaftliche Gliederung

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

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

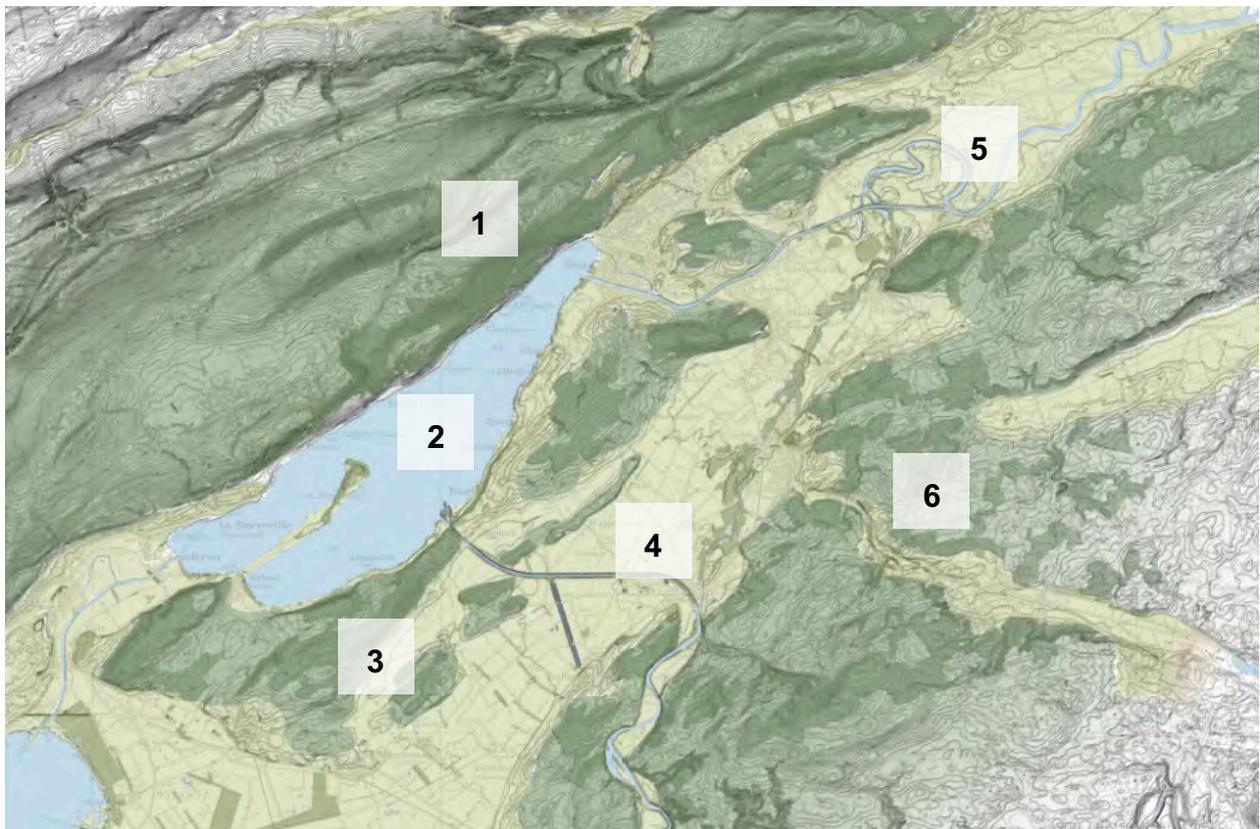


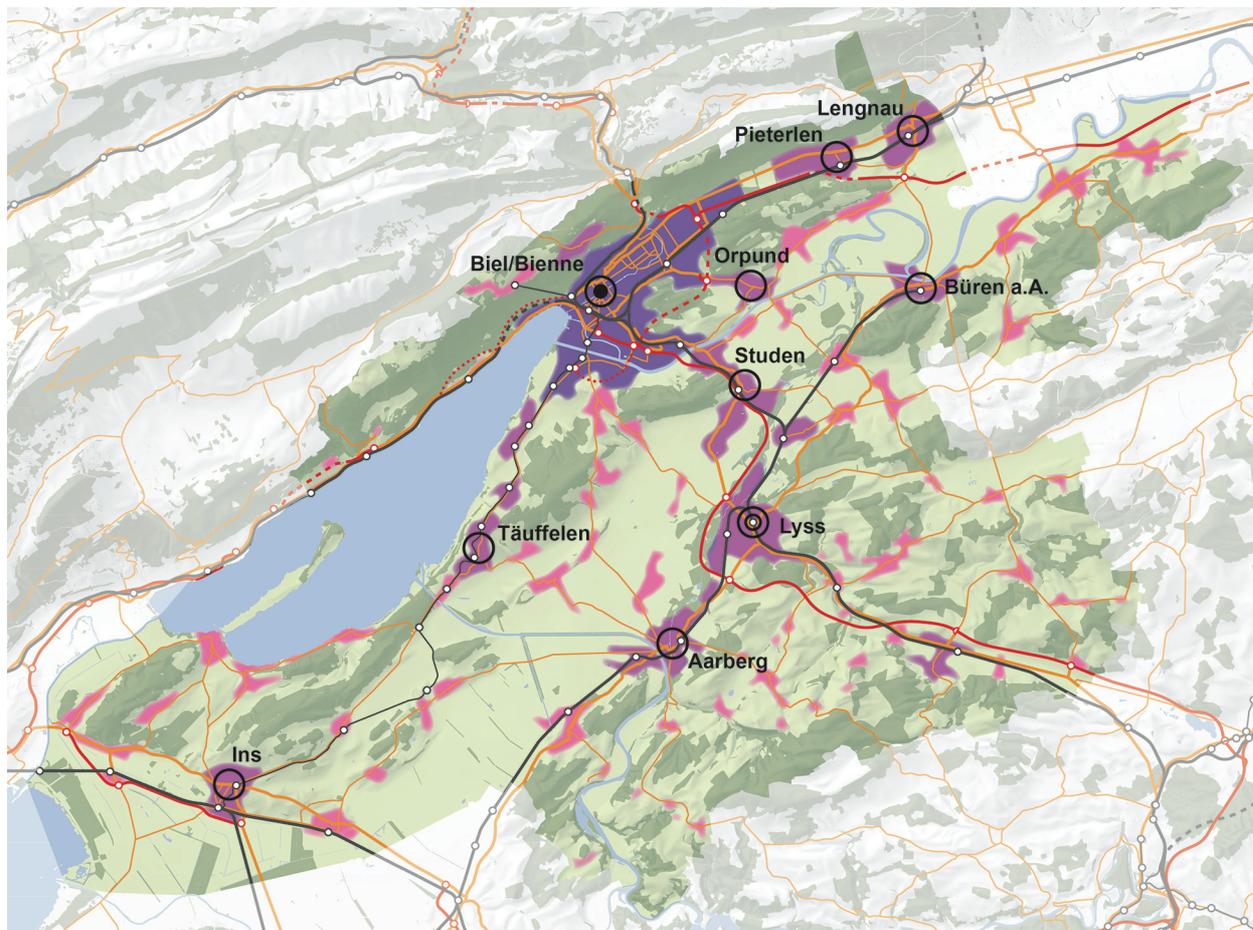
Abbildung 4 Landschaftsräume der Region

## 2.1.3 Raumtypen und Zentralitätsstruktur

Der kantonale Richtplan 2030 definiert fünf Raumtypen und überlagernd vier Zentralitätsstufen.<sup>4</sup> Abbildung 5 zeigt die für die Region Biel-Seeland relevanten Raumtypen und Zentralitätsstufen und die Zuordnung der Gemeinden.

---

<sup>4</sup> Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030, Massnahmen C\_01 und C\_02



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

Abbildung 5 Raumtypen und Zentralitätsstufen

### 2.1.4 Innere Gliederung

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

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

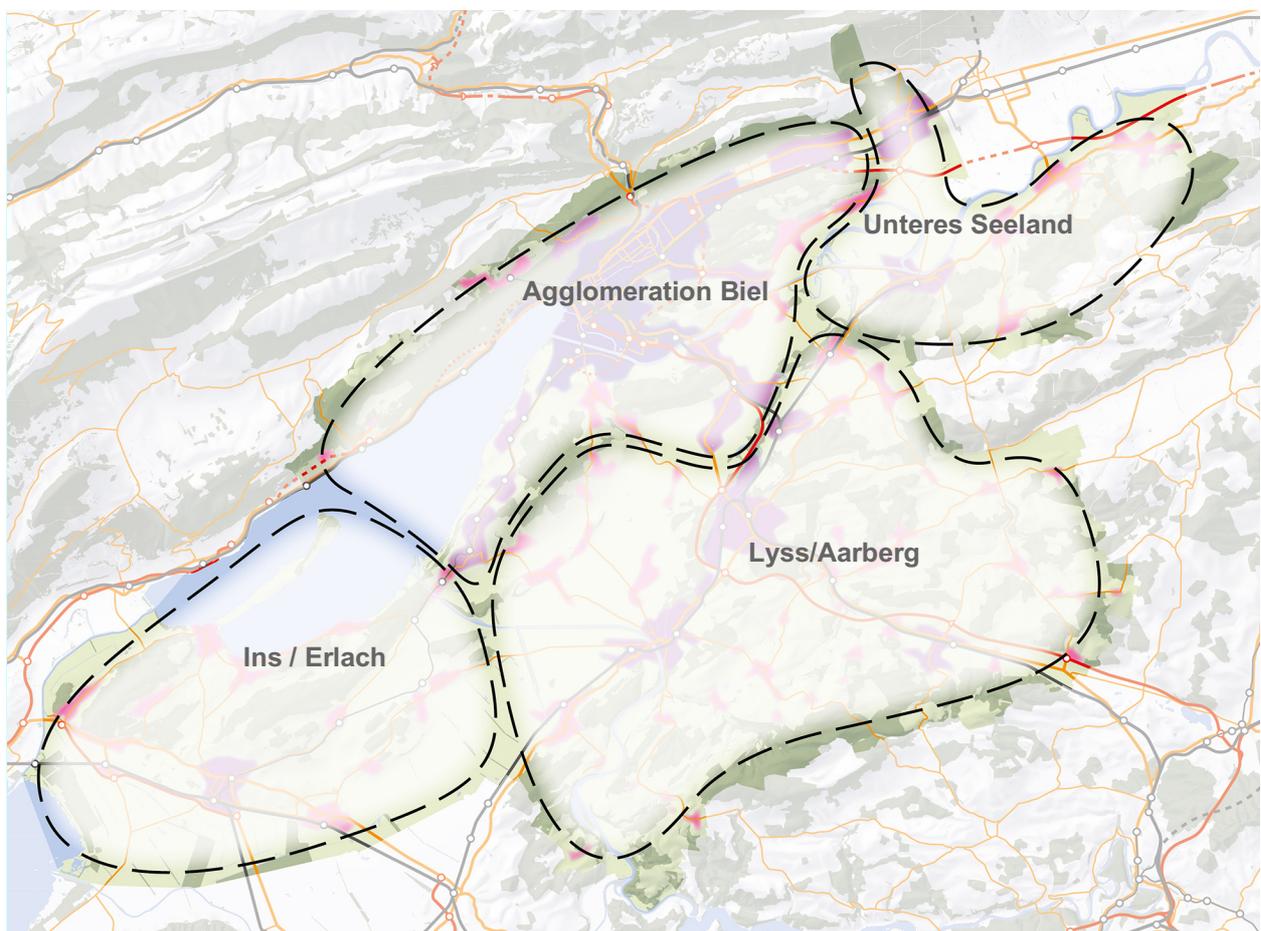


Abbildung 6 Räumliche-funktionale Teilgebiete

### 2.1.5 Bevölkerung und Wirtschaft

#### Entwicklung und räumliche Verteilung der Bevölkerung

Die Region Biel-Seeland zählt 2018 eine Wohnbevölkerung von 175 500 Personen (Tabelle 1). Die räumliche Verteilung zeigt eine deutliche Konzentration. 75 Prozent der Menschen wohnen in der Agglomeration und in den Gemeinden auf den Entwicklungsachsen, 25 Prozent im ländlichen Raum. Mehr als die Hälfte (57 Prozent) der Regionsbevölkerung wohnt in einer der neun Zentrumsgemeinden (Biel, Lyss,

Aarberg, Büren, Ins, Lengnau, Orpund, Pieterlen, Studen, Täuffelen). Annähernd ein Drittel (31 Prozent) lebt in der Stadt Biel.

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

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

	2002	2010	2018	2002 bis 2010		2010 bis 2018		Anteil 2018
				absolut	pro Jahr	absolut	pro Jahr	
Urbane Kerngebiete der Agglomeration	65 400	68 800	74 000	3 400	0,7 %	5 200	0,9 %	42 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	49 000	52 400	58 400	3 400	0,9 %	6 000	1,4 %	33 %
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	38 800	40 200	43 200	1 400	0,4 %	3 000	0,9 %	25 %
<b>Region</b>	<b>153 200</b>	<b>161 400</b>	<b>175 500</b>	<b>8 200</b>	<b>0,7 %</b>	<b>14 100</b>	<b>1,1 %</b>	<b>100 %</b>

davon Zentren:

Biel	48 300	50 700	55 200	2 400	0,6 %	4 500	1,1 %	31 %
Lyss	12 700	13 700	14 900	1 000	1,0 %	1 200	1,1 %	8 %
Zentren 4. Stufe	24 900	26 700	30 300	1 800	0,9 %	3 600	1,7 %	17 %
<b>Zentren</b>	<b>85 900</b>	<b>91 100</b>	<b>100 400</b>	<b>5 200</b>	<b>0,8 %</b>	<b>9 300</b>	<b>1,3 %</b>	<b>57 %</b>

Werte gerundet. Summen können abweichen.

**Tabelle 1** Wohnbevölkerung: Entwicklung 2002 bis 2018

*Datengrundlage: Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes ESPOP (bis 2010); Statistik der Bevölkerung und Haushalte STATPOP (ab 2011)*

### Entwicklung und räumliche Verteilung der Beschäftigten

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

Zwischen 2001 und 2016 hat die Zahl der Beschäftigten um 12 800 Personen zugenommen. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 1,1 Prozent. Die Stadt Biel und Lyss verzeichneten ein über-

durchschnittliches Wachstum von jährlich 1,3 Prozent. Aber auch auf den Entwicklungsachsen und im ländlichen Raum ist die Zahl der Beschäftigten um 1 Prozent oder mehr angestiegen.

	2001	2016	2001 bis 2016		Anteil 2016
			absolut	pro Jahr	
Urbanes Kerngebiet der Agglomeration	40 600	47 800	7 200	1,2 %	55 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	21 000	24 500	3 500	1,1 %	28 %
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	13 000	15 000	2 000	1,0 %	17 %
<b>Region</b>	<b>74 500</b>	<b>87 300</b>	<b>12 800</b>	<b>1,1 %</b>	<b>100 %</b>

davon Zentren:

Biel	33 400	40 100	6 700	1,3 %	46 %
Lyss	6 800	8 100	1 300	1,3 %	9 %
Zentren 4. Stufe	11 100	12 800	1 600	1,0 %	15 %
<b>Zentren</b>	<b>51 400</b>	<b>61 000</b>	<b>9 600</b>	<b>1,2 %</b>	<b>70 %</b>

Werte gerundet. Summen können abweichen.

