

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland

RGSK 2025

Massnahmen

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

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

1	Definition der Koordinationsstände	4
2	Genehmigungsvermerke	5
3	Massnahmenübersicht.....	6
4	Pendente Massnahmen Verkehr Agglomerationsprogramme 1. bis 4. Generation....	12
5	Massnahmen Landschaft.....	16
6	Massnahmen Siedlung.....	48
7	Massnahmen Verkehr	250
8	Massnahmen der nationalen Planung	477

1 Definition der Koordinationsstände

Die in den Massnahmenblättern aufgeführten Koordinationsstände haben die folgende Bedeutung:

Festsetzung

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

Zwischenergebnis

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

Vororientierung

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

2 Genehmigungsvermerke

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland
RGSK 2025 Massnahmen

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

3 Massnahmenübersicht

KS Koordinationsstand: VO = Vororientierung, ZE = Zwischenergebnis, FS = Festsetzung

Massnahmen Landschaft

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
L-Schu.01	Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiete	Daueraufgabe	FS	16
L-Gr.01	Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung	Daueraufgabe	FS	19
L-Gr.02	Lyss, Stadtpark	1 (2025-2031)	FS	21
L-Gr.03	Brügg, Uferpark und Erlenpark			23
L-Gr.03.01	Abschnitt 1, Unterhalb Wasserkraftwerk bis Familiengärten	1 (2025-2031)	FS	
L-Gr.03.02	Abschnitt 2, Entlang Familiengärten	1 (2025-2031)	FS	
L-Gr.03.03	Abschnitt 3, Uferpark/Erlenpark	1 (2025-2031)	FS	
L-Ü.01	Seeufergebiet, Agglomeration	1 (2025-2031)	FS	31
L-Ü.02	Seeufergebiet, übrige Region	1 (2025-2031)	FS	34
L-Ü.03	Landschaftliche Aufwertung, Agglomeration	1 (2025-2031)	FS	37
L-Ü.06	Ökologische Landschaftsentwicklung	1 (2025-2031)	FS	40
L-Ü.07	Landwirtschaftliche Gesamtplanung	Daueraufgabe	FS	43
L-Ü.09	Anreizprogramm «Vor unserer Tür»: Attraktive Erholungsräume Ein Engagement von Seeländer Gemeinden	1 (2025-2031)	FS	45

Massnahmen Siedlung

Nr.	Titel		KS	Seite
S-Ü.01	Siedlungsfächenbedarf Wohnen	Daueraufgabe	FS	49
S-Bgm.01	Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung	Daueraufgabe	FS	53
S-UV.01	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Agglomeration			55
S-UV.01.05	Biel, Heuer-Areal	3 (nach 2035)	VO	
S-UV.01.08	Biel, Quartierzentrum Geysisried	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.09	Biel, Wildermethmatte	3 (nach 2035)	VO	
S-UV.01.17	Lyss, Bahnhofstrasse	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.19	Lyss, Kasernen- und Zeughausareal	2 (2032-2035)	FS	
S-UV.01.20	Lyss, Nutrexareal Busswil	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.23	Nidau, Hauptstrasse Süd	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.24	Pieterlen, Bahnhofareal	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.29	Biel, Mettfeld	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.30	Biel, Geysisried Süd	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.32	Worben, Unterworfenstrasse/Oberer Zelgweg	1 (2025-2031)	ZE	
S-UV.02	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, übrige Region			79
S-UV.02.01	Büren an der Aare, Bahnhofareal Ost	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.02.02	Lengnau, Bahnhof	1 (2025-2031)	ZE	
S-UV.02.05	Lengnau, Chilchmatt	3 (nach 2035)	VO	

Nr.	Titel		KS	Seite
S-UV.03	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Agglomeration, AP5			87
S-UV.01.02	Biel, Gurzelen, Stadionareal	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.06	Biel, Isabellenweg	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.10	Biel, Bahnhofli Mett	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.11	Brügg, Ile de Brügg / Neubrück	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.18	Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse	1 (2025-2031)	ZE	
S-UV.01.21	Lyss, Viehmarktplatz	2 (2032-2035)	FS	
S-UV.01.22	Nidau, Bahnhofgebiet / Vorstadt Süd	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.25	Lyss, Areal Hauptstrasse	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.26	Biel, Mühlematte	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.27	Lyss, Bahnhof	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.28	Biel, Mett-Zentrum Süd	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.31	Biel, Beaumont	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.33	Lyss, Bödéli	1 (2025-2031)	ZE	
S-UV.01.34	Brügg, Brüggmoos, Entwicklungsgebiet West, Rechtliche Sicherung	1 (2025-2031)	FS	
S-UV.01.35	Biel, Gottstattstrasse Industrie	1 (2025-2031)	FS	
S-SW.01	Regionale Wohnschwerpunkte, Agglomeration			119
S-SW.01.07	Nidau, Gwertmatte (ehem. AGGIOLac)	1 (2025-2031)	ZE	
S-SW.02	Regionale Wohnschwerpunkte, Agglomeration, AP5			123
S-SW.01.03	Biel, Bischofkänel West	2 (2032-2035)	ZE	
S-SW.01.04	Biel, Bischofkänel Ost	2 (2032-2035)	ZE	
S-SW.01.08	Orpund, Römerareal	2 (2032-2035)	FS	
S-SA.01	Regionale Arbeitsschwerpunkte, Agglomeration			131
S-SA.01.04	Lyss, ESP Bahnhof Lyss	1 (2025-2031)	FS	
S-SA.01.05	Lyss, ESP Grien Süd	1 (2025-2031)	FS	
S-SA.01.06	Studen, ESP Studengrien	1 (2025-2031)	FS	
S-SA.02	Regionale Arbeitsschwerpunkte, übrige Region			139
S-SA.02.01	Gampelen, Platanenhof	1 (2025-2031)	FS	
S-SA.02.02	Ins, Rämismatte	1 (2025-2031)	ZE	
S-SA.02.03	Lengnau, ESP Lengnaumoos	1 (2025-2031)	FS	
S-SA.03	Regionale Arbeitsschwerpunkte, Agglomeration, AP5			147
S-SA.01.01	Biel, ESP Bözingenfeld	1 (2025-2031)	FS	
S-SA.01.02	Biel, ESP Masterplan Bahnhof Biel, Fertigstellung Campus Biel/Bienne der Berner Fachhochschule	1 (2025-2031)	FS	
S-SA.01.03	Brügg, Brüggmoos, Fertigstellung Neubau Regionalspital Biel	1 (2025-2031)	FS	
S-VW.01	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen, Agglomeration			157
S-VW.01.01	Aegerten, Stockfeld	2 (2032-2035)	ZE	
S-VW.01.02	Biel, Berghaus	3 (nach 2035)	VO	
S-VW.01.03	Biel, Rangierbahnhof	3 (nach 2035)	VO	
S-VW.01.07	Ipsach, Weiermatte	3 (nach 2035)	VO	
S-VW.01.08	Lyss, Dreihubel	1 (2025-2031)	VO	
S-VW.01.09	Busswil, Grübelacher	1 (2025-2031)	VO	
S-VW.01.10	Lyss, Leuere Nord	1 (2025-2031)	ZE	
S-VW.01.11	Busswil, Unterdorfacker	1 (2025-2031)	FS	

Nr.	Titel		KS	Seite
S-VW.01.12	Orpund, Stöckenmatt	2 (2032-2035)	ZE	
S-VW.01.13	Orpund, Weingarten	2 (2032-2035)	FS	
S-VW.01.15	Port, Neumatt	1 (2025-2031)	FS	
S-VW.01.19	Worben, Paletzeyfeld	1 (2025-2031)	ZE	
S-VW.01.20	Pieterlen, Bassbelt	2 (2032-2035)	ZE	
S-VW.01.21	Lyss, Leuere Ost	1 (2025-2031)	ZE	
S-VW.01.22	Lyss, Leuere West	1 (2025-2031)	ZE	
S-VW.01.23	Studen, Heuji	2 (2032-2035)	FS	
S-VW.01.24	Worben, Breite	1 (2025-2031)	VO	
S-VW.02	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen, übrige Region			193
S-VW.02.01	Aarberg, Müliggass	2 (2032-2035)	FS	
S-VW.02.02	Büren an der Aare, Galgenfeld	1 (2025-2031)	ZE	
S-VW.02.03	Büren an der Aare, Schüre	2 (2032-2035)	VO	
S-VW.02.04	Büren an der Aare, Solothurnstrasse	1 (2025-2031)	ZE	
S-VW.02.05	Gampelen, Bahnhof	1 (2025-2031)	ZE	
S-VW.02.06	Lengnau, Rolli-Ost	1 (2025-2031)	ZE	
S-VW.02.07	Lengnau, Rolli-Süd	1 (2025-2031)	ZE	
S-VW.02.08	Ins, Brüelzelgli	3 (nach 2035)	FS	
S-VW.02.09	Ins, Wingarte	2 (2032-2035)	ZE	
S-VW.02.10	Schüpfen, Dorf	2 (2032-2035)	VO	
S-VW.02.11	Täuffelen, Friedweg	1 (2025-2031)	FS	
S-VW.02.12	Täuffelen, Kleemattenweg	1 (2025-2031)	FS	
S-VW.02.13	Täuffelen, Schulstrasse	1 (2025-2031)	VO	
S-VA.01	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten, Agglomeration			221
S-VA.01.01	Biel/Pieterlen, Moos	3 (nach 2035)	FS	
S-VA.01.03	Lyss, Breite	1 (2025-2031)	ZE	
S-VA.01.04	Busswil, Aumatt	1 (2025-2031)	VO	
S-VA.01.06	Pieterlen, Sömmerung	2 (2032-2035)	FS	
S-VA.02	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten, übrige Region			231
S-VA.02.01	Aarberg, Mühlifeld	2 (2032-2035)	ZE	
S-VA.02.02	Gampelen, Bahnhof	2 (2032-2035)	FS	
S-VA.02.03	Ins, Bockschache	2 (2032-2035)	FS	
S-VA.02.04	Müntschemier, Vigier Rail	2 (2032-2035)	VO	
S-VA.02.05	Rapperswil, Lätti	1 (2025-2031)	FS	
S-VIV.01	Verkehrsentensive Vorhaben			243
S-VIV.01.01	Biel, Bözingenfeld Rolex	Daueraufgabe	FS	
S-VIV.01.03	Aarberg, Alte Ziegelei	Daueraufgabe	AL	
S-VIV.01.04	Biel, Bözingenfeld Hornbach	Daueraufgabe	AL	
S-VIV.01.05	Biel, Spitalzentrum	Daueraufgabe	AL	
T-V.01	Vorranggebiete Tourismus / Freizeit / Erholung			246
T-V.01.01	Gampelen, Camping Fanel, Ersatzstandort Tannenhof	1 (2025-2031)	ZE	

Massnahmen Verkehr

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
Öffentlicher Verkehr (ÖV)				
ÖV-Str.04	Biel, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1	1 (2025-2031)	FS	251
ÖV-Str.05	Nidau, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1	1 (2025-2031)	FS	254
ÖV-Str.06	Studen/Busswil/Lyss, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1	1 (2025-2031)	FS	256
ÖV-Str.07	Biel, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 2	2 (2032-2035)	ZE	258
ÖV-E.02	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Biel/Lyss	1 (2025-2031)	FS	260
ÖV-E.03	Elektrifizierung Depot VB in Agglomeration Biel	1 (2025-2031)	FS	264
Kombinierte Mobilität (KM)				
KM-Mu.03	Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz	1 (2025-2031)	FS	267
KM-Mu.09	Biel, Bahnhof Mett, Mobility-Hub und Velokomfortroute, Veloparkierung	2 (2032-2035)	FS	270
KM-Mu.10	ÖV-Knoten / Bushof Aarberg	1 (2025-2031)	FS	273
KM-B.04	Ausbau Bikesharing-Angebot im Agglomerationskern	Daueraufgabe		275
Langsamverkehr (LV)				
FVV-Ü.03	Biel, Personenunterführung Ost Bahnhof Biel	3 (nach 2035)	ZE	277
FVV-Ü.04	Biel, Querung Güterbahnhof (Passerelle Gottstattstrasse Mettstrasse)	2 (2032-2035)	ZE	279
FVV-Ü.05	Biel, Fuss- und Veloweg Mühlefeldweg - Bahnhof Süd (Passerelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse)	2 (2032-2035)	ZE	282
FVV-Ü.06	Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord	2 (2032-2035)	ZE	285
FVV-Ü.10	Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal	2 (2032-2035)	ZE	288
FVV-Ü.12	Signalisations- und Kommunikationskonzept Velorouten	Daueraufgabe	FS	291
FVV-Ü.14	Veloweg Biel Beaumont - Evillard	1 (2025-2031)	FS	293
FVV-Ü.15	Biel, SBB-Unterführung Brüggstrasse	1 (2025-2031)	ZE	296
FVV-Ü.16	Biel, Fuss- und Veloweg Längfeldweg - Solothurnstrasse	3 (nach 2035)	FS	299
FVV-Ü.17	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, A-Horizont, Agglomeration AP5			302
FVV-Ü.17.01	Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Lyss - Worben (Kappelen)	1 (2025-2031)	FS	
FVV-Ü.17.02	Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Worben - Studen	1 (2025-2031)	FS	
FVV-Ü.17.03	Biel, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Verresiusplatz bis Kreisel Gurnigelstrasse	1 (2025-2031)	ZE	
FVV-Ü.17.04	Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Kanalbrücke	1 (2025-2031)	ZE	
FVV-Ü.17.05	Veloweg Bellmund - Nidau	1 (2025-2031)	FS	
FVV-Ü.17.06	Veloweg La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz	1 (2025-2031)	FS	
FVV-Ü.17.07	Biel, neuer Fuss- und Veloweg durch Bözingenfeld	1 (2025-2031)	FS	
FVV-Ü.17.08	Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos	1 (2025-2031)	FS	
FVV-Ü.17.09	Nidau, Fuss- und Velowege verbreitern	1 (2025-2031)	FS	
FVV-Ü.17.10	Veloweg Dotzigen-Scheuren	1 (2025-2031)	FS	
FVV-Ü.18	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, B-Horizont, Agglomeration AP5			325
FVV-Ü.18.01	Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Studen - Aegerten	2 (2032-2035)	ZE	
FVV-Ü.18.02	Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Aegerten	2 (2032-2035)	ZE	
FVV-Ü.18.03	Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Zihlbrücke (ASm-Brücke)	2 (2032-2035)	ZE	
FVV-Ü.18.04	Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Keltenstrasse / Bielstrasse – Alfred-Aebi-Strasse	2 (2032-2035)	ZE	
FVV-Ü.18.05	Nidau, Bahnunterführung Haltestelle Beunden	2 (2032-2035)	ZE	

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
FVV-Ü.18.06	Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd	2 (2032-2035)	ZE	
FVV-Ü.20	Langsamverkehrsmassnahmen, übrige Region			339
FVV-Ü.20.01	Velosicherheit Treiten-Brüttelen-Müntschemier	1 (2025-2031)	FS	
FVV-Ü.20.02	Veloverbindung Schwanden-Schüpfen-Bundkofen	1 (2025-2031)	ZE	
FVV-Ü.20.03	Velosicherheit Büren-Dotzigen	2 (2032-2035)	FS	
FVV-Ü.20.04	Lengnau, Knotensanierung Büren-/Industriestrasse	2 (2032-2035)	VO	
FVV-Ü.20.05	Lengnau, Veloverbindung Feldweg – Schützenmattweg	1 (2025-2031)	ZE	
FVV-Ü.20.06	Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Büren a.A	1 (2025-2031)	FS	
FVV-Ü.20.07	Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Büren a.A. – Rüti	1 (2025-2031)	FS	
FVV-Ü.20.08	Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Leuzigen	2 (2032-2035)	FS	
FVV-Ü.20.09	Aarberg, Sanierung Kreisel (Unfallschwerpunkt)	2 (2032-2035)	FS	
FVV-Ü.20.10	Aarberg, Verbesserung Veloinfrastruktur / Sicherheit Ortseingang	2 (2032-2035)	FS	
FVV-Ü.20.11	Aarberg, Verbesserung Veloinfrastruktur Bernstrasse	1 (2025-2031)	FS	
FVV-Ü.20.12	Brüttelen, Ausbau Komfortroute zwischen Finsterhennen und Brüttelen	1 (2025-2031)	FS	
FVV-Ü.20.13	Veloverbindung Brüttelen-Treiten	2 (2032-2035)	FS	
FVV-Ü.20.14	Grossaffoltern, Ausbau unbefestigte Komfortroute	2 (2032-2035)	ZE	
FVV-Ü.20.15	Grossaffoltern, Neue Abbiegehilfen auf Haupt-/Verbindungsstrassen	1 (2025-2031)	FS	
FVV-Ü.20.16	Kappelen, Neue Velobrücke über Autobahn Richtung Bhf Lyss	2 (2032-2035)	ZE	
FVV-Ü.20.17	Kappelen, Seperater Fuss- und Radweg Richtung Bhf Lyss	1 (2025-2031)	ZE	
FVV-Ü.20.18	Vinelz, Ausbau unbefestigte Komfortroute	2 (2032-2035)	ZE	
FVV-Ü.20.19	Dotzigen, Verbesserung Veloinfrastruktur (Belagsoptimierung)	1 (2025-2031)	ZE	
Motorisierter Verkehr (MIV)				
MIV-Auf.04	Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz Spitalstrasse	1 (2025-2031)	FS	379
MIV-Auf.05	Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse, oberer Teil zwischen Guisanplatz und Zentralplatz	2 (2032-2035)	ZE	382
MIV-Auf.06	Biel/Nidau, Konzept Rue de Caractères, Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse	1 (2025-2031)	FS	385
MIV-Auf.13	Biel, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Guido-Müller-Platz Rousseauplatz (Aarbergstrasse)	2 (2032-2035)	ZE	388
MIV-Auf.14	Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz	1 (2025-2031)	FS	391
MIV-Auf.15	Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse Süd inkl. GeneralGuisan-Platz	1 (2025-2031)	FS	394
MIV-Auf.16	Biel, Neugestaltung Johann-Verresius-Strasse	1 (2025-2031)	FS	397
MIV-Auf.17	Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Spitalstrasse - Seeufer	1 (2025-2031)	FS	400
MIV-Auf.18	Biel, Neugestaltung Oberer Quai, Abschnitt Zentralplatz Schleusenweg	1 (2025-2031)	FS	403
MIV-Auf.19	Biel, Kanalgasse, Abschnitt Jakob-Rosius-Strasse bis Neumarktstrasse	2 (2032-2035)	FS	406
MIV-Auf.20	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, AHorizont AP5			409
MIV-Auf.20.01	Biel, General-Dufour-Strasse	1 (2025-2031)	FS	
MIV-Auf.20.02	Biel, Zeughausstrasse-Champagneallee	1 (2025-2031)	FS	
MIV-Auf.20.03	Maggingen, Begegnungszone Hauptstrasse-Bergstation Funiculaire	1 (2025-2031)	FS	
MIV-Auf.20.04	Nidau, Aufwertung Ortsdurchfahrt	1 (2025-2031)	FS	
MIV-Auf.20.05	Nidau, BGK Parkplatz Strandbad	1 (2025-2031)	FS	
MIV-Auf.20.06	Brügg, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse	1 (2025-2031)	FS	
MIV-Auf.20.07	Brügg, Orpundstrasse	1 (2025-2031)	FS	
MIV-Auf.20.08	Lyss, Neugestaltung Viehmarktplatz	1 (2025-2031)	FS	
MIV-Auf.20.09	Worben, Kreuzung Hauptstrasse - Busswilstrasse	1 (2025-2031)	FS	

MIV-Auf.21	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, B-Horizont AP5			429
MIV-Auf.21.01	Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländestrasse, Abschnitt Rousseauplatz – Unterer Quai	2 (2032-2035)	FS	
MIV-Auf.21.02	Biel, Konzept Rue de Caractères, Ländtestrasse, Abschnitt Unterer Quai - Seevorstadt	2 (2032-2035)	ZE	
MIV-Auf.21.03	Biel, Paul-Emile-Brandt Strasse	2 (2032-2035)	FS	
MIV-Auf.21.04	Lyss, Industriering	2 (2032-2035)	ZE	
MIV-Auf.21.05	Nidau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofplatz und Bibliotheksplatz	2 (2032-2035)	FS	
MIV-Auf.22	Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, Kantonsstrassen, übrige Region			441
MIV-Auf.22.01	Täuffelen, Ortsdurchfahrt Gerolfingen	1 (2025-2031)	FS	
MIV-Auf.22.02	Aarberg, Murtenstrasse	1 (2025-2031)	FS	
MIV-Auf.22.03	Lengnau, Solothurn-/Bürenstrasse	2 (2032-2035)	ZE	
MIV-E.01	Lyss, Zweckmässigkeitsstudie Erschliessung Industriezone LyssNord	1 (2025-2031)		448
MIV-E.03	Zweckmässigkeitsstudie N6 Biel-Bern, Verlegung und Ausbau Anschluss Studen	1 (2025-2031)		450
MIV-E-Mob.01	eMobilität Nidau	1 (2025-2031)	FS	452
MIV-Ü.01	Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen, Agglomeration	Daueraufgabe	FS	454
MIV-Ü.02	Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen, übrige Region	Daueraufgabe	FS	459
Nachfrageorientierte Mobilität (NM)				
NM-VM.04	Lyss, Parkleitsystem	1 (2025-2031)	FS	463
NM-VM.05	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont AP5			466
NM-VM.05.01	VM Agglomeration Biel - Zone A (Biel, Nidau)	1 (2025-2031)	FS	
NM-VM.05.02	VM Agglomeration Biel – Zonen B/C (Nidau, Ipsach, Port, Brügg)	1 (2025-2031)	FS	
NM-VM.05.03	VM Agglomeration Biel - Zone E/F (Pieterlen, Biel Taubenloch)	1 (2025-2031)	FS	
NM-W.02	Verkehrsmonitoring Agglomeration Biel	Daueraufgabe		475

Massnahmen der nationalen Planung

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
FVV-Nat.01	Veloverbindung Biel - Péry			478
MIV-Nat.01	N16 Anschluss Biel(-Nord)			479
MIV-Nat.02	N5 Umfahrung Twann Tunnel			481
MIV-Nat.04	Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Vingelz			483
ÖV-Nat.01	Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau			484

4 Pendente Massnahmen Verkehr Agglomerationsprogramme 1. bis 4. Generation

1. Generation

RGSK-Nr.	Titel	Generation	ARE-Code
Öffentlicher Verkehr			
ÖV-Str.01.01	Massnahmenpaket: Busbevorzugung I AP1	1	371.013
ÖV-Str.01.02	Massnahmenpaket: Regio-Tram, Busvorlauf AP1	1	371.028
Kombinierte Mobilität / Multimodale Drehscheiben			
KM-B.03.01	Massnahmenpaket: Intermodale Schnittstellen AP1	1	371.015
Fuss- und Veloverkehr			
LV-Ü.07.01	Massnahmenpaket: Schliessen von Netzlücken AP1	1	371.017
LV-Ü.07.08	Massnahmenpaket: Reparatur Hauptverkehrsstrassen AP1	1	371.018
LV-Ü.07.11	Massnahmenpaket: Reparatur Quartiere AP1	1	371.019

2. Generation

RGSK-Nr.	Titel	Generation	ARE-Code
Öffentlicher Verkehr			
ÖV-Str.01.03	Massnahmenpaket: Paket Busbevorzugung II AP2	2	0371.2.006
Kombinierte Mobilität / Multimodale Drehscheiben			
KM-B.03.02	Massnahmenpaket: Intermodale Schnittstellen AP2	2	0371.2.050
Fuss- und Veloverkehr			
LV-Ü.07.02	Massnahmenpaket: Schliessen von Netzlücken AP2, Teil Kleinmassnahmen	2	0371.2.052
LV-Ü.07.09	Biel, SBB-Unterführung Bruggstrasse (Abstandnahme)	2	0371.2.021
LV-Ü.07.12	Massnahmenpaket: Reparatur Quartiere AP2	2	0371.2.064
LV-Ü.07.13	Biel, Kreuzplatz	2	0371.2.055

3. Generation

RGSK-Nr.	Titel	Generation	ARE-Code
Kombinierte Mobilität / Multimodale Drehscheiben			
KM-B.03.03	Massnahmenpaket: B+R /Veloabstellplätze AP3	3	0371.3.020
Fuss- und Veloverkehr			
LV-Ü.07.04	Biel, Fuss- und Veloverbindung Oberer Quai	3	0371.3.021
LV-Ü.07	Paket Langsamverkehr A-Liste (Pauschalpaket)	3	0371.3P.053
KM-B.03.03	Massnahmenpaket: B+R /Veloabstellplätze AP3	3	0371.3.020
LV-Ü.07.03	Nidau, Fuss- und Veloverbindung Schlosspark - Dr. Schneiderstrasse	3	0371.3.031
LV-Ü.07.05	Veloverbindung La Neuveville-Biel, Abschnitt Twann-Tüscherz	3	0371.3.031
LV-Ü.07.06	Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum	3	0371.3.030
LV-Ü.07.10	Bellmund, Fuss- und Veloverbindung Bellmund - St. Niklaus	3	0371.3.020
Motorisierter Verkehr (MIV)			
	Paket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum A-Liste	3	0371.3P.054

RGSK-Nr.	Titel	Generation	ARE-Code
LV-Ü.07.14	Biel, Mett Zentrum	3	0371.3.024
LV-Ü.07.15	Biel, Beaumontquartier	3	0371.3.026
LV-Ü.07.16	Massnahmenpaket: Wichtige Plätze und Aufenthaltsbereiche AP3	3	0371.3.026

