

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland

RGSK 2025

Bericht

Genehmigung

Das Dossier besteht aus:

RGSK 2025

- » **Bericht**
- » Erläuterungsbericht Zukunftsbild Ins/Erlach, Lyss Aarberg, Unteres Seeland
- » Erläuterungsbericht Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten
- » Massnahmen
- » Übersichtskarte

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 5. Generation

- » Hauptbericht
- » Massnahmen
- » Kartenband
- » Umsetzungstabellen

25. März 2025



Impressum

Auftraggeber

Verein seeland.biel/bienne
c/o BHP Raumplan AG, Güterstrasse 22a, 3008 Bern

Leitungsgremium Konferenz Raumentwicklung und Landschaft

Raynald Richard, Müntschemier, Gemeindepräsident (Vorsitz)
Peter Abrecht, Lengnau, Gemeinderat (bis 31.12.2023)
Erich Fehr, Biel, Stadtpräsident (bis 31.12.2024)
Martin Freund, Ins, Gemeinderat (ab 01.01.2024)
Martin Glaus, Worben, Gemeinderat
Barbara Kradolfer, Ipsach, Gemeinderätin (bis 31.12.2024)
Barbara Stotzer-Wyss, Büren, Gemeinderätin (ab 01.01.2024)
Hans Peter Zesiger, Merzligen, Gemeinderat (bis 31.12.2024)
Christoph Iseli, Vertreter Schutzorganisationen
Simon van der Veer, Vertreter Landwirtschaft (bis 30.05.2023)
Markus Stähli, Vertreter Landwirtschaft (ab 01.06.2023)

Projektleitung

Geschäftsstelle seeland.biel/bienne: Thomas Berz, Laura Graziani

Bearbeitung

EBP, Zürich: Kaspar Fischer, Oliver Vögeli, Remo Baumberger, Monika Rohner
Transitec AG, Bern: Aline Renard, Irina Straubhaar, Sophia Badoux, Sandrine Florey
Geschäftsstelle seeland.biel/bienne: Thomas Berz, Laura Graziani, Beda Baumgartner, Reto Mohni,
Kevin Affentranger

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Gesamtüberarbeitung des RGSK in zwei Etappen	5
1 Einleitung	6
1.1 Auftrag.....	6
1.2 Planungserimeter	7
1.3 Vorgehen	8
1.4 Aufbau	9
1.4.1 Bestandteile.....	9
1.4.2 RGSK und Agglomerationsprogramm Biel/Lyss	9
1.4.3 Sprache.....	9
1.5 Behördenverbindlichkeit	10
1.6 Grundlagen	10
1.6.1 Kantonale Grundlagen	10
1.6.2 Regionale Grundlagen	11
1.6.3 Kommunale Grundlagen	12
1.7 Wirkungskontrolle, Nachführung und Änderung des RGSK.....	12
2 Grundlagen Siedlung und Verkehr	13
2.1 Ist-Zustand	13
2.1.1 Übergeordneter Kontext.....	13
2.1.2 Landschaftliche Gliederung.....	14
2.1.3 Raumtypen und Zentralitätsstruktur	14
2.1.4 Innere Gliederung.....	16
2.1.5 Bevölkerung und Wirtschaft	16
2.1.6 Raumnutzerdichte	19
2.1.7 Überbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen	21
2.1.8 Baulandreserven	21
2.1.9 Versorgung.....	23
2.1.10 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte und Strategische Arbeitszonen.....	24
2.1.11 Verkehrsintensive Vorhaben	24
2.1.12 Strassennetz	25
2.1.13 Strassenverkehrsbelastung.....	26
2.1.14 Öffentlicher Verkehr	27
2.1.15 Gebiete mit ungenügender ÖV-Erschliessung.....	27
2.1.16 Verkehrsdrehscheiben	29
2.1.17 Fuss- und Veloverkehr	31
2.1.18 Neue Mobilitätsformen	32
2.2 Zukünftiger Zustand	33
2.2.1 Bevölkerungsentwicklung.....	33
2.2.2 Arbeitsplatzentwicklung.....	33
2.2.3 Versorgung.....	34
2.2.4 Verkehrsintensive Vorhaben	35
2.2.5 Baulandbedarf Wohnen.....	35
2.2.6 Strassennetz	37
2.2.7 Verkehrsaufkommen	39
2.2.8 Liniennetz und ÖV-Angebot	39

3 Handlungsbedarf	40
3.1 Übergeordneter Kontext	40
3.2 Stärken und Schwächen	40
3.3 Handlungsbedarf Bevölkerung und Wirtschaft	42
3.4 Handlungsbedarf Siedlung	42
3.5 Handlungsbedarf Verkehr und Mobilität	43
3.6 Handlungsbedarf Land- und Forstwirtschaft	45
3.7 Handlungsbedarf Natur und Landschaft, natürliche Ressourcen	46
4 Strategie	47
4.1 Vorgaben des kantonalen Richtplans	47
4.2 Zukunftsbild Ins/Erlach, Lyss/Aarberg, Unteres Seeland	47
4.3 Entwicklungsziele	52
4.4 Räumliches Entwicklungsleitbild	55
4.5 Teilgebietskonzepte	59
4.5.1 Teilgebietskonzept Lyss / Aarberg	59
4.5.2 Teilgebietskonzept Ins / Erlach	60
4.5.3 Teilgebietskonzept Unteres Seeland	62
4.5.4 Teilgebietskonzept Agglomeration Biel	62
5 Massnahmen	66
5.1 Massnahmen Landschaft	66
5.2 Massnahmen Siedlung	68
5.3 Massnahmen Verkehr	71
5.4 Wirkungskontrolle	72
6 Genehmigungsvermerke	73
7 Anhang	74
7.1 Abbildungsverzeichnis	74
7.2 Tabellenverzeichnis	74
7.3 Abkürzungsverzeichnis	75
7.4 Massnahmenbeschriftung	75
7.5 Räumliches Entwicklungsleitbild (Format A3)	78

Gesamtüberarbeitung des RGSK in zwei Etappen

Die Region seeland.biel/bienne überarbeitet alle vier Jahre das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Biel-Seeland. Struktur und Inhalt des aktuell gültigen RGSK 2021 stammen noch aus der ersten Generation (2012) und wurden 2016 und 2021 lediglich aktualisiert und punktuell ergänzt.

In der Zwischenzeit sind neue Themen und Bedürfnisse hinzugekommen, die durch das RGSK nicht oder ungenügend abgedeckt sind wie z.B. die Herausforderungen der Siedlungsentwicklung nach innen, die demografische Entwicklung, Versorgung, Infrastruktur und Mobilität im ländlichen Raum, Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel. Daher hat seeland.biel/bienne entschieden, die Gesamtüberarbeitung des RGSK anzugehen.

Dieser Prozess wird über zwei Generationen etappiert:

- » In der aktuellen **ersten Etappe (RGSK 2025)** werden ein neues Zukunftsbild für die Teilräume Ins/Erlach, Lyss/Aarberg und Unteres Seeland erarbeitet, die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten bereinigt und die Massnahmen aktualisiert.
- » In der **zweiten Etappe (RGSK 2029)** werden die weiteren Teile des RGSK überarbeitet und neue Massnahmen aus dem Zukunftsbild abgeleitet.

Die aktualisierten Inhalte sind im Bericht blau hinterlegt.

1. Etappe
(RGSK 2025)

2. Etappe
(RGSK 2029)

RGSK 2025

Kapitel 1: Einleitung
aktualisiert

Kapitel 2: Grundlagen Siedlung und Verkehr
unverändert

Kapitel 3: Handlungsbedarf
unverändert

Kapitel 4: Strategie
**neues Zukunftsbild Ins/Erlach,
Lyss/Aarberg, Unteres Seeland ergänzt**

Kapitel 5: Massnahmen
aktualisiert und Vorranggebiete bereinigt

1 Einleitung

1.1 Auftrag

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

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

Die Planungsregionen seeland.biel/bienne und Jura bernois.Bienne bilden zusammen den Regionalkonferenz-Perimeter Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois (Abbildung 1). Der Kanton Bern und die beteiligten Regionen einigten sich darauf, dass die RGSK für die Regionen seeland.biel/ bienne einerseits und Berner Jura andererseits separat erarbeitet werden..

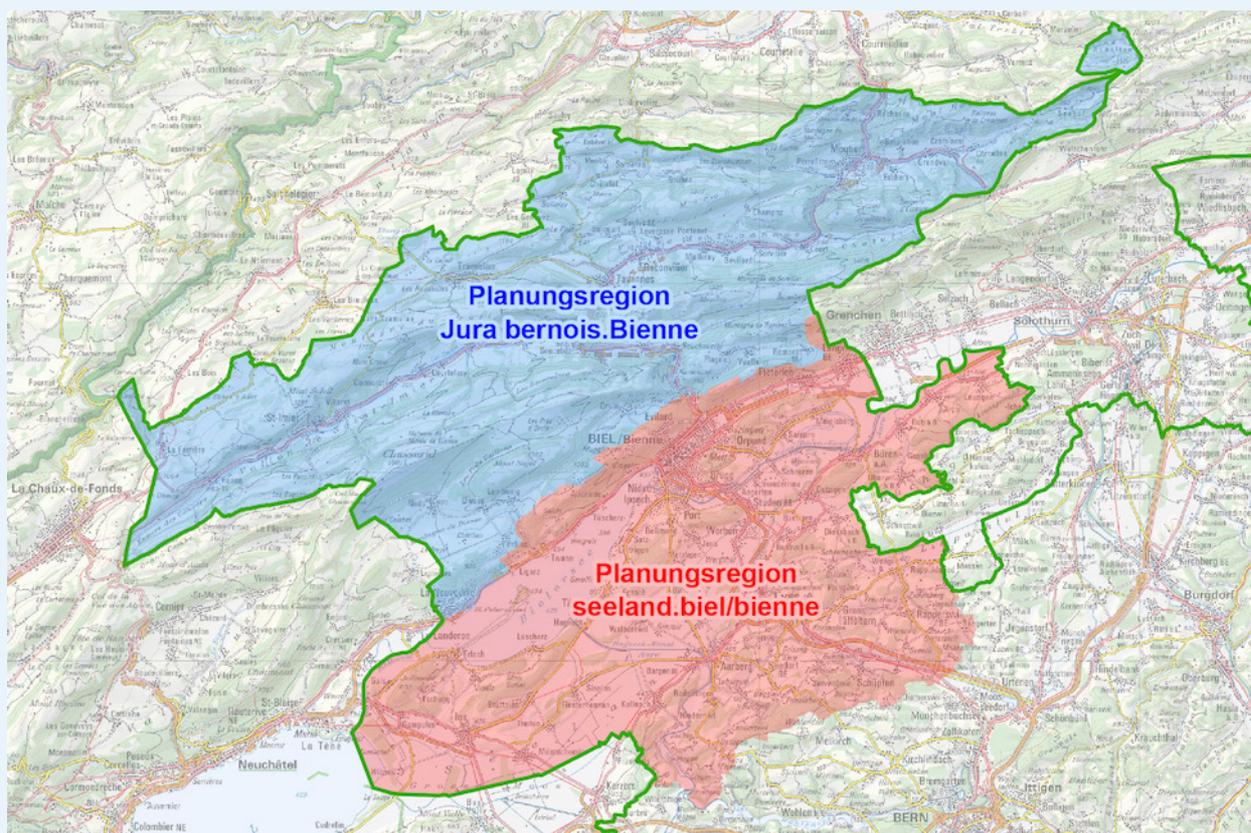


Abbildung 1 Planungsregionen seeland.biel/bienne und Jura bernois.Bienne

1.2 Planungsperimeter

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

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

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

- » Schüpfen ist Teil der Agglomeration Bern und des Agglomerationsprogramms Bern, das von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland erarbeitet wird. Das RGSK ist mit dem aktuellen Agglomerationsprogramm Bern der 5. Generation abgestimmt.
- » Lengnau ist Teil der Agglomeration Grenchen. Der Agglomerationsverein Grenchen hat beschlossen, auf die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms der 5. Generation zu verzichten.

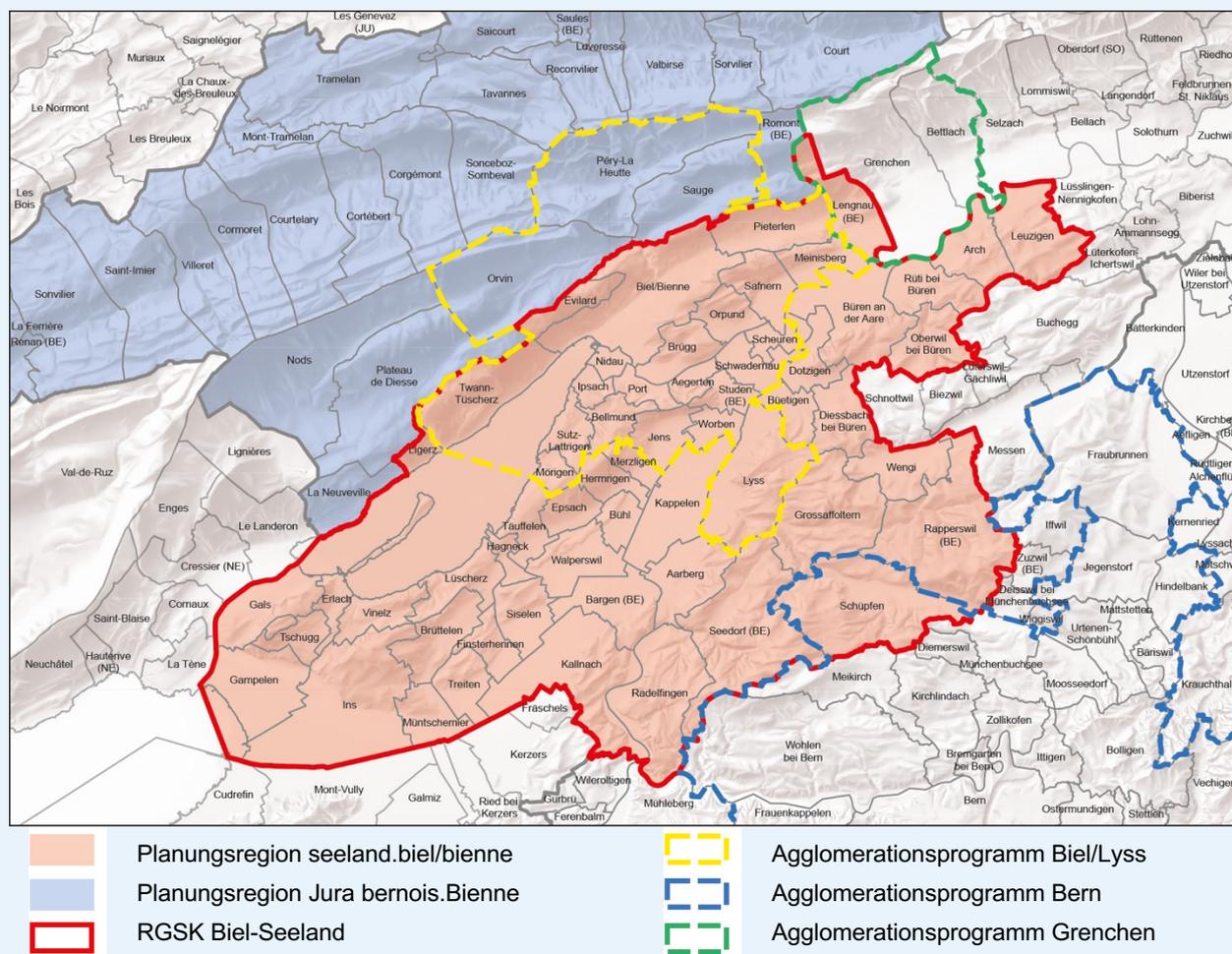


Abbildung 2 Planungsperimeter RGSK Biel-Seeland und Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

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

1.3 Vorgehen

Partizipation gewährleistet

Die Erarbeitung des RGSK 2025 erfolgte wiederum in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und kantonalen Stellen. An teilregionalen Workshops wurden Themen des RGSK und des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss sowie die regionale Velowegnetzplanung behandelt. Die Gemeinden haben zudem im Rahmen der Mitwirkung Gelegenheit, sich zu den Ergebnissen zu äussern. Die Erarbeitung des RGSK wurde durch die zuständigen Leitungsgremien der Konferenzen Raumentwicklung und Landschaft und Agglomeration Biel begleitet.

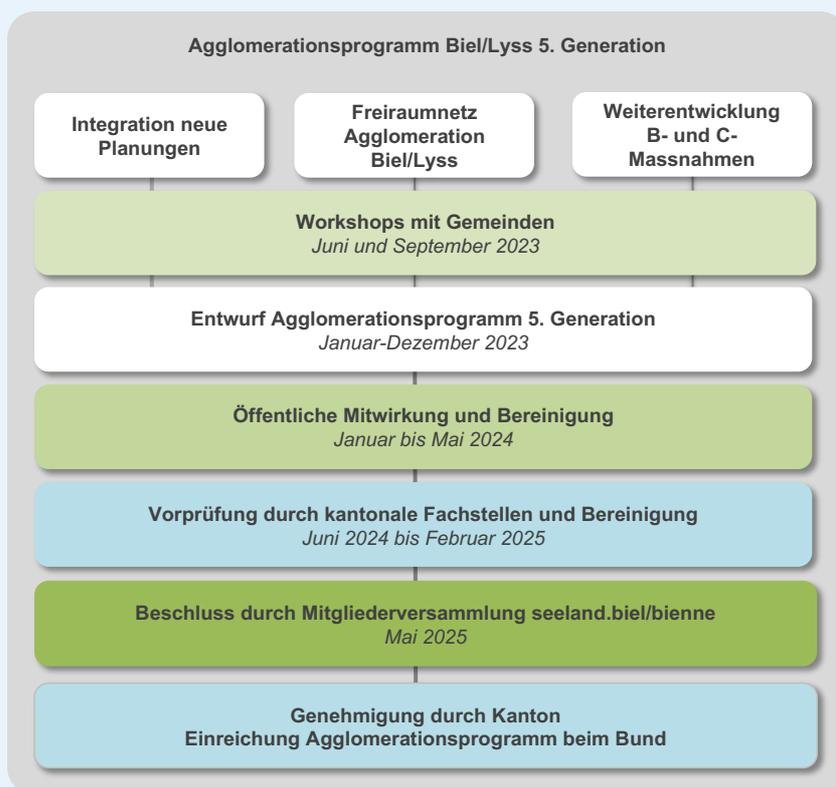


Abbildung 3 Erarbeitungsprozess RGSK 2025

Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung dauerte vom 11. Januar bis 11. März 2024. Zur Mitwirkung eingeladen waren die Gemeinden sowie interessierte Organisationen, Interessenverbände, Parteien und die Öffentlichkeit. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind im Mitwirkungsbericht dokumentiert.

Die Mitwirkung zeigte, dass das Dossier insgesamt auf Zustimmung stösst. Das Zukunftsbild für die Teilräume Ins/Erlach, Lyss/Aarberg und Unteres Seeland ist auf viel Resonanz gestossen. Die Ziele und Handlungsfelder wurden grundsätzlich positiv aufgenommen und zahlreiche Mitwirkenden haben wertvolle Inputs zur weiteren Konkretisierung eingebracht. Bemängelt wurde hauptsächlich der (noch) fehlende Bezug zwischen Zukunftsbild und Massnahmen sowie der Stellenwert des motorisierten Individualverkehrs und der Windenergie. Zudem wurde die Erwartung geäussert, dass die Ziele des Zukunftsbilds zu konkreten Massnahmen führen müssen. Aufgrund der Rückmeldungen wurde das Zukunftsbild punktuell ergänzt und präzisiert.

Die Bereinigung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten stösst bei den Mitwirkenden grossmehrheitlich auf Zustimmung. Die Streichung von neun Vorranggebieten wird bestätigt. Die Gemeinden Müntschemier und Rapperswil beantragen die Aufnahme von zwei neuen Vorranggebieten Arbeiten für die

Erweiterung ansässiger Betriebe. Beide Gebiete erfüllen die kantonalen und regionalen Kriterien und können in das RGSK aufgenommen werden. Mehrere Eingaben erkennen einen Widerspruch zwischen dem Ziel der Innenentwicklung und der gleichzeitigen Planung von Einzonungsgebieten. Einzelne Eingaben betreffen Fehler im Mitwirkungsdossier, die korrigiert wurden.

