

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland

RGSK 2021

Massnahmen

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

Definition der Koordinationsstände

Die in den Massnahmenblättern aufgeführten Koordinationsstände haben die folgende Bedeutung:

Festsetzung

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

Zwischenergebnis

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

Vororientierung

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

Massnahmen Landschaft

Umsetzungshorizont

A 2024 – 2027

B 2028 – 2031

Nr.	Titel	Horizont	Seite
L-Schu.1	Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiete	Daueraufgabe	13
L-Gr.1	Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung	Daueraufgabe	15
L-Ü.1	Seeufergebiet – Agglomeration	A	16
L-Ü.2	Seeufergebiet – übrige Region	A	18
L-Ü.3	Landschaftliche Aufwertung – Agglomeration	A	20
L-Ü.4	Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss – Agglomeration	A	22
<i>L-Ü.5</i>	<i>Aufwertung historischer Bauten (Bestandteil CRTU Jura bernois)</i>	<i>A</i>	<i>24</i>
L-Ü.6	Ökologische Landschaftsentwicklung	Daueraufgabe	25
L-Ü.7	Landwirtschaftliche Gesamtplanung	Daueraufgabe	27
L-Ü.8	Wald / Holznutzung	Daueraufgabe	28

Massnahmen Siedlung

Umsetzungshorizont

A 2024 – 2027

B 2028 – 2031

Nr.	Titel	Horizont	Seite
S-Ü.1	Siedlungsfächenbedarf Wohnen	Daueraufgabe	29
S-Bgm.1	Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung	Daueraufgabe	32
S-UV.1	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete – Agglomeration		33
S-UV.1.1	Biel, Brühlstrasse	vor 2024	
S-UV.1.2	Biel, Gurzelen	A	
S-UV.1.3	Biel, Kreuzplatz Nord	vor 2024	
S-UV.1.4	Biel, Drahtwerke Taubenloch	A	
S-UV.1.5	Biel, Heuer-Areal	A	
S-UV.1.6	Biel, Isabellenweg	A	
S-UV.1.7	Biel, Jakob-Strasse-Süd	vor 2024	
S-UV.1.8	Biel, Quartierzentrum Geyisried	A	
S-UV.1.9	Biel, Wildermethmatte	A	
S-UV.1.10	Biel, Bahnhof Mett	B	
S-UV.1.11	Brügg, Ile de Brügg / Neubrück	vor 2024	
S-UV.1.12	Lyss, Gnossi	vor 2024	
S-UV.1.13	Lyss, Kambli-Areal	vor 2024	
S-UV.1.14	Lyss, Mühleplatz	vor 2024	
S-UV.1.15	Lyss, Seeland-Center	vor 2024	
S-UV.1.16	Lyss, Stegmatt	vor 2024	
S-UV.1.17	Lyss, Bahnhofstrasse	vor 2024	
S-UV.1.18	Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse	B	
S-UV.1.19	Lyss, Kasernen- und Zeughausareal	B	
S-UV.1.20	Lyss, Nutrexareal Busswil	B	
S-UV.1.21	Lyss, Viehmarktplatz	A	
S-UV.1.22	Nidau, Bahnhof	A	
S-UV.1.23	Nidau, Hauptstrasse Süd	A	
S-UV.1.24	Pieterlen, Bahnhofareal	B	
S-UV.2	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete – übrige Region		46
S-UV.2.1	Büren an der Aare, Bahnhofareal Ost	vor 2024	
S-SW.1	Regionale Wohnschwerpunkte – Agglomeration		48
S-SW.1.1	Biel, Gaswerkareal	vor 2024	
S-SW.1.2	Biel, Sägefild	A	
S-SW.1.3	Biel, Bischofkänel West	B	
S-SW.1.4	Biel, Bischofkänel Ost	B	
S-SW.1.5	Ipsach, Schürlirain	vor 2024	
S-SW.1.6	Lyss, Busswil	A	
S-SW.1.7	Nidau, AGGLOlac	vor 2024	
S-SW.1.8	Orpund, Römerareal	A	

Nr.	Titel	Horizont	Seite
<i>S-SW.1.9</i>	<i>Péry-La Heutte, Champs l'Allemand (Bestandteil CRTU Jura bernois)</i>		
S-SA.1	Regionale Arbeitsschwerpunkte – Agglomeration		54
S-SA.1.1	Biel, ESP Bözingenfeld	A	
S-SA.1.2	Biel, ESP Masterplan Bahnhof	A	
S-SA.1.3	Brügg, Brüggmoos	A	
S-SA.1.4	Lyss, ESP Bahnhof	A	
S-SA.1.5	Lyss, ESP Grien Süd	A	
S-SA.1.6	Studen, ESP Studengrien	A	
S-SA.2	Regionale Arbeitsschwerpunkte – übrige Region		59
S-SA.2.1	Gampelen, Platanenhof	A	
S-SA.2.2	Ins, SAZ Zbangmatte	A	
S-SA.2.3	Lengnau, ESP Lengnaumoos	A	
S-VW.1	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen – Agglomeration		63
S-VW.1.1	Aegerten, Stockfeld	C	
S-VW.1.2	Biel, Berghaus	C	
S-VW.1.3	Biel, Rangierbahnhof	C	
S-VW.1.4	Brügg, Brachmatte	C	
S-VW.1.5	Brügg, Gumme	C	
S-VW.1.6	Ipsach, Ipsemoos	C	
S-VW.1.7	Ipsach, Weiermatte	C	
S-VW.1.8	Lyss, Dreihubel	C	
S-VW.1.9	Lyss, Grübelacher Busswil	C	
S-VW.1.10	Lyss, Leuera	C	
S-VW.1.11	Lyss, Unterdorfacker Busswil	C	
S-VW.1.12	Orpund, Stöckenmatt	C	
S-VW.1.13	Orpund, Weingarten	C	
S-VW.1.14	Pieterlen, Bassbeld	A	
S-VW.1.15	Port, Neumatt	C	
S-VW.1.16	Studen, Längachere	C	
S-VW.1.17	Sutz-Lattringen, Lattringen West	C	
S-VW.1.18	Sutz-Lattringen, Juch	C	
S-VW.1.19	Worben, Paletzeyfeld	C	
S-VW.2	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen – übrige Region		73
S-VW.2.1	Aarberg, Müligass	C	
S-VW.2.2	Büren an der Aare, Galgenfeld	A	
S-VW.2.3	Büren an der Aare, Schüre	C	
S-VW.2.4	Büren an der Aare, Solothurnstrasse	A	
S-VW.2.5	Gampelen, Giesse / Bahnhof	C	
S-VW.2.6	Lengnau, Rolli-Ost	C	
S-VW.2.7	Lengnau, Rolli-Süd	C	
S-VW.2.8	Ins, Brüelzelgli	C	
S-VW.2.9	Ins, Wingarte	C	
S-VW.2.10	Schüpfen, Dorf	C	
S-VW.2.11	Täuffelen, Friedweg	C	

Nr.	Titel	Horizont	Seite
S-VW.2.12	Täuffelen, Kleemattenweg	C	
S-VW.2.13	Täuffelen, Schulstrasse	C	
S-VA.1	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten – Agglomeration		80
S-VA.1.1	Bliel/Pieterlen, Moos	C	
S-VA.1.2	Biel, Spitalzentrum	C	
S-VA.1.3	Lyss, Breite	C	
S-VA.1.4	Lyss, Aumatt Busswil	C	
S-VA.1.5	Orpund, Löörezägli	A	
S-VA.1.6	Pieterlen, Sömmerung	vor 2024	
S-VA.1.7	Studen, Studengrien Nord	C	
S-VA.2	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten – übrige Region		85
S-VA.2.1	Aarberg, Mühlifeld	C	
S-VA.2.2	Gampelen, Bahnhof	C	
S-VA.2.3	Ins, Bockschache	C	
S-VIV.1	Verkehrsintensive Vorhaben	Daueraufgabe	87
T-V.1	Vorranggebiete Tourismus / Freizeit / Erholung		89

Massnahmen Verkehr

Umsetzungshorizont

A 2024 – 2027

B 2028 – 2031

Nr.	Titel	Horizont	Seite
Öffentlicher Verkehr (ÖV)			
ÖV-Ort.1	Abschnittsweiser Doppelspurausbau Biel-Täuffelen-Ins-Bahn BTI		91
ÖV-Ort.2	Überprüfung Regiotram (Option neue öV-Achse Agglomeration Biel)		93
ÖV-Str.1	Busbevorzugung – Agglomeration (AP1-2)		95
ÖV-Str.1.1	Massnahmenpaket: Busbevorzugung I AP1		
ÖV-Str.1.2	Massnahmenpaket: Regio-Tram, Busvorlauf AP1		
ÖV-Str.1.3	Massnahmenpaket: Paket Busbevorzugung II AP2		
ÖV-Ü.1	Verbesserung der öV-Erschliessung		98
ÖV-Ü.2	ÖV-Knoten Bahnhof / Masterplan Biel/Bienne		100
Kombinierte Mobilität (KM)			
KM-B.1	Veloparkierung / Bike+Ride und Bike-Sharing – Agglomeration (AP4)	B	102
KM-B.1.1	Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd, Biel	B	
KM-B.2	Veloparkierung / Bike + Ride, übrige Region		105
	<i>Allfällige Massnahmen werden nach der Mitwirkung aus der Regionalen Velonetzplanung übernommen.</i>		
KM-Mu.1	Multimodale Verkehrsdrehscheibe: Aufwertung Bahnhaltstellen, Agglomeration		107
KM-Mu.1.1	Aufwertung Bahnhaltstelle Buswil		
KM-Mu.1.2	Neue Überdachung Bahnhof Lyss		
KM-Mu.2	Multimodale Verkehrsdrehscheibe: Aufwertung Bahnhaltstellen, übrige Region		109
KM-Mu.2.1	ÖV-Knoten / Bushof Aarberg		
Langsamverkehr (LV)			
LV-Ü.1	Langsamverkehrsmassnahmen – Agglomeration (AP4)	A	111
LV-Ü.1.1	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Radstreifen ausserorts zwischen Ipsach und Sutz	A	
LV-Ü.1.2	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Radstreifen zwischen Mörigen und Gerolfingen	A	
LV-Ü.1.3	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Umgestaltung Ortseingang Lattrigen-West	A	
LV-Ü.1.4	Fussweg-/Velonetz Biel: Brücke Westerholz über die Schüss	A	
LV-Ü.1.5	Fussweg-/Velonetz Biel: Neubau Gartenstrasse (Mattenstrasse-Madretschstrasse)	A	
LV-Ü.1.6	Fussweg-/Velonetz Biel: Verbindung Hauserwehr	A	
LV-Ü.1.7	Veloverbindung Ipsach – Nidau – Biel Zentrum: Abschnitt Feldwege	A	

Nr.	Titel	Horizont	Seite
	Weiermatt, Ipsach		
LV-Ü.1.8	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündungsbe- reich Feldweg Weienmatt - Beundenring	A	
LV-Ü.1.9	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Kanalbrücke Dr. Schneider-Strasse (Herrenmoosweg bis Balainenweg)	A	
LV-Ü.1.10	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündung Dr. Schneider-Str. in Aarbergstrasse	A	
	<i>Weitere Massnahmen werden nach der Mitwirkung aus der Regionalen Velonetzplanung übernommen</i>		
LV-Ü.2	Langsamverkehrsmassnahmen – Agglomeration (AP4)	B	118
	<i>Allfällige Massnahmen werden nach der Mitwirkung aus der Regionalen Velonetzplanung übernommen.</i>		
LV-Ü.3	Biel, Personenunterführung Ost Bahnhof Biel – Agglomeration (AP4)	B	121
LV-Ü.4	Biel, Querung Güterbahnhof (Passerelle Gottstattstrasse-Mettstrasse) – Agglomeration (AP4)	B	123
LV-Ü.5	Biel, Verbindung Mühlefeldstrasse - Bahnhof Süd (Passerelle über Alf- red-Aebi-Strasse und Murtenstrasse) – Agglomeration (AP4)	A	125
LV-Ü.6	Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord – Agglomeration (AP4)	A	127
LV-Ü.7	Langsamverkehrsmassnahmen – Agglomeration (AP 1-3)		129
LV-Ü.7.1	Massnahmenpaket: Schliessen von Netzlücken AP1		
LV-Ü.7.2	Massnahmenpaket: Schliessen von Netzlücken AP2		
LV-Ü.7.3	Neue Veloverbindung Schlosspark – Dr. Schneiderstrasse, Nidau		
LV-Ü.7.4	Oberer Quai, Biel		
LV-Ü.7.5	Veloführung Schlössli – Twann		
LV-Ü.7.6	Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum		
LV-Ü.7.7	Veloverbindung Biel - Péry		
LV-Ü.7.8	Massnahmenpaket: Reparatur Hauptverkehrsstrassen AP1		
LV-Ü.7.9	SBB-Unterführung Bruggstrasse, Biel		
LV-Ü.7.10	Fuss- und Fahrradweg entlang Hauptstrasse Bellmund – St. Niklaus		
LV-Ü.7.11	Massnahmenpaket: Reparatur Quartiere AP1		
LV-Ü.7.12	Massnahmenpaket: Reparatur Quartiere AP2		
LV-Ü.7.13	Kreuzplatz, Biel		
LV-Ü.7.14	Mett Zentrum, Biel		
LV-Ü.7.15	Beaumontquartier, Biel		
LV-Ü.7.16	Massnahmenpaket: Wichtige Plätze und Aufenthaltsbereiche AP3		
LV-Ü.7.17	Verkehrsberuhigung Bellmund		
LV-Ü.7.18	Massnahmenpaket: Intermodale Schnittstellen AP1		
LV-Ü.7.19	Massnahmenpaket: Intermodale Schnittstellen AP2		
LV-Ü.7.20	Massnahmenpaket: B+R /Veloabstellplätze AP3		

Nr.	Titel	Horizont	Seite
LV-Ü.8	Langsamverkehrsmassnahmen, übrige Region		140
LV-Ü.8.1	Velosicherheit Müntschemier-Treiten, Müntschemier-Brüttelen		
LV-Ü.8.2	Velosicherheit Walperswil-Aarberg		
LV-Ü.8.3	Veloführung Schwanden-Schüpfen-Kosthofen		
LV-Ü.8.4	Velosicherheit Büren-Dotzigen		
LV-Ü.8.5	Velokorridor Büren-Leuzigen		
LV-Ü.8.6	Sanierung Strassenbrücke über Zihlkanal (Alternative zu Pont de l'Avenir)		
Motorisierter Verkehr (MIV)			
MIV-Auf.1	Sanierung Ortsdurchfahrten: Kantonsstrassen – Agglomeration (AP4)		145
MIV-Auf.1.1	Korridor Aegerten-Studen-Worben: Ortsdurchfahrt Aegerten	A	
MIV-Auf.1.2	Korridor Aegerten-Studen-Worben: Ortsdurchfahrt Studen	A	
MIV-Auf.1.3	Korridor Aegerten-Studen-Worben: Ortsdurchfahrt Worben	A	
MIV-Auf.2	Aufwertung Strassenraum: Gemeindestrassen – Agglomeration (AP4)		148
MIV-Auf.2.1	Gestaltung Industriering, Lyss	A	
MIV-Auf.2.2	Gestaltung Bahnhofstrasse, Busswil	A	
MIV-Auf.2.3	Gestaltung Chipot- und Aberli-Strasse, Biel	A	
MIV-Auf.3	Sanierung Ortsdurchfahrten: Kantonsstrassen, übrige Region		150
MIV-Auf.3.1	Ortsdurchfahrt Gerolfingen (Täuffelen)	A	
MIV-Auf.3.2	Aarberg, Murtenstrasse	A	
MIV-Auf.3.3	Ortsdurchfahrt Bargen	A	
MIV-Auf.3.4	Radelfingen, Kreuzung Landerswil	A	
MIV-Auf.3.5	Ins, Kreuzung Weberhof	A	
MIV-Auf.4	Biel, Neugestaltung Unterer Quai – Agglomeration (AP4)	A	154
MIV-Auf.5	Biel Neugestaltung Bahnhofstrasse (unterer Teil) – Agglomeration (AP4)	A	156
MIV-Auf.6	Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz – Agglomeration (AP4)	A	158
MIV-Auf.7	Biel, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett – Agglomeration (AP4)	A	160
MIV-E.1	Erschliessung Industriezone Lyss-Nord		162
MIV-E.2	Spitalzubringer Biel		164
MIV-E.3	Verlegung und Ausbau Autobahnanschluss Studen (Vollanschluss)		166
Nachfrageorientierte Mobilität (NM)			
NM-W.1	Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel – Agglomeration (AP4, Eigenleistung)	A	168
NM-W.2	Verkehrsmonitoring Kernagglomeration Biel – Agglomeration (AP4, Eigenleistung)	A	169
NM-VM.1	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel, 1. Etappe – Agglomeration (AP4)	A	170
NM-VM.1.1	Dosierung Zufahrt Süd / rechtes Bielerseeufer	A	
NM-VM.1.2	Dosierung Zufahrt Südost / Bernstrasse	A	

Nr.	Titel	Horizont	Seite
NM-VM.1.3	Dosierung Zufahrt Nordost	A	
NM-VM.1.4	Verkehrssteuerung Nordachse Biel, Zentrum	A	
NM-VM.1.5	Dosierung Wegfahrt Zentrum Biel		
NM-VM.2	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel, 2. Etappe – Agglomeration (AP4)	B	174
NM-VM.2.1	Zentrale Steuerung / Verkehrsrechner	B	
NM-VM.3	Biel, Busbevorzugung / Fahrbahnhofstellen– Agglomeration (AP4)	A	176
NM-VM.3.1	Fahrbahnhofstellen	A	
NM-VM.4	Biel, Erweiterung Parkleitsystem – Agglomeration (AP4)	A	178
NM-VM.4.1	Gesamtkonzeption Parkleitsystem	A	
NM-VM.4.2	Erweiterung des Parkleitsystems, Gebiet Bözingenfeld	A	
NM-VM.4.3	Ergänzung Parkhäuser zu intermodalen Schnittstellen	A	

Wirkungskontrolle

Nr.	Titel	Horizont	Seite
C.1	Monitoring / Controlling	Daueraufgabe	180

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 verkehrsentensive 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

Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiete

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Schu.1	0371.2.040		Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L6			

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

1. Die in der Übersichtskarte bezeichneten Landschaftsschutzgebiete A umfassen jene Bereiche, welchen aufgrund ihres ökologischen, landschaftlichen oder soziokulturellen Wertes besonderer Schutz zukommt. Die durch die Gemeinden zu ergreifenden Massnahmen sind:

- a. Bauverbot mit Ausnahmen für standortgebundene Einrichtungen wie Wasserreservoirs, Pumpwerke, ein fache Weideunterstände für Tiere;
- b. Verbot von Terrainveränderungen durch Vorkehren wie Aufschüttungen, Abgrabungen oder Deponien. Gestattet sind Massnahmen zur Bodenverbesserung.
- c. Schutz, Pflege und gezielte Aufwertung der Elemente des Naturbestandes wie Bäume, Hecken und Bachläufe.

2. In den Landschaftsschutzgebiete B sorgen die Gemeinden grundsätzlich für den Verzicht auf Vorkehren, welche störende Immissionen oder Verkehrsbewegungen zur Folge haben, sowie wesentliche Terrainveränderungen und Beeinträchtigungen von Lebensräumen. Davon nicht betroffen sind Massnahmen zur Bodenverbesserung, der Ausbau landwirtschaftlicher Bauten und Anlagen bestehender Betriebe sowie Erweiterungen im Rahmen der inneren Aufstockung, unter Berücksichtigung des Landschaftsbildes und von ökologisch wertvollen Lebensräumen. Die Gemeinden differenzieren in diesem Sinne die möglichen Eingriffe entsprechend der örtlichen Empfindlichkeit mittels planungsrechtlicher Massnahmen (Richtpläne, Schutzzonenpläne). Erweiterungen der Bauzone und Intensivlandwirtschaftszonen sind ausgeschlossen. Übergeordnete Schutzbestimmungen (BLN-Gebiete, kantonale Naturschutzgebiete, Gewässerschutzgebiete usw.) bleiben vorbehalten.

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

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

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

Zweckmässigkeit

- Die Siedlungsentwicklung nach innen wird unterstützt und der Kulturlandverlust eingedämmt.
 - Die weitere Zersiedelung von landschaftlich empfindlichen Gebieten wird verhindert.
 - Die ökologische Vielfalt in den vorhandenen Lebensräumen wird erhalten und vermehrt.
 - Die ökologische Vernetzung von Lebensräumen wird ermöglicht.
 - Die Wohn- und Lebensqualität für die Bewohner der Region und die Attraktivität für die Besucher werden erhalten und gestärkt.
-

Nutzen

Schutz und Aufwertung der Landschaft. Die Landschaftsschutzgebiete erfüllen je nach Situation auch die Funktion von Siedlungsbegrenzungen.

Einzelmassnahme Landschaft

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel	
Stand der Planung abgeschlossen	Umsetzungsschritte Grundeigentümergebundene Festlegung im Rahmen der Ortsplänen	Termine Daueraufgabe
Federführung Gemeinden	Weitere Beteiligte AGR; LANAT; Region; Organisationen (LOS, Landschaftswerk Biel-Seeland, Biotopverbund Grosses Moos)	
Koordinationsstand Festsetzung	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
<ul style="list-style-type: none"> - Die Bestimmungen tragen den Anliegen der Landwirtschaft in hohem Mass Rechnung. - Konflikte mit landwirtschaftlicher Nutzung, Infrastrukturbauten, Erholung sind fallweise zu klären. 		
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> - Die Landschaftsschutz- und schongebiete berücksichtigen die zu erhaltenden Wildtierkoridore. - An Bauzonen angrenzende Landschaftsschutz- und schongebiete haben dieselbe Wirkung wie die überörtliche Siedlungsbegrenzung (S-Bgm.1) 		
Dokumente, Grundlagen		
<ul style="list-style-type: none"> - seeland.biel/bienne: Gesamtregionaler Richtplan Biel-Seeland, Arbeitsmodul R 22: Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen (23.03.2009) - Regionalplanungsverband Biel-Seeland: Landschaftskonzept Seeland (Juni 1997) 		

Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Gr.1	0371.2.039		Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L5		Aegerten; Biel; Bellmund; Brügg; Evilard; Ipsach; Lengnau; Orpund; Pieterlen; Port; Rüti bei Büren; Sutz-Lattrigen; Siselen; Studen; Täuffelen; Worben	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

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

Mindestens sind jedoch

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

Zweckmässigkeit	Nutzen
<ul style="list-style-type: none"> - Für die räumliche Gliederung wichtige Grünräume inner- und ausserhalb der Siedlungen werden erhalten und aufgewertet. - Die Siedlungsqualität und das Naherholungs- und Freizeitangebot wird verbessert. - Potenziale für die ökologische Aufwertung werden genutzt. - Die ökologische Vernetzung von Lebensräumen wird ermöglicht. 	Planungsrechtliche Sicherung und zweckmässige Nutzung der Grünstrukturen.