4. Generation

RGSK-Nr.	Titel	Generation	ARE-Code
Öffentlicher Verkehr			
ÖV-Str.02	Evilard, Wendeschlaufe Ortsbus Magglingen-Leubringen	4	0371.4.003
ÖV-Str.03	Biel, Fahrbahnhofstellen zur Buspriorisierung	4	0371.4.004
ÖV-E.01	Biel, Umstellung Buslinie 2 und 5 auf batterieelektrischen Betrieb	4	0371.4.006
Kombinierte Mobilität / Multimodale Drehscheiben			
KM-Mu.03	Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz (Abstandnahme)	4	0371.4.009
Fuss- und Veloverkehr			
LV-Ü.01	Paket Langsamverkehr A-Liste	4	0371.4P.135
LV-Ü.01.02	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Radstreifen zwischen Mörigen und Gerolfingen	4	0371.4P.014
LV-Ü.01.04	Fussweg-/Velonetz Biel: Brücke Westerholz über die Schüss	4	0371.4P.015
LV-Ü.01.05	Fussweg-/Velonetz Biel: Neubau Gartenstrasse (Mattenstrasse – Madretschstrasse)	4	0371.4P.016
LV-Ü.01.06	Fussweg-/Velonetz Biel: Verbindung Hauserwehr	4	0371.4P.017
LV-Ü.01.07	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Feldwege Weiermatt, Ipsach	4	0371.4P.018
LV-Ü.01.08	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündungsbereich Feldweg Weienmatt - Beundenring	4	0371.4P.019
LV-Ü.01.09	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Kanalbrücke Dr. Schneider-Strasse (Herrenmoosweg bis Balainenweg)	4	0371.4P.020
LV-Ü.01.10	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündung Dr. Schneider-Str. in Aarbergstrasse	4	0371.4P.021
LV-Ü.01.11	Veloverbindung Brügg-Biel: Netzlücke Areal Notz AG	4	0371.4P.022
LV-Ü.01.12	Veloverbindung Brügg-Biel: Netzlücke Nordseite bei Verzweigungsbauwerk A5 Brügg	4	0371.4P.023
LV-Ü.01.13	Fussweg-/Velonetz Biel: Ausbau Holunderweg zwischen Hauserwehr und Jurastrasse	4	0371.4P.024
LV-Ü.01.14	Brügg, Neuer Fuss- und Veloweg zwischen Bhf Brügg und Spitalzentrum	4	0371.4P.025
LV-Ü.01.17	Veloverbindung Biel-Evilard	4	0371.4P.027
LV-Ü.09	Brügg, Netzlücke Querung T6	4	0371.4.037
Motorisierter Verkehr (MIV)			
Paket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum A-Liste			
MIV-Auf.01	Studen / Worben, Aufwertung Ortsdurchfahrt	4	0371.4.041
MIV-Auf.02.02	Lyss, Aarbergstrasse	4	0371.4P.042
MIV-Auf.02.03	Biel, Chipot- und Aberli-Strasse	4	0371.4P.043
MIV-Auf.02.04	Lyss, Strassenraum entlang Lyssbach	4	0371.4P.044
MIV-Auf.02.05	Biel, Alleestrasse, Abschnitt Nord	4	0371.4P.045
MIV-Auf.02.06	Lyss, Bahnhofstrasse Busswil	4	0371.4P.046
MIV-Auf.02.07	Biel, Georg-Friedrich-Heilmannstrasse, Abschnitt Bubenbergstrasse bis Bözingenstrasse	4	0371.4P.047
MIV-Auf.02.08	Biel, Madretschstrasse, Abschnitt Albert-Galeer-Weg bis Brühlplatz	4	0371.4P.048
MIV-Auf.02.09	Evilard, Place de la Mairie und Parc	4	0371.4P.049
MIV-Auf.02.10	Evilard, Chemin des Ages und Parc panoramique	4	0371.4P.050

RGSK-Nr.	Titel	Generation	ARE-Code
MIV-Auf.02.11	Biel, Rousseau-Platz	4	0371.4P.051
MIV-Auf.02.12	Nidau, Zihlstrasse	4	0371.4P.052
MIV-Auf.02.13	Nidau, Dr. Schneiderstrasse	4	0371.4P.053
MIV-Auf.02.14	Nidau, Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse	4	0371.4P.054
MIV-Auf.02.15	Nidau, Ortsdurchfahrt	4	0371.4P.055
MIV-Auf.02.16	Nidau, Verkehrsberuhigung Hofmattenquartier - Lysstrasse	4	0371.4P.056
MIV-Auf.02.18	Biel, Kreuzplatz Teil 2	4	0371.4P.057
MIV-Auf.02.19	Biel, Zihlplatz	4	0371.4P.058
MIV-Auf.02.20	Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Strandboden	4	0371.4P.059
MIV-Auf.02.21	Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Vingelz	4	0371.4P.060
MIV-Auf.02.22	Biel, Brüggestrasse und Friedweg	4	0371.4P.061
MIV-Auf.07	Biel, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett	4	0371.4.065
MIV-Auf.08	Biel, Neugestaltung Bözingenstrasse, Abschnitt Falkenstrasse bis Gutenbergstrasse	4	0371.4.066
MIV-Auf.09	Biel, Neugestaltung Mettstrasse, Abschnitt Bushaltestelle Piasio bis Mühlestrasse	4	0371.4.067
Nachfrageorientierte Mobilität (NM)			
NM-VM.01	Paket Verkehrsmanagement A-Liste	4	0371.4P.136
NM-VM.01.01	VM Biel Ost	4	0371.4.075
NM-VM.01.02	VM Westachse Biel-Nidau-Brügg	4	0371.4.076
NM-VM.03	Biel, Erweiterung Parkleitsystem	4	0371.4.079

5 Massnahmen Landschaft

Einzelmassnahme Landschaft

Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiete

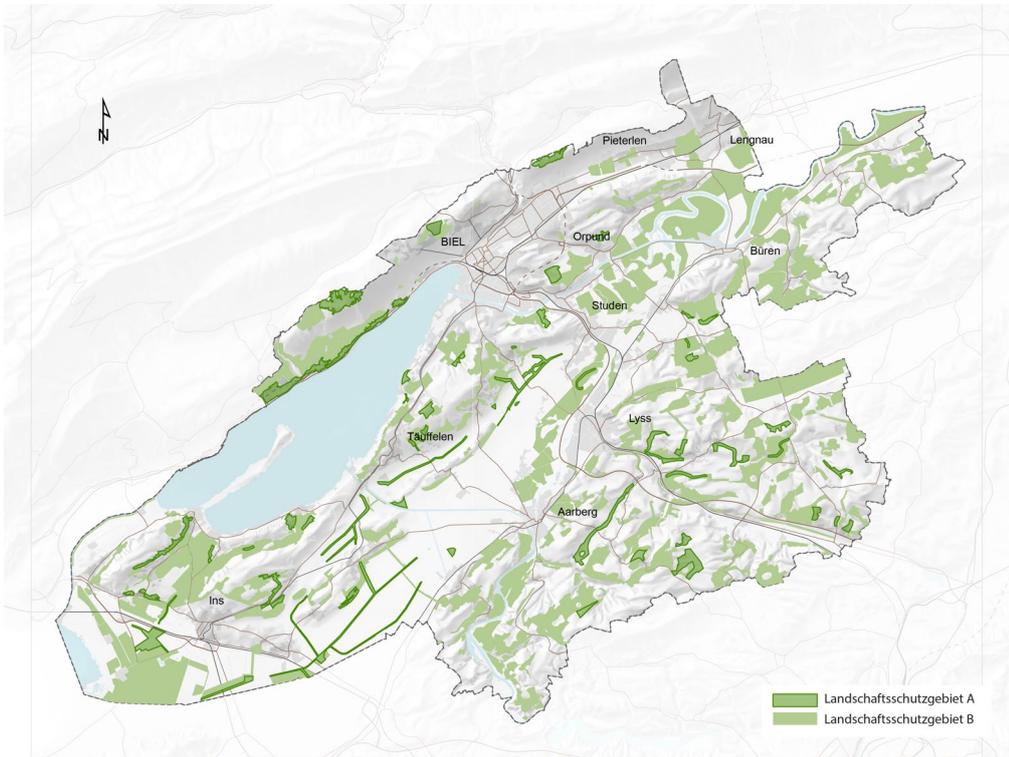
BBS.L-Schu.01

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Landschaft

Unterkategorie
Landschaftsschutzgebiet



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Koordination

Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

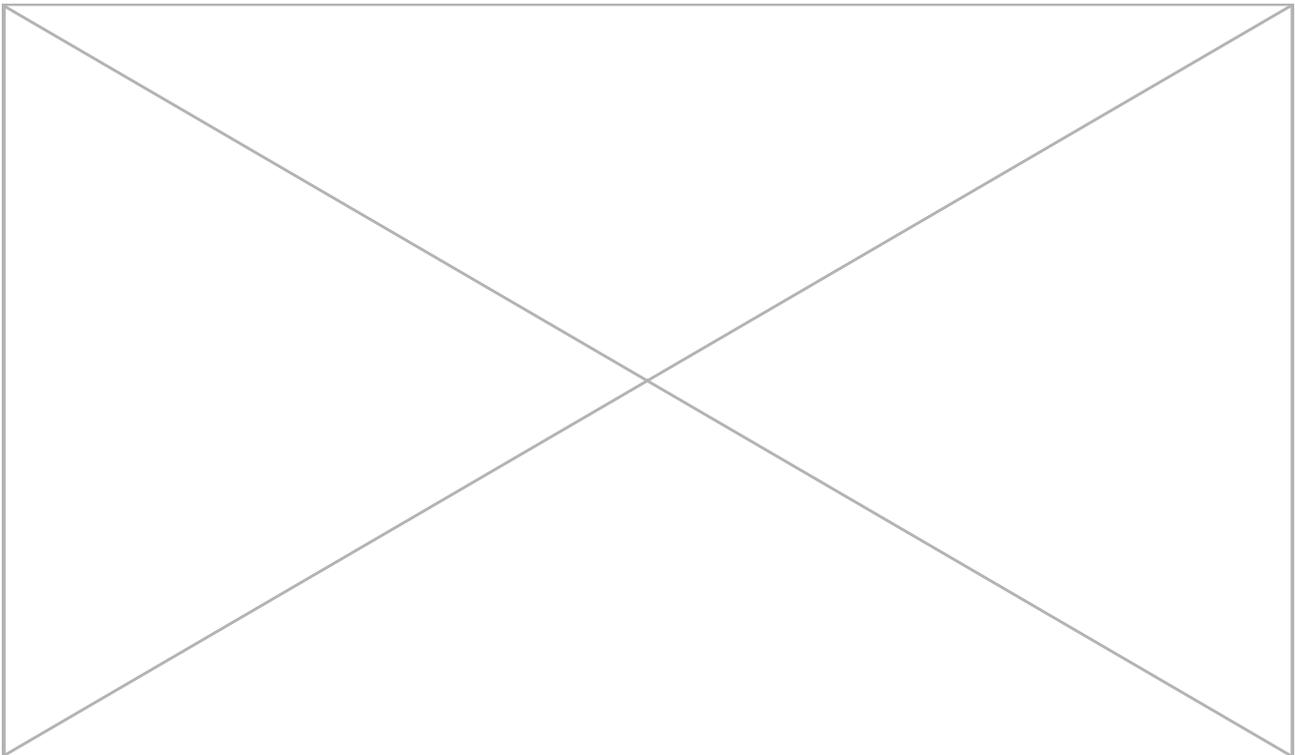
Koordinationsstand

kantonaler Richtplan

Festsetzung

nein

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten
(Verkehr + Siedlung)**



**Beschreibung
(Zielsetzung und
Umsetzung)**

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

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

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

3. Im übrigen Landwirtschaftsgebiet sind zonenkonforme Bauten, Anlagen und

Vorkehren gewährleistet.

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

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

**Flächenbeanspruchung
FFF (ha)**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

- Die Landschaftsschutz- und schongebiete berücksichtigen die zu erhaltenden Wildtierkooridore.
- An Bauzonen angrenzende Landschaftsschutz- und schongebiete haben dieselbe Wirkung wie die überörtliche Siedlungsbegrenzung (S-Bgm.1).

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- seeland.biel/bienne: Gesamtregionaler Richtplan Biel-Seeland, Arbeitsmodul R 22: Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen (2009)

Einzelmassnahme Landschaft

Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung

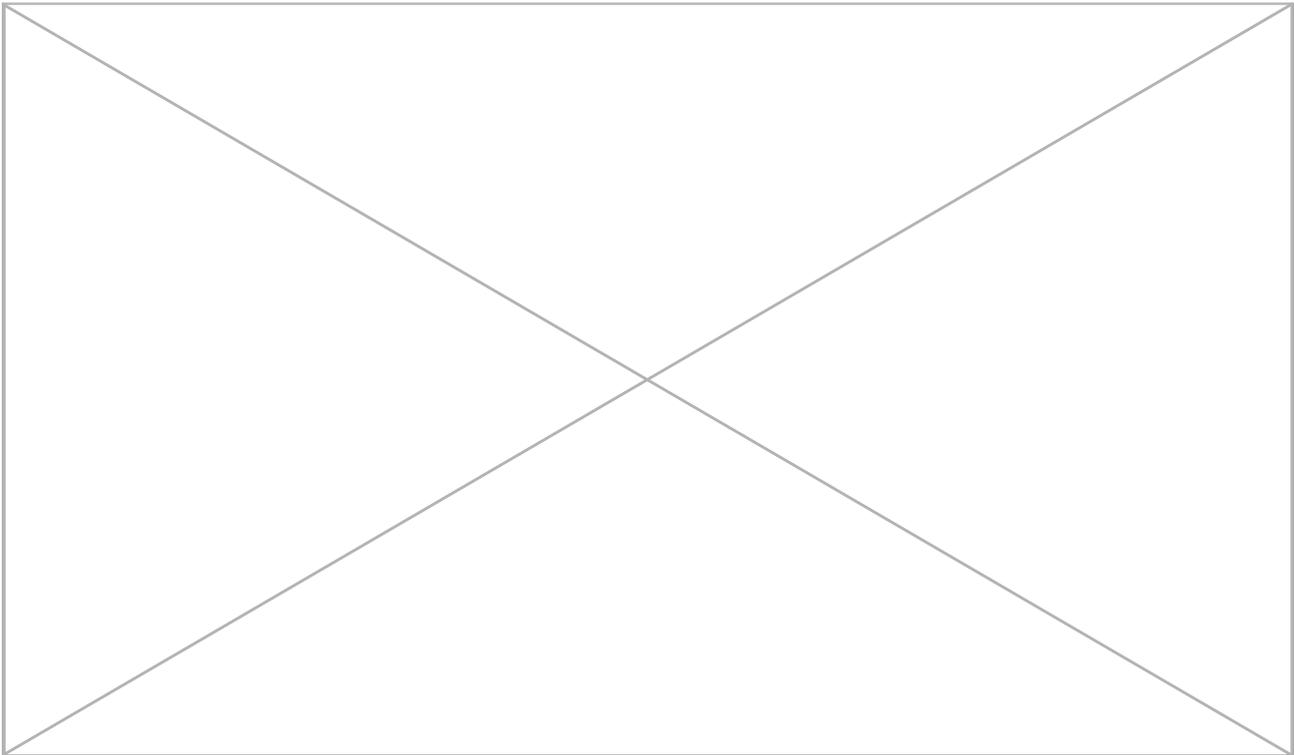
BBS.L-Gr.01

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Landschaft

Unterkategorie
Siedlungsprägender Grünraum



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Aegerten, Bellmund, Biel/Bienne, Brugg,
Evilard, Ipsach, Lengnau, Orpund,
Pieterlen, Port, Rüti bei Büren, Siselen,
Studen, Sutz-Lattrigen, Täuffelen, Worben

Koordination

Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

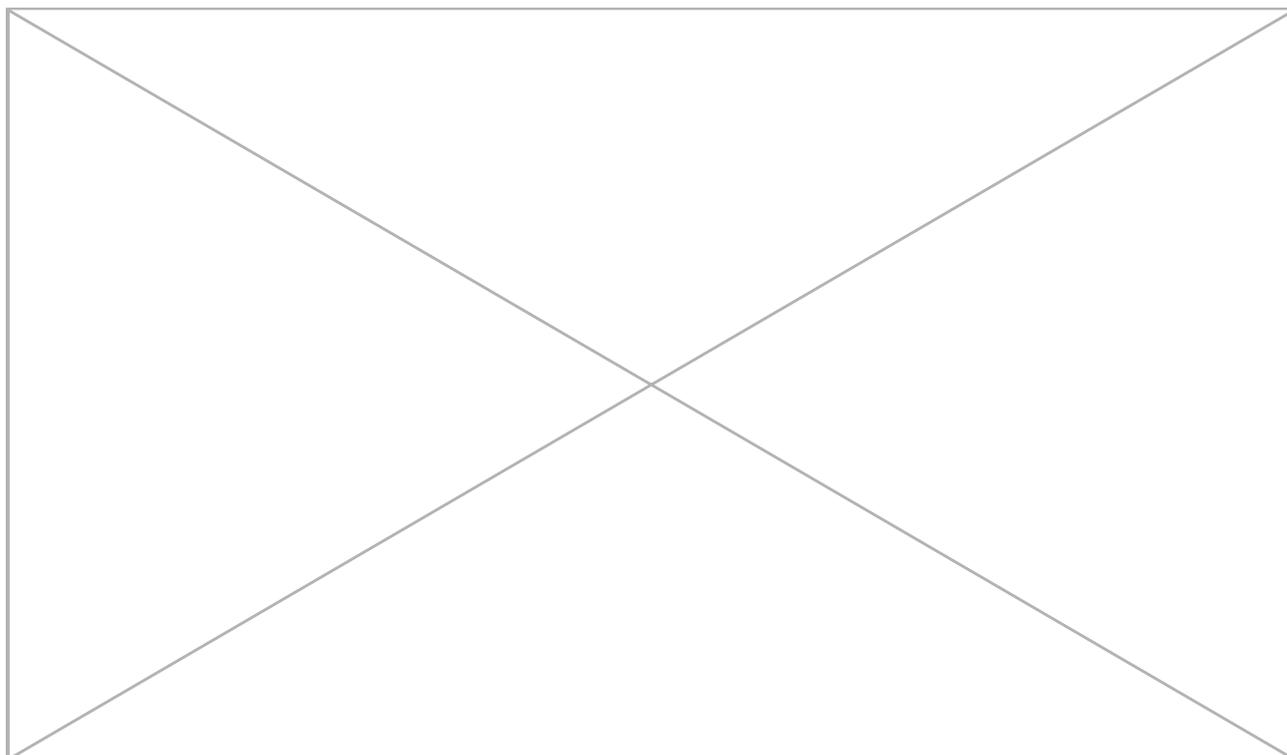
Kantonale Richtplanrelevanz

Koordinationsstand

kantonaler Richtplan

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten
(Verkehr + Siedlung)**



**Beschreibung
(Zielsetzung und
Umsetzung)**

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

1. Die in der Übersichtskarte bezeichneten siedlungsprägenden Grünräume werden als Landwirtschaftsgebiete, Erholungsraum oder naturnahe Flächen erhalten und aufgewertet. Soweit sie mit «Vorranggebieten Erholung / Freizeit» überlagert sind, erweitert sich dieses Nutzungsspektrum entsprechend Massnahme T-V.1.
2. Die Gemeinden bestimmen und sichern entsprechend ihren Bedürfnissen die siedlungsinternen Vernetzungskorridore (Gewässer, Grünkorridore, Bahnlinien, Flächen mit hohem Grünanteil etc.). Mindestens sind jedoch:
 - die Flussläufe der Schüss, der Zihl, des Nidau-Büren-Kanals, des Lyssbachs sowie der alten Aare in Aarberg zu sichern und der Vernetzungsfunktion entsprechend zu gestalten
 - die Böschungen der Bahnlinien, insbesondere innerhalb des Siedlungsgebiets, naturnah zu unterhalten
 - ausreichende, den ökologischen Austausch gewährleistende Grünflächen innerhalb der Baugebiete zwischen den genannten Vernetzungskorridoren und dem Jurahang sowie zwischen Jurahang, Längholz sowie den See- und Flussufern zu sichern.

**Flächenbeanspruchung
FFF (ha)**

0

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

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

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Einzelmassnahme Landschaft

Lyss, Stadtpark

BBS.L-Gr.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Landschaft

Unterkategorie
Siedlungsprägender Grünraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	
Koordination	Koordinationsstand	Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Festsetzung	nein
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten (Verkehr + Siedlung)	Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss	



**Beschreibung
(Zielsetzung und
Umsetzung)**

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

**Flächenbeanspruchung
FFF (ha)**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

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

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

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

Massnahmenpaket Landschaft

Brügg, Uferpark und Erlenpark

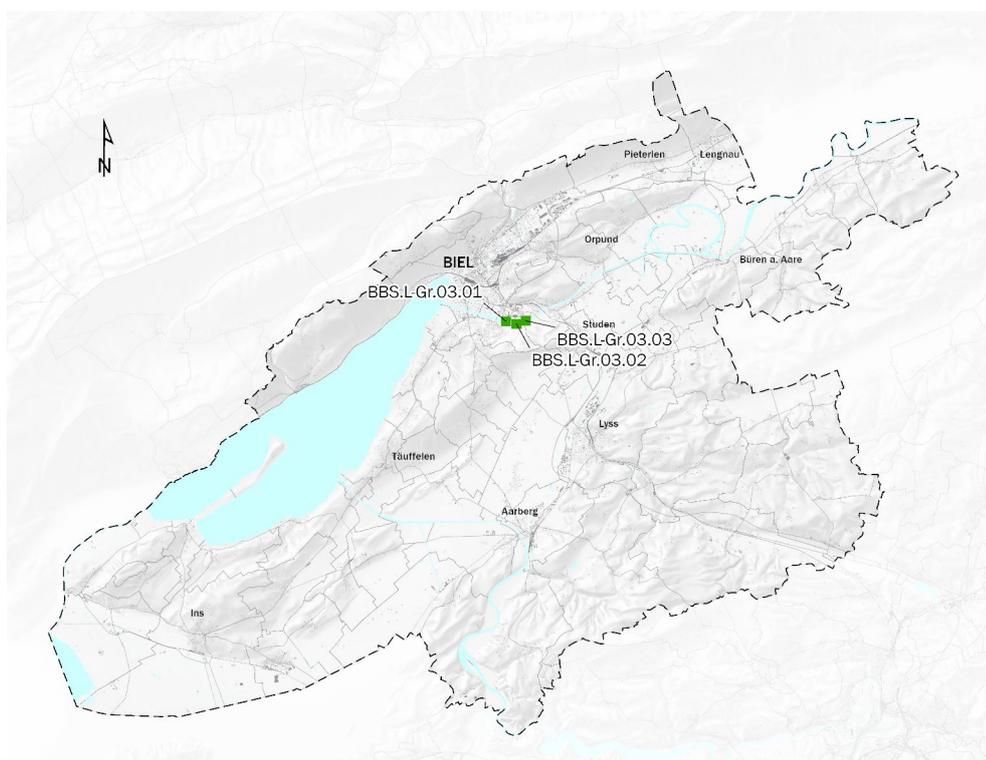
BBS.L-Gr.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Landschaft

Unterkategorie
Siedlungsprägender Grünraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	AWA	
Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)	Aufwertung des Uferbereichs für Mensch und Natur im Zusammenhang mit der Ansiedlung des Regionalspitals. Realisierung eines vielfältigen Angebots von Nutzungen und Lebensräumen und Integration des Spitalkomplexes in die umgebende Kultur- und Siedlungslandschaft.	
Teilmassnahmen des Pakets	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel
	BBS.L-Gr.03.01	Abschnitt 1, Unterhalb Wasserkraftwerk bis Familiengärten
	BBS.L-Gr.03.02	Abschnitt 2, Entlang Familiengärten
	BBS.L-Gr.03.03	Abschnitt 3, Uferpark/Erlenpark
		RGSK- Umsetzungspriorität
		1 (2025-2031)
		1 (2025-2031)
		1 (2025-2031)
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Landschaftliche Aufwertung – Agglomeration (L-Ü3) - Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (L-Ü.4) - Regionaler Pool für ökologische Ersatzmassnahmen (L-Ü.6) 	

- Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**
- Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal (LV-Ü.10)
 - Gemeinde Brügg/Spitalzentrum Biel AG, Machbarkeitsstudie Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg (2020)

Teilmassnahme Landschaft

Abschnitt 1, Unterhalb Wasserkraftwerk bis Familiengärten

BBS.L-Gr.03.01

RGSK-Umsetzungspriorität

1 (2025-2031)