Zu den aktualisierten Massnahmen wurden zahlreichen Rückmeldungen eingebracht. Teilweise betreffen diese Massnahmen, die erst in der nächsten Etappe (RGSK 2029) überarbeitet werden. Verschiedene Massnahmen-träger brachten zudem Ergänzungen und Präzisierungen zu ihren Massnahmen ein, die übernommen wurden.

Vorprüfung

Ende Mai 2024 wurde das RGSK 2025 zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Der Vorprüfungsbericht des AGR vom 27. September 2024 (mit Ergänzung vom 19. Dezember 2024) hält fest, dass die Grundanforderungen erfüllt sind und die Aufträge gemäss Pflichtenheft umgesetzt wurden. Der Vorprüfungsbericht enthielt keine problematischen Genehmigungsvorbehalte. Die Rückmeldungen betrafen insbesondere Ergänzungen und Präzisierungen der Massnahmenblätter sowie punktuelle inhaltliche Ergänzungen im Bericht. Alle Genehmigungsvorbehalte wurden bereinigt.

1.4 Aufbau

1.4.1 Bestandteile

Das RGSK Biel-Seeland 2025 besteht aus drei Teilen: Bericht, Massnahmenblätter und Übersichtskarte.

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

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

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

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

1.4.2 RGSK und Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss wird seit der 4. Generation als separates Dossier erstellt, ist aber integraler Bestandteil des RGSK Biel-Seeland. Mit zwei separaten Dossiers können die unterschiedlichen Anforderungen an die beiden Instrumente besser erfüllt werden. Mit der Genehmigung des RGSK durch den Kanton wird auch das Agglomerationsprogramm behördenverbindlich.

1.4.3 Sprache

Das RGSK 2025 liegt in deutscher Sprache vor. Auf eine französische Fassung wird aus Kostengründen verzichtet. Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 5. Generation vollständig in deutscher und französischer Sprache erstellt. Da das Agglomerationsprogramm ausführlicher und detaillierter ist als das RGSK, können

damit die drei französischsprachigen und zwei zweisprachigen Gemeinden der Agglomeration optimal bedient werden.

1.5 Behördenverbindlichkeit

Das RGSK 2025 wird nach Verabschiedung durch die Mitgliederversammlung von seeland.biel/bienne und die Genehmigung durch den Kanton behördenverbindlich.

Behördenverbindlich bedeutet, dass die Gemeindebehörden bis hinauf zur Gemeindeversammlung die als behördenverbindlichen Vorgaben des RGSK berücksichtigen müssen. Dies betrifft in erster Linie die zuständige Planungsbehörde der Gemeinde – in der Regel die Exekutive – bei der Vorbereitung von Planungsgeschäften und den Souverän – in der Regel die Gemeindeversammlung – wenn sie als Planungsorgan Entscheide trifft oder über raumwirksame Tätigkeiten beschliesst.

Abweichungen sind in den Ortsplanungen möglich, wenn (alternativ):

- » die Änderung geringfügig und sachlich gerechtfertigt ist und eine vorgängige Änderung des Richtplans nicht zumutbar ist;
- » veränderte Verhältnisse es nahelegen oder nach neuen Erkenntnissen eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist;
- » begründete Einsprachen gegen die aufgrund der Richtpläne ausgearbeiteten Gemeindevorschriften oder kantonalen oder regionalen Überbauungsordnungen es erfordern;
- » sich die Vorgaben des Richtplans als nicht realisierbar erweisen.

Je aktueller das RGSK, desto gewichtiger müssen die Gründe sein, um vom RGSK abzuweichen.

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

Behördenverbindlich sind folgende Inhalte:

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

- » Kapitel 4.2 Zukunftsbild Ins/Erlach, Lyss/Aarberg, Unteres Seeland
- » Kapitel 4.3 Entwicklungsziele
- » Kapitel 4.4 Räumliches Entwicklungsleitbild

Massnahmen (separates Dokument)

Übersichtskarte 1:35 000 (separates Dokument)

1.6 Grundlagen

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

1.6.1 Kantonale Grundlagen

Der kantonale Richtplan, die Gesamtmobilitätsstrategie, der Strassennetzplan, der Sachplan Veloverkehr, der Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr, der regionale Waldplan Seeland-Biel/Bienne und das kantonale

Landschaftsentwicklungskonzept sind verbindliche kantonale Vorgaben für das RGSK. Der Regierungsrat hat zudem inhaltliche und zeitliche Vorgaben für die Erarbeitung der RGSK 2025 erlassen.

Kantonaler Richtplan

Mit dem Richtplan 2030 und der Revision der Baugesetzgebung hat der Kanton Bern die Vorgaben des revidierten Raumplanungsgesetzes des Bundes umgesetzt und insbesondere die gesetzlichen Grundlagen für den Schutz des Kulturlandes und der Fruchtfolgeflächen verschärft. Weiter hat der Kanton sein Raumkonzept präzisiert und Raumtypen definiert, denen die Gemeinden zugeteilt werden. Das RGSK 2025 übernimmt die Raumtypen des kantonalen Richtplans für die statistischen Auswertungen und das überarbeitete räumliche Entwicklungsleitbild.

1.6.2 Regionale Grundlagen

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland

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

Regionale ÖV-Planung

Parallel zum RGSK 2025 hat die Regionale Verkehrskonferenz RVK das regionale Angebotskonzept öffentlicher Verkehr für die Jahre 2027-2030 erarbeitet. Dieses ist mit dem RGSK abgestimmt und enthält Anträge für die Verbesserung des ÖV-Angebots im Zusammenhang mit der angestrebten Siedlungsentwicklung. .

Regionale Richtpläne

Die regionalen Richtpläne der früheren Planungsregionen Biel-Seeland und Erlach-östliches Seeland (EOS) wurden mit dem RGSK 2012 teilweise und mit dem RGSK 2016 ganz aufgehoben. Der Richtplan verkehrsinensitive Vorhaben ViV Agglomeration Biel (genehmigt am 30. März 2005) wurde mit der Genehmigung des RGSK 2021 aufgehoben.

Folgende regionale Planungsinstrumente bleiben in Kraft und sind im RGSK 2025 berücksichtigt:

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

Neu erarbeitet wurde der Regionale Richtplan Windenergie Biel-Seeland. Er wird der Mitgliederversammlung seeland.biel/bienne am 1. Juli 2024 zum Beschluss vorgelegt.

Weitere Grundlagen

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

Als Grundlagen für das RGSK 2012 wurden zudem spezifische Studien erstellt, die in das vorliegende Dokument eingeflossen sind:

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

1.6.3 Kommunale Grundlagen

Folgende Grundlagen dienten als wichtige neue Bausteine für das RGSK 2021/2025:

- » Gesamtmobilitätsstrategie 2018-2040 der Stadt Biel (2019)
- » Gesamtverkehrskonzept Nidau (2020)
- » Schlussbericht Dialogprozess Westast Biel (2020)
- » Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum Bözingenfeld
- » Machbarkeitsstudie «Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg» (2020)
- » Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss (2020)
- » diverse Ortsplanungsrevisionen

1.7 Wirkungskontrolle, Nachführung und Änderung des RGSK

Die Wirkungskontrolle der RGSK-Inhalte erfolgt alle vier Jahre im Rahmen der Aktualisierung des RGSK.

Das RGSK wird im Vierjahresrhythmus nachgeführt und nach Bedarf weiterentwickelt. Damit wird dem Vierjahres-Takt der Agglomerationsprogramme Rechnung getragen und es besteht die Möglichkeit, die Inhalte des RGSK innert nützlicher Frist an aktuelle Entwicklungen anzupassen. Für ordentliche Änderungen ist die Mitgliederversammlung zuständig. Geringfügige Änderungen beschliesst der Vorstand. Als geringfügig gilt die Änderung, wenn

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

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

2 Grundlagen Siedlung und Verkehr

2.1 Ist-Zustand

2.1.1 Übergeordneter Kontext

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

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

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

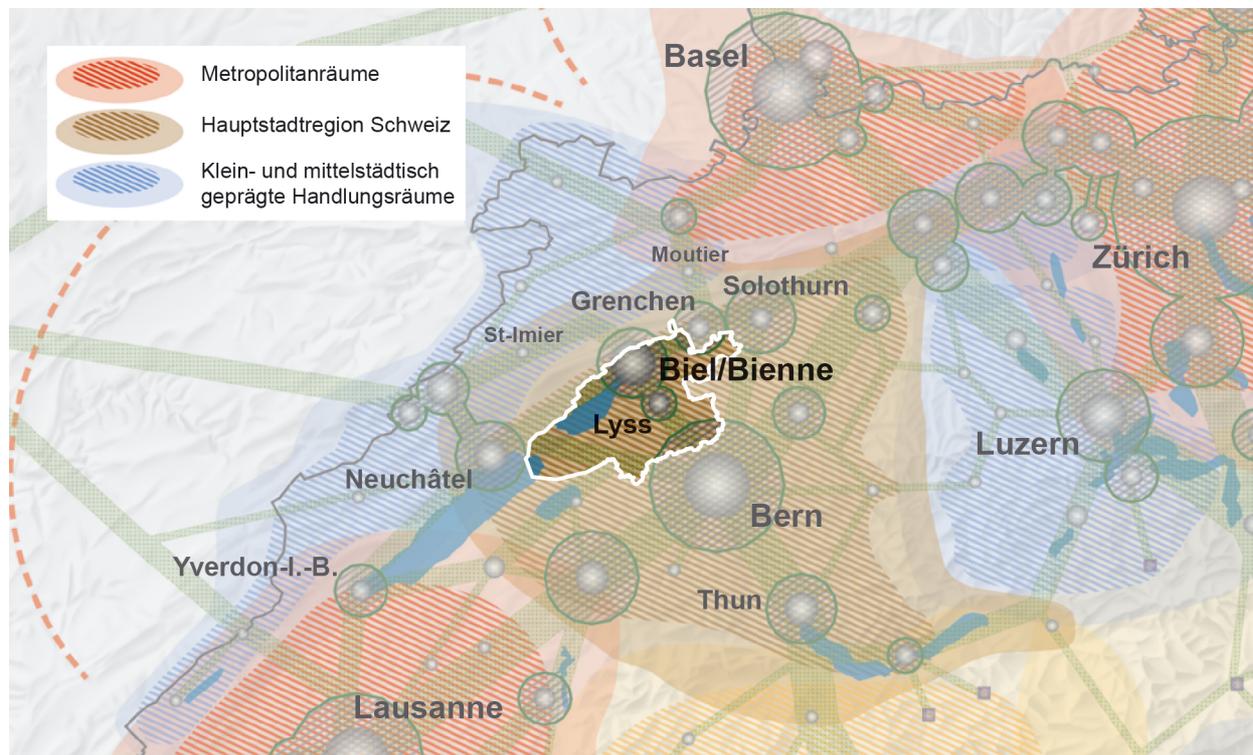


Abbildung 4 Ausschnitt Raumkonzept Schweiz mit grossräumiger Einbettung der Region Biel-Seeland

2.1.2 Landschaftliche Gliederung

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

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

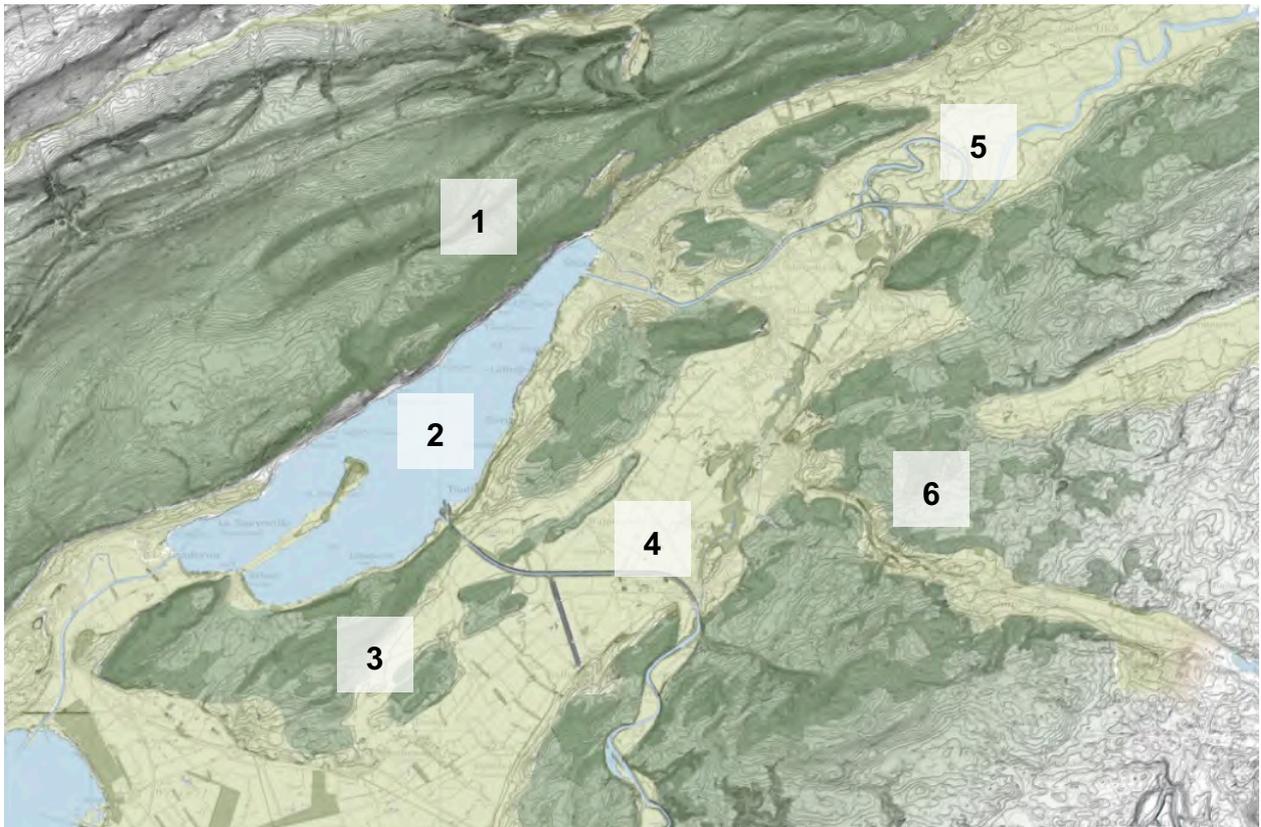
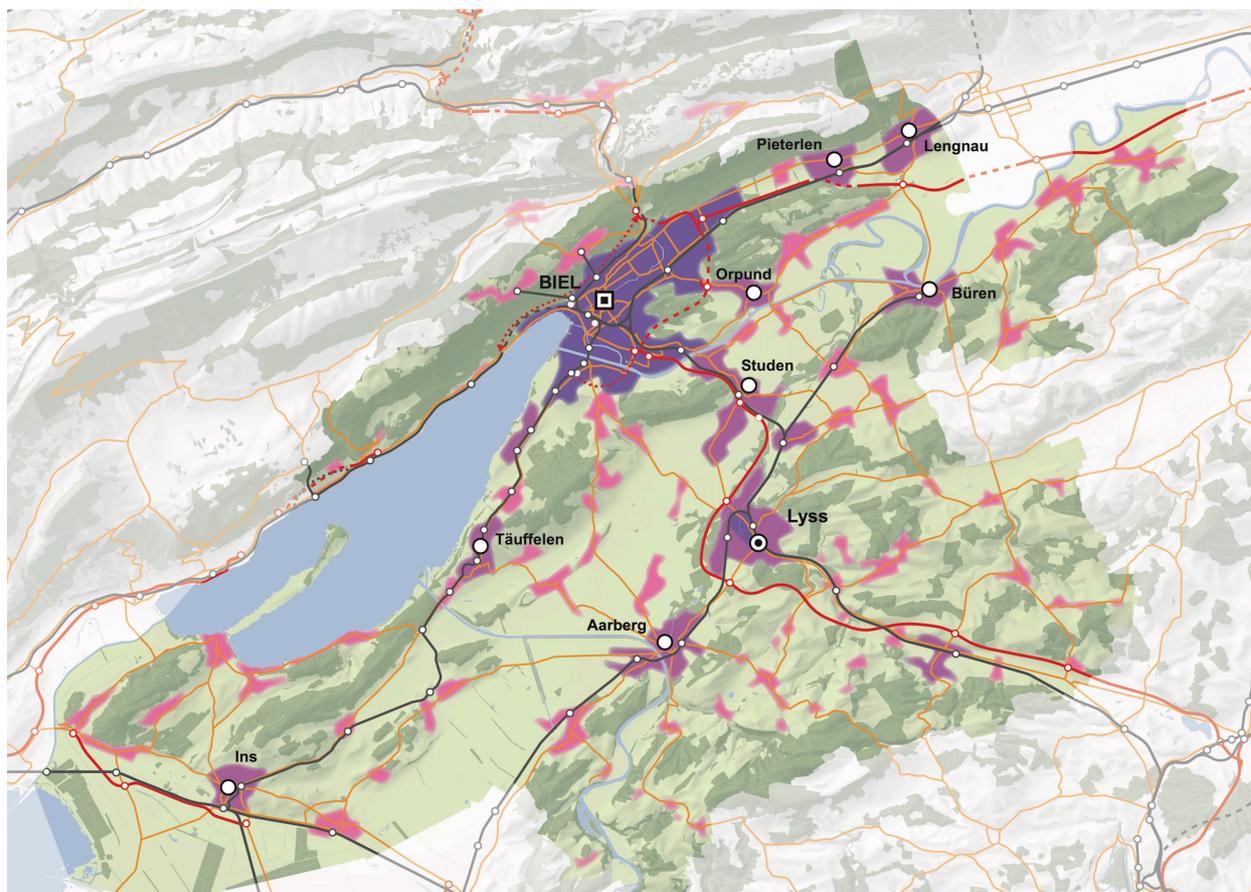


Abbildung 5 Landschaftsräume der Region

2.1.3 Raumtypen und Zentralitätsstruktur

Der kantonale Richtplan 2030 definiert fünf Raumtypen und überlagernd vier Zentralitätsstufen.² Abbildung 6 zeigt die für die Region Biel-Seeland relevanten Raumtypen und Zentralitätsstufen und die Zuordnung der Gemeinden.

² Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030, Massnahmen C_01 und C_02



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

Abbildung 6 Raumtypen und Zentralitätsstufen

2.1.4 Innere Gliederung

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

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

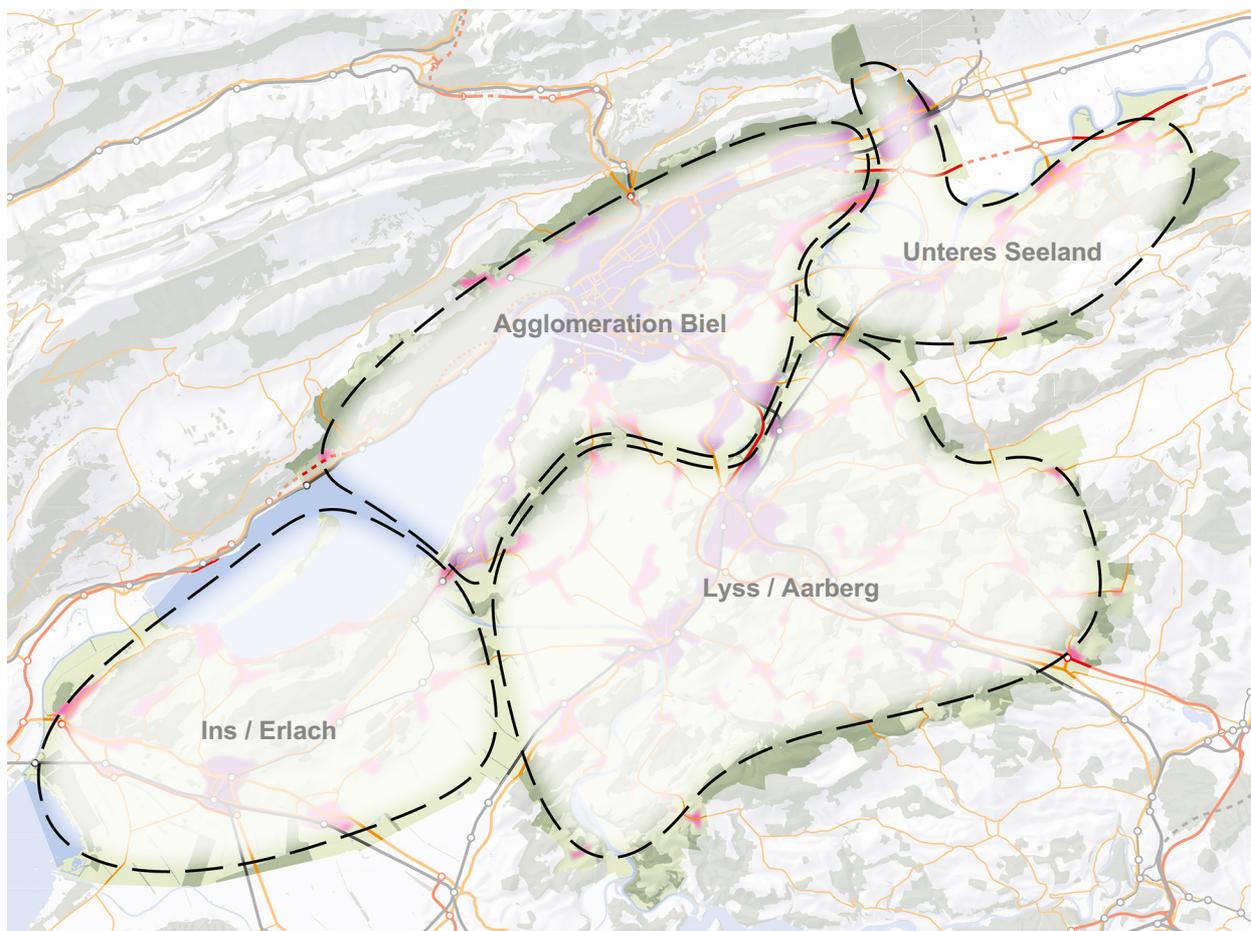


Abbildung 7 Räumlich-funktionale Teilgebiete

2.1.5 Bevölkerung und Wirtschaft

Entwicklung und räumliche Verteilung der Bevölkerung

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

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

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

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

davon Zentren:

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

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

Tabelle 1 Wohnbevölkerung: Entwicklung 2002 bis 2018

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

Entwicklung und räumliche Verteilung der Beschäftigten

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

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

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

davon Zentren:

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

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

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

Tabelle 2 Beschäftigte: Entwicklung 2001 bis 2016

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

Wirtschaftsstruktur

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

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

Tabelle 3 Vollzeitäquivalente in den Wirtschaftssektoren 2018

Datengrundlage: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT)

2.1.6 Raumnutzerdichte

Der kantonale Richtplan legt für jeden Raumtyp einen Richtwert für die Raumnutzerdichte in den Wohn-, Misch- und Kernzonen fest.³ Die Raumnutzerdichte (RND) entspricht der Anzahl Einwohner/innen und Beschäftigten pro Hektare in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen. Liegt die Raumnutzerdichte einer Gemeinde unter dem Richtwert, reduziert sich ihr Bedarf für Einzonungen. Für jeden Raumtyp legt der kantonale Richtplan zudem eine minimale Dichte (Geschossflächenziffer) für Ein- und Umzonungen sowie für die Überbauung von Kulturland in der Bauzone fest.

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

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

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

³ Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030, Massnahme A_01

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

Raumnutzerdichte:

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

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

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

Tabelle 4 Raumnutzerdichte und Mindestdichte für Ein- und Umzonungen
 Datengrundlage: Erhebung AGR (2019)

2.1.7 Überbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen

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

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

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

WMK = Wohn-, Misch und Kernzonen

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

2.1.8 Baulandreserven

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

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

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

davon Zentren:

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

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

Kapazität der Baulandreserven für Wohnen und Gewerbe

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

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

davon Zentren:

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

Tabelle 7 Rechnerische Kapazität der Bauzonenreserven für Wohnen und Mischnutzung

Zusätzliche Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale

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

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

Kapazität der Baulandreserven für Arbeitsnutzungen

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

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

davon Zentren:

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

Tabelle 8 Rechnerische Kapazität der Bauzonenreserven für Wohnen und Mischnutzung

2.1.9 Versorgung

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

2.1.10 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte und Strategische Arbeitszonen

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

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

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

2.1.11 Verkehrsintensive Vorhaben

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) gehören zu den Anlagen nach Art. 8 Abs. 2 RPG mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt, die eine Grundlage in der Richtplanung benötigen. Der kantonale Richtplan 2030 verlangt, dass ViV möglichst zentral liegen und optimal erschlossen sein müssen. Die zu berücksichtigenden Planungsgrundsätze sind im Massnahmenblatt B_01 festgelegt. Dabei muss die Dimensionierung der Vorhaben auf die Umweltziele (Lärm, Lufthygiene) und die Kapazität des Verkehrssystems abgestimmt sein.

Der kantonale Richtplan unterscheidet kantonale und regionale ViV-Standorte. Kantonale Standorte werden vom Regierungsrat im kantonalen Richtplan, regionale Standorte von den Regionen in den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) bezeichnet. ViV-Anlagen mit mehr als 5'000 Fahrten DTV ViV (gemäss Art. 91a BauV) sind nur an kantonalen Standorten zulässig, ViV-Anlagen mit 2'000 bis und mit 5'000 Fahrten DTV ViV an kantonalen und regionalen Standorten. Für jedes ViV wird im kantonalen Richtplan oder im regionalen Richtplan (RGSK) eine maximale Fahrtenzahl (DTV ViV) festgelegt, deren Einhaltung durch die Standortgemeinden kontrolliert wird.

In der Region Biel-Seeland bestehen neuen ViV-Standorte mit 11 ViV-Anlagen (Tabelle 9). Dabei handelt es sich um Einkaufszentren, Fachmärkte, Sportstadien, Produktionsbetriebe und das Spitalzentrum Biel. Die ViV-Standorte sind auf ein grösseres Verkehrsaufkommen ausgerichtet, befinden sich in der Nähe eines Autobahnanschlusses und/oder sind gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (kantonale ÖV-Güteklasse A bis D). Ausserhalb dieser Standorte ist die Ansiedlung von ViV nicht zulässig.

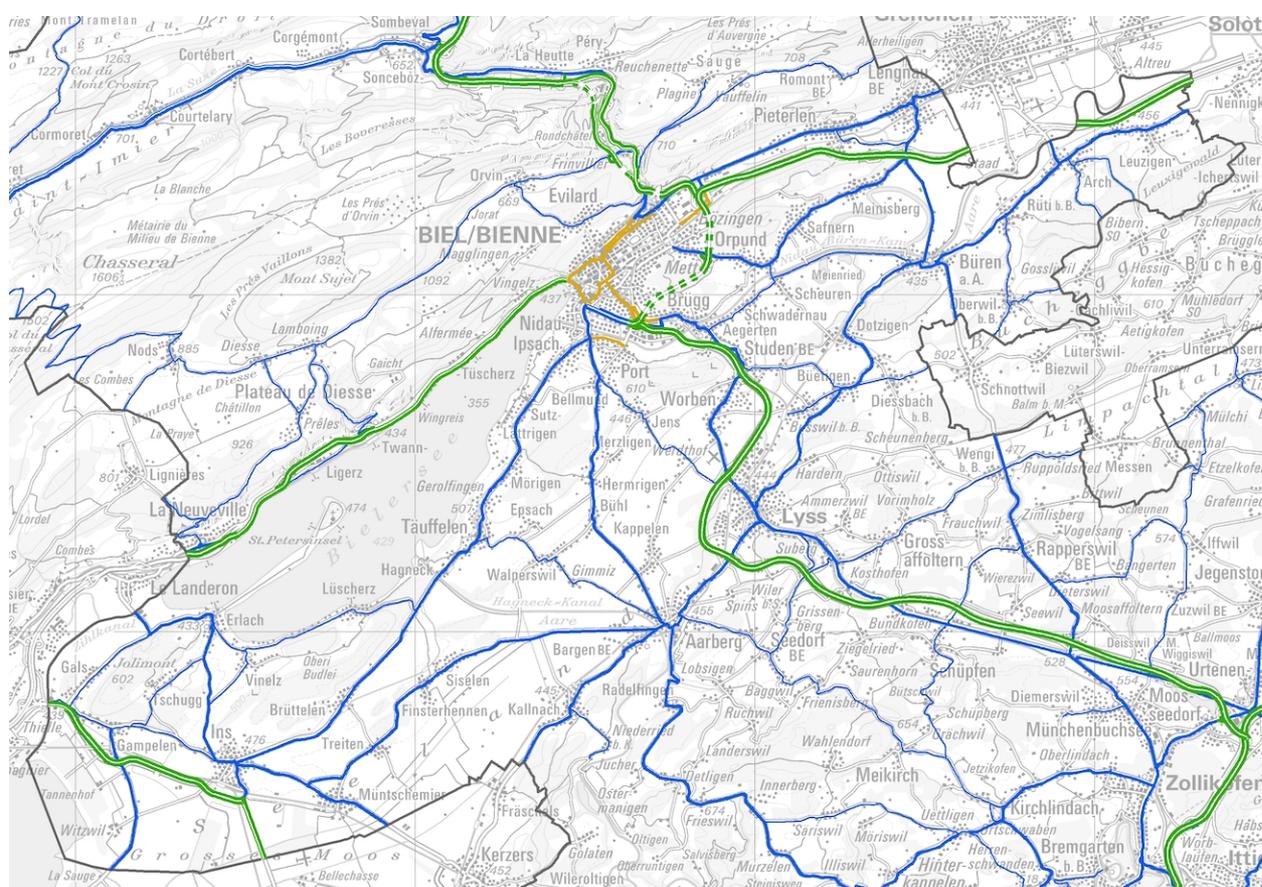
Der ViV-Standort «Nidau, Gewerbezone Ipsachstrasse» wurde mit dem RGSK 2021 aufgehoben (s. Bericht RGSK 2021, S. 63). Der ViV-Standort «Brügg, Brüggmoos Spitalzentrum» wurde im August 2024 im kantonalen Richtplan festgesetzt.

ViV-Standort	Fahrtenzahl Anlage (DTV ViV)	Kantonale ÖV-Güteklasse	Kategorie	Koordinationsstand
Aarberg, Alte Ziegelei	Alte Ziegelei : 2300	D	Regional	Festsetzung
Biel, Bözingenfeld	Centre Boujean: 7 000	C	Kantonal	Festsetzung
	Stades de Bienne, Fussball: 4 000	B		
	Stades de Bienne, Eishockey < 2 000	B		
Biel, Bözingenfeld Rolex	Rolex: 2 550	C	Regional	Festsetzung
Biel, Bözingenfeld Hornbach	Hornbach: 2 900	C	Regional	Festsetzung

Biel, Biel/Bienne Masterplan	Coop: 6 000	A	Kantonal	Festsetzung
Biel, Spitalzentrum (bis Verlegung nach Brügg)	Spitalzentrum Biel: 3 580	B	Regional	Festsetzung
Brügg, Spitalneubau Biel-Brügg	Spitalzentrum Biel: 2 800	C	Kantonal	Festsetzung
Brügg, Industrie- und Gewerbezone	Centre Brügg: 9 150	C	Kantonal	Festsetzung
Lyss, Bahnhof	Lyssbachpark: 5 200	B / C	Kantonal	Festsetzung

Tabelle 9 ViV-Standorte und ViV-Anlagen in der Region Biel-Seeland

2.1.12 Strassennetz



Legende

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

Abbildung 8 Übergeordnetes Strassennetz

Quelle: TBA

Das übergeordnete Strassennetz (Abbildung 8) besteht aus:

- » der Nationalstrasse A5 Yverdon-Luterbach mit dem Ostast der A5 Umfahrung Biel
- » der Nationalstrasse A6 Biel-Gampel (Übernahme durch den Bund per 1.1.2020)

- » der Nationalstrasse A16 Boncourt-Biel
- » der Nationalstrasse A16 Le Locle-Murten (Übernahme durch den Bund per 1.1.2020)
- » den Kantonsstrassen der Kategorien B und C
- » Wichtigen Gemeindestrassen mit ortsverbindender Funktion

2.1.13 Strassenverkehrsbelastung

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

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

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

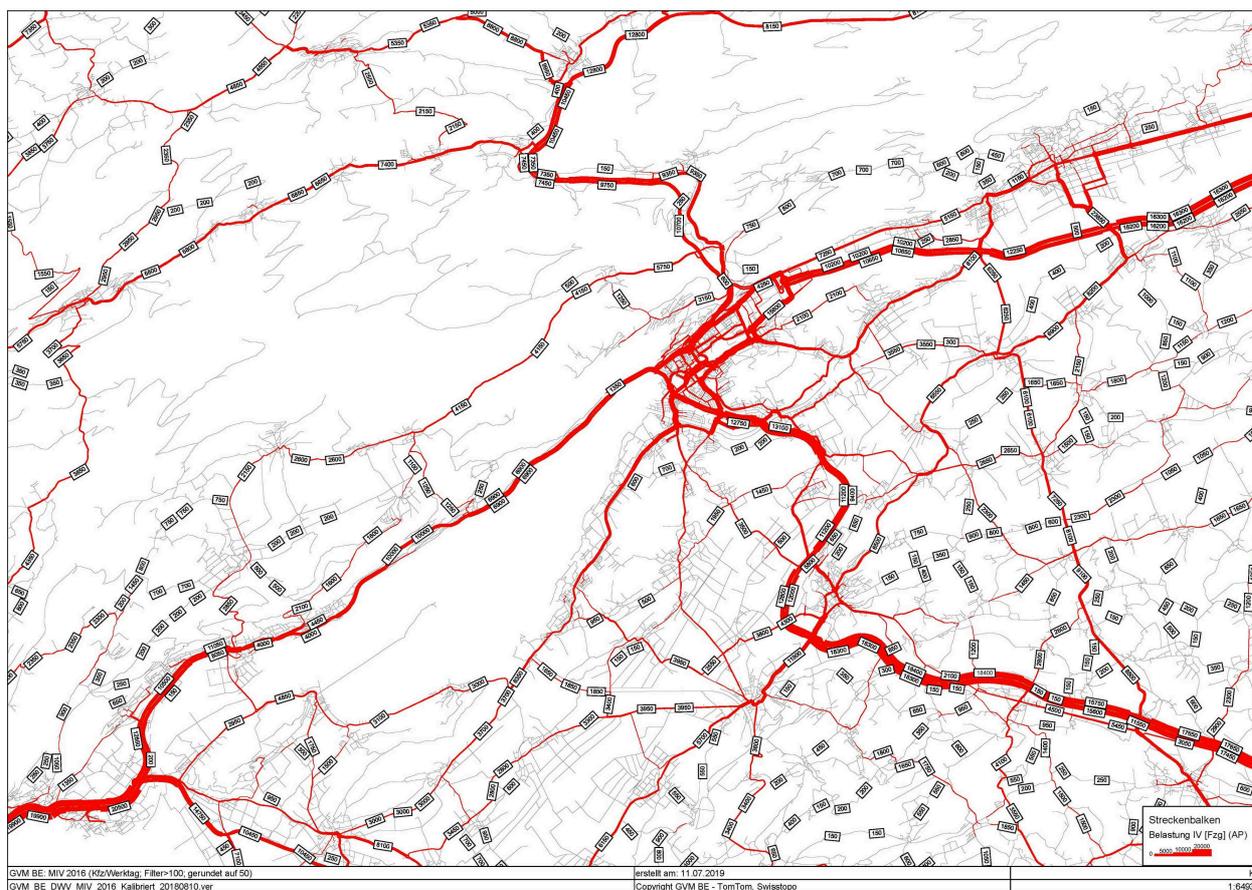


Abbildung 9 Strassenverkehrsbelastung, Stand 2016

Quelle: Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern

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

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

Gemeinde	Gebiet	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand	RGSK-Nr.
Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen				
Worben	Paletzeyfeld	E	Zwischenergebnis	S-VW.1.19
Büren an der Aare	Galgenfeld	E	Zwischenergebnis	S-VW.2.2
Büren an der Aare	Schüre	E	Vororientierung	S-VW.2.3
Büren an der Aare	Solothurnstrasse	E	Zwischenergebnis	S-VW.2.4
Lengnau	Rolli-Ost	D/E/keine	Zwischenergebnis	S-VW.2.6
Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten				
Aarberg	Mühlifeld	E	Zwischenergebnis	S-VA.2.1

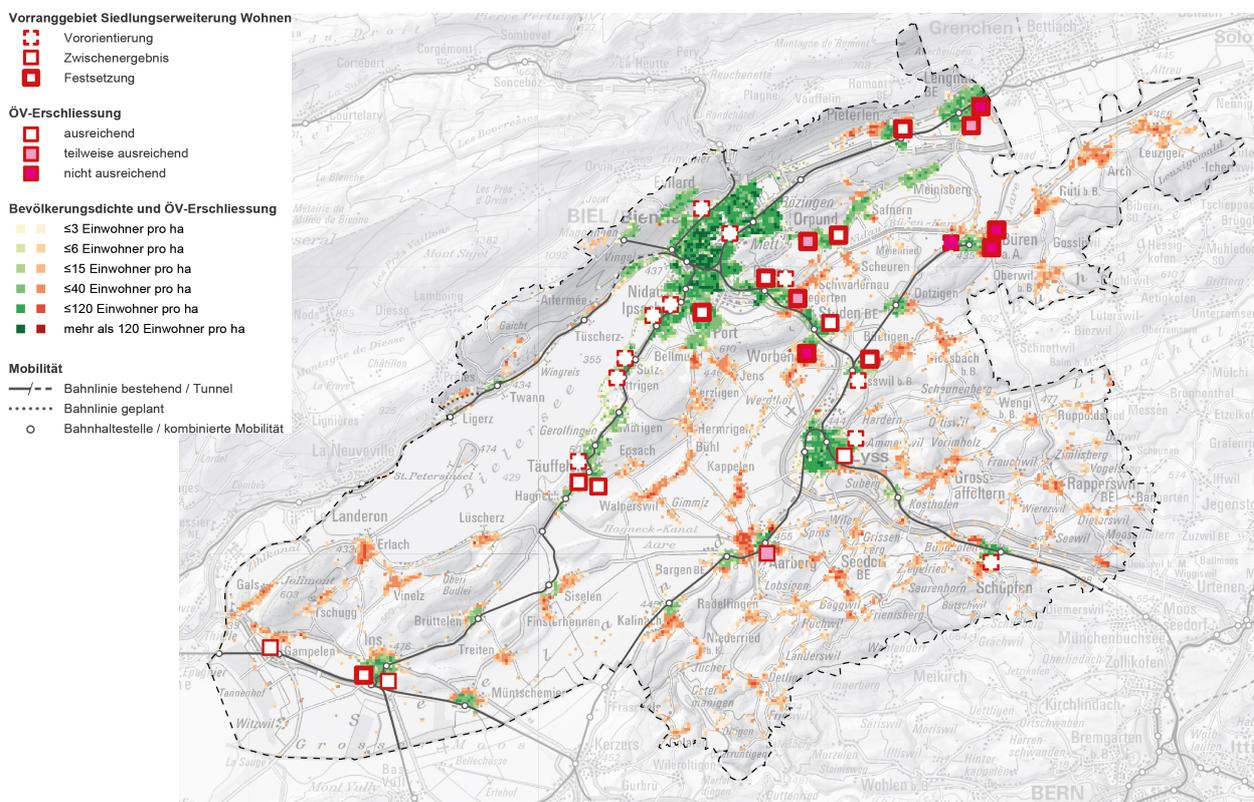


Abbildung 11 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und ÖV-Güteklassen

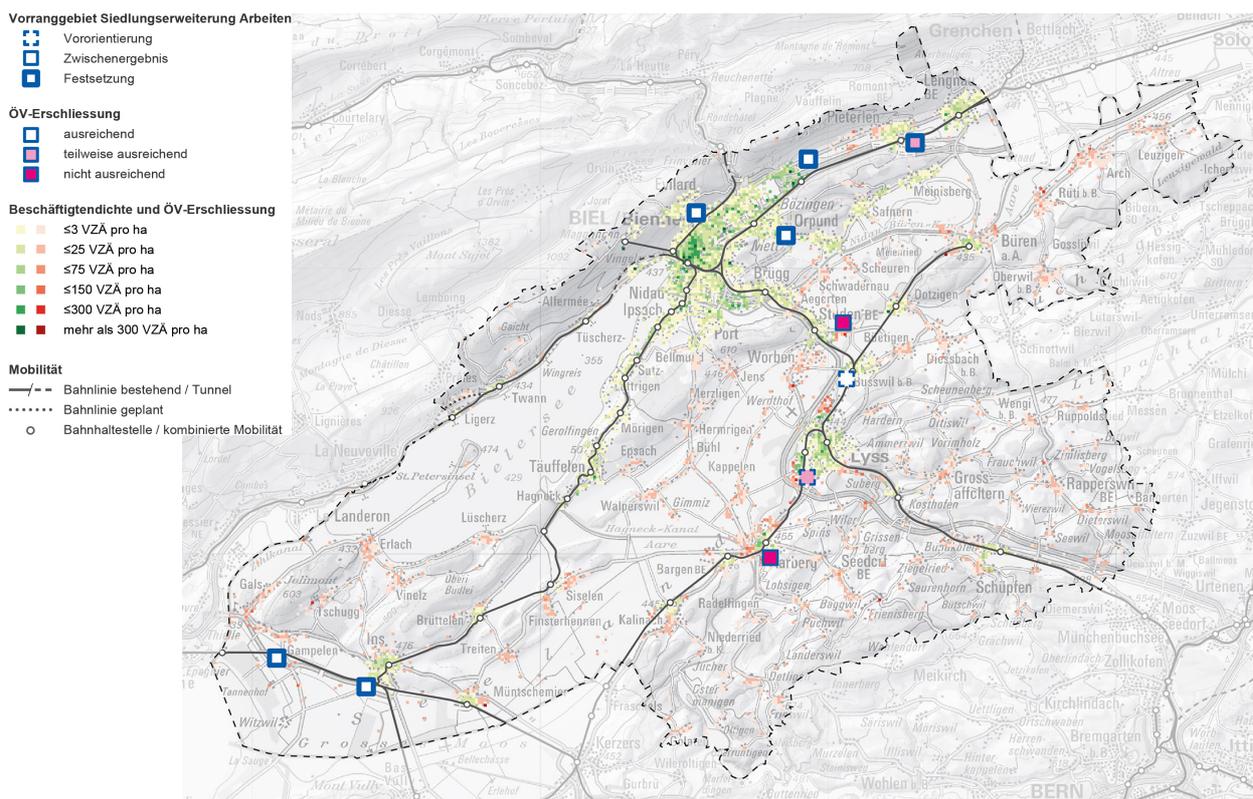


Abbildung 12 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten und ÖV-Güteklassen

2.1.16 Verkehrsdrehscheiben

Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für eine Strecke oder im Tagesablauf ist zunehmend ein Bedürfnis der täglichen Mobilität. Mit der Verbreitung neuer Transportmittel und Mobilitätsformen wie E-Bike, Bikesharing, Leicht- und Minifahrzeugen steigt die Bedeutung der kombinierten Mobilität. Dabei sind die Umsteigepunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und -netzen entscheidend. Sie erleichtern den Zugang zur umweltfreundlichen Mobilität und erhöhen die Effizienz des Gesamtverkehrssystems, indem sie für jede Strecke die Wahl des effizientesten Verkehrsmittels ermöglichen. Eine Schlüsselrolle spielen dabei die Verkehrsdrehscheiben.