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel	
	Gemeinden	
Stand der Planung abgeschlossen	Umsetzungsschritte	Termine
	Sicherung der Grünräume im Rahmen der Ortsplanungen	Daueraufgabe
Federführung	Weitere Beteiligte	
Gemeinden	AGR; TBA; LANAT; Region	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Festsetzung		

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

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

Dokumente, Grundlagen

Seeufergebiet – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.1	0371.2.037	4. Generation	vor 2024
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L3		Ligerz; Twann-Tüscherz; Biel; Nidau; Ipsach; Sutz-Lattrigen; Mörigen; Täuffelen; Hagneck	

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

- Die Aufwertung des Seeufergebiets wird als gemeinschaftlich anzugehende Aufgabe der Seeufergemeinden anerkannt.
- In Berücksichtigung der Vorgaben der rechtskräftigen Uferschutzpläne wird eine konzeptionelle Rahmenplanung erstellt. Diese enthält:
 - Die Formulierung der teilräumlich spezifischen Charakteristiken und freiraumplanerischen Verhaltensweisen
 - Die Bestimmung der funktionellen Schwerpunkte (konzentrierte Erholungsnutzungen, touristische Anlagen)
 - Die Bestimmung der Renaturierungsbereiche und der strategischen Revitalisierung gemäss revidiertem Gewässerschutzgesetz
 - Die Bestimmung der Ausstattungselemente (Folgeeinrichtungen, Basisinfrastruktur)
 - Grundsätze für die Materialisierung der baulichen Eingriffe
 - Grundsätze für Erschliessung und Parkierung
 - Grundsätze für die Kostenverteilung von Realisierung, Betrieb und Unterhalt.
- Das Gebiet Tüscherz–Biel–Nidau–Ipsach ist von erster Priorität.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Freigehaltene Uferbereiche mit gestärkten ökologischen Funktionen - Zugängliche und mit Fuss- und Velowegen an das Siedlungsgebiet angebundene Naherholungsgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> - Erhaltung prägender Natur- und Landschaftsräume - Schaffung und Aufwertung von Grünräumen im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern - Verbesserung der Siedlungsqualität
Bezug zum Handlungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> - Seeufer als Naturräume und Erholungsgebiete gemeindeübergreifend sichern und aufwerten - Biodiversität und Landschaftsqualität erhöhen 	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete - Verkehrsvermeidung durch siedlungsnahe Erholungsräume
Bezug zur Teilstrategie: <ul style="list-style-type: none"> - Potenziale der Seeufer für Natur und Naherholung nutzen - Ökologische Landschaftsentwicklung fördern - Zugänglichkeit der Landschafts- und Erholungsräume verbessern 	

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel	
unbekannt	Kanton; Gemeinden	
Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
Für die Bieler Bucht liegt eine Analyse der Situation und des Handlungsbedarfs vor (Richtplan Bieler Bucht, 1. Phase). Die Arbeiten wurden bis zum Entscheid über die Realisierung der Siedlungsentwicklung AGGLOlac sistiert.	Nutzungs-, Gestaltungs- und Aufwertungskonzept für das Seeufergebiet	2021

Einzelmassnahme Landschaft

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

Seeufergebiet – übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.2	0371.2.037		vor 2024
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L3		Lüscherz; Vinelz; Erlach; Gals; Le Landeron; La Neuveville	

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

Zweckmässigkeit	Nutzen
<ul style="list-style-type: none"> - Die Seeufer werden aufgewertet und erlebbar gemacht, der Bezug der Siedlungen und Landschaften zum Wasser wird verstärkt. - Die ökologische Vielfalt in den vorhandenen Lebensräumen wird erhalten und vermehrt. - Die Vernetzung von natürlichen Lebensräumen wird ermöglicht. 	Das Seeufergebiet als wichtigstes Naherholungsgebiet der Region wird aus einer regionalen Sicht geplant und aufgewertet.

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
unbekannt	Kanton; Gemeinden

Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
noch nicht begonnen	Nutzungs-, Gestaltungs- und Aufwertungskonzept für das Seeufergebiet	31.06.2021

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

Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

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

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

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

Dokumente, Grundlagen

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

Einzelmassnahme Landschaft

- Kantonaler Richtplan Seeufer
 - Kommunale Uferschutzplanungen
-

Landschaftliche Aufwertung – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.3	0371.2.038	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L4			

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

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

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

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

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

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

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

Bezug zur Teilstrategie:

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

Nutzen

- Erhaltung prägender Natur- und Landschaftsräume
- Schaffung und Aufwertung von Grünräumen im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern
- Verbesserung der Siedlungsqualität
- Gute Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete
- Verkehrsvermeidung durch siedlungsnahe Erholungsräume

Einzelmassnahme Landschaft

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

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel Kanton; Gemeinden	
Stand der Planung	Umsetzungsschritte Nutzungs-, Gestaltungs- und Unterhaltskonzepte	Termine 2027
Federführung Region	Weitere Beteiligte AGR; TBA; LANAT; AWA; Gemeinden; Organisationen (LOS, Landschaftswerk Biel-Seeland)	
Koordinationsstand Festsetzung	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen		
- Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (L-Ü.4)		
Dokumente, Grundlagen		
- Kanton Bern: Gewässerentwicklungskonzept Bern - GEKOB.E.2014, Strategische Planungen nach GSchG/GSchV, Revitalisierungsplanung 2016-2035 (2014)		
- seeland.biel/bienne: Konzept Naherholung und Landschaft entlang des Nidau-Büren-Kanals (September 2007)		

Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.4		4. Generation	A-Horizont)
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Schaffen eines zusammenhängenden Netzes von attraktiven und gut zugänglichen Freiräumen. Entwicklung des Freiraumnetzes als wichtiger und eigenständiger Nutzungsraum in der Agglomeration.

Umsetzung:

Erstellen einer Gesamtsicht der Freiräume der Agglomeration (Seeufer, Flussufer, Grünräume) mit folgenden Inhalten:

- Erfassen der wichtige regionalen, kommunalen und lokalen Freiräume
- Heutige und künftige Nutzungsbedürfnisse und Nutzungsgruppen
- Angestrebte Funktionen und Qualitäten der Freiräume
- Übergänge zum angrenzenden Siedlungsgebiet und in die weitere Agglomeration
- Verknüpfung zu einem wohnortnahen und gut zugänglichen Freiraumnetz
- Erschliessung und Zugänglichkeit, Besucherlenkung
- Defizitgebiete
- Handlungsbedarf und Priorisierung

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

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

Bezug zur Teilstrategie:

- Angebot an Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet verbessern
- Potenziale der Flussufer für Natur und Naherholung nutzen
- Ökologische Landschaftsentwicklung fördern
- Zugänglichkeit der Landschafts- und Erholungsräume verbessern

Nutzen

- Erhaltung prägender Natur- und Landschaftsräume
- Schaffung und Aufwertung von Grünräumen im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern
- Verbesserung der Siedlungsqualität
- Gute Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete
- Verkehrsvermeidung durch siedlungsnahe Erholungsräume

Kosten (Mio CHF)

Finanzierungsschlüssel

Kanton; Region; Gemeinden

Stand der Planung

noch nicht begonnen

Umsetzungsschritte

Erarbeitung Freiraumkonzept

Termine

2024

Federführung

Region

Weitere Beteiligte

AGR; TBA; LANAT; AWA; Gemeinden; Organisationen

Einzelmassnahme Landschaft

Koordinationsstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Seeufergebiet – Agglomeration (L-Ü.2)
 - Landschaftliche Aufwertung – Agglomeration (L-Ü.3)
 - Aufwertung historischer Bauten im Berner Jura – Agglomeration (L-Ü.5)
 - Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus (T-V.1)
-

Dokumente, Grundlagen

Aufwertung historischer Bauten im Jura

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.5		4. Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

Historische Einzelbauten und -objekte in der Landschaft sind in ihrer Substanz gesichert und aufgewertet und einer kulturellen oder gemeinnützigen Nutzung zugeführt.

Umsetzung:

- Erfassen der Objekte (z.B. historische Einzelgebäude, Ofenhäuser, Kalkbrennereien u.dgl.)
- Analyse des Handlungsbedarfs
- Erarbeiten eines Aktionsplans für die Inwertsetzung der Objekte

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Charakteristische Merkmale der Kulturlandschaften erhalten
- Juralandschaft als Erholungsgebiet für naturbezogene Freizeitaktivitäten und sanften Tourismus

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Erhaltung der vielfältigen Kulturlandschaften durch geeignete Instrumenten, Programmen und Kooperationen

Bezug zur Teilstrategie:

- Kulturelle Eigenarten der Landschaftsräume erhalten und stärken

Nutzen

- Erhaltung der regionaltypischen Kulturlandschaften
- Erhöhung der Erholungsqualität der Landschaft und ihrer Attraktivität für sanften Tourismus

Kosten (Mio CHF)

Finanzierungsschlüssel

Stand der Planung

noch nicht begonnen

Umsetzungsschritte

Inventarisierung
Umsetzung

Termine

2024
Daueraufgabe

Federführung

Parc Régional Chasseral

Weitere Beteiligte

AGR; ANF; Region Jura bernois.Bienne; Gemeinden; Organisationen

Koordinationstand

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Dokumente, Grundlagen

Ökologische Landschaftsentwicklung – Agglomeration (AP4, Daueraufgabe)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.6	0371.2.041	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	

L7

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

Zweckmässigkeit

- Die Erhaltung der vielfältigen Kulturlandschaften und die Stärkung ihrer ökologischen Funktionen ist ein vorrangiges Entwicklungsziel.
- Mit geeigneten Instrumenten, Programmen und Kooperationen sollen Biodiversität und Landschaftsqualität erhöht werden.
- Die Massnahme schafft die organisatorische Basis für die Förderung einer ökologischen Landschaftsentwicklung.

Nutzen

Die Massnahme ist eine wichtige Grundlage für die ökologische Pflege und Aufwertung der Landschaftsräume.

Kosten (Mio CHF)

Finanzierungsschlüssel

Bund; Kanton; Region; Gemeinden; Weitere

Stand der Planung

Umsetzungsschritte

Termine

In Umsetzung

Betrieb der Koordinationsstelle Natur und Landschaft

Daueraufgabe

Federführung

Weitere Beteiligte

Region

AGR; LANAT; KAWA; Gemeinden; Organisationen (LOS, Landschaftswerk Biel-Seeland, Biotopverbund Grosses Moos, Pro Natura, Pro Agricultura)

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

Kordinationsbedarf, Abhängigkeiten

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

Einzelmassnahme Landschaft

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

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

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

Dokumente, Grundlagen

- seeland.biel/bienne: Regionaler Ersatzmassnahmenpool für ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen, Bericht zur Startphase (Februar 2016)
 - seeland.biel/bienne: Gesamtregionaler Richtplan Biel-Seeland, Arbeitsmodul R 22: Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen (März 2009)
 - Regionalplanungsverband Biel-Seeland: Landschaftskonzept Seeland (Juni 1997)
-

Landwirtschaftliche Gesamtplanung

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

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

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

Zweckmässigkeit	Nutzen
- Die Rahmenbedingungen für die landwirtschaftliche Nutzung werden verbessert.	Umsetzung der landwirtschaftlichen Gesamtplanung und Abstimmung der Massnahmen
- Die unterschiedlichen Ansprüche an die Landwirtschaftsgebiete werden aufeinander abgestimmt.	

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
------------------	------------------------

Stand der Planung	Umsetzungsschritte	Termine
In Umsetzung	Gemäss Massnahmenprogramm	Daueraufgabe

Federführung	Weitere Beteiligte
Pro Agricultura Seeland	AGR; ANF; Inforama; AWA; FI; JI; KDP; JGK; IGG; Regionen; Gemeinden; Organisationen (LOS, Biotopverbund Grosses Moos, Landschaftswerk Biel-Seeland, Flurgenossenschaften, Gemüseproduzenten)

Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

Die Massnahme berücksichtigt die unterschiedlichen Ansprüche und Interessen.

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiete (L-Schu.1)
- Koordinationsstelle Natur und Landschaft (L-Ü.6)
- Modellvorhaben integrales Wassermanagement Seeland-Broye (IWM)

Dokumente, Grundlagen

- Landwirtschaftliche Planung Seeland West (05.11.2014)

Wald / Holznutzung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.L-Ü.8			Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L9			
Beschreibung der Massnahme			
Zielsetzung: Sicherstellung der Wald- und Holzlogistik.			
Umsetzung: Koordination im Rahmen der Überarbeitung der regionalen Waldpläne. Themen:			
<ul style="list-style-type: none"> - Sicherstellung der Transportrouten für die Holzabfuhr - Vorsorgliche Festlegung von Standorten für Nasslagerplätze im Falle von Grossereignissen - Evaluation möglicher Standorte für gedeckte Lagerplätze für Energieholz - Evaluation möglicher Areale für Ersatzaufforstungen - Sicherstellen Holzverlad auf Bahn 			
Zweckmässigkeit		Nutzen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Rahmenbedingungen für die Forst- und Holzwirtschaft werden verbessert. - Die unterschiedlichen Ansprüche an die Waldgebiete werden aufeinander abgestimmt 		Koordination der regionalen Waldpläne (Kanton) mit der Raum- und Verkehrsplanung.	
Kosten (Mio CHF)		Finanzierungsschlüssel	
		Kanton	
Stand der Planung		Umsetzungsschritte	Termine
		Überarbeitung der regionalen Waldpläne	31.12.2024
Federführung		Weitere Beteiligte	
KAWA		AGR; LANAT; Region; Gemeinden	
Abstimmung Verkehr und Siedlung			
Koordinationstand		Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Festsetzung			
Kordinationsbedarf, Abhängigkeiten			
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen			
<ul style="list-style-type: none"> - Regionaler Pool für ökologische Ersatzmassnahmen (L-Ü.3) 			
Dokumente, Grundlagen			
<ul style="list-style-type: none"> - seeland.biel/bienne.; Gesamtregionaler Richtplan, Arbeitsmodul R 22: Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen (März 2009) - Amt für Wald, Waldabteilung 7, Regionale Waldpläne Jura-Südfuss; Oberes Seeland; Unteres Seeland; Frienisberg, Laupenamnt 			

Siedlungsflächenbedarf Wohnen

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-Ü.1	0371.2.026		Daueraufgabe

Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde
-------------	-------------------	----------

S1

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

Einzelmassnahme Siedlung

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

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

Regelung zum Ausgleich Baulandbedarf Wohnen in der Agglomeration Biel/Lyss

Mass des übertragbaren Wohnbaulandbedarfs

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

Verfahren zur Inanspruchnahme eines Ausgleichs von Wohnbaulandbedarf

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

Einzelmassnahme Siedlung

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

Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-Bgm.1	0371.2.034		Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L1			

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

Zweckmässigkeit	Nutzen
<ul style="list-style-type: none"> - Die Siedlungsentwicklung nach innen wird unterstützt und der Kulturlandverlust eingedämmt. - Die weitere Zersiedelung von landschaftlich empfindlichen Gebieten wird verhindert. - Die ökologische Vernetzung von Lebensräumen wird ermöglicht. 	Örtliche Begrenzung der Siedlungsausdehnung / Gestaltung der Siedlungsränder

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
------------------	------------------------

Stand der Planung abgeschlossen	Umsetzungsschritte	Termine
	Umsetzung im Rahmen der Ortsplanungen	Daueraufgabe

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	AGR

Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	

Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- An Bauzonen angrenzende Landschaftsschutz- und schongebiete (L-Schu.1) haben dieselbe Wirkung wie die Siedlungsbegrenzung.
-

Dokumente, Grundlagen

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete – Agglomeration (AP4)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-UV.1	0371.2.033	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S8		S-UV Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

Zweckmässigkeit

Nutzen

- | | |
|---|--|
| <p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen - Siedlungsqualität verbessern <p>Bezug zur Teilstrategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Mischnutzung im Stadtraum ermöglichen - Entwicklungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet nutzen - Zentrumsgebiete stärken und aufwerten - Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten - Städtebauliche und architektonische Qualität verbessern | <ul style="list-style-type: none"> - Aufnahme eines wesentlichen Anteils des erwarteten Bevölkerungswachstums im bestehenden Siedlungsgebiet - Siedlungsverdichtung an gut mit dem öV erschlossenen Standorten - Minimierung des Flächenverbrauchs für Siedlungserweiterungen (Einzonungen) - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr - Stärkung der Versorgungszentren |
|---|--|
-

Kosten (Mio CHF)

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenpaket Siedlung

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Grundeigentümer; Kanton
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
Dokumente, Grundlagen	
Konzepte und Richtpläne der Gemeinden	

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.1				Biel/Bienne		Brühlstrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Städtebauliches Konzept in Erarbeitung. Das Areal, auf dem neben dem ehemaligen Fabrikgebäude der Mikron noch brach liegende Flächen befinden, bietet ein hohes Potenzial für eine städtebaulich und architektonisch hochwertige, gemischt genutzte Überbauung.			Überbauungsordnung Realisierung in Etappen			2021 ab 2022	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	B	1.7			Festsetzung (2021)	
AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.2				Biel/Bienne		Gurzelen	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Baurechtliche Grundordnung rechtskräftig. Das alte Fussballstadion, ersetzt durch die Tissot Arena im Bözigenfeld, soll abgebrochen werden und Platz für eine qualitativ hochwertige, nach den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung geplanten Überbauung machen. Ebenso geplant ist ein neuer öffentlicher Platz sowie die Erweiterung der Schulanlage Champagne.			Überbauungsordnung Realisierung in Etappen			2023 ab 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	B	5.9			Festsetzung (2021)	

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

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

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

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

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

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

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

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

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BBS.S-UV.1.9				Biel/Bienne		Wildermethmatte		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Die Parzellen rund um die Parkanlage Wildermethmatte bieten ein hohes städtebauliches Potenzial, wie verschiedene brachliegende Flächen zeigen. Mittel- bis langfristig sollen die Parzellen rund um die Parkanlage mit qualitativ hochwertigen Neubauten verdichtet und das in unmittelbarer Nähe zur Altstadt liegende Areal aufgewertet werden. In seinem Zentrum soll nach wie vor die Parkanlage liegen, welche ihrerseits durch die Aufgabe der heutigen Nutzungen (Parkierung, Kindergarten) wieder zu einer qualitativ hochwertigen Naherholungsfläche werden soll. Zurzeit bestehen keine Bauabsichten seitens der Grundeigentümer.			Auf-/Umzonung Überbauungsordnung Realisierung			2020 ab 2025 ab 2025		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	B	2.2			Festsetzung (2021)		

AP 4. Generation		B-Horizont (2028-2031)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.10				Biel/Bienne		Bahnhof Mett	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Das Areal im Bereich des früheren Bahnhofs Mett wird nur noch teilweise von den SBB genutzt. Die nördlich davon liegenden Industriehallen sind teils mit Zwischennutzungen belegt und bedürfen mittel- bis langfristig eines Ersatzes. Um einen neuen Quartierteil mit gemischten Nutzungen und Platz für Kleingewerbe zu realisieren, soll demnächst ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt werden. Dabei soll auch die Chance genutzt werden, nicht mehr benötigte Teile des Bahnareals mit einzubeziehen. Aktuell besteht keine dringende Bauabsicht.			Auf-/Umzonung Realisierung			ab 2025 ab 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	B	2.9			Festsetzung (2021)	

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-UV.1.11	A8.5.1	A8.5.1	0371.2.033	Brügg		Ile de Brügg / Neubrück	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Planung in Bearbeitung. ZPP «Ile de Brügg» im Planerlassverfahren. Für Teilsektor der ZPP wurde eine Studienauftrag erteilt.			Überbauungsordnung Realisierung			bis 2022 bis 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	B / C				Festsetzung (2021)	

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

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

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

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

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

AP 4. Generation		B-Horizont (2028-2031)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BBS.S-UV.1.17				Lyss			Bahnhofstrasse
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Machbarkeitsstudie; Gesamtheitliche Überprüfung mit Städtebaulichem Richtplan Zentrum (in Arbeit).			Auf-/Umzonung Realisierung			bis 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	B				Festsetzung (2021)	

AP 4. Generation		B-Horizont (2028-2031)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BBS.S-UV.1.18				Lyss			Hirschenplatz / Hauptstrasse
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Gesamtheitliche Überprüfung mit Städtebaulichem Richtplan Zentrum (in Arbeit).			Überbauungsordnung Realisierung			bis 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	C				Festsetzung (2021)	

AP 4. Generation		B-Horizont (2028-2031)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort
BBS.S-UV.1.19				Lyss			Kasernen- und Zeughausareal
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Gesamtheitliche Überprüfung mit Städtebaulichem Richtplan Zentrum (in Arbeit). Prüfung von Umsetzungsmassnahmen im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision (Wegzug Armee).			Auf-/Umzonung Realisierung			bis 2031	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	C				Festsetzung (2021)	

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

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

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

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

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

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

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

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete – übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-UV.2	0371.2.033	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S8		S-UV Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

Zweckmässigkeit

Erfassen der Verdichtungspotenziale und Auslösen von Realisierungsimpulsen.