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

**Tabelle 2** Beschäftigte: Entwicklung 2001 bis 2016

*Datengrundlage: Betriebszählung BZ (bis 2008); Statistik der Unternehmensstruktur STATENT (ab 2012)*

### Wirtschaftsstruktur

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

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

**Tabelle 3** Vollzeitäquivalente in den Wirtschaftssektoren 2018

*Datengrundlage: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT)*

## 2.1.6 Raumnutzerdichte

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

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

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

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

<sup>5</sup> Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030, Massnahme A\_01

Raumtyp	Gemeinde	Raumnutzerdichte		Mindestdichte	
		Richtwert	Ist-Wert	Kulturland	Nichtkulturland
	Büetigen	39	40 ●	0,50	0,45
	Bühl	39	34 ●	0,50	0,45
	Diessbach bei Büren	39	42 ●	0,50	0,45
	Dotzigen	39	48 ●	0,50	0,45
	Epsach	39	36 ●	0,50	0,45
	Erlach	39	61 ●	0,50	0,45
	Finsterhennen	39	35 ●	0,50	0,45
	Gals	39	40 ●	0,50	0,45
	Gampelen	39	35 ●	0,50	0,45
	Grossaffoltern	39	42 ●	0,50	0,45
	Hagneck	39	29 ●	0,50	0,45
	Hermrigen	39	29 ●	0,50	0,45
	Jens	39	31 ●	0,50	0,45
	Kallnach	39	37 ●	0,50	0,45
	Kappelen	39	43 ●	0,50	0,45
	Leuzigen	39	31 ●	0,50	0,45
	Ligerz	39	61 ●	0,50	0,45
	Lüscherz	39	25 ●	0,50	0,45
	Meienried			0,50	0,45
	Meinisberg	39	39 ●	0,50	0,45
	Merzligen	39	29 ●	0,50	0,45
	Müntschemier	39	44 ●	0,50	0,45
	Oberwil bei Büren	39	34 ●	0,50	0,45
	Radelfingen	39	41 ●	0,50	0,45
	Rapperswil	39	43 ●	0,50	0,45
	Rüti bei Büren	39	40 ●	0,50	0,45
	Safnern	39	42 ●	0,50	0,45
	Scheuren	39	32 ●	0,50	0,45
	Schwadernau	39	44 ●	0,50	0,45
	Seedorf	39	45 ●	0,50	0,45
	Siselen	39	31 ●	0,50	0,45
	Treiten	39	30 ●	0,50	0,45
	Tschugg	39	33 ●	0,50	0,45
	Twann-Tüscherz	39	76 ●	0,50	0,45
	Vinelz	39	23 ●	0,50	0,45
	Walperswil	39	39 ●	0,50	0,45
	Wengi	39	29 ●	0,50	0,45

**Raumnutzerdichte:**

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

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

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

**Tabelle 4** Raumnutzerdichte und Mindestdichte für Ein- und Umzonungen

*Datengrundlage: Erhebung AGR (2019)*

### 2.1.7 Überbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen

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

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

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

WMK = Wohn-, Misch und Kernzonen

**Tabelle 5** Überbaute und unüberbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen

*Datengrundlage: Erhebung AGR (2019)*

### 2.1.8 Baulandreserven

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

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

	Unüberbaute Bauzonen						Innere Reserven	
	WMK		A		Total		WMK	
Urbanes Kerngebiet der Agglomeration	45,4	20 %	39,8	26 %	85,2	22 %	88,7	22 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	95,1	41 %	68,7	44 %	163,8	42 %	214,1	42 %
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	91,6	39 %	47,4	30 %	139,0	36 %	256,9	36 %
<b>Region</b>	<b>232,2</b>	<b>100 %</b>	<b>155,8</b>	<b>100 %</b>	<b>388,0</b>	<b>100 %</b>	<b>559,7</b>	<b>100 %</b>

davon Zentren:

Biel (2. Stufe)	27,3	12 %	28,3	18 %	55,6	14 %	59,0	11 %
Lyss (3. Stufe)	11,3	5 %	13,3	9 %	24,7	6 %	28,8	5 %
Zentren 4. Stufe	56,4	24 %	49,8	32 %	106,2	27 %	119,9	21 %
<b>Zentren</b>	<b>95,0</b>	<b>41 %</b>	<b>91,4</b>	<b>59 %</b>	<b>186,4</b>	<b>47 %</b>	<b>207,7</b>	<b>37 %</b>

**Tabelle 6** Unüberbaute Bauzonen und innere Reserven 2018

Datengrundlage: Erhebung AGR (2019)

### Kapazität der Baulandreserven für Wohnen und Mischnutzung

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

	Kapazität der unüberbauten WMK			Kapazität der inneren Reserven WMK (1/3)			Total Kapazität Wohnen und Mischnutzung		
	GF ha	Personen	Anteil	GF ha	Personen	Anteil	GF ha	Personen	Anteil
Urbanes Kerngebiet der Agglomeration	24,7	4 900	31 %	21,3	4 200	16 %	46,0	9 100	21 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	32,2	6 500	41 %	47,0	10 300	38 %	79,2	16 800	39 %
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	23,1	4 600	29 %	61,6	12 300	46 %	84,7	16 900	40 %
<b>Region</b>	<b>80,0</b>	<b>16 000</b>	<b>100 %</b>	<b>134,3</b>	<b>26 800</b>	<b>100 %</b>	<b>214,3</b>	<b>42 800</b>	<b>100 %</b>

davon Zentren:

Biel (2. Stufe)	16,5	3 300	21 %	14,2	2 800	11 %	30,7	6 100	14 %
Lyss (3. Stufe)	4,0	800	5 %	6,9	1 400	5 %	10,9	2 200	5 %
Zentren 4. Stufe	19,9	4 000	25 %	24,4	5 800	21 %	44,3	9 800	23 %
<b>Zentren</b>	<b>40,4</b>	<b>8 100</b>	<b>51 %</b>	<b>45,5</b>	<b>10 000</b>	<b>37 %</b>	<b>85,9</b>	<b>18 100</b>	<b>42 %</b>

**Tabelle 7** Rechnerische Kapazität der Bauzonenreserven für Wohnen und Mischnutzung

### Zusätzliche Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale

Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete werden als unüberbaute oder unternutze Bauzone mit der heute zulässigen Nutzungsdichte erfasst. Mit der angestrebten Verdichtung wird sich das Nutzungsmass aber deutlich erhöhen. Dadurch ergeben sich zusätzliche Kapazitäten, die in Tabelle 7 nicht enthalten sind. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Informationen wird die zusätzliche Kapazität in den bekannten Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete auf 6 500 Personen geschätzt.

### Kapazität der Baulandreserven für Arbeitsnutzungen

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

	Kapazität der unüberbauten Arbeitszonen			Kapazität der inneren Reserven WMK 3. Sektor	Total Kapazität Arbeitsnutzungen	
	GF ha	2. Sektor	3. Sektor		Beschäftigte	Anteil
Urbanes Kerngebiet der Agglomeration	19,3	900	1 700	3 800	6 400	24 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	24,1	1 500	2 700	7 000	11 200	40 %
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	16,6	1 100	1 900	7 100	10 100	36 %
<b>Region</b>	<b>54,5</b>	<b>3 500</b>	<b>6 300</b>	<b>17 900</b>	<b>27 700</b>	<b>100 %</b>

davon Zentren:

Biel (2. Stufe)	9,9	600	1 200	2 500	4 300	16 %
Lyss (3. Stufe)	4,7	300	500	900	1 700	6 %
Zentren 4. Stufe	17,4	1 100	2 000	4 100	7 200	26 %
<b>Zentren</b>	<b>32,0</b>	<b>2 000</b>	<b>3 700</b>	<b>7 500</b>	<b>13 200</b>	<b>48 %</b>

Tabelle 8 Rechnerische Kapazität der Bauzonenreserven für Wohnen und Mischnutzung

### 2.1.9 Versorgung

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

### 2.1.10 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte und Strategische Arbeitszonen

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

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

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

### 2.1.11 Verkehrsintensive Vorhaben

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

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

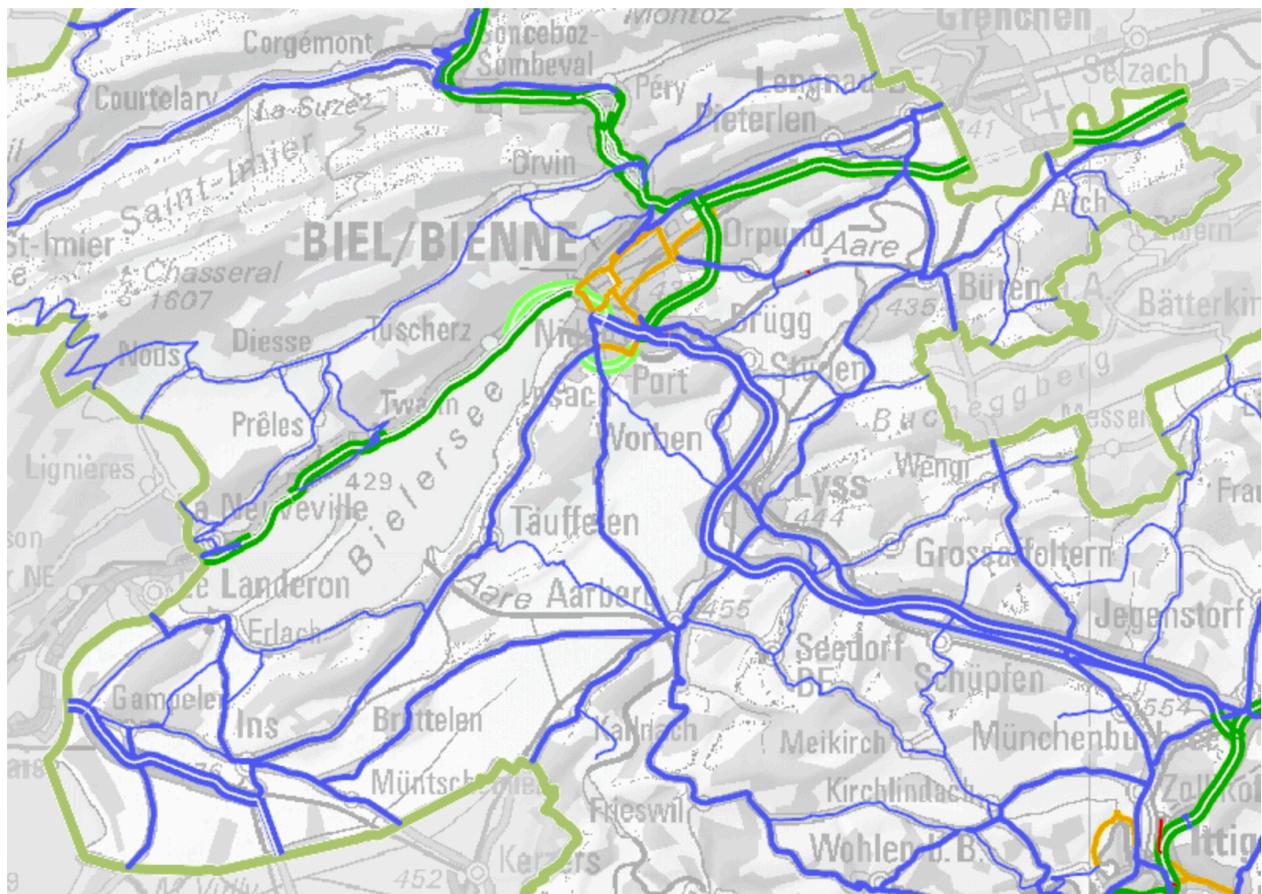
Bei den bestehenden ViV handelt es sich um Einkaufszentren, Fachmärkte, Fussball- und Eishockeystadion sowie produzierende Betriebe. Für jedes ViV werden Fahrtenkontingente festgelegt, deren Einhaltung durch die Standortgemeinden kontrolliert wird. Die Fahrtenkontingente sind auf die Kapazität des Verkehrssystems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

Gemeinde	ViV-Standort	Kategorie	Fahrtenobergrenze
Aarberg	Alte Ziegelei	Regional	2 300
Biel	Bözingenfeld Hornbach	Regional	2 900
Biel	Bözingenfeld Rolex	Regional	2 541
Biel	Spitalzentrum	Regional	3 580
Biel	Bözingenfeld Centre Boujean	Kantonal	7 000
Biel	Bözingenfeld Stades de Bienne	Kantonal	Fussball 4 000 Eishockey < 2 000
Biel	Masterplan Coop	Kantonal	6 000
Brügg	Industrie- und Gewerbezone Centre Brügg	Kantonal	12 150
Nidau	Gewerbezone Ipsachstrasse	Regional	650
Lyss	Bahnhof Lyssbachpark	Kantonal	5 200

## 2.1.12 Strassennetz

Das übergeordnete Strassennetz ist in [Abbildung 7](#) dargestellt. Es besteht aus:

- » der Nationalstrasse N5 Yverdon-Luterbach mit dem Ostast der A5 Umfahrung Biel
- » der Nationalstrasse N6 Biel-Gampel (Übernahme durch den Bund per 1.1.2020)
- » der Nationalstrasse N16 Boncourt-Biel
- » der Nationalstrasse N20 Le Locle-Murten (Übernahme durch den Bund per 1.1.2020)
- » den Kantonsstrassen der Kategorien B und C
- » Wichtigen Gemeindestrassen mit ortsverbindender Funktion



### Legende

 Kantonsstrasse Kategorie A (Autobahn, Autostrasse)	 Nationalstrasse 1. und 2. Klasse
 Kantonsstrasse Kategorie A	 Nationalstrasse 3. Klasse
 Kantonsstrasse Kategorie B	 Nationalstrasse Anschluss
 Kantonsstrasse Kategorie C	 Nationalstrasse geplant
 Kantonsstrasse Rampe	 Wichtige Gemeindestrasse
 Kantonsstrasse Radweg	

### Abbildung 7 Übergeordnetes Strassennetz

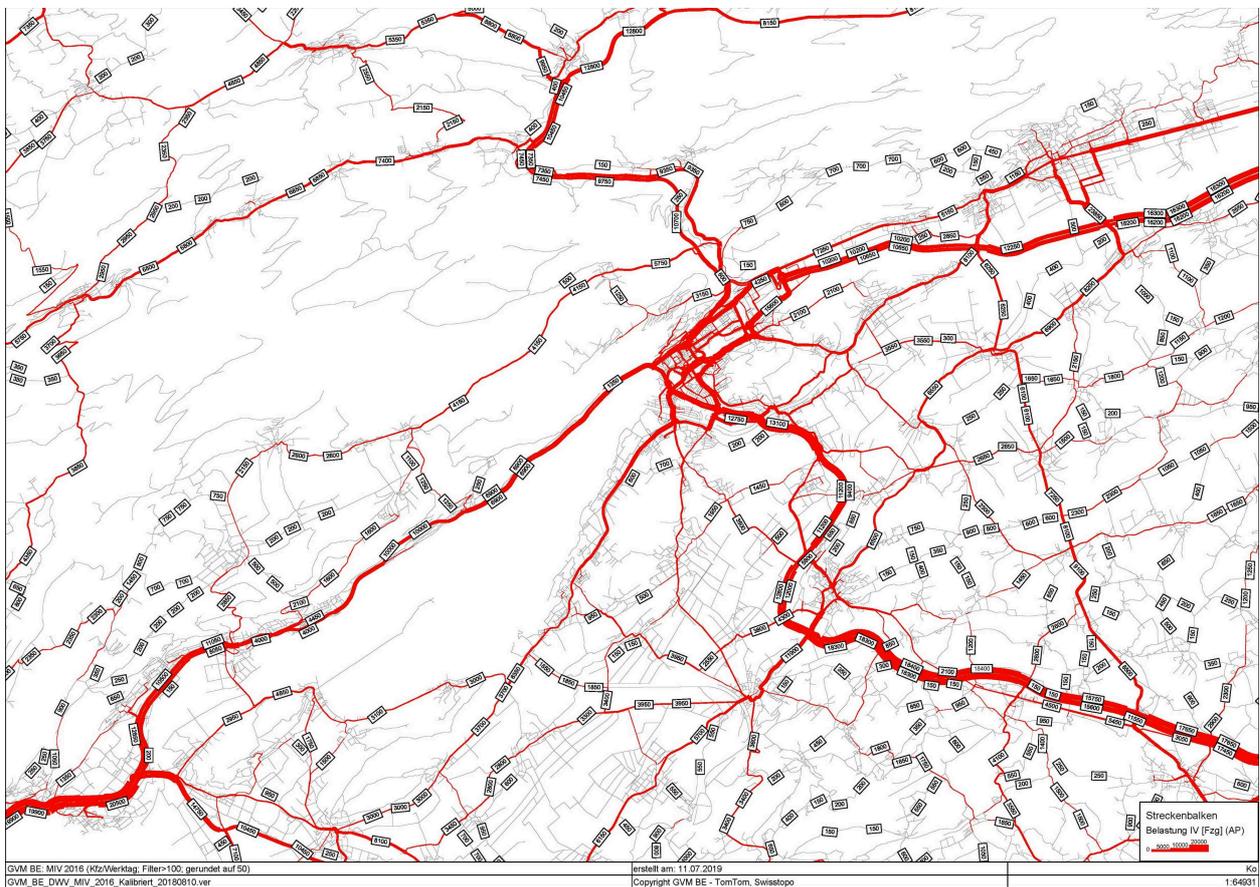
Quelle: Geoportal Kanton Bern (2020). Die Übernahme der N6 Biel-Gampel und der N20 Le Locle-Murten durch den Bund per 1.1.2020 ist noch nicht nachgeführt.