Für die Verkehrsdrehscheiben sind im Kanton Bern die entsprechenden strategischen Grundsätze im kantonalen Richtplan und in der Gesamtmobilitätsstrategie festgelegt:

- » Richtplan Kanton Bern, Strategie
- » Gesamtmobilitätsstrategie 2022

Die Verkehrspolitik des Kantons Bern verfolgt dabei einen dezentralen Ansatz: An attraktiven Umsteigeorten soll insbesondere das Umsteigen vom Individualverkehr (Auto, Motorrad, Velo usw.) auf den öffentlichen Verkehr möglichst nahe am Startpunkt einer Reise erfolgen. Dadurch wird das Strassennetz bedeutend entlastet.

Gestützt auf die Typologie des Kantons Bern werden in der Region Biel-Seeland drei Verkehrsdrehscheiben unterschieden:

- » Der Bahnhof **Biel** ist die **zentrale Verkehrsdrehscheibe** der Region. Er verknüpft den Regional- und Fernverkehr der Bahn mit dem städtischen und regionalen Busnetz, dem städtischen Fuss- und Velowegnetz und Sharingangeboten. Er bietet zudem umfassende Informations-, Verkaufs- und Serviceangebote.

- » Die Bahnhöfe **Mett, Bözingenfeld, Brügg und Nidau** sind kleinere **urbane Verkehrsdrehscheiben** im Agglomerationskern, Sie ergänzen und entlasten den Bahnhof Biel und ermöglichen den Übergang zwischen S-Bahn, städtischen (und regionalen) Buslinien, Fuss- und Veloverkehr und Sharingangeboten.
- » Die Bahnhöfe **Aarberg, Lyss und Ins** nehmen als **regionale Knoten** eine ähnliche Funktion für die umliegenden Gemeinden im ländlichen Raum ein. Sie ermöglichen den Wechsel zwischen S-Bahn, lokalen und regionalen Buslinien, Fuss- und Veloverkehr und Sharingangeboten. Ergänzend dienen sie für den Umstieg vom MIV auf den ÖV.

Der Fokus der Verkehrsdrehscheiben liegt auf der Verknüpfung zwischen öffentlichem Fern- und Regionalverkehr, städtischen und regionalen Buslinien und dem Fuss- und Veloverkehr. Der MIV als Zubringer spielt eine untergeordnete Rolle. Das Umsteigen vom MIV auf den ÖV soll möglichst nahe am Startpunkt einer Reise erfolgen. Diese Funktion übernehmen die S-Bahn-Haltestellen ausserhalb des Agglomerationskerns mit entsprechenden Angeboten für Park+Ride, Bike+Ride und Sharing.

Die Verkehrsdrehscheiben sind eng verknüpft mit der Siedlungsentwicklung im Umfeld. Sie sollen als Standorte für Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten gestärkt und als attraktive öffentliche Räume gestaltet werden. Mit ihren Mobilitäts- und Versorgungsangeboten schaffen sie ideale Voraussetzungen für eine Siedlungsverdichtung und städtebauliche Aufwertung im Umfeld.

	Zentrale Drehscheibe	Urbane Drehscheibe	Regionaler Knoten	S-Bahn-Haltestelle
Mobilität				
Fernverkehr	x			
S-Bahn	x	x	x	x
MIV	(x)		(x)	x
Städtische Buslinien	x	x		
Regionale Buslinien	x	(x)	x	(x)
Fuss- und Veloverkehr	x	x	x	x
Carsharing / Bikesharing	x	x	x	(x)
Taxi	x			
Siedlung und Freiraum				
Siedlungsentwicklung nach innen	grossräumig	im Umfeld	im Umfeld	punktuell
Städtebauliche Aufwertung und attraktive öffentliche Räume	grossräumig	im Umfeld	im Umfeld	punktuell
Ergänzende Angebote				
Umfassendes Dienstleistungsangebot im und um den Bahnhof	x			
Grundangebot an Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten		x	x	
Keine oder untergeordnete Angebote und Dienstleistungen				x

Tabelle 10 Typisierung der Verkehrsdrehscheiben in der Region Biel-Seeland

2.1.17 Fuss- und Veloverkehr

Fussverkehr

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

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

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

Veloverkehr

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

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

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

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

Regionales Velowegnetz

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

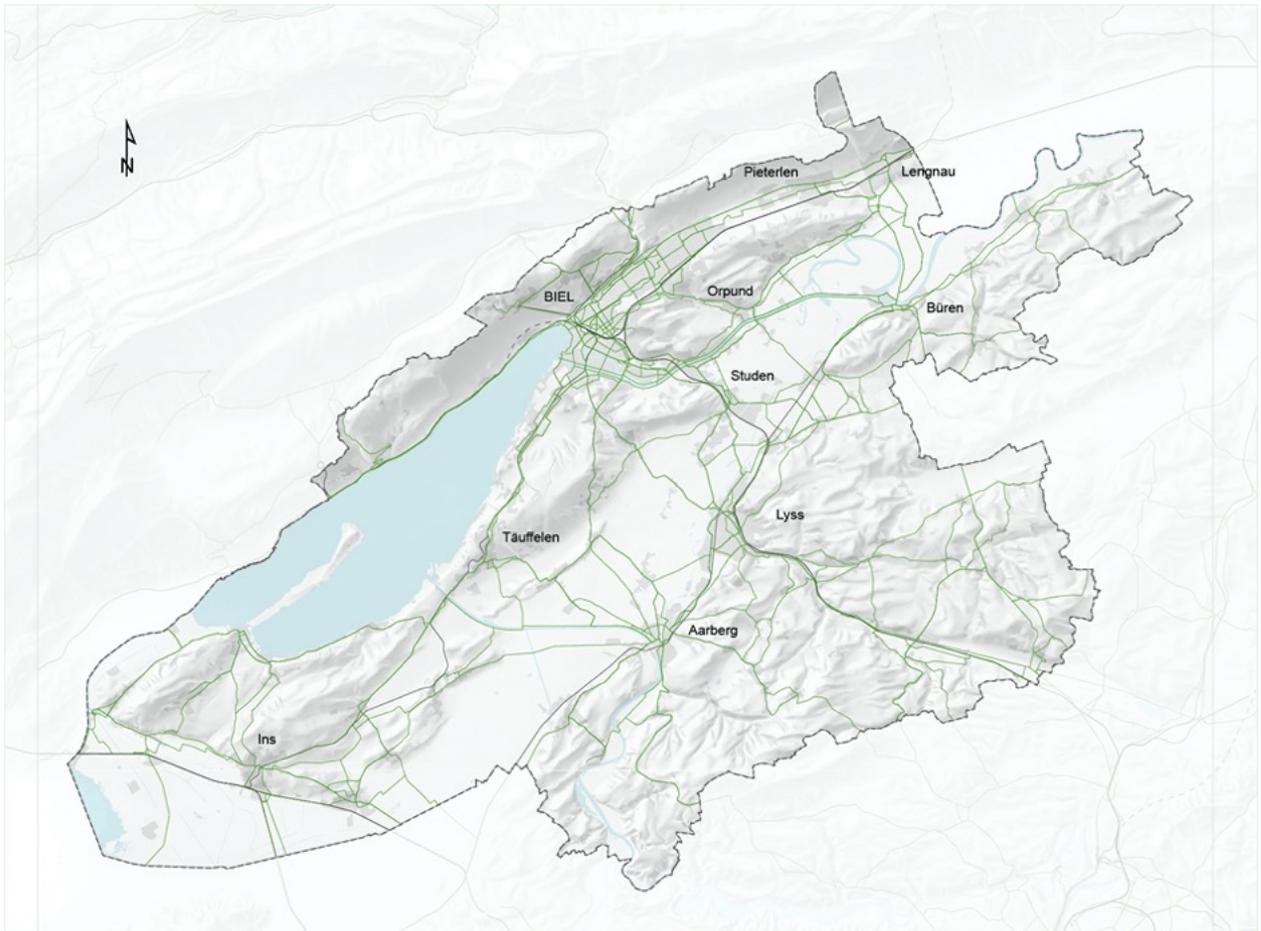


Abbildung 13 Regionales Velowegnetz

Quelle: Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Bike+Ride

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

Bikesharing

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

2.1.18 Neue Mobilitätsformen

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

2.2 Zukünftiger Zustand

2.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Gemäss den kantonalen Bevölkerungsszenarien (Szenario mittel) wird das Bevölkerungswachstum weiter anhalten. Das Trendszenario in Tabelle 119 lässt sich wie folgt zusammenfassen:

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

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

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

davon Zentren:

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

Werte gerundet. Summen können abweichen.

Tabelle 11 Wohnbevölkerung: Trendszenario 2035

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

2.2.2 Arbeitsplatzentwicklung

Zur künftigen Entwicklung der Beschäftigten gibt es keine verlässlichen Aussagen. Sie ist abhängig von der konjunkturellen Entwicklung, den künftigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und unternehmerischen Entscheidungen. Ausgehend von der bisherigen Entwicklung wird für die Arbeitsplätze dasselbe Wachstum angenommen wie für die Bevölkerung. Das daraus resultierende Trendszenario ist in Tabelle 1210) abgebildet. Demnach arbeiten im Jahr 2035 in der Region rund 103 000 Personen. Dies entspricht einer Zunahme um 15 800 Personen und einem jährlichen Wachstum von 1,0 Prozent. 75 Prozent dieses Wachstums entfällt auf die Zentren, knapp 60 Prozent auf die Stadt Biel.

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

davon Zentren:

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

Werte gerundet. Summen können abweichen.

Tabelle 12 Beschäftigte: Entwicklung 2008 bis 2016 und Trendszenario 2035

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

2.2.3 Versorgung

Öffentliche Einrichtungen

In verschiedenen Versorgungsbereichen ist ein Trend zur räumlichen Konzentration der Angebote zu beobachten, so bei den Schulen, bei der Verwaltung, bei der Sicherheit oder bei der Altersversorgung.

In der Agglomeration sind Defizite im Bereich der Bäder festzustellen, wo jedoch durch die verstärkte Kooperation zwischen den Strandbädern Biel und Nidau Synergien genutzt werden könnten. Ebenso fehlt ein grossflächiger Standort für temporäre Anlässe (Messen, Konzerte, Zirkus, usw.). Festzustellen ist, dass - von den Schulen abgesehen - die meisten öffentlichen Einrichtungen durch die jeweilige Standortgemeinde betrieben werden.

Konsumgüterversorgung

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

Erholungs- und Freizeiteinrichtungen

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

2.2.4 Verkehrsintensive Vorhaben

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

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

2.2.5 Baulandbedarf Wohnen

Kapazität der Bauzonenreserven

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

Wohnbaulandbedarf gemäss kantonalem Richtplan

Der Baulandbedarf für Wohnen wird durch den kantonalen Richtplan festgelegt (Massnahmenblatt A_01).

Er ergibt sich aus der Differenz zwischen dem theoretischen Wohnbaulandbedarf, der auf dem angestrebten Bevölkerungswachstum pro Raumtyp basiert, und den bestehenden Bauzonenreserven in der Gemeinde. Nur wenn der 15-jährige Baulandbedarf die massgebenden Bauzonenreserven übersteigt, sind Einzonungen möglich. Andernfalls müssen zuerst die vorhandenen Reserven mobilisiert werden.

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

Raumtyp	Gemeinde	Wohnbaulandbedarf in ha	Bilanz in ha
Urbane Kerngebiete der Agglomeration	Biel (Zentrum 2. Stufe)	34.0	34.0
	Brügg	0.8	0.8
	Ipsach	0	-2.2
	Nidau	6.9	6.9
	Port	0	-3.4
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	Aarberg (Zentrum 4. Stufe)	8.8	8.8
	Aegerten	0	-1.2
	Büren an der Aare (Zentrum 4. Stufe)	2.3	2.3
	Evilard	0	-12.3
	Ins (Zentrum 4. Stufe)	0	-6.4
	Lengnau (Zentrum 4. Stufe)	0	-0.3
	Lyss (Zentrum 3. Stufe)	20.6	20.6
	Mörigen	0	-2.1
	Orpund (Zentrum 4. Stufe)	0	-8.7
	Pieterlen (Zentrum 4. Stufe)	0	-2.3
	Schüpfen	4.2	4.2
	Studen (Zentrum 4. Stufe)	5.2	5.2
Sutz-Lattrigen	0	-3.5	

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

Tabelle 13 Wohnbaulandbedarf der Gemeinden, Stand 2018
 Datengrundlage: Erhebung AGR (2019)

2.2.6 Strassennetz

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

Verzicht auf A5 Westast

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

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

Im März 2017 reichte der Kanton Bern das Ausführungsprojekt A5 Westumfahrung Biel beim UVEK zur Genehmigung ein. Aufgrund der grossen Opposition in der Region Biel beantragte der Kanton beim UVEK im Februar 2019 die Sistierung des Verfahrens und startete den breit abgestützten «Dialogprozess Westast Biel».⁴ Gestützt auf die Empfehlungen aus dem Dialogprozess zog der Kanton Bern das Ausführungsprojekt im Dezember 2020 zurück. Im Januar 2021 schrieb das UVEK das Plangenehmigungsverfahren für das Ausführungsprojekt ab und hob den Enteignungsbann auf.

Strategische Neuausrichtung der A5 Umfahrung Biel

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

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

Übergeordnete Projektorganisation

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

Porttunnel und Schliessung der Nationalstrassenlücke in Abklärung

Vor dem Hintergrund des erwarteten weiteren Bevölkerungswachstums und der zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse haben Kanton, Region und Gemeinden eine Gesamtmobilitätsstudie für den Raum Biel West ausgelöst, die aufzeigen soll, wie künftig ein funktionsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem erreicht werden kann. Im Rahmen der Gesamtmobilitätsstudie wird insbesondere untersucht, welchen Beitrag zur Zielerreichung der Porttunnel, die Schliessung der Netzlücke im Nationalstrassennetz sowie Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr, ÖV und MIV leisten können. Die Ergebnisse der Studie sollen Mitte 2025 vorliegen und als Grundlage für die anschliessenden politischen Richtungsentscheide dienen.

⁴ Dokumentation zum Dialogprozess Westast Biel: www.westast-dialog.ch

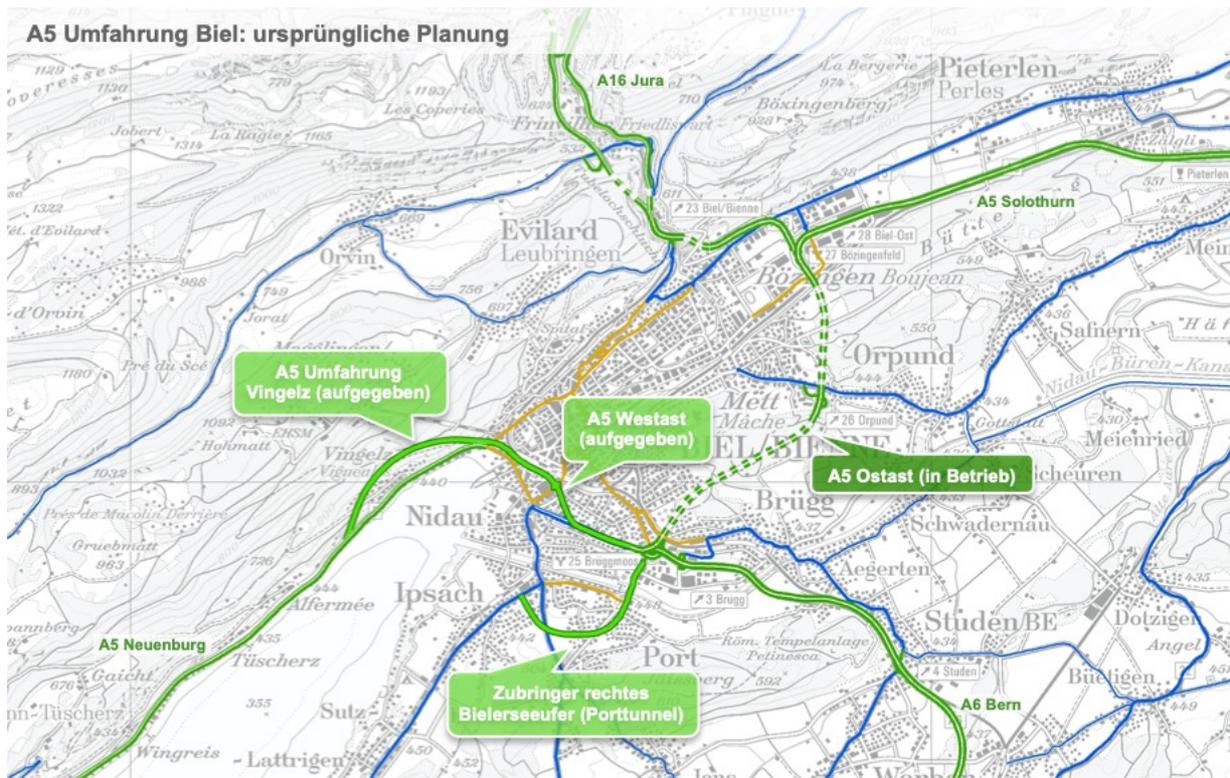


Abbildung 14 Ursprüngliche Planung der A5 Umfahrung Biel mit Ostast (in Betrieb), Westast, Umfahrung Vingelz und Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel)
 Kartengrundlage: Übergeordnetes Strassennetz, TBA