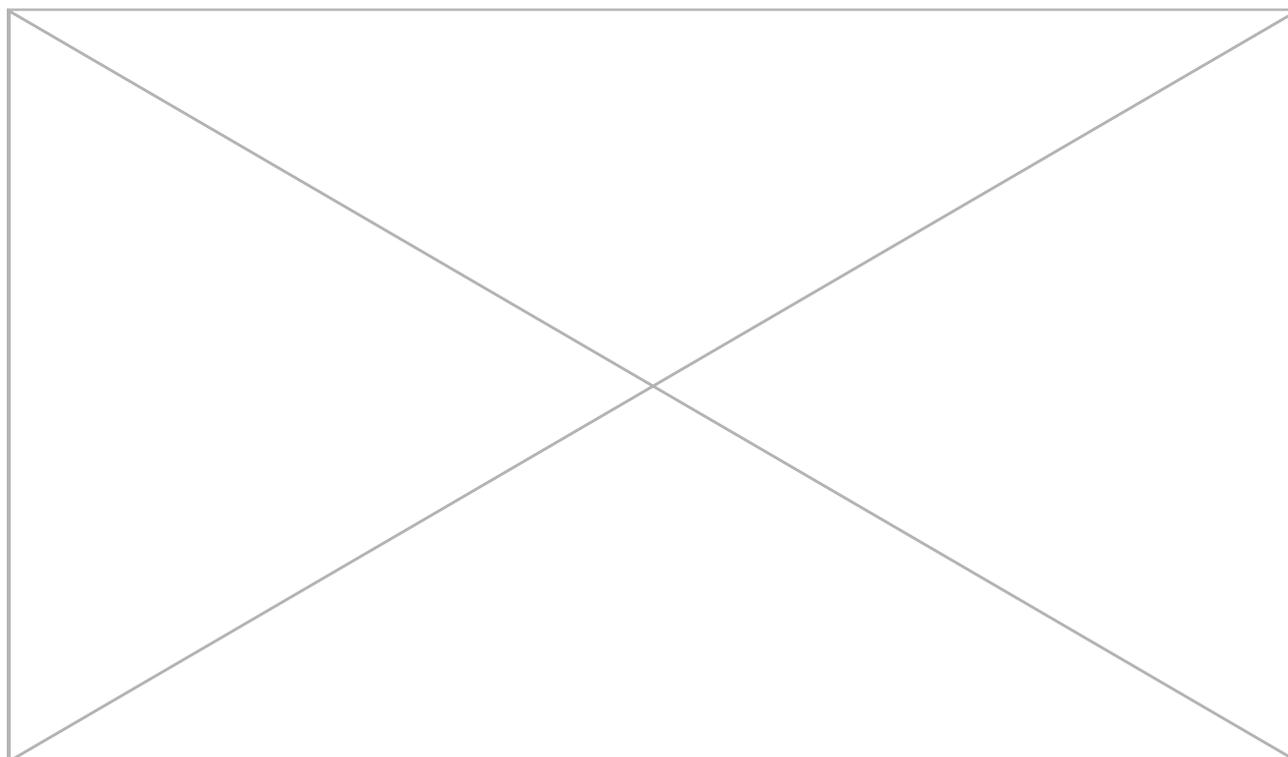
Teil des Agglomerationsprogramms

[x] 4.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie

Landschaft

Unterkategorie

Siedlungsprägender Grünraum


Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2024	Auf-/Umzonung	
	2024	Überbauungsordnung	
	2025	Baugesuch	

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	AWA	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Koordinationsstand
Renaturierung des Nidau-Büren-Kanals (Revitalisierungsprojekt). Anlegen und erhalten von artenreichen Wiesenstrukturen sowie wechselfeuchten Standorten durch Versickerungsbereiche. Nächster Planungsschritt: Umzonung	Kantonale Richtplanrelevanz

Koordination	Koordinationsstand	Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten**

Archäologie; Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären

Teilmassnahme Landschaft

Abschnitt 2, Entlang Familiengärten

BBS.L-Gr.03.02

RGSK-Umsetzungspriorität

1 (2025-2031)

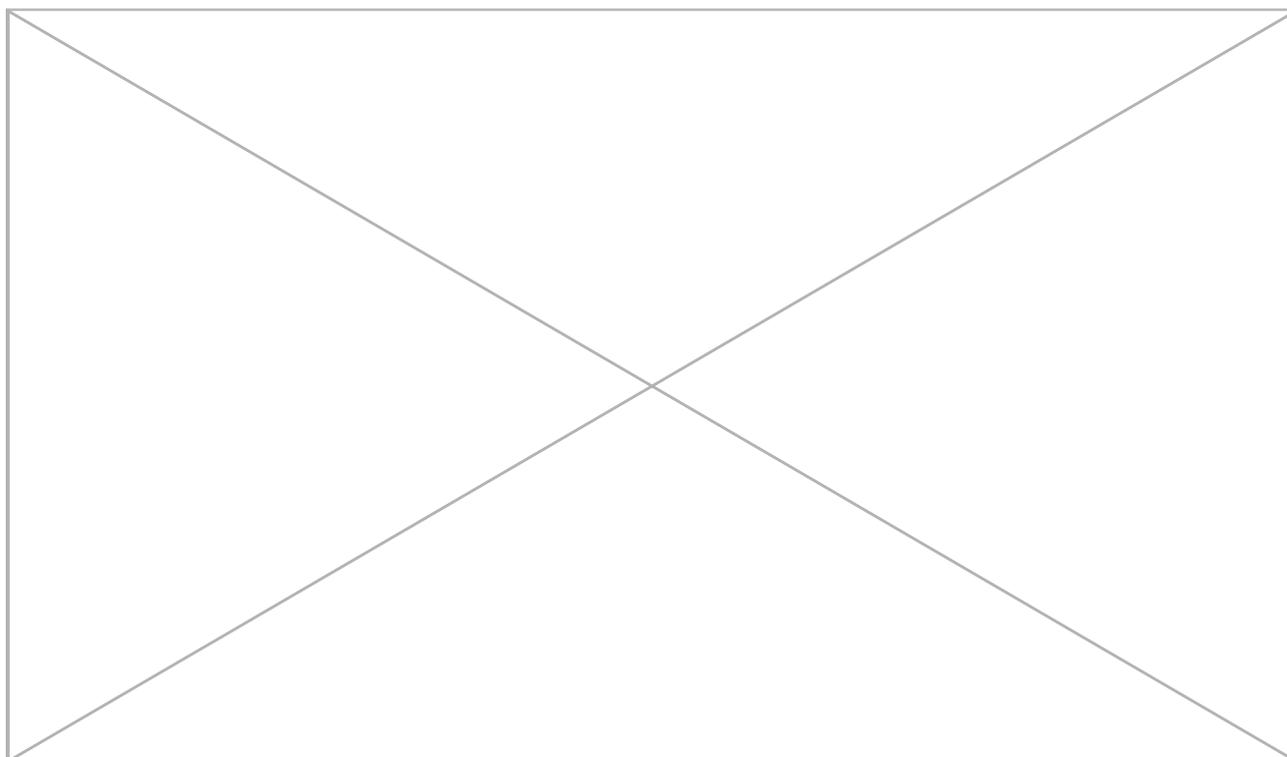
Teil des Agglomerationsprogramms

 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie

Landschaft

Unterkategorie

Siedlungsprägender Grünraum


Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2024	Auf-/Umzonung	
	2024	Überbauungsordnung	
	2025	Baugesuch	

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Koordinationsstand
Renaturierung des Nidau-Büren-Kanals. Strukturaufwertungen im Böschungs- und Uferbereich. Bestehende Familiengärten durchgängig und gemeinschaftlich ausgestalten. Nächster Planungsschritt: Umzonung	Regionaler Richtplan RGSK Kantonale Richtplanrelevanz Koordinationsstand kantonalen Richtplan

Koordination	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonalen Richtplan
	Festsetzung	nein	

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten**

Archäologie; Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären

Teilmassnahme Landschaft

Abschnitt 3, Uferpark/Erlenpark**BBS.L-Gr.03.03**

RGSK-Umsetzungspriorität

1 (2025-2031)

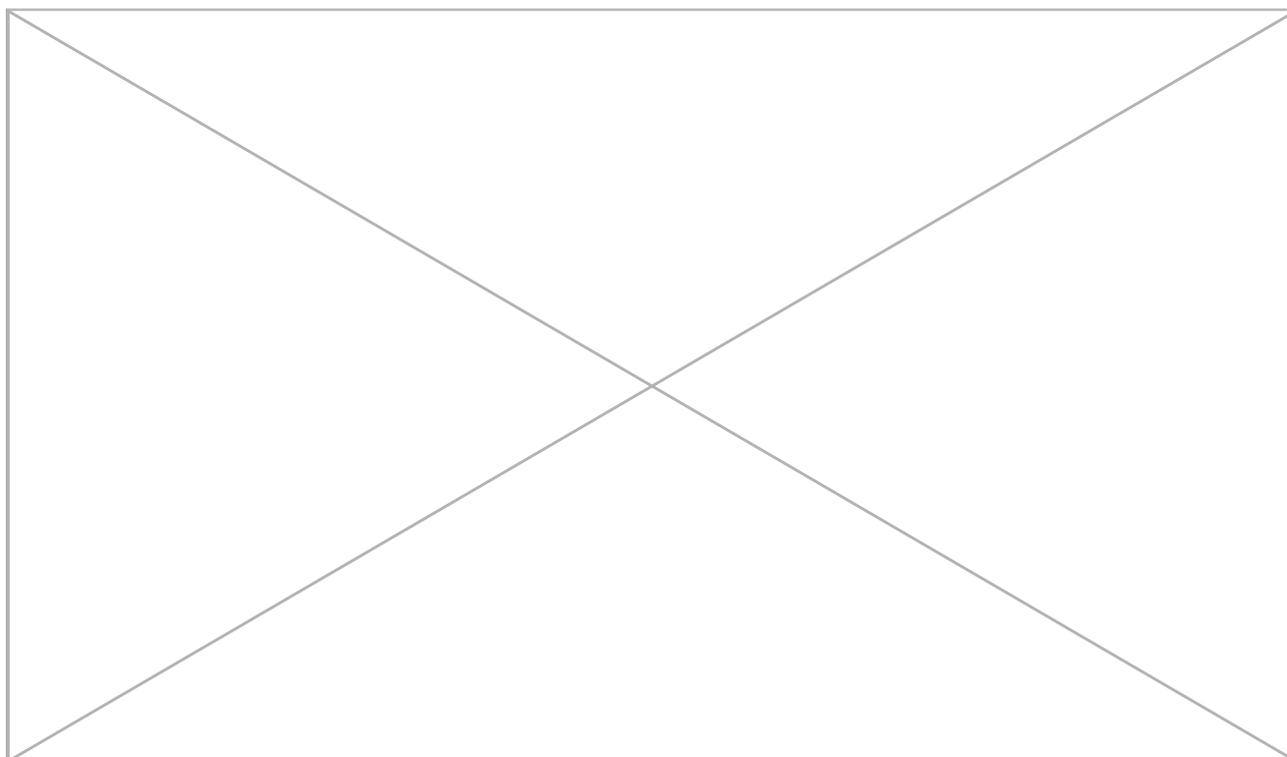
Teil des Agglomerationsprogramms

 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie

Landschaft

Unterkategorie

Siedlungsprägender Grünraum

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2024	Auf-/Umzonung	
	2024	Überbauungsordnung	
	2025	Baugesuch	

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Massnahme im Sinne See- und Flussufergesetzes. Zugänglicher Uferbereich mit Flachufern und Sitzstufen entlang der Aare. Rasen, Wege und Plätze als Parkelemente. Nächster Planungsschritt: Umzonung
------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten**

Einzelmassnahme Landschaft

Seeufergebiet, Agglomeration

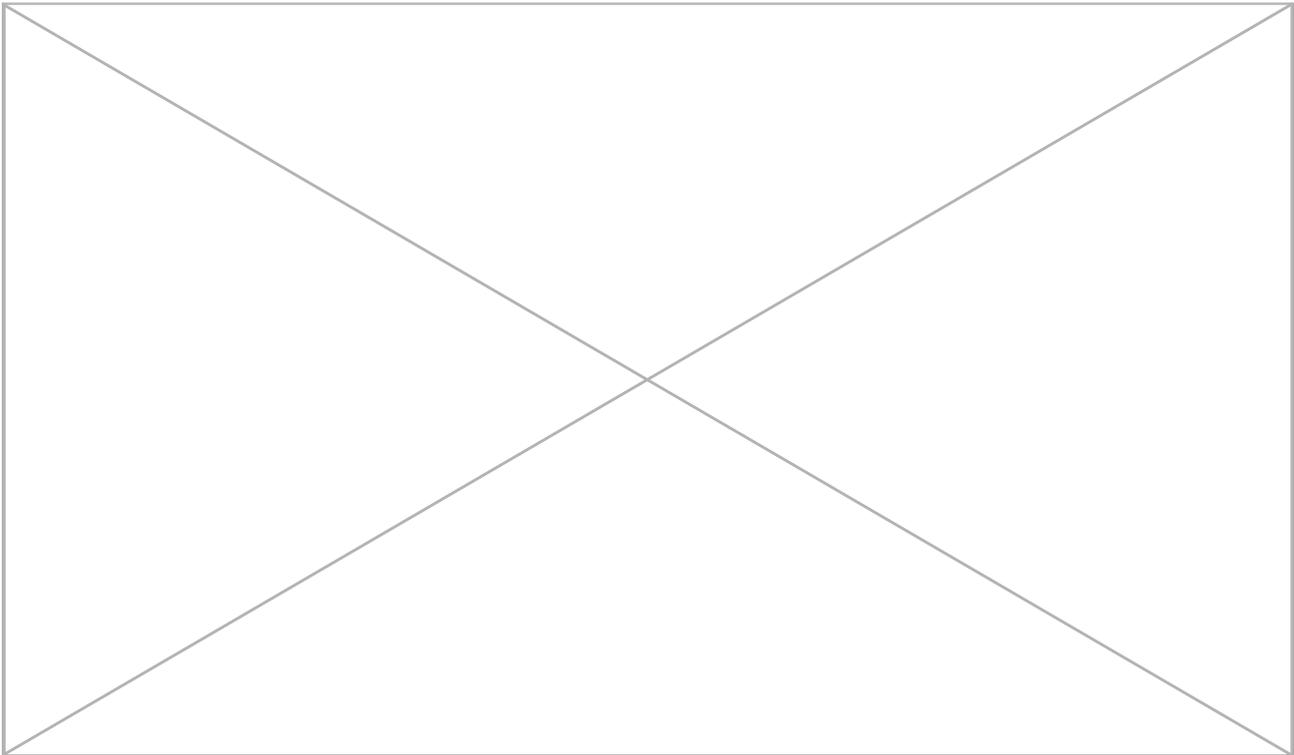
BBS.L-Ü.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Landschaft

Unterkategorie
Übriger Inhalt Landschaft



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Region

Biel/Bienne, Hagneck, Ipsach, Ligerz,
Mörigen, Nidau, Sutz-Lattrigen, Täuffelen,
Twann-Tüscherz

Koordination

Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

Koordinationsstand

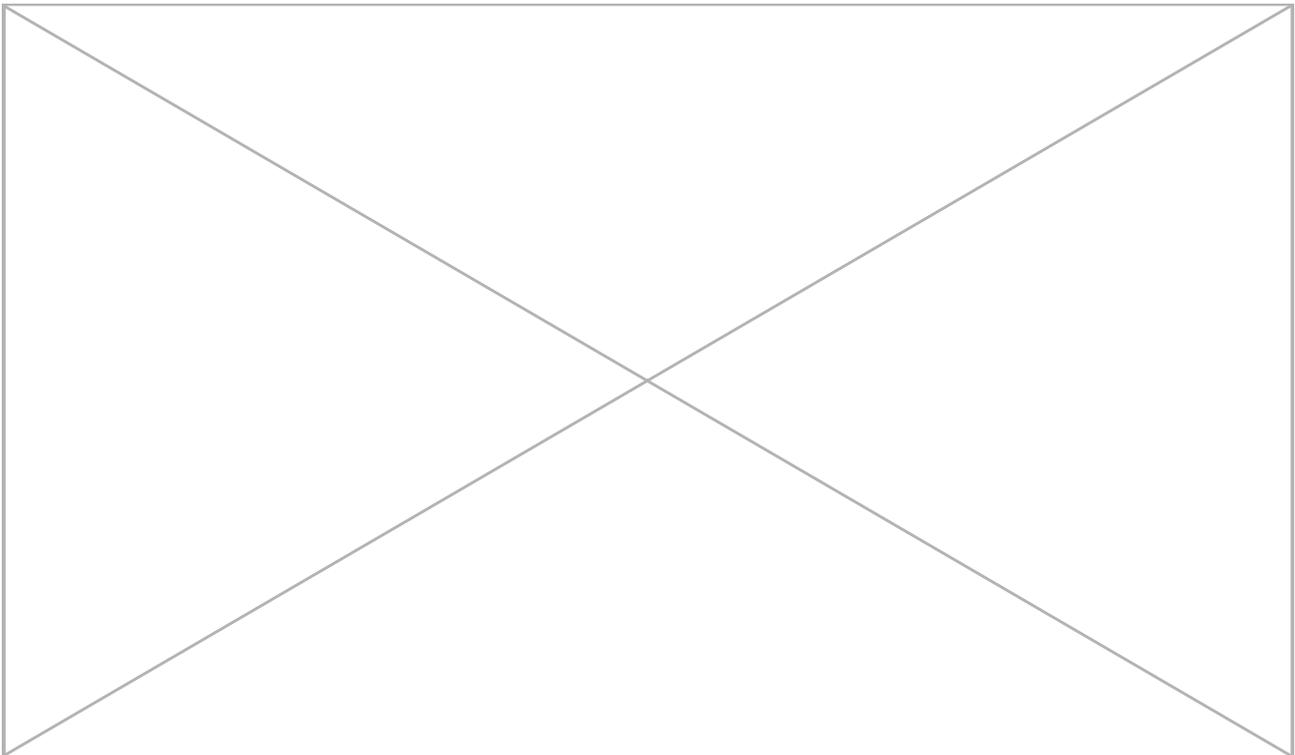
kantonaler Richtplan

Festsetzung

nein

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten (Verkehr + Siedlung)

Archäologie; Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären



**Beschreibung
(Zielsetzung und
Umsetzung)**

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

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

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

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

Koordination:

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

**Flächenbeanspruchung
FFF (ha)**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

- Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (L-Ü.4)
- Regionaler Pool für ökologische Ersatzmassnahmen (L-Ü.6)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Kanton Bern: Gewässerentwicklungskonzept Bern
- GEKOB.E.2014, Strategische Planungen nach GSchG/GSchV, Revitalisierungsplanung 2016-2035 (2014)
- seeland.biel/bienne: Richtplan Bieler Bucht, 1. Phase (2012)
- Kommunale Uferschutzplanungen
- Kantonaler Richtplan Seeufer

Einzelmassnahme Landschaft

Seeufergebiet, übrige Region

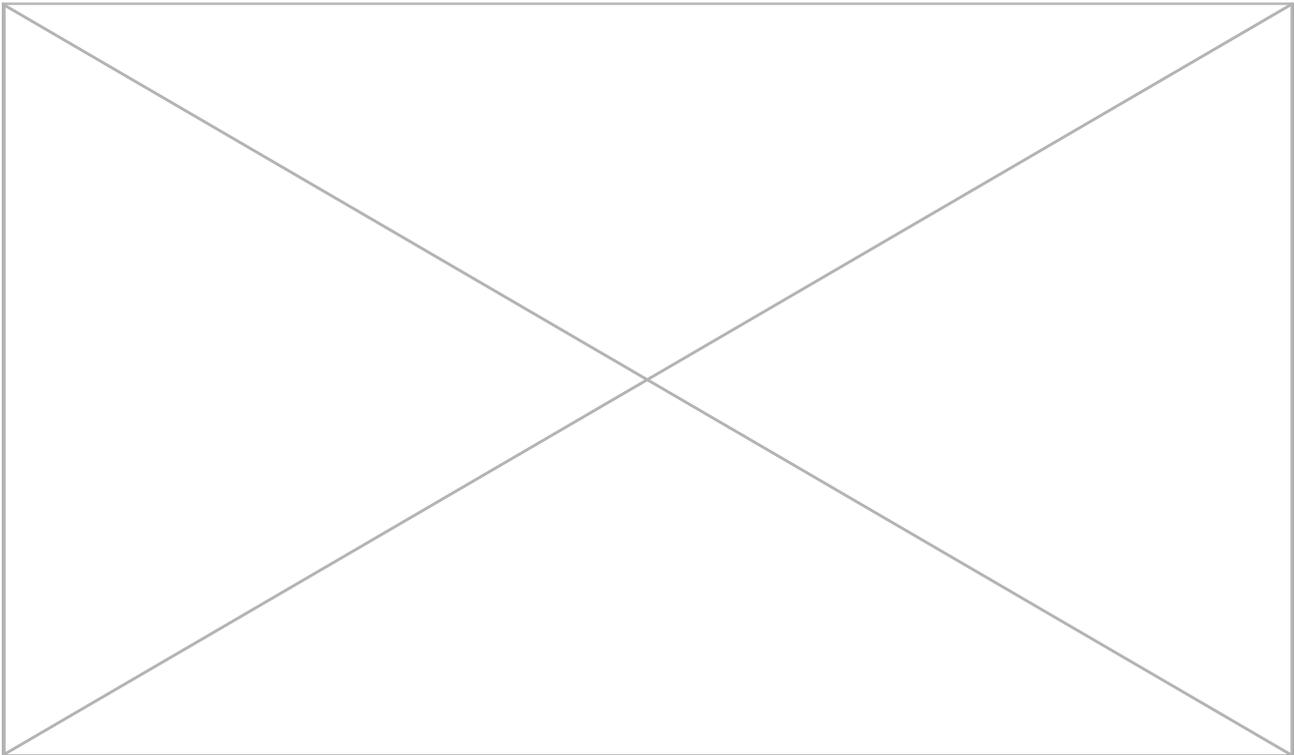
BBS.L-Ü.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Landschaft

Unterkategorie
Übriger Inhalt Landschaft



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Region

Erlach, Gals, La Neuveville, Le Landeron,
Lüscherz, Vinelz

Koordination

Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

Koordinationsstand

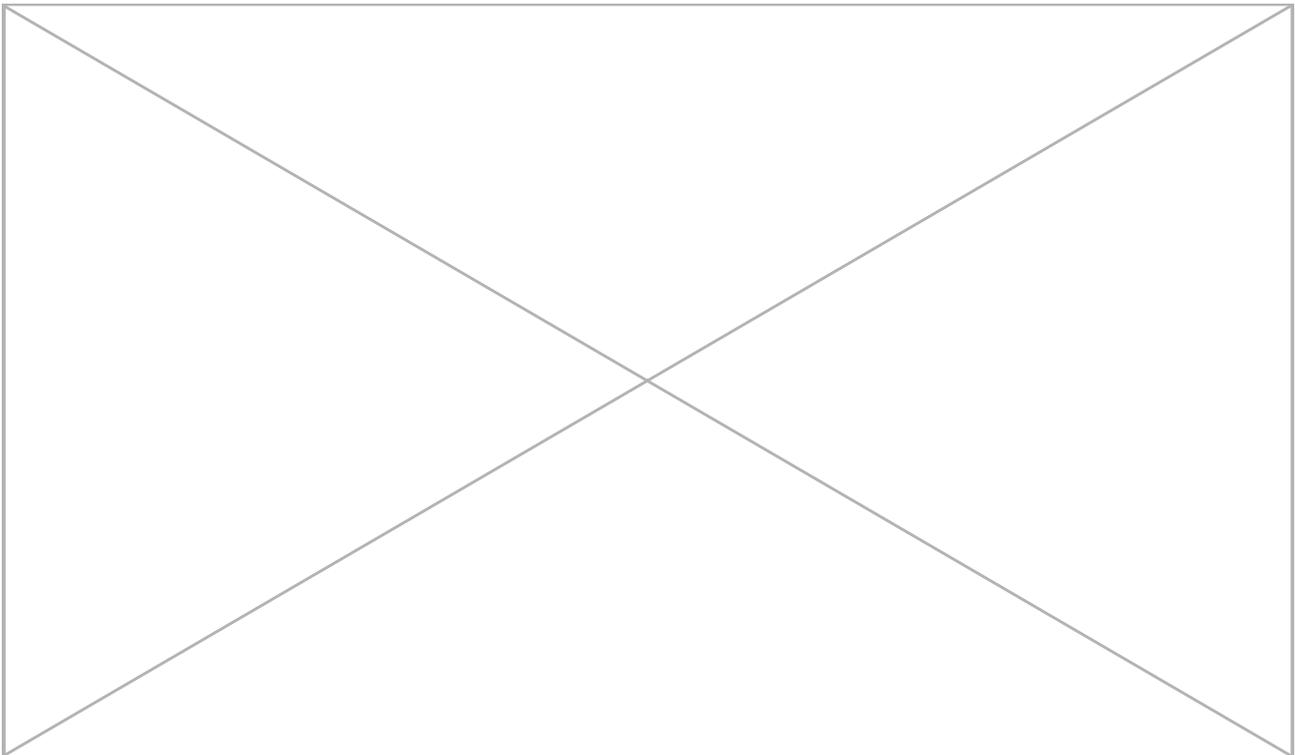
kantonaler Richtplan

Festsetzung

nein

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten (Verkehr + Siedlung)

Archäologie; Interessenkonflikte mit weiteren Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären



**Beschreibung
(Zielsetzung und
Umsetzung)**

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

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

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

3. Für das Gebiet des oberen Seebeckens (Erlach, Vinelz, Lüscherz, Le Landeron, Neuveville) wird ein Ausbau der Angebote für die Naherholung angestrebt.