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

Nutzen

- Aufnahme eines wesentlichen Anteils des erwarteten Bevölkerungswachstums im bestehenden Siedlungsgebiet
 - Siedlungsverdichtung an gut mit dem öV erschlossenen Standorten
 - Minimierung des Flächenverbrauchs für Siedlungserweiterungen (Einzonungen)
 - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr
 - Stärkung der Versorgungszentren
-

Kosten (Mio CHF)

Finanzierungsschlüssel

Federführung

Weitere Beteiligte

Gemeinden

AGR

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Dokumente, Grundlagen

Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

B-Horizont (2028-2031)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-UV.2.1				Büren an der Aare			Bahnhofareal Ost	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch nicht begonnen			Auf-/Umzonung Überbauungsordnung Realisierung			bis 3021		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	D				Festsetzung (2021)		

Regionale Wohnschwerpunkte – Agglomeration (AP4)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-SW.1	0371.2.027	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S2		S-SW Schwerpunkt Wohnen	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

1. Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der Wohnschwerpunkte hin. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen. Falls nötig unterbinden sie unerwünschte Entwicklungen mit dem Erlass einer Planungszone.
 2. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern schaffen die Gemeinden geeignete Projektorganisationen und setzen für die Planung qualitätssichernde Verfahren ein.
 3. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Siedlungsdichte und Nutzungsdurchmischung, eine hohe Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren.
 4. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der Wohnschwerpunkte durch die Aufnahme von Kontakten mit Grundeigentümern und nach Möglichkeit durch den Erwerb von Grundstücken.
 5. Die Gemeinden gewährleisten die zeitgerechte Realisierung der öffentlichen Infrastruktur.
-

Zweckmässigkeit

Nutzen

Bezug zum Zukunftsbild:

- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern
- Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen
- Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen
- Siedlungsqualität verbessern

Bezug zur Teilstrategie:

- Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Mischnutzung im Stadtraum ermöglichen
 - Entwicklungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet nutzen
 - Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten
 - Städtebauliche und architektonische Qualität verbessern
-

- Aufnahme eines wesentlichen Anteils des erwarteten Bevölkerungswachstums im bestehenden Siedlungsgebiet
- Siedlungsverdichtung an gut mit dem öV erschlossenen Standorten
- Minimierung des Flächenverbrauchs für Siedlungserweiterungen (Einzonungen)
- Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr
- Stärkung der Versorgungszentren

Massnahmenpaket Siedlung

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Federführung Gemeinde	Weitere Beteiligte Grundeigentümer; Kanton
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
Nach der Einzonung gelten für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen(S-SW.1) dieselben Bedingungen wie für die Wohnschwerpunkte.	
Dokumente, Grundlagen	

4. Generation		Realisierung vor 2024							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort		
BBS.S-SW.1.1	S2-01	S2-01	0371.2.027	Biel/Bienne			Gaswerkareal		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine			
Baubewilligung liegt seit 2018 vor. Baubeginn voraussichtlich ab Frühling 2020.			Realisierung			bis 2023			
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
	ausreichend	B	5.0			Festsetzung (2012)			
4. Generation		A-Horizont (2024-2027)							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort		
BBS.S-SW.1.2	S2-03	S2-03	0371.2.027	Biel/Bienne			Sägefeld		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine			
Planung abgeschlossen. Aktuell keine Bauabsichten seitens Grundeigentümer.			Realisierung			ab 2025			
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
	ausreichend	B	4.2			Festsetzung (2012)	Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht.		
4. Generation		B-Horizont (2028-2031)							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort		
BBS.S-SW.1.3				Biel/Bienne			Bischofkänel West		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine			
Die baurechtlichen Vorgaben für das Gebiet bedürfen einer Überprüfung und grundlegenden Überarbeitung. Aktuell besteht keine dringende Entwicklungsabsicht.			Auf-/Umzonung			ab 2025			
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
	ausreichend	B / C	4.9			Festsetzung (2021)			

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

4. Generation		B-Horizont (2028-2031)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-SW.1.4	S2-04	S2-04	0371.2.027	Biel/Bienne		Bischofkänel Ost	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Zur Umsetzung des Wohnschwerpunkts ist eine Umzonung notwendig. Aktuell besteht keine dringende Entwicklungsabsicht.			Auf-/Umzonung			ab 2025	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	C	14.4			Festsetzung (2012)	Umzonung (Campingzone zu Wohnzone) notwendig.
4. Generation		Realisierung vor 2024					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-SW.1.5				Ipsach		Schürlirain	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Überbauungsordnung			Realisierung			bis 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	B / C	2.5			Festsetzung (2021)	–
4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-SW.1.6				Lyss		Buswil	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Baugebiet als Mischzone festgelegt.			Baugesuch			bis 2027	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	C	1.7			Festsetzung (2021)	–

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

4.Generation		Realisierung vor 2024					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-SW.1.7	S2-05	S2-05	0371.2.027	Nidau		AGGLOlac	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Machbarkeitsstudie, Ideenwettbewerb und Testplanung abgeschlossen. Baurechtliche Grundordnung liegt vor.			Auf-/Umzonung Architekturwettbewerbe Realisierung			2020 ab 2021 ab 2023	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Per 2022 wird eine neue Buslinie eingeführt (Direktverbindung zum Bahnhof Biel).	ausreichend	B	16.3			Festsetzung (2012)	Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht.

4.Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-SW.1.8				Orpund		Römerareal	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Baurechtliche Grundordnung rechtskräftig.			Überbauungsordnung Realisierung			bis 2024 bis 2027	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Auf der Buslinie 72 Biel/Bienne–Meinisberg wird eine Taktverdichtung per 2022 eingeführt. Gebiet daher ausreichend erschlossen.	ausreichend	D	4.8			Festsetzung (2021)	

4.Generation		A-Horizont (2024-2027)						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BBS.S-SW.1.9				Péry-La Heutte		Champs l'Allemand		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Noch nicht begonnen			Realisierung			bis 2027		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Das Areal liegt im Umkreis von 500 m zum Bahnhof Reuchenette-Péry (Fahrzeit 11 Min. bis Bahnhof Biel, Stundentakt). Zusätzlich führt eine Buslinie ins Arbeitsgebiet Bözingenfeld (Fahrzeit 15 Min., Stundentakt). Die ÖV-Güteklasse lässt sich durch Taktverdichtungen nicht verbessern	ausreichend	D / E	3.3			Festsetzung (2021)	Regionaler Richtplan (RGSK) Berner Jura	

Regionale Arbeitsschwerpunkte – Agglomeration (AP4)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-SA.1	0371.2.028	4. Generation	Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S3		S-SA Schwerpunkt Arbeiten	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

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

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

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

Umsetzung:

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

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufnahme eines wesentlichen Anteils des erwarteten Beschäftigtenwachstums im bestehenden Siedlungsgebiet - Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Standorten
Bezug zum Handlungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Weiterentwicklung der Arbeitsgebiete ermöglichen 	<ul style="list-style-type: none"> - Minimierung des Flächenverbrauchs für Siedlungserweiterungen (Einzonungen) - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr

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

Massnahmenpaket Siedlung

- chen
- Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen
- Siedlungsqualität verbessern

Bezug zur Teilstrategie:

- - Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
Federführung Gemeinden	Weitere Beteiligte Grundeigentümer; Kanton
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
Dokumente, Grundlagen	
- Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt C_04	

AP 4. Generation		Daueraufgabe						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BBS.S-SA.1.1	S3.2	S3.2	0371.2.028	Biel/Bienne		ESP Bözingenfeld		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Weitgehend realisiert. Aktuell läuft eine geringfügige Änderung der baurechtlichen Vorgaben im Bereich des Firmensitzes von Rolex (Zürichstrasse, Allmendweg).			Auf-/Umzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	B / C	30.7			Festsetzung (2012)	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung.	

AP 4. Generation		Daueraufgabe						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort		
BBS.S-SA.1.2	S3.1	A3.1	0371.2.028	Biel/Bienne		ESP Masterplan Bahnhof		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Überbauungsordnung «Feldschlössli-Areal» (Campus) wurde erlassen, Baueingaben Fachhochschulcampus (Feldschlössli-Areal) sowie Swiss Innovation Park (Kerngebiet Masterplan) laufen.			Baugesuch					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	A	24.6			Festsetzung (2012)	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung.	

AP 4. Generation		Daueraufgabe					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-SA.1.3	S3.5	S3.5	0371.2.028	Brügg		Brüggmoos	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Weitere Bebauungen blockiert infolge Projekt Westumfahrung Biel (Land- und Rechtserwerb resp. Enteignung).			Baugesuch				
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	B / C				Festsetzung (2012)	

AP 4. Generation		Daueraufgabe					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-SA.1.4	S3.7	S3.7	0371.2.028	Lyss		ESP Bahnhof	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Weitgehend realisiert. Noch einzelne Baufelder offen und in Bearbeitung/auch weitergehende neue Arealentwicklung in Prüfung.			Baugesuch				
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	B				Festsetzung (2012)	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung.

AP 4. Generation		Daueraufgabe							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort		
BBS.S-SA.1.5	S3.8	S3.8	0371.2.028	Lyss			ESP Grien Süd		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine			
Weitgehend realisiert. Noch einzelne Baufelder offen/Baugesuche.			Baugesuch						
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
ÖV-Erschliessung verbessern.		nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	18.0			Festsetzung (2012)	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten.	

AP 4. Generation		Daueraufgabe							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort		
BBS.S-SA.1.6	S3.6	S3.6	0371.2.028	Studen			ESP Studengrien		
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine			
Weitgehend realisiert.			Baugesuch						
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
Für heutige Nutzung ausreichend. Für allfällige Nutzungsänderung/-verdichtung ist die ÖV-Erschliessung zu verbessern.		ausreichend	E / keine	30.0			Festsetzung (2012)	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten. Konflikt mit kommunalem Landschaftsschutzgebiet.	

Regionale Arbeitsschwerpunkte – übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-SA.2	0371.2.028		Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S3		S-SA Schwerpunkt Arbeiten	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

Zweckmässigkeit	Nutzen
Vorbereitung und Einleitung der Realisierung von Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten.	- Aufnahme eines wesentlichen Anteils des erwarteten Beschäftigtenwachstums im bestehenden Siedlungsgebiet
Die Massnahme ist im Gesamtzusammenhang zentral und prioritär. Sie kann mit verhältnismässig geringem Aufwand umgesetzt werden.	- Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Standorten - Minimierung des Flächenverbrauchs für Siedlungserweiterungen (Einzonungen) - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
------------------	------------------------

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Region; AGR; Grundeigentümer

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SA.2.1	S3.9	S3.9	0371.2.028	Gampelen			Platanenhof	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Baugesuch								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
ÖV-Erschliessung verbessern.	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	D / E	7.0			Festsetzung (2012)	Kantonale Planungszone.	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SA.2.2	S3.10	S3.10	0371.2.028	Ins			SAZ Zbangmatte	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Kantonale Überbauungsordnung (im Planerlassverfahren)			Baugesuch					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	C	6.6			Festsetzung (2012)	Strategische Arbeitszone des Kantons.	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-SA.2.3	S3.4	S3.4	0371.2.028	Lengnau-			ESP Lengnaumoos	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Baugesuch								
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
ÖV-Erschliessung verbessern.	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	D / E	16.0			Festsetzung (2012)	– Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten – Agglomerationsprogramm Grenchen	

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen – Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-VW.1	0371.2.029		Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S4		S-VW Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

2. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen und sichern die spätere Erschliessung.

3. Sie verankern die Vorranggebiete in kommunalen Richtplänen und streben ihre Einzonung im angegebenen Zeitraum an. Einzonungen bedürfen einer Festsetzung im regionalen Richtplan (RGSK).

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

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

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen	- Konzentration der Siedlungserweiterung (Einzonung) auf sehr gut geeignete Standorte - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr
Bezug zum Handlungsbedarf: - Punktuelle Siedlungserweiterungen	
Bezug zur Teilstrategie: - Entwicklungspotenziale nutzen - Bedarf für Siedlungserweiterungen periodisch prüfen - Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern	

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
------------------	------------------------

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Region; Grundeigentümer; Kanton

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Siedlungsflächenbedarf Wohnen (S-SÜ.1)

Dokumente, Grundlagen

- Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt A_01
- Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt A_06

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.1	S4.1.1	S4.1.1	0371.2.029	Aegerten			Stockfeld	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung sistiert.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
ÖV-Erschliessung teilweise verbessern.	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	D / E	5.2	5.2	5.2	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.2	S4.1.3	S4.1.3	0371.2.029	Biel/Bienne			Berghaus	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Landschaftliche Vorbehalte, politische Umsetzbarkeit vorläufig nicht gegeben.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	C	2.0	2.0	0.8	Vororientierung	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.3	S4.1.2	S4.1.2	0371.2.029	Biel/Bienne			Rangierbahnhofareal	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Verfügbarkeit mittelfristig nicht gegeben (Rangierbahnhof SBB). Planung frühestens ab 2045.			Auf-/Umzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	B / C	31.0	31.0	0.0	Vororientierung	Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht. Koordination zwischen den bahnbetrieblichen Bedürfnissen und der städtebaulichen Entwicklung.	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.4	S4.1.4	S4.1.4	0371.2.029	Brügg			Brachmatte	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung sistiert.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	B / C	5.2	5.2	5.2	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-VW.1.5	S4.1.5	S4.1.5	0371.2.029	Brügg		Gumme	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung				
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	C	1.8	1.8	1.8	Vororientierung	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF

C-Horizont (ab 2032)							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-VW.1.6	S4.1.6	S4.1.6	0371.2.029	Ipsach		Ipsemoos	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung				
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	B / C	6.5	6.5	6.5	Vororientierung	Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht.
							Interessenabwägung FFF

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.7	S4.1.7	S4.1.7	0371.2.029	Ipsach			Weiermatte	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung in Bearbeitung.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	B	5.3	5.3	5.3	Vororientierung	Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.8	S4.1.12	S4.1.12	0371.2.029	Lyss			Dreihubel	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	D	4.7	3.5	3.5	Vororientierung	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.9	S4.1.13	S4.1.13	0371.2.029	Lyss			Grübelacher Busswil	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	B / C	3.6	2.9	2.8	Vororientierung	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.10	S4.1.11	S4.1.11	0371.2.029	Lyss			Leuere	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	D	11.5	11.5	9.8	Zwischenergebnis	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.11	S4.1.10	S4.1.10	0371.2.029	Lyss			Unterdorfacker Buswil	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	C	5.1	5.1	4.7	Festsetzung (2012)	Verfügbarkeit sicherstellen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.12	S4.1.15	S4.1.15	0371.2.029	Orpund			Stöckenmatt	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
ÖV-Erschliessung teilweise verbessern.	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	D / E	10.0	10.0	10.0	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.13	S4.1.14	S4.1.14	0371.2.029	Orpund			Weingarten	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	D	5.5	5.5	5.0	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

AP 4. Generation		A-Horizont (bis 2024)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-VW.1.14	S4.1.16	S4.1.16	0371.2.029	Pieterlen		Bassbelt	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung Realisierung			bis 2024 ab 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	C	3.9	3.9	3.8	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF
C-Horizont (ab 2032)							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-VW.1.15	S4.1.17	S4.1.17	0371.2.029	Port		Neumatt	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung				
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	C	6.8	6.8	6.8	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.16	S4.1.18	S4.1.18	0371.2.029	Studen			Längachere	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	D	11.5	11.5	12.0	Zwischenergebnis	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Naturgefahren beachten. Konflikt mit kommunalem Landschaftsschutzgebiet.	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.17	S4.1.20	S4.1.20	0371.2.029	Sutz-Lattrigen			Lattrigen West	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	B	4.9	4.9	2.4	Vororientierung	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.18	S4.1.19	S4.1.19	0371.2.029	Sutz-Lattrigen			Juch	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	B / C	6.6	6.6	5.4	Vororientierung	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.1.19	S4.1.23	S4.1.23	0371.2.029	Worben			Paletzeyfeld	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
ÖV-Erschliessung verbessern.	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	2.4	2.4	2.4	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen – übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-VW.2	0371.2.029		Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S4		S-VW Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

Zweckmässigkeit	Nutzen
Tatsächliche und planungsrechtliche Sicherung von Vorranggebieten für die Siedlungserweiterung.	- Konzentration der Siedlungserweiterung (Einzonung) auf sehr gut geeignete Standorte - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
------------------	------------------------

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Region; AGR; Grundeigentümer

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Dokumente, Grundlagen

- Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt A_01
 - Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt A_06
-

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.1	S4.1.24	S4.1.24	0371.2.029	Aarberg			Müligass	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
ÖV-Erschliessung teilweise verbessern.	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	D / E	4.1	4.1	3.6	Zwischenergebnis	Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	
A-Horizont (bis 2024)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.2	S4.1.26	S4.1.26	0371.2.029	Büren an der Aare			Galgenfeld	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung in Bearbeitung.			Einzonung			bis 2024		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
ÖV-Angebotsverbesserung in Planung (Angebotskonzept 2021-2025)	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	1.6	1.6	0.0	Festsetzung (2021)		

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.3	S4.1.27	S4.1.27	0371.2.029	Büren an der Aare			Schüre	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
ÖV-Erschliessung verbessern.	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	1.3	1.3	1.0	Vororientierung	Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	
A-Horizont (bis 2024)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.4	S4.1.25	S4.1.25	0371.2.029	Büren an der Aare			Solothurnstrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung in Bearbeitung.			Einzonung			bis 2024		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
ÖV-Angebotsverbesserung in Planung (Angebotskonzept 2021-2025)	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	4.1	4.1	3.3	Festsetzung (2021)	Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.5	S4.1.28	S4.1.28	0371.2.029	Gampelen			Giesse / Bahnhof	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	D	4.3	4.3	3.0	Zwischenergebnis	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.6	S4.1.9	S4.1.9	0371.2.029	Lengnau			Rolli-Ost	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
ÖV-Erschliessung verbessern.	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	3.9	3.9	3.5	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.7	S4.1.8	S4.1.8	0371.2.029	Lengnau			Rolli-Süd	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
ÖV-Erschliessung teilweise verbessern.		nicht ausreichend, Handlungsbedarf	D / E	5.2	5.2	4.2	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.8	S4.1.31	S4.1.31	0371.2.029	Ins			Brüelzelgli	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Teil-Einzonung								
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
		ausreichend	C	8.0	2.5	0.0	Zwischenergebnis	–

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.9	S4.1.29	S4.1.29	0371.2.029	Ins			Wingarte	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung sistiert.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung		ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
		ausreichend	B / C	8.7	8.7	6.5	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.10	S4.1.30	S4.1.30	0371.2.029	Schüpfen			Dorf	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	D	8.4	8.4	8.3	Vororientierung	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.11	S4.1.24a	S4.1.24a	0371.2.029	Täuffelen			Friedweg	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	B / C	2.1	2.1	2.1	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.12	S4.1.21	S4.1.21	0371.2.029	Täuffelen			Kleemattenweg	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	C	2.3	2.3	2.3	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VW.2.13	S4.1.22	S4.1.22	0371.2.029	Täuffelen			Schulstrasse	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	B	5.6	5.6	5.6	Vororientierung	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten – Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-VA.1	0371.2.029		Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S4		S-VA Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

2. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen und sichern die spätere Erschliessung.

3. Sie verankern die Vorranggebiete in kommunalen Richtplänen und streben ihre Einzonung im angegebenen Zeitraum an. Einzonungen bedürfen einer Festsetzung im regionalen Richtplan (RGSK).

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

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

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild: - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen Bezug zum Handlungsbedarf: - Punktuelle Siedlungserweiterungen Bezug zur Teilstrategie: - Entwicklungspotenziale nutzen - Bedarf für Siedlungserweiterungen periodisch prüfen - Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern	- Konzentration der Siedlungserweiterung (Einzonung) auf sehr gut geeignete Standorte - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
------------------	------------------------

Federführung Gemeinden	Weitere Beteiligte Region; Grundeigentümer; Kanton
---------------------------	---

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Dokumente, Grundlagen

- Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt A_06

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VA.1.1	S4.2.1	S4.2.1	0371.2.029	Biel/Bienne; Pieterlen			Moos (Gemeindegrenze)	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Nutzungsprofil festlegen; Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Verkehrssystem ausgelastet; Mobilitätskonzept für Bözingenfeld ausarbeiten.	ausreichend		D	19.9	19.9	17.5	Festsetzung (2012)	Strategische Arbeitszone des Kantons. Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VA.1.2	S4.3.1	S4.3.1	0371.2.029	Biel/Bienne			Spitalzentrum	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen. Abhängig von Standortentscheid neues Spitalzentrum.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung		ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend		B	1.2	1.2	0.0	Festsetzung (2012)	Standortentscheid neues Spitalzentrum.

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VA.1.3	S4.2.2	S4.2.2	0371.2.029	Lyss			Breite	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung sistiert.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
ÖV-Erschliessung teilweise verbessern.	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	D / E	18.0			Vororientierung	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Kompensation FFF; Gefahren beachten	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VA.1.4	S4.2.5	S4.2.5	0371.2.029	Lyss			Aumatt Busswil	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	B	5.6			Vororientierung	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

AP 4. Generation		A-Horizont (2024-2027)					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-VA.1.5				Orpund		Löörezälgli	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			bis 2027	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
	ausreichend	B / C	1.5	1.0	0.5	Festsetzung (2021)	Mindestens flächengleiche Kompensation der durch die A5 beanspruchten Bauzonenfläche.

AP 4. Generation		Realisierung vor 2024					
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-VA.1.6	S4.2.3	S4.2.3	0371.2.029	Pieterlen		Sömmerung	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung			bis 2024	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
Einzonung auf Teilgebiet mit ÖV-Güteklasse D beschränken	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	D / keine	22.5	22.5	22.5	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF

C-Horizont (ab 2032)							
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde		Standort	
BBS.S-VA.1.7	S4.2.4	S4.2.4	0371.2.029	Studen		Studengrien Nord	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine	
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung				
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten
MIV-/ÖV-Erschliessung prüfen und verbessern; Vollanschluss Studen als Erschliessungsvoraussetzung; Nutzung und Verdichtung der bestehenden Arbeitszone als Voraussetzung für eine Einzonung.	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E / keine	18.5	18.5	18.5	Zwischenergebnis	Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten – übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.S-VA.2	0371.2.029		Daueraufgabe
Frühere Nr.		Kategorie	
S4		S-VA Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

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

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

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

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

Zweckmässigkeit	Nutzen
Tatsächliche und planungsrechtliche Sicherung von Vorranggebieten für die Siedlungserweiterung.	- Konzentration der Siedlungserweiterung (Einzonung) auf sehr gut geeignete Standorte - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
------------------	------------------------

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Region; AGR; Grundeigentümer

Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Dokumente, Grundlagen

- Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt A_06

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VA.2.1	S4.2.10	S4.2.10	0371.2.029	Aarberg			Mühlifeld	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
ÖV-Erschliessung verbessern.	nicht ausreichend, Handlungsbedarf	E	1.7	1.7	1.7	Zwischenergebnis	Verfügbarkeit klären; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VA.2.2	S4.2.8	S4.2.8	0371.2.029	Gampelen			Bahnhof	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	D	3.8	3.8	3.8	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

C-Horizont (ab 2032)								
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Gemeinde			Standort	
BBS.S-VA.2.3	S4.2.9	S4.2.9	0371.2.029	Ins			Bockschache	
Stand der Planung			Umsetzungsschritte			Termine		
Planung noch nicht begonnen.			Einzonung					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	ÖV-Erschliessung	ÖV-Güteklasse	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	Koordinationsstand	Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
	ausreichend	B	11.3	11.3	11.3	Festsetzung (2012)	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF	

Verkehrsintensive Vorhaben

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
S-VIV.1	0371.2.018		Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
S10	S10	Aarberg; Biel; Brügg; Lyss; Nidau	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

- Für die Festlegung eines ViV-Standorts gelten die Planungsgrundsätze gemäss Massnahmenblatt B_01 des kantonalen Richtplans.
- Im RGSK werden die regionalen ViV-Standorte bezeichnet sowie die kantonalen ViV-Standorte als Hinweis übernommen.