### 2.1.13 Strassenverkehrsbelastung

Die Belastung des Strassennetzes 2016 ist in [Abbildung 8](#) schematisch dargestellt. Erkennbar sind die starken Belastungen des Hauptstrassennetzes im Agglomerationskern, im Kerngebiet von Lyss sowie auf den regionalen Hauptachsen. Abschnitte mit den stärksten Belastungen sind (Durchschnittlicher Werktagverkehr DWV in Motorfahrzeugen Mfz):

- » 30 000-35 000 Mfz: N6 Lyss-Bern
- » 25 000-30 000 Mfz: N6 Lyss-Biel, N5 Biel-Grenchen
- » 20 000-25 000 Mfz: N16 La Heutte-Biel
- » 15 000-20 000 Mfz: N5 Biel-La Neuveville, N20 Ins-Thielle
- » 10 000-15 000 Mfz: Ins-Kerzers, Lyss-Aarberg, Hauptstrassen in Lyss, linkes Bielerseeufer

[Abbildung 8](#) zeigt die Situation vor Eröffnung des A5 Ostasts im Herbst 2017. Auf den Strassen im Umfeld des A5 Ostasts konnten dank einer Verlagerung die Verkehrsmengen reduziert werden.



**Abbildung 8** Strassenverkehrsbelastung, Stand 2016

Quelle: Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern



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

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

Abbildung 10 und Abbildung 11 zeigen die öV-Erschliessungsgüte der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten. In folgenden Vorranggebieten ist die öV-Erschliessungsgüte ungenügend:

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

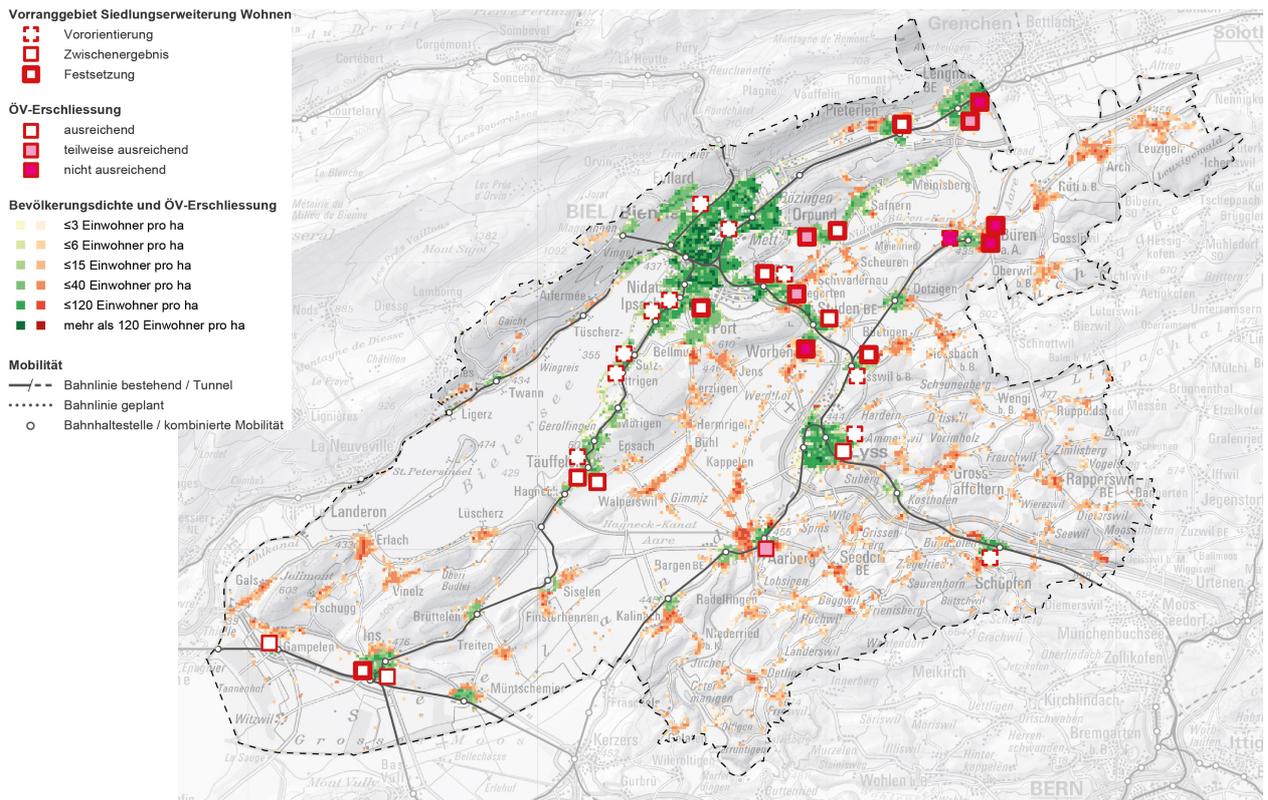


Abbildung 10 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und öV-Güteklassen

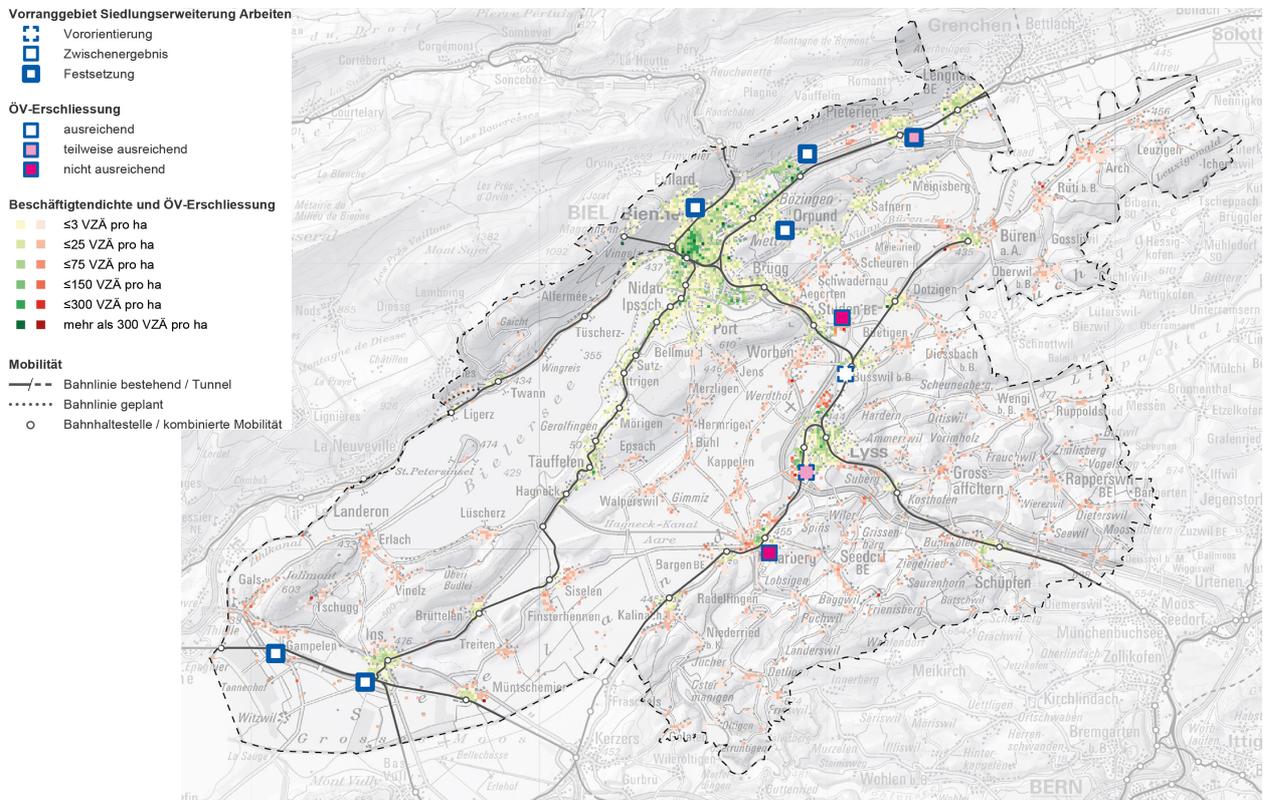


Abbildung 11 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und öV-Güteklassen

### 2.1.16 Langsamverkehr

Das Veloverkehrsnetz besteht aus Strassen mit Mischverkehr sowie separaten Velowegen und Velorouten auf Flurwegen. Wichtig sind Veloabstellplätze bei den ÖV-Haltestellen und wichtigen Zielorten.

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

*Parallel zum RGSK 2021 wird die regionale Velonetzplanung Biel-Seeland erarbeitet. Die Ergebnisse werden nach der Mitwirkung in das RGSK 2021 integriert.*

## 2.2 Zukünftiger Zustand

### 2.2.1 Bevölkerungsentwicklung

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

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

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

	ENTWICKLUNG 2002 BIS 2018					TRENDSZENARIO 2035			
	Stand 2002	Stand 2018	Anteil 2018	Zunahme absolut	Zunahme pro Jahr	2035	Anteil 2035	Zunahme absolut	Zunahme pro Jahr
Urbane Kerngebiete der Agglomeration	65 400	74 000	42 %	8 600	0,8%	88 700	43%	14 700	1,2%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	49 000	58 400	33 %	9 400	1,2%	65 900	32%	7 500	0,8%
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	38 800	43 200	25 %	4 300	0,7%	49 600	24%	6 400	0,9%
<b>Region</b>	<b>153 200</b>	<b>175 500</b>	<b>100 %</b>	<b>22 300</b>	<b>0,9%</b>	<b>204 100</b>	<b>100%</b>	<b>28 600</b>	<b>1,0%</b>

davon Zentren:

Biel (2. Stufe)	48 300	55 200	31 %	6 900	0,9%	67 500	33%	12 200	1,3%
Lyss (3. Stufe)	12 700	14 900	8 %	2 200	1,1%	16 300	8%	1 400	0,6%
Zentren 4. Stufe	24 900	30 300	17 %	5 400	1,3%	34 200	17%	4 000	0,8%
<b>Zentren</b>	<b>85 900</b>	<b>100 400</b>	<b>57 %</b>	<b>14 500</b>	<b>1,1%</b>	<b>118 000</b>	<b>58%</b>	<b>17 600</b>	<b>1,0%</b>

Werte gerundet. Summen können abweichen.

#### **Tabelle 9** Wohnbevölkerung: Trendszenario 2035

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

### 2.2.2 Arbeitsplatzentwicklung

Zur künftigen Entwicklung der Beschäftigten gibt es keine verlässlichen Aussagen. Sie ist abhängig von der konjunkturellen Entwicklung, den künftigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und unternehmerischen Entscheiden. Ausgehend von der bisherigen Entwicklung wird für die Arbeitsplätze dasselbe Wachstum angenommen wie für die Bevölkerung. Das daraus resultierende Trendszenario ist in **Tabelle**

10) abgebildet. Demnach arbeiten im Jahr 2035 in der Region rund 103 000 Personen. Dies entspricht einer Zunahme um 15 800 Personen und einem jährlichen Wachstum von 1,0 Prozent. 75 Prozent dieses Wachstums entfällt auf die Zentren, knapp 60 Prozent auf die Stadt Biel.

	ENTWICKLUNG 2001 BIS 2016					TRENDSZENARIO 2035			
	Stand 2001	Stand 2016	Anteil 2016	Zunahme absolut	Zunahme pro Jahr	2035	Anteil 2035	Zunahme absolut	Zunahme pro Jahr
Urbanes Kerngebiet der Agglomeration	40 600	47 800	55%	7 200	1,2%	58 000	56%	10 200	1,1%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	21 000	24 500	28%	3 500	1,1%	27 900	27%	3 400	0,7%
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	13 000	15 000	17%	2 000	1,0%	17 200	17%	2 200	0,8%
<b>Region</b>	<b>74 500</b>	<b>87 300</b>	<b>100 %</b>	<b>12 800</b>	<b>1,1%</b>	<b>103 000</b>	<b>100 %</b>	<b>15 800</b>	<b>1,0%</b>

davon Zentren:

Biel (2. Stufe)	33 400	40 100	46 %	6 700	1,3%	49 000	48 %	9 100	1,2%
Lyss (3. Stufe)	6 800	8 100	9 %	1 300	1,3%	8 900	9 %	800	0,5%
Zentren 4. Stufe	11 100	12 800	15 %	1 600	1,0%	14 500	14 %	1 900	0,8%
<b>Zentren</b>	<b>51 400</b>	<b>61 000</b>	<b>70 %</b>	<b>9 600</b>	<b>1,2%</b>	<b>72 400</b>	<b>71 %</b>	<b>11 800</b>	<b>1,0%</b>

Werte gerundet. Summen können abweichen.

**Tabelle 10 Beschäftigte: Entwicklung 2008 bis 2016 und Trendszenario 2035**

*Datengrundlage: Betriebszählung BZ (2008); Statistik der Unternehmensstruktur STATENT (ab 2012); Statistikkonferenz des Kantons Bern: Regionalisierte Bevölkerungsszenarien für den Kanton Bern bis zum Jahr 2045 (Ausgabe 2016)*

## 2.2.3 Versorgung

### Öffentliche Einrichtungen

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

### Konsumgüterversorgung

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

## **Erholungs- und Freizeiteinrichtungen**

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

### **2.2.4 Verkehrsintensive Vorhaben**

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

In der Gewerbezone Bruggmoos (Brügg) ist ein Ersatz-Neubau für das Spitalzentrum Biel in Planung (Realisierung bis 2028), der als verkehrsintensives Vorhaben gilt. Der ViV-Standort wird im RGSK 2021 als Vororientierung aufgenommen. Die Überführung in eine Festsetzung erfolgt, sobald die laufende Machbarkeitsstudie und die Abstimmung von Siedlung und Verkehr abgeschlossen sind.

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

### **2.2.5 Baulandbedarf Wohnen**

#### **Kapazität der Bauzonenreserven**

Die Bauzonenreserven verfügen über die nötige Kapazität, um den grössten Teil des erwarteten Bevölkerungswachstums und Beschäftigtenwachstums aufzunehmen. Eine Herausforderung stellt die Verteilung der Bauzonenreserven dar. Im ländlichen Raum wird für die angestrebte moderate Entwicklung nur ein kleiner Teil der vorhandenen Bauzonenreserve benötigt. In den urbanen Kerngebieten und in den regionalen Zentren hingegen muss für das erwartete Wachstum der grösste Teil der Bauzonenreserven aktiviert werden. Da dies nicht vollständig möglich ist, sind in diesen Gebieten bei Bedarf mittel- bis langfristig auch Einzonungen in Betracht zu ziehen.

#### **Wohnbaulandbedarf gemäss kantonalem Richtplan**

Der Baulandbedarf für Wohnen wird durch den kantonalen Richtplan festgelegt (Massnahmenblatt A\_01). Er ergibt sich aus der Differenz zwischen dem theoretischen Wohnbaulandbedarf, der auf dem angestrebten Bevölkerungswachstum pro Raumtyp basiert, und den bestehenden Bauzonenreserven in der Gemeinde. Nur wenn der 15-jährige Baulandbedarf die massgebenden Bauzonenreserven übersteigt, sind Einzonungen möglich. Andernfalls müssen zuerst die vorhandenen Reserven mobilisiert werden.