**Flächenbeanspruchung
FFF (ha)**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

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

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

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

- Kantonaler Richtplan Seeufer
- Kommunale Uferschutzplanungen

Einzelmassnahme Landschaft

**Landschaftliche Aufwertung,
Agglomeration**

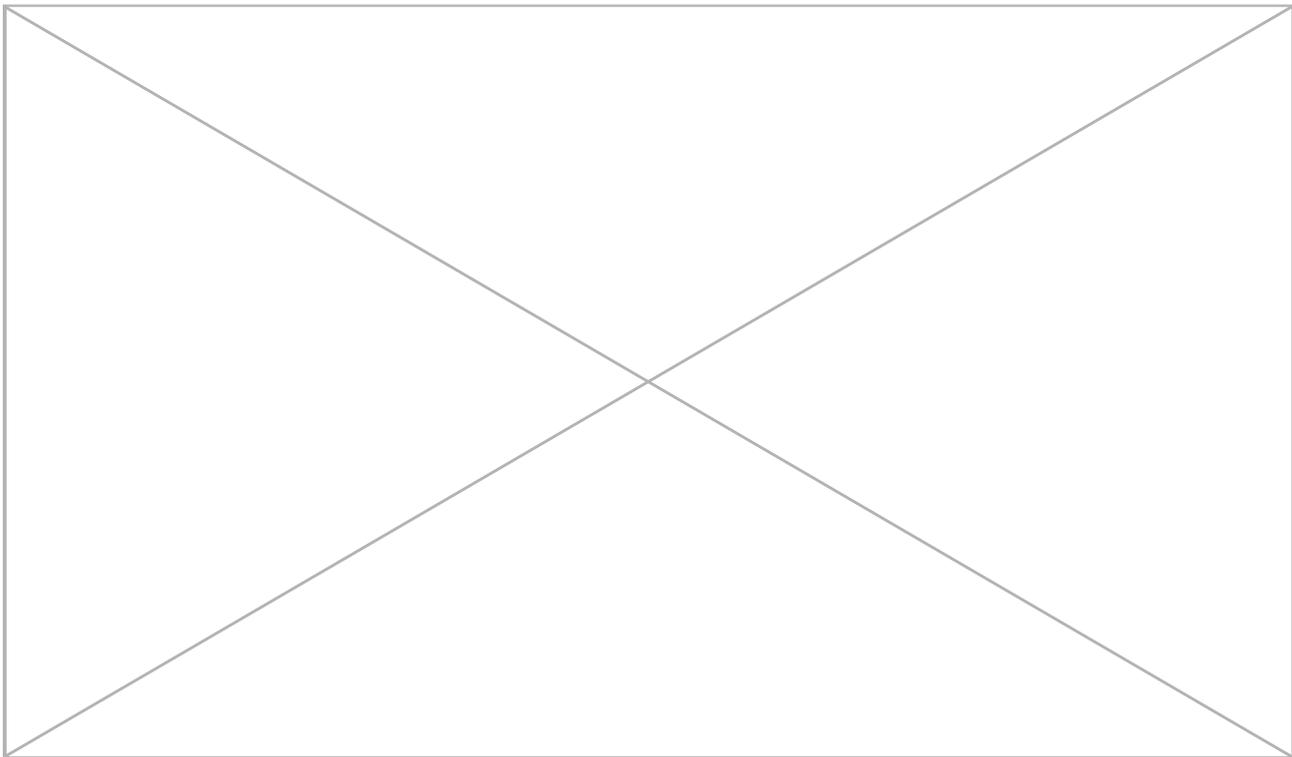
BBS.L-Ü.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Landschaft

Unterkategorie
Übriger Inhalt Landschaft



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Region

Koordination

Koordinationsstand

Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

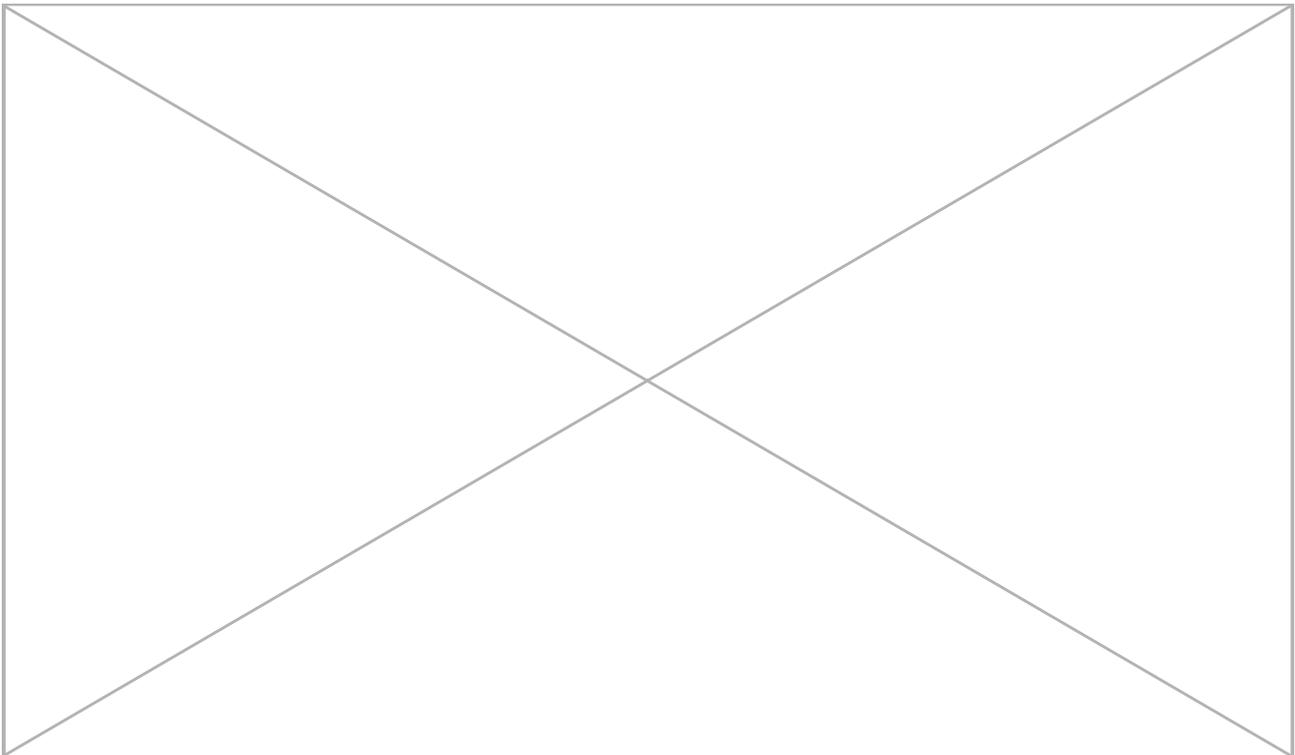
kantonaler Richtplan

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten
(Verkehr + Siedlung)**

- Archäologie

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



**Beschreibung
(Zielsetzung und
Umsetzung)**

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

1. Siedlungsprägende Grünräume in der Agglomeration werden entsprechend ihrer kulturlandschaftlichen Bedeutung und Charakteristik gestalterisch und ökologisch aufgewertet. Damit wird die Aufwertung von Landschaftsqualität und Biodiversität im Siedlungsraum unterstützt und der ökologische Ausgleich gestärkt.
2. Die Aufwertung der Ufer der Wasserläufe wird als gemeinschaftlich anzugehende Aufgabe anerkannt. Folgende Wasserläufe bilden Gegenstand der Bestrebungen:
 - Schüss (Reuchenette – Rondchâtel – Frinvillier – Taubenlochschlucht)
 - Schüss einschliesslich ihrer Nebenarme in Biel (betrifft nur Biel)
 - Zihl
 - Nidau-Büren-Kanal
 - Leugene
 - Lyssbach
 - Alte Aare
3. In Berücksichtigung der Vorgaben der rechtskräftigen Uferschutzpläne wird für die einzelnen Wasserläufe eine konzeptionelle Rahmenplanung erstellt. Diese enthält:
 - Die Formulierung der teilräumlich spezifischen Charakteristiken und freiraumplanerischen Verhaltensweisen unter Berücksichtigung der hydrologischen Funktion der Wasserläufe.
 - Die Bestimmung der funktionellen Schwerpunkte (konzentrierte Erholungsnutzungen, touristische Anlagen)
 - Die Fussgänger- und Veloführung
 - Die Bestimmung der Renaturierungsbereiche und der strategischen Revitalisierung gemäss revidiertem Gewässerschutzgesetz
 - Die Bestimmung der Ausstattungselemente (Folgeeinrichtungen, Basisinfrastruktur)
 - Grundsätze für die Materialisierung der baulichen Eingriffe
 - Grundsätze für Erschliessung und Parkierung
 - Grundsätze für die Kostenverteilung von Realisierung, Betrieb und Unterhalt.

**Flächenbeanspruchung
FFF (ha)**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

- Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (L-Ü.4)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Kanton Bern: Gewässerentwicklungskonzept Bern

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

- seeland.biel/bienne: Konzept Naherholung und Landschaft entlang des Nidau-Büren-
Kanals (September 2007)

Einzelmassnahme Landschaft

**Ökologische
Landschaftsentwicklung**

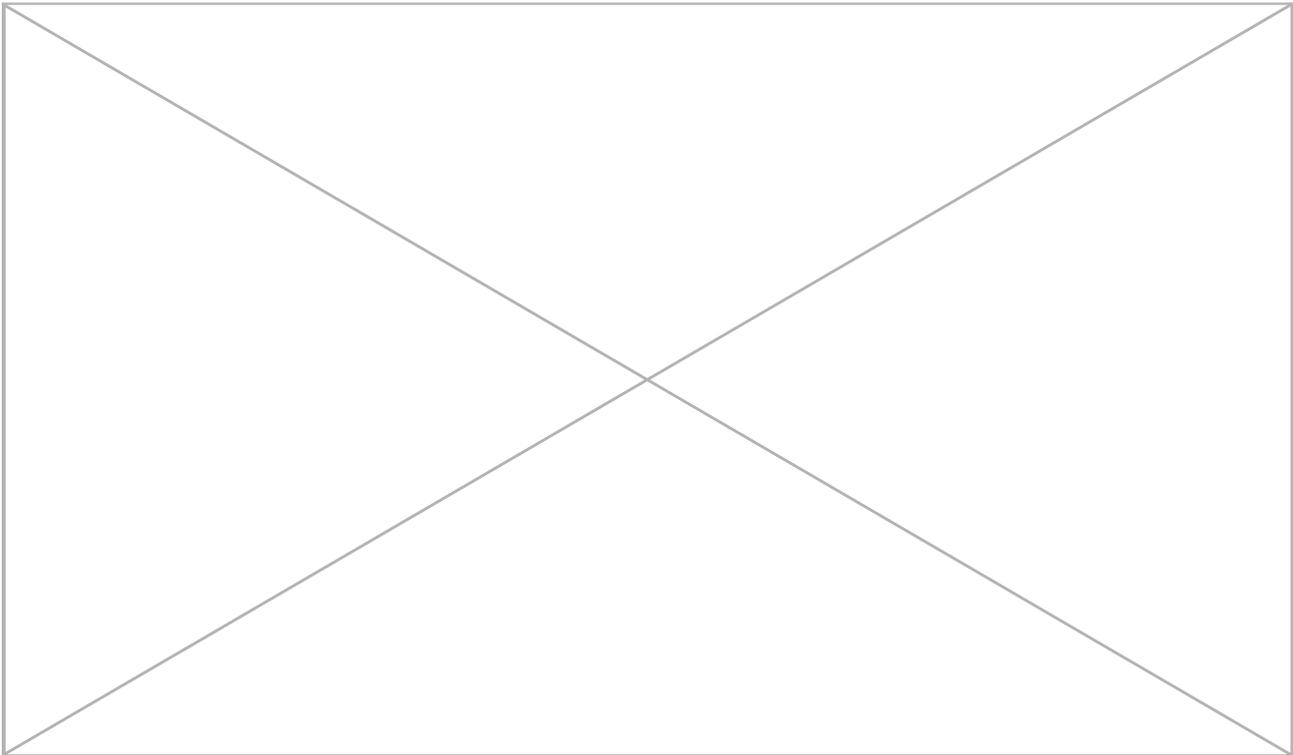
BBS.L-Ü.06

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

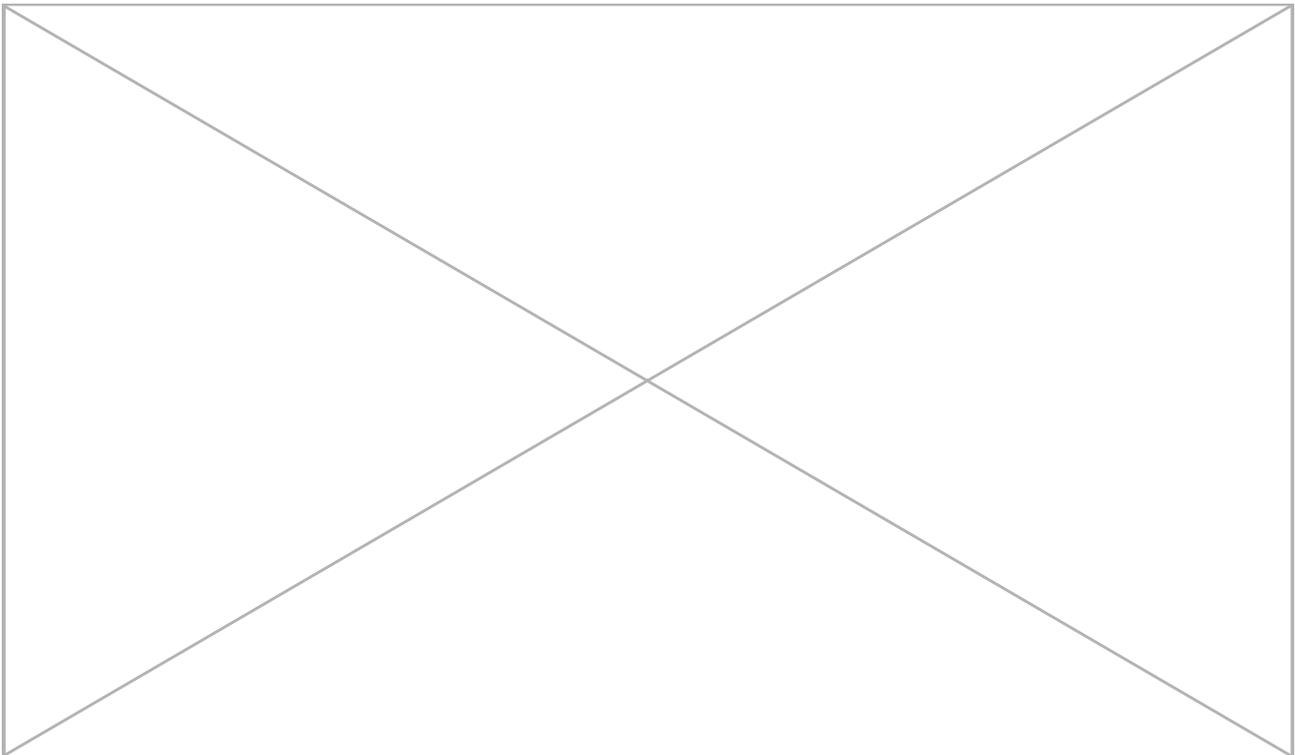
Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Landschaft

Unterkategorie
Übriger Inhalt Landschaft



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Region	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Festsetzung	Koordinationsstand Kantonale Richtplanrelevanz kantonaler Richtplan
		nein
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten (Verkehr + Siedlung)	- Interessenskonflikte mit weiteren Ansprüchen (Landwirtschaft, Siedlung, Erholung), sind im Einzelfall zu klären.	



**Beschreibung
(Zielsetzung und
Umsetzung)**

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

**Flächenbeanspruchung
FFF (ha)**

Bezug zu weiteren Massnahmen	- Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiete (L-Schu.1), Siedlungsprägende Grünräuäme (L-Gr.1), Seeufergebiet (L-Ü.1, LÜ.2), Landschaftliche Aufwertung (L-Ü.3), Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (L-Ü.4),
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- seeland.biel/bienne: Regionaler Ersatzmassnahmenpool für ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen, Bericht zur Startphase (Februar 2016) - seeland.biel/bienne: Gesamtregionaler Richtplan Biel-Seeland, Arbeitsmodul R 22: Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen (März 2009)

Einzelmassnahme Landschaft

**Landwirtschaftliche
Gesamtplanung**

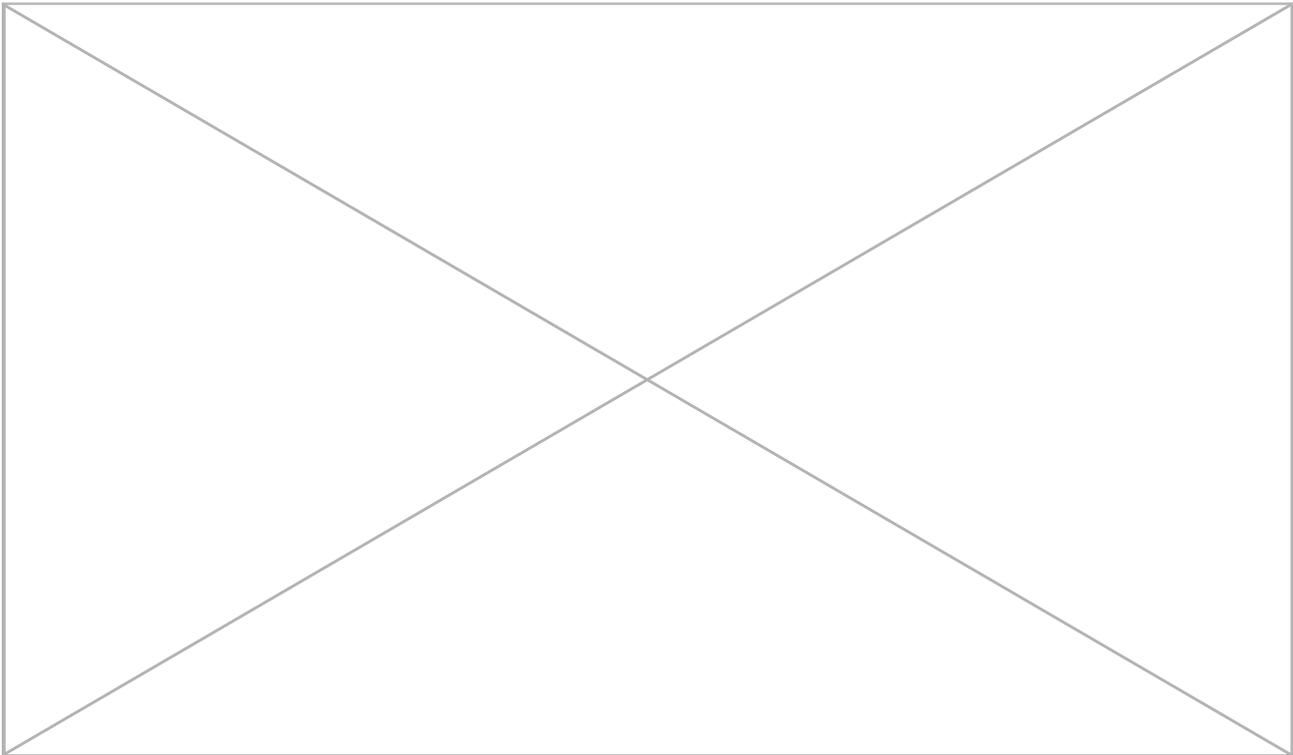
BBS.L-Ü.07

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

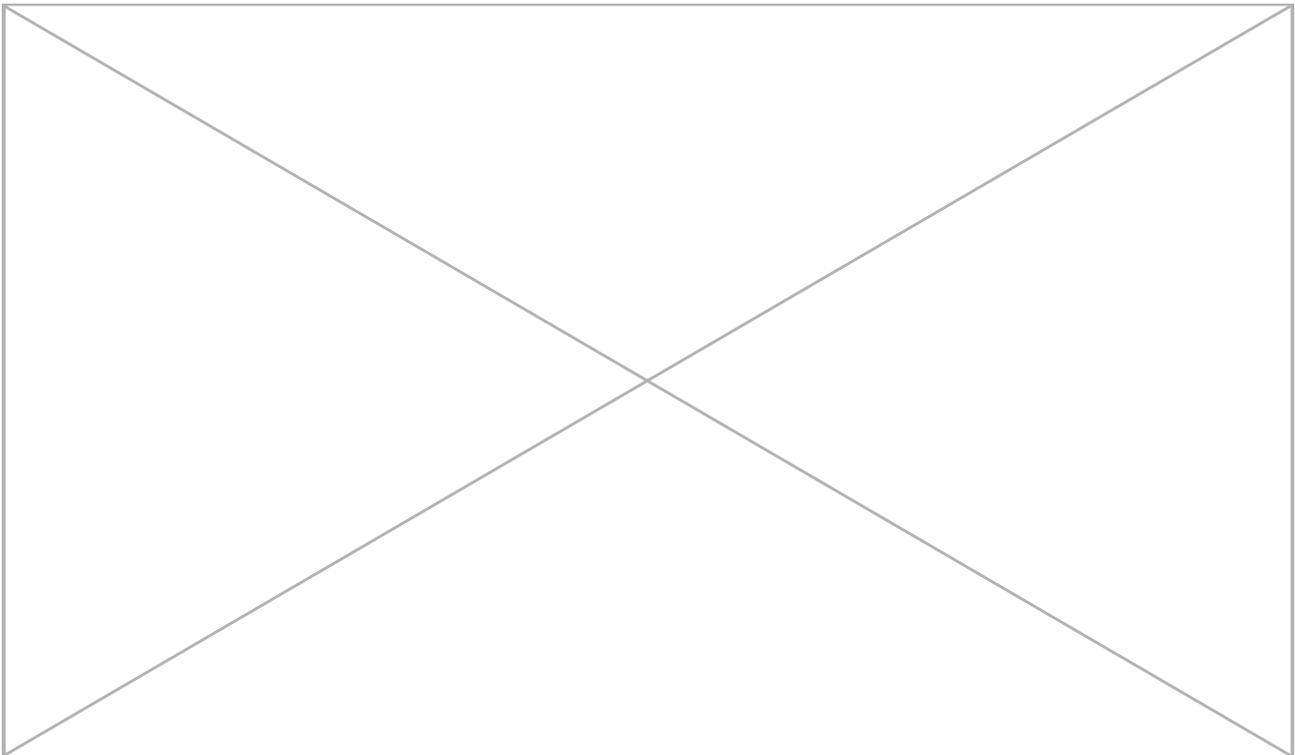
Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Landschaft

Unterkategorie
Übriger Inhalt Landschaft



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Pro Agricultura Seeland	AGR, Andere, AWA, Gemeinden, Region
Koordination	Koordinationsstand	Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten (Verkehr + Siedlung)		



**Beschreibung
(Zielsetzung und
Umsetzung)**

Zielsetzung:

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

Umsetzung:

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

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

**Flächenbeanspruchung
FFF (ha)**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Einzelmassnahme Landschaft

Anreizprogramm «Vor unserer Tür»: Attraktive Erholungsräume - Ein Engagement von Seeländer Gemeinden

BBS.L-Ü.09

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

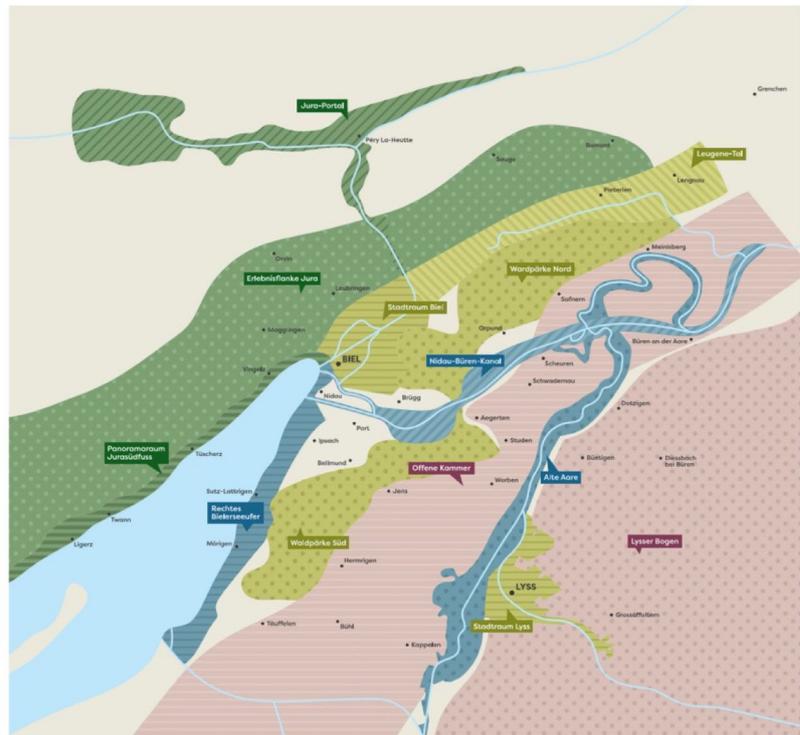
Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
Landschaft

Unterkategorie
Übriger Inhalt Landschaft

Vier Arten von Landschaftsräumen

- NATURLANDSCHAFTEN UND ERHOLUNG
- GEWÄSSER- UND WASSERLANDSCHAFTEN
- STADTNAHER ERHOLUNGSRAUM
- KULTURLANDSCHAFT UND LANDWIRTSCHAFTLICH GEPRÄGTE RÄUME



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Region

Gemeinden, Kanton

Koordination

Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

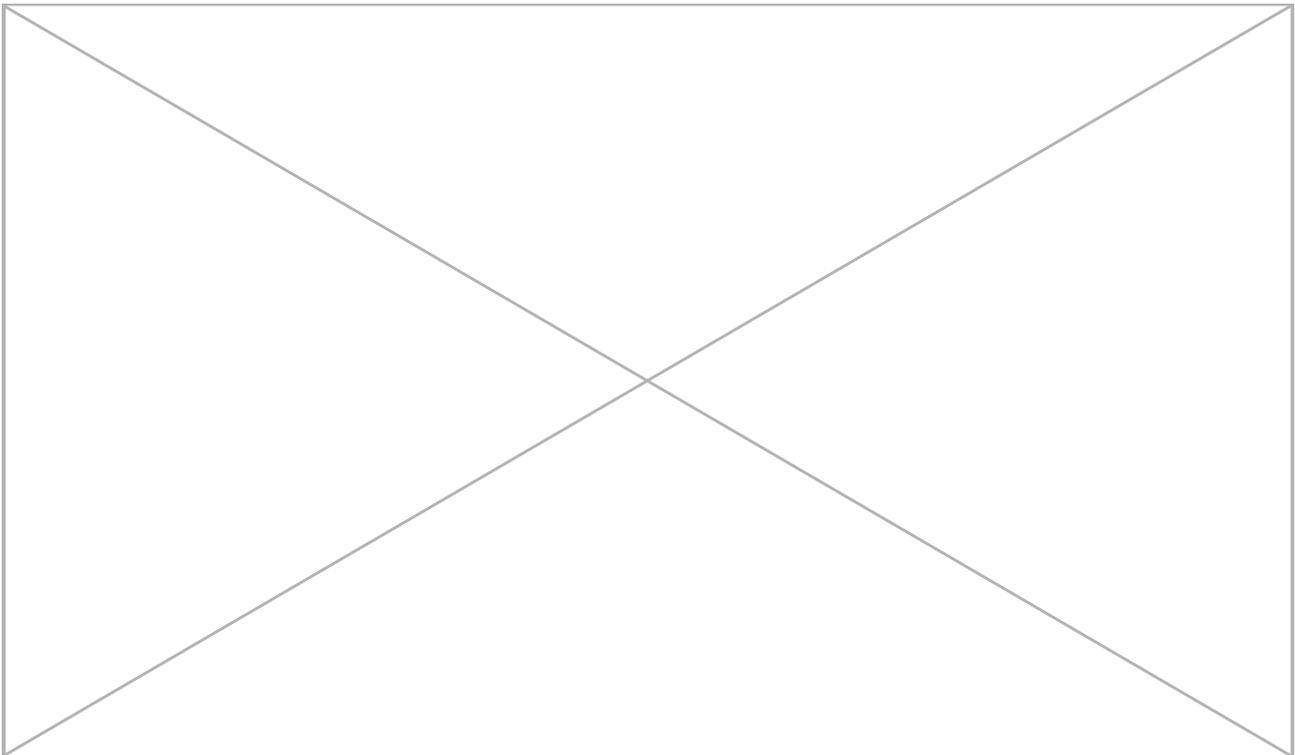
Kantonale Richtplanrelevanz

Koordinationsstand

kantonaler Richtplan

Festsetzung

Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten
(Verkehr + Siedlung)



**Beschreibung
(Zielsetzung und
Umsetzung)**

Öffentliche zugängliche Freiräume stehen in der Agglomeration Biel/Lyss unter grossem Druck. Die Agglomeration wächst und der Anteil an bebautem Raum nimmt zu. Gleichzeitig werden die Freiräume immer intensiver genutzt. Aus diesem Grund müssen Erhalt, Aufwertung und Schaffung von attraktiven Freiräumen gefördert, der Zugang sichergestellt und die Nutzung aktiv gelenkt werden.