Regionale ViV-Standorte mit bestehenden und geplanten ViV-Anlagen					
Nr.	ViV-Standort	Fahrtenobergrenze ¹	KS ²	Hinweis: ViV-Anlage (bewilligte Fahrtenzahl ³)	Bemerkung
1	Biel, Bözingenfeld Rolex	2'541	FS	2019: 2'541	laufendes Baubewilligungsverfahren
2	Brügg, Industrie- und Gewerbezone Spitalzentrum	Noch zu definieren	VO		Separates Planerlassverfahren
Bestehende ViV-Anlagen nach altem Recht (Besitzstand)					
3	Aarberg, Alte Ziegelei	2'300	FS	2018: 2'228	
4	Biel, Bözingenfeld Hornbach	2'900	FS	2016: 2'608	
5	Biel, Spitalzentrum	3'580	FS	2016: 2'273	freiwillige Fahrtenbegrenzung auf 2'400
6	Nidau, Gewerbezone Ipsachstrasse	650	FS	–	Keine bestehende ViV-Anlage. Fahrtenobergrenze nach altem Recht.

Hinweis: Kantonale ViV-Standorte			
Nr.	ViV-Standort	Fahrtenobergrenze ¹	Bestehende ViV-Anlage (bewilligte Fahrtenzahl ³)
1	Biel, Bözingenfeld Centre Boujean	7'000	2016: 3'587
2	Biel, Bözingenfeld Stades de Bienne	Fussball 4'000, Eishockey < 2'000	Bisher wurden noch keine Daten eingereicht.
3	Biel, Masterplan Coop	6'000	Jahr 2011: 4'207. Coop Bahnhof wurde ab 2012 aus dem Fahrtencontrolling entlassen.
4	Brügg, Industrie- und Gewerbezone Centre Brügg	12'150	k. A.
5	Lyss, Bahnhof Lyssbachpark	5'200	k. A.

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

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

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

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

Einzelmassnahme Siedlung

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

5. Die Gemeinden führen ein geeignetes Controlling der Fahrten.

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

Zweckmässigkeit	Nutzen
Festlegen der Standorte für verkehrsintensive Vorhaben und Zuteilung der zulässigen Fahrtenkredite unter Berücksichtigung der Umweltziele (Lärm, Luft) und des Verkehrssystems.	Die Massnahme führt dazu, dass keine unkontrollierten, grösseren Verkehrserzeuger an ungeeigneten Standorten angesiedelt werden. Dies trägt dazu bei, dass der Verkehr in der Region in den nächsten Jahren nicht überproportional zunimmt und dass die Umweltziele (Lärm, Luft) eingehalten werden können.
Federführung Gemeinden	Weitere Beteiligte AGR; AWI; Region
Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten	
<ul style="list-style-type: none"> - Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt B_01 - Massnahme S-SA.1 «Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale Arbeitsplatzschwerpunkte – Agglomeration» 	
Dokumente, Grundlagen	
<ul style="list-style-type: none"> - Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt B_01 	

Vorranggebiete Tourismus / Freizeit / Erholung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
BBS.T-V.1	0371.2.036		Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Gemeinde	
L2			

Beschreibung der Massnahme

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

1. Die in der Übersichtskarte dargestellten Vorranggebiete Freizeit / Erholung gelten als Optionen für die Aufnahme öffentlicher, halb-öffentlicher oder privater Angebote im Bereich Freizeit, Sport, Erholung, Kultur oder Tourismus.

2. Die Gemeinden erhalten den Planungsspielraum in den Vorranggebieten Freizeit / Erholung und erlassen bei Bedarf die nötigen planungsrechtlichen Grundlagen.

3. Die Region koordiniert die Standortevaluation für publikumsintensive Erholungs- und Freizeitanlagen in Berücksichtigung der örtlichen Eignungen, insbesondere der Erschliessungsvoraussetzungen der massgeblichen Verkehrsarten.

4. Für überkommunale Anlagen ergreifen die betroffenen Gemeinden partnerschaftlich die erforderlichen Massnahmen.

5. Bestand, Funktion und Unterhalt der wichtigen übergeordneten Erholungsgebiete werden gewährleistet. Übergeordnete Erholungsgebiete mit ihren Hauptfunktionen sind

- See- und Flussufer (vgl. Massnahmen L-Ü.1 und L-Ü.2)
- Bözingenberg (Aussichtspunkt, Wanderziel, Tourismus, Gastronomie, Gleitschirmfliegen)
- Magglingen (Sportaktivitäten, Wanderziel, Tourismus, Gastronomie)
- Längholz (Sport, Spazieren)
- Büttenberg (Schwimmbad, Camping, Wanderziel)
- Hueb (Aussichtspunkt, Spazieren, weitere Funktionen offen)
- Twannberg (Wandern)
- Linkes Bielerseeufer (Tourismus, Gastronomie, Wandern)
- Arch, Bereich Aarebrücke (Tourismus, Wassertourismus)
- Uferbereich Zihl Gampelen, Gals (Camping, Wassertourismus)

6. Die Erholungsgebiete werden in Berücksichtigung der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung durch die beteiligten Gemeinden und Institutionen unterhalten und ihrer Nutzung gemäss ausgestattet. Die beteiligten Gemeinden einigen sich über die Kostenverteilung von Realisierung, Betrieb und Unterhalt.

7. In touristische Zentren von überregionaler Ausstrahlung, insb. oberes Bielerseebecken, linkes Bielerseeufer, Aarberg und Büren, werden die touristischen Angebote massvoll weiterentwickelt.

8. Die Erholungsgebiete werden mit attraktiven Langsamverkehrsrouten erschlossen.

Zweckmässigkeit	Nutzen
Angebotsplanung Tourismus, Freizeit und Erholung.	Die Vorranggebiete sollen neue Tourismus- und Freizeiteinrichtungen auf aus raumplanerischer Sicht prioritäre Standorte lenken. Die Gebietsausscheidung ist allerdings nicht abschliessend; weitere Standorte sind möglich. In den bezeichneten Gebieten soll die öffentliche Hand eine gestaltende Rolle ausüben. Die Gebiete und eine umweltverträgliche Erschliessung tragen zur Wohn- und Lebensqualität der Region bei.
Die Massnahme weist im regionalen Kontext einen hohen Stellenwert und eine hohe Priorität auf.	

Kosten (Mio CHF)	Finanzierungsschlüssel
------------------	------------------------

Einzelmassnahme Siedlung

Stand der Planung abgeschlossen	Umsetzungsschritte Sicherung der Vorranggebiete im Rahmen der Ortsplanungen	Termine Daueraufgabe
Federführung Gemeinden	Weitere Beteiligte Region; Grundeigentümer	
Koordinationsstand Festsetzung	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten		
Bezug und Abgrenzung zu weiteren Massnahmen		
Interessenskonflikte mit anderen Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären.		
Dokumente, Grundlagen		

Abschnittsweiser Doppelspurausbau Biel-Täuffelen-Ins-Bahn BTI

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
ÖV-Ort.1	0371.2.004		
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
ÖV-Reg-2		ÖV – Ortsverkehr Schiene	
Beschreibung und Ziel der Massnahme		Machbarkeit	
<p>Zielsetzung: Erhöhung der Transportkapazitäten und Verbesserung der Fahrplanstabilität auf der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn BTI zwischen Täuffelen und Biel.</p> <p>Umsetzung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Raumbedarf wird durch die Gemeinden und den Kanton planerisch sichergestellt. 2. Im Abschnitt Bahnhof Biel / Ipsach Herdi ist eine Lösung vorzusehen, welche einen mit dem Regiotram-Projekt (zurzeit sistiert) kompatiblen Trambetrieb ermöglicht. In enger Koordination mit Biel und Nidau ist eine stadtverträgliche Lösung sicherzustellen. 3. Die Problematik der Bahnübergänge (insb. längere Schliesszeiten infolge Taktverdichtung) ist zu berücksichtigen. 4. Auf der Höhe der Bernstrasse ist zur besseren Erschliessung des Weidteile-Quartiers eine zusätzliche Haltestelle zu prüfen; die Lage der Haltestelle Beunden ist zu optimieren. 5. Die Projektierung und Realisierung wird eingeleitet. 			
Zweckmässigkeit		Nutzen	
<p>Gemäss Trend der Nachfrageentwicklung (GVM) ist auf dem Abschnitt Biel-Täuffelen bis 2040 mit einer markanten Zunahme der Nachfrage von rund 35% zu rechnen. Aufgrund der Gesamtverkehrsstrategie, u.a. mit Plafonierung des MIV im Agglomerationskern, muss das ÖV-Angebot für eine gesteigerte Nachfrageentwicklung bereitgestellt werden. Dies bedingt insbesondere in den Spitzenzeiten eine Erhöhung der Transportkapazität. Dazu wurden verschiedene Varianten geprüft: Vergrösserung der Transportgefässe, Beeinflussung der Nachfrage (z.B. Verschiebung der Schulanfangszeiten), zusätzliche Entlastungszüge und Taktverdichtungen (7.5'-Takt bis Täuffelen). Die Prüfung ergab, dass eine Verlängerung der Zugskompositionen zur Erhöhung der Zugskapazitäten problematisch ist (erfordert kostspielige Massnahmen fahrzeugseitig und bei der Infrastruktur). Im Vordergrund steht kurz- bis mittelfristig ein gezielter Einsatz von Verdichtungszügen, da die Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten auftreten: Zwischen Ipsach Herdi und Biel soll deshalb gemäss dem STEP AS 2030-Bericht das Angebot in Spitzenzeiten zum 7,5-Minutentakt verdichtet werden.</p>		<p>Qualität des Verkehrssystems: Mit betrieblichen Massnahmen und den gezielten baulichen Massnahmen auf der BTI werden die Kapazität und die Qualität der öV-Erschliessung am rechten Bielerseeufer erhöht. Damit werden die Voraussetzungen für die Realisierung des angestrebten Modal Splits und die Stabilisierung des MIV geschaffen. Dank Stabilisierung des MIV kann eine angemessene Verkehrsqualität auf dem Strassennetz gewährleistet werden.</p> <p>Siedlungsentwicklung: Die Massnahme ermöglicht eine weitere Siedlungsentwicklung längs dieser attraktiven öV-Achse.</p> <p>Umweltbelastung: Der Landverbrauch und die Eingriffe der Massnahme sind gering zu halten. Mit der Erhöhung des Modal Splits wird eine Stabilisierung der Lärm- und Luftbelastung am rechten Bielerseeufer erreicht.</p>	
Planungsstand			
Bau- und Finanzierungsreife			

Einzelmassnahme Verkehr

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
Federführung Aare Seeland mobil	Weitere Beteiligte Gemeinden; TBA; AÖV; Region
Kosten (Mio CHF) 31.00	Antrag Kantonsbeitrag
Finanzierungsschlüssel	
Koordinationstand Zwischenergebnis	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
Umweltverträglichkeit	
Quantitative Angaben, Dokumente	
<ul style="list-style-type: none"> - STEP-Ausbaustritt 2030, asm Biel-Ins, Modul 101: BAV, Januar 2016. - Dokumente Vorprojekt Regiotram Mitte 2011, insb. „bauliche und bahntechnische Anpassung der asm-Stammstrecke“ und „Vertiefungsstudie Betriebskonzept“. - STEP Ausbaustritt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern: Planungsraum Bern - Oberland, November 2014. - Planungsstudie Verkehrskorridor rechtes Bielerseeufer, März 2011 	

Überprüfung Regiotram (Option neue öV-Achse Agglomeration Biel)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
ÖV-Ort.2			
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
ÖV-Tram-1		ÖV – Ortsverkehr Schiene	
Beschreibung und Ziel der Massnahme		Machbarkeit	
Zielsetzung:			
<ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche Verkehrserschliessung der Haupt-Entwicklungsgebiete der Agglomeration Biel: Sicherstellen der Kapazitäten, Verbesserung der Erreichbarkeit, bessere Anbindung an das Agglomerationszentrum. - Qualitätssprung bei der öffentlichen Verkehrserschliessung des rechten Bielerseeufers (direkte Verbindung der Aktivitätsschwerpunkte der Agglomeration): infolge limitierter Kapazitäten auf dem Strassennetz soll die Bahn zwischen Biel und Täuffelen zum Hauptverkehrsträger des rechten Bielerseeufers ausgebaut werden. - Langfristige Sicherstellung eines hohen öV-Anteils am Gesamtverkehr. - Impulsgeber für eine auf die öV-Erschliessung ausgerichtete Siedlungsentwicklung nach innen. 			
Umsetzung:			
<ul style="list-style-type: none"> - Gemäss Beschluss der Behördendelegation vom 26.03.2015 ist das Projekt Regiotram sistiert. Die Behördendelegation entscheidet, wann und in welcher Form das Projekt reaktiviert wird. - Eine nächste Standortbestimmung erfolgt auf der Grundlage des ÖV-Konzepts 2035 Biel und Umgebung der Regionalen Verkehrskonferenz RVK1 (Abschluss 2021). 			
Zweckmässigkeit		Nutzen	
Planungsstand			
Bau- und Finanzierungsreife			
Voraussichtlicher Baubeginn		Voraussichtliche Inbetriebnahme	
Federführung		Weitere Beteiligte	
Region		Kanton; Gemeinden	
Kosten (Mio CHF)		Antrag Kantonsbeitrag	
Finanzierungsschlüssel			
Koordinationstand		Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Zwischenergebnis			
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen			
<ul style="list-style-type: none"> - ÖV-Ort.1 Abschnittsweiser Doppelspurausbau Biel-Täuffelen-Ins-Bahn BTI - ÖV-Ü.2 ÖV-Knoten Bahnhof / Masterplan Biel/Bienne 			
Umweltverträglichkeit			

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

Quantitative Angaben, Dokumente

- Neue ÖV-Achse Agglomeration Biel: Zweckmässigkeitsbeurteilung, Synthesebericht 10.03.2008
 - Regiotram Biel, Schlussbericht Vorstudien, 005.01.2010
 - Regiotram Agglomeration Biel/Bienne, Schlussbericht Vorprojekt, 13.01.2012
-

Busbevorzugung – Agglomeration (AP1-2)

RGSK-Nr. ÖV-Str.1	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
Frühere Nr. ÖV-Str-2		Kategorie ÖV – Strassengebundener ÖV (Bus/Strasse)	
Beschreibung und Ziel der Massnahme Zielsetzung: Die verkehrsabhängigen Behinderungen für den Busverkehr werden behoben.		Machbarkeit	
Massnahmen und Vorgehen:			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Mit gezielten Massnahmen wird sichergestellt, dass Busse und Trolleybusse auch in Spitzenstunden ohne wesentliche Zeitverluste verkehren können. Die Massnahmen werden auf das Verkehrsmanagement abgestimmt. 2. Für Massnahmen mit überkommunaler Bedeutung wird unter den beteiligten Gemeinden und Stellen ein Kostenteiler erarbeitet. 			
Zweckmässigkeit		Nutzen	
Busbevorzugungsmassnahmen sind eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Aufrechterhaltung der Mobilität und die Erhöhung des Modalplits.		Busbevorzugungsmassnahmen stellen einen reibungslosen und fahrplanmässigen Busbetrieb sicher. Sie tragen so zur Verbesserung der Erreichbarkeit und zur Steigerung der Attraktivität und Effizienz der öV-Erschliessung bei.	
Finanzierungsschlüssel			
Innerhalb AP-Perimeter:			
<ul style="list-style-type: none"> – Bund: voraussichtlich 30-40% – Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 			
Ausserhalb AP-Perimeter:			
<ul style="list-style-type: none"> – Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 			
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen			
Die Busbevorzugungsmassnahmen sind in der Agglomeration Biel teilweise verknüpft mit den verkehrlichen flankierenden Massnahmen vFM und mit weiteren Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum. Sind mit dem Verkehrsmanagement Agglomeration Biel zu koordinieren (NV-VM.1).			
Umweltverträglichkeit			
Quantitative Angaben, Dokumente			

AP 1. Generation						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
ÖV-Str.1.1	ÖV-Str-2		371.013	Massnahmenpaket: Busbevorzugung I AP1		
Kurzbeschreibung						
Sicherstellung eines flüssigen öffentlichen Busverkehrs durch die Realisierung von Lichtsignalsteuerungen, separaten Busspuren:						
<ul style="list-style-type: none"> - Seedorstadt (Umbau Busbuch Magglingenbahn zur Busspur) - Mettstrasse West (Busspur vor Bahnunterführung) - Diverse Massnahmen, noch zu konkretisieren 						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
In Umsetzung						
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Biel	Gemeinde		Festsetzung		1.84	

AP 1. Generation						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
ÖV-Str.1.2	ÖV-Tram-1		371.013	Massnahmenpaket: Regio-Tram, Busvorlauf AP1		
Kurzbeschreibung						
Leistungsfähige Busverbindung zwischen der Bahnhofstestelle Bözingenfeld und Tissot-Arena (Stadien) inkl. Durchstich des Autobahndamms A16						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
In Umsetzung						
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde		Festsetzung		14.72	

AP 2. Generation						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
ÖV-Str.1.3	ÖV-Str-2		0371.2.006	Massnahmenpaket: Paket Busbevorzugung II AP2		
Kurzbeschreibung						
Sicherstellung eines flüssigen öffentlichen Busverkehrs durch die Realisierung von Lichtsignalsteuerungen, separaten Busspuren, Fahrbahnhaltestellen. Betroffen sind vorwiegend Strassenabschnitte im südwestlichen Bereich des Agglomerationskerns.						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
In Umsetzung						
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Stadt Biel, Gemeinden der Agglomeration	Gemeinde		Festsetzung		1.65	

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

Verbesserung der öV-Erschliessung

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
ÖV-Ü.1			
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	ÖV-Ü Weitere
Karte: www.rgsk.geoseeland.ch			
Beschreibung und Ziel der Massnahme		Machbarkeit	
Zielsetzung: Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (mindestens ÖV-Güteklasse D).			
Umsetzung: Prüfen der Verbesserung der öV-Erschliessung folgender Gebiete:			
Kurzfristig:			
- Büren an der Aare, Galgenfeld (S-VW.2.2)			
- Büren an der Aare, Solothurnstrasse (S-VW.2.4)			
Mittelfristig:			
- Worben, bestehendes Siedlungsgebiet			
- Aegerten, Stockfeld (S-VW.1.1)			
- Worben, Paletzeyfeld (S-VW.1.19)			
Langfristig:			
- Studen, ESP Studengrien (S-SA.1.6)			
- Lengnau, ESP Lengnaumoos (S-SA.2.3)			
- Aarberg, Mühlifeld (S-VA.2.1)			
- Büren an der Aare, Schüre (S-VW.2.3)			
- Lengnau, Rolli-Ost (S-VW.2.6)			
- Pieterlen, Sömmerung (S-VA.1.6)			
- Studen, Studengrien Nord (S-VA.1.7)			
Zweckmässigkeit		Nutzen	
Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Entwicklungsgebieten. Bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung (S-VA/S-VW) wird damit die Voraussetzung für eine Einzonung erfüllt.		- Abstimmung von Siedlung und Verkehr - Steigerung des Angebots im regionalen und lokalen öV - Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen	
Planungsstand			
Bau- und Finanzierungsreife			
Voraussichtlicher Baubeginn		Voraussichtliche Inbetriebnahme	
Federführung		Weitere Beteiligte	
Regionale Verkehrskonferenz RVK1		Gemeinden, Kanton Bern, TU	
Kosten (Mio CHF)		Antrag Kantonsbeitrag	
Finanzierungsschlüssel			
Koordinationstand		Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Festsetzung			
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen			

Einzelmassnahme Verkehr

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

ÖV-Knoten Bahnhof / Masterplan Biel/Bienne

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
ÖV-Ü.2	0371.3.007		Daueraufgabe
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
ÖV-W-1			
Beschreibung und Ziel der Massnahme		Machbarkeit	
<p>Zielsetzung: Die anstehenden Infrastrukturausbauten im Bereich des Bahnhofs Biel (A5 Westast, Doppelspur und Endbahnhof Asm, Bahninfrastruktur und Perronanlagen SBB, Personenunterführungen Ost, Fussgänger- und Veloverbindungen, Bahnhofplatz) sind optimal aufeinander und mit der städtebaulichen Entwicklung (Campus Fachhochschule, Nutzung längs Bahndamm) abzustimmen.</p>			
<p>Umsetzung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Festlegen einer zweckmässigen Projektorganisation unter Einbezug aller Beteiligten 2. Laufende Koordination und städtebauliche Abstimmung der Projekte im Bereich des Bahnhofs Biel 3. Bearbeitung und Klärung von Schnittstellen und Schlüsselfragen; Interessensabwägungen und Optimierungen für die einzelnen Vorhaben 4. Festlegen von Rahmenbedingungen und Spielräumen für die einzelnen Projekt 5. Festhalten der Ergebnisse im Rahmen eines Teilrichtplans oder einer Vereinbarung unter den Beteiligten. 			
Zweckmässigkeit		Nutzen	
Abstimmung der unterschiedlichen Interessen und Projekte im Umfeld des öV-Knotens Biel mit komplexen Abhängigkeiten.		Ein optimales Funktionieren der ÖV-Drehscheibe Bahnhof Biel leistet einen Beitrag zum nachhaltigen Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft und unterstützt die angestrebte Modal-Split-Änderung zugunsten des öV und des Langsamverkehrs. Mit der Aufwertung der Personenanlagen und Fussgänger- und Veloverbindungen werden die Qualität der öffentlichen Räume und das individuelle Sicherheitsgefühl verbessert.	
Planungsstand			
Bau- und Finanzierungsreife			
Voraussichtlicher Baubeginn		Voraussichtliche Inbetriebnahme	
Federführung		Weitere Beteiligte	
Stadt Biel / Kanton Bern (ESP) für Koordination		Region; Gemeinden; TBA; AÖV; SBB; Transportunternehmungen	
Kosten (Mio CHF)		Antrag Kantonsbeitrag	
Finanzierungsschlüssel			

Einzelmassnahme Verkehr

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

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

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

Veloparkierung / Bike+Ride und Bike-Sharing – Agglomeration (AP4, B-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
KM-B.1		4. Generation	B
Frühere Nr.		Kategorie	
		Kombinierte Mobilität – Bike and Ride	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung

Dem Veloverkehr, auch kombiniert mit dem öffentlichen Verkehr, kommt bei der Bewältigung der Verkehrsentwicklung eine tragende Rolle zu. In der Agglomeration Biel/Lyss bestehen günstige Voraussetzungen für die Steigerung des Veloanteils am Gesamtverkehr. Für die Veloförderung sind nebst einem attraktiven Routennetz gute Parkierungsbedingungen an den Zielorten und Umsteigeorten auf den ÖV entscheidend. Der Anspruch an Komfort und Sicherheit der Abstellanlagen für die persönlichen Velos nimmt zu. Gleichzeitig steigt die Bedeutung von Bikesharing-Angeboten. Mit einem dichten Netz von Verleihstandorten im Agglomerationskern wird die nachhaltige Bewältigung der Alltagsmobilität gefördert.