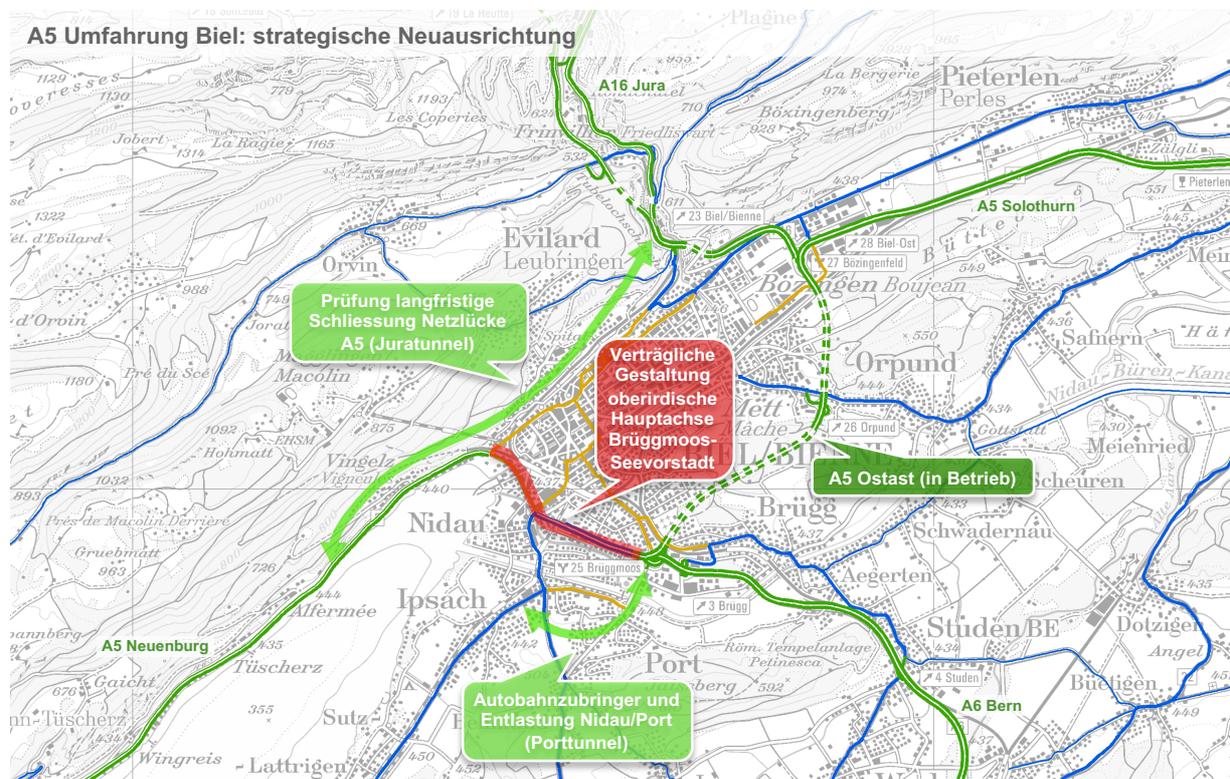


Abbildung 15 Strategische Neuausrichtung der A5 Umfahrung Biel mit Ostast (in Betrieb), oberirdischer Hauptachse Brüggmoos-Seevorstadt, Porttunnel und Juratunnel zur Schliessung der Netzlücke A5
 Kartengrundlage: Übergeordnetes Strassennetz, TBA

2.2.7 Verkehrsaufkommen

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

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

2.2.8 Liniennetz und ÖV-Angebot

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

- » RE-Halbstundentakt Bern-Neuenburg über Ins (STEP 2025)
- » Halbstundentakt im Regionalverkehr Biel-Neuenburg nach Inbetriebnahme des Ligerztunnels

Gemäss dem geltenden Angebotsbeschluss 2022-2026 des Grossen Rats und dem Entwurf des Regionalen Angebotskonzepts 2027-2030 der Regionalen Verkehrskonferenz RVK sind zudem Angebotsverdichtungen auf diversen ÖV-Linien vorgesehen.

3 Handlungsbedarf

3.1 Übergeordneter Kontext

Positionierung der Region im übergeordneten Kontext

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

Innerregionale Zusammenarbeit

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

3.2 Stärken und Schwächen

Bevölkerung und Wirtschaft

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

Siedlung

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

Landschaft

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

Mobilität und Verkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> » Gute Erreichbarkeit der Region für alle Verkehrsträger » Gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs » Entlastungswirkung des Ostasts der A5 Umfahrung » Gute topographische Verhältnisse für den Veloverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> » Mangelhafte Verkehrserschliessung auf der Ost-West-Achse ab Brügg zum linken und rechten Seeufer (v.a. auf der Strasse) » Mangelhafte Erreichbarkeit für ÖV und Fuss- und Veloverkehr von regionalen Zielschwerpunkten (insb. Bözingenfeld, Brüggmoos) » Fehlende oder ungenügende ÖV-Erschliessung von Arbeitszonen (Lyss, Studen) » Kapazitätsengpässe auf stark ausgelasteten ÖV-Linien in Spitzenzeiten (Biel-Bern, Ins-Biel, Aarberg-Lyss) » Begrenzte Kapazitäten im Strassennetz erschweren künftige Entwicklung im Agglomerationskern und in Lyss » Wirtschaftliche Grenzen der ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum » Ungenügende Erschliessung Industriezone Lyss Nord/Areal Vibeton Kies AG und dadurch Belastung des Zentrums » Ungenügende Anschlüsse Studen an die A6 und Biel-Nord an die A16

3.3 Handlungsbedarf Bevölkerung und Wirtschaft

Bevölkerungsentwicklung

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

Arbeitsplatzentwicklung

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

Öffentliche Einrichtungen

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

Konsumgüterversorgung

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

Erholungs- und Freizeiteinrichtungen

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

3.4 Handlungsbedarf Siedlung

Siedlungsverdichtung

Das in der Region erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung kann im bestehenden Siedlungsgebiet aufgenommen werden (vgl. Kapitel 2.1 und 2.2).

Das Wachstum soll zum grössten Teil in der Agglomeration Biel/Lyss und in den regionalen Zentren konzentriert werden, wo die Baulandreserven begrenzt sind. Dies erfordert eine aktive und konsequente Strategie der Siedlungsverdichtung. Gleichzeitig ist in Gebieten mit heute ungenügender ÖV-Erschliessung das Angebot zu verbessern (z.B. im Raum Aegerten-Studen-Worben). Siedlungserweiterungen sind nur in Betracht zu ziehen, wenn die Potenziale der Siedlungsentwicklung nach innen ausgeschöpft sind, und nur an Standorten mit sehr guter ÖV-Erschliessung.

Im ländlichen Raum übersteigen die Baulandreserven den langfristigen Bedarf, Siedlungserweiterungen sind nicht notwendig.

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

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

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

Erschliessungsanforderungen an die Siedlungsentwicklung

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

3.5 Handlungsbedarf Verkehr und Mobilität

Gesamtverkehr

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

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

Öffentlicher Verkehr

Die öffentliche Verkehrserschliessung ist im Rahmen der Planungen der Regionalen Verkehrskonferenz RVK in den letzten Jahren sukzessive verbessert worden und weist heute einen guten Stand auf. Es bestehen aber weiterhin verschiedene Erschliessungslücken bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten sowie Wohn- und Arbeitsschwerpunkten:

- » Aarberg, Mühlifeld (S-VA.2.1)
- » Büren an der Aare, Galgenfeld (S-VW.2.2)
- » Büren an der Aare, Solothurnstrasse (S-VW.2.4)
- » Büren an der Aare, Schüre (S-VW.2.3)
- » Lengnau, Rolli-Ost (S-VW.2.6)

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

Zum Doppelspurausbau auf der Linie Biel-Neuenburg (Ligerztunnel) läuft das Plangenehmigungsverfahren, die Inbetriebnahme ist per Ende 2029 vorgesehen. Im RGSK sind längerfristige Vorstellungen zur öffentlichen Verkehrserschliessung zu berücksichtigen. Dazu gehören der Doppelspurausbau auf der Linie Ipsach-Biel, die dritte Spur Biel-Lengnau sowie weitere Doppelspurabschnitte auf der Linie Bern-Neuenburg

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

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

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

Strassennetz

Im Rahmen des RGSK werden für die Schwachstellen im Strassennetz Massnahmen aufgezeigt. Im Vordergrund stehen Sanierungen und Neugestaltungen der bestehenden Anlagen. Die Vorschläge des Richtplans linkes Bielerseeufer zur Führung und Gestaltung der A5 sind in das RGSK übernommen worden. Aus regionaler Sicht ebenfalls zu thematisieren sind der Ausbau der A6 zwischen Lyss und Biel auf vier Spuren, der Vollanschluss Studen (A6), der Anschluss der A16 an die A1 (via Kerzers oder Löwenberg), Erschliessungsvorhaben von regionaler Bedeutung (Industriezone Lyss Nord und Areal Vibeton Kies AG) sowie die Option einer Umfahrung Aarberg-Kerzers.

In Büren an der Aare konnte dank Massnahmen im Ortskern die Verkehrssituation verbessert werden. In der Folge kann von einer Umfahrung abgesehen und entsprechende Korridore freigegeben werden.

Im Raum Ins/Gampelen/Gals ist im Zusammenhang mit der Entwicklung bestehender Arbeitszonen mit einer markanten Verkehrszunahme zu rechnen. Durch geeignete Massnahmen zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) ist hier Einfluss zu nehmen, um der Trendentwicklung gemäss Gesamtverkehrsmodell entgegenzuwirken.

Im Umfeld des Autobahnanschlusses Münchenbuchsee sind mit dem kantonalen Verkehrsprüfzentrum und dem Bodenverbesserungsprojekt Schönbrunnen grössere Vorhaben in Planung, die zu Mehrverkehr im Raum Rapperswil führen werden.

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

Fussverkehr

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

Veloverkehr

Das Velo hat grosses Potenzial für den Alltagsverkehr, das durch E-Bikes noch erheblich vergrössert wird. Um das Potenzial auszuschöpfen, braucht es ein dichtes und qualitativ hochstehendes Velowegnetz mit direkten und sicheren Verbindungen zu den Zielgebieten und ÖV-Haltestellen. Das regionale Velowegnetz weist noch zahlreiche Netzlücken und Konfliktstellen auf. Mit der Zunahme des Veloverkehrs und insbesondere der E-Bikes steigen die Ansprüche und die Konflikte im Strassenverkehr, auch zwischen Fuss- und Veloverkehr. Auf den Hauptverkehrsachsen wird das Konfliktpotenzial aufgrund der angestrebten Bündelung des MIV und der Priorisierung des ÖV weiter zunehmen.

Bike+Ride

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

Park+Ride

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

3.6 Handlungsbedarf Land- und Forstwirtschaft

Bedeutung der Land- und Forstwirtschaft für die Region

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

Kulturlandverlust

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

Strukturwandel in der Land- und Forstwirtschaft

Der Strukturwandel stellt die Landwirtschaftsbetriebe stetig vor neue Herausforderungen. Die Region und die Gemeinden sollen ihren (beschränkten) Handlungsspielraum nutzen, um möglichst günstige Rahmenbedingungen für die Landwirtschaft zu schaffen. Die Möglichkeiten der Neuen Regionalpolitik des Bundes sind auszuschöpfen. Mögliche Massnahmen wie die Verbesserung des Flurwegnetzes, Nebenerwerbsmöglichkeiten,

die Nutzung leerstehender Landwirtschaftsgebäude, die Errichtung von Intensivlandwirtschaftszonen, Massnahmen zur Verbesserung der Bodenqualität, die Förderung der Biomasseenergie usw. sind in der weiteren Planung zu prüfen. Um bessere Rahmenbedingungen für die Forstwirtschaft zu schaffen, sind die vielerorts kleinteiligen Eigentumsstrukturen zu bereinigen.

Funktionswandel bei der Land- und Forstwirtschaft

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

3.7 Handlungsbedarf Natur und Landschaft, natürliche Ressourcen

Zersiedelung und Verarmung der Landschaft

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

Ökologische Aufwertungen

Im Seeland bestehen erfreuliche Ansätze zur ökologischen Aufwertung und Pflege der Landschaft (Biotopverbund Grosses Moos, Landschaftswerk Biel-Seeland bis 2021). Diese Bestrebungen sollen gefördert und ausgebaut werden. Neben flächendeckenden Aufwertungsmassnahmen ist den ökologischen Verbindungskorridoren sowie den Wildwechsellinien besonderes Gewicht beizumessen. Auch Übergangszonen, beispielsweise zwischen Landwirtschafts- und Waldflächen und zwischen Land und Wasser, stehen im Zentrum der Betrachtung.

Naturschutz

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

Natürliche Ressourcen

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

Erholung

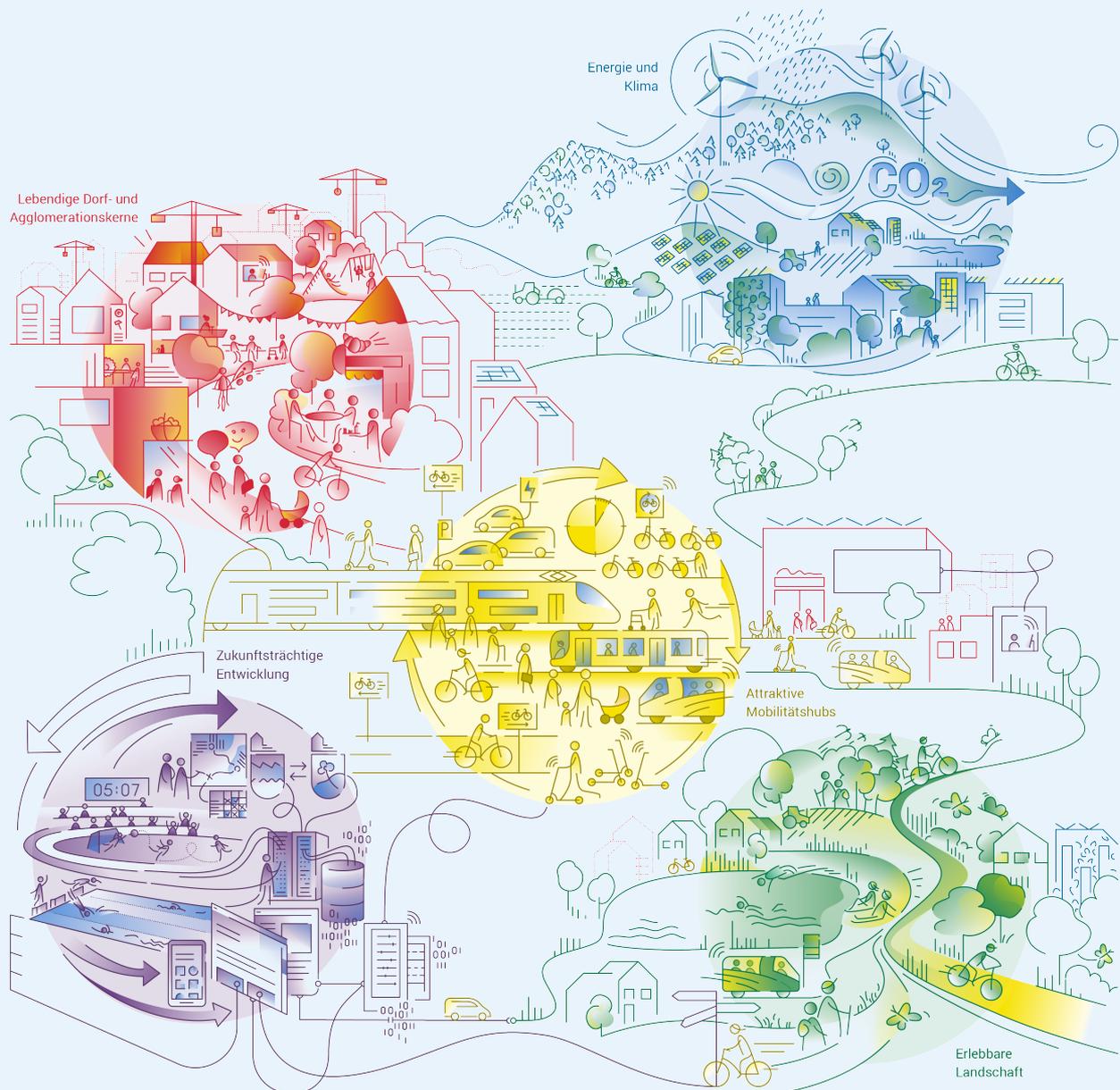
Die Naherholungsgebiete sind zu erhalten und bei Bedarf auszustatten. Nutzungskonflikten, zum Beispiel entlang der See- und Flussufer, ist mit geeigneten Massnahmen zu begegnen.

4 Strategie

4.1 Vorgaben des kantonalen Richtplans

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

4.2 Zukunftsbild Ins/Erlach, Lyss/Aarberg, Unteres Seeland



Lenkung der Mobilität: Die Gemeinden nehmen die vielfältigen Möglichkeiten zur Lenkung der Mobilität wahr. Neben der Parkierungsregulierung wird ein aktives Mobilitätsmanagement betrieben und bei neuen Siedlungsentwicklungen werden verkehrliche Massnahmen geprüft.

Lebendige Dorf- und Agglomerationskerne

In der Region Biel-Seeland werden die Dorf- und Agglomerationskerne lebendig gehalten und weiterentwickelt. Durch intelligente Innenentwicklung und die Revitalisierung vorhandener Potenziale entstehen einladende und belebte Orte, die das städtische und dörfliche Leben bereichern und den gesellschaftlichen Zusammenhalt fördern. Hierbei wird besonders Wert auf attraktive, multifunktionale öffentliche Räume gelegt, die als Herzstück der Gemeinden dienen und den Austausch innerhalb und zwischen den Ortschaften anregen. Innovative Konzepte in den Bereichen Wohnen, Arbeiten und lokale Versorgung tragen dazu bei, dass die Region Biel-Seeland ein attraktiver Lebensraum bleibt. Folgende Ziele setzt sich seeland.biel/bienne bis 2040:



Wachstum nach innen: Die Region setzt auf ein sorgfältiges Wachstum im Bestand und aktiviert die vorhandenen Innenentwicklungspotenziale.

Attraktive Dorfkerne: Die Gemeinden stärken die Attraktivität ihrer Dorfkerne durch eine qualitätsvolle Gestaltung der öffentlichen Freiräume und Begegnungsorte. Der Austausch und das gegenseitige Kennenlernen der unterschiedlichen Dorfkerne in der Region werden gefördert.

Bedarfsgerechte lokale Angebote: Die Gemeinden setzen auf ein regional koordiniertes Angebot an Einkaufs- und Restaurationsbetrieben mit innovativen Betriebs- und Nutzungskonzepten.

Würdevolles Wohnen im Alter: Die Gemeinden bieten ein regional abgestimmtes und innovatives Angebot an Wohn- und Pflegeangeboten für Menschen im Alter an.

Wohnen und Arbeiten im Dorf: Die Gemeinden im ländlichen Raum setzen auf einen guten Mix aus Wohnen und Arbeiten, schaffen die erforderlichen Rahmenbedingungen und unterstützen innovative Wohn- und Arbeitsangebote.

Lokales Gewerbe dezentral fördern: Nichtstörendes Kleingewerbe wird wieder vermehrt ins Siedlungsgebiet integriert.

Siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs: Die Verträglichkeit des Strassenverkehrs mit den Nutzungen in und um den Strassenraum wird mit baulichen und betrieblichen Massnahmen erhöht. Negative Auswirkungen des Verkehrs wie Lärm, Luftschadstoffe oder Trennwirkungen werden reduziert. Besonders belastete Strassenräume werden mit Fokus auf mehr Lebensqualität weiterentwickelt. Dabei werden verschiedene Lösungsansätze geprüft.



Erlebbar Landschaft

In der Region Biel-Seeland wird die natürliche Umgebung bewahrt und als lebendiges Mosaik aus Biodiversität und Erholungsräumen geschätzt und gefördert. Das Engagement für eine erlebbare Landschaft spiegelt sich in der kontinuierlichen Aufwertung der Naturqualitäten und der sorgfältigen Integration und Vernetzung von Freizeit- und Erholungsorten wider. Dieses Neben- und Miteinander schafft ein Gleichgewicht, das einen grossen Beitrag an die Identität der Region leistet. Folgende Ziele setzt sich seeland.biel/bienne bis 2040:

Natur- und Landschaftsqualitäten: Heutige Qualitäten sind gesichert und die Biodiversität und ökologische Vernetzung ist gegenüber heute gestiegen.

Attraktive Freizeitnetze: Mountainbike-Routen sind regional geplant und, wo sinnvoll, separat geführt. Wanderwege und Velowege für die Freizeit sind attraktiv und für den Tourismus erschlossen.

Ausflugsziele und Erholungs-Hotspots: Ausflugsziele und Erholungs-Hotspots sind optimal über das Fuss- und Velowegnetz erschlossen sowie wenn möglich mit dem ÖV erreichbar.