Das Zielbild «Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss»

Im Agglomerationsprogramm 4. Generation wurde mit der Massnahme BBS.L-Ü.04 «Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss» die Schaffung eines zusammenhängenden Netzes von attraktiven und gut zugänglichen Freiräumen innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes verankert.

Zu diesem Zweck hat seeland.biel/bienne zusammen mit den Gemeinden das Zielbild «Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss» erarbeitet. Es ist die planerische Grundlage, um in der Agglomeration ein Netz von Frei- und Grünräumen zu schaffen, das sowohl die Natur schützt als auch die Bedürfnisse der Bevölkerung erfüllt.

Das Zielbild definiert 10 Landschaftsräume mit individuellen Charakteristika und Nutzungsschwerpunkten und verfolgt folgende Ziele:

- Vielfältiges Angebot an Erholungsräumen, das den Bedürfnissen aller Einwohnerinnen und Einwohner heute und in Zukunft gerecht wird
- Balance zwischen intensiv genutzten Hotspots und ruhigeren Zonen
- Integration der regionalen, kommunalen und lokalen Freiräume in ein gut zugängliches und zusammenhängendes Netzwerk im Seeland
- Klimangepasste Gestaltung der Freiräume und Förderung eines verantwortungsvollen Umgangs mit der Natur
- Förderung von Angeboten für Gruppen mit besonderen Bedürfnissen (wie Kinder, Seniorinnen und Senioren oder Menschen mit Behinderungen).
- Unterstützung einer qualitativvollen Siedlungsentwicklung nach innen.

Verankerung in den behördenverbindlichen Planungsinstrumenten

Das Zielbild «Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss» wurde im Zukunftsbild und in der Teilstrategie Landschaft und Freiraum des Agglomerationsprogramms 5. Generation verankert. Es ist mit dem Regionalen Richtplan (RGSK) und dem Regionalen Velonetzplan Biel-Seeland abgestimmt. Es bildet zudem eine wichtige Grundlage für

die künftige Überarbeitung der Natur- und Landschaftsinhalte des Regionalen Richtplans (RGSK).

Anreizprogramm «Vor unserer Tür»

Um die Umsetzung des Zielbilds zu unterstützen, lanciert seeland.biel/bienne das Programm «Vor unserer Tür». Das Programm richtet sich an Gemeinden und lokale Akteure und soll diese in den kommenden Jahren beim Erhalt und bei der Schaffung attraktiver Erholungsräume unterstützen. Mit der Teilnahme am Programm «Vor unserer Tür» können die Gemeinden Inspiration und Ideen für ihre Freiraumprojekte holen, von konkreten Hilfsmitteln profitieren und sich mit ihren Projekten profilieren.

Zu diesem Zweck werden verschiedene Angebote aufgebaut:

- Programmwebsite www.vorunserertuer.ch
- Charta zur Förderung attraktiver Erholungsräume
- Kommunikationsmaterial zur Sensibilisierung und Vermittlung gegenüber Politik, Behörden, Bevölkerung und möglichen Projektpartnern
- Mustervorlagen und Checklisten zur Planung und Umsetzung von Projekten und zum Einbezug lokale Akteure
- Erfahrungsaustausch für Gemeinden
- Beratung bei der Entwicklung und Umsetzung von Projekten

seeland.biel/bienne entwickelt die Unterstützungsangebote, stellt den regelmässigen Austausch sicher und hilft dabei, Projekte zu koordinieren, Partnerorganisationen zu vermitteln und Synergien zu schaffen.

In den nächsten Jahren sollen im Rahmen des Programms u.a. folgende Projekte initiiert und durch Gemeinden und lokale Akteure umgesetzt werden:

- Biodiversität und Landschaftsqualität im Siedlungsraum
- Entsiegelung und Begrünung von Dorf- und Quartierplätzen
- Begrünung von siedlungsnahen Erholungswegen
- Aufwertung siedlungsprägender Grünräume

Flächenbeanspruchung FFF (ha)

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- seeland.biel/bienne, Zielbild Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss, 2023

6 Massnahmen Siedlung

Einzelmassnahme Siedlung

Siedlungsfächenbedarf Wohnen

BBS.S-Ü.01

RGSK-Umsetzungspriorität

Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms

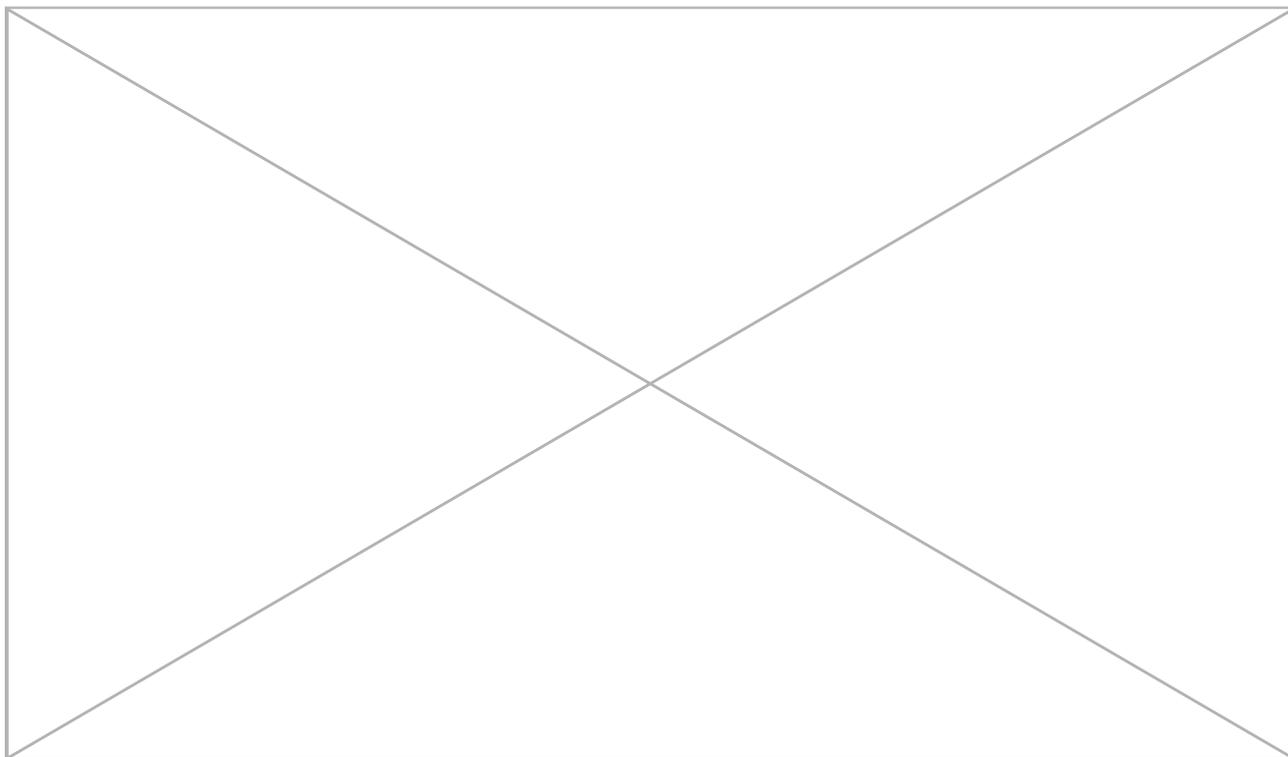
3.Generation Nein

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Übriger Inhalt Siedlung



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Region

AGR, Gemeinden

Koordination

Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

Koordinationsstand

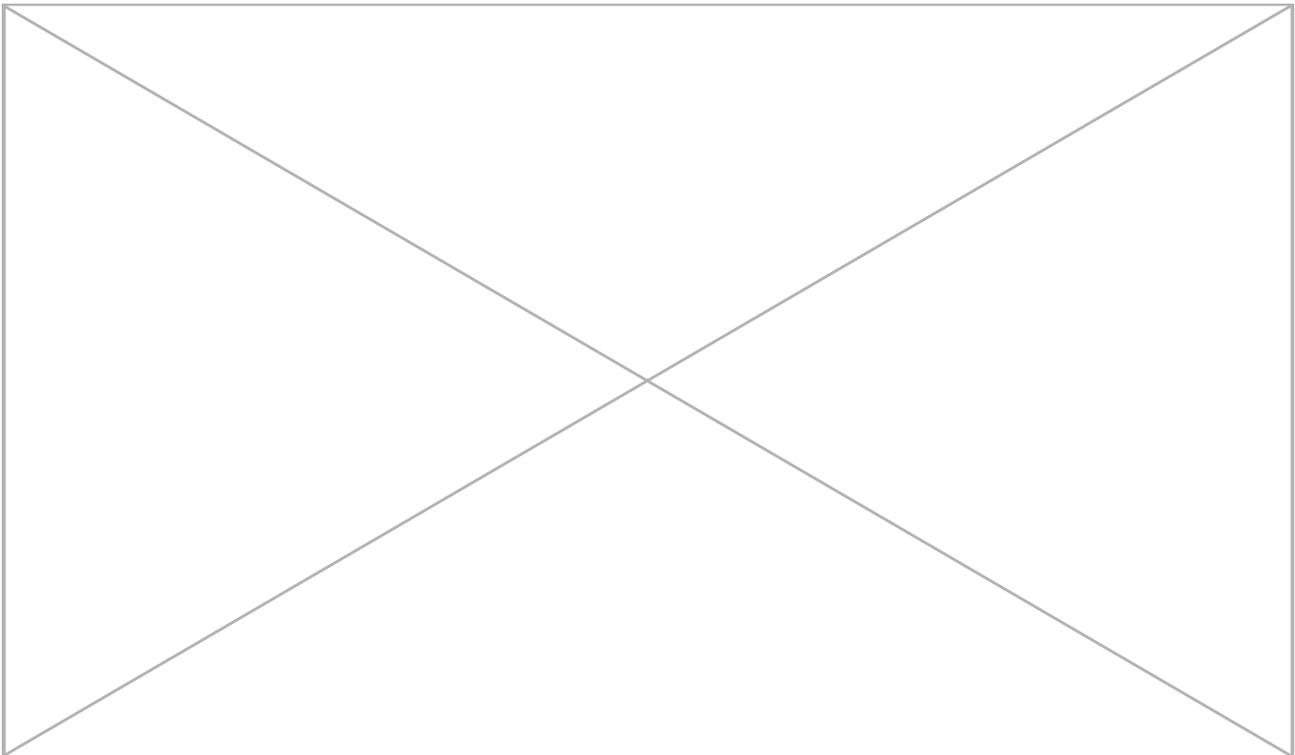
kantonaler Richtplan

Festsetzung

nein

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten (Verkehr + Landschaft)

- Die Übertragung von Wohnbaulandbedarf ist nur zulässig für festgesetzte «Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete» gemäss Massnahmen S-UV und «Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen» gemäss Massnahmen S-VW.



**Beschreibung
(Zielsetzung und
Umsetzung)**

Der erforderliche zusätzliche Siedlungsflächenbedarf für Wohnnutzungen orientiert sich an einer Bevölkerungszahl für das Jahr 2040 von 198'000 Personen für die Region Biel-Seeland bzw. 140'000 Personen für die Agglomeration Biel/Lyss sowie einer darauf abgestimmten wirtschaftlichen Entwicklung. Er wird prioritär durch Umstrukturierung und Verdichtung und bei ausgewiesenem durch etappierte Erweiterungen der Bauzonen gewährleistet. Deren regionale Verteilung berücksichtigt die örtlich unterschiedlichen Eignungen. Die Vielseitigkeit des Wohnungsangebots wird gefördert und die Wohnungsstruktur an die aktuellen und künftigen Bedürfnisse der Wohnbevölkerung angepasst.

Massnahmen:

1. Die Gemeinden, die Region und die zuständigen kantonalen Stellen wirken auf eine Siedlungsentwicklung hin, welche die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzziele gewährleistet und eine koordinierte räumliche Entwicklung anstrebt.
2. Die Region beobachtet die Siedlungsentwicklung, stellt allfällige Abweichungen gegenüber den Bevölkerungszielen fest und informiert die Gemeinden über sich erweisenden Handlungsbedarf.
3. Die Gemeinden veranlassen zeitgerecht die nötigen planungsrechtlichen und weiteren Massnahmen zur Erreichung der Baureife der entsprechenden Siedlungsflächen.
4. Der Baulandbedarf wird nach kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt A_01) ermittelt. Ein Ausgleich der sich daraus ergebenden Baulandbedarfskontingente zwischen den Gemeinden im Perimeter der Agglomeration Biel/Lyss ist möglich und anzustreben. Gemeinden mit Unterdeckungen infolge fehlender Siedlungsreserven können bis zu 2/3 der Kontingente an andere Gemeinden im Perimeter der Agglomeration Biel/Lyss unter folgenden Bedingungen abgeben:
 - Es besteht kein Anspruch auf Inanspruchnahme von Kontingenten anderer Gemeinden.
 - Die Bedürfnislage muss ausreichend nachgewiesen sein.
 - Übertragungen von Baulandbedarfskontingenten sind nur möglich für

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, die im RGSK festgesetzt sind, sowie für die Einzonung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung, die vom Kanton als prioritäres Siedlungsentwicklungsgebiet Wohnen in den kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A_08) aufgenommen wurden.

- Die Dichte der nutzniessenden Vorranggebiete Siedlungserweiterung entspricht einer oberirdischen Geschossflächenziffer (GFZo), welche mindestens 0.1 höher liegt als gemäss kantonalem Richtplan für den entsprechenden Raumtyp vorgesehen ist (siehe Massnahmenblatt A_01).
- Die Gebiete, auf die Baulandbedarfkontingente übertragen werden können, müssen mindestens die Güteklasse C der ÖV-Erschliessung aufweisen.
- Auf dem einzuzonenden Gebiet ist mit geeigneten Vorgaben eine hohe städtebauliche Qualität zu gewährleisten.
- Die Verfügbarkeit des einzuzonenden Landes muss sichergestellt sein.
- Die Übertragung von Baulandbedarfkontingenten bedarf neben der Zustimmung der kantonalen Stellen der innerregionalen Genehmigung. Untenstehend sind die näheren Einzelheiten und Kriterien zum Verfahren zur Übertragung von Wohnbaulandbedarf innerhalb des Perimeters der Agglomeration Biel/Lyss festgelegt.

4a. Gemeinden ausserhalb des Perimeters der Agglomeration Biel/Lyss, die den Baulandbedarf nach kantonalem Richtplan nicht ausnützen, können den nicht beanspruchten Teil im Rahmen einer Vereinbarung anderen Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters übertragen, allerdings nur für im RGSK festgesetzte Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie Vorranggebiete Siedlungserweiterung. Die Bedingungen werden von der Region analog Ziffer 4 festgelegt.

5. Die Gemeinden fördern die Vielseitigkeit des Wohnungsangebotes und dessen Anpassung an sich verändernde Bedürfnisse mittels bau- und planungsrechtlicher sowie liegenschaftspolitischer Massnahmen.

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

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

Regelung zum Ausgleich Baulandbedarf Wohnen in der Agglomeration Biel/Lyss

Mass des übertragbaren Wohnbaulandbedarfs

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

Verfahren zur Inanspruchnahme eines Ausgleichs von Wohnbaulandbedarf

- 1) Die eine Übertragung beabsichtigende Gemeinde stellt Antrag beim Leitungsgremium der Konferenz Agglomeration Biel.

2) Der Antrag enthält die Nachweise, dass die Bestimmungen gemäss Punkt 4 unter Vorgehen eingehalten sind. Dies ist unter folgenden Voraussetzungen der Fall:

a) Plausibilität des Bedürfnisses ist nachgewiesen. Massgebend ist dabei der Nachweis eines Baulandmangels in der beantragenden Gemeinde, die bauliche Entwicklung der letzten Jahre sowie die aktuelle Nachfragesituation lokal und regional.

b) Die Übertragung befindet sich im Rahmen eines stichhaltigen, das Gemeindegebiet abdeckenden ortsplanerischen Konzeptes.

c) Die Übertragung darf höchstens 1/3 des im Zeitpunkt des Antrages noch vorhandenen übertragbaren Siedlungsflächenkontingents betragen, mindestens jedoch 2 ha.

d) Die Güteklasse C ist nachgewiesen. Das entsprechende öffentliche Verkehrsangebot muss spätestens auf den Zeitpunkt der kommunalen Genehmigung der Einzonung durch entsprechende Beschlüsse des Gemeinderats gesichert sein.

e) Die Verfügbarkeit des Landes ist spätestens zum Zeitpunkt der kantonalen Vorprüfung durch eine Absichtserklärung der beteiligten Grundeigentümer nachgewiesen. Entsprechende Verträge sind vor der kommunalen Genehmigung abzuschliessen.

3) Die Geschäftsstelle seeland.biel/bienne prüft den Transfer im Rahmen ihres Controllings und stimmt ihn mit dem AGR ab. Sie konsultiert nach eigenem Ermessen benachbarte und die den Wohnbaulandbedarf abtretende Gemeinden. Sie berichtet dem Leitungsgremium der Agglomerationskonferenz und legt diesem den Transfer im Zweifelsfall zum Beschluss vor.

4) Nach einem positiven Entscheid der Region führt die Gemeinde das Mitwirkungs- und das Vorprüfungsverfahren durch und orientiert seeland.biel/bienne über die Ergebnisse.

5) Verzichtet die Gemeinde nach einem negativen Entscheid der Region nicht auf die Übertragung, entscheidet das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung.

6) Die Geschäftsstelle seeland.biel/bienne führt ein Verzeichnis der getätigten Übertragungen von Siedlungsflächen.

Bezug zu weiteren Massnahmen

Die Übertragung von Wohnbaulandbedarf ist nur zulässig für festgesetzte «Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete» gemäss Massnahmen S-UV und «Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen» gemäss Massnahmen S-VW.

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmenblatt A_01

Einzelmassnahme Siedlung

Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung

BBS.S-Bgm.01

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
 3.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Wichtige Siedlungsbegrenzungslinie
ohne Interessensabwägung**



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Koordination

Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

Koordinationsstand

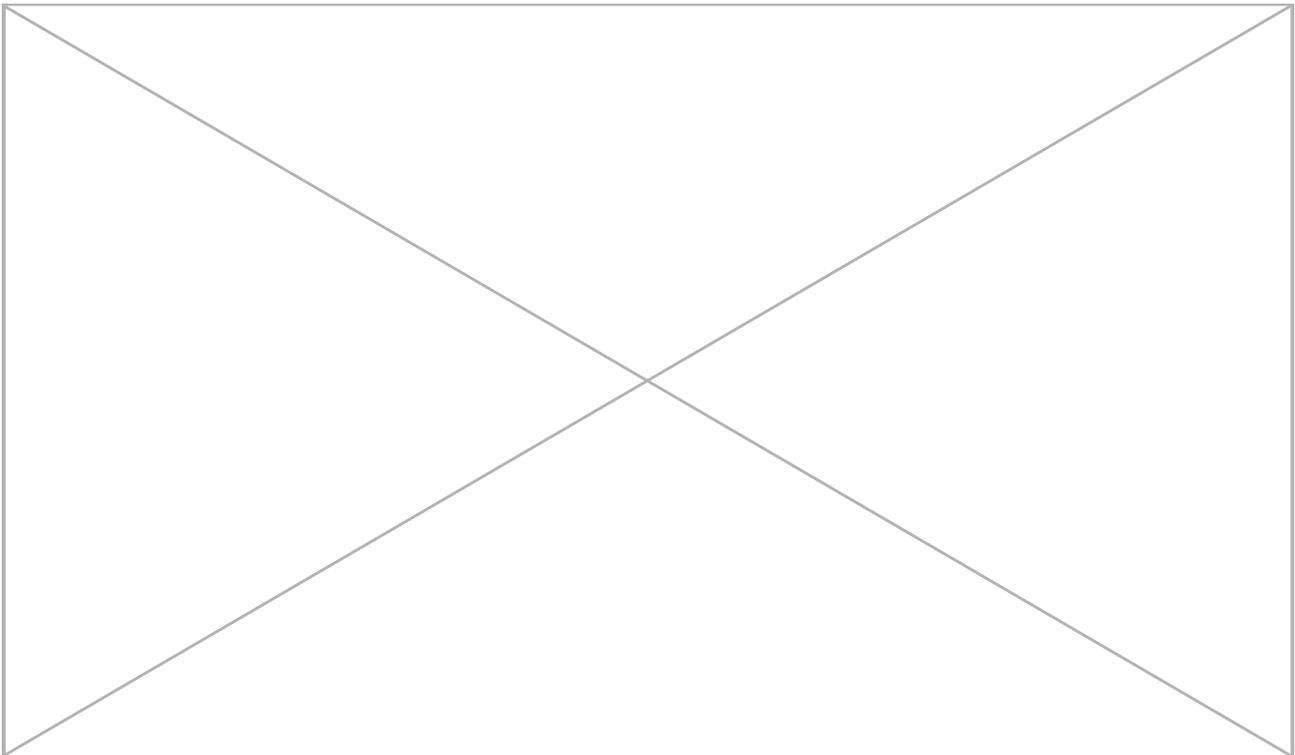
kantonaler Richtplan

Festsetzung

nein

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten
(Verkehr + Landschaft)**

An Bauzonen angrenzende Landschaftsschutz- und schongebiete (L-Schu.01) haben dieselbe Wirkung wie die Siedlungsbegrenzung.