Beim Bike+Ride geht es im Wesentlichen um die Ergänzung und teilweise «Nachrüstung» (Steigerung Komfort und Sicherheit) des bestehenden, gut ausgelasteten Angebots von Veloabstellplätzen an zentralen Orten und ÖV-Haltestellen. Das Bikesharing ist auf attraktive Standorte bzw. Abstellplätze an guter Lage angewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Einfaches Umsteigen zwischen öV und Fuss- und Veloverkehr und ausreichendes Angebot an gedeckten Veloabstellplätzen und Bike-Sharing-Angeboten
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Ergänzung und Attraktivierung des Velo-Parkierungsangebots in Zentrumsgebieten und an Bahnhaltstellen
- Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität von öV-Haltestellen verbessern

Bezug zur Teilstrategie:

- Genügendes und qualitativ gutes Angebot an Veloabstellplätzen für Bike+Ride an Bahnhaltstellen und wichtigen Bushaltstellen
- Ausbau des Bike-Sharing-Angebots in der Kernagglomeration

Nutzen

- Verbesserung des Zugangs zum öV für den Veloverkehr
- Verbesserung der Intermodalität zwischen öV und Veloverkehr
- Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr

Gesamtkosten

3.00

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

- Regionale Velonetzung Biel-Seeland, 2019/2020

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

Massnahmenpaket Verkehr pauschal

- Plan sectoriel vélo 2035 Ville de Bienne, 2019/2020

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
KM-B.1.1	KM-B-3		0371.3.027	Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd, Biel				
Kurzbeschrieb	Der Bahnhof Biel ist die zentrale multimodale Verkehrsdrehscheibe in der Agglomeration. Zu Spitzenzeiten treten Kapazitätsengpässe bei den B+R-Anlagen auf. Im Zusammenhang und abgestimmt auf die Gestaltung des Bahnhofbereichs Süd soll das Angebot an gedeckten, sicheren Veloabstellplätzen ausgebaut werden.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	Kanton/TBA SBB Grundbesitzer	Festsetzung				3.00	

> Weitere Massnahmen aus der Regionalen Velonetzplanung werden nach der Mitwirkung aufgenommen.

Veloparkierung / Bike + Ride, übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
KM-B.2			
Frühere Nr.		Kategorie	
KM-B		Kombinierte Mobilität – Bike+Ride	
Karte:			

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
Die Gemeinden und Transportunternehmungen stellen Parkplätze für Fahrräder in der Umgebung von - Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, - öffentlichen Einrichtungen, - Zentrumsgebieten und - Erholungsgebieten zur Verfügung.	
Zweckmässigkeit	Nutzen
Im Rahmen der Regionalen Velonetzplanung Biel-Seeland ist bei etlichen B+R-Anlagen, insbesondere an Bahnhaltstellen ein Erweiterungs- und/oder Erneuerungsbedarf ermittelt worden.	
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
– Bund: voraussichtlich 30-40%	
– Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Ausserhalb AP-Perimeter:	
– Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
Umweltverträglichkeit	
Quantitative Angaben, Dokumente	
– Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland, 2019/2020	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
KM-B.2.1	KM-B-2			Bike+Ride-Anlage		
Kurzbeschreibung						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz

> Allfällige Massnahmen werden nach der Mitwirkung aus der Regionalen Velonetzplanung übernommen.

Multimodale Verkehrsdrehscheibe: Aufwertung Bahnhaltstellen, Agglomeration

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
KM-Mu.1			
Frühere Nr.		Kategorie	
ÖV-Reg-1		Kombinierte Mobilität – Multimodale Verkehrsdrehscheiben	

Karte:

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
Gezielte Qualitätsverbesserungen bei den Bahnhaltstellen / Bahnhöfen (Perrons, Unterführungen, etc.) zugunsten der Zugänglichkeit und Attraktivität sowie der Funktion als multimodale Verkehrsdrehscheibe.	

Zweckmässigkeit	Nutzen
Die Massnahmen tragen zur Erhöhung des Modalsplit zugunsten ÖV und Langsamverkehr bei.	Die Massnahmen tragen zur verbesserten Zugänglichkeit der Haltestellen und zur Attraktivitätssteigerung im Angebotsumfeld des ÖV bei. Die Stärkung der öV-Haltestellen als multimodale Verkehrsdrehscheiben unterstützt zudem die Siedlungsentwicklung nach innen.

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

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

AP 2. Generation

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

Kurzbeschreibung

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

Planungsstand		Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lyss	SBB Gemeinde Lyss	seeland.biel/bienne; Kanton Bern (AöV); Bund (BAV); RVK Regionale Verkehrskonferenz; Grundeigentümer	Zwischenergebnis		3.00	

AP 2. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
KM-Mu.1.2	ÖV-Reg-1.2		0371.2.003	Neue Überdachung Bahnhof Lyss

Kurzbeschreibung

Im Gefolge der Aufwertung des Perron 1 (Halt der Züge Bern-Biel) soll eine neue Überdachung und Vorplatzgestaltung zur Erhöhung der Attraktivität und des Komforts beitragen. In der UeO ESP Bahnhofgebiet Mitte festgesetzt. (A2-Massnahme Aggloprogramm)

Planungsstand		Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lyss	SBB	seeland.biel/bienne; Kanton Bern (AöV); Bund (BAV); RVK Regionale Verkehrskonferenz; Grundeigentümer	Zwischenergebnis		0.78	

Multimodale Verkehrsdrehscheiben – Aufwertung Bahnhaltstellen, übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
KM-Mu.2			
Frühere Nr.		Kategorie	
KM-B ÖV-W-2		Kombinierte Mobilität – Multimodale Verkehrsdrehscheiben	

Karte:

<p>Beschreibung und Ziel der Massnahme</p> <p>Die Gemeinden untersuchen die Zugänglichkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs für Fussgänger und ergreifen die erforderlichen baulichen oder signaletischen Massnahmen (Zugangswegen, wettergeschützte Warteräume, usw.)</p> <p>Gezielte Qualitätsverbesserungen bei den Bahnhaltstellen / Bahnhöfen (Perrons, Unterführungen, etc.) zugunsten der Zugänglichkeit und Attraktivität sowie der Funktion als multimodale Verkehrsdrehscheibe.</p>	<p>Machbarkeit</p>
<p>Zweckmässigkeit</p> <p>Die Massnahmen tragen zur Erhöhung des Modalsplit zugunsten ÖV und Langsamverkehr bei.</p>	<p>Nutzen</p> <p>Die Massnahmen tragen zur verbesserten Zugänglichkeit der Haltestellen und zur Attraktivitätssteigerung im Angebotsfeld des ÖV bei. Die Stärkung der öV-Haltestellen als multimodale Verkehrsdrehscheiben unterstützt zudem die Siedlungsentwicklung nach innen.</p>
<p>Finanzierungsschlüssel</p> <p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bund: voraussichtlich 30-40% – Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 	
<p>Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen</p>	
<p>Umweltverträglichkeit</p>	
<p>Quantitative Angaben, Dokumente</p>	

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

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
KM-Mu.2.1	ÖV-W-2			ÖV-Knoten / Bushof Aarberg		
Kurzbeschreibung						
Neugestaltung eines Bushofs und Verbesserung der Verkehrsabläufe auf der Bahnhofstrasse im Bereich Bahnhof SBB / Post / Zugang Stadtplatz / Bahnübergang inkl. Auswirkungen auf Arealerschliessung Widmerareal (Parz. 674) und – allfällig späterer – Bahnquerung zur Mühliggass.						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
UeO / Strassenplan						
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lyss	SBB Gemeinde Lyss	seeland.biel/bienne; Kanton Bern (AöV); Bund (BAV); RVK Regionale Verkehrskonferenz; Grundeigentümer	Zwischenergebnis		3.00	

Langsamverkehrsmassnahmen – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
LV-Ü.1		4. Generation	A
Frühere Nr.		Kategorie	
		Langsamverkehr - Übrige Massnahmen	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung

Zielsetzung:

- Als Beitrag an die angestrebte Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs wird der Veloanteil an den Gesamtverkehrswegen in der Agglomeration markant gesteigert.
- In der Kernagglomeration besteht ein engmaschiges Netz von Velorouten, welches die Wohn- und Arbeitsorte sowie die Orte mit Versorgungs- und Zentrumsfunktionen verbindet und erschliesst.
- Die den Agglomerationskorridoren bestehen sichere und attraktive Veloroten zwischen den Ortschaften und in die Kernagglomeration
- Für alle potenziellen Velofahrenden stehen sichere, kohärente und attraktive Verbindungen zur Verfügung.
- In den Hauptsiedlungsgebieten besteht ein engmaschiges Netz von sicheren, attraktiven Fussgänger-Verbindungen.
- Die Strassenräume in Zentrumsbereichen und Ortskernen zeichnen sich durch eine hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität aus.

Umsetzung:

- Die physischen Netzlücken gemäss Sachplan Veloverkehr Kanton Bern, regionaler Velonetzplanung Biel-Seeland und Sachplan Velo Stadt Biel werden geschlossen. Insbesondere wird die trennende Wirkung von Bahnanlagen und Gewässern sowie von stark belasteten Strassenachsen überwunden.
 - Die Sicherheit und der Komfort auf bestehenden Velorouten werden gezielt verbessert. Die bekannten Schwachstellen werden behoben.
 - Bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten für Haupt-, Verbindungs- und Quartierstrassen werden die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs stark gewichtet.
-

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Komplettierung der Bieler Mittelachse und deren Vernetzung mit den nord- und südseitigen Stadtgebieten
- Sichere und attraktive Anbindung der südwestlichen Agglomeration an den Bahnhof und das Zentrum Biel
- Verbesserung der Koexistenzbedingungen auf Hauptstrassen

Bezug zur Teilstrategie:

- Förderung des Veloverkehrs durch Ausbau der Infrastruktur (Direkt- und Komforttrouten)
 - Stärkung der Mittelachse in Biel
 - Flächendeckendes Routennetz in der Kernagglomeration
 - Direkte, sichere und attraktive Velorouten entlang der Agglomerationsachsen
 - Schliessen von Netzlücken
-

Nutzen

- Zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Routennetz für eine breite Zielgruppe (Direkt- und Komforttrouten)
- Berücksichtigung des Veloverkehrs bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten
- Gute Anbindung von Entwicklungsgebieten an das Veloroutennetz
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit für den Veloverkehr
- Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf den Langsamverkehr

Massnahmenpaket Verkehr pauschal

Gesamtkosten7.38 Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

- Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland, 2019/2020
 - Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel, 2019/2020
 - Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018
 - Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2020
-

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
LV-Ü.1.1	MIV-O-2.05		0371.2.014	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Radstreifen ausserorts zwischen Ipsach und Sutz				
Kurzbeschreibung	Kantonsstrasse: Radstreifen ausserorts zwischen Ipsach und Sutz							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Ipsach, Sutz-Lattrigen	TBA OIK III	Gemeinden	Festsetzung				Anteil von 2.50	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
LV-Ü.1.2	MIV-O-2.06		0371.2.014	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Radstreifen zwischen Mörigen und Gerolfingen				
Kurzbeschreibung	Kantonsstrasse: Radstreifen zwischen Mörigen und Gerolfingen							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Mörigen, Täuffelen	TBA/OIK III	Gemeinden	Festsetzung				Anteil von 2.50	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
LV-Ü.1.3	MIV-O-2.07		0371.2.014	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Umgestaltung Ortseingang Lattrigen-West				
Kurzbeschreibung	Kantonsstrasse: Umgestaltung Ortseingang Lattrigen-West							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Sutz-Lattrigen	TBA/OIK III	Gemeinden	Festsetzung				Anteil von 2.50	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
LV-Ü.1.4				Fussweg-/Velonetz Biel: Brücke Westerholz über die Schüss				
Kurzbeschreibung	Brücke für den Langsamverkehr über die Schüss zwischen Mühlestrasse und Länggasse. Die Breite sollte idealerweise ausreichend sein, um die Kreuzung und das Überholen zu ermöglichen, unter Berücksichtigung der Umweltauflagen. Die Verbindung schliesst eine wichtige Lücke im städtischen Netz der Direkt- und Komforttrouten auf der zentralen Ost-Westachse, welche das Seeufer, das Stadtzentrum und Gurzelen mit den Stadien und Bözingenfeld verbindet. Sie unterstützt die Inwertsetzung dieser Hauptachse des Velonetzes.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel/Bienne	Gemeinde	Kanton Bern (TBA)	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr			1.20	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
LV-Ü.1.5				Fussweg-/Velonetz Biel: Neubau Gartenstrasse (Mattenstrasse – Madretschstrasse)				
Kurzbeschreibung	<p>Die Stadt Biel realisiert in 3 Etappen eine Route für den Langsamverkehr aus den südlichen Quartieren in die Innenstadt. Mit dieser Verbindung soll für den Langsamverkehr eine eigenständige sichere Verbindung unabhängig vom bereits bestehenden städtischen Hauptstrassennetz geschaffen werden. In den vergangenen Jahren wurden die beiden ersten Etappen bereits realisiert. Die dritte Etappe soll die noch fehlende Netzlücke von der Mattenstrasse bis Madretschstrasse schliessen.</p> <p>Das bestehende Vorprojekt beinhaltet folgenden Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Querung der Mattenstrasse - Neubau Velo- und Fussgängeroute, Breite: 4.50m / Länge 106m - Neubau Velo-Fussgängerbrücke über Madretsch-Schüss - Verbesserung der Abbiegebeziehung für die Route auf der Madretschstrasse 							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel/Bienne	Gemeinde		Festsetzung	Sachplan Veloverkehr			1.60	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
LV-Ü.1.6				Fussweg-/Velonetz Biel: Verbindung Hauserwehr				
Kurzbeschreibung	<p>Ausgangslage: Mit der Realisierung der Fussgänger- und der Fahrradverbindungen auf der Schüssinsel und auf deren Fortsetzung entlang des Omega-Areals bis zur Wasserstrasse stellt sich die Frage nach der Weiterführung des Fuss- und Veloverkehrs zwischen dem Schleusenweg und Oberer-Quai. Die bestehende Führung des Langsamverkehrs weist insbesondere für Velofahrer Sicherheitslücken und keine direkte und qualitative Verbindung auf. Grund dafür sind ungünstige und knapp bemessene Abbiegespuren. Dazu bildet das Hauserwehr (schützenswertes K-Objekt) ein zentrales Element einer allfälligen Weiterführung des Radweges.</p> <p>Massnahme / Wichtigste Elemente: Die Einrichtung einer Passerelle entlang der Strassenbrücke kann aufgrund von Platz- und Sicherheitsmängeln verkehrstechnisch nicht weiterverfolgt werden. Allerdings kann mit der Verbreiterung der Strassenbrücke mehr Platz für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen werden, ohne Beeinträchtigung des Hochwasserschutzes. Dank einer Abbiegespur von 2m-Breite verfügen die vom Uferweg kommenden Velofahrenden über eine sicherere Infrastruktur um zum Oberen Quai zu gelangen. Das Linksabbiegen wird für die Velofahrerinnen und Velofahrer aus der Jakob-Stämpfli-Strasse erleichtert. In der Gegenrichtung wird dank der Einrichtung eines 1.8m breiten Radstreifens eine komfortablere Veloverbindung geschaffen. Für den Fussverkehr steht, zusätzlich zum bestehenden Übergang direkt beim Wehr, eine neue Verbindung auf dem Trottoir zur Verfügung. Die Verbreiterung wird für den 40t-Schwerverkehr ausgebaut, was eine Verschiebung des Wehrs von der Bielschüss bedingt.</p>							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel/Bienne	Gemeinde	Kanton Bern (TBA, OIK)	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr			1.50	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
LV-Ü.1.7	LV-N-10.1			Veloverbindung Ipsach – Nidau – Biel Zentrum: Abschnitt Feldwege Weiermatt, Ipsach				
Kurzbeschreibung	<p>Feldwege Weiermatt: Ausbau auf 3.50 m (800 m2) und Asphaltbelag (2000 m2) (Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018: Massnahme Nr. 2)</p>							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Ipsach	Gemeinde	Kanton Bern (TBA)	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr			0.32	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
LV-Ü.1.8	LV-N-10.1			Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündungsbereich Feldweg Weienmatt - Beundenring				
Kurzbeschreibung	Anpassung der Linienführung, Ausbau auf 3.50 m und Asphaltbelag des Feldwegs (235 m ²), Abbiegehilfe auf dem Beundenring mittels Verkehrsinseln und Mittelstreifen. (Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018: Massnahme Nr. 3)							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	Kanton Bern (TBA)	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr			0.10	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
LV-Ü.1.9	LV-N-10.1			Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Kanalbrücke Dr. Schneider-Strasse (Herrenmoosweg bis Balainenweg)				
Kurzbeschreibung	Abbiegehilfe im Bereich Herrenmoosweg mittels Verkehrsinseln und Mittelstreifen; Radstreifenmarkierungen auf den Brückenzufahrten (Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018: Massnahme Nr. 4)							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde	Kanton Bern (TBA)	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr			0.05	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
LV-Ü.1.10	LV-N-10.1			Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündung Dr. Schneider-Str. in Aarbergstrasse				
Kurzbeschreibung	Fahrbahnverbreiterung/Trottoiranpassung Zufahrt Dr. Schneider-Strasse, Anpassung LSA-Steuerung, Markierungen Velovorfahrt u.a. (Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018: Massnahme Nr. 6)							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau, Biel	Gemeinde Nidau	Stadt Biel; Kanton Bern (TBA)	Festsetzung	Sachplan Veloverkehr			0.11	

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

> Weitere Massnahmen werden nach der Mitwirkung aus der Regionalen Velonetzplanung übernommen

Langsamverkehrsmassnahmen – Agglomeration (AP4, B-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
LV-Ü.2		4. Generation	B
Frühere Nr.		Kategorie	
		Langsamverkehr - Übrige Massnahmen	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung

Zielsetzung:

- Als Beitrag an die angestrebte Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs wird der Veloanteil an den Gesamtverkehrswegen in der Agglomeration markant gesteigert.
- In der Kernagglomeration besteht ein engmaschiges Netz von Velorouten, welches die Wohn- und Arbeitsorte sowie die Orte mit Versorgungs- und Zentrumsfunktionen verbindet und erschliesst.
- Die den Agglomerationskorridoren bestehen sichere und attraktive Velorouten zwischen den Ortschaften und in die Kernagglomeration
- Für alle potenziellen Velofahrenden stehen sichere, kohärente und attraktive Verbindungen zur Verfügung.
- In den Hauptsiedlungsgebieten besteht ein engmaschiges Netz von sicheren, attraktiven Fussgänger-Verbindungen.
- Die Strassenräume in Zentrumsbereichen und Ortskernen zeichnen sich durch eine hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität aus.

Umsetzung:

- Die physischen Netzlücken gemäss Sachplan Veloverkehr Kanton Bern, regionaler Velonetzplanung Biel-Seeland und Sachplan Velo Stadt Biel werden geschlossen. Insbesondere wird die trennende Wirkung von Bahnanlagen und Gewässern sowie von stark belasteten Strassenachsen überwunden.
 - Die Sicherheit und der Komfort auf bestehenden Velorouten werden gezielt verbessert. Die bekannten Schwachstellen werden behoben.
 - Bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten für Haupt-, Verbindungs- und Quartierstrassen werden die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs stark gewichtet.
-

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Komplettierung der Bieler Mittelachse und deren Vernetzung mit den nord- und südseitigen Stadtgebieten
- Sichere und attraktive Anbindung der südwestlichen Agglomeration an den Bahnhof und das Zentrum Biel
- Verbesserung der Koexistenzbedingungen auf Hauptstrassen

Bezug zur Teilstrategie:

- Förderung des Veloverkehrs durch Ausbau der Infrastruktur (Direkt- und Komfort Routen)
 - Stärkung der Mittelachse in Biel
 - Flächendeckendes Routennetz in der Kernagglomeration
 - Direkte, sichere und attraktive Velorouten entlang der Agglomerationsachsen
 - Schliessen von Netzlücken
-

Nutzen

- Zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Routennetz für eine breite Zielgruppe (Direkt- und Komfort Routen)
- Berücksichtigung des Veloverkehrs bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten
- Gute Anbindung von Entwicklungsgebieten an das Veloroutennetz
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit für den Veloverkehr
- Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf den Langsamverkehr

Massnahmenpaket Verkehr pauschal

Gesamtkosten

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

- Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland, 2019/2020
 - Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2020
-

> Allfällige Massnahmen werden nach der Mitwirkung aus der Regionalen Velonetzplanung übernommen.