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

Raumtyp	Gemeinde	Wohnbaulandedarf in ha	Bilanz in ha
Urbane Kerngebiete der Agglomeration	Biel (Zentrum 2. Stufe)	34.0	<b>34.0</b>
	Brügg	0.8	0.8
	Ipsach	0	-2.2
	Nidau	6.9	<b>6.9</b>
	Port	0	-3.4
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	Aarberg (Zentrum 4. Stufe)	8.8	<b>8.8</b>
	Aegerten	0	-1.2
	Büren an der Aare (Zentrum 4. Stufe)	2.3	<b>2.3</b>
	Evilard	0	-12.3
	Ins (Zentrum 4. Stufe)	0	-6.4
	Lengnau (Zentrum 4. Stufe)	0	-0.3
	Lyss (Zentrum 3. Stufe)	20.6	<b>20.6</b>
	Mörigen	0	-2.1
	Orpund (Zentrum 4. Stufe)	0	-8.7
	Pieterlen (Zentrum 4. Stufe)	0	-2.3
	Schüpfen	4.2	<b>4.2</b>
	Studen (Zentrum 4. Stufe)	5.2	<b>5.2</b>
	Sutz-Lattrigen	0	-3.5
	Täuffelen (Zentrum 4. Stufe)	0	-7.2
	Worben	0.8	0.8
	Zentrumsnahe ländliche Gebiete	Arch	0
Bargen		0	-2.4
Bellmund		0	-4.5
Brüttelen		0	-2.1
Büetigen		0	-1.2
Bühl		0	-0.9
Diessbach bei Büren		0.4	0.4
Dotzigen		0	-0.6
Epsach		0	-0.6
Erlach		0	-0.8
Finsterhennen		0	-2.2
Gals		0.1	0.1
Gampelen		0	-4.7
Grossaffoltern		0	-1.7
Hagneck		0	-2.0
Hermrigen		0	-0.3
Jens		0	-2.6
Kallnach		0	-6.4
Kappelen		1.1	1.1
Leuzigen		0	-5.7
Ligerz		0	-0.8
Lüscherz		0	-3.6
Meienried		0	0
Meinisberg		0	-2
Merzligen		0	-2.6
Müntschemier		0	-0.6

Raumtyp	Gemeinde	Wohnbaulandedarf in ha	Bilanz in ha
	Oberwil bei Büren	0	-4.2
	Radelfingen	0.8	0.8
	Rapperswil	0	-2.0
	Rüti bei Büren	0	-0.8
	Safnern	0	-2.8
	Scheuren	0	-1.8
	Schwadernau	0	-0.4
	Seedorf	0.5	0.5
	Siselen	0	-3.1
	Treiten	0	-2.3
	Tschugg	0	-2.9
	Twann-Tüscherz	0	-0.3
	Vinelz	0	-5.6
	Walperswil	0.1	0.1
	Wengi	0	-2.1

Tabelle 11 Wohnbaulandbedarf der Gemeinden, Stand 2018

*Datengrundlage: Erhebung AGR (2019)*

## 2.2.6 Strassennetz

Das Ausführungsprojekt für die A5 Westumfahrung Biel ist bis Juni 2020 sistiert. Das weitere Vorgehen hängt vom Ergebnis des laufenden Dialogprozesses ab. Unabhängig davon ist klar, dass die Westumfahrung Biel in den nächsten zwanzig Jahren nicht zur Verfügung stehen wird.

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

## 2.2.7 Verkehrsaufkommen

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

- » DWV 2040: Das Strassennetz ist 2040 insgesamt etwas stärker belastet als 2016 (Zunahme +10% bis +20%). Das Gesamtbild auf den regionalen Strassen präsentiert sich grundsätzlich wie 2018 nach Eröffnung des A5 Ostasts mit starken Belastungen des Hauptstrassennetzes im Agglomerationskern, im Kerngebiet von Lyss sowie auf den regionalen Hauptachsen.
- » Auf der Achse Leuzigen-Büren-Lyss und Büren-Rapperswil ist der Effekt der A5 Umfahrung Biel insofern leicht spürbar, als hier keine Zunahmen oder leichte Verkehrsabnahmen prognostiziert werden.
- » Auf der anderen Seite weisen die übergeordneten Strassen (bestehende und neu klassierte Nationalstrassen) überproportionale Zunahmen von +28% bis +40% auf. Ebenfalls eine starke Verkehrszunahme wird auf der Achse Aarberg-Kerzers prognostiziert (+35%).
- » Auf der N20 (Umfahrung Gampelen) verzeichnet das Modell eine Zunahme von +30% auf 20 000 Mfz.

## 2.2.8 Liniennetz und ÖV-Angebot

Beim Schienenverkehr werden die folgenden Massnahmen als gesichert und bis 2040 realisiert angenommen:

- » RE-Halbstundentakt Bern-Neuenburg über Ins (STEP 2025)
- » Weiterführung der auf dem Abschnitt Fribourg-Murten verkehrenden S21 bis nach Ins

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

## 2.2.9 Veloverkehr

*Parallel zum RGSK 2021 wird regionale Velonetzplanung Biel-Seeland erarbeitet. Die Ergebnisse werden nach der Mitwirkung in das RGSK 2021 integriert.*

## 3 Handlungsbedarf

### 3.1 Übergeordneter Kontext

#### Positionierung der Region im übergeordneten Kontext

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

#### Innerregionale Zusammenarbeit

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

### 3.2 Stärken und Schwächen

#### Bevölkerung und Wirtschaft

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>» Grosses Know-how und führende Unternehmen in den Bereichen Präzisionsmechanik und erneuerbare Energien</li> <li>» Grosses und qualitativ hochstehendes Ausbildungsangebot im Bereich Präzisionsmechanik</li> <li>» Mehrsprachigkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Das Arbeitsplatzwachstum hält nicht mit dem Bevölkerungszuwachs Schritt</li> <li>» Mangel an Arealen für Betriebe mit einem Bedarf von 5 bis 10 ha Landfläche</li> <li>» Hemmung der wirtschaftlichen Entwicklung durch Kapazitätsengpässe im Strassennetz</li> <li>» Mangelnde Zusammenarbeit mit Nachbarkantonen auf institutioneller Ebene</li> </ul>

#### Siedlung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>» Bestehendes Siedlungsflächenangebot für kurz- und mittelfristige Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung an geeigneten Standorten (Agglomeration, Lyss, Aarberg, Schüpfen, Ins)</li> <li>» Umfassende Versorgungs- und Dienstleistungsangebote im Agglomerationskern und in den Ortskerne Lyss, Aarberg, Ins und Büren</li> <li>» Wirksame Lenkung und Begrenzung von verkehrintensiven Einrichtungen und Einkaufszentren</li> <li>» Vielfältiges Wohn- und Arbeitsplatzangebot für unterschiedliche Bedürfnisse</li> <li>» Einbettung in eine vielfältige Landschaft und kurze Wege in die Naherholungsgebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Erweiterung des Siedlungsgebietes an Standorten mit ungenügender ÖV-Erschliessung und mangelhaftem Angebot der Nahversorgung</li> <li>» Beschränkte Nutzungsreserven und -potenziale in Biel und Nidau</li> <li>» Zahlreiche Vorranggebiete Siedlungserweiterung mit schlechter ÖV-Erschliessung</li> <li>» Auswirkungen des Strassenverkehrs auf das Siedlungsgebiet insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrten und Ortszentren.</li> <li>» Beeinträchtigte Wohnqualität längs der Hauptachsen (Lärm, Luft)</li> </ul>

## Landschaft

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>» Grosse Vielfalt an unterschiedlichen Kulturlandschaften</li> <li>» Intakte Landschaftsräume und Naturbestände als attraktive und gut erreichbare Orte für Freizeit und Erholung</li> <li>» Bedeutende landwirtschaftliche Produktions- und Verarbeitungsregion</li> <li>» Vielfältiger Bestand an kulturhistorisch wertvollen Baubeständen</li> <li>» Schutz wertvoller Landschafts- und Naturräume</li> <li>» Aktivitäten zur ökologischen Pflege und Aufwertung der Landschaft</li> <li>» Für den Fuss- und Veloverkehr gut erreichbare Fluss- und Seeufer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Durch Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen fragmentierte Landschaftsräume</li> <li>» Durch Bahn und Autobahn beeinträchtigte BLN-Landschaft am Nordufer des Bielersees</li> <li>» Gefährdung der Produktionsbedingungen der Landwirtschaft (Transportrouten, Bodenqualität)</li> <li>» Weitere Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Einzonungen, Neuanlagen der Landwirtschaft, Erweiterung von Abbaugebieten, Ausbauten von technischen Infrastrukturen usw.</li> <li>» Strukturarme Räume in intensiv landwirtschaftlich genutzten Gebieten im Seeland</li> <li>» Beeinträchtigte Wildtierkorridore und Vernetzungsachsen</li> <li>» Beeinträchtigung von Natur- und Erholungsräumen durch Bahn- und Strassenlärm (BLN-Gebiete Linkes Bielerseeufer und Alte Aare, Taubenlochschlucht)</li> </ul>

## Mobilität und Verkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>» Gute Erreichbarkeit der Region für alle Verkehrsträger</li> <li>» Gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs</li> <li>» Entlastungswirkung des Ostasts der A5 Umfahrung</li> <li>» Gute topographische Verhältnisse für den Veloverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Mangelhafte Verkehrserschliessung auf der Ost-West-Achse ab Brügg zum linken und rechten Seeufer (v.a. auf der Strasse).</li> <li>» Mangelhafte ÖV-Erreichbarkeit von regionalen Zielschwerpunkten (insb. Bözingenfeld)</li> <li>» Fehlende oder ungenügende ÖV-Erschliessung von Arbeitszonen (Lyss, Studen)</li> <li>» Kapazitätsengpässe auf stark ausgelasteten ÖV-Linien in Spitzenzeiten (Biel-Bern, Ins-Biel, Aarberg-Lyss)</li> <li>» Begrenzte Kapazitäten im Strassennetz erschweren künftige Entwicklung im Agglomerationskern und in Lyss</li> <li>» Wirtschaftliche Grenzen der ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum</li> <li>» Mangelhafte Erschliessung der Industriezone Lyss Nord</li> <li>» Mangelhafter Anschluss Studen an die T6</li> </ul>

### 3.3 Handlungsbedarf Bevölkerung und Wirtschaft

#### Bevölkerungsentwicklung

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

#### Arbeitsplatzentwicklung

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

#### Öffentliche Einrichtungen

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

#### Konsumgüterversorgung

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

#### Erholungs- und Freizeiteinrichtungen

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

### 3.4 Handlungsbedarf Siedlung

#### Siedlungsverdichtungen und Einzonungen

Die im Zusammenhang mit dem revidierten kantonalen Richtplan erstellten Grundlagen zeigen, dass in der Mehrzahl der Gemeinden die Siedlungsdichte ungenügend ist und deshalb Verdichtungen und eine Siedlungsentwicklung nach innen vorangetrieben werden müssen. Die Gegenüberstellung von Angebot und Bedarf an Siedlungsflächen (Kapitel 2.1.7 ff) weist dennoch auf eine gewisse Notwendigkeit hin, mittel- bis langfristig zusätzliche Bauzonen auszuscheiden. Dieser zusätzliche Bedarf konzentriert sich zum überwiegenden Teil in der Agglomeration Biel/Lyss.

Einzonungen sollen an geeigneten Standorten mit guter ÖV-Erschliessung konzentriert werden. Zu diesem Zweck werden im RGSK Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen festgelegt. Die Defizite bei der Wohn- und Siedlungsqualität sind zu beheben. Eine Herausforderung besteht in der Reduktion der ver-

kehrlich bedingten Beeinträchtigungen und Umweltbelastungen. Bauliche Verdichtung und Siedlungserweiterungen treffen gerade in den dichter besiedelten Gebieten zunehmend auf den Widerstand der ansässigen Bevölkerung. Die Bereitstellung der notwendigen Flächen und Angebote für die angestrebte Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung wird zu einer der grossen Herausforderungen der Planung.

### **Erschliessungsanforderungen an die Siedlungsentwicklung**

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

## **3.5 Handlungsbedarf Verkehr und Mobilität**

### **Gesamtverkehr**

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

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

### **Öffentlicher Verkehr**

Die öffentliche Verkehrserschliessung ist im Rahmen der Planungen der Regionalen Verkehrskonferenz RVK in den letzten Jahren sukzessive verbessert worden und weist heute einen guten Stand auf. Im RGSK sind längerfristige Vorstellungen zur öffentlichen Verkehrserschliessung zu berücksichtigen. Dazu gehören der Doppelspurausbau der SBB in Ligerz, die dritte Spur Biel-Lengnau sowie weitere Doppelspurabschnitte auf der Linie Bern-Neuenburg

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

In der Agglomeration ist zur Sicherstellung der Mobilität (Kapazitätsengpass auf der Strasse) eine bessere ÖV-Anbindung des rechten Bielerseeufers an die Bieler Innenstadt und die Entwicklungsgebiete im Osten notwendig. Gleichzeitig muss das wichtigste Entwicklungsgebiet der Agglomeration (Bözingenfeld) direkter und attraktiver mit dem Stadtzentrum verbunden werden. Aus diesem Grund ist eine durchgehende ÖV-Achse vom rechten Bielerseeufer via Stadtzentrum ins Bözingenfeld zu schaffen. Kurzfristig sind die Behinderungen des Busverkehrs auf dem Strassennetz zu entschärfen. Erste Massnahmen werden mit dem Agglomerationsprogramm 1. und 2. Generation umgesetzt, weitere Ergänzungen sind notwendig.

### **Strassennetz**

Im Rahmen des RGSK werden für die Schwachstellen im Strassennetz Massnahmen aufgezeigt. Im Vordergrund stehen Sanierungen und Neugestaltungen der bestehenden Anlagen. Die Vorschläge des Richtplans linkes Bielerseeufer zur Führung und Gestaltung der A5 sind in das RGSK übernommen worden. Aus regionaler Sicht ebenfalls zu thematisieren sind der Ausbau der N6 zwischen Lyss und Biel auf vier Spuren, der Vollanschluss Studen (N6), der Anschluss der N20 an die N1 (via Kerzers oder Löwenberg), Erschliessungsvorhaben von teilregionaler Bedeutung (Industriezone Lyss Nord) sowie die Idee einer Umfahrung Aarberg-Kerzers. In Büren an der Aare konnte dank Massnahmen im Ortskern die Verkehrssituation verbessert werden. In der Folge kann von einer Umfahrung abgesehen und entsprechende Korridore freigegeben werden.

Im Raum Ins/Gampelen/Gals ist im Zusammenhang mit der Entwicklung bestehender Arbeitszonen mit einer markanten Verkehrszunahme zu rechnen. Durch geeignete Massnahmen zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens ist hier Einfluss zu nehmen.

In der Agglomeration Biel stellt die Eröffnung des A5-Ostastes eine spezielle Herausforderung dar. Bis zur Realisierung der Westumfahrung (nach 2040) muss die Mobilität in der südwestlichen Agglomeration mit einem Paket von Massnahmen (nachfrage- und angebotsseitig und alle Verkehrsmittel beinhaltend) sichergestellt werden. Am rechten Bielerseeufer bleiben die heutigen Probleme auch langfristig bestehen und werden sich mit der prognostizierten Verkehrszunahme noch verschärfen. Hier sind besondere Anstrengungen zur Mobilitätsbewältigung notwendig. Am linken Bielerseeufer und längs der N6 Lyss-Biel nimmt der Sanierungsbedarf (Lärm, Unfälle) zu. Der landschaftliche Eingriff in Tüscherz-Alfermée bleibt bestehen.

### **Veloverkehr**

*Parallel zum RGSK 2021 wird regionale Velonetzplanung Biel-Seeland erarbeitet. Die Ergebnisse werden nach der Mitwirkung in das RGSK 2021 integriert.*

### **Park+Ride / Bike+Ride**

Park+Ride-Anlagen bei Bahnstationen ermöglichen das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr für Verkehrsteilnehmende aus Räumen, welche mit dem ÖV schlecht erschlossen sind. Im Seeland ist das Angebot bisher bedarfsbezogen mehrheitlich in den Zentren ausgebaut worden, mit grossen P+R-Anlagen in Biel, Lyss und Ins. Es besteht ein gewisser Handlungsbedarf zur Verbesserung des Angebots ausserhalb der Kernagglomeration.

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

### 3.6 Handlungsbedarf Land- und Forstwirtschaft

#### **Bedeutung der Land- und Forstwirtschaft für die Region**

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

#### **Kulturlandverlust**

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

#### **Strukturwandel in der Land- und Forstwirtschaft**

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

#### **Funktionswandel bei der Land- und Forstwirtschaft**

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

### 3.7 Handlungsbedarf Natur und Landschaft, natürliche Ressourcen

#### **Zersiedelung und Verarmung der Landschaft**

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

#### **Ökologische Aufwertungen**

Im Seeland bestehen erfreuliche Ansätze zur ökologischen Aufwertung und Pflege der Landschaft (Biotopeverbund Grosses Moos, Landschaftswerk Biel-Seeland). Diese Bestrebungen sollen gefördert und ausgebaut werden. Neben flächendeckenden Aufwertungsmassnahmen ist den ökologischen Verbindungskorridoren sowie den Wildwechsellinien besonderes Gewicht beizumessen. Auch Übergangszonen,

beispielsweise zwischen Landwirtschafts- und Waldflächen und zwischen Land und Wasser, stehen im Zentrum der Betrachtung.