Attraktive Siedlungsränder: Die Siedlungsränder sind so ausgestaltet, dass sie die Eingliederung der Siedlung in die Landschaft, die ökologische Vernetzung und die Erreichbarkeit der Erholungsgebiete fördern.

Gemeindeübergreifende Zusammenarbeit

Die Region steht an der Schwelle zu einer zukunftsorientierten Entwicklung, in der gemeindeübergreifende Zusammenarbeit und vernetztes Denken im Vordergrund stehen. Im Zentrum dieser Entwicklung steht das Ziel, durch verstärkten Austausch sowie gemeinsame Initiativen und Projekte eine widerstandsfähigere, lebendigere und nachhaltigere Region zu schaffen. Diese Vision wird durch die Integration von innovativen Ansätzen in verschiedenen Schlüsselbereichen wie der Schaffung einer Smart Region, der Entwicklung gemeinsamer Sportinfrastrukturen, dem effizienten Management von Arbeitszonen und der Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden verwirklicht. Folgende Ziele setzt sich seeland.biel/bienne bis 2040:



Smart Region Biel-Seeland: Die Region nutzt die digitale Transformation um ihre Angebote, Dienstleistungen und Schnittstellen mit der Bevölkerung zu verbessern.

Gemeinsame Sportinfrastrukturen: Das Angebot und die Weiterentwicklung der Sportinfrastrukturen werden regional koordiniert.

Regionales Arbeitszonenmanagement: Die vorhandenen Arbeitsplatzpotenziale werden regional koordiniert und vermarktet.

Gemeindeübergreifende Zusammenarbeit: Die Gemeinden stärken die Zusammenarbeit bei hoheitlichen Aufgaben und machen einen Schritt hin zu Gemeindegemeinschaften.



Energie und Klima

In der Region Biel-Seeland wird das Thema Energie und Klima mit strategischer Weitsicht und innovativen Ansätzen angegangen. Durch die Förderung von erneuerbaren Energien und mit Anreizen für deren Nutzung wird ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Dieser Ansatz trägt nicht nur zur Reduktion der CO₂-Emissionen bei, sondern fördert auch die lokale Wirtschaft und Energieunabhängigkeit. Folgende Ziele setzt sich seeland.biel/bienne bis 2040:

Erneuerbare Energien: Die Region setzt auf erneuerbare Energiegewinnung mit Wind und Solar. Dazu schafft sie attraktive Rahmenbedingungen.

Dekarbonisierung: Die Region setzt auf einen klaren Kurs zur Reduktion der CO₂-Emissionen.

Anpassung an den Klimawandel: Die Region gestaltet aktiv öffentliche Gebäude, Grünflächen und Parks zur Minderung der Effekte des Klimawandels.

4.3 Entwicklungsziele

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

Stärkung der Standortgunst

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

Innerregionale Zusammenarbeit

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

Bevölkerungsentwicklung

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

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

Arbeitsplatzentwicklung

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

Siedlungsentwicklung

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

Gezielte Förderung von Wohnstandorten

- » Im Interesse einer konzentrierten Siedlungsentwicklung soll die künftige Einwohner- und Siedlungsent-

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

- » Gemeinden ausserhalb der für die Siedlungserweiterung prioritären Gebiete sollen sich gemäss dem Spielraum, welcher durch den kantonalen Richtplan zur Bemessung des Baulandbedarfs gegeben ist, entwickeln können. In diesen Gemeinden soll die Einwohnerzahl mindestens gehalten werden.
- » Die Region strebt mittelfristig an, Ausgleichsmassnahmen zu Gunsten von Gemeinden ausserhalb der für die Siedlungserweiterung prioritären Gebiete zu schaffen.
- » Der zur Erreichung der Bevölkerungsentwicklung entstehende Wohnungsbedarf soll soweit als möglich durch Verdichtung bestehender Siedlungsgebiete sowie durch eine bodensparende Bebauung von nicht überbautem Land gedeckt werden.

Stärkung der wirtschaftlichen Standortgunst

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

Verdichtung und Aufwertung bestehender Siedlungsstrukturen

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

Förderung siedlungsverträglicher Verkehrsinfrastrukturen

- » Die übergeordnete und regionsinterne Verkehrserschliessung auf Schiene und Strasse soll verbessert werden, namentlich durch
 - » Realisierung des Porttunnels und langfristige Schliessung der Netzlücke der A5
 - » Optimierung der Anbindung der Region an das nationale Bahnnetz
 - » Optimierung der regionsinternen Verkehrserschliessung auf der Ost-West-Achse insbesondere für den Strassenverkehr und für den Transport von Gütern (K22)
 - » Verbesserung der ÖV-Erschliessung, namentlich durchgehende ÖV-Achse rechtes Bielerseeufer-Bözingenfeld.

- » Die publikumsorientierten Standorte der Region – Zentren, Bildungseinrichtungen, Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Erholungsgebiete, wichtige ÖV-Haltestellen – werden in ihrer Erreichbarkeit aufgewertet, indem die Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr verbessert und ein ausreichendes Angebot von Veloabstellplätzen geschaffen werden.
- » Der Komfort und die Sicherheit für den Langsamverkehr sowie für Personen mit eingeschränkter Mobilität werden innerhalb des Siedlungsgebietes flächendeckend verbessert.
- » Die Verkehrssicherheit wird durch systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten verbessert.

Förderung des Veloverkehrs

- » Die Verbindungen für den Veloverkehr sollen für alle Zielgruppen sicher, kohärent, direkt und komfortabel sein. Es wird ein differenziertes Velowegnetz mit folgenden Routenkategorien geschaffen:
 - » Velobahnen: für den überörtlichen Pendlerverkehr auf Verbindungen mit grossem Potenzial, mit erhöhtem Ausbaustandard
 - » Direkttrouten⁶: direkte Routen meist entlang der Hauptverkehrsachsen für schnelle und geübte Alltags-Velofahrende
 - » Komforttrouten⁶: für Alltagsvelofahrende mit erhöhten Komfort- und Sicherheitsbedürfnissen, wenn möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen
 - » Kombinierte Direkt- und Komforttrouten: in bestimmten Situationen werden Direkt- und Komforttrouten abschnittsweise kombiniert geführt, es gelten die Anforderungen beider Kategorien

Erhaltung und Stärkung der Land- und Forstwirtschaft

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

Aufwertung der Natur- und Landschaftsräume

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

Förderung einheimischer, erneuerbarer Energiequellen

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

⁶ Terminologie bzw. Routenkategorie gemäss regionalem Velonetzplan Biel-Seeland 2021. Wird im Rahmen der Aktualisierung 2026 überprüft.

4.4 Räumliches Entwicklungsleitbild

Leitsätze

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

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

Räumliches Entwicklungsleitbild

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

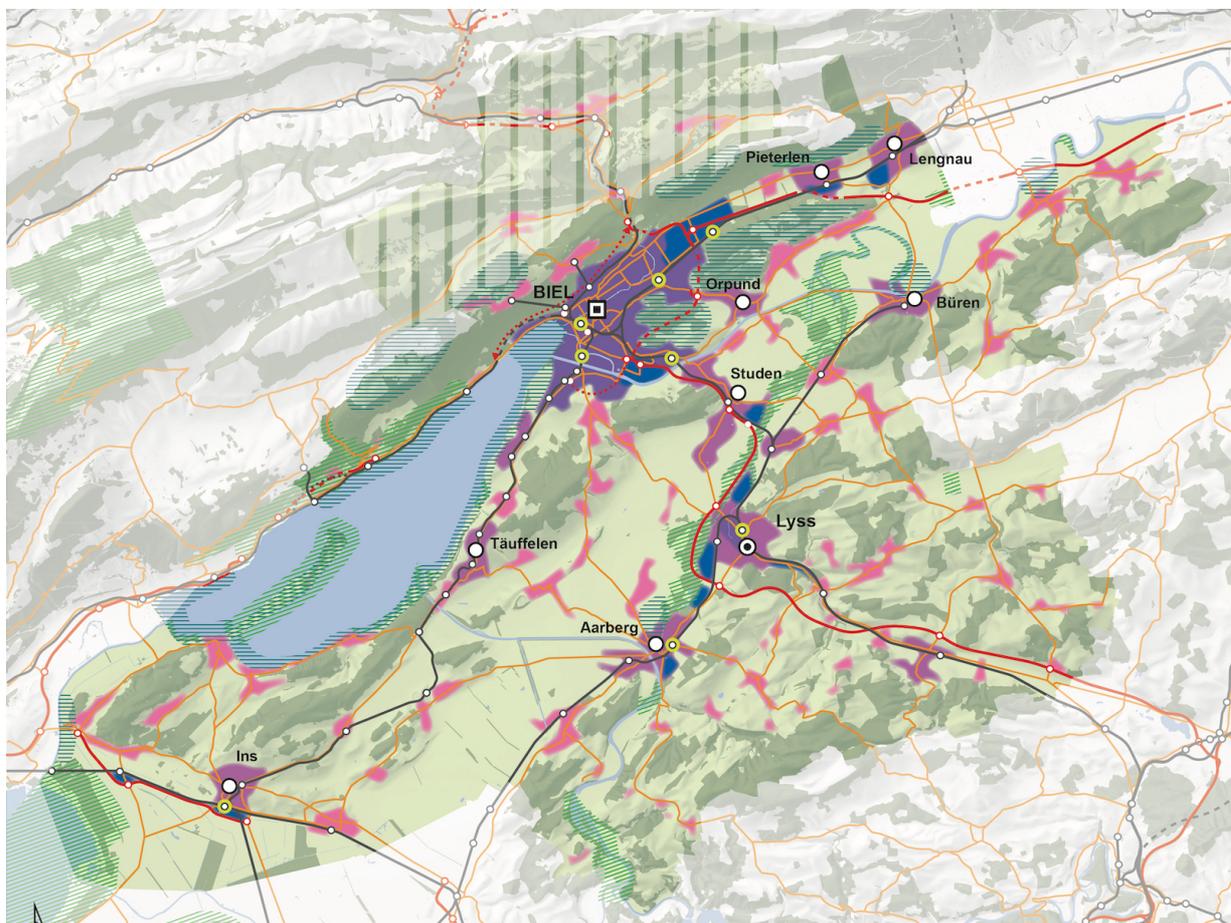


Abbildung 16 Räumliches Entwicklungsleitbild

Landschaftsraum



Landwirtschaftsgebiet

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



Wertvolle Landschafts- und Naturräume

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



Regionale Erholungsgebiete

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

Siedlungsraum



Agglomerationskern

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



Entwicklungsachsen

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



Ländlicher Raum

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



Arbeitsschwerpunkte Industrie und Gewerbe

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

Zentren



Kantonales Zentrum (2. Stufe)

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



Regionales Zentrum (3. Stufe)

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



Teilregionale Zentren (4. Stufe)

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

Mobilität



Öffentlicher Verkehr



- » Der Agglomerationskern wird flächendeckend mit hohem Takt und zuverlässigem Fahrplan durch das städtische Busnetz erschlossen. Die Linien verkehren im 10 Minuten-Takt, auf Hauptachsen häufiger.
- » Auf den Entwicklungsachsen bieten die regionalen Bahn- und Buslinien schnelle und zuverlässige Verbindungen in die Zentren und in den Agglomerationskern im 15 Minuten-Takt.
- » Im ländlichen Raum verbinden die regionalen Buslinien die Dörfer mit den Versorgungszentren und Bahnhaltstellen im 30 Minuten-Takt und bieten attraktive Umsteigebeziehungen auf die Bahn.
- » Ortsbusse und flexible Angebote für Randzeiten und periphere Gebiete ergänzen das Angebot für die Feinerschliessung.
- » Busspuren und Verkehrsmanagement gewährleisten optimierte und stabile Reisezeiten.

Fuss- und Veloverkehr

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



Kombinierte Mobilität

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



Verkehrsdrehscheiben

- » Verkehrsdrehscheiben ermöglichen das einfache und effiziente Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und bieten Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf. Folgende Bahnhöfe werden als Verkehrsdrehscheiben verbessert:
 - Biel (Zentrale Verkehrsdrehscheibe)
 - Mett, Bözingenfeld, Brügg, Nidau (urbane Verkehrsdrehscheiben im Agglomerationskern)
 - Aarberg, Ins, Lyss (Regionale Knoten)



Motorisierter Individualverkehr



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



- » Das übrige Strassennetz dient der Feinerschliessung und wird siedlungsorientiert gestaltet. Zentrumsbereiche, Ortskerne und Wohnquartiere werden als Niedrigtempozonen gestaltet.
- » Strassen mit eingeschränkter Wohn- und Lebensqualität werden entlastet, die Luft- und Lärmbelastung wird reduziert.

4.5 Teilgebietskonzepte

Die Teilgebietskonzepte konkretisieren das räumliche Entwicklungsleitbild für die einzelnen Teilgebiete. Für den Raum der Agglomeration Biel/Lyss bestehen zudem aktuelle Teilstrategien aus dem Agglomerationsprogramm der 5. Generation, die im RGSK nicht abgebildet werden.

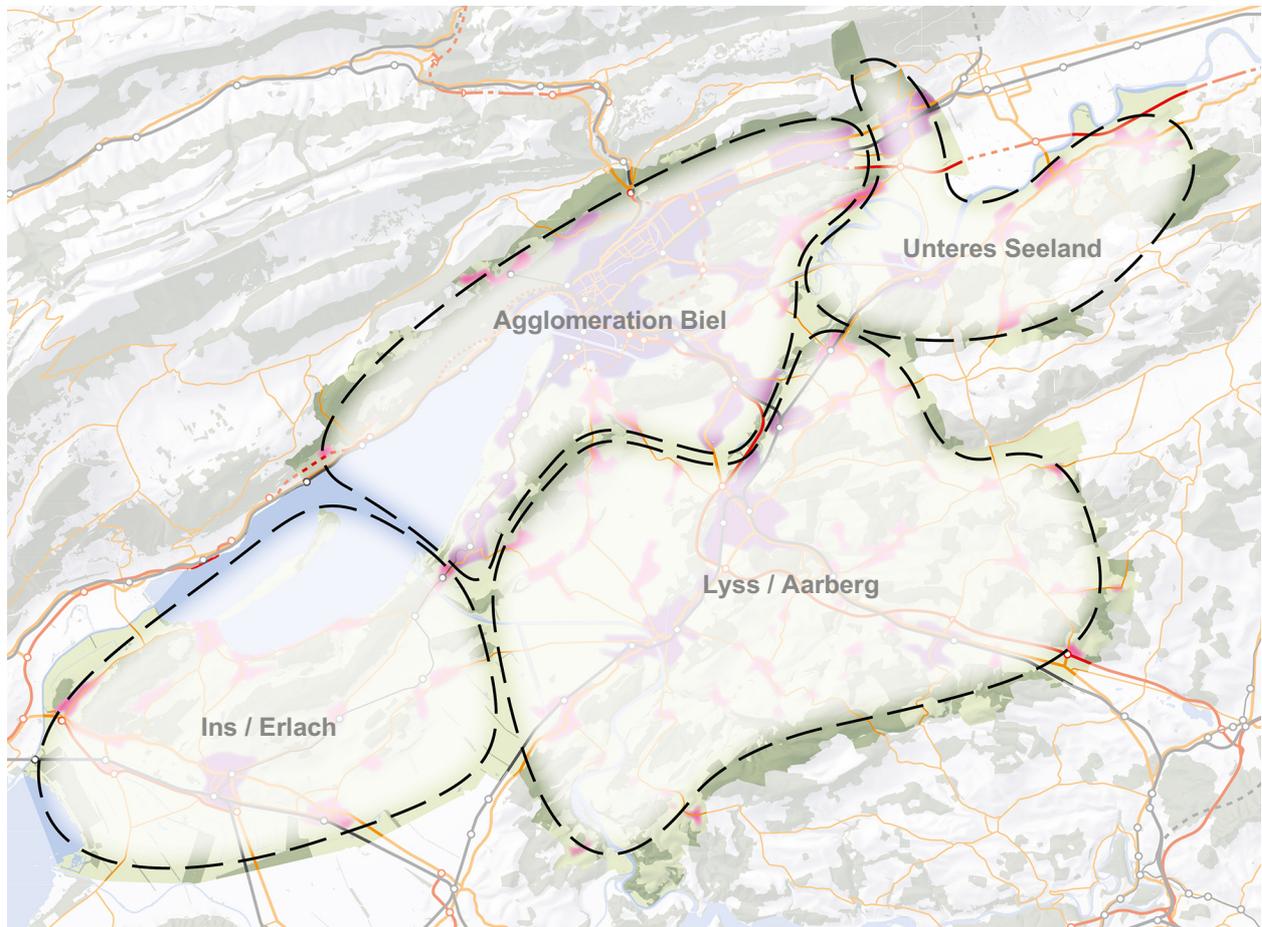


Abbildung 17 Perimeter der Teilgebietskonzepte

4.5.1 Teilgebietskonzept Lyss / Aarberg

Räumliche Entwicklung

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

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

Verkehr

- » Beim ÖV ergibt sich ein unterschiedliches Bild. Während die von den Bahnlinien erschlossenen Gebiete über ein gutes Kursangebot verfügen, ergeben sich in den ländlichen Teilen eher Defizite. Gegenstand der laufenden Bestrebungen zur Angebotsverbesserung sind Fahrplanverdichtungen auf den Bahnlinien Bern-Biel und auf der Linie Lyss-Büren und auf den regionalen Buslinien zwischen den Zentren. In Anbetracht des niederen Benützungsgrades fehlen die Voraussetzungen für einen namhaften Ausbau des übrigen Busangebotes.
- » Die kantonale Autostrasse T6 (Schönbühl-Biel) wurde 2020 in das Nationalstrassennetz aufgenommen (neu A6). In Bezug auf den Strassenverkehr hat der Ostast der A5 Umfahrung Biel eine Entlastung der Kantonstrassen Solothurn-Lyss bzw. Büren-Rapperswil bewirkt, jedoch auch eine Mehrbelastung auf der A6. Langfristig ist ein Ausbau der A6 auf vier Spuren zu prüfen.
- » Als Langfristmassnahme aufgenommen wird die Trassefreihaltung für die K22 als Ortsumfahrung von Aarberg, Bargaen und Kallnach.
- » Schwachstellen für den Veloverkehr bestehen vor allem entlang von Hauptstrassen (Schulwege und Verbindung zu Bahnhaltstellen).

Planhinhalte (siehe Übersichtskarte)

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

4.5.2 Teilgebietskonzept Ins / Erlach

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

Räumliche Entwicklung

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

- » die durch die Bahnlinie Bern-Neuenburg, ASM und TPF sowie eine direkte Anbindung an die A20 verkehrsgünstig gelegene Gemeinde Ins als Wohn- und Arbeitsschwerpunkt gestärkt und als teilregionales Zentrum gestützt wird.
- » in der Gemeinde Gampelen die Lage an der A20 und der Bahnlinie Bern-Neuenburg als Voraussetzung zur Entwicklung eines Arbeitsplatzschwerpunktes genutzt und die Möglichkeit einer langfristigen, konzentrierten Wohnentwicklung beim Bahnhof in Betracht gezogen wird;

- » in Gals ein zukünftiger Arbeitsschwerpunkt beim A20-Anschluss geprüft wird;
- » in der oberen Seebucht Raum für eine Erweiterung des Tourismus und Freizeitangebotes geschaffen wird und mit einer gezielten Erweiterung des Wohnangebotes die bestehende Einkaufs- und Dienstleistungsausstattung gestärkt wird;
- » bei Aufhebung des Campingplatzes Fanel Gampelen ein Ersatzstandort vorgesehen wird;
- » westlich der Zihlbrücke weitere Ansiedlungsmöglichkeiten für touristische Anlagen geschaffen werden;
- » in den ländlichen Gemeinden eine massvolle Entwicklung in der bestehenden Bauzone ermöglicht wird;
- » der Bestand an grossflächigen Landschaftsräumen erhalten bleibt und die an diese gestellten Ansprüche von Landwirtschaft, Ökologie und Freizeitnutzung auf gemeinsamer Basis berücksichtigt werden. Mit der Umsetzung der «Landwirtschaftlichen Planung Seeland West» wird die Voraussetzung für eine zielgerichtete, mit den Interessen der Raumentwicklung abgestimmte Entwicklung der Landwirtschaft geschaffen.