Biel, Personenunterführung Ost Bahnhof Biel – Agglomeration (AP4, B-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
LV-Ü.3	0371.2.047	4.Generation	B
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
LV-N-3		Langsamverkehr - Übrige Massnahmen	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
Realisierung einer velogängigen Bahnhofspassage am südöstlichen Ende des Bahnhofplatzes mit zusätzlichen Perronzugängen.	Machbarkeitsstudie in Erarbeitung

Zweckmässigkeit	Nutzen
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes Netz von sichere, direkten und attraktiven Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sichere und attraktive Anbindung der südwestlichen Agglomeration an den Bahnhof und das Zentrum Biel <p>Bezug zur Teilstrategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Veloverkehrs durch Ausbau der Infrastruktur (Direkt- und Komfortrouten) - Flächendeckendes Veloroutennetz in der Kernagglomeration - Verbesserung der Durchlässigkeit des Bahnhofs Biel und der Verbindung Stadtzentrum – südliche Kernagglomeration / Seeufer (Erholungsgebiete) für den Fussgänger- und Veloverkehr - Erhöhung der Kapazitäten und Verbesserung der Lage der Perronzugänge 	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Routennetz für eine breite Zielgruppe (Direkt- und Komfortrouten) - Gute Anbindung von Entwicklungsgebieten an das Veloroutennetz - Verbesserung des Zugangs zum öV für den Fuss- und Veloverkehr - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf den Langsamverkehr

Planungsstand
<ol style="list-style-type: none"> 1. Machbarkeitsstudie (inkl. Kostenschätzung) und Klärung der Abhängigkeiten mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes, den verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM (inkl. allfälliger Kiss&Ride im Süden des Bahnhofs Biel) und der Bedürfnisse von ASM/BTI (2020) 2. Erarbeitung eines Vorprojektes unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen und städtebaulichen Anforderungen. Finanzielle und materielle Beteiligung der Stadt Biel und der SBB. Überprüfung von Varianten und Realisierungsszenarien, Bearbeitung der ausgewählten Variante, Kostenschätzung. (2024) 3. Regelung der Finanzierung 4. Erarbeitung Ausführungsprojekt unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der verkehrstechnischen (SBB, ASM, A5, Langsamverkehr) und städtebaulichen Rahmenbedingungen. Durchführung des Bewilligungsverfahrens. 5. Ausführung

Bau- und Finanzierungsreife

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
-----------------------------	---------------------------------

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	SBB; ASM; Kanton Bern

Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
35.00	

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

Einzelmassnahme Verkehr

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

- Neugestaltung Bahnhofplatz (MIV-Auf.6)
- Sistiertes Projekt Westast A5

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

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

Biel, Querung Güterbahnhof (Passerelle Gottstattstrasse-Mettstrasse) – Agglomeration (AP4, B-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
LV-Ü.4	271.2.049	4. Generation	B
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
LV-N-4		Langsamverkehr – Übrige Massnahmen	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
<p>Aktuelle Situation: Im Bereich des Güterbahnhofs ist die Abdeckung des Velo- und Fusswegnetzes ungenügend, da es auf einer Distanz von mehr als 1,5 km keine Möglichkeit gibt, die SBB-Bahnlagen zu überqueren, was eine grosse trennende Wirkung verursacht.</p> <p>Vorgeschlagene Massnahme: Querung für den Langsamverkehr, idealerweise mit einer Trennung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Breite der Velofahrbahn muss für die Kreuzung und das Überholen ausreichen und den entsprechenden Standards entsprechen. In Ergänzung dazu sollten idealerweise noch Aufzüge für die Fussgänger und Fussgängerinnen zur Verfügung stehen. Die Brücke wird im nördlichen Bereich der tiefer gelegten Schienen für den Güterverkehr aufgebaut. Im südlichen Bereich wird eine Unterführung auf der Ebene der Hauptwege auf dem Damm realisiert.</p>	
<p>Zweckmässigkeit</p> <p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes Netz von sichere, direkten und attraktiven Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Komplettierung der Bieler Mittelachse und deren Vernetzung mit den nord- und südseitigen Stadtgebieten <p>Bezug zur Teilstrategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Veloverkehrs durch Ausbau der Infrastruktur (Direkt- und Komforttrouten) - Flächendeckendes Veloroutennetz in der Kernagglomeration - Schliessen von Netzlücken - Überwindung der Trennwirkung von Bahnanlagen 	<p>Nutzen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Routennetz für eine breite Zielgruppe (Direkt- und Komforttrouten) - Gute Anbindung von Entwicklungsgebieten an das Veloroutennetz - Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit für den Veloverkehr - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf den Langsamverkehr.
<p>Planungsstand</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zweckmässigkeitsstudie zur Bestimmung des Werkes (Trassee, Geometrie) und der Ansatzpunkte: 2020 2. Projektierung (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 2021-2025 3. Ausschreibung / Ausschreibung Ausführungsprojekt:2026-2027 4. Baubeginn: ca. 2028 	
<p>Bau- und Finanzierungsreife</p>	

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

Einzelmassnahme Verkehr

Voraussichtlicher Baubeginn 01.01.2028	Voraussichtliche Inbetriebnahme
Federführung Gemeinde	Weitere Beteiligte Kanton Bern (TBA); SBB; Grundeigentümer
Kosten (Mio CHF) 15.00	Antrag Kantonsbeitrag
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
- Bund: voraussichtlich 30-40%	
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Ausserhalb AP-Perimeter:	
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
Umweltverträglichkeit	
Quantitative Angaben, Dokumente	
- Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel (Massnahmenblatt 41)	

Biel, Verbindung Mühlefeldweg - Bahnhof Süd (Passerelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse) – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
LV-Ü.5		4.Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
		Langsamverkehr - Übrige Massnahmen	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
-------------------------------------	-------------

Aktuelle Situation:

Diese Komfortroute in Richtung Ost-West südlich der Bahnlinien ist für den südlichen Zugang zum SBB-Bahnhof Biel von grosser Bedeutung. Zurzeit ist das Velonetz nicht durchgehend und ein Umweg ist nötig.

Vorgeschlagene Massnahme:

Für die Verbindung müssen zwei Passerellen für den Velo- und Fussverkehr, über die Alfred-Aebi-Strasse und über die Murtenstrasse, idealerweise mit separatem Weg für den Veloverkehr und den Fussverkehr geschaffen werden. Die Breite der Velofahrbahn muss für die Kreuzung und die Begegnung, sowie das Überholen ausreichen und den entsprechenden gültigen Standards entsprechen..

Zweckmässigkeit	Nutzen
-----------------	--------

Bezug zum Zukunftsbild:

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Sichere und attraktive Anbindung der südwestlichen Agglomeration an den Bahnhof und das Zentrum Biel

Bezug zur Teilstrategie:

- Förderung des Veloverkehrs durch Ausbau der Infrastruktur (Direkt- und Komfortrouen)
- Flächendeckendes Veloroutennetz in der Kernagglomeration
- Direkte, sichere und attraktive Velorouten entlang der Agglomerationsachsen
- Schliessen von Netzlücken

- Zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Routennetz für eine breite Zielgruppe (Direkt- und Komfortrouen)
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs Biel für den Fuss- und Veloverkehr
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit für den Veloverkehr
- Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf den Langsamverkehr.

Planungsstand

- Zweckmässigkeitsstudie zur Bestimmung des Werkes (Trasse, Geometrie) und der Ansatzpunkte: 2021-2022
- Projektierung: 2022-2024
- Ausschreibung / Ausschreibung Ausführungsprojekt: 2025-2026
- Baubeginn: ca. 2027

Bau- und Finanzierungsreife

Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2027	k.A
Federführung	Weitere Beteiligte

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

Einzelmassnahme Verkehr

Stadt Biel	Kanton Bern (TBA); SBB; Grundeigentümer
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
10.00	
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
- Bund: voraussichtlich 30-40%	
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Ausserhalb AP-Perimeter:	
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Zwischenergebnis	
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
Umweltverträglichkeit	
Quantitative Angaben, Dokumente	
- Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel	

Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
LV-Ü.6	371.2.048	4. Generation	A-Horizont
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
LV-N-8		LV-Ü Übrige Massnahmen LV	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
Zielsetzung:	
<ul style="list-style-type: none"> - Neue Bahnunterführung nördlich vom Bahnhof Lyss. - Verbesserung der Durchlässigkeit über die Bahnlinie zwischen dem Zentrum / Bahnhofplatz und den ostseitigen Quartieren; Anbindung der Perronanlagen und des Busbahnhofs. 	
Umsetzung:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Evaluation des optimalen Standorts, Klären von Grundsatzfragen / Koordination mit SBB 2. Planungskredit 3. Erarbeitung Vorprojekt 4. Verpflichtungskredit Realisierung 5. Erarbeitung Ausführungsprojekt / Verfahren 6. Realisierung 	
Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild:	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Routennetz für eine breite Zielgruppe (Direkt- und Komfortrouten) - Verbesserung der Anbindung des ESP Bahnhof an das Veloroutennetz
<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes Netz von sichere, direkten und attraktiven Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung des Zugangs zum öV für den Fuss- und Veloverkehr - Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf den Langsamverkehr
Bezug zum Handlungsbedarf:	
<ul style="list-style-type: none"> - Sichere und attraktive Anbindung an den Bahnhof Lyss 	
Bezug zur Teilstrategie:	
<ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Veloverkehrs durch Ausbau der Infrastruktur (Direkt- und Komfortrouten) - Überwindung der Trennwirkung von Bahnanlagen - Erhöhung der Kapazitäten und Verbesserung der Lage der Perronzugänge 	
Planungsstand	
Bau- und Finanzierungsreife	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2025	
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	SBB; TBA
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
8.00	
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
<ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% 	

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

Einzelmassnahme Verkehr

der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG,
100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Abstimmung auf die weitere bauliche Entwicklung im ESP (insb. Gerber-Areal, Busbahnhof, baufeld SBB mit Dienstleistungsgebäude/P+R Bahnhofstrasse).

Die Anbindung/Anpassung der Perronanlagen ist ein Projektteil, der gleichzeitig von den SBB geplant und gemeinsam realisiert werden muss.

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

- Richtplan ESP Bahnhofgebiet Lyss
 - Verkehrsrichtplan Lyss
-

Langsamverkehrsmassnahmen – Agglomeration (AP 1-3)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
LV-Ü.7			
Frühere Nr.		Kategorie	
		Langsamverkehr	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
Zielsetzung:	
<ul style="list-style-type: none"> - Als Beitrag an die angestrebte Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs wird der Veloanteil an den Gesamtverkehrswegen in der Agglomeration markant gesteigert. - In der Kernagglomeration besteht ein engmaschiges Netz von Velorouten, welches die Wohn- und Arbeitsorte sowie die Orte mit Versorgungs- und Zentrumsfunktionen verbindet und erschliesst. - Die den Agglomerationskorridoren bestehen sichere und attraktive Veloroten zwischen den Ortschaften und in die Kernagglomeration - Für alle potenziellen Velofahrenden stehen sichere, kohärente und attraktive Verbindungen zur Verfügung. - In den Hauptsiedlungsgebieten besteht ein engmaschiges Netz von sicheren, attraktiven Fussgänger-Verbindungen. - Die Strassenräume in Zentrumsbereichen und Ortskernen zeichnen sich durch eine hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität aus. 	
Umsetzung:	
<ul style="list-style-type: none"> - Die physischen Netzlücken gemäss Sachplan Veloverkehr Kanton Bern, regionaler Velonetzplanung Biel-Seeland und Sachplan Velo Stadt Biel werden geschlossen. Insbesondere wird die trennende Wirkung von Bahnanlagen und Gewässern sowie von stark belasteten Strassenachsen überwunden. - Die Sicherheit und der Komfort auf bestehenden Velorouten werden gezielt verbessert. Die bekannten Schwachstellen werden behoben. - Bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten für Haupt-, Verbindungs- und Quartierstrassen werden die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs stark gewichtet. 	
Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild:	
<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes Netz von sichere, direkten und attraktiven Velorouten - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes, dichtes, sicheres und attraktives Routennetz für eine breite Zielgruppe (Direkt- und Komfortrouten) - Berücksichtigung des Veloverkehrs bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten
Bezug zum Handlungsbedarf:	
<ul style="list-style-type: none"> - Komplettierung der Bieler Mittelachse und deren Vernetzung mit den nord- und südseitigen Stadtgebieten - Sichere und attraktive Anbindung der süd- 	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Anbindung von Entwicklungsgebieten an das Veloroutennetz - Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit für den Veloverkehr - Reduktion der Verkehrszunahme und Verla-

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

westlichen Agglomeration an den Bahnhof
und das Zentrum Biel

gerung auf den Langsamverkehr

- Verbesserung der Koexistenzbedingungen auf
Hauptstrassen

Bezug zur Teilstrategie:

- Förderung des Veloverkehrs durch Ausbau
der Infrastruktur (Direkt- und Komfortrouten)
- Stärkung der Mittelachse in Biel
- Flächendeckendes Routennetz in der Ker-
nagglomeration
- Direkte, sichere und attraktive Velorouten
entlang der Agglomerationsachsen

Schliessen von Netzlücken

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

- Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland, 2019/2020
 - Plan sectoriel vélo 2035 Ville de Bienne, 2019/2020
 - Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018
 - Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2020
-

AP 1. Generation						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.7.1			371.017	Massnahmenpaket: Schliessen von Netzlücken AP1		
Kurzbeschreibung						
Schliessen von Netzlücken für den Langsamverkehr in Biel und Nidau						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel, Nidau	TBA-OIK		Festsetzung		8.08	

AP 2. Generation						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.7.2			0371.2.052	Massnahmenpaket: Schliessen von Netzlücken AP2		
Kurzbeschreibung						
Schliessen von Netzlücken für den Langsamverkehr in Biel, Lyss, Nidau						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
	Gemeinde		Festsetzung		2.78	

AP 3. Generation						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.7.3	LV-N-1.5			Neue Veloverbindung Schlosspark – Dr. Schneiderstrasse, Nidau		
Kurzbeschreibung						
Ausbau Zihluferweg zu einer Veloverbindung						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Nidau	Gemeinde		Festsetzung		0.40	

AP 3. Generation						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.7.4	LV-N-2		0371.2.053	Oberer Quai, Biel		
Kurzbeschreibung						
Durchgehende, attraktive und sichere Velo- und Fussgängerverbindung von der Taubenlochschlucht bis zum See; Umgestaltung des Oberen Quais (Abschnitt Neumarktstrasse – Schleuse)						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde		Festsetzung		5.56	

AP 3. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.7.5	LV-N-13		0371.3.031	Veloführung Schlössli – Twann		

Kurzbeschreibung

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

Planungsstand		Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Twann-Tüscherz	Gemeinde	ASTRA; TAB-OIK	Festsetzung		1.33	

AP 3. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.7.6	LV-N-11		0371.3.030	Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum		

Kurzbeschreibung

Entlang der wichtigen Einfallachse in den Agglomerationskern soll eine durchgehende, sichere, komfortable, attraktive und schnelle Verbindung für den Veloverkehr geschaffen werden.

1. Erhöhung der Verkehrssicherheit im Abschnitt Kreuzweg-Kanalbrücke
2. Velomassnahmen auf der Kanalbrücke
3. Schliessen der Netzlücke Keltenstrasse/Bernstresse – Alfred-Aebi-Strasse
4. Optimierung der Veloführung auf der Alfred-Aebi-Strasse / Bereich Unterführung Bahnlinie

Planungsstand		Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
	Gemeinde	Gemeinden; TBA-OIK	Festsetzung		3.65	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.7.7	LV-N-10.01			Veloverbindung Biel - Péry		
Kurzbeschreibung						
Realisierung einer von der A 16 getrennten Radverbindung im Rahmen des Unterhaltsprojekts des ASTRA (UplanNS). Die Anbindung an das Stadtzentrum wird abseits der Reuchenettestrasse sichergestellt.						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
	ASTRA	TBA-OIK; Gemeinden; Grundeigentümer	Festsetzung		noch zu definieren	

AP 1. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.7.8			371.018	Massnahmenpaket: Reparatur Hauptverkehrsstrassen AP1		
Kurzbeschreibung						
Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr in Biel, Nidau, Port						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
	Gemeinde		Festsetzung		4.85	

AP 2. Generation

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

Kurzbeschreibung

Brüggsstrasse: Verbreiterung der Unterführung zugunsten Fuss- und Veloverkehr oder neue Unterführung Schmiedweg-Mühlefeldweg

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde		Festsetzung		4.21	

AP 3. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
LV-Ü.7.10	LV-S-1.05		0371.3.020	Fuss- und Fahrradweg entlang Hauptstrasse Bellmund – St. Niklaus

Kurzbeschreibung

Sicherung Schulweg: Erstellen eines Fuss- und Fahrradwegs

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Bellmund	Gemeinde		Festsetzung		0.50	

AP 1. Generation						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.7.11			0371.2.052	Massnahmenpaket: Reparatur Quartiere AP1		
Kurzbeschreibung						
Realisierung von Tempo 30-Zonen in Biel, Orpund, Pieterlen, Port, Studen, Safnern, Schwadernau, Worben						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
	Gemeinde		Festsetzung		10.91	
AP 2. Generation						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.7.12			0371.2.064	Massnahmenpaket: Reparatur Quartiere AP2		
Kurzbeschreibung						
Gestaltung und Aufwertung von Plätzen in Gemeinden der Agglomeration						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
	Gemeinde		Festsetzung		1.43	
AP 3. Generation						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.7.13	LV-N-02		0371.2.055	Kreuzplatz, Biel		
Kurzbeschreibung						
Kreuzplatz: Gestaltung und Aufwertung als öffentlicher Raum (evtl. Begegnungszone), ergänzend zu der verkehrlichen Umgestaltung im Rahmen der vfM zum Ostast						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde		Festsetzung		2.50	

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

AP 3. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
LV-Ü.7.14	LV-N-5		0371.3.024	Mett Zentrum, Biel

Kurzbeschreibung

Poststrasse: Massnahmen zur zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität für Fussgänger (ergänzend zu den vfM Ostast) / Schaffen einer attraktiven Fussgänger- und Veloachse im Zentrum von Mett als Alternativweg zur Poststrasse.

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde		Festsetzung		3.65	

AP 3. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
LV-Ü.7.15	LV-N-7		0371.3.026	Beaumontquartier, Biel

Kurzbeschreibung

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

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
1						
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde		Festsetzung		3.65	

AP 3. Generation						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.7.16			0371.3.020	Massnahmenpaket: Wichtige Plätze und Aufenthaltsbereiche AP3		
Kurzbeschreibung						
Gestaltung und Aufwertung von Plätzen und Aufenthaltsbereiche als Begegnungszonen (Bahnhofplätze, Dorfplätze, Quartiertreffpunkte, Vorbereiche der Schulhäuser usw.)						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
	Gemeinde				1.00	

AP 3. Generation						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.7.17			0371.3.020	Verkehrsberuhigung Bellmund		
Kurzbeschreibung						
Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Bellmund	Gemeinde				0.30	

AP 1. Generation						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.7.18			371.015	Massnahmenpaket: Intermodale Schnittstellen AP1		
Kurzbeschreibung						
Bike+Ride-Anlagen, öffentliche Veloabstellplätze in den Agglomerationsgemeinden						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
	Gemeinde		Festsetzung		1.24	

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

AP 2. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
LV-Ü.7.19	KM-B-1.07 KM-B-1.08 KM-W-1.01		0371.2.050	Massnahmenpaket: Intermodale Schnittstellen AP2

Kurzbeschreibung

Bike+Ride-Anlagen 2. Etappe, öffentliche Veloabstellplätze an wichtigen Zielorten in der Agglomeration

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
	Gemeinde		Festsetzung		2.78	

AP 3. Generation

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
LV-Ü.7.20	KM-B-1.09 KM-B-1.10		0371.2.020	Massnahmenpaket: B+R /Veloabstellplätze AP3

Kurzbeschreibung

Bike+Ride-Anlagen 2. Etappe, öffentliche Veloabstellplätze an wichtigen Zielorten in der Agglomeration

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife	Baubeginn	Inbetriebnahme			
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
	Gemeinde		Festsetzung			

Langsamverkehrsmassnahmen – übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
LV-Ü.8			
Frühere Nr.		Kategorie	
LV-N/S		LV-Ü Übrige Massnahmen LV	

Karte:

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
-------------------------------------	-------------

Zielsetzung:

Attraktivität und Vollständigkeit des Netzes für Fussgänger- und Veloverkehr sind gewährleistet. Im Vordergrund stehen insbesondere Massnahmen, welche kürzere Verbindungen, mehr Sicherheit und attraktive Wege bewirken. Die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität finden dabei besondere Beachtung.

Massnahmen und Vorgehen:

- 1) Die physischen Lücken des Netzes für den Langsamverkehr werden geschlossen.
- 2) Komfort und Sicherheit für den Langsamverkehr auf den Mischverkehrsstrassen werden gesichert.
- 3) In Wohnquartieren, Zentren und Erholungsgebieten werden Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen angestrebt.
- 4) Schulwege werden für velofahrende SchülerInnen sicher gestaltet.
- 5) Den Bedürfnissen der E-Bikes ist Rechnung zu tragen. Dabei ist eine Strategie zu entwickeln, welche (in Abstimmung mit der kantonalen Strategie) der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel (Fussgänger, Velos, MIV, ÖV) Rechnung trägt.

Zweckmässigkeit	Nutzen
-----------------	--------

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30-40%
-

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

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr (2020)
 - Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland (2020)
-

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.8.1	LV-S-2.02			Velosicherheit Müntschemier-Treiten, Müntschemier-Brüttelen		
Kurzbeschreibung						
Dieser Abschnitt des Schulwegs von Müntschemier/Treiten nach Brüttelen wird mit den betroffenen Gemeinden erörtert, Lösungen skizziert und nach den Standards Kantonsstrassen umgesetzt.						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
1						
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Müntschemier, Treiten, Brüttelen	Kanton (TBA/OIKIII)		Vororientierung		1.00	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.8.2	LV-S-2.04 und HB-LV-7 (Sachplan Velo Nr. 138)			Velosicherheit Walperswil-Aarberg		
Kurzbeschreibung						
Gemäss Sachplan Velo des Kantons Bern wird die Hauptverbindung Aarberg – Walperswil neu längs des Hagneck- Kanals und auf Flurwegen geführt.						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
		Kanton / Gemeinden	Festsetzung		0.50	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.8.3	LV-S-2.07 (Sachplan Velo Nr. 38)			Veloführung Schwanden-Schüpfen-Kosthofen		
Kurzbeschreibung						
In einer Machbarkeitsstudie ist die Linienführung nachzuweisen und sind die Kosten zu schätzen.						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Schüpfen, Grossaffoltern	Fanton (TBA/OIK///)	Gemeinden	Vororientierung		2.00	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
LV-Ü.8.4	LV-S-2.10			Velosicherheit Büren-Dotzigen		
Kurzbeschreibung						
Diese interkommunale Verbindung wird mit den betroffenen Gemeinden erörtert, Lösungen skizziert und nach den Standards Kantonsstrassen umgesetzt. Der Flurweg entlang der Bahnlinie ist in die Lösung mit einzubeziehen.						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Büren a.A., Dotzigen	Kanton (TBA/OIKIII)	Gemeinden	Vororientierung		1.50	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
LV-Ü.8.5	LV-N-9.1 / 9.2 / 9.3 / 9.4			Velokorridor Büren-Leuzigen

Kurzbeschreibung

Abschnitt Büren a.A: Querungshilfe Bernstrasse, Beleuchtung Erlenweg (Kosten: Fr. 2 – 3 Mio, je nach Variante)

Abschnitt Büren a.A. – Rüti: Radweg südlich der Kantonsstrasse (Bestvariante), Alternativen (vor Realisierung nochmals zu prüfen): Radstreifen oder Führung über Flurwege (Kosten: CHF 0.3 Mio)

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

Abschnitt Leuzigen: Punktuelle Massnahmen (Kosten CHF: 0.6 Mio)

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme	
2						
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Büren, Rüti, Arch, Leuzigen	Kanton (TBA/OIKIII)	Gemeinden	Festsetzung			

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel
LV-Ü.8.6	HB-LV-1			Sanierung Strassenbrücke über Zihlkanal (Alternative zu Pont de l'Avenir)

Kurzbeschreibung

Sanierung Strassenbrücke, Velomassnahmen.

Planungsstand	Bau- und Finanzierungsreife			Baubeginn	Inbetriebnahme	
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Gals	Kanton (TBA/OIKIII)	Gemeinde				

> Allfällige Änderungen und weitere Massnahmen aus der Regionalen Velonetzplanung werden nach der Mitwirkung aufgenommen.