### **Naturschutz**

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

### **Natürliche Ressourcen**

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

### **Erholung**

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

## 4 Strategie

### 4.1 Vorgaben des kantonalen Richtplans

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

### 4.2 Vorgaben des Führungsinstruments seeland.biel/bienne

Für das RGSK sind die folgenden Entwicklungsziele des Führungsinstruments 2016 (Zielgerüst und Massnahmen)<sup>6</sup> von seeland.biel/bienne massgebend:

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

### 4.3 Entwicklungsziele

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

#### **Stärkung der Standortgunst**

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

#### **Innerregionale Zusammenarbeit**

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

---

<sup>6</sup> [https://www.seeland-biel-bienne.ch/fileadmin/PDF/Ueber\\_uns/Portraet/FI\\_17\\_20\\_161026\\_d.pdf](https://www.seeland-biel-bienne.ch/fileadmin/PDF/Ueber_uns/Portraet/FI_17_20_161026_d.pdf)

### Bevölkerungsentwicklung

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

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

### Arbeitsplatzentwicklung

- » Mit dem RGSK soll sichergestellt werden, dass durch den Strukturwandel verloren gehende Arbeitsplätze durch neue ersetzt werden können. Um das Pendleraufkommen zu reduzieren soll darüber hinaus die Zahl der Arbeitsplätze in der Region erhöht werden. Als quantitative Zielsetzung wird für die Beschäftigten dasselbe Wachstum angestrebt wie für die Wohnbevölkerung. Die Zahl der Beschäftigten soll demnach bis 2030 gegenüber 2012 um 9 Prozent auf 94 000 erhöht werden.
- » Dazu sind Gebäude und Grundstücke an Standorten mit optimalen Voraussetzungen bereitzustellen; ein Flächenangebot fehlt insbesondere für Betriebe mit einem Flächenbedarf von 5-10 Hektaren. Bestehenden Betrieben und dem lokalen Gewerbe sind die notwendigen Betriebserneuerungen und Erweiterungen zu ermöglichen. In der Land- und Forstwirtschaft sind gute Rahmenbedingungen und neue Erwerbsquellen anzustreben. Eine bessere Nutzung des touristischen Potenzials und eine intensivere Vermarktung einheimischer Produkte sollen dazu beitragen.

### Siedlungsentwicklung

- » Die Siedlungsentwicklung nach innen steht im Vordergrund, d.h. die Nutzung bestehender Baulandreserven und Verdichtungspotenziale hat Vorrang vor Einzonungen. Langfristig sollen mit geeigneten und zum Teil neuen Entwicklungsstandorten für Arbeiten, Versorgung und Wohnen die Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung der Region geschaffen werden.
- » Die Siedlungsentwicklung soll kurz- und mittelfristig bewusst gelenkt und auf die Kapazitäten und Realisierungsetappen der Verkehrsinfrastruktur abgestimmt werden.
- » Die Siedlungsqualität und das Naherholungs- und Freizeitangebot sollen insbesondere im Agglomerationskern verbessert werden.

### Gezielte Förderung von Wohnstandorten

- » Im Interesse einer konzentrierten Siedlungsentwicklung soll die künftige Einwohner- und Siedlungsentwicklung auf die Agglomeration Biel, auf die teilregionalen Zentren Lyss/Aarberg und Ins sowie auf die gut erschlossenen Bereiche längs der kantonalen (Bern-Biel-Grenchen) und regionalen Entwicklungsachsen gelenkt werden. In den erwähnten Gebieten sind genügend Kapazitäten für den Wohnungsbau zu schaffen. Die Region setzt auf die Bereitschaft der betroffenen Gemeinden, die dem Bedarf entsprechenden Kapazitäten für den Wohnungsbau durch Verdichtungen sowie Ein- und Umzonungen bereitzustellen.
- » Gemeinden ausserhalb der für die Siedlungserweiterung prioritären Gebiete sollen sich gemäss dem Spielraum, welcher durch den kantonalen Richtplan zur Bemessung des Baulandbedarfs gegeben ist, entwickeln können. In diesen Gemeinden soll die Einwohnerzahl mindestens gehalten werden.
- » Die Region strebt mittelfristig an, Ausgleichsmassnahmen zu Gunsten von Gemeinden ausserhalb der für die Siedlungserweiterung prioritären Gebiete zu schaffen.

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

### **Stärkung der wirtschaftlichen Standortgunst**

- » Die Arbeitsplatzentwicklung soll in Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan und der kantonalen Wachstumsstrategie schwergewichtig entlang der Entwicklungsachse Bern-Biel-Grenchen erfolgen. Als Ergänzungsstandorte stehen die Räume Ins und Büren im Vordergrund. In den erwähnten Gebieten ist ein ausreichendes Angebot an Gebäuden und Grundstücken für die industrielle, gewerbliche und Dienstleistungsnutzung zu schaffen. In den übrigen Gemeinden sind die Voraussetzungen für die Bestandssicherung bestehender Betriebe zu schaffen.
- » Für Betriebe mit einem Bedarf von 5-10 ha Landfläche werden Arbeitszonen von (über-)regionaler Bedeutung geschaffen. Der Standort soll auf der Entwicklungsachse Bern-Biel-Grenchen liegen.
- » Entsprechende Bestrebungen sind auch mit den Nachbarregionen und -kantonen zu koordinieren.
- » Die Region strebt die Errichtung von höheren Ausbildungs- und Forschungsstätten, einer internationalen Schule sowie von Unternehmen der Spitzentechnologie und mit hohem Innovationspotenzial an. Zu deren Realisierung sind entsprechende Standorte planerisch zu sichern.

### **Verdichtung und Aufwertung bestehender Siedlungsstrukturen**

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

### **Förderung siedlungsverträglicher Verkehrsinfrastrukturen**

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

**Erhaltung und Stärkung der Land- und Forstwirtschaft**

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

**Aufwertung der Natur- und Landschaftsräume**

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

**Förderung einheimischer, erneuerbarer Energiequellen**

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

## 4.4 Räumliches Entwicklungsleitbild

### Leitsätze

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

1. Die Region seeland.biel/bienne fördert die unterschiedlichen Eignungen und Qualitäten ihrer Teilräume. Insbesondere wird zwischen urbanisierten (Entwicklungs-) und ländlichen Räumen unterschieden.
2. Die Entwicklungsräume situieren sich entlang den Hauptverkehrsachsen, insbesondere des öffentlichen Verkehrs.
3. Der Agglomerationskern und die mit einem leistungsfähigen ÖV bedienten Entwicklungsräume übernehmen einen gegenüber dem bisherigen Trend verstärkten Wachstumsanteil für Wohnen und Arbeiten.
4. In den ländlichen Räumen wird eine auf den kantonalen Richtplan abgestimmte Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze angestrebt. Die landwirtschaftliche Ausprägung bleibt erhalten. Zur Strukturhaltung gehören eine Förderung der landwirtschaftlichen Diversifizierung, des lokalen Gewerbes und eine massvolle Entwicklung der Siedlungskerne (Stützung der sozialen und technischen Infrastrukturen).
5. Die bestehende Vielfalt grossflächiger, wenig besiedelter Landschaftsräume wird erhalten und durch den Schutz und die Inwertsetzung der ökologisch, kulturhistorisch und ästhetisch wertvollen Gebiete gestärkt.
6. Die Bahnlinien bilden die Basis der öffentlichen Verkehrserschliessung. Mit einem Infrastrukturausbau, Taktverdichtungen und Realisierung einer attraktiven ÖV-Achse vom rechten Bielerseeufer ins Bözingenfeld wird dieses Fundament ausgebaut.
7. Massnahmen im Bereich Strassenverkehr sollen zur Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit (Lärm- und Luftbelastung, Strassenraumgestaltung, Aufwertung Zentrumsbereiche) und zur Verbesserung der Sicherheit und der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden beitragen. Dies gilt insbesondere für die stark belasteten Gebiete innerhalb der Agglomeration, entlang der Achse des linken und rechten Bielerseeufers und auf den Strecken Lyss-Kerzers und Lyss-Büren-Solothurn.

## Räumliches Entwicklungsleitbild

Das räumliche Entwicklungsleitbild (Abbildung 12 und **Karte im Anhang**) zeigt die wesentlichen Elemente der angestrebten räumlichen Ordnung der Region. Es entspricht in den Grundzügen dem Raumkonzept des Kantons Bern und ist behördenverbindlich.

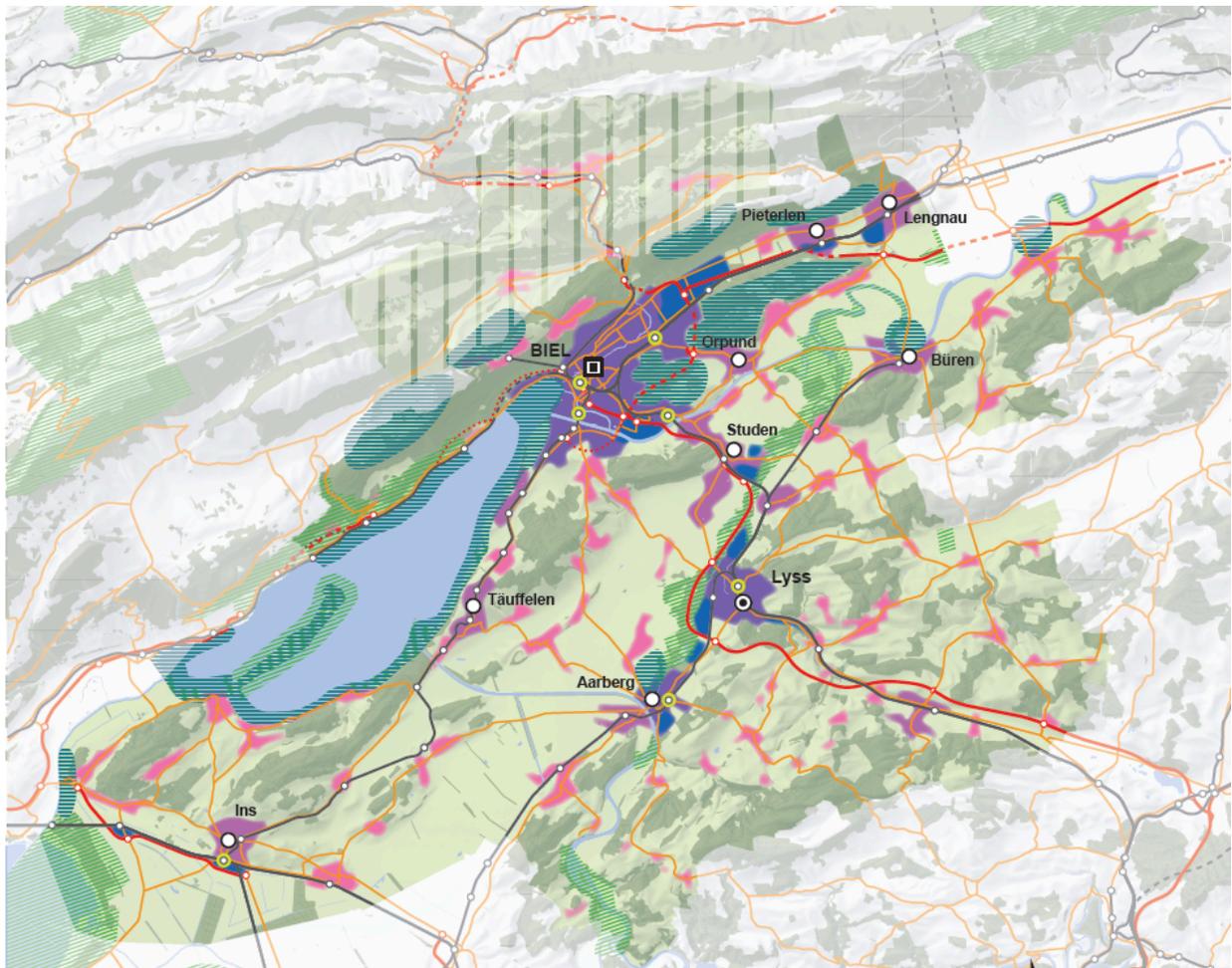


Abbildung 12 Räumliches Entwicklungsleitbild

### Landschaftsraum



#### Landwirtschaftsgebiet

- » Die Ausdehnung der Siedlungsfläche wird begrenzt. Die Landschaftskammern zwischen den Siedlungen bleiben erhalten. Sie wahren die Identität der Ortsbilder, sichern ökologische Vernetzungsachsen und Wildtierkorridore und dienen der Naherholung.
- » Die landschaftliche Offenheit und Weite der Aarebene und des Grossen Moores wird erhalten. Landwirtschaftliche Bauten und Anlagen werden landschaftlich gut integriert.
- » Die ertragreichen Landwirtschaftsböden werden gesichert und nachhaltig bewirtschaftet.



#### Wertvolle Landschafts- und Naturräume

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

- » Besondere Bedeutung haben die Landschaften von nationaler Bedeutung: Rebbaulandschaft am nördlichen Bielerseufer, St. Petersinsel-Heidenweg und Flusslauf der Alten Aare und Alten Zihl.
- » Die unverbauten Uferbereiche des Bielersees werden freigehalten und in ihren ökologischen Funktionen gestärkt.
- » Die Fliessgewässer sind Lebensräume mit hoher Artenvielfalt werden nach ökologischen Kriterien gepflegt.



### **Regionale Erholungsgebiete**

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

## **Siedlungsraum**



### **Agglomerationskern**

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



### **Entwicklungsachsen**

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



### **Ländlicher Raum**

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

### Arbeitsschwerpunkte Industrie und Gewerbe

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

## Zentren



### Kantonales Zentrum (2. Stufe)

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



### Regionales Zentrum (3. Stufe)

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



### Teilregionale Zentren (4. Stufe)

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

## Mobilität



### Öffentlicher Verkehr

- » Das Bahn- und Busnetz erschliesst den Agglomerationskern flächendeckend mit hohem Takt und zuverlässigem Fahrplan. Die städtischen Buslinien verkehren im 7,5-Minuten-Takt oder häufiger.
- » Auf den Entwicklungsachsen bieten die regionalen Bahn- und Buslinien schnelle und zuverlässige Verbindungen in den Agglomerationskern im 15-Minuten-Takt.
- » Im ländlichen Raum verbinden die regionalen Buslinien die Dörfer mit den Versorgungszentren und Bahnhaltestellen und bieten attraktive Umsteigebeziehungen auf die Bahn.
- » Ortsbusse und flexible Angebote für Randzeiten und periphere Gebiete ergänzen das Angebot für die Feinerschliessung.
- » Busspuren und Verkehrsmanagement gewährleisten optimierte und stabile Reisezeiten.

### Fuss- und Veloverkehr

- » Sichere, direkte und attraktive Routen für den Fussverkehr verbinden die Wohn- und Arbeitsgebiete mit den Orts- und Quartierzentren, wichtigen Zielorten, den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und den Naherholungsgebieten.
- » Ein zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velorouten erschliesst die Siedlungsgebiete und die Naherholungsräume. Wohn- und Arbeitsgebiete, Orts- und Quartierzentren, wichtige Zielorte und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind in das Veloroutennetz eingebunden.
- » Auf den Entwicklungsachsen führen gut ausgebaute Velorouten direkt und sicher in den Agglomerationskern.
- » Von den Dörfern im ländlichen Raum führen direkte und sichere Velorouten zu den nahe gelegenen Zentrumsorten und Bahnhaltestellen.

 **Kombinierte Mobilität**

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

 **Multimodale Verkehrsdrehscheiben**

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

 **Motorisierter Individualverkehr**

- » Der Durchgangsverkehr wird soweit als möglich auf den Autobahnen und Hauptverkehrsachsen geführt. Siedlungsgebiete mit verkehrsintensiven Nutzungen sind direkt an dieses Netz angebunden.
- » Das übrige Strassennetz dient der Feinerschliessung und wird siedlungsorientiert gestaltet. Zentrumsbereiche, Ortskerne und Wohnquartiere werden als Niedrigtempozonen gestaltet.
- » Strassen mit eingeschränkter Wohn- und Lebensqualität werden entlastet, die Luft- und Lärmbelastung wird reduziert.

## 4.5 Teilgebietskonzepte

Die Teilgebietskonzepte konkretisieren das räumliche Entwicklungsleitbild für die einzelnen Teilgebiete.