Verkehr

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

Planhinhalte (siehe Übersichtskarte)

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

4.5.3 Teilgebietskonzept Unteres Seeland

Räumliche Entwicklung

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

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

Verkehr

- » Hinsichtlich der verkehrlichen Erschliessung steht das Anliegen für eine Verbesserung der Bedienung des öffentlichen Verkehrs im Vordergrund. Angestrebt wird der Ausbau des Busnetzes durch eine durchgehende Buslinie Biel-Pieterlen bis nach Grenchen sowie der Ausbau des Taktangebotes bei den Buslinien Grenchen-Büren und Büren-Rüti-Arch-Leuzigen wie auch der Bahnlinie Lyss-Büren. Hinsichtlich des Freizeitverkehrs einzubeziehen sind die Anliegen für eine gute ÖV-Bedienung des Freizeit- und Erholungsgebietes auf der 1. Jurakette (Grenchenberg).
- » Für die Einzonung der Vorranggebiete Galgenfeld (S-VW.02.02), Schüre (S-VW.02.03) und Solothurnstrasse (S-VW.02.04) in Büren an der Aare sowie Rolli-Ost (S-VW.02.06) in Lengnau muss die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr verbessert werden.
- » In Bezug auf den Strassenverkehr hat der Ostast der A5 Umfahrung Biel eine Entlastung der Kantonstrassen Solothurn-Lyss bzw. Büren-Rapperswil bewirkt. Zwischen Büren und Leuzigen wurden die Schwachstellen auf den Ortsdurchfahrten mit verkehrlich flankierenden Massnahmen zur A5 behoben. Als neue Schwachstellen erweisen sich die Autobahnanschlüsse, namentlich der Anschluss Grenchen / Arch.
- » Schwachstellen für den Veloverkehr bestehen vor allem entlang von Hauptstrassen (Schulwege und Verbindung zu Bahnhaltstellen).

Planhinhalte (siehe Übersichtskarte)

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

4.5.4 Teilgebietskonzept Agglomeration Biel

Biel, Leubringen, Nidau (Planinhalte siehe Übersichtskarte)

- » Die generelle Stossrichtung liegt in einer abgestimmten Mischung von quantitativer und qualitativer Entwicklung, eine Strategie, die seit den 90-er Jahren verfolgt wurde und zu grösserflächigen Umstrukturierungen (z.B. Drahtwerk-Areal, Sabag-Areal, Renfer-Areal, Gurzelen/Gygax-Areal, Bahnhof-Süd), zu konzentrierten Neubebauungen (Löhre, Madretsch-Ried) aber auch zu örtlichen Verdichtungen führte. Eine

Verdichtung wurde zudem im Rahmen der Revision der baurechtlichen Grundlagen ermöglicht. Ebenso wurden Massnahmen der Quartieraufwertung (Cristal-Park, Innenstadtattraktivierung, verschiedene Platzgestaltungen in Biel und Nidau) ergriffen.

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

Pieterlen, Lengnau (Planinhalte siehe Übersichtskarte)

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

Orpund, Safnern, Meinisberg, Schwadernau, Scheuren (Planinhalte siehe Übersichtskarte)

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

Brügg, Aegerten, Studen, Worben (Planinhalte siehe Übersichtskarte)

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

Port, Bellmund, Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen, Täuffelen-Gerolfingen, Tüscherz-Alfémée

(Planinhalte siehe Übersichtskarte)

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

Verkehr (Planinhalte siehe Übersichtskarte)

Die kantonale Autostrasse T6 (Schönbühl-Biel) wurde 2020 in das Nationalstrassennetz aufgenommen (neu A6). Mit dem Ostast der A5 Umfahrung Biel wurde 2017 ein neues Netzelement in Betrieb genommen. Der A5 Westast wird definitiv nicht realisiert. Die Zweckmässigkeit des Porttunnels wird bis Mitte 2025 im Rahmen der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West überprüft. . Damit ist das Strassennetz in der Agglomeration für längere Zeit gegeben, und die Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft muss mit der bestehenden Strasseninfrastruktur gewährleistet werden. Dies erfordert den Ausbau des ÖV-Systems und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Verlängerung der BTI-Linie bis ins Bözingenfeld (Regiotram) wurde definitiv verworfen. Die Verbesserung der ÖV-Verbindung zwischen rechtem Seeufer und Bözingenfeld muss mit Anpassungen am Busnetz erreicht werden, u.a. durch Hauptachsen mit hoher Taktdichte und Schnellverbindungen mit weniger Halten. Entsprechende Massnahmen wurden im Rahmen des ÖV-Konzepts 2035 Agglomeration Biel erarbeitet.

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

- » Mit Hilfe einer Trendkorrektur bei der gesamtregionalen Siedlungsentwicklung und mit weiteren unterstützenden Massnahmen (Parkplatzbewirtschaftung, Mobilitätsmanagement) wird das Verkehrswachstum vermindert.
- » Das öffentliche Verkehrsnetz (Bahn und Bus) wird in der ganzen Agglomeration als Basis einer nachhaltigen Entwicklung gezielt ergänzt und gestärkt. Im Agglomerationskern wird im Busnetz eine leistungsfähige ÖV-Achse zwischen rechtem Seeufer und Bözingenfeld geschaffen; langfristig besteht die Option für einen Trambetrieb.
- » Komfort und Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs werden flächendeckend verbessert. Dabei wird den Bedürfnissen der verschiedenen Kategorien – Alltagsverkehr, Freizeitverkehr, Mobilität Behinderter –

Rechnung getragen. Es wird ein dichtes Netz von Direkt- und Komfortrouen zwischen allen wichtigen Zielgebieten und mit Velobahnen für den Velo-Pendlerverkehr zwischen Aarberg-Lyss-Biel, Grenchen-Biel und Ipsach-Biel geschaffen.

- » Der Ostast der A5 Umfahrung Biel hat eine Entlastung auf dem städtischen Strassennetz bewirkt, aber auch eine Mehrbelastung auf der A6. Langfristig ist ein Ausbau der A6 auf vier Spuren zu prüfen.
- » Die Wirkung des Ostasts der A5 Umfahrung Biel wird mit verkehrlich flankierenden Massnahmen vFM verstärkt. Diese Massnahmen (betriebliche und gestalterische Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten und flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Quartieren) sollen zugleich zur Erhöhung, zur Verbesserung der Verkehrsabläufe, zur Aufwertung der Strassenräume und zum ungestörten Betrieb des Busverkehrs beitragen.
- » Im südwestlichen Teil der Agglomeration wird die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes mit geeigneten Massnahmen gewährleistet. Dazu gehören insbesondere eine leistungsfähige ÖV-Achse im Busnetz zwischen rechtem Seeufer und Bözingenfeld, die Velobahn Ipsach/Port-Biel, die verträgliche Umgestaltung der Westachse Bruggmoos-Seevorstadt und der Porttunnel als Autobahnzubringer und zur Entlastung von Nidau und Port.
- » Mit Netzergänzungen (Erschliessung Industriezone Lyss Nord/Areal Vibeton Kies AG) und der Verbesserung von Anschlüssen an das Hochleistungsnetz (Studen, Taubenloch/Reuchenette) wird die Wirksamkeit des übergeordneten Strassennetzes verbessert. Die Schwachstellen des Strassennetzes am linken und rechten Bielerseeufer werden behoben.
- » Die Machbarkeit des Juratunnels zur langfristigen Schliessung der Netzlücke der A5 in Biel wird im Rahmen der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West geprüft.

5 Massnahmen

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

Die Farbgebung der ersten Spalte (RGKS-Nr.) hat folgende Bedeutung:

unverändert	Die Massnahme wurde unverändert aus dem RGSK 2021 übernommen.
neu	Die Massnahme wurde neu in das RGSK 2025 aufgenommen.
aktualisiert	Die Massnahme wurde aktualisiert.
abgeschlossen	Die Massnahme ist umgesetzt oder wird bis Ende 2024 umgesetzt und aus dem RGSK entlassen.
verworfen	Die Massnahme wurde nach erneuter Prüfung verworfen und wird aus dem RGSK entlassen.

5.1 Massnahmen Landschaft

RGSK-Nr.	Titel
L-Schu.01	<p>Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiete</p> <p>Im Zusammenspiel mit den Siedlungsbegrenzungen (L-Tg.1) sichern sie Siedlungstrenngürtel und Wildtierkorridore sowie wichtige Siedlungsgrenzen. Die Abgrenzung der Landschaftsschutz- und schongebiete erfolgt im RGSK stufengerecht nicht parzellenscharf. Es ist Aufgabe der Gemeinden, die genaue Abgrenzung in der kommunalen Nutzungsplanung festzulegen. Dabei besteht ein gewisser Spielraum, um kleinräumig von den regionalen Vorgaben abzuweichen und dies zu begründen. Da die landwirtschaftliche Nutzung die Hauptfunktion im grössten Teil der erfassten Gebiete ist, sollen ihre Entwicklungsmöglichkeiten in einem relativ weitgesteckten Rahmen offen bleiben. Die Abwägung, welche landwirtschaftlichen Bauten und Anlagen im konkreten Fall verträglich sind, wird daher nachgelagerten Verfahren oder Regelungen überlassen. Sinngemäss gilt dies auch für Infrastrukturanlagen im übergeordneten Interesse.</p> <p>Basis für die Festlegung der Landschaftsschutzgebiete im RGSK 2016 waren die Richtpläne der ehemaligen Planungsregionen Biel-Seeland und EOS, übergeordnete Schutzgebiete von Bund und Kanton und die Rückmeldungen der Gemeinden im Rahmen der Mitwirkung. Die Landschaftsschutzgebiete wurden im RGSK 2025 unverändert übernommen.</p>
L-Gr.01	<p>Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung</p> <p>Grünräume sind sowohl ein grundlegendes Element der Siedlungs- und Lebensqualität als auch die Basis für die ökologische Vernetzung, insbesondere im dichten Siedlungsgebiet. Die Massnahme besteht in der planerischen Sicherung der in der Übersichtskarte bezeichneten Grünräume. Damit ist die Grundlage für weitere Massnahmen gelegt. Insbesondere im Agglomerationskern sind die regionalen Strukturen durch ein feineres Netz an Grünräumen zu ergänzen und mit dem Umland zu vernetzen. Die Festlegung im RGSK erlauben den Gemeinden sowohl die Aufstellung eigener lokaler Richtpläne, als auch einen direkten Übergang zur Realisierung konkreter Massnahmen.</p> <p>Die siedlungsprägenden Grünräume wurden im RGSK 2016 festgelegt und im RGSK 2025 unverändert übernommen.</p>

RGSK-Nr.	Titel
L-Gr.02	Lyss, Stadtpark Es wird ein Stadtpark am Lyssbach realisiert.
L-Gr.03	Brügg, Uferpark und Erlenpark Im Zusammenhang mit dem Neubau des Spitalzentrums wird ein Uferpark am Nidau-Büren-Kanal realisiert.
L-Ü.01 L-Ü.02	Seeufergebiet Die gemeindeweise organisierten Planungen und Realisierungen im Seeufergebiet entsprechen nicht mehr dem wachsenden Druck auf die Seeufernutzung durch ein Publikum aus einem weiteren Umfeld. Für das Seeufer als wichtigstes regionales Erholungsgebiet sollen gemeindeübergreifende Nutzungs- und Gestaltungskonzepte erstellt werden. Die Hauptaufgabe ist die Koordination und Lenkung der verschiedenen und zunehmenden Nutzungsansprüche. Die Konzepte dienen als Grundlage für Aufwertungsmassnahmen der Gemeinden. Das Ziel ist es, das Seeufer ökologisch und als Erholungsraum zu stärken und damit die Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen.
L-Ü.03	Landschaftliche Aufwertung – Agglomeration Für die bedeutenden Grünräume und Flussufer sollen Nutzungs- und Gestaltungskonzepte erarbeitet und umgesetzt werden. Hauptinhalt der Konzepte ist die Abstimmung von ökologischer Aufwertung und Erholungsfunktion und die gemeindeübergreifende Koordination. Das Ziel ist es, die Grünräume und Flussufer ökologisch und als Erholungsräume aufzuwerten und damit die Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen.
L-Ü.04	Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss – Agglomeration Die Region unterstützt die Gemeinden bei der Entwicklung und Vernetzung der Frei- und Grünräume zu einem eigenständigen und zusammenhängenden Nutzungsraum und erarbeitet dazu ein Konzept für ein Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss.
L-Ü.06	Ökologische Landschaftsentwicklung Diese Massnahme ist in erster Linie organisatorischer Natur. Die 2016 eingeführte regionale Koordinationsstelle Natur und Landschaft soll als Kompetenzzentrum für die ökologische Landschaftsentwicklung in der Agglomeration gestärkt werden. Sie sorgt für die Koordination zwischen den verschiedenen Massnahmen und Akteuren, wirkt beratend und initiiierend und ermöglicht Synergien. Ein wichtiges Instrument ist der regionale Pool für ökologische Ersatzmassnahmen.
L-Ü.07	Landwirtschaftliche Gesamtplanung Diese Massnahme bezweckt im Sinne der Strategie im Seeland langfristig gute Bedingungen für die landwirtschaftliche Nutzung zu gewährleisten. Die in Umsetzung befindliche landwirtschaftliche Planung Seeland-West wird im RGSK verankert. Eine Ausdehnung auf weitere Gebiete ist bei Bedarf möglich.
L-Ü.08	Wald / Holznutzung Die Massnahme bezweckt die Koordination zwischen dem RGSK und den regionalen Waldplänen sowie die Sicherstellung der Holzlogistik ausserhalb des Waldgebiets. <i>Die Massnahme ist abgeschlossen und wird aus dem RGSK entlassen.</i>
L-Ü.09	Anreizprogramm «Vor unserer Tür»: Attraktive Erholungsräume. Ein Engagement von Seeländer Gemeinden Im Konzept Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss wurden die Landschafts- und Freiräume der Agglomeration Biel/Lyss analysiert und die Defizite und Potenziale bezeichnet. Mit einem Massnahmenpaket mit fünf Teilmassnahmen wird die Umsetzung des Konzepts lanciert. Gemeinsam mit den Gemeinden sollen Umsetzungsprojekte entwickelt und realisiert werden.

5.2 Massnahmen Siedlung

RGSK-Nr.	Titel
S-Ü.01	<p>Siedlungsflächenbedarf Wohnen</p> <p>Das Massnahmenblatt enthält den Grundsatz einer Siedlungsentwicklung, welche sich an den prospektiven Entwicklungszielen orientiert, und weist seeland.biel/bienne und den Gemeinden die Aufgabe zu, die entsprechenden siedlungsplanerischen Massnahmen zu ergreifen.</p> <p>Zentraler Inhalt ist die Übertragung von Wohnbaulandbedarf zwischen den Gemeinden. Biel und Nidau als weitgehend überbaute Gemeinden haben keine Möglichkeit, den ihnen zustehenden Wohnbaulandbedarf innerhalb des Gemeindegebiets auszuschöpfen. Gestützt auf Massnahmenblatt A_01 des kantonalen Richtplans werden im Massnahmenblatt die Kriterien und das Vorgehen für die innerregionale Übertragung von Wohnbaulandbedarf festgelegt. Demnach können maximal zwei Drittel des nicht realisierbaren Wohnbaulandbedarfs auf andere Gemeinden der Agglomeration Biel/Lyss übertragen werden. Bisher war dies nur möglich für im RGSK festgesetzte Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (S-VW.1), die vom Kanton als prioritäres Siedlungsentwicklungsgebiet Wohnen in den kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A_08) aufgenommen wurden. Um die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern, wird der Übertrag neu auch für im RGSK festgesetzte Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete ermöglicht.</p>
S-Bgm.01	<p>Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung</p> <p>Zusammen mit dem Siedlungsflächenbedarf (S-Ü.1) lenken die Siedlungsbegrenzungen die örtliche Siedlungsentwicklung im Sinne der Strategie und dienen der Freihaltung von Wildtierkorridoren und Siedlungstrenngürteln. Die in der Übersichtskarte festgelegten Siedlungsgrenzen basieren auf Kriterien der Landschaft, der landwirtschaftlichen Nutzung und der Siedlungsstruktur. Sie wurden mit dem RGSK 2016 festgelegt und im RGSK 2025 unverändert übernommen.</p>
S-UV.01	<p>Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete</p>
S-UV.02	<p>Die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sind von den Gemeinden identifizierte, zentral gelegene und gut erschlossene Gebiete, die sich für die Erneuerung des Gebäudebestands, die Nachverdichtung und/oder Umnutzung eignen. Neu werden eine klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität und die Erhaltung geeigneter Bausubstanz als Anforderung an die Planung und Überbauung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete im RGSK verankert. 9 Gebiete sind realisiert bzw. in Realisierung und werden aus dem RGSK entlassen, 2 Gebiete wurden von den Gemeinden verworfen und 9 Gebiete werden aufgenommen. Somit enthält das RGSK 2025 die folgenden 28 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete:</p>
S-UV.03	
	<p>Agglomeration Biel/Lyss:</p>
S-UV.01.01	» Biel, Brühlstrasse Festsetzung
S-UV.01.02	» Biel, Gurzelen, Stadionareal Festsetzung
S-UV.01.03	» Biel, Kreuzplatz Nord Festsetzung
S-UV.01.04	» Biel, Drahtwerke Taubenloch Festsetzung
S-UV.01.05	» Biel, Heuer-Areal Vororientierung
S-UV.01.06	» Biel, Isabellenweg Festsetzung
S-UV.01.07	» Biel, Jakob-Strasse Süd Festsetzung
S-UV.01.08	» Biel, Quartierzentrum Geyisried Festsetzung
S-UV.01.09	» Biel, Wildermethmatte Vororientierung
S-UV.01.10	» Biel, Bahnhöfli Mett Festsetzung
S-UV.01.11	» Brügg, Ile de Brügg/Neubrück Festsetzung
S-UV.01.12	» Lyss, Areal Schulgasse/Kreuzgasse/Hauptstrasse Festsetzung
S-UV.01.13	» Lyss, Kambly-Areal Festsetzung
S-UV.01.14	» Lyss, Mühleplatz Festsetzung
S-UV.01.15	» Lyss, Seeland Center Festsetzung
S-UV.01.16	» Lyss, Stegmatt Festsetzung

RGSK-Nr.	Titel	
S-UV.01.17	» Lyss, Bahnhofstrasse	Festsetzung
S-UV.01.18	» Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse	Zwischenergebnis
S-UV.01.19	» Lyss, Kasernen- und Zeughausareal	Festsetzung
S-UV.01.20	» Lyss, Nutrex-Areal Buswil	Festsetzung
S-UV.01.21	» Lyss, Viehmarktplatz	Festsetzung
S-UV.01.22	» Nidau, Bahnhofgebiet / Vorstadt Süd	Festsetzung
S-UV.01.23	» Nidau, Hauptstrasse Süd	Festsetzung
S-UV.01.24	» Pieterlen, Bahnhofareal	Festsetzung
S-UV.01.25	» Lyss, Areal Hauptstrasse	Festsetzung
S-UV.01.26	» Biel, Mühlematte	Festsetzung
S-UV.01.27	» Lyss, Bahnhof	Festsetzung
S-UV.01.28	» Biel, Mett-Zentrum Süd	Festsetzung
S-UV.01.29	» Biel, Mettfeld	Festsetzung
S-UV.01.30	» Biel, Geyisried Süd	Festsetzung
S-UV.01.31	» Biel, Beaumont	Festsetzung
S-UV.01.32	» Worben, Unterworbenstrasse/Oberer Zelgweg	Zwischenergebnis
S-UV.01.33	» Lyss, Bödeli	Zwischenergebnis
S-UV.01.34	» Brügg, Brüggmoos, Entwicklungsgebiet West	Festsetzung
S-UV.01.35	» Biel, Gottstattstrasse Industrie	Festsetzung

Übrige Region:

S-UV.02.01	» Büren an der Aare, Bahnhofareal Ost	Festsetzung
S-UV.02.02	» Lengnau, Bahnhof	Zwischenergebnis
S-UV.02.03	» Lengnau, Zentrum	Zwischenergebnis
S-UV.02.04	» Lengnau, Rolliareal	Zwischenergebnis
S-UV.02.05	» Lengnau, Chilchmatt	Vororientierung

S-SW.01 Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte

S-SW.02 Diese Massnahmenpakete bezeichnen grössere, gut erschlossene Bauzonenreserven Wohnen und Arbeiten von regionaler Bedeutung. Diese sollen zur Deckung des Baulandbedarfs neben den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten prioritär entwickelt werden. Neu wird eine klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität als Anforderung an die Planung und Überbauung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte im RGSK verankert.