Sanierung Ortsdurchfahrten: Kantonsstrassen – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
MIV-Auf.1		4. Generation	A
Frühere Nr.		Kategorie	
MIV-O-3		Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung

Zielsetzung:

Mit betrieblichen und gestalterischen Massnahmen auf der Hauptstrasse werden die Verkehrssicherheit erhöht, die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden verbessert und die Aufenthalts- und Lebensqualität in den Strassenräumen erhöht.

Umsetzung:

1. Nach den Vorgaben zu den Standards Kantonsstrassen werden gemeindeweise Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeitet.
2. Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte werden mit Strassenplanverfahren abschnittsweise realisiert.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

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

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Anpassung des Strassenraums an erhöhtes Verkehrsaufkommen und unterschiedliche Bedürfnisse
- Einhaltung der Belastungsziele gewährleisten
- Siedlungsqualität verbessern

Bezug zur Teilstrategie:

- Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestalten
- Querbeziehungen stärken und Trennwirkung verringern
- Verkehrssicherheit verbessern
- Zentrumsgebiete stärken

Nutzen

- Verbesserung der Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden
- Berücksichtigung der Anforderungen des öV und des Fuss- und Veloverkehrs
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
- Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen
- Aufwertung der öffentlichen Räume
- Verringerung des Bedarfs für zusätzliche Verkehrsflächen durch Optimierung der Strassenkapazitäten
- Reduktion der Luft- und Lärmbelastung durch Verstetigung des Verkehr

Gesamtkosten

10.00 Mio CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
MIV-Auf.1.1	MIV-O-3.01		0371.3.014	Korridor Aegerten-Studen-Worben: Ortsdurchfahrt Aegerten				
Kurzbeschreibung	Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (restliche Abschnitte): Erarbeitung Strassenprojekt, Strassenplanverfahren und Realisierung							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Aegerten	TBA-OIK	Gemeinde	Festsetzung				3.00	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
MIV-Auf.1.2	MIV-O-3.02		0371.3.014	Korridor Aegerten-Studen-Worben: Ortsdurchfahrt Studen				
Kurzbeschreibung	Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept, Erarbeitung Strassenprojekt, Strassenplanverfahren und Realisierung							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Studen	TBA-OIK	Gemeinde	Festsetzung				4.00	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
MIV-Auf.1.3	MIV-O-3.03		0371.3.014	Korridor Aegerten-Studen-Worben: Ortsdurchfahrt Worben				
Kurzbeschreibung	Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept, Erarbeitung Strassenprojekt, Strassenplanverfahren und Realisierung							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Worben	TBA-OIK	Gemeinde	Festsetzung				3.00	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
MIV-Auf.1.4	MIV-O-2.03		0371.2.067	Ortsdurchfahrt Sutz-Lattrigen, Einfahrtstor Ost / Knoten Hurni				
Kurzbeschreibung	Sanierung Knoten „Hurni“ am östlichen Dorfeingang zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Gestaltung eines Einfahrtstors.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Sutz-Lattrigen	TBA-OIK	Gemeinden; Aare seeland mobil	Festsetzung				1.50	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
MIV-Auf-1.5	MIV-O-2.01		0371.2.066	Sanierung Mörigenkurve				
Kurzbeschreibung	Die Asm wird das Trasse ausbauen und gleichzeitig den Bahnübergang über die Unterdorfstrasse sichern. Dies löst grösseren Anpassungsbedarf an der Kantonsstrasse aus.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Mörigen;Gerolfingen	TBA-OIK	Gemeinden; Aare seeland mobil	Festsetzung				2.50	

Aufwertung Strassenraum: Gemeindestrassen – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
MIV-Auf.2		4. Generation	A
Frühere Nr.		Kategorie	
		Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung

Mit der Umsetzung von ortsangepassten Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden die Verkehrssicherheit erhöht, die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden verbessert sowie die Aufenthalts- und Lebensqualität in den Strassenräumen erhöht.

Zweckmässigkeit

- Bezug zum Zukunftsbild:
- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung
- Bezug zum Handlungsbedarf:
- Aufenthaltsqualität verbessern
 - Siedlungsqualität verbessern
- Bezug zu Teilstrategien:
- MIV: Strassenraum siedlungsverträglich gestalten
 - Veloverkehr: Direkte, sichere und attraktive Velorouten auf den Agglomerationsachsen
 - Fussverkehr: Hohe Aufenthaltsqualität des Strassenraums in Zentrumsbereichen

Nutzen

- Verbesserung der Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden
- Berücksichtigung der Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs
- Aufwertung der öffentlichen Räume
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit

Gesamtkosten

5.00 Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
MIV-Auf.2.1				Gestaltung Industrierung Lyss				
Kurzbeschreibung	Neue Strassengestaltung Industrierung mit Bereich für Langsamverkehr							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lyss	Gemeinde						1.00	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
MIV-Auf.2.2				Gestaltung Bahnhofstrasse Busswil				
Kurzbeschreibung	Die Bahnhofstrasse wird vom Kanton der Gemeinde übergeben. Der Strassenraum wird gemäss der heutigen Nutzung zurückgebaut und für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Lyss	Gemeinde						zu definieren	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
MIV-Auf.2.3				Gestaltung Chipot- und Aberli-Strasse, Biel				
Kurzbeschreibung	Umgestaltung und Aufwertung der Strassen- und Platzräume als Attraktiver Bahnhofzugang für den Fuss- und Veloverkehr.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	Kanton Bern					4.00	

Sanierung Ortsdurchfahrten: Kantonsstrassen – übrige Region

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
MIV-Auf.3			
Frühere Nr.		Kategorie	
MIV-O/S-1		Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	

Karte:

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
-------------------------------------	-------------

Zielsetzung:

Das Netz von Kantonsstrassen und wichtigen Gemeindestrassen gewährleistet die innerregionalen Verkehrsbedürfnisse und weist einen entsprechenden, aber siedlungsverträglichen Ausbau auf. Dieser stellt die Siedlungsentwicklung sicher und unterstützt die Verkehrsverlagerung auf das Hochleistungsnetz durch eine angemessene Verringerung der Durchlässigkeit. Ebenfalls angestrebt werden eine Erhöhung des Anteils Langsamverkehr am Gesamtverkehr und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Massnahmen und Vorgehen:

- 1) Die Kantonsstrassen und wichtigen Gemeindestrassen bilden das Basisnetz für den regionalen Verkehr. Durch ihre Verknüpfung mit der Umfahrung A5 wird ein hoher Anteil des Verkehrsvolumens an diese abgegeben.
 - 2) Im Zusammenhang mit der Neuerschliessung der Arbeitszone Lyss Nord resp. der Kiesgrube Chrützwald wird eine neue Verbindungsstrasse von der Kantonsstrasse Lyss-Büren zum T6-Anschluss Lyss Nord ergänzt. Die Region strebt langfristig eine Klassierung dieser neuen Verbindung als Kantonsstrasse an. Das kantonale Tiefbauamt lehnt eine Neuklassierung ab.
 - 3) Teilstück mit prioritärem Handlungsbedarf ist:
 - Die Ortsdurchfahrt Aarberg (Bärenkreuzung / Murtenstrasse)
 - 4) Weitere Teilstücke mit Handlungsbedarf aus Sicht Region, aber nicht prioritär nach den Standards Kantonsstrasse: Barga, Kallnach; Achse Büren-
-

Rapperswil-Lätti.

5) Die T6 Brügg – Schönbühl und die T10 Thielle – Kantonsgrenze zu Kt. FR (Löwenberg) werden als Nationalstrassen klassiert.

6) Die Unfallschwerpunkte werden mittels Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Black Spot Management systematisch erfasst und beseitigt (konkreter Handlungsbedarf siehe Massnahmenkatalog). Auf Strassenabschnitten mit anderweitigen Massnahmen wird der Unfallschwerpunkt im Rahmen dieser Massnahmen saniert.

Zweckmässigkeit

Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit und Abbau der Trennwirkung. Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und Stärkung der Zentrumsfunktionen in den Ortszentren.

Nutzen

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

Siedlungsentwicklung: Die Massnahmen tragen zur Aufwertung der öffentlichen Räume bei und unterstützen das Ziel, die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern.

Umweltbelastung: Der Flächenverbrauch und die Beeinträchtigungen sind minimal. Mit der angestrebten Verstetigung des Verkehrs werden die Luft- und Lärmbelastungen reduziert.

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
MIV-Auf.3.1	HB-MIV-7			Ortsdurchfahrt Gerolfingen (Gmd Täuffelen)		
Kurzbeschreibung						
Punktueller Massnahmen in Koordination mit der asm.						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Täuffelen	Kanton (TBA/OIKII)	Gemeinden				

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
MIV-Auf.3.2	MIV-O-1-4			Aarberg, Murtenstrasse		
Kurzbeschreibung						
Sanierung auf der Basis eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts.						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Aarberg	Kanton (TBA/OIKIII)	Gemeinden	Vororientierung			

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
MIV-Auf.3.3	HB-MIV-5			Ortsdurchfahrt Barga		
Kurzbeschreibung						
Sanierung auf der basis eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts.						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz

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

Bargen Kanton (TBA/OIKIII) Gemeinden

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
MIV-Auf.3.4	MIV-S-1-2			Radelfingen, Kreuzung Landerswil		
Kurzbeschreibung						
Der Handlungsbedarf wird zusammen mit der Gemeinde analysiert						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Radelfingen	Kanton (TBA/OIKIII)	Gemeinde	Vororientierung		0.70	

RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel		
MIV-Auf.3.5	MIV-S-1-3			Ins, Kreuzung Weberhof		
Kurzbeschreibung						
Das Vorprojekt ist vorhanden.						
Planungsstand			Bau- und Finanzierungsreife		Baubeginn	Inbetriebnahme
2						
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Ins	Kanton (TBA/OIKIII)	Gemeinde	Zwischenergebnis		0.70	

Biel, Neugestaltung Unterer Quai – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
MIV-Auf.4		4.Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
		Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
<p>Der Untere Quai wird von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden genutzt und hat ein relativ klassisches Profil: Trottoirs für den Fussverkehr und eine Verkehrsfläche, die gemeinsam von Auto- und Velofahrern benutzt wird. Er wird zudem durch zahlreiche Parkplätze belegt. Der obere Teil des Unteren Quais, zwischen Zentralplatz und Spitalstrasse, muss dringend saniert werden. In diesem Zusammenhang muss seine Neugestaltung überdacht werden, so dass eine Verkehrs-, Begegnungs- und Erholungszone geschaffen wird, ein Raum, der von den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden geteilt wird, mit Priorität für den Langsamverkehr, um die Verbindung zwischen Stadtzentrum – See, bzw. Uferweg der Schüss für Fussgänger und Velofahrer zu stärken.</p>	
Zweckmässigkeit	Nutzen
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufenthaltsqualität verbessern - Siedlungsqualität verbessern - Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen <p>Bezug zu Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - MIV: Strassenraum siedlungsverträglich gestalten - Veloverkehr: Mittelachse Biel stärken - Fussverkehr: Strukturierende Achsen / landschaftlich geprägte Verbindungen stärken 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden - Berücksichtigung der Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs - Aufwertung der öffentlichen Räume - Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
Planungsstand	
Vorstudien sind verfügbar	
Bau- und Finanzierungsreife	
Vorgehen im Hinblick auf die Umsetzung:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Ganzheitliche Überlegung für ein modularen Betriebs- und Gestaltungskonzept der Quais entlang der Schüss (2020) 2. Erarbeitung eines Vorprojekts für die Neugestaltung des oberen Teils des Unteren Quais (2021) 3. Baubewilligung und Ausführungskredit (2023) 4. Baubeginn (2024) 5. Inbetriebnahme (2026) 	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2024	31.12.2026
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag

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

7.00

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Festsetzung

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Die Neugestaltung des oberen Teils des Unteren Quais ist mit dem Gesamtprojekt der Aufwertung des Stadtzentrums Biel verbunden, wovon ein der wichtigsten Ziele die Verbesserung der Qualität der Aufenthaltszonen des öffentlichen Raums und der Qualität der Infrastruktur für Fussgänger und Velofahrer ist.

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

Entwurf eines Pflichtenhefts für die Entwicklung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts der Quais entlang der Schüss.

Biel Neugestaltung Bahnhofstrasse (unterer Teil) – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
MIV-Auf.5	0371.2.057	4.Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
LV-N-6		Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
<p>Neugestaltung der Bahnhofstrasse (inkl. Guisanplatz) in Verbindung mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Das Projekt bezweckt die Aufwertung der Fussgängerbereiche im Stadtzentrum, die Verbesserung der Veloinfrastrukturen und die Optimierung der Haltestellen der städtischen und regionalen Buslinien. Angestrebt wird eine komplette Neugestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Anstösser und des öV, der Querungsmöglichkeiten und der Verkehrssicherheit.</p>	
Zweckmässigkeit	Nutzen
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität - Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung - Innenstadt von Biel und Nidau als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufenthaltsqualität verbessern - Siedlungsqualität verbessern - Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen <p>Bezug zu Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - öV: Verbesserung der Umsteigebeziehungen am öV-Knoten Bahnhof Biel - Fussverkehr: Strukturierende Achsen stärken - Veloverkehr: Flächendeckende Velorouten in der Kernagglomeration - MIV: Strassenraum siedlungsverträglich gestalten, Verkehr entflechten 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der öffentlichen Räume - Verbesserung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung der Effizienz und der Benutzerfreundlichkeit des öV
Planungsstand	
Vorstudien sind verfügbar	
Bau- und Finanzierungsreife	
<p>Vorgehen im Hinblick auf die Umsetzung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ganzheitliche Überlegung des gesamten Bahnhofsgiets Biel, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Verkehrs und der Mobilität, sowie der städtebaulichen und historischen Aspekte. 2. Erarbeitung eines Vorprojekts, Konsolidierung in Rücksprache mit den Beteiligten (Einwohner, Geschäftsinhaber, Restaurantbetreiber, öffentliche Verkehrsmittel) 3. Verpflichtungskredit für die Realisierung 4. Baubewilligung 5. Ausführung (voraussichtlicher Baubeginn 2027, voraussichtliche Inbetriebnahme 2029) 	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
01.01.2027	2029

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

Einzelmassnahme Verkehr

Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
10.00	
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
- Bund: voraussichtlich 30-40%	
- Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Ausserhalb AP-Perimeter:	
- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung
Festsetzung	
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen	
Optimale Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofplatz (MIV-Auf.6)	
Umweltverträglichkeit	
Quantitative Angaben, Dokumente	

Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
MIV-Auf.6		4.Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
		Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
<p>Ausgangslage: Der negative Ausgang der Volksabstimmung vom 8. März 2015 über das letzte Projekt für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes änderte nichts an der Tatsache, dass die Notwendigkeit einer baulichen, funktionellen und gestalterischen Neuorganisation nach wie vor besteht. Die Sanierungsbedürftigkeit der Platzoberfläche sowie der offensichtlich als Provisorium hergerichtete Mittelteil des Platzes sind augenscheinliche Mängel.</p> <p>Zielsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung eines städtischen Platzes mit einem einheitlichen Raumgefüge und einer hohen Aufenthaltsqualität - Steigerung der Attraktivität und Qualität als intermodale Plattform - Entflechtung und Optimierung der Verkehrsströme - Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofes für alle Verkehrsteilnehmer - Verbesserung der Lesbarkeit der Haltestellen der Verkehrsbetriebe Biel - Optimierung der Zweiradabstellplätze 	
<p>Zweckmässigkeit</p> <p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität - Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung - Innenstadt von Biel und Nidau als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufenthaltsqualität verbessern - Siedlungsqualität verbessern - Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen <p>Bezug zu Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - öV: Verbesserung der Umsteigebeziehungen am öV-Knoten Bahnhof Biel - Fussverkehr: Strukturierende Achsen stärken - Veloverkehr: Flächendeckende Velorouten in der Kernagglomeration - MIV: Strassenraum siedlungsverträglich gestalten, Verkehr entflechten 	<p>Nutzen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der öffentlichen Räume - Verbesserung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung der Effizienz und der Benutzerfreundlichkeit des öV
<p>Planungsstand</p> <p>Vorstudien sind verfügbar</p>	

Einzelmassnahme Verkehr

Bau- und Finanzierungsreife

Vorgehen im Hinblick auf die Umsetzung:

1. Ganzheitliche Überlegung des gesamten Bahnhofsgiets Biel, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Verkehrs und der Mobilität, sowie der städtebaulichen und historischen Aspekte.
2. Erarbeitung eines Vorprojekts, Konsolidierung in Rücksprache mit den Beteiligten (Einwohner, Geschäftsinhaber, Restaurantbetreiber, öffentliche Verkehrsmittel, ...)
3. Verpflichtungskredit für die Realisierung
4. Baubewilligung
5. Ausführung (voraussichtlicher Baubeginn 2027, voraussichtliche Inbetriebnahme 2029)

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2027

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2029

Federführung

Gemeinde

Weitere Beteiligte

Kosten (Mio CHF)

25.00

Antrag Kantonsbeitrag

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Koordinationstand

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Optimale Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofstrasse (MIV-Auf.6)

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

Biel, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
MIV-Auf.7		4.Generation	A
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
		Aufwertung / Sicherheit	Strassenraum

Karte:

www.rgsk.geoseeland.ch

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
-------------------------------------	-------------

Ausgangslage:

Bereits 2007 und 2009 wurden Verkehrskonzepte und Massnahmenansätze erarbeitet, die kurzfristig der Verkehrsbelastung und –sicherheit und langfristig der Autobahnumfahrung A5 Rechnung tragen sollten. Seit der Eröffnung der Autobahnumfahrung A5 und dem Autobahnanschluss Orpund im Jahr 2017, konnten Verkehrsverlagerungen gemessen werden, von denen auch die Quartierstrassen in Mett betroffen sind.

Im Agglo-Programm 1 war die Tempo-30-Zone im Mett-Quartier bereits enthalten. Im Projekt waren Trottoirüberfahrten, eine Neuordnung der Parkfelder und der Umbau von 4 Knoten enthalten.

Massnahme:

Das Projekt wurde weiterentwickelt und ausgebaut. Neu sollen neben den bereits vorgesehenen Massnahmen im gesamten Quartier zusätzliche Gestaltungselemente realisiert werden. Als Massnahme mit verkehrsberuhigender Wirkung werden punktuelle Verengungen durch das Setzen von Bäumen geschaffen. Strassenbäume sind eine ökologische und gestalterische Massnahme um den Grünflächenanteil des Quartiers zu erhöhen und sie tragen zu einer Aufwertung des Strassenraumes bei.

Zweckmässigkeit	Nutzen
-----------------	--------

Bezug zum Zukunftsbild:

- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Aufenthaltsqualität verbessern
- Siedlungsqualität verbessern

Bezug zu Teilstrategien:

- MIV: Strassenraum siedlungsverträglich gestalten
- Veloverkehr: Flächendeckende Velorouten im Agglomerationskern
- Fussverkehr: feinmaschiges Fusswegnetz und hohe Aufenthaltsqualität des Strassenraums in Quartierzentren

- Verbesserung der Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden
- Berücksichtigung der Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs
- Aufwertung der öffentlichen Räume
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit (insb. Schulwege)

Planungsstand

Un avant-projet est disponible et les coûts ont été estimés à 20% près

Einzelmassnahme Verkehr

Bau- und Finanzierungsreife

1. Erarbeiten Bauprojekt bis Frühling 2020
2. Baugesuch Herbst 2020
3. Ausführungsprojekt 2021
4. Kredit 2022
5. - Realisierung 2024

Voraussichtlicher Baubeginn

01.01.2024

Voraussichtliche Inbetriebnahme

31.12.2024

Federführung

Gemeinde

Weitere Beteiligte

Kosten (Mio CHF)

5.00

Antrag Kantonsbeitrag

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Tempo 30 Mett Ergänzung/Erweiterung Projekt aus AP1

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

Tempo-30-Zone Mettquartier, sOktober 2019

Erschliessung Industriezone Lyss-Nord

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
MIV-E.1			C
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
MIV-E-1-2		Erschliessungen	

Karte:

Beschreibung und Ziel der Massnahme	Machbarkeit
Neuerschliessung der Industriezone Lyss Nord und der Kiesgrube Bangerter von der Kantonsstrasse Lyss-Büren resp. dem T6-Anschluss Lyss Nord.	
Zweckmässigkeit	Nutzen
Verbesserung der Erschliessung des regionalen Arbeitsschwerpunkts und Entlastung der Ortsdurchfahrt Lyss.	Mit der Entlastung der Ortdurchfahrt Lyss werden die Bedingungen für die Siedlungsentwicklung nach innen verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht.
Planungsstand	
Bau- und Finanzierungsreife	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
Federführung	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region; Gemeinden; Kanton Bern (TBA)
Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag
30.00	
Finanzierungsschlüssel	
Innerhalb AP-Perimeter:	
– Bund: voraussichtlich 30-40%	
– Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Ausserhalb AP-Perimeter:	
– Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

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

Einzelmassnahme Verkehr

Zwischenergebnis

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

- Richtplan Koordinierte Planung Lyss-Busswil KLB: Planungsrechtliche Sicherstellung des Trassees, Grundsätze zu Funktion und Gestaltung

Spitalzubringer Biel

RGSK-Nr. MIV-E.2	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
Frühere Nr. MIV-E-1-1	Ersetzt Massnahme	Kategorie	

Karte:

Beschreibung und Ziel der Massnahme Realisierung eines direkten Spitalzubringers ab Autobahnanschluss A 16 Reuchenette, bzw. Leubringenstrasse.	Machbarkeit
Zweckmässigkeit Direkter Anschluss ans übergeordnete Strassen- netz und Entlastung des Reberg-Quartiers um 3 000 – 5 000 Motorfahrzeugfahrten pro Tag	Nutzen Mit der Realisierung des Spitalzubringers werden die Quartierstrassen vom Spitalverkehr entlastet. Die Entlastung kann zur Aufwertung des Quartiers genutzt werden.
Planungsstand Zurzeit wird eine Verlegung des Spitalzentrums Biel geprüft. Über die Beibehaltung der Option Spitalzubringen wird nach dem Standortentscheid befunden.	
Bau- und Finanzierungsreife	
Voraussichtlicher Baubeginn	Voraussichtliche Inbetriebnahme
Federführung	Weitere Beteiligte
Kosten (Mio CHF) 6.00	Antrag Kantonsbeitrag
Finanzierungsschlüssel Innerhalb AP-Perimeter: – Bund: voraussichtlich 30-40% – Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen Ausserhalb AP-Perimeter: – Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen	
Koordinationstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

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

Einzelmassnahme Verkehr

Zwischenergebnis

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

Verlegung und Ausbau Autobahnanschluss Studen (Vollanschluss)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
MIV-E.3			C
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
MIV-N-2			

Karte:

<p>Beschreibung und Ziel der Massnahme</p> <p>Zielsetzung: Verbesserung der Entlastungswirkung der T6 und Sicherstellen der Erschliessungsvoraussetzungen für den bestehenden und in Zukunft auszubauenden Entwicklungs- und Arbeitsschwerpunkt Studen.</p> <p>Massnahmen und Vorgehen: Neuer Vollanschluss auf der Höhe der Industriezone Studengrien mit deren direkter Anbindung.</p> <p>1) Die Gemeinde Studen stellt die planerischen Rahmenbedingungen für die Realisierung des Anschlusses gestützt auf die vorliegende Machbarkeitsstudie sicher.</p> <p>2) Die T6 ist ab 2020 ins Nationalstrassennetz aufgenommen worden. Die Region setzt sich mit dem Kanton Bern beim ASTRA für vertiefte Abklärungen zu einem Vollanschluss Studen ein. Die Realisierung des Vollanschlusses ist möglichst von einem allfälligen 4-Spur-Ausbau der T6 zu entkoppeln.</p>	<p>Machbarkeit</p>
<p>Zweckmässigkeit</p> <p>Beim heutigen T6-Anschluss Studen fehlt die Abfahrt aus Richtung Lyss. Dies führt dazu, dass der Verkehr aus Richtung Lyss in den Raum Worben / Studen / Bütigen den Weg über den T6-Anschluss Lyss Nord und die Hauptstrasse Worben wählt. Darunter fällt auch der Schwerverkehr in die Industriezonen von Studen und Dotzigen. Die heutige Lösung ist als Erschliessung des bestehenden und in Zukunft auszubauenden regi-</p>	<p>Nutzen</p> <p>Mit einem neuen Vollanschluss werden die Ortsdurchfahrten von Worben, Studen, Bütigen und Dotzigen wesentlich vom Verkehr (insb. auch Schwerverkehr) entlastet und die Verkehrssicherheit verbessert. Damit werden die Bedingungen für die Siedlungsentwicklung nach innen verbessert. Durch die Verlegung des Anschlusses wird das regionale Zentrum Studen entlastet und aufgewertet.</p>

Einzelmassnahme Verkehr

onalen Arbeitsschwerpunktes Studien ungenügend.