**Beschreibung
(Zielsetzung und
Umsetzung)**

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

Massnahme:

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

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

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

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland 2016
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Massnahmenpaket Siedlung

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Agglomeration

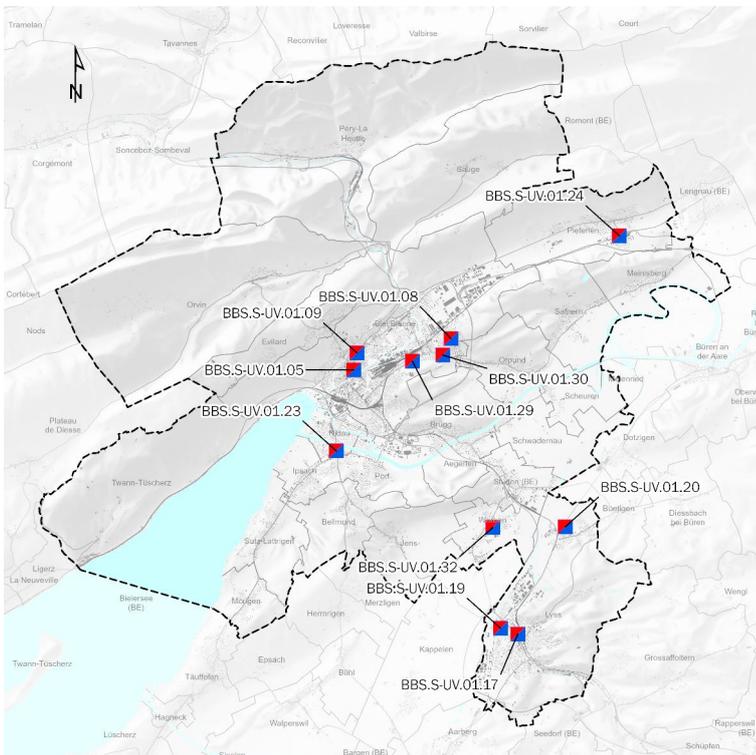
BBS.S-UV.01

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Archäologischer Dienst

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sind bebaute, zentral gelegene und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Areale. Ihre Transformation schafft Wohn- und Arbeitsraum an geeigneten Standorten und erhöht die Siedlungsqualität. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen.

Umsetzung:

1. Die Gemeinden treiben die Planung und Realisierung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete aktiv voran.
2. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern schaffen die Gemeinden geeignete Projektorganisationen und setzen für die Planung qualitätssichernde Verfahren ein.
3. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Siedlungsdichte und Nutzungsdurchmischung, eine hohe und klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und

Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren. Intakte und geeignete Bausubstanz ist nach Möglichkeit zu erhalten und anzupassen.

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

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

**Teilmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK- Umsetzungspriorität
BBS.S-UV.01.05	Biel, Heuer-Areal	3 (nach 2035)
BBS.S-UV.01.08	Biel, Quartierzentrum Geyisried	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.09	Biel, Wildermethmatte	3 (nach 2035)
BBS.S-UV.01.17	Lyss, Bahnhofstrasse	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.19	Lyss, Kasernen- und Zeughausareal	2 (2032-2035)
BBS.S-UV.01.20	Lyss, Nutrexareal Busswil	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.23	Nidau, Hauptstrasse Süd	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.24	Pieterlen, Bahnhofareal	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.29	Biel, Mettfeld	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.30	Biel, Geyisried Süd	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.32	Worben, Unterworbenstrasse/Oberer Zelgweg	1 (2025-2031)

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme A_07
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung
Biel, Heuer-Areal

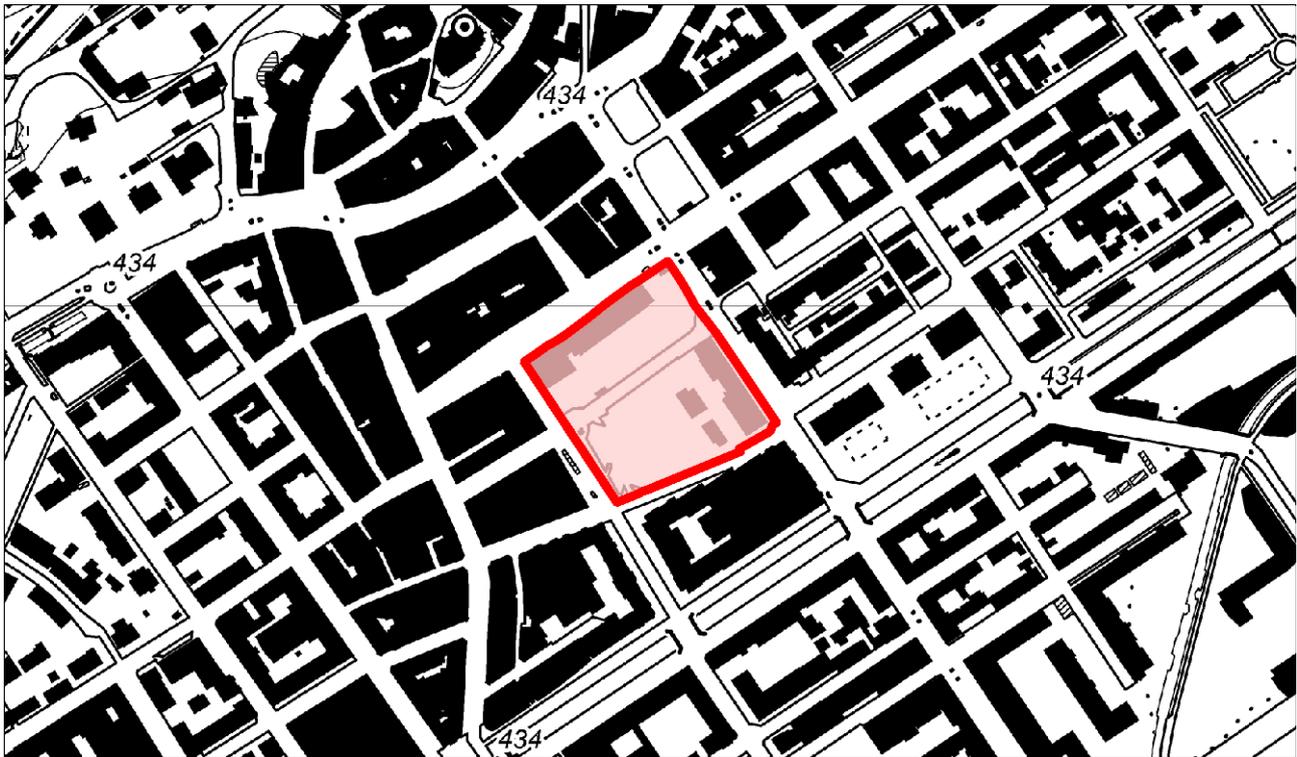
BBS.S-UV.01.05

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2040	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Archäologischer Dienst

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das Heuer-Areal ist heute mit einer aufwertungsbedürftigen Parkanlage sowie einem Parkplatz belegt. Kurz- bis mittelfristig soll die Parkanlage aufgewertet und vergrössert werden. Das Areal ist eine mittel- bis langfristige Reserve für eine Überbauung, allenfalls zu Schulzwecken.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Vororientierung	nein

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten** Archäologie; gelbes und blaues Gefahrengebiet / Interessenabwägung
Hochwasserschutz und Wasserbau

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	1.4	0	

ÖV-EGK aktuell B

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ / quantitativ)** Verkehrliche Kapazitäten ausreichend

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Quartierzentrum Geyisried

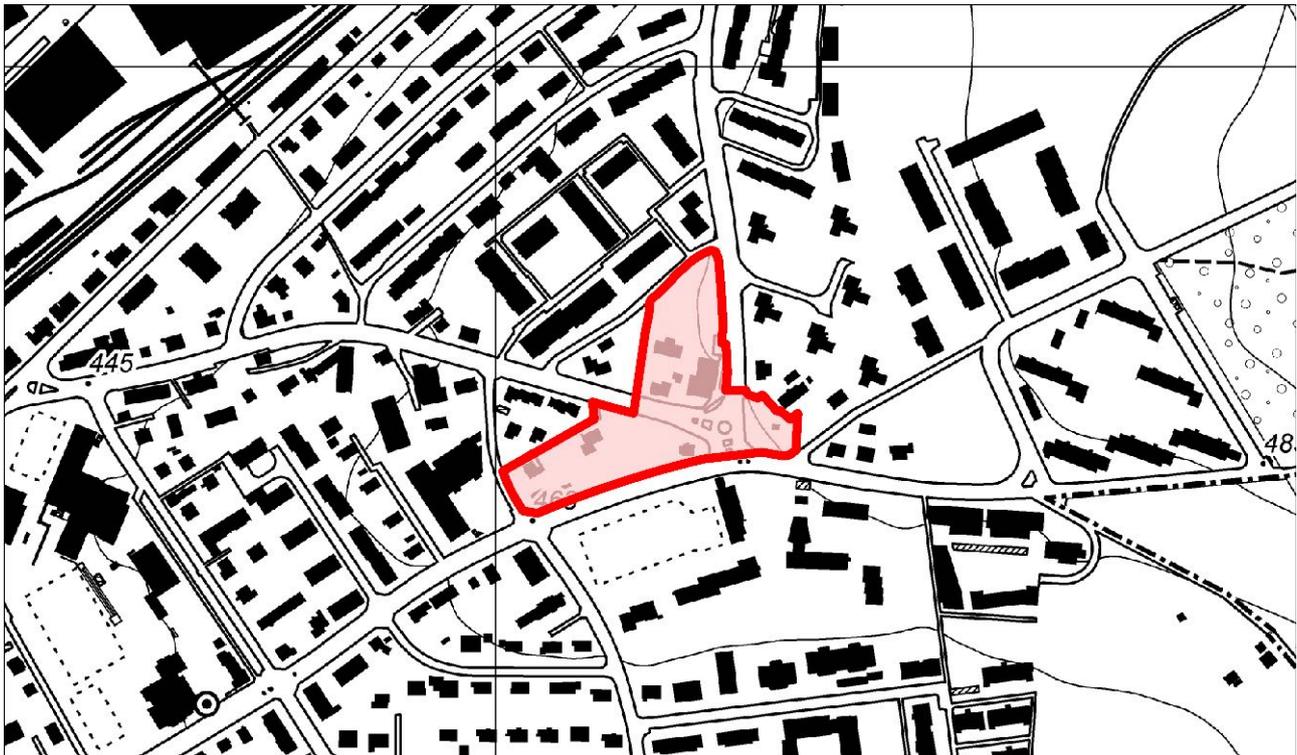
BBS.S-UV.01.08

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2024	Auf-/Umzonung	
2025	Überbauungsordnung	
2027	Baugesuch	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Die Brachflächen sollen gestützt auf ein gesamthafes städtebauliches Konzept neu bebaut werden. Entstehen soll ein um einen kleinen Platz organisierter Quartierteil mit hohem Wohnanteil und hoher Wohnqualität.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten**

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	1.3	0	0
ÖV-EGK aktuell	B		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichen		

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Wildermethmatte

BBS.S-UV.01.09

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2035	Überbauungsordnung	
2037	Baugesuch	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Mittel- bis langfristig sollen die Parzellen rund um die Parkanlage Wildermethmatte mit qualitativ hochwertigen Neubauten verdichtet und das in unmittelbarer Nähe zur Altstadt liegende Areal aufgewertet werden. In seinem Zentrum soll nach wie vor die Parkanlage liegen, welche ihrerseits durch die Aufhebung der heutigen Nutzungen (Parkierung, Kindergarten) wieder zu einer qualitätsvollen Naherholungsfläche werden soll.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Kantonale Richtplanrelevanz	

Festsetzung	nein
-------------	------

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten**

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2	0	0

ÖV-EGK aktuell B

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ / quantitativ)** Verkehrliche Kapazitäten ausreichend

Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Bahnhofstrasse

BBS.S-UV.01.17

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2029	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Erneuerung und Verdichtung des zentral beim Bahnhof Lyss gelegenen Areals gemäss Städtebaulichem Richtplan Zentrum Lyss.		
	Bezug zu weiteren Massnahmen:		
	- BBS.KM-Mu.03 Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz (A-Horizont)		
	- BBS.FVV-Ü.06 Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord (B-Horizont)		
Koordination	Koordinationsstand	Koordinationsstand	Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan

	Festsetzung	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	1	0	0
ÖV-EGK aktuell	B		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten genügend		

Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Kasernen- und Zeughausareal

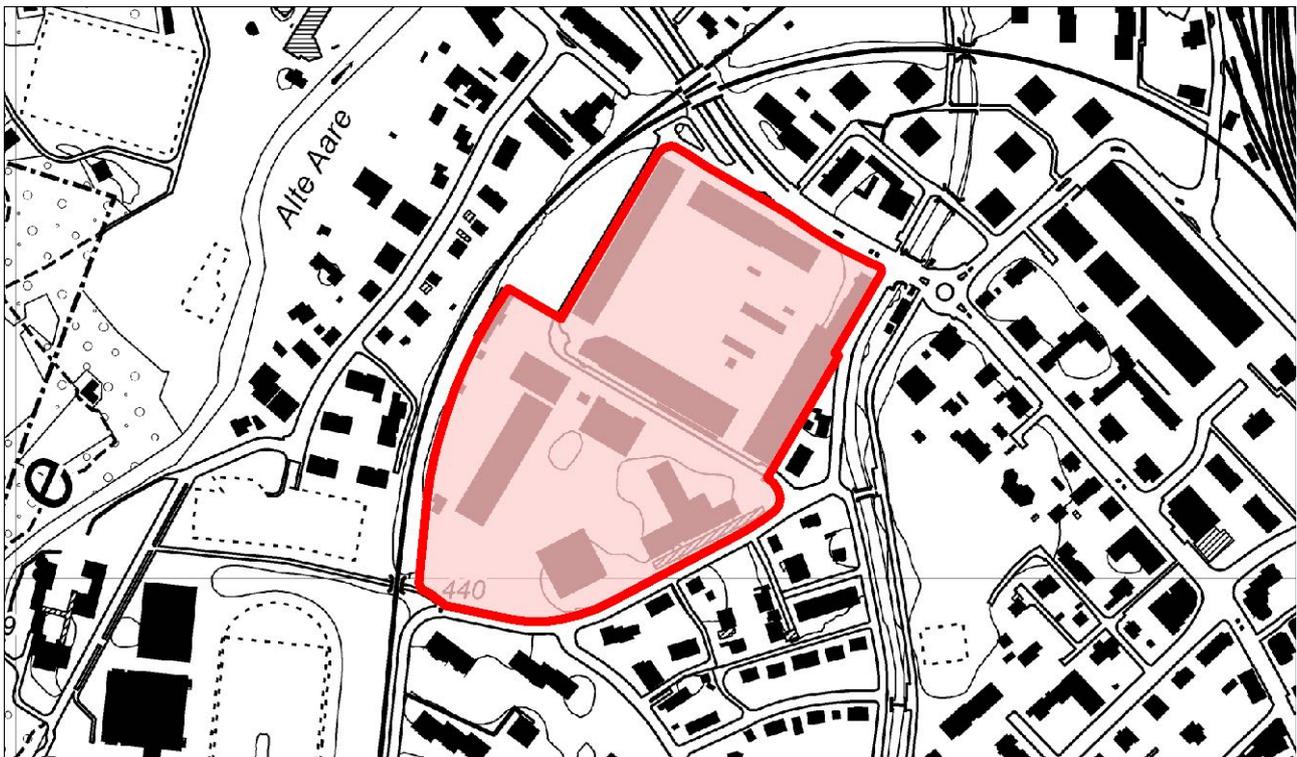
BBS.S-UV.01.19

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2032	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das Kasernen- und Zeughausareal wird derzeit von der Armee genutzt. Aufgrund seiner Grösse und Zentralität ist das Areal eines der wichtigsten Nutzungspotenziale der Gemeinde.

Zielsetzungen:

- Nutzungspotenzial mittel- bis langfristig im Sinne der Zentrumsentwicklung aktivieren
- Teilgebiet für gezielte Erweiterung des Zentrums als strategische Reserve nutzen
- Schützenswerte Bauten als Identitätsträger umnutzen und durch ergänzende Neubauten und Freiräume zu einem städtischen Quartier mit einem vielfältigen

Nutzungsmix weiterentwickeln
 - Energetisch effiziente und nachhaltige Bauweise fördern (2000-WattGesellschaft)

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Das sich im Besitz des Bundes befindende Kasernenareal (Bereich Zeughaus) wird im Sachplan Asyl als potenzieller Standort für eine Umnutzung zur Asylunterkunft bezeichnet. Es sind weiter Abklärungen bezüglich der Eignung dieses Standortes im Gange.		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	5.6	0	0
ÖV-EGK aktuell	C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)			

Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Nutrexareal Busswil

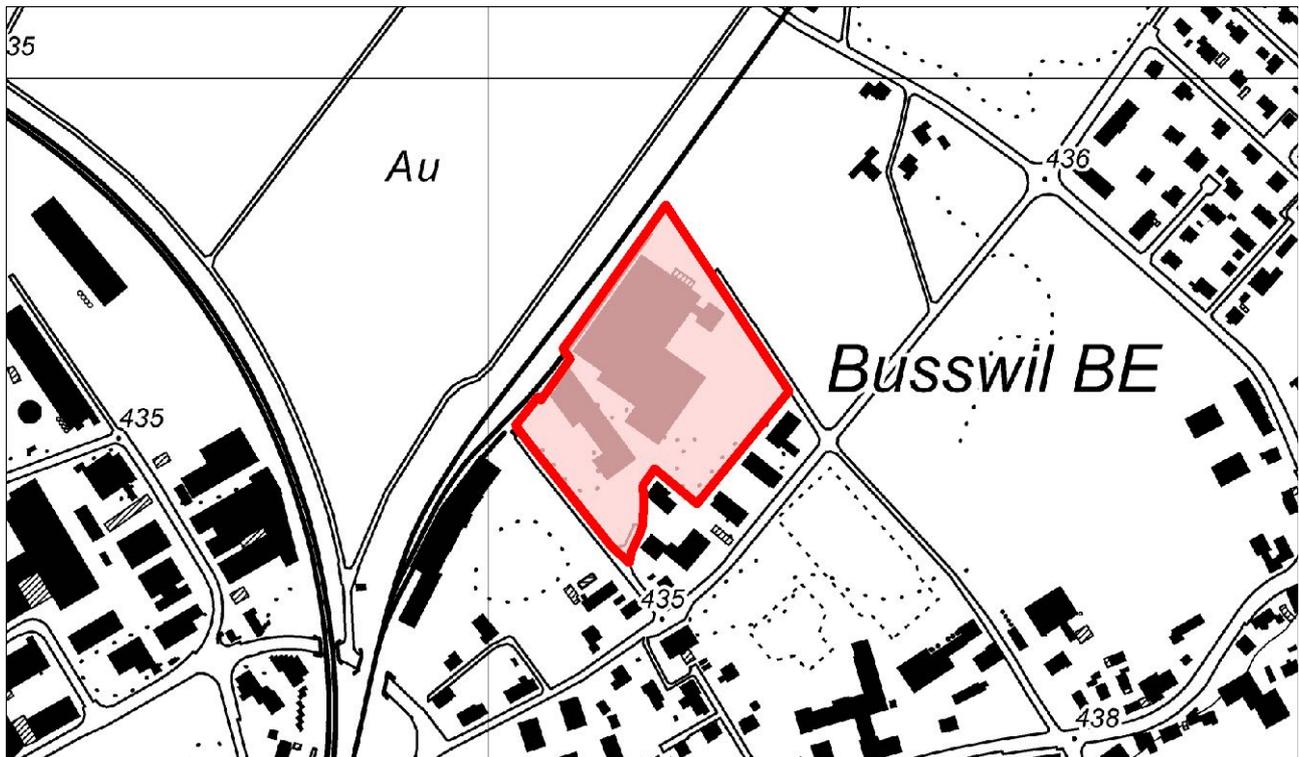
BBS.S-UV.01.20

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2027	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das Gewerbeareal liegt in fussläufiger Distanz zum Bahnhof Busswil und eignet sich für eine Umnutzung für Wohnen und gemischte Nutzungen. Eine allfällige Umzonung wird im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision geprüft.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein

Koordinationsbedarf/

Abhängigkeiten

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2.1	0	0

ÖV-EGK aktuell C

Auswirkungen Verkehr
(qualitativ / quantitativ)

Teilmassnahme Siedlung

Nidau, Hauptstrasse Süd

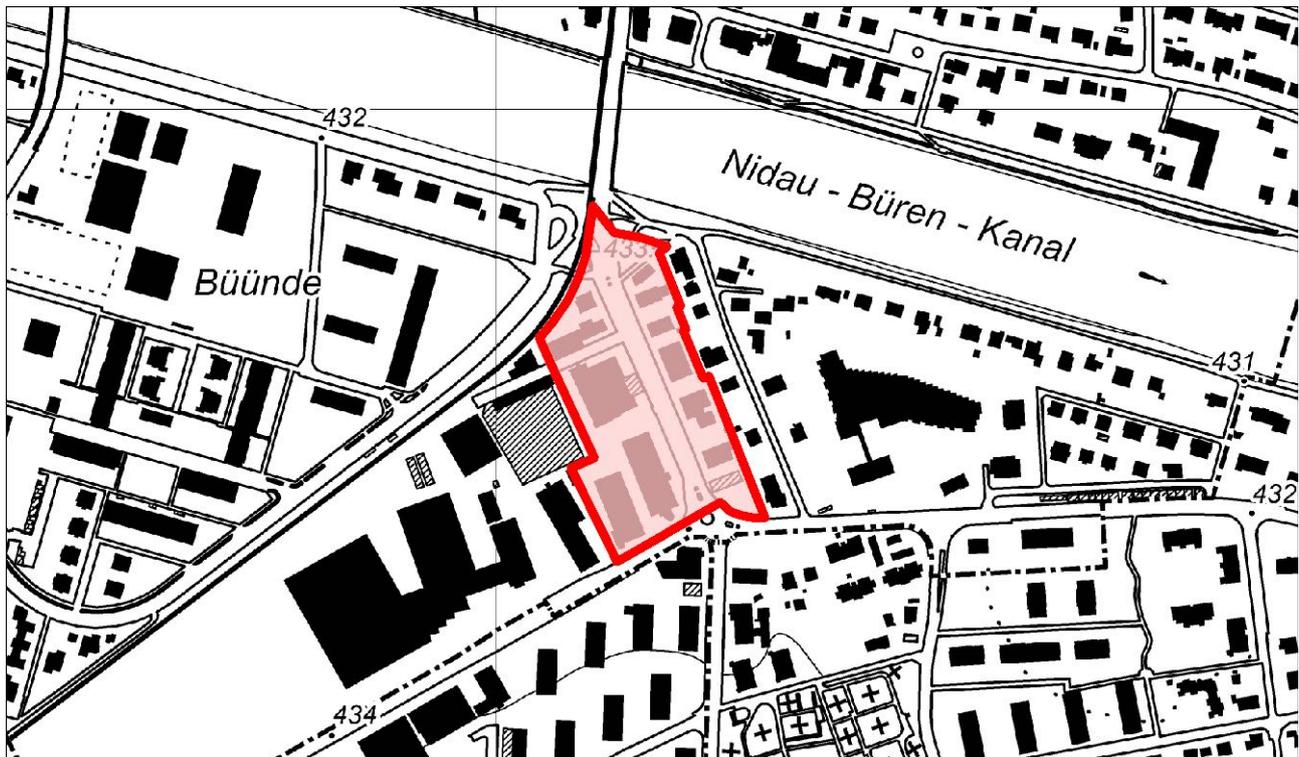
BBS.S-UV.01.23

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte

Termin
2031

Planungs-/Finanzierungsschritt
Überbauungsordnung

Federführende Stelle

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle
Gemeinde

Weitere Beteiligte

Massnahmenbeschrieb /
Stand der Planung

Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren und Überbauungsordnung

Koordination

Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK
Festsetzung

Kantonale Richtplanrelevanz
nein

Koordinationsstand
kantonaler Richtplan

Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	1.8	0	0

ÖV-EGK aktuell B

Auswirkungen Verkehr
(qualitativ / quantitativ)

Teilmassnahme Siedlung

Pieterlen, Bahnhofareal

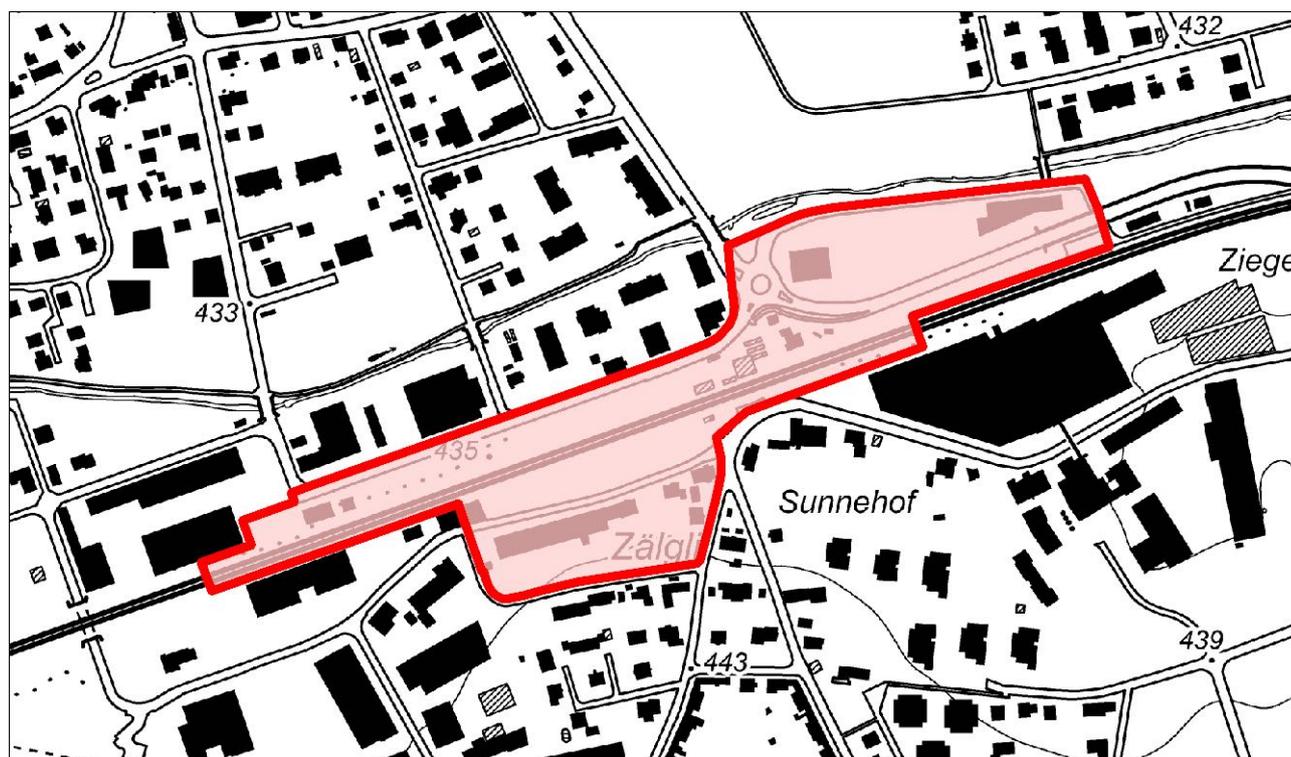
BBS.S-UV.01.24

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Auf/Umzonung	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das Bahnhofareal eignet sich für eine nachhaltige Verdichtung und für Aufwertungsmassnahmen zur Attraktivierung des Ankunftspunkts Bahnhof. Dieser soll durch einen Bahnhofsplatz ergänzt werden. Die attraktive Lage an einem Verkehrsknotenpunkt bietet grosses Potenzial für neue bzw. zusätzliche Wohn- und Arbeitsnutzungen. Der Masterplan (2023) zeigt eine mögliche langfristige Entwicklung des Bearbeitungsperimeters in Schritten auf. Neben der baulichen Entwicklung zeigt der Masterplan auch eine Vision der zukünftigen Vernetzung und besseren Anbindung des Bahnhofs an das Dorfzentrum sowie eine mögliche Etappierung auf.