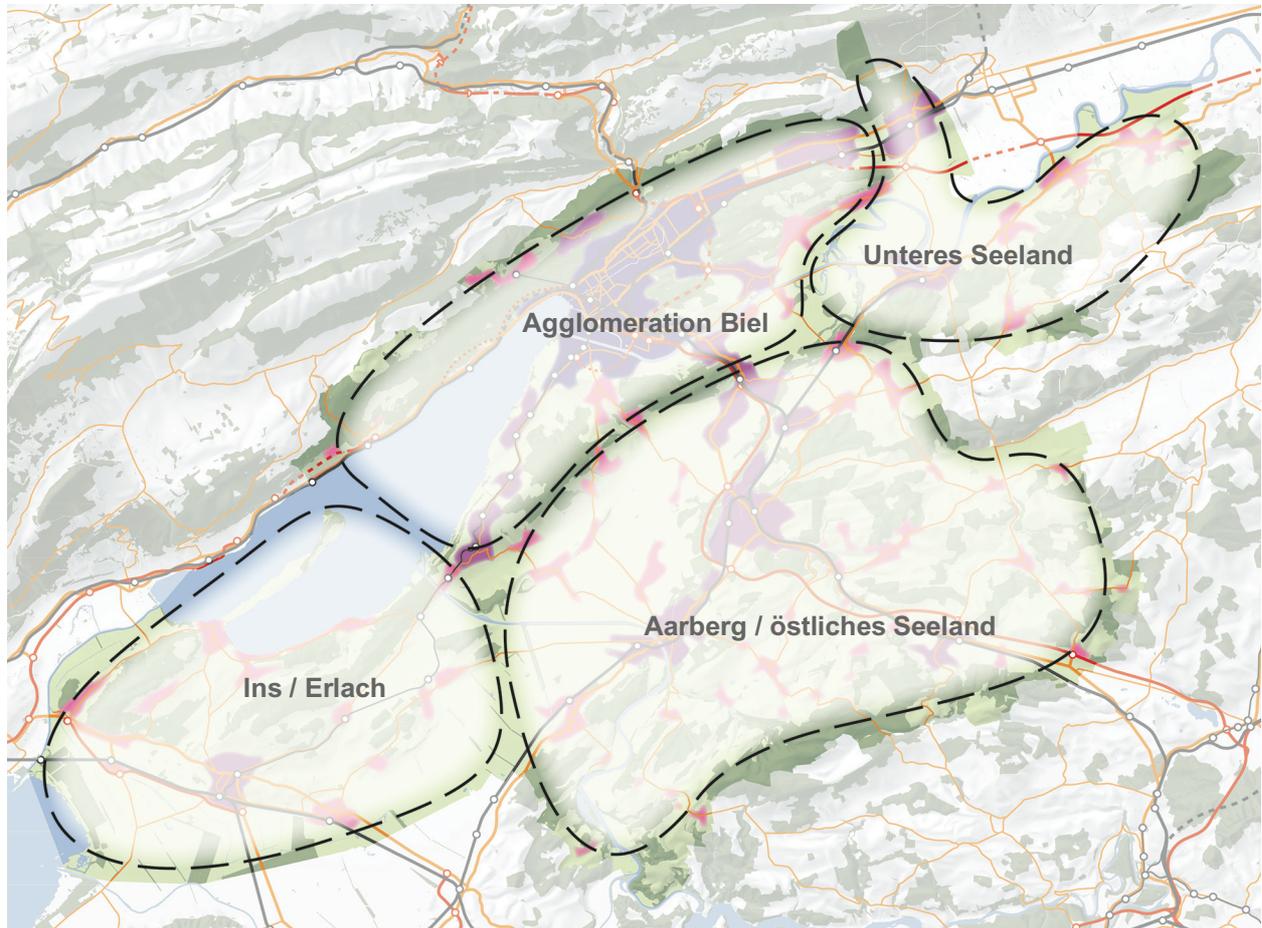


Abbildung 13 Teilgebiete

### 4.5.1 Teilgebietskonzept Aarberg / östliches Seeland

Das Gebiet Lyss-Busswil wird im Teilgebietskonzept Agglomeration Biel behandelt.

#### Räumliche Entwicklung

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

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

## Verkehr

- » Hinsichtlich der Bedienung durch den öV ergibt sich ein unterschiedliches Bild. Während die von den Bahnlinien erschlossenen Gebiete über ein gutes Kursangebot verfügen, ergeben sich in den ländlichen Teilen eher Defizite.
- » Gegenstand der laufenden Bestrebungen zur Angebotsverbesserung sind Fahrplanverdichtungen auf den Linien Bern-Biel sowie auf der Linie Lyss-Büren.
- » Zu einer namhaften Attraktivierung der örtlichen öV-Bedienung führen die Inbetriebnahme eines Ortsbussystems in Lyss sowie die vorgesehene Einrichtung der Bahnhaltestelle Lyss-Grien (realisiert).
- » In Anbetracht des niederen Benützungsgrades fehlen die Voraussetzungen für einen namhaften Ausbau des übrigen Busangebotes.
- » In Bezug auf den Strassenverkehr ist davon auszugehen, dass die Inbetriebnahme des Ostastes der A5-Umfahrung (2017) zu einer geringfügigen Entlastung der Kantonstrassenverbindungen Solothurn-Lyss, bzw. Büren-Rapperswil führen wird. Die innerhalb des Teilgebietes vorgesehenen Massnahmen umfassen:
  - Anpassungen am Autobahnanschluss Lyss-Nord
  - die Umgestaltung der K22 im Bereich der Ortsdurchfahrten Aarberg, Barga und Kallnach sowie auf der Kantonsstrasse in Rapperswil
  - die Neuerschliessung der Industriezone Lyss-Nord mit Verbindungen zur Kantonstrasse Lyss-Büren und zum Anschluss an die T6 (langfristig)
  - ÖV-Erschliessung der Industriezone Lyss Nord (Bus-Versuchsbetrieb mangels Nachfrage aufgeben)
  - Aus Sicht des Veloverkehrs besteht Handlungsbedarf bei den Verbindungen Walperswil-Aarberg und Merzligen-Bellmund.
- » Als Langfristmassnahme aufgenommen wird die Trassefreihaltung für die K22 als Ortsumfahrung von Aarberg, Barga und Kallnach.

## Planhinhalte (siehe Übersichtskarte oder [www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch))

- » Schwerpunkte Wohnen in den Gemeinden Lyss, Aarberg, Worben und Schüpfen. Insgesamt verfügen die bezeichneten Standorte über ein genügendes ÖV-Angebot und ein gut erreichbares Einkaufs- und Dienstleistungsangebot. Zudem tragen sie zu einer gezielten Arrondierung des bestehenden Baugebietes und zur Stärkung bestehender Quartiere bei.
- » Schwerpunkte Arbeiten in der Gemeinde Lyss. Diese dienen der Ansiedlung industrieller Betriebe an einem verkehrlich geeigneten Standort (Anbindung an T6).
- » Schwerpunkte Tourismus und Freizeit in Aarberg. Stossrichtung ist die generelle Inwertsetzung und Entwicklung der ansässigen touristischen Infrastruktur.

### 4.5.2 Teilgebietskonzept Ins/Erlach

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

#### Räumliche Entwicklung

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

- » die durch die Bahnlinie Bern-Neuenburg und eine direkte Anbindung an die H10 verkehrsgünstig gelegene Gemeinde Ins als Wohn- und Arbeitsschwerpunkt gestärkt und als teilregionales Zentrum gestützt wird.
- » in der Gemeinde Gampelen die Lage an der H10 und der Bahnlinie Bern-Neuenburg als Voraussetzung zur Entwicklung eines Arbeitsplatzschwerpunktes genutzt und die Möglichkeit einer langfristigen, konzentrierten Wohnentwicklung beim Bahnhof in Betracht gezogen wird;
- » in Gals ein zukünftiger Arbeitsschwerpunkt beim H10-Anschluss geprüft wird;
- » in der oberen Seebucht Raum für eine Erweiterung des Tourismus und Freizeitangebotes geschaffen wird und mit einer gezielten Erweiterung des Wohnangebotes die bestehende Einkaufs- und Dienstleistungsausstattung gestärkt wird;
- » ein Ersatzstandort für den aufzuhebenden Campinplatz Fanel Gampelen vorgesehen wird;
- » westlich der Zihlbrücke weitere Ansiedlungsmöglichkeiten für touristische Anlagen geschaffen werden;
- » in den ländlichen Gemeinden eine massvolle Entwicklung in der bestehenden Bauzone ermöglicht wird;
- » der Bestand an grossflächigen Landschaftsräumen erhalten bleibt und die an diese gestellten Ansprüche von Landwirtschaft, Ökologie und Freizeitnutzung auf gemeinsamer Basis berücksichtigt werden. Mit der laufenden «Landwirtschaftlichen Planung Seeland West» soll die Voraussetzung für eine zielgerichtete, mit den Interessen der Raumentwicklung abgestimmte Festlegung der landwirtschaftlichen Entwicklungsbedürfnisse geschaffen werden.

## Verkehr

- » Hinsichtlich der Bedienung durch den ÖV ergibt sich ein unterschiedliches Bild. Während die von den Bahnlinien erschlossenen Gebiete über ein gutes Kursangebot verfügen, erschwert die disperse Anordnung der Gemeinden eine rationelle Linienstruktur des Busbetriebes und setzt dem diesbezüglichen Angebot gewisse Grenzen. Gegenstand der laufenden Bestrebungen ist in erster Linie die Einführung eines Halbstundentaktes zwischen Bern und Neuenburg mit Halt in Ins sowie der Doppelspurausbau zwischen Müntschemier und Kerzers. Angestrebt werden bessere Verbindungen in die Agglomeration Neuenburg, bessere Anschlüsse der Linie Ins-Biel in Ins von und nach Bern und die Führung der heute auf dem Abschnitt Fribourg-Murten verkehrenden S21 bis Ins.
- » In Anbetracht des niederen Benützungsgrades fehlen die Voraussetzungen für einen namhaften Ausbau des übrigen Busangebotes. Eine Herausforderung stellt die öV-Erschliessung der vorgesehenen Arbeitszone Gals dar.
- » Die innerhalb des Teilgebietes vorgesehenen Massnahmen im Strassenbau umfassen die Optimierung der H10 zwischen Ins und der Kantonsgrenze Freiburg mit Weiterführung zur A1 im Gebiet Löwenberg.
- » Schwachstellen für den Veloverkehr bestehen längs der Strassen von Erlach Richtung Tschugg, bzw. Le Landeron. Speziell zu erwähnen ist die fehlende Langsamverkehrsverbindung im Mündungsbereich der Zihl in den Bielersee.

## Planhinhalte (siehe Übersichtskarte oder [www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch))

- » Schwerpunkte Wohnen in der Gemeinde Ins. Die Standorte verfügen über ein gutes ÖV-Angebot und ein gut erreichbares Einkaufs- und Dienstleistungsangebot.
- » Langfristige Option eines Schwerpunktes Wohnen in der Gemeinde Gampelen. Die Möglichkeit eines anhaltenden Entwicklungsdrucks auf die Gemeinde und einer dementsprechenden Sättigung der vorhandenen Siedlungsstruktur führt zur Inbetrachtung eines Entlastungsstandortes im Bereich der Bahnhaltstelle.

- » Schwerpunkte Arbeiten in den Gemeinden Ins, Gampelen und Gals. Diese dienen der Ansiedlung von Produktionsbetrieben an einem verkehrlich geeigneten Standort (Anbindung an H10). Aufgrund der fehlenden ÖV-Erschliessung ist der Standort in Gals eine langfristige Option.
- » Schwerpunkte Tourismus und Freizeit in der oberen Seebucht und in Gampelen. In Bezug zum Bielersee und zur Zihl soll die Ansiedlung neuer Tourismus- und Freizeitangebote ermöglicht werden. Nordwestlich des Tannenhofs wird ein Ersatzstandort für den per Ende 2024 aufzuhebenden Campingplatz Fanel Gampelen bezeichnet.

### 4.5.3 Teilgebietskonzept Unteres Seeland

#### Räumliche Entwicklung

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

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

#### Verkehr

- » Hinsichtlich der verkehrlichen Erschliessung steht das Anliegen für eine Verbesserung der Bedienung des öffentlichen Verkehrs im Vordergrund. Angestrebt wird der Ausbau des Busnetzes durch durchgehende Buslinien Biel-Pieterlen bis nach Grenchen und Meinisberg-Lengnau sowie der Ausbau des Taktangebotes bei den Buslinien der Region Grenchen, Grenchen-Büren und Büren-Rüti-Arch-Leuzigen wie auch der Bahnlinie Lyss-Büren. Hinsichtlich des Freizeitverkehrs einzubeziehen sind die Anliegen für eine gute öV-Bedienung des Freizeit- und Erholungsgebietes auf der 1. Jurakette (Grenchenberg).
- » In Bezug auf den Strassenverkehr ist davon auszugehen, dass die Inbetriebnahme des Ostastes der A5-Umfahrung Biel zu einer gewissen Entlastung der Verbindungen Solothurn-Lyss, bzw. Büren-Rapperswil führen wird. Längs der Kantonsstrasse K22, auf den Ortsdurchfahrten von Büren bis Leuzigen, wurden, bzw. werden zurzeit die Schwachstellen mit verkehrlich flankierenden Massnahmen zur A5 behoben. Die für den Veloverkehr als kritisch beurteilten Strassenabschnitte liegen zwischen Büren und Dotzigen, zwischen Büren und Rüti, zwischen Büren und Schnottwil wie auch zwischen Lengnau und Grenchen (inzwischen teilweise saniert). Als neue Schwachstellen erweisen sich die Autobahnanschlüsse, namentlich der Anschluss Grenchen / Arch.

#### Planhinhalte (siehe Übersichtskarte oder [www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch))

- » Schwerpunkte Wohnen in den Gemeinden Lengnau und Büren an der Aare, für die jedoch noch die erforderliche ÖV-Erschliessungsgüte erreicht werden muss.
- » Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Arbeiten in Lengnau. Dieser dient der Ansiedlung industrieller Betriebe an einem verkehrlich geeigneten Standort (Anbindung an A5).

- » Schwerpunkte Tourismus und Freizeit in Büren und im Bereich der Aarequerung Arch. In Bezug zur Aare soll an diesen Standorten die Erweiterung bestehender, bzw. die Ansiedlung neuer Tourismus- und Freizeitangebote ermöglicht werden.

#### 4.5.4 Teilgebietskonzepte Agglomeration Biel

##### **Biel, Leubringen, Nidau** (Planinhalte siehe Übersichtskarte oder [www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch))

- » Die generelle Stossrichtung liegt in einer abgestimmten Mischung von quantitativer und qualitativer Entwicklung, eine Strategie, die seit den 90-er Jahren verfolgt wurde und zu grösserflächigen Umstrukturierungen (z.B. Drahtwerk-Areal, Sabag-Areal, Renfer-Areal), zu konzentrierten Neubebauungen (Löhre, Madretsch-Ried) aber auch zu örtlichen Verdichtungen führte. Eine Verdichtung wurde zudem im Rahmen der Revision der baurechtlichen Grundlagen ermöglicht. Ebenso wurden Massnahmen der Quartieraufwertung (Cristal-Park, Innenstadtattraktivierung, verschiedene Platzgestaltungen in Biel und Nidau) ergriffen.
- » Die Fortsetzung dieser Planungspolitik erfolgt durch folgende Massnahmen:
  - Aufwertung der strukturierenden öffentlichen Räume und von Siedlungsgebieten mit Defiziten.
  - Erhalt und Weiterentwicklung vorhandener städtebaulicher Qualitäten.
  - Gezielte Aufwertung und Verdichtung des Siedlungsgebietes.
  - Aktivierung der vorhandenen Entwicklungspotenziale (Expo Park, bzw. „AggloLac“, Masterplan-gebiet, Gaswerkareal, Gurzelen, Sägefild, Bözingenfeld, Bischofkänel).
  - Die Berücksichtigung längerfristiger Optionen (Rangierbahnhofareal, Berghaus).
- » Die Massnahmen der Siedlungsentwicklung sind mit der Förderung einer siedlungsverträglichen Mobilität, in der das Regiotram einen zentralen Stellenwert einnimmt, abgestimmt.