Die Erreichbarkeit des Arbeitsschwerpunktes Studien wird verbessert, indem ein direkter Zugang zur Hochleistungsstrasse hergestellt wird.

Planungsstand

Bau- und Finanzierungsreife

Voraussichtlicher Baubeginn

Voraussichtliche Inbetriebnahme

Federführung

Weitere Beteiligte

Kosten (Mio CHF)

Antrag Kantonsbeitrag

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Koordinationstand

Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung

Zwischenergebnis

Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen

Der Vollanschluss ist eine wichtige Voraussetzung für die langfristige Option einer Erweiterung des Arbeitsschwerpunktes.

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben, Dokumente

Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel – Agglomeration (AP4, Eigenleistung)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
NM-W.1		4	Eigenleistung
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
		Nachfrageorientierte Mobilität - Mobilitätsmanagement	
Beschreibung und Ziel der Massnahme		Machbarkeit	
Mit dem Mobilitätsmanagement soll eine Nachhaltige und effiziente Mobilität gefördert werden. Es fokussiert auf Massnahmen in den Bereichen Information, Beratung und Sensibilisierung.		Nach der Pilotphase 2010/2011 wurde das Mobilitätsmanagement-Programm mehrmals verlängert und ab 2019 auf die gesamt Agglomeration ausgedehnt.	
Zweckmässigkeit		Nutzen	
Bezug zum Zukunftsbild:		- Aktive Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage	
- Keine weitere Zunahme des MIV		- Reduktion der Verkehrszunahme und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr	
- Zunehmende Anteile des öV und des Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr		- Bessere Auslastung bestehender Angebote im öV	
Bezug zum Handlungsbedarf:			
- Beeinflussung des Verkehrsverhaltens			
Bezug zu Teilstrategien:			
- Betrieb des Mobilitätsmanagements Agglomeration Biel/Lyss			
Planungsstand			
In Betrieb			
Bau- und Finanzierungsreife			
Voraussichtlicher Baubeginn		Voraussichtliche Inbetriebnahme	
Federführung		Weitere Beteiligte	
Region		Gemeinden;Kanton	
Kosten (Mio CHF)		Antrag Kantonsbeitrag	
Finanzierungsschlüssel			
Koordinationstand		Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Festsetzung			
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen			
Umweltverträglichkeit			
Quantitative Angaben, Dokumente			
- Gesamtmobilitätskonzepts Zustand Ostast (2016)			
- Neuorganisation Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel, Bericht und Umsetzungsprogramm (2020)			

Verkehrsmonitoring Kernagglomeration Biel – Agglomeration (AP4, Eigenleistung)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
NM-W.2		4	Eigenleistung
Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	Kategorie	
		Nachfrageorientierte Mobilität	
Beschreibung und Ziel der Massnahme		Machbarkeit	
<p>In der Kernagglomeration wurde 2017 im Hinblick auf die Inbetriebnahme des A5-Ostasts (ein Netz von Zählstellen aufgebaut, ein einheitlicher Erhebungsrhythmus festgelegt und die Datenauswertung koordiniert. Dieses Verkehrsmonitoring soll zielgerichtet angepasst und als Controlling-Instrument für die strategischen Verkehrsziele weiterbetrieben werden. Nebst der Überprüfung und allfälligen Anpassung der Organisation soll auch das Messstellennetz überprüft werden. Möglichst alle Messpunkte sollen mit permanenten Zählstellen ausgerüstet werden.</p>			
Zweckmässigkeit		Nutzen	
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Keine weitere Zunahme des MIV - Einhaltung der lokalen Belastungsgrenzen Bezug zum Handlungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> - Monitoring des Verkehrsaufkommens Bezug zu Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> - Orientierung an Belastungsgrenzen 		<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung der Zielerreichung - Grundlage für Massnahmen zur Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage und des Verkehrsaufkommens 	
Planungsstand			
In Betrieb			
Bau- und Finanzierungsreife			
Voraussichtlicher Baubeginn		Voraussichtliche Inbetriebnahme	
Federführung		Weitere Beteiligte	
Region		TBA-OIK;ASTRA;Gemeinden	
Kosten (Mio CHF)		Antrag Kantonsbeitrag	
0.05 pro Jahr			
Finanzierungsschlüssel			
Koordinationstand		Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	
Festsetzung			
Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen			
Umweltverträglichkeit			
Quantitative Angaben, Dokumente			
- Monitoring- & Controllingkonzept (2017)			

Verkehrsmanagement Agglomeration Biel, 1. Etappe – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
NM-VM.1	0371.3.015	4. Generation	A
Frühere Nr.		Kategorie	
		Nachfrageorientierte Mobilität - Verkehrsmanagement	

Beschreibung

Mit der Eröffnung des A5-Ostastes wurde der Verkehr in der Region neu verteilt. Um die Belastungen langfristig zu begrenzen und die Immissionen in den Siedlungsgebieten einzuschränken wird im Stadtgebiet ein Kammerssystem umgesetzt. Dieses umfasst leistungsstarke Hauptachsen (Westachse zwischen der Neuenburgstrasse und der Bernstrasse, Zufahrtsstrassen zu den Anschlüssen der A5/A16), eine Dosierung der Zufahrten in Siedlungsgebieten und eine Bevorzugung der öffentlichen Verkehrsmittel im gesamten Agglomerationsnetz. Auf der Basis der bestehenden Lichtsignalanlagen soll ein vernetztes System für das Verkehrsmanagement eingerichtet werden.

Zielsetzung:

Es werden untereinander koordinierte Ampelsteuerungen und Dosierungsanlagen an verschiedenen Zufahrtsachsen zum Agglomerationskern realisiert. Die Massnahmen zur Steuerung des Verkehrs umfassen:

- Übergeordnete VM-Ausrüstung wie Verkehrsrechner und Kommunikationsinfrastrukturen
- VM-Streckenausrüstungen wie Verkehrsinformationstafeln, Kameras und Auswertungsgeräte
- Reisezeiterfassung, Verkehrsüberwachung
- Lichtsignalanlagen mit zugehörigen Verkehrsdatenerfassungen
- Gründung einer Betriebsgemeinschaft VM Region Biel.

Vorgehen:

1. Vorbereitung: Grundsatzbeschluss Biel/Nidau, Projektdefinition, Zielsetzungen
2. Erarbeitung von Betriebs- und Steuerungskonzepten für die Gebiete mit prioritärem Handlungsbedarf (Grundlagen: Verkehrssteuerungsstrategie Stadt Biel, Februar 2017 mit Erweiterung Kernagglomeration Süd, August 2017)
3. Vorbereitung der übergeordneten Koordination mittels Verkehrsrechner / Gründung einer Betriebsgemeinschaft VM
4. Bauprojekte, Verfahren, Sicherstellung Finanzierung
5. Ausschreibung / Realisierung
6. Die Umsetzung der Schritte 4. und 5. ist Aufgabe der Strasseneigentümer. Die Kompatibilität mit dem übergeordneten Verkehrsmanagement wird in den zuständigen Gremien sichergestellt.

Zweckmässigkeit	Nutzen
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bündelung des Durchgangsverkehrs und des Agglomerationsverkehrs auf den Autobahnen und den Hauptachsen - Flüssiger Verkehrsablauf und Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet - Optimale und stabile Reisezeiten im öV <p>Bezug zum Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optimieren der Gesamtkapazität MIV - Optimieren der Verkehrsabläufe MIV, öV, Velo- und Fussverkehre - Behebung von Sättigungs- und Staubereichen - Entwicklungsmöglichkeiten für neue Nutzungen schaffen <p>Bezug zu Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehr im Siedlungsgebiet verträglich gestalten - Aktive Steuerung und Beeinflussung des Verkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> - Funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem - Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs und Einhaltung der Belastungsgrenzen - Optimierte Nutzung der Strassenkapazitäten und Verstetigung des Verkehrsflusses - Erhöhung der Zuverlässigkeit und Reduktion der Reisezeiten des öV - Reduktion der Trennwirkung für Fuss- und Veloverkehr - Reduktion der Luft- und Lärmbelastung durch Verstetigung des Verkehr - Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Siedlungsschwerpunkten und Entwicklungsgebieten - Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen

Gesamtkosten

10.00 Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

- Verkehrslenkungsstrategie der Stadt Biel, Februar 2017
 - Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, Kurzfristiges Verkehrsmanagement / betriebs- und Steuerungskonzept, August 2017
 - Verkehrsmanagement Kernagglomeration Biel, September 2019
-

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
NM-VM.1.1	NM-VM-3.1			Dosierung Zufahrt Süd / rechtes Bielerseeufer				
Kurzbeschreibung		Dosieranlagen Ipsach Herdi und Kreuzweg; Erhöhung Durchfahrtswiderstand / Fahrverbot Hohlenweg, ev. Massnahmen auf der Lohngasse Bellmund/Port						
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Ipsach	TBA-OIK	Gemeinden; TBA-DLZ; TBA-NSBau; Transportunternehmungen; ASTRA	Festsetzung				zu definieren	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
NM-VM.1.2	NM-VM-3.2			Dosierung Zufahrt Südost / Bernstrasse				
Kurzbeschreibung		Dosieranlagen Ipsach Herdi und Kreuzweg; Erhöhung Durchfahrtswiderstand / Fahrverbot Hohlenweg, ev. Massnahmen auf der Lohngasse Bellmund/Port						
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	TBA-OIK	Gemeinden; TBA-DLZ; TBA-NSBau; Transportunternehmungen; ASTRA	Festsetzung				zu definieren	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
NM-VM.1.3	NM-VM-3.3			Dosierung Zufahrt Nordost				
Kurzbeschreibung		Dosierung Orpondstrasse, Längfeldweg und Solothurnstrasse						
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	TBA-OIK	Gemeinden; TBA-DLZ; TBA-NSBau; Transportunternehmungen; ASTRA	Festsetzung				zu definieren	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
NM-VM.1.4	NM-VM-3.4			Verkehrssteuerung Nordachse Biel, Zentrum				
Kurzbeschreibung	Koordinierte Verkehrssteuerung auf der Nordachse							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Biel	TBA OIK; TBA-DLZ; TBA-NSBau; Transportunternehmungen; ASTRA	Festsetzung				zu definieren	

4. Generation		A A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
NM-VM.1.5	NM-VM-3.5			Dosierung Wegfahrt Zentrum Biel				
Kurzbeschreibung	Ausfahrtdosierungen: Coop-Parking , Johann-Aeberli-Strasse und Bahnhof-Parking							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Biel	TBA OIK; TBA-DLZ; TBA-NSBau; Transportunternehmungen; ASTRA	Festsetzung				zu definieren	

Verkehrsmanagement Agglomeration Biel, 2. Etappe – Agglomeration (AP4, B-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
NM-VM.2	0371.3.015	4. Generation	B
Frühere Nr.		Kategorie	
NM-VM-3		Nachfrageorientierte Mobilität - Verkehrsmanagement	

Beschreibung

Verfeinerung und Ergänzung der im Rahmen der 1. Etappe umgesetzten sektoralen Steuerungs- und Dosierungsmassnahmen bei Bedarf. Einbindung in ein übergeordnetes, gebietsübergreifendes Verkehrsmanagement; übergeordnete VM-Ausrüstung wie Verkehrsrechner und Kommunikationsinfrastrukturen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Bündelung des Durchgangsverkehrs und des Agglomerationsverkehrs auf den Autobahnen und den Hauptachsen
- Flüssiger Verkehrsablauf und Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet
- Optimale und stabile Reisezeiten im öV durch Busspuren und Verkehrsmanagement

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Optimieren der Gesamtkapazität MIV
- Optimieren der Verkehrsabläufe MIV, öV, Velo- und Fussverkehre
- Behebung von Sättigungs- und Staubereichen
- Entwicklungsmöglichkeiten für neue Nutzungen schaffen

Bezug zu Teilstrategien:

- Verkehr im Siedlungsgebiet verträglich gestalten
- Aktive Steuerung und Beeinflussung des Verkehrs

Nutzen

- Funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem
- Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs und Einhaltung der Belastungsgrenzen
- Optimierte Nutzung der Strassenkapazitäten und Verstetigung des Verkehrsflusses
- Erhöhung der Zuverlässigkeit und Reduktion der Reisezeiten des öV
- Reduktion der Trennwirkung für Fuss- und Veloverkehr
- Reduktion der Luft- und Lärmbelastung durch Verstetigung des Verkehr
- Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Siedlungsschwerpunkten und Entwicklungsgebieten
- Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen

Gesamtkosten

10.00 Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

4. Generation		B-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
NM-VM.2.1	NM-VM-3.6			Zentrale Steuerung / Verkehrsrechner				
Kurzbeschreibung	Anschaffung und Installation eines Verkehrsrechners zur übergeordneten Steuerung und Koordination der einzelnen Dosier- und Steuerungsstellen.							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	zu definieren	Gemeinden; TBA-DLZ; TBA-NSBau; Transportunternehmungen; ASTRA	Zwischenergebnis				zu definieren	

Biel, Busbevorzugung / Fahrbahnhaltestellen – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
NM-VM.3		4. Generation	A
Frühere Nr.		Kategorie	
Nachfrageorientierte Mobilität - Verkehrsmanagement			

Beschreibung

Auf dem Gebiet der Stadt Biel gibt es etwa zwanzig Bus-Haldebuchten (siehe detaillierte Liste unten), die keine Busbevorzugung zulassen. Mit Fahrbahnhaltestellen wird eine Priorisierung des öV ermöglicht, indem der Bus freie Fahrt erhält und keine Einspurmanöver nötig sind.

Umsetzung:

1. Vorprojekte: 2023-2024
2. Projektierung: 2024-2026
3. Inbetriebnahme: 2025-2028

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild:

- Flüssiger Verkehrsablauf und Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet
- Optimale und stabile Reisezeiten im öV

Bezug zum Handlungsbedarf:

- Optimieren der Verkehrsabläufe MIV, öV, Velo- und Fussverkehre
- Priorisierung des Busverkehrs auf dem Strassennetz

Bezug zu Teilstrategien:

- Busbeschleunigungsmassnahmen realisieren
- Aktive Steuerung und Beeinflussung des Verkehrs

Nutzen

- Funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem
- Optimierte Nutzung der Strassenkapazitäten und Verstetigung des Verkehrsflusses
- Erhöhung der Zuverlässigkeit und Reduktion der Reisezeiten des öV
- Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Siedlungsschwerpunkten und Entwicklungsgebieten
- Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen

Gesamtkosten

3.70 Mio CHF

Finanzierungsschlüssel

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

- BVB-Projektierungsrichtlinie für Infrastrukturanfragen, 2012

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
NM-VM.3.1				Fahrbahnhaltestellen				
Kurzbeschreibung	Realisierung Fahrbahnhaltestellen: Goldgrubenweg / Heideweg / Heilmann-Strasse / Juraplatz / Kreuzplatz / Mühlestrasse / Neumarkt / Redernweg/ Mühlebrücke / Schösslistrasse / Tiefenmatt / 3 Tannen / Dufourstrasse							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde	Transportunternehmungen	Festsetzung				3.70	

Biel, Erweiterung Parkleitsystem – Agglomeration (AP4, A-Horizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code	AP-Generation	Priorität
NM-VM.4		4. Generation	A
Frühere Nr.		Kategorie	
		Nachfrageorientierte Mobilität - Verkehrsmanagement	

Beschreibung**Ausgangslage, Zielsetzung:**

Das Parkleitsystem der Stadt Biel gibt Auskunft über die Anzahl der verfügbaren Parkplätze in sieben Parkhäusern. Es informiert die Autofahrenden, die einen Parkplatz suchen, über die Anzahl der verfügbaren Parkplätze und trägt somit zur optimalen Lenkung des Verkehrs bei.

Damit dieses System seine Wirkung zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Erreichbarkeit weiterhin gewährleisten kann, muss es an die in den letzten Jahren realisierten Veränderungen im Verkehrsnetz angepasst werden (A5-Ostast Biel, verkehrlich flankierende Massnahmen, Infrastrukturprojekte). Dazu soll die Konzeption des Parkleitsystems überprüft werden

Im Gebiet Bözingenfeld wurden zwei neuen Parkhäuser realisiert. Diese Parkhäuser sollen in das bestehende Parkleitsystem integriert werden.

Massnahme / Wichtigste Elemente:

- Neubewertung der Gesamtkonzeption des PLS zur Lenkung des MIV von den Einfallsachsen direkt in die Parkierungsanlagen, möglichst ohne Querung der Innenstadt.
- Erweiterung des Parkleitsystems im Bözingenfeld (Stadien Nord und Süd)
- Ergänzung Parkhäuser zu intermodalen Schnittstellen (Mobilitätsdrehscheiben)

Vorgehen:

1. Konzept und Projektierung 2020-2021
2. Realisierung 2024
3. Inbetriebnahme:

Zweckmässigkeit	Nutzen
Bezug zum Zukunftsbild:	- Funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem
- Bündelung des Durchgangsverkehrs und des Agglomerationsverkehrs auf den Autobahnen und den Hauptachsen	- Reduktion des MIV-Aufkommens
Bezug zum Handlungsbedarf:	- Reduktion der Lärm- und Luftbelastung
- Konzentration der öffentlichen Parkplätze in Sammelparkierungsanlagen	- Aufwertung der öffentlichen Räume
Bezug zu Teilstrategien:	
- Abgestimmte Parkplatzbewirtschaftung	

Gesamtkosten

5.00 Mio. CHF

Finanzierungsschlüssel**Innerhalb AP-Perimeter:**

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

Ausserhalb AP-Perimeter:

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

Quantitative Angaben, Dokumente

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
NM-VM.4.1				Gesamtkonzeption Parkleitsystem				
Kurzbeschreibung	Überprüfung, Anpassung und Ergänzung der Gesamtkonzeption Parkleitsystem							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde		Festsetzung				zu definieren	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
NM-VM.4.2				Erweiterung des Parkleitsystems, Gebiet Bözingenfeld				
Kurzbeschreibung	Integration der Parkhäuser Stadien Nord und Süd in das Parkleitsystem							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde		Festsetzung				zu definieren	

4. Generation		A-Horizont						
RGSK-Nr.	Frühere Nr.	Ersetzt Massnahme	ARE-Code	Titel				
NM-VM.4.3				Ergänzung Parkhäuser zu intermodalen Schnittstellen				
Kurzbeschreibung	Bereitstellen der notwendigen Infrastrukturen und Angebote: Bikesharing, Zugang zum ÖV							
Gemeinde	Federführung	Weitere Beteiligte	Koordinationsstand	Antrag Aufnahme oder Änderung kant. Planung	Leistungseinheiten (LE)	Anzahl LE	Kosten (Mio CHF)	Antrag Kantonsbeitrag nach Strassengesetz
Biel	Gemeinde		Festsetzung				zu definieren	

Monitoring / Controlling

RGSK-Nr.

Frühere Nummer

Priorität

BBS.C.1

C1

Daueraufgabe

Beschreibung

Zielsetzung:

Die Region Biel-Seeland nimmt die Entwicklung vorausschauend wahr, steuert diese und wirkt Fehlentwicklungen frühzeitig entgegen. Dazu wird ein Monitoring und Controlling installiert.

Massnahme:

- Die Region Biel-Seeland beobachtet die Umsetzung der Massnahmen im Sinne eines Monitorings und Umsetzungskontrolle.
- Die Umsetzungs- und Wirkungskontrolle der Massnahmen dient der Vorbereitung auf das RGSK 2025 sowie zur Berichterstattung gegenüber dem Bund. Dabei sind die Anforderungen des Bundes an das Umsetzungsreporting (gemäss RAP) zu berücksichtigen.

Vorgehen:

- Gemäss Anforderungen ARE an Umsetzungsberichterstattung
 - 2022: Wirkungs- und Umsetzungskontrolle inklusive Berichterstattung.
-

Zweckmässigkeit und Nutzen

Das Monitoring / Controlling von Massnahmen stellt eine Pflichtaufgabe dar. Mit dem Controlling wird aufgezeigt, ob die in den Massnahmenblättern formulierte Wirkung erreicht werden kann. Ist dies nicht der Fall, wird angezeigt, mit welchen alternativen Massnahmen die notwendige Steuerung erreicht werden kann.

Federführung

Weitere Beteiligte

Region

AGR, AÖV, TBA, Gemeinden

Koordinationstand

Festsetzung

Kordinationsbedarf, Abhängigkeiten

Alle Massnahmenblätter

Dokumente

- UVEK, Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)
-

Bemerkungen