Die Grundsätze aus dem Masterplan werden durch die Anpassung der baurechtlichen

Grundordnung (Zonenplan und Baureglement) gesetzlich verankert.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten			
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	5	0	0
ÖV-EGK aktuell	C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend		

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Mettfeld**BBS.S-UV.01.29**

RGSK-Umsetzungspriorität

1 (2025-2031)

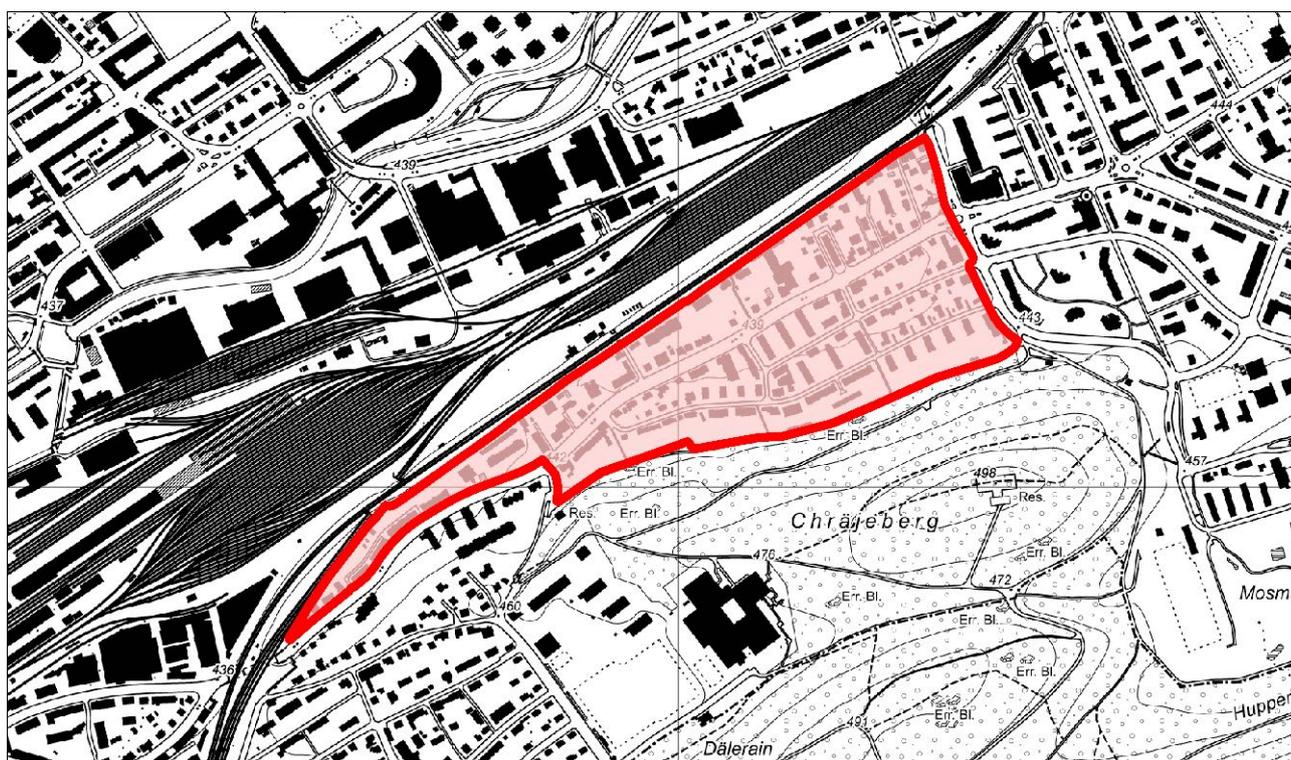
Teil des Agglomerationsprogramms

 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte****Termin**

2030

Planungs-/Finanzierungsschritt

Auf-/Umzonung

Federführende Stelle

Gemeinde

Beteiligte Stellen**Federführende Stelle**

Gemeinde

Weitere Beteiligte**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Das bestehende Wohnquartier mit punktuellen gewerblichen Nutzungen soll mittel- bis langfristig erneuert und punktuell verdichtet werden.

Koordination**Koordinationsstand****Regionaler Richtplan RGSK**

Festsetzung

Kantonale Richtplanrelevanz

nein

Koordinationsstand**kantonaler Richtplan****Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

Interessenabwägung Störfallvorsorge Eisenbahn in der Nutzungsplanung; gelbes Gefahrengbiet

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	13.9	0	0

ÖV-EGK aktuell

B

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ / quantitativ)**

Verkehrliche Kapazitäten ausreichend

Teilmassnahme Siedlung
Biel, Geyisried Süd

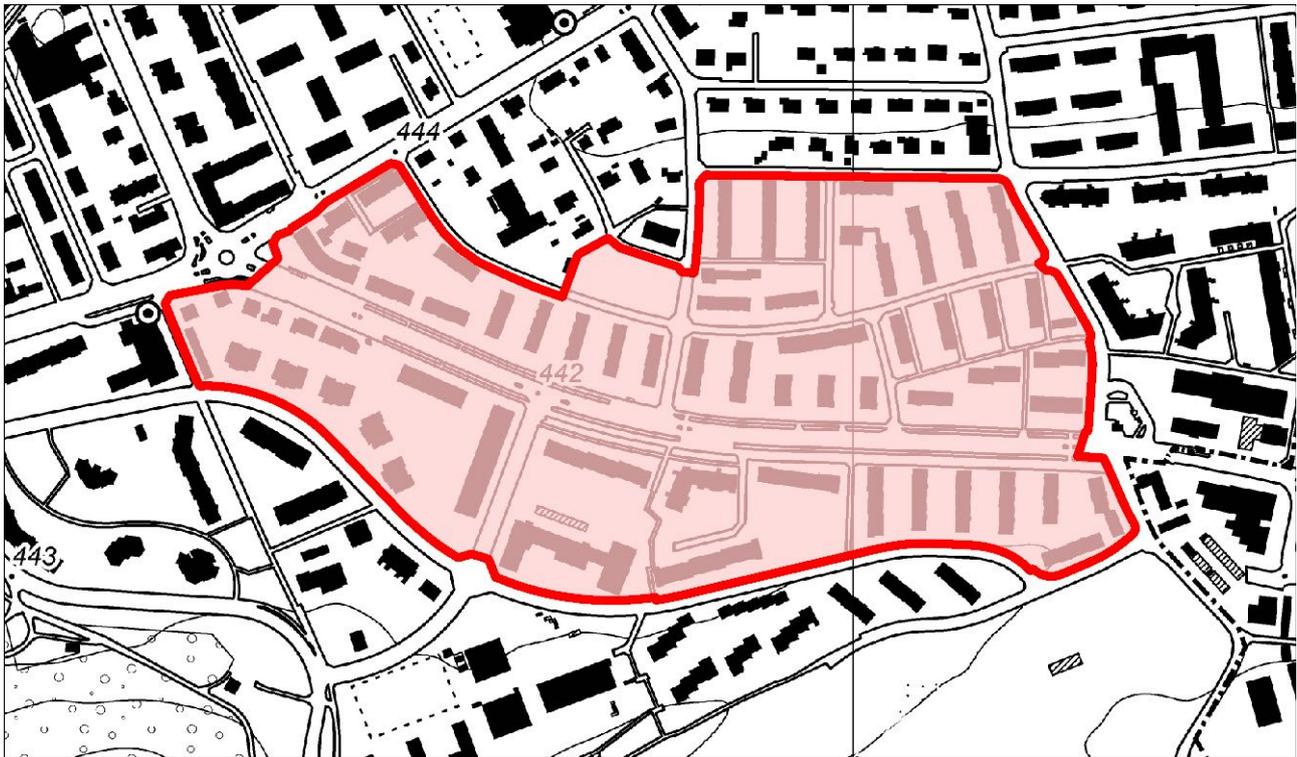
BBS.S-UV.01.30

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2030	Auf-/Umzonung	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das stark von Genossenschaftssiedlungen geprägte Quartier soll mittel- bis langfristig erneuert und punktuell verdichtet werden.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein	

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten

Interessenabwägung Störfallvorsorge Eisenbahn in der Nutzungsplanung»

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	12.4	0	0
ÖV-EGK aktuell	B		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend		

Teilmassnahme Siedlung

Worben, Unterworbenstrasse/Oberer Zelgweg

BBS.S-UV.01.32

RGSK-Umsetzungspriorität

1 (2025-2031)

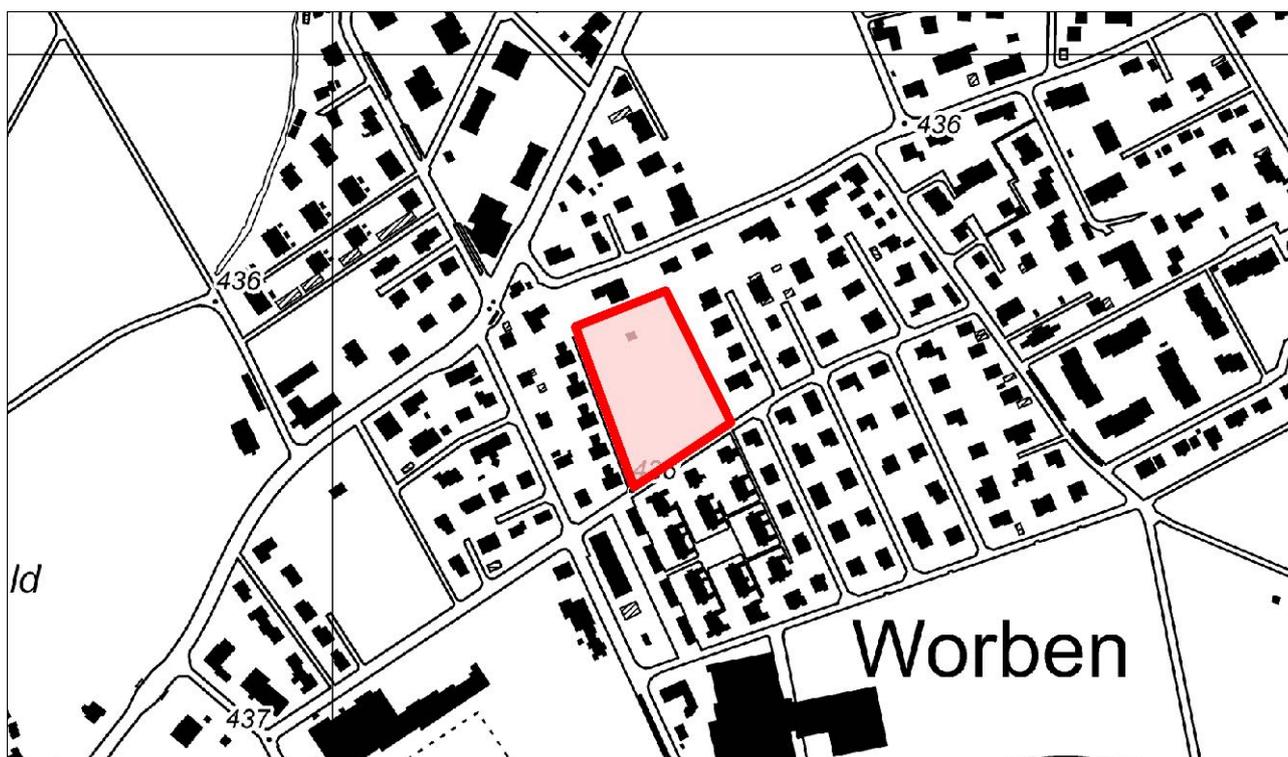
Teil des Agglomerationsprogramms

[x] 4.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

2030

Planungs-/Finanzierungsschritt

Auf-/Umzonung

Federführende Stelle

Beteiligte Stellen
Federführende Stelle

Gemeinde

Weitere Beteiligte
**Massnahmenbeschrieb /
Stand der Planung**

Das zentral gelegene, vollständig von Siedlungsgebiet umgebene Areal, befindet sich in der Grünzone. Es soll umgezont und für eine Wohnüberbauung mit ortsangepasster Dicht und hoher Qualität genutzt werden.

Koordination
Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

Kantonale Richtplanrelevanz

nein

Koordinationsstand
kantonaler Richtplan
Koordinationsbedarf/

Interessenabwägung Hecken

Abhängigkeiten

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	0.7	0	0
ÖV-EGK aktuell	E		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend		

Massnahmenpaket Siedlung

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, übrige Region

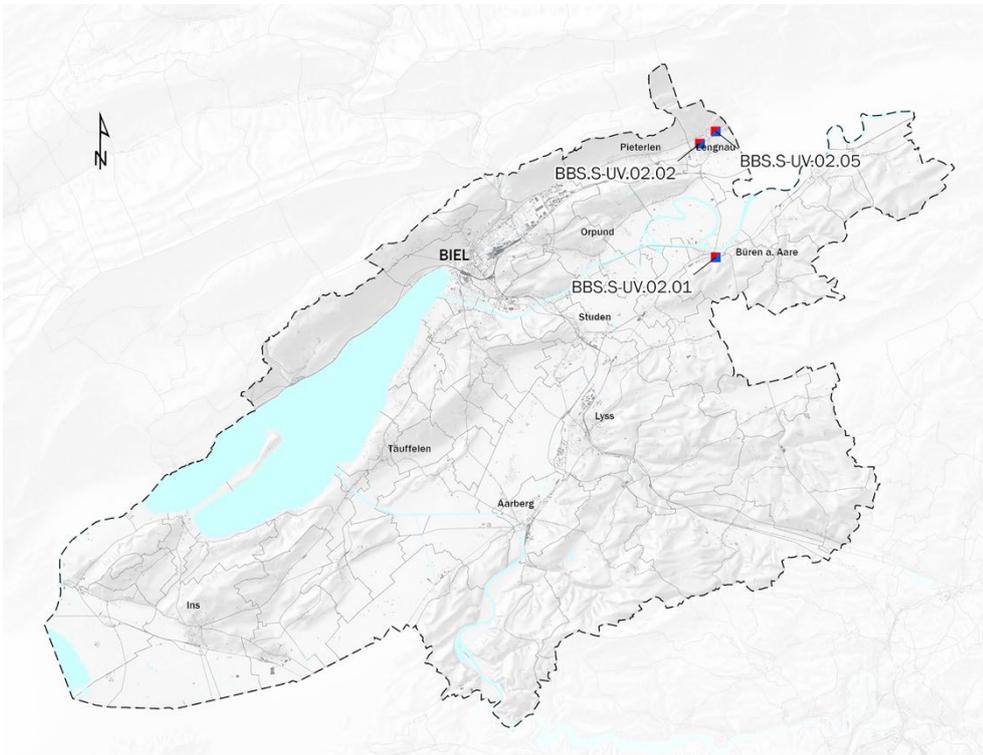
BBS.S-UV.02

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sind bebaute, zentral gelegene und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Areale. Ihre Transformation schafft Wohn- und Arbeitsraum an geeigneten Standorten und erhöht die Siedlungsqualität. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen.

Umsetzung:

1. Die Gemeinden treiben die Planung und Realisierung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete aktiv voran.
2. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern schaffen die Gemeinden geeignete Projektorganisationen und setzen für die Planung qualitätssichernde Verfahren ein.
3. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Siedlungsdichte und Nutzungsdurchmischung, eine hohe und klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und

Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren. Intakte und geeignete Bausubstanz ist nach Möglichkeit zu erhalten und anzupassen.

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

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

**Teilmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK- Umsetzungspriorität
BBS.S-UV.02.01	Büren an der Aare, Bahnhofareal Ost	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.02.02	Lengnau, Bahnhof	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.02.05	Lengnau, Chilchmatt	3 (nach 2035)

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme A_07
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Büren an der Aare, Bahnhofareal Ost

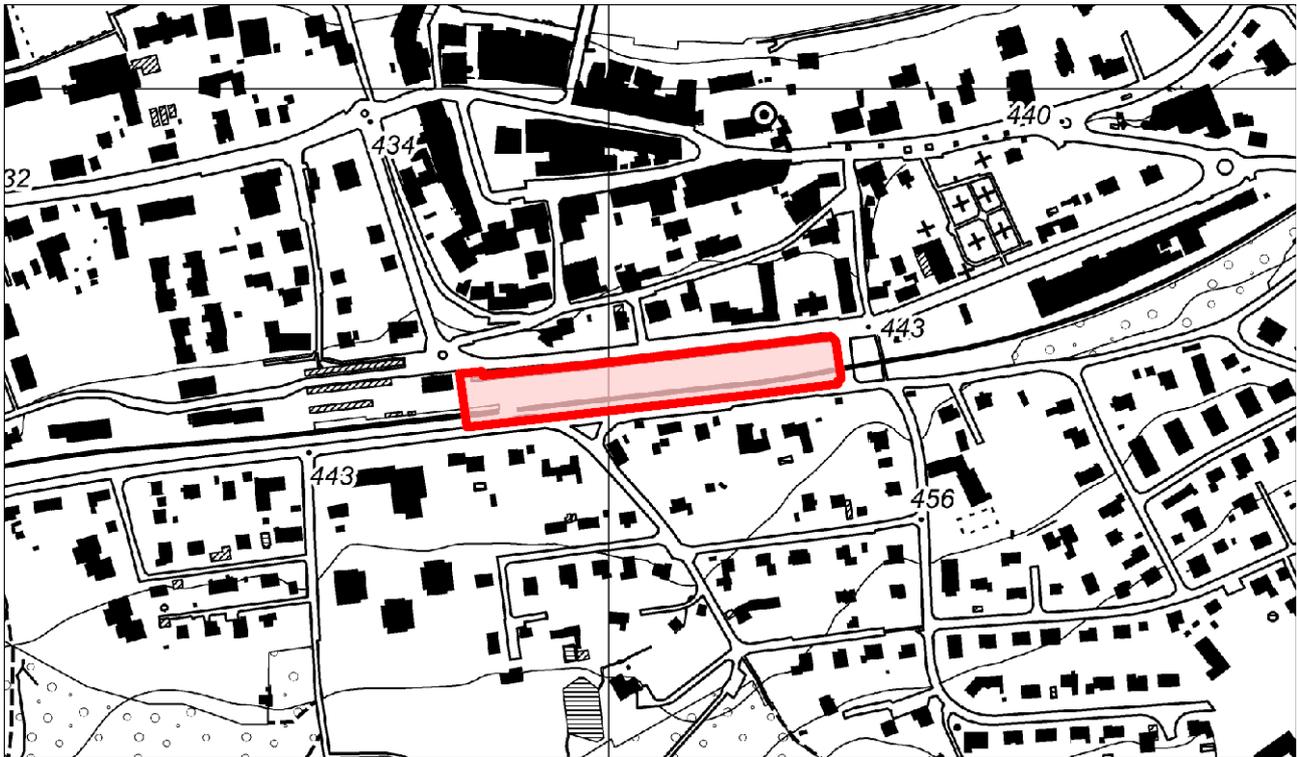
BBS.S-UV.02.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2031	Planungs-/Finanzierungsschritt Überbauungsordnung	Federführende Stelle
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Überbauung mit gemischter gemischter (Wohnanteil max. 75%) Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren und Überbauungsordnung		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Festsetzung	Kantonale Richtplanrelevanz nein	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten			

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	0.8	0	0
ÖV-EGK aktuell	D		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend		

Teilmassnahme Siedlung

Lengnau, Bahnhof

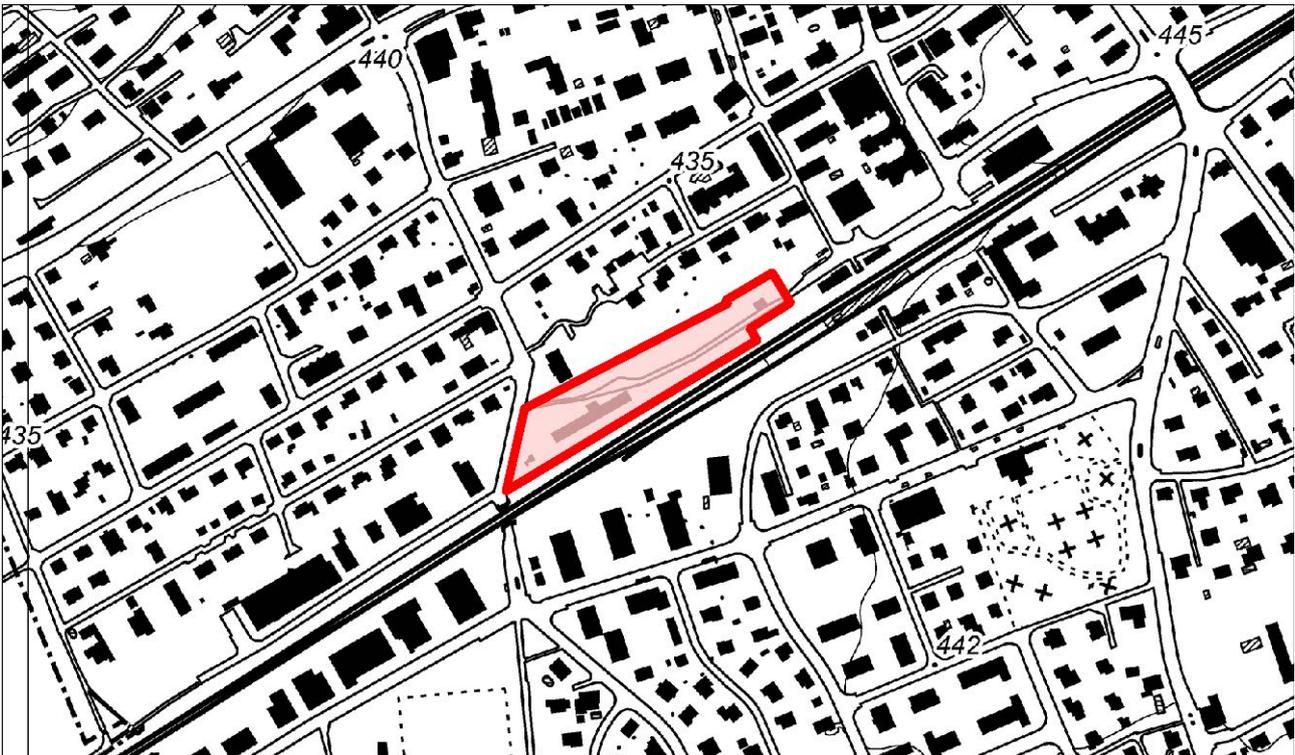
BBS.S-UV.02.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2031	Planungs-/Finanzierungsschritt Überbauungsordnung	Federführende Stelle
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Verdichtung mit Wohn- und Gewerbenutzung an zentraler Lage am Bahnhof Lengnau		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Zwischenergebnis	Kantonale Richtplanrelevanz nein	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation: S-UV.3.4		

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	0.5	0	0
ÖV-EGK aktuell	C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten abzuklären		