Regionale Arbeitsschwerpunkte:

S-SA.01.01	» Biel, ESP Bözingenfeld	Festsetzung
S-SA.01.02	» Biel, ESP Masterplan Bahnhof Biel	Festsetzung
S-SA.01.03	» Brügg, Brüggmoos	Festsetzung
S-SA.01.04	» Lyss, ESP Bahnhof Lyss	Festsetzung
S-SA.01.05	» Lyss, ESP Grien Süd	Festsetzung
S-SA.01.06	» Studen, ESP Studengrien	Festsetzung
S-SA.02.01	» Gampelen, Platanenhof	Festsetzung
S-SA.02.02	» Ins, Rämismatte	Zwischenergebnis
S-SA.02.03	» Lengnau, ESP Lengnaumoos	Festsetzung

Regionale Wohnschwerpunkte:

	» Biel, Sägefild	Festsetzung
S-SW.01.03	» Biel, Bischofkänel West	Zwischenergebnis
S-SW.01.04	» Biel, Bischofkänel Ost	Zwischenergebnis
	» Ipsach, Schürlirain	Festsetzung
S-SW.01.07	» Nidau, Gwertmatte (ehem. AGGIolac)	Zwischenergebnis

RGSK-Nr.	Titel	
S-SW.01.08	»	Orpund, Römerareal Festsetzung
S-VW.01	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten	
S-VW.02	Gemäss kantonalem Richtplan müssen Siedlungserweiterungen überkommunal abgestimmt sein und	
S-VA.01	»	im Bereich Wohnen ab einer Grösse von zwei Hektaren sowie bei der Beanspruchung von Fruchtfolgefleichen (sofern das kantonale Ziel gemäss Art. 11f BauV nicht anderweitig nachgewiesen werden kann) zwingend im RGSK in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen mit Koordinationsstand Festsetzung verankert sein.
S-VA.02	»	im Bereich Arbeiten gemäss Arbeitszonenbewirtschaftung bei Einzonungen von regionaler Bedeutung sowie bei der Beanspruchung von Fruchtfolgefleichen (sofern es sich nicht um eine massvolle Erweiterung von lokalen Arbeitszonen für bestehende Betriebe handelt) in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten mit Koordinationsstand Festsetzung verankert sein.
	<p>Mit der Bezeichnung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung im RGSK werden die für die angestrebte Siedlungsentwicklung erforderlichen Neueinzonungen auf Standorte gelenkt, die den Anforderungen der Strategie genügen (insbesondere der Abstimmung Siedlung / Verkehr / Landschaft). Für das RGSK 2025 wurden die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten auf ihre Übereinstimmung mit den übergeordneten Vorgaben geprüft und bereinigt. Da genügend Bauzonenreserven vorhanden sind, werden im RGSK zudem leicht erhöhte Anforderungen für die Festsetzung von Vorranggebieten Wohnen in Abhängigkeit zum Baulandbedarf der Gemeinde formuliert: Ein Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen wird im RGSK nur festgesetzt, wenn der Baulandbedarf Wohnen der Gemeinde für die nächsten 15 Jahre nicht durch die bestehenden Kapazitäten gedeckt werden kann oder das Vorranggebiet mindestens ÖV-Güteklasse C aufweist. Die bestehenden Kapazitäten setzen sich zusammen aus den unüberbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen und 1/3 der Nutzungsreserven innerhalb der überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen. Vorgehen und Ergebnis der Bereinigung sind im separaten Bericht dokumentiert.⁸ Aufgrund der Überprüfung wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> » 9 Vorranggebiete gestrichen (6 Wohnen / 3 Arbeiten) » 4 Vorranggebiete neu aufgenommen (2 Wohnen / 2 Arbeiten) » bei 9 Vorranggebieten der Koordinationsstand angepasst. <p>Zwei Vorranggebiete Wohnen (Aarberg, Müligass und Ins, Brüelzelgli) können aufgrund der noch nicht erfolgten Interessenabwägung betreffend Beanspruchung FFF und/oder Ortsbildschutz noch nicht festgesetzt werden und behalten den Koordinationsstnad Zwischenergebnis (Genehmigungsvorbehalt Vorprüfung).</p> <p>Neu wird zudem die Pflicht zur Anwendung qualitätssichernder Verfahren in der Planung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung im RGSK verankert.</p>	
S-VIV.01	Verkehrsintensive Vorhaben	
	Der ViV-Standort «Nidau, Gewerbezone Ipsachstrasse» wurde mit dem RGSK 2021 aufgehoben. Der ViV-Standort «Brügg, Brüggmoos Spitalzentrum» wurde im August 2024 im kantonalen Richtplan festgesetzt und wird folglich als regionaler Standort im RGSK gestrichen. Die übrigen regionalen ViV-Standorte bleiben unverändert.	
S-VIV.01.01	»	Biel, Bözingenfeld Rolex Festsetzung
S-VIV.01.02	»	Brügg, Brüggmoos Spitalzentrum Zwischenergebnis
S-VIV.01.03	»	Aarberg, Alte Ziegelei Ausgangslage
S-VIV.01.04	»	Biel, Bözingenfeld Hornbach Ausgangslage
.S-VIV.01.05	»	Biel, Spitalzentrum (bis Verlegung nach Brügg) Ausgangslage

⁸ seeland.biel/bienne: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland 2025. Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten, 25. März 2025

RGSK-Nr.	Titel
T-V.01	<p>Vorranggebiete Tourismus / Freizeit / Erholung</p> <p>Im Bereich Freizeit und Erholung ist künftig mit wachsenden und neuen Nachfragen zu rechnen. Ohne Wissen um entsprechende Entwicklungen sind vorsorgliche Hinweise auf mögliche Flächenangebote von Bedeutung. Entsprechende Gebiete werden deshalb entlang potenzieller „Freizeitkorridore“ oder in Gebieten mit hoher Erschliessungsgunst bezeichnet. Die in der Übersichtskarte bezeichneten Vorranggebiete Tourismus / Freizeit / Erholung sollen bei der Standortevaluation neuer Einrichtungen und Angebote berücksichtigt werden. Die Gemeinden sind aufgefordert, den entsprechenden Planungsspielraum zu erhalten.</p>

5.3 Massnahmen Verkehr

Nachfolgend werden die aktualisierten und neu aufgenommenen Massnahmenpakete Verkehr kurz beschrieben. Ausführlichere Informationen finden sich in den entsprechenden Massnahmenblättern.

Verkehrsmassnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen der 1. bis 4. Generation vereinbart und noch nicht umgesetzt wurden, werden im RGSK nicht mehr geführt. Diese penden- ten Massnahmen sind in Kapitel 4 im Massnahmenband RGSK aufgelistet.

RGSK-Nr.	Titel
ÖV-Str.04	Businfrastruktur Agglomeration Biel/Lyss Massnahmen für Busnetzerweiterungen und Infrastrukturanpassungen für die Umsetzung des ÖV-Konzepts 2035 Agglomeration Biel, 1. und 2. Etappe.
ÖV-Str.05	
ÖV-Str.06	
ÖV-Str.07	
ÖV-E.02	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Biel Diese Massnahme beinhaltet die Elektrifizierung der städtischen Buslinien und des Busdepots in Biel..
ÖV-E.03	
ÖV-Ü.02	Studien zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung ÖV-Studien werden gemäss Vorprüfung nicht mehr als Massnahmen in das RGSK aufgenommen.
KM-Mu.03	Kombinierte Mobilität (Verkehrsdrehscheiben) Mit diesen Massnahmen werden die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus und zwischen ÖV und Fuss- und Veloverkehr an wichtigen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs verbessert. Die Massnahmen umfassen die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Lyss, des Bushofs Aarberg und der urbanen Verkehrsdrehscheibe Mett. Die Verbesserung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Biel ist Gegenstand mehrere Massnahmen in der Kategorie Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (MIV-Auf.14-16).
KM-Mu.09	
KM-Mu.10	
FVV-Ü.03	Fuss- und Velowege Mit diesen Massnahmen werden Schwachstellen für den Velo- und Fussverkehr behoben und Lücken im Wegnetz geschlossen; ein wichtiges Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen.
FVV-Ü.04	
FVV-Ü.05	
FVV-Ü.06	
FVV-Ü.10	
FVV-Ü.12	
FVV-Ü.14	
FVV-Ü.15	
FVV-Ü.16	
FVV-Ü.17	
FVV-Ü.18	
FVV-Ü.20	
MIV-Auf.04	Umgestaltung und Aufwertung von Kantons- und Gemeindestrassen Mit diesen Massnahmen werden Schwachstellen auf dem Strassennetz behoben. Die Massnahmen
MIV-Auf.05	

RGSK-Nr.	Titel
MIV-Auf.06 MIV-Auf.13 MIV-Auf.14 MIV-Auf.15 MIV-Auf.16 MIV-Auf.17 MIV-Auf.18 MIV-Auf.19 MIV-Auf.20 MIV-Auf.21 MIV-Auf.22	bringen Verbesserungen für alle Verkehrsträger. Im Siedlungsgebiet umfassen die Massnahmen die gestalterische Aufwertung von Strassen und Plätzen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Folgende Abschnitte wurden neu aufgenommen:
MIV-E.01 MIV-E.03	Verbesserung MIV-Erschliessung Für nicht optimal ans Strassennetz angebundene Gebiete soll die Erschliessung für den MIV gezielt verbessert werden. Damit wird das umliegende Strassennetz entlastet und die Voraussetzung für künftige Arealentwicklungen geschaffen. Dies betrifft die Industriezone Lyss Nord/Areal Vibeton Kies AG und den Vollanschluss Studen. Der Spitalzubringer Biel-Beaumont wird gestrichen, da für das Spitalzentrum Biel ein neuer Standort im Brüggmoos in Planung ist.
MIV-E-Mob.01	eMobilität Nidau Förderung von eMobilität durch den Bau von Ladeinfrastrukturen für eFahrzeuge und eBikes an öffentlichen Plätzen in Nidau.
MIV-Ü.01 MIV-Ü.02	Verbesserung der Verkehrssicherheit Mit diesen Massnahmen werden Unfallschwerpunkte saniert, die nicht im Rahmen von anderen Massnahmen behoben werden.
NM-VM.04	Lyss, Parkleitsystem Die Massnahme umfasst die Einführung eines Parkleitsystems in Lyss zur Verbesserung der Information und Verflüssigung des Verkehrs.
NM-VM.05	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel Die Massnahmen umfassen den schrittweisen Aufbau eines Verkehrsmanagement-Systems in der Kernagglomeration Biel mit dem Ziel, die Verkehrsabläufe zu optimieren und die Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Die Massnahmen wurden aufgrund des überarbeiteten Verkehrsmanagementkonzepts aktualisiert.
NM-W.02	Verkehrsmonitoring Agglomeration Biel Die Massnahme umfasst den Aufbau eines periodischen Verkehrsmonitorings in der Agglomeration Biel/Lyss.
FVV-Nat.01 MIV-Nat.01 MIV-Nat.02 MIV-Nat.04 ÖV-Nat.01	Massnahmen der nationalen Planung Die Massnahmen liegen in der Zuständigkeit des Bundes und betreffen Veloverkehr, Nationalstrassen und Bahninfrastruktur.

5.4 Wirkungskontrolle

RGSK-Nr.	Titel
C.01	Monitoring / Controlling Es handelt sich hierbei um einen Grundauftrag der Region, nicht um eine Siedlungsmassnahme. das Massnahmenblatt wird gestrichen. Die Wirkungskontrolle der RGSK-Inhalte erfolgt alle vier Jahre im Rahmen der Aktualisierung des RGSK.

6 Genehmigungsvermerke

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK
RGSK 2025 Bericht

Mitwirkung vom 11.01.2024 bis 11.03.2024

Vorprüfung vom 27.09.2024, ergänzende Vorprüfung vom 19.12.2024

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

Der Präsident:
Stefan Nobs

Der Geschäftsleiter:
Thomas Berz

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Biel, den ...

Der Geschäftsleiter:
Thomas Berz

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

7 Anhang

7.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Planungsregionen seeland.biel/bienne und Jura bernois.Bienne.....	6
Abbildung 2	Planungssperimeter RGSK Biel-Seeland und Agglomerationsprogramm Biel/Lyss.....	7
Abbildung 3	Erarbeitungsprozess RGSK 2025	8
Abbildung 4	Ausschnitt Raumkonzept Schweiz mit grossräumiger Einbettung der Region Biel-Seeland	13
Abbildung 5	Landschaftsräume der Region	14
Abbildung 6	Raumtypen und Zentralitätsstufen	15
Abbildung 7	Räumlich-funktionale Teilgebiete	16
Abbildung 8	Übergeordnetes Strassennetz	25
Abbildung 9	Strassenverkehrsbelastung, Stand 2016	26
Abbildung 10	Regionales Bahnnetz	27
Abbildung 11	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und ÖV-Güteklassen.....	28
Abbildung 12	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten und ÖV-Güteklassen.....	29
Abbildung 13	Regionales Velowegnetz	32
Abbildung 14	Ursprüngliche Planung der A5 Umfahrung Biel mit Ostast (in Betrieb), Westast, Umfahrung Vingelz und Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel).....	38
Abbildung 15	Strategische Neuausrichtung der A5 Umfahrung Biel mit Ostast (in Betrieb), oberirdischer Hauptachse Bruggmoos-Seevorstadt, Porttunnel und Juratunnel zur Schliessung der Netzlücke A5	38
Abbildung 16	Räumliches Entwicklungsleitbild.....	56
Abbildung 17	Perimeter der Teilgebietskonzepte	59

7.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Wohnbevölkerung: Entwicklung 2002 bis 2018.....	17
Tabelle 2	Beschäftigte: Entwicklung 2001 bis 2016	18
Tabelle 3	Vollzeitäquivalente in den Wirtschaftssektoren 2018	18
Tabelle 4	Raumnutzerdichte und Mindestdichte für Ein- und Umzonungen	20
Tabelle 5	Überbaute und unüberbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen	21
Tabelle 6	Unüberbaute Bauzonen und innere Reserven 2018	22
Tabelle 7	Rechnerische Kapazität der Bauzonenreserven für Wohnen und Mischnutzung	22
Tabelle 8	Rechnerische Kapazität der Bauzonenreserven für Wohnen und Mischnutzung	23
Tabelle 9	ViV-Standorte und ViV-Anlagen in der Region Biel-Seeland	25
Tabelle 10	Typisierung der Verkehrsdrehscheiben in der Region Biel-Seeland	30
Tabelle 11	Wohnbevölkerung: Trendszenario 2035.....	33
Tabelle 12	Beschäftigte: Entwicklung 2008 bis 2016 und Trendszenario 2035	34
Tabelle 13	Wohnbaulandbedarf der Gemeinden, Stand 2018	36

7.3 Abkürzungsverzeichnis

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

7.4 Massnahmenbeschriftung

BBS	Regionsbezeichnung: Biel/Bienne-Seeland
FVV.Ü	Fuss- und Veloverkehr
FVV-Nat.	Massnahmen der nationalen Planung Langsamverkehr
L-Schu.	Landschaftsschutzgebiete/Landwirtschaftsgebiete
L-Gr.	Siedlungsprägende Grünräume/Vernetzung
L-Ü.	Übrige Landschaftsmassnahmen
S-Ü.	Übrige Siedlungsmassnahmen
S-Bgm.	Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung
S-UV.	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete
S-SW.	Regionale Wohnschwerpunkten
S-SA.	Regionale Arbeitsschwerpunkten
S-VW.	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen
S-VA.	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten
S-VIV.	Verkehrsintensive Vorhaben
T-V.	Vorranggebiete Tourismus
ÖV-E.	Elektrifizierung öffentlicher Verkehr
ÖV-Nat.	Massnahmen der nationalen Planung öffentlicher Verkehr
ÖV-Str.	Öffentlicher Verkehr
ÖV-Ü.	Übrige Massnahmen öffentlicher Verkehr
KM-Mu.	Kombinierte Mobilität
MIV-Auf.	Motorisierter Individualverkehr Aufwertung
MIV-E.	Motorisierter Individualverkehr Erschliessung

MIV-E-Mob.	Motorisierter Individualverkehr eMobilität
MIV-Ü.	Übrige Massnahmen Motorisierter Individualverkehr
NM-VM.	Nachfrageorientierte Mobilität Verkehrsmanagement
MIV-Nat.	Massnahmen der nationalen Planung motorisierter Individualverkehr

Zukunftsbild 2040

Teilräume Lyss/Aarberg, Ins/Erlach, Unteres Seeland



Attraktive
Mobilitätshubs



Energie und Klima



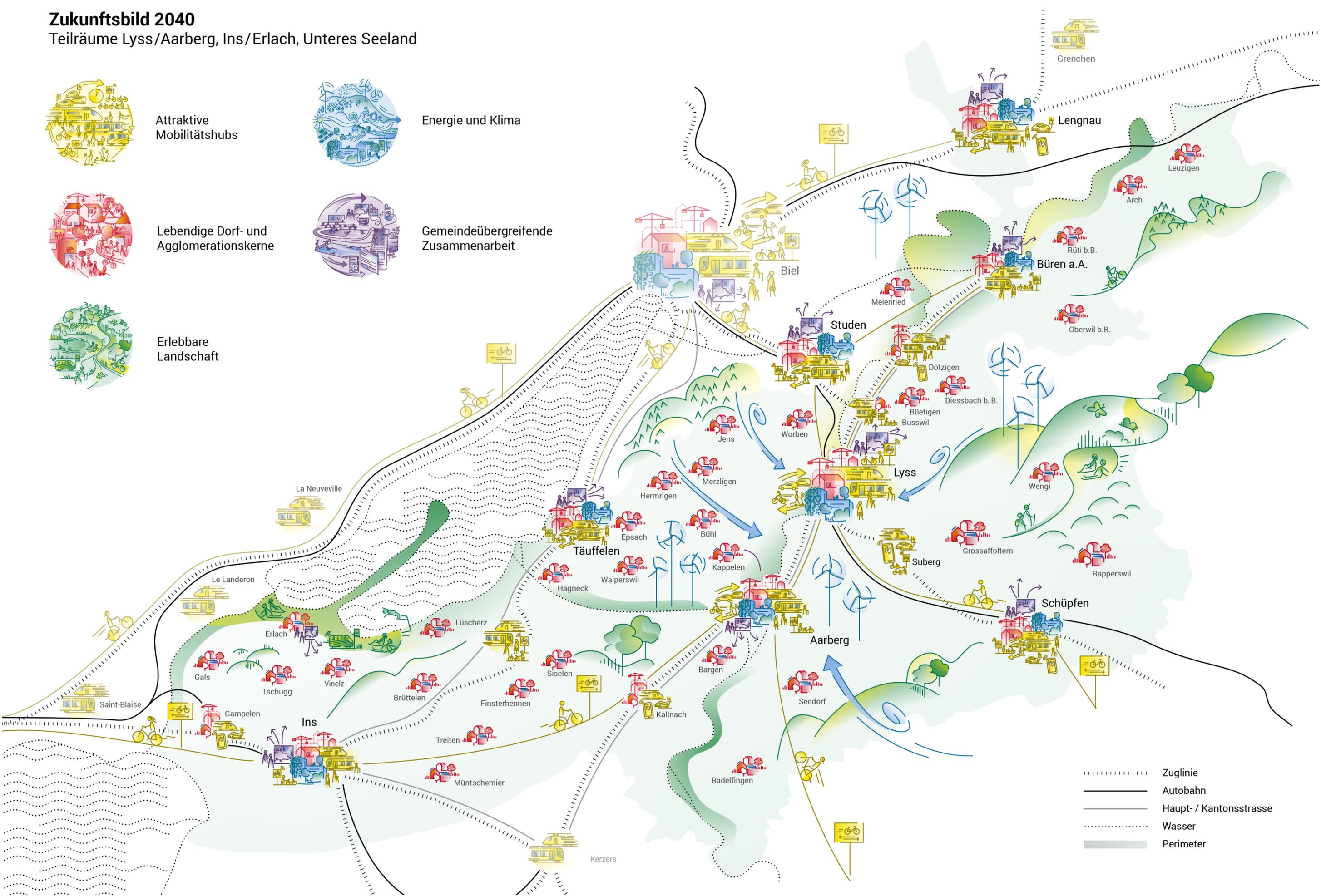
Lebendige Dorf- und
Agglomerationskerne



Gemeindeübergreifende
Zusammenarbeit



Erlebte
Landschaft



-  Zuglinie
-  Autobahn
-  Haupt- / Kantonsstrasse
-  Wasser
-  Perimeter

Räumliches Entwicklungsleitbild

Landschaftsraum

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

Siedlungsraum

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

Zentren

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

Mobilität

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

Orientierungsinhalt

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