##### **Pieterlen, Lengnau** (Planinhalte siehe Übersichtskarte oder [www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch))

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

##### **Orpund, Safnern, Meinisberg, Schwadernau, Scheuren** (Planinhalte siehe Übersichtskarte oder [www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch))

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

**Brügg, Aegerten, Studen, Port** (Planinhalte siehe Übersichtskarte oder [www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch))

- » Brügg, Aegerten und Studen gelten als Teil der Entwicklungsachse Richtung Lyss. Das Teilgebiet ist in Beachtung der guten Verkehrserschliessung, insbesondere auch des öffentlichen Verkehrs (Bahnlinie Bern, Buslinien), für gezielte Wohn- und Arbeitsplatzentwicklungen prädestiniert.
- » Aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur und räumlicher Grenzen ergibt sich in Studen ein erhebliches Potenzial für Arbeiten. Die damit angestrebte Erweiterung des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes Studen-Grien bedingt allerdings eine markante Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes und der Strassenerschliessung. Letztere ist mit dem heutigen Anschluss an die T6 kaum zu bewerkstelligen. Eine Verlegung des Anschlusses Richtung Busswil muss in diesem Zusammenhang geprüft werden.
- » Die Wohnschwerpunkte, im Einflussbereich einer guten öffentlichen Verkehrserschliessung liegend, dienen der Konsolidierung der vorhandenen Siedlungsstrukturen und sind für ein der Lage entsprechendes verdichtetes Wohnungsangebot prädestiniert.

**Port, Bellmund, Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen, Täuffelen-Gerolfingen, Tüscherz-Alfärmée**

(Planinhalte siehe Übersichtskarte oder [www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch))

- » Das rechte Seeufer profitiert in hohem Masse von der Nachbarschaft zum See. Die räumlichen Bedingungen offerieren zudem vielfältige Flächen zur Wohn- oder Freiraumnutzung. Leitidee ist deshalb die Entwicklung des rechten Seeufers als Standort für Wohnen und Freiraumnutzungen.
- » Das beschränkte Aufnahmevermögen der Strassenerschliessung bedingt jedoch eine Erhöhung der Transportkapazitäten auf der Bahnlinie Täuffelen-Biel in Entsprechung mit dem Regiotram. Der im generellen Projekt zum A5-Westast enthaltene «Porttunnel» bringt auf der Ortsdurchfahrt Ipsach und westlich davon keine Entlastung. Mit einem höheren Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr und der Sanierung der Ortsdurchfahrten soll den sich verschärfenden Verkehrsproblemen am rechten Bielerseeufer begegnet werden.
- » Mit dem Gebiet zwischen See und Ortschaft besteht in Ipsach eines der grössten und attraktivsten potenziellen Entwicklungsgebiete. Ebenfalls Sutz-Lattrigen verfügt über mögliche Wohnschwerpunkte. Beide Gemeinden stehen einer akzentuierten Entwicklung kritisch gegenüber. Aufgrund der guten Eignung werden die Gebiete trotzdem als langfristige Optionen vorgemerkt, nicht zuletzt im Interesse einer Offenhaltung des Planungs- und Entscheidungsspielraumes.
- » Einer starken touristischen Entwicklung sind durch die beschränkten Flächen mit Seeanstoss dagegen Grenzen gesetzt. Deshalb wird eine Entwicklung in Richtung sanfter Tourismus und Naherholung angestrebt.
- » Arbeitsnutzungen sind insbesondere wegen der Kapazitätsgrenzen der Hauptstrasse nicht zu fördern. Einzig im traditionellen Industrieort Täuffelen werden auf den spezifischen Bedarf abgestimmte Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen.
- » Neben den Grünflächen in Seenähe ist das Gebiet Hueb-Birliq wegen seiner erhöhten Lage und der Einbindung in die umgebenden Siedlungsgebiete von Ipsach, Port und Bellmund zu erhalten und als siedlungsnaher Erholungsraum vorgesehen.
- » Auf der anderen Seeseite steht für Tüscherz-Alfärmée eine Reduktion der Verkehrsimmissionen im Vordergrund, insbesondere auch im Interesse des Erhalts des linken Seeufers als wertvoller Landschafts- und Erlebnisraum.

**Lyss-Busswil, Worben** (Planinhalte siehe Übersichtskarte oder [www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch))

- » Das Teilgebiet Lyss-Busswil, Worben wird von der starken Entwicklung von Lyss geprägt. Die guten Verkehrsverbindungen, die Wahrnehmung der Zentrumsfunktion für das Umland oder den starken Bezug zur umgebenden Landschaft haben Lyss zu einem bevorzugten Standort gemacht.
- » Die zukünftige Entwicklung soll vermehrt Gewicht auf die qualitative Seite legen. Eine qualitativ hochwertige Siedlungs- und Landschaftsstruktur und ein nachhaltiges Verkehrssystem sind deshalb

die hauptsächlichen Stossrichtungen des Konzeptes. Dabei soll Lyss seine Rolle als Regionalzentrum mit einem grossen und attraktiven Wohnraumangebot bleiben. Dabei wird eine Strategie der Verdichtung nach Innen (durch die Realisierung innerer Reserven wie das Gebiet Stigli Spinsmatte, durch die Umstrukturierung des Areals Gerber-Landesprodukte oder auch durch die Verbesserung der Siedlungsqualität), ergänzt mit gezielten Neueinzonungen verfolgt.

- » In Buswil und Worben sollen Möglichkeiten zur Arrondierung des Siedlungsgebietes ausgenützt werden und entsprechend gut situierte Wohnraumangebote geschaffen werden.
- » Die Arbeitsplatzschwerpunkte in Lyss sind weiter auszubauen, wobei auch hier durch eine gute Ausnützung landschafts- und ressourcenschonend vorgegangen werden soll. Als langfristige Reserve wird zudem die Nutzung des Gebietes Breite westlich der Hauptstrasse nach Aarberg in Betracht gezogen.
- » Zur Entlastung des Siedlungsgebietes von industrieorientiertem Verkehr dient u.a. die Absicht, eine direkte Verbindung von der Industriezone Lyss Nord / Bangerter zur Strasse nach Buswil und zum Autobahnschluss Lyss-Nord zu schaffen. Bestrebungen zur Verkehrsvermeidung, zur Förderung des Langsamverkehrs, die Bahnhaltestelle Lyss-Grien sowie die Installierung eines Ortsbusses in Lyss ergänzen die verkehrspolitischen Bestrebungen im Zentrum.

## Verkehr

Während mit der bestehenden T6 Lyss-Biel und der geplanten A5 Umfahrung Biel in weiten Teilen der Agglomeration günstige Voraussetzungen für die Entlastung des lokalen Strassennetzes bestehen, sind am rechten Bielerseeufer keine zusätzlichen Strassen vorgesehen. Hier können die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse nur mit einer attraktiven und leistungsfähigen öV-Achse ins Stadtzentrum und weiter in die östlichen Entwicklungsschwerpunkte der Agglomeration bewältigt werden. Mit der Verlängerung der BTI-Linie bis ins Bözingenfeld als „Regiotram“ soll die Erschliessung des rechten Bielerseeufers langfristig sichergestellt und ein leistungsfähiges Rückgrat für die öV-Erschliessung des Agglomerationskerns geschaffen werden.

Unter Berücksichtigung der **Trendentwicklung** und der Leitsätze ergeben sich für den Verkehr die folgenden strategischen Stossrichtungen:

- » Mit Hilfe einer Trendkorrektur bei der gesamtregionalen Siedlungsentwicklung und mit weiteren unterstützenden Massnahmen (Parkplatzbewirtschaftung, Mobilitätsmanagement) wird das Verkehrswachstum vermindert.
- » Das öffentliche Verkehrsnetz wird in der ganzen Agglomeration als Basis einer nachhaltigen Entwicklung gezielt ergänzt und gestärkt. Zentrale Massnahme ist längerfristig das Regiotram. Dieses soll insbesondere die Erschliessung des rechten Bielerseeufers mit dem öffentlichen Verkehrsmittel sicherstellen. Da die Realisierung des Regiotrams aus politischen Gründen hinausgeschoben wurde, sind mittelfristig entsprechende Verbesserungen mit dem Bus und auf dem bestehenden Bahnnetz anzustreben.
- » Komfort und Sicherheit des Langsamverkehrs werden flächendeckend gefördert. Dabei wird den Bedürfnissen der verschiedenen Kategorien – Alltagsverkehr, Freizeitverkehr, Mobilität Behinderter – Rechnung getragen.
- » Mit einer raschen Realisierung und Inbetriebnahme der A5-Umfahrung werden die Voraussetzungen für eine effiziente Verlagerung des privaten motorisierten Strassenverkehrs auf das übergeordnete, immissionsgeschützte Strassennetz geschaffen.
- » Die Wirkung der A5 und der T6 (Umfahrung Lyss) wird mit verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfm verstärkt. Diese Massnahmen (betriebliche und gestalterische Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten und flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Quartieren) sollen zugleich zur Erhöhung der Sicherheit, zur Verbesserung der Verkehrsabläufe und der Sicherheit, zur Aufwertung der Strassenräume und zum ungestörten Betrieb des Busverkehrs beitragen.

- » Mit Netzergänzungen (Spitalzubringer Biel, Erschliessung Industriezone Lyss Nord) und Ergänzung von Anschlüssen (Vollanschlüsse Studen, Taubenloch/Reuchenette) wird die Wirksamkeit des übergeordneten Strassennetzes verbessert. Die Schwachstellen des Strassennetzes am linken und rechten Bielerseeufer werden behoben.
- » Bis zur vollständigen Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel werden die Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft mit einem geeigneten Paket von Massnahmen auf dem bestehenden Verkehrsnetz sichergestellt und die wichtigsten Schwachstellen behoben. Nach Inbetriebnahme des Ostastes ist die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes im westlichen Teil der Agglomeration mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen.

## 5 Massnahmen

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

### 5.1 Massnahmen Landschaft

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

Nr.	Titel
L-Ü.3	<p><b>Landschaftliche Aufwertung – Agglomeration</b></p> <p>Das Massnahmenblatt fasst die bisherigen Massnahme C3 Flussufer und die Aufwertung von Grünräumen (C4) für den Perimeter der Agglomeration Biel zusammen. Für die bedeutenden Grünräume und Flussufer sollen Nutzungs- und Gestaltungskonzepte erarbeitet und umgesetzt werden. Hauptinhalt der Konzepte ist die Abstimmung von ökologischer Aufwertung und Erholungsfunktion und die gemeindeübergreifende Koordination. Das Ziel ist es, die Grünräume und Flussufer ökologisch und als Erholungsräume aufzuwerten und damit die Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen.</p>
L-Ü.4	<p><b>Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss – Agglomeration</b></p> <p>Diese Massnahme wird neu in das RGSK 2021 aufgenommen. Die See- und Flussufer und Grünräume in der Agglomeration sollen zu einem attraktiven und gut zugänglichen Netz von Freiräumen verknüpft werden. Dazu wird ein Freiraumkonzept erstellt, das die Funktionen und Qualitäten der einzelnen Freiräume und ihre Vernetzung definiert. Das Ziel ist ein bedarfsgerechtes Angebot an Freiräumen für alle Stadtteile/Dörfer, die Agglomeration und die Region. Das Freiraumkonzept ist eine unterstützende Grundlage für die Aufwertung von See- und Flussufern und Grünräumen (L-Ü.1-3)</p>
L-Ü.6	<p><b>Ökologische Landschaftsentwicklung</b></p> <p>Diese Massnahme ist in erster Linie organisatorischer Natur. Die 2016 eingeführte regionale Koordinationsstelle Natur und Landschaft soll als Kompetenzzentrum für die ökologische Landschaftsentwicklung in der Agglomeration gestärkt werden. Sie sorgt für die Koordination zwischen den verschiedenen Massnahmen und Akteuren, wirkt beratend und initiierend und ermöglicht Synergien. Ein wichtiges Instrument ist der regionale Pool für ökologische Ersatzmassnahmen.</p>
L-Ü.7	<p><b>Landwirtschaftliche Gesamtplanung</b></p> <p>Diese Massnahme bezweckt im Sinne der Strategie, im Seeland langfristige gute Bedingungen für die landwirtschaftliche Nutzung zu gewährleisten. Die in Umsetzung befindliche landwirtschaftliche Planung Seeland-West wird im RGSK verankert. Eine Ausdehnung auf weitere Gebiete ist bei Bedarf möglich.</p>
L-Ü.8	<p><b>Wald / Holznutzung</b></p> <p>Die Massnahme bezweckt die Koordination zwischen dem RGSK und den regionalen Waldplänen sowie die Sicherstellung der Holzlogistik ausserhalb des Waldgebiets.</p>

## 5.2 Massnahmen Siedlung

Nr.	Titel
S-Ü.1	<p><b>Siedlungsflächenbedarf Wohnen</b></p> <p>Das Massnahmenblatt enthält den Grundsatz einer Siedlungsentwicklung, welche sich an den prospektiven Entwicklungszielen orientiert, und weist seeland.biel/bienne und den Gemeinden die Aufgabe zu, die entsprechenden siedlungsplanerischen Massnahmen zu ergreifen.</p> <p>Zentraler Inhalt ist die Übertragung von Wohnbaulandbedarf zwischen den Gemeinden. Biel und Nidau als weitgehend überbaute Gemeinden haben keine Möglichkeit, den ihnen zustehenden Wohnbaulandbedarf innerhalb des Gemeindegebiets auszus schöpfen. Gestützt auf Massnahmenblatt A_01 des kantonalen Richtplans werden im Massnahmenblatt die Kriterien und das Vorgehen für den innerregionalen Ausgleich des Wohnbaulandbedarfs festgelegt. Demnach können maximal zwei Drittel des nicht realisierbaren Wohnbaulandbedarfs in andere Gemeinden der Agglomeration Biel/Lyss verschoben werden. Möglich ist dies jedoch nur für im RGSK festgesetzte Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (S-VW.1), die vom Kanton als prioritäres Siedlungsentwicklungsgebiet Wohnen in den kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A_08) aufgenommen wurden.</p>
S-Bgm.1	<p><b>Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung</b></p> <p>Zusammen mit dem Siedlungsflächenbedarf (S-Ü.1) lenken die Siedlungsbegrenzungen die örtliche Siedlungsentwicklung im Sinne der Strategie und dienen der Freihaltung von Wildtierkorridoren und Siedlungstrenngürteln. Die in der Übersichtskarte festgelegten Siedlungsgrenzen basieren auf Kriterien der Landschaft, der landwirtschaftlichen Nutzung und der Siedlungsstruktur. Sie wurden mit dem RGSK 2016 festgelegt und im RGSK 2021 unverändert übernommen.</p>
S-UV.1 S-UV.2	<p><b>Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete</b></p> <p>Diese Massnahme wird neu in das RGSK 2021 aufgenommen. Sie ersetzt Massnahme A8 (Verdichtung des Siedlungsgebiets) aus dem RGSK 2016. Im RGSK 2016 wurden Vorranggebiete Siedlungsverdichtung bezeichnet und die Gemeinden aufgefordert, in denen die Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenziale näher zu prüfen. Diese Prüfung wurde von den Gemeinden weitgehend geleistet, weshalb die Vorranggebiete Siedlungsverdichtung durch Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete ersetzt werden können. Diese sind von den Gemeinden identifizierte, zentral gelegene und gut erschlossene Gebiete, die sich für die Erneuerung des Gebäudebestands, die Nachverdichtung und/oder Umnutzung eignen. Folgende Gebiete werden mit dem RGSK 2021 als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete festgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Biel, Brühlstrasse</li> <li>» Biel, Gurzelen</li> <li>» Biel, Kreuzplatz Nord</li> <li>» Biel, Drahtwerke Taubenloch</li> <li>» Biel, Heuer-Areal</li> <li>» Biel, Isabellenweg</li> <li>» Biel, Jakob-Strasse Süd</li> <li>» Biel, Quartierzentrum Geyisried</li> <li>» Biel, Wildermethmatte</li> <li>» Biel, Bahnhof Mett</li> <li>» Brügg, Ile de Brügg/Neubrück</li> </ul>

Nr.	Titel
	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Lyss, Gnossi</li> <li>» Lyss, Kambly-Areal</li> <li>» Lyss, Mühleplatz</li> <li>» Lyss, Seeland Center</li> <li>» Lyss, Stegmatt</li> <li>» Lyss, Bahnhofstrasse</li> <li>» Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse</li> <li>» Lyss, Kasernen- und Zeughausareal</li> <li>» Lyss, Nutrex-Areal Busswil</li> <li>» Lyss, Viehmarktplatz</li> <li>» Nidau, Bahnhof</li> <li>» Nidau, Hauptstrasse Süd</li> <li>» Pieterlen, Bahnhof</li> <li>» Büren, Bahnhofareal Ost</li> </ul>
S-SW.1	<b>Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte</b>
S-SW.2	Diese Massnahmenpakete bezeichnet grössere, gut erschlossene Bauzonenreserven
S-SA.1	Wohnen und Arbeiten von regionaler Bedeutung. Diese sollen zur Deckung des Bau-
S-SA.2	landbedarfs neben den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten prioritär entwi- ckelt werden.
	<p>Folgende Gebiete werden gestrichen, da sie weitgehend realisiert sind:</p> <p>Wohnschwerpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Biel, Gaswerkareal</li> <li>» Biel, Gygax-Areal</li> <li>» Lyss, Stigli Spinsmatte</li> <li>» Port, Lohn-Bellevue</li> </ul> <p>Arbeitsschwerpunkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Biel, Gaswerkareal</li> </ul> <p>Folgende Gebiete werden neu als Wohnschwerpunkte aufgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Biel, Bischofkänel West</li> <li>» Ipsach, Schürilirain</li> <li>» Lyss, Busswil</li> <li>» Orpund, Römerareal</li> </ul>
S-VW.1	<b>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten</b>
S-VW.2	Mit der Bezeichnung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung werden die für die
S-VA.1	angestrebte Siedlungsentwicklung erforderlichen Neueinzonungen auf Standorte ge-
S-VA.2	lenkt, die den Anforderungen der Strategie genügen (insbesondere der Abstimmung Siedlung / Verkehr / Landschaft). wird die längerfristige Siedlungsentwicklung an geeig- nete Standorte gelenkt.
	<p>Die Auswahl der Vorranggebiete Wohnen erfolgte aufgrund folgender Kriterien:</p> <p>Siedlungsentwicklung: Massgebendes Kriterium ist die Anknüpfung an die bestehende Siedlungsstruktur und die Bildung der räumlichen Logik.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Wohnqualität, insbesondere hinsichtlich der Lagequalität und dem Vorhandensein von Versorgungseinrichtungen und Erholungsflächen.</li> <li>» Öffentliche Einrichtungen: Grundschulen in Fussgängerdistanz</li> </ul>

Nr.	Titel
	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Verkehr. Zentrale Punkte sind die öffentliche Verkehrserschliessung, sowie die Erreichbarkeit für Fussgänger und Velos.</li> <li>» Natur und Landschaft. Massstab ist die Nichtbeeinträchtigung von übergeordneten naturräumlichen und landschaftlichen Interessen (BLN-Gebiete, kantonale Naturschutzgebiete, kantonale Aufwertungsgebiete nach KLEK) und die Berücksichtigung bekannter örtlicher</li> <li>» landschaftlicher und naturräumlicher Werte. Nicht geprüft wurden potenzielle kleinräumige Naturwerte, deren Beachtung im Rahmen der späteren Realisierung erfolgen muss.</li> <li>» Landwirtschaft: Sämtliche Vorranggebiete Siedlungserweiterung betreffen Fruchtfolgeflächen nach kantonalem Inventar. Für eine Einzonung müssen die Kriterien gemäss kantonalem Richtplan erfüllt werden.</li> </ul> <p>Mit dem kantonalen Richtplan nimmt die Bedeutung der Vorranggebiete für künftige Einzonungen zu, indem Flächen &gt; 1 ha nur noch in Vorranggebieten eingezont werden können, welche in einem RGSK festgesetzt sind.</p> <p>Zwei Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen mit Koordinationsstand Zwischenergebnis werden im RGSK 2021 in Festsetzungen überführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Büren an der Aare, Solothurnstrasse</li> <li>» Büren an der Aare, Galgenfeld</li> </ul> <p>Die erforderlichen Nachweise für die Festsetzung werden in einem separaten Bericht erbracht.</p> <p>Ein Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten wird neu aufgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Orpund, Löörenzägli (Autobahnanschluss). Die Einzonung kompensiert den Arbeitsschwerpunkt IZ West, der grösstenteils für den A5-Anschluss beansprucht wurde.</li> </ul> <p>Zwei Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten werden aufgehoben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Bütigen, Landi Dotzigen: Die Einzonung gilt als Erweiterung der Bauzone von lokaler Bedeutung gilt und erfordert keine Festsetzung im RGSK.</li> <li>» Gals, T10-Anschluss: Die für eine Einzonung erforderliche öV-Erschliessungsgüte kann nicht erreicht werden.</li> </ul>
S-VIV.1	<p><b>Verkehrsintensive Vorhaben</b></p> <p>Das Massnahmenblatt wurde gemäss den neuen übergeordneten Vorgaben angepasst. Die bestehenden Standorte für verkehrsintensive Vorhaben wurden unverändert übernommen.</p> <p>Ein Standort für verkehrsintensive Vorhaben wird neu in das RGSK aufgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Industrie- und Gewerbezone Brügghoos, Neubau Spitalzentrum (Vororientierung). Der Standort wird festgesetzt, sobald die dafür nötigen Abklärungen abgeschlossen sind.</li> </ul>
T-V.1	<p><b>Vorranggebiete Tourismus / Freizeit / Erholung</b></p> <p>Im Bereich Freizeit und Erholung ist künftig mit wachsenden und neuen Nachfragen zu rechnen. Ohne Wissen um entsprechende Entwicklungen sind vorsorgliche Hinweise auf mögliche Flächenangebote von Bedeutung. Entsprechende Gebiete werden deshalb entlang potenzieller „Freizeitkorridore“ oder in Gebieten mit hoher Erschliessungsgunst</p>

---

Nr.	Titel
	<p>bezeichnet. Die in der Übersichtskarte bezeichneten Vorranggebiete Tourismus / Freizeit / Erholung sollen bei der Standortevaluation neuer Einrichtungen und Angebote berücksichtigt werden. Die Gemeinden sind aufgefordert, den entsprechenden Planungsspielraum zu erhalten.</p> <p>Das folgende Vorranggebiet Tourismus / Freizeit / Erholung wird aufgehoben:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>» Ins, Inforama: kein Bedarf mehr nach Beendigung des Projekts «Ferien im Gemüsegarten Seeland»</li></ul> <p>Das folgende Vorranggebiet Tourismus / Freizeit / Erholung wird neu in das RGSK aufgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>» Gampelen Tannenhof: Ersatzstandort für Campingplatz Fanel Gampelen</li></ul>

---

### 5.3 Massnahmen Verkehr

Nr.	Titel
ÖV-Ort.1	<p><b>Öffentlicher Verkehr Schiene</b></p> <p>Diese Massnahme umfasst noch nicht beschlossene Infrastrukturausbauten im öffentlichen Regionalverkehr. Konkret geht es um den abschnittswisen Doppelspurausbau zwischen Biel und Täuffelen zur Erhöhung der Kapazität und zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität</p>
ÖV-Ort.2	<p><b>Überprüfung Regiotram (Option neue ÖV-Achse Agglomeration Biel)</b></p> <p>Die Massnahme beschreibt das Vorgehen zur allfälligen Wiederaufnahme des sistierten Projekts Regiotram.</p>
ÖV-Str.1	<p><b>Öffentlicher Verkehr Strasse</b></p> <p>Mit diesen Massnahmen wird die Fahrplanstabilität von Buslinien im Strassenverkehr erhöht und die Reisezeit verkürzt. Dies sind wichtige Elemente für ein attraktives und verlässliches Angebot des öffentlichen Verkehrs.</p>
ÖV-Ü.1	<p><b>Verbesserung der öV-Erschliessung</b></p> <p>Die Massnahmen umfasst die Verbesserung der heute ungenügenden öV-Erschliessung im bestehenden Siedlungsgebiet sowie in Vorranggebieten Siedlungserweiterung.</p>
ÖV-Ü.2	<p><b>ÖV-Knoten / Masterplan Biel/Bienne</b></p> <p>Im Bereich des ESP-Perimeters Masterplan Biel stehen eine Reihe von Projekten an, welche eine verstärkte Koordination erfordern (A5 Westast, Ausbau asm, Ausbauten Bahnhofsanlagen, Fussgänger- und Veloquerungen etc.). Mit dieser Massnahme sollen die Zusammenarbeit der Beteiligten und die Berücksichtigung der städtebaulichen Anforderungen sichergestellt werden.</p>
KM-B.1	<p><b>Kombinierte Mobilität</b></p>
KM-B.2	<p>Diese Massnahmen umfassen die Schaffung oder Erweiterung von Veloabstellanlagen (P+R) an Bus- und Bahnhaltstellen.</p>
KM-Mu.1	<p><b>Multimodale Verkehrsdrehscheiben</b></p>
KM-Mu.2	<p>Mit diesen Massnahmen werden die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus und dem Fuss- und Veloverkehr an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs verbessert.</p>
LV-Ü.1 bis LV-Ü.8	<p><b>Langsamverkehrsmassnahmen</b></p> <p>Mit diesen Massnahmen werden Schwachstellen für den Velo- und Fussverkehr behoben und Lücken im Routennetz geschlossen. Ein wichtiges Ziel ist auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen.</p> <p><i>Parallel zum RGSK 2021 wird die regionale Velonetzplanung erarbeitet. Weitere Massnahmen aus der Velonetzplanung werden nach der Mitwirkung aufgenommen.</i></p>
MIV-Auf.1	<p><b>Sanierung Ortsdurchfahrten</b></p>
MIV-Auf.3	<p>Mit diesen Massnahmen werden längs der Hauptachsen siedlungsverträglichere Verhältnisse angestrebt und bestehende Schwachstellen auf dem Strassennetz behoben oder entschärft. Mit den Massnahmen werden auch bessere Bedingungen für den Langsamverkehr geschaffen.</p>
MIV-Auf.2	<p><b>Aufwertung Strassenraum</b></p>
MIV-Auf.4 bis MIV-Auf.7	<p>Diese Massnahmen umfassen die gestalterische Aufwertung von Strassen und Plätze im Siedlungsgebiet zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität.</p>

Nr.	Titel
MIV-E.1	<b>Verbesserung MIV-Erschliessung</b>
MIV-E.2	Für nicht optimal ans Strassennetz angebundene Gebiete soll die Erschliessung für den MIV gezielt verbessert werden. Damit wird das umliegende Strassennetz entlastet und die Voraussetzung für künftige Arealentwicklungen geschaffen. Dies betrifft die Industriezone Lyss Nord, den Spitalzubringer Biel (Option bei Beibehaltung des Standorts) und den Vollanschluss Studen.
MIV-E.3	
NM-W.1	<b>Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel</b> Das Mobilitätsmanagement leistet einen Beitrag zum nachhaltigen Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft und unterstützt die angestrebte Modal-Split-Änderung zugunsten des öV und des Fuss- und Veloverkehrs.
NM-W.2	<b>Verkehrsmonitoring Kernagglomeration Biel</b> Mit dieser Massnahme wird in der Kernagglomeration ein ständiges Verkehrsmonitoring aufgebaut. Dieses ermöglicht es, die Verkehrsentwicklung zu beobachten, die Zielerreichung zu überprüfen und bei Bedarf Massnahmen zu definieren.
NM-VM.1	<b>Verkehrsmanagement Agglomeration Biel</b>
NM-VM.2	Die Massnahme umfasst die Umsetzung von Verkehrsmanagement-Massnahmen (Verkehrssteuerung, Dosierung) mit dem Ziel, die Verkehrsabläufe zu optimieren und die Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern.
NM-VM.3	<b>Biel, Busbevorzugung / Fahrbahnhaltestellen</b> Dieses Massnahmenpaket umfasst die Umwandlung von Busbuchten in Fahrbahnhaltestellen zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs.
NM-VM.4	<b>Biel, Erweiterung Parkleitsystem</b> Die Massnahme umfasst die Überprüfung, Anpassung und Erweiterung des Parkleitsystems der Stadt Biel zur Verbesserung der Information und Verflüssigung des Verkehrs.

## 5.4 Wirkungskontrolle

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

## 6 Genehmigungsvermerke

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland (RGSK)

**RGSK 2021**

Mitwirkung vom 10.02.2020 bis 31.03.2020

Vorprüfung vom ...

Mit der Genehmigung wird aufgehoben:

» Richtplan verkehrsintensive Vorhaben ViV Agglomeration Biel (genehmigt am 30. März 2005)

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

Die Präsidentin:  
Madeleine Deckert

Der Geschäftsleiter:  
Thomas Berz

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

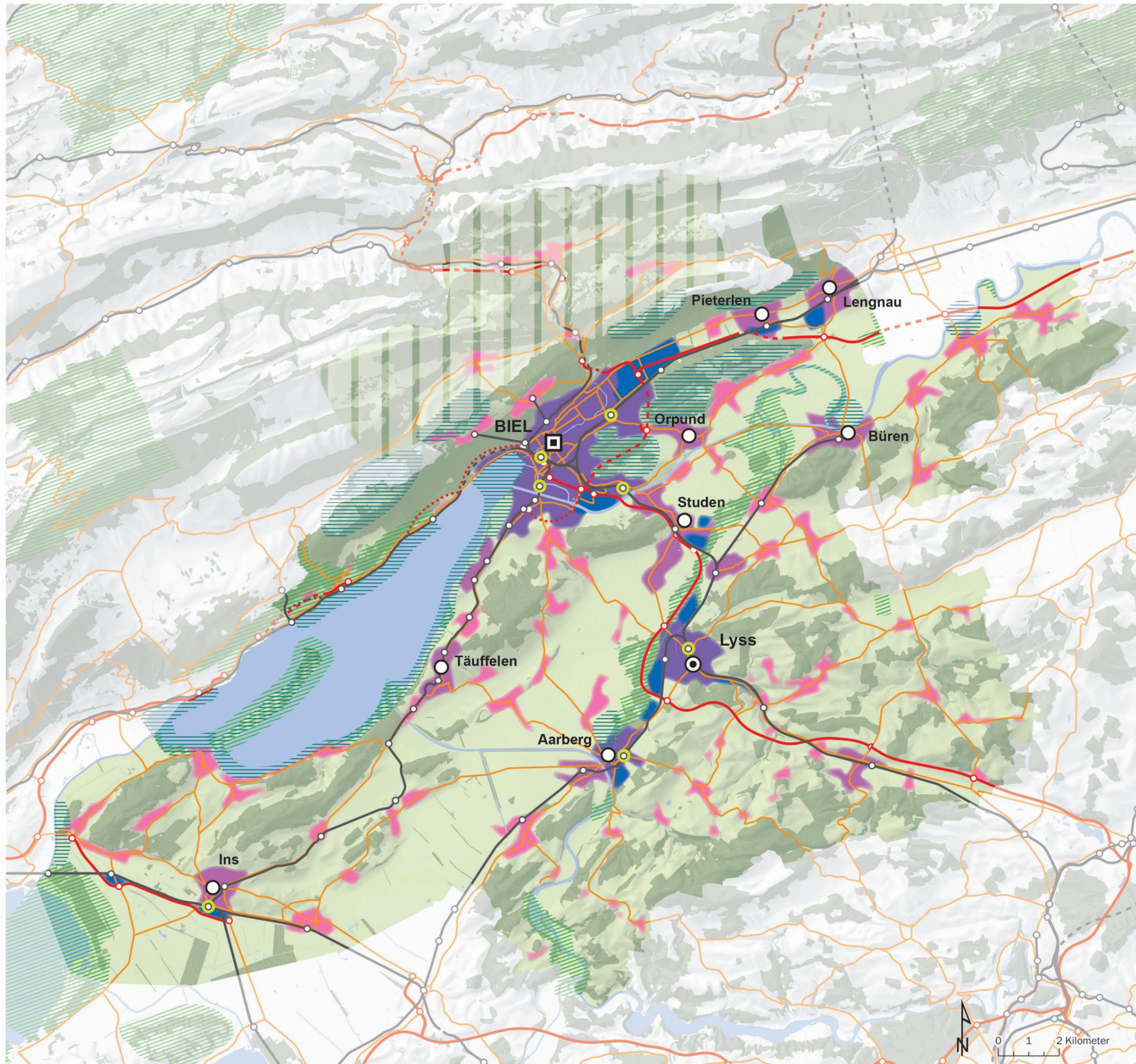
Biel, den

Der Geschäftsleiter:  
Thomas Berz

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

## Räumliches Entwicklungsleitbild

1:125'000 (A3) 16. Januar 2020 **MITWIRKUNG**



### Landschaftsraum

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

### Siedlungsraum

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

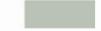
### Zentren

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

### Mobilität

-  /  Bahnlinie bestehend / Tunnel
-  Bahnlinie geplant
-  Bahnhofstabelle / kombinierte Mobilität
-  Multimodale Verkehrsdrehscheibe: attraktiver Umsteigeknoten mit Versorgungsangeboten
-  Autobahn mit Anschluss / Tunnel
-  Autobahn mit Anschluss geplant
-  Durchgangs- oder Verbindungsstrasse

### Hinweise

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