Teilmassnahme Siedlung

Lengnau, Chilchmatt

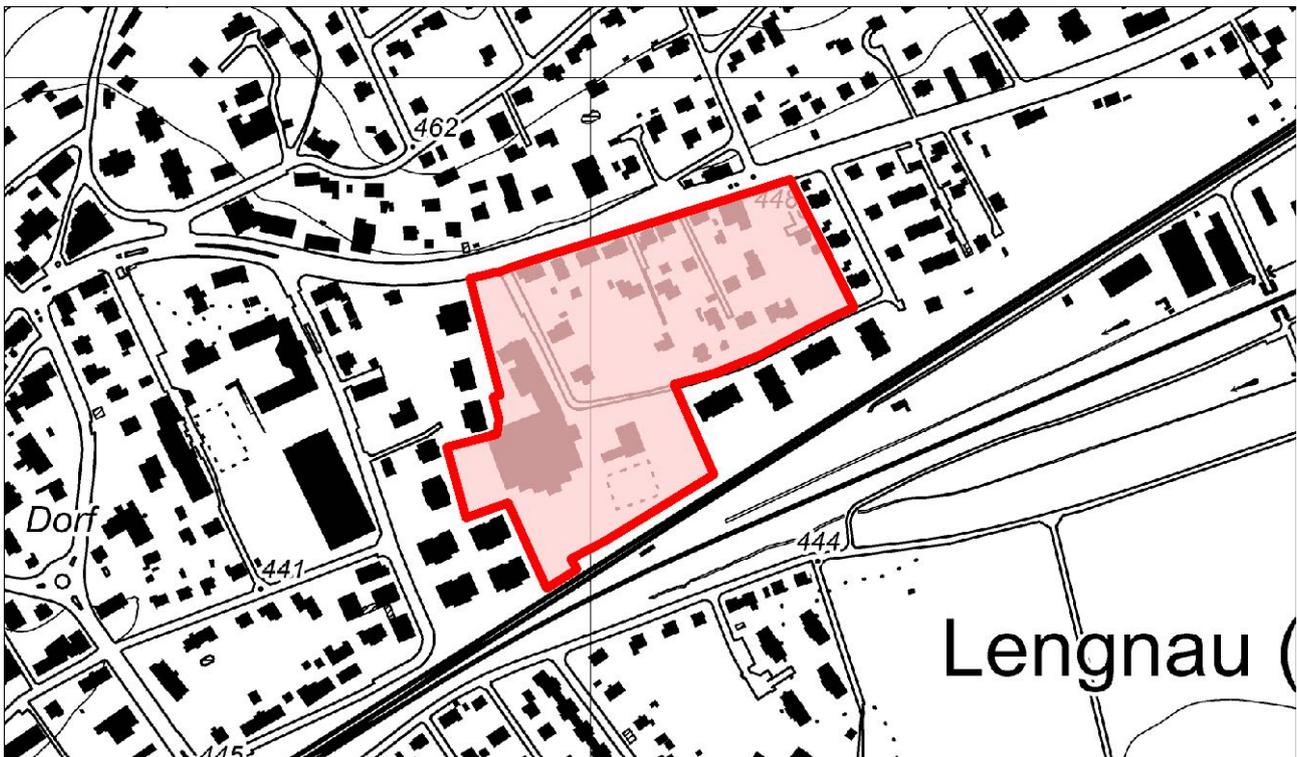
BBS.S-UV.02.05

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Umstrukturierung und Verdichtung für Wohnnutzung		
Koordination	Koordinationsstand	Koordinationsstand	Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation: S-UV.3.7		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)

3	0
---	---

ÖV-EGK aktuell

D

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ / quantitativ)**

Verkehrliche Kapazitäten abzuklären

Massnahmenpaket Siedlung

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Agglomeration, AP5

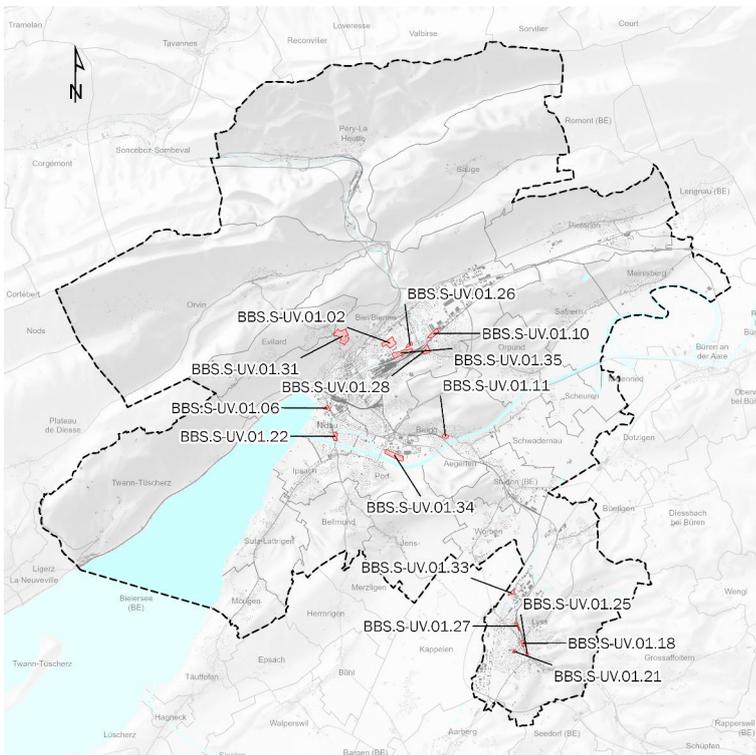
BBS.S-UV.03

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Archäologischer Dienst, Grundeigentümer

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sind bebaute, zentral gelegene und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Areale. Ihre Transformation schafft Wohn- und Arbeitsraum an geeigneten Standorten, reduziert das Verkehrsaufkommen und erhöht die Siedlungsqualität. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen.

Für die Agglomeration Biel/Lyss hat die Nutzung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete höchste Priorität. Das Agglomerationsprogramm 5. Generation enthält 15 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, die im A- bzw. B-Horizont planerisch vorangetrieben bzw. realisiert werden. Gemäss aktueller Schätzung kann in den 15 Gebieten Wohn- und Lebensraum für rund 3'500 Personen und Raum für rund 800 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Umsetzung:

1. Die Gemeinden treiben die Planung und Realisierung der Umstrukturierungs- und

Verdichtungsgebiete aktiv voran.

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

3. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Siedlungsdichte und Nutzungsdurchmischung, eine hohe und klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren. Intakte und geeignete Bausubstanz ist nach Möglichkeit zu erhalten und anzupassen.

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

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

**Teilmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK- Umsetzungspriorität
BBS.S-UV.01.02	Biel, Gurzelen, Stadionareal	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.06	Biel, Isabellenweg	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.10	Biel, Bahnhofli Mett	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.11	Brügg, Ile de Brügg / Neubrück	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.18	Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.21	Lyss, Viehmarktplatz	2 (2032-2035)
BBS.S-UV.01.22	Nidau, Bahnhofgebiet / Vorstadt Süd	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.25	Lyss, Areal Hauptstrasse	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.26	Biel, Mühlematte	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.27	Lyss, Bahnhof	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.28	Biel, Mett-Zentrum Süd	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.31	Biel, Beaumont	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.33	Lyss, Bödeli	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.34	Brügg, Brüggmoos, Entwicklungsgebiet West, Rechtliche Sicherung	1 (2025-2031)
BBS.S-UV.01.35	Biel, Gottstattstrasse Industrie	1 (2025-2031)

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme A_07
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Gurzelen, Stadionareal

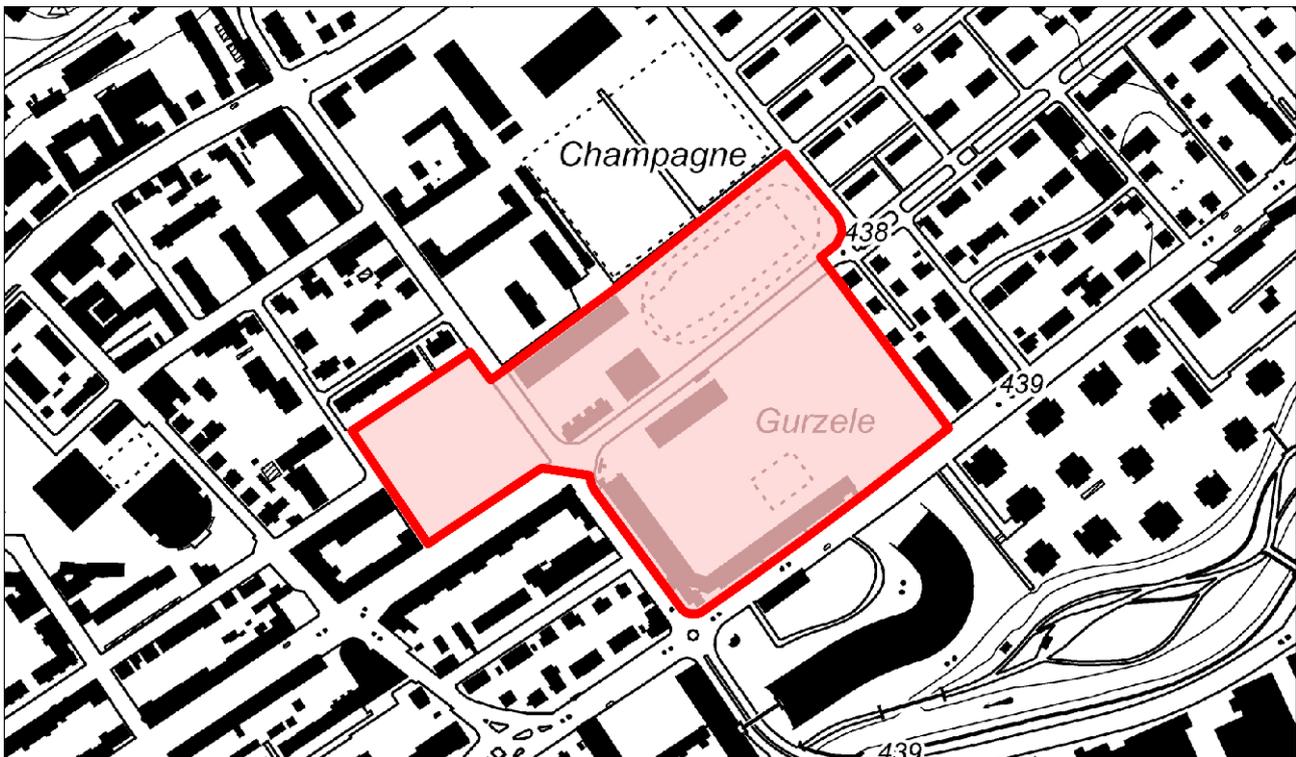
BBS.S-UV.01.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2032	Überbauungsordnung	
2033	Baugesuch	
2034	Realisierung	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das Gurzelen-Areal liegt vollständig im Eigentum der Stadt Biel. Sie wird es im Baurecht an verschiedene gemeinnützige Bauträger abgeben. Dadurch hat sie die Möglichkeit, das Areal qualitativ hochstehend zu entwickeln und den gemeinnützigen Wohnungsbau zu fördern.

Basierend auf einem städtebaulichen Wettbewerb erarbeitete die Stadt Biel ein Entwicklungskonzept für das ganze Areal. Dabei liegt der Fokus auf dem Bau von gemeinnützigen Wohnungen und der Gestaltung von qualitätsvollen öffentlichen

Räumen. 2019 wurde die baurechtliche Grundordnung angepasst. Das Entwicklungskonzept wird schrittweise umgesetzt.

Der Fussballbetrieb im Gurzelenstadion wurde im Sommer 2016 eingestellt. Seit 2017 wird das Areal vom Verein Terrain Gurzelen mit grossem Erfolg zwischengenutzt und belebt.

Mittelfristig soll das ehemalige Stadionareal für eine qualitativ hochwertige Überbauung durch Wohnbaugenossenschaften einen öffentlichem Platz und die Erweiterung der Schulanlage Champagne genutzt werden.

Die Umnutzung ist im Gang und erfolgt schrittweise. Im Bereich des Gurzelenplatzes (westlich der Falkenstrasse) entsteht seit 2024 genossenschaftlicher Wohn- und Gewerberaum. Der Fokus liegt auf klimafreundlichen Bauten, gemeinschaftsfördernden Wohnformen und erschwinglichen Genossenschaftswohnungen für Familien. Der Bereich nördlich der Champagneallee ist für die Erweiterung der Schulanlage vorgesehen. Für die Fläche des ehemaligen Stadions wird als nächster Schritt eine Überbauungsordnung erarbeitet (A-Horizont). Die Realisierung ist im B-Horizont vorgesehen.

Die Siedlungsentwicklung nach innen wird durch eine Neugestaltung der Strassenräume (BBS.MIV-Auf.13.09) unterstützt.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	ja	Festsetzung
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Archäologie		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	5.5	0	0
ÖV-EGK aktuell	B		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)			

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Isabellenweg

BBS.S-UV.01.06

RGSK-Umsetzungspriorität

1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms

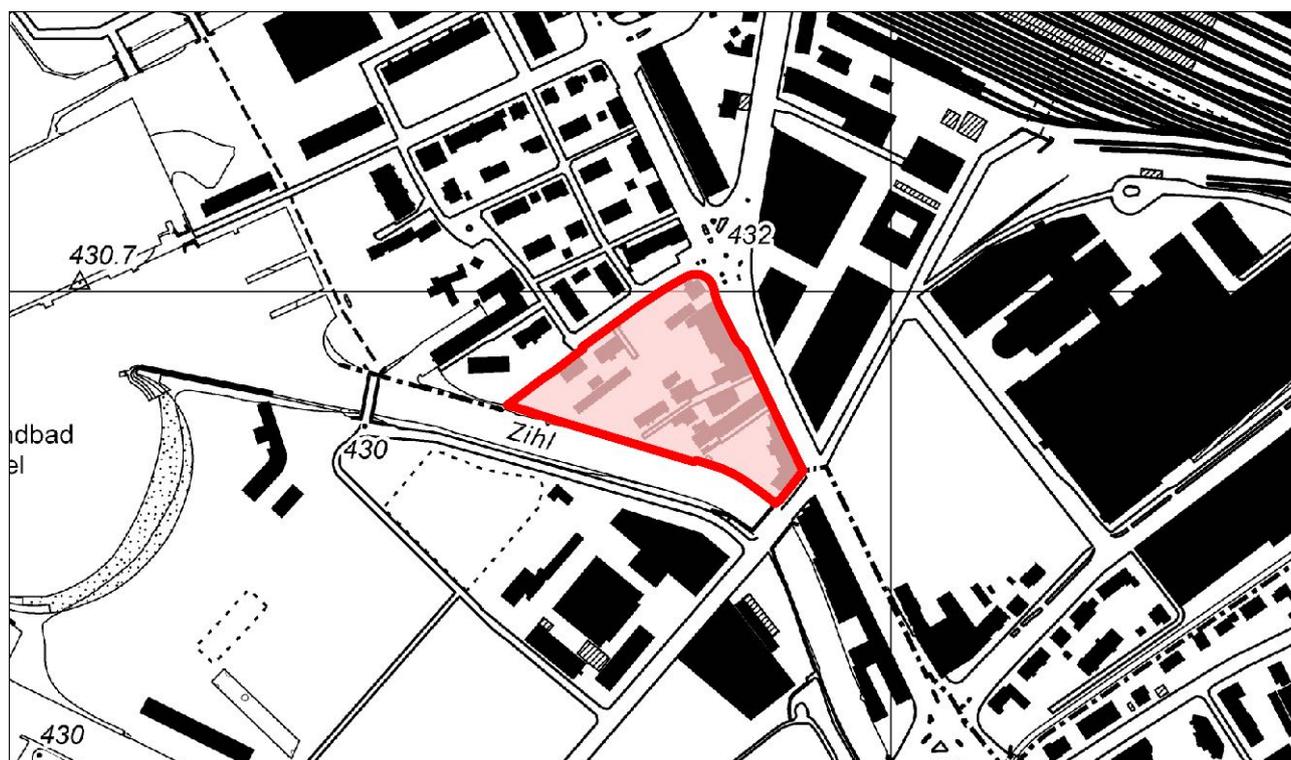
5.Generation Nein

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2032	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	
2033	Auf-/Umzonung	
2035	Überbauungsordnung	
2035	Baugesuch	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das Gebiet grenzt an die urbane Achse, welche die Bieler Innenstadt über den Bahnhof Biel mit dem See und dem Stedtl Nidau verbindet. An der Kreuzung Dr.Schneider-Strasse und Aarbergstrasse soll der öffentliche Raum einen sehr hohen Urbanitätsgrad erhalten. Zudem ist ein Umsteigeknoten mit Zugang zum Bahnhof Biel angedacht. Kurzfristig wird zudem der Platz Jean-Jacques-Rousseau neugestaltet. Bei diesem wurde im Perimeter bereits eine Teil-Überbauungsordnung mit geringfügiger

Teiländerung ausgearbeitet, welches die in der 4. Generation definierten Ziele der Nutzungsverdichtung nicht widerspricht. Die bestehende Überbauungsordnung soll an dieses Ziel nun auch noch angepasst werden und somit eine städtebauliche Erneuerung und Aufwertung sowie Realisierung eines Uferweges entlang der Zihl definieren. Bis 2031 soll unter der Berücksichtigung der Planung «Rue de Caractère» eine städtebauliche Studie ausgearbeitet werden. Der Fokus liegt auf der besseren Vernetzung und Erreichbarkeit sowie der Aufenthaltsqualität an den Plätzen bzw. Umsteigeknotenpunkten.

Dokumente:

- Nutzungskonzept Bahnhofgebiet, 2024

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Archäologie; gelb-weisses, gelbes und blaues Gefahrengebiet / Interessenabwägung Hochwasserschutz und Wasserbau		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	1.4	0	0
ÖV-EGK aktuell	A / B		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)			

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Bahnhofli Mett

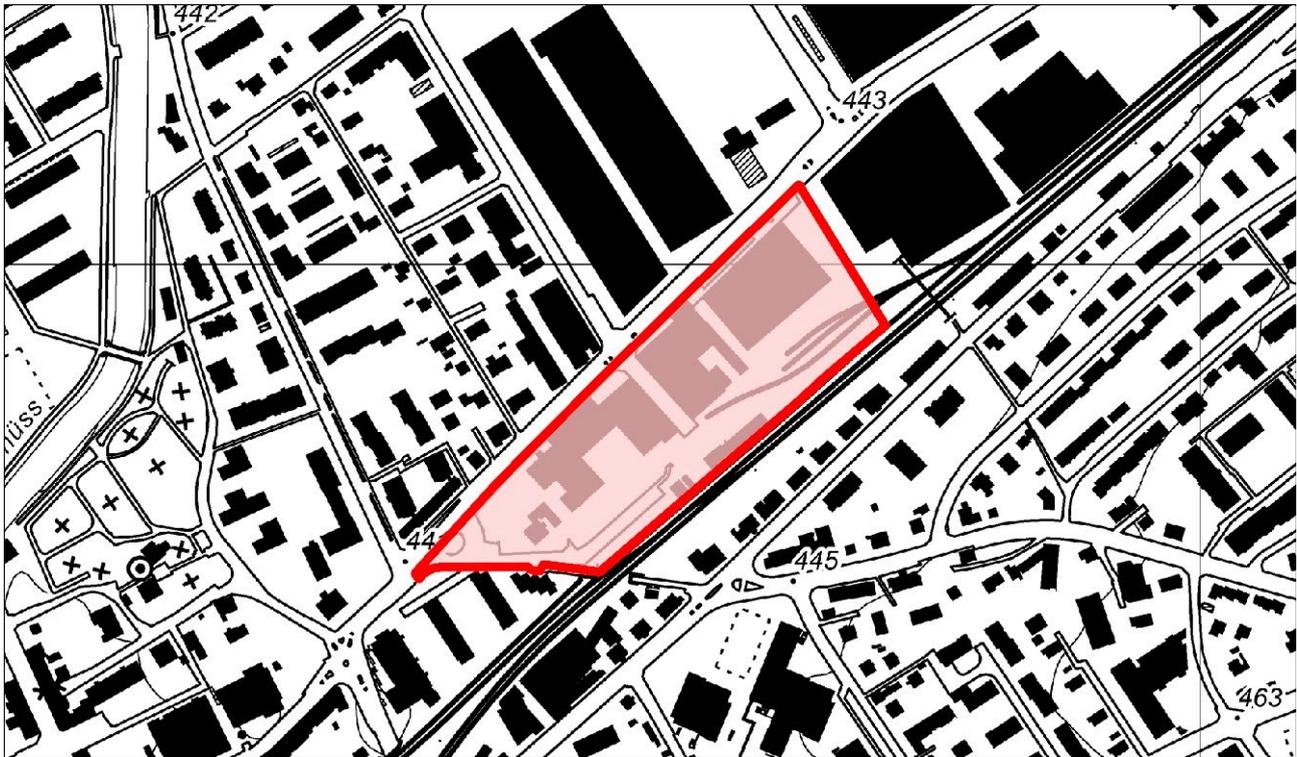
BBS.S-UV.01.10

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2032	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	
2034	Auf-/Umzonung	
2036	Überbauungsordnung	
2037	Baugesuch	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das Areal im Bereich des früheren Bahnhofs Mett wird nur noch teilweise von den SBB genutzt. Die nördlich davon liegenden Industriehallen sind teils mit Zwischennutzungen belegt und bedürfen mittel- bis langfristig eines Ersatzes. Um ein neues Quartier mit gemischter Nutzung und Platz für Kleingewerbe zu realisieren, soll ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt werden. Dabei soll auch die Chance genutzt werden, nicht mehr benötigte Teile des Bahnareals auf eine mögliche Entwicklung zu prüfen. Die

bereits bestehende Passerelle über die Gleise verbindet das südliche Naherholungsgebiet mit der heute in Transformation liegende Umstrukturierungsgebiet Jakob-Strasse Süd und wertet diese auf. Die Aufenthaltsqualität soll gesteigert werden. Mit dem städtebaulichen Studienauftrag wird beabsichtigt, Nutzungen zu prüfen, welche das Potential haben die umliegenden Areale aufzuwerten und gleichwohl die Ortsidentität zu stärken.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	ja	Festsetzung
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme A_08, Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen / gemischte Nutzung aus kantonalen Sicht		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2.9	0	0
ÖV-EGK aktuell	B		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten vorhanden		

Teilmassnahme Siedlung

Brügg, Ile de Brügg / Neubrück

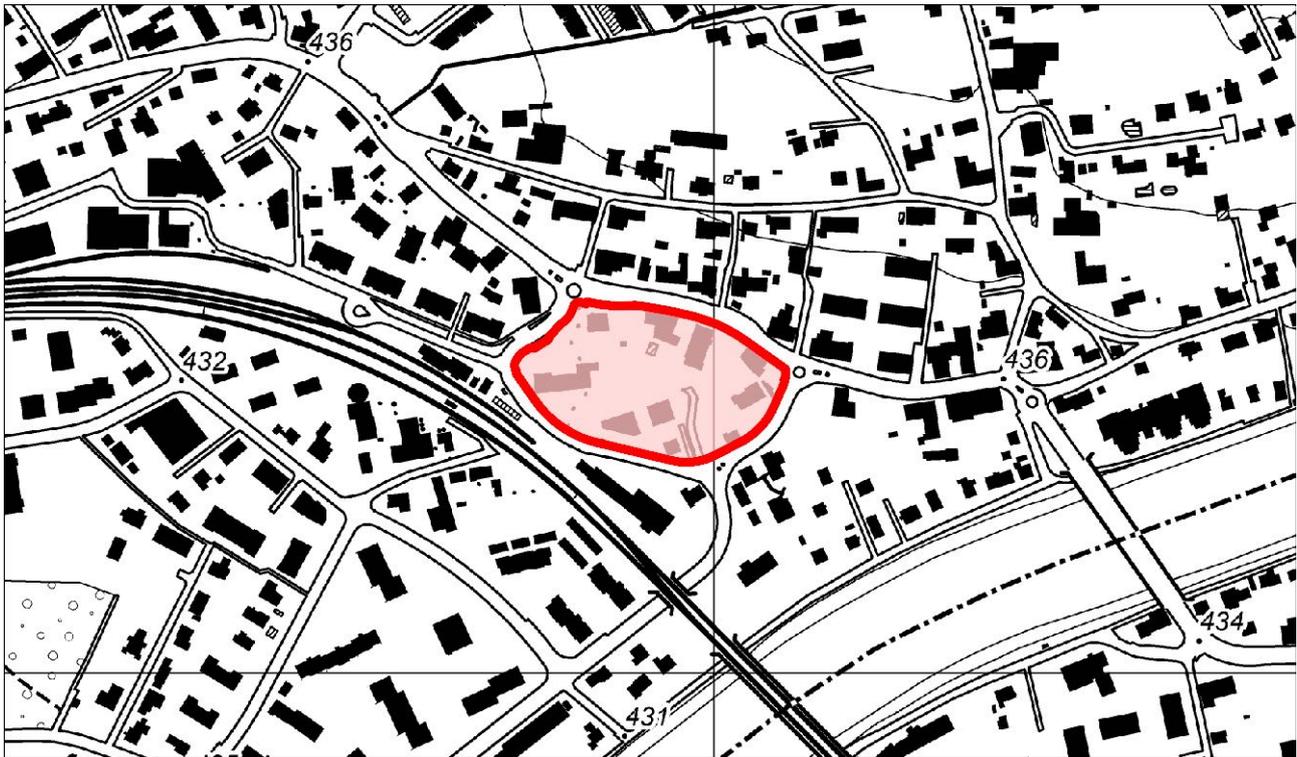
BBS.S-UV.01.11

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2030	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren und Anpassung der baurechtlichen Grundordnung.

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Festsetzung	kantonaler Richtplan
	nein

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten**

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	1.3	0	0

ÖV-EGK aktuell

B

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ / quantitativ)**

Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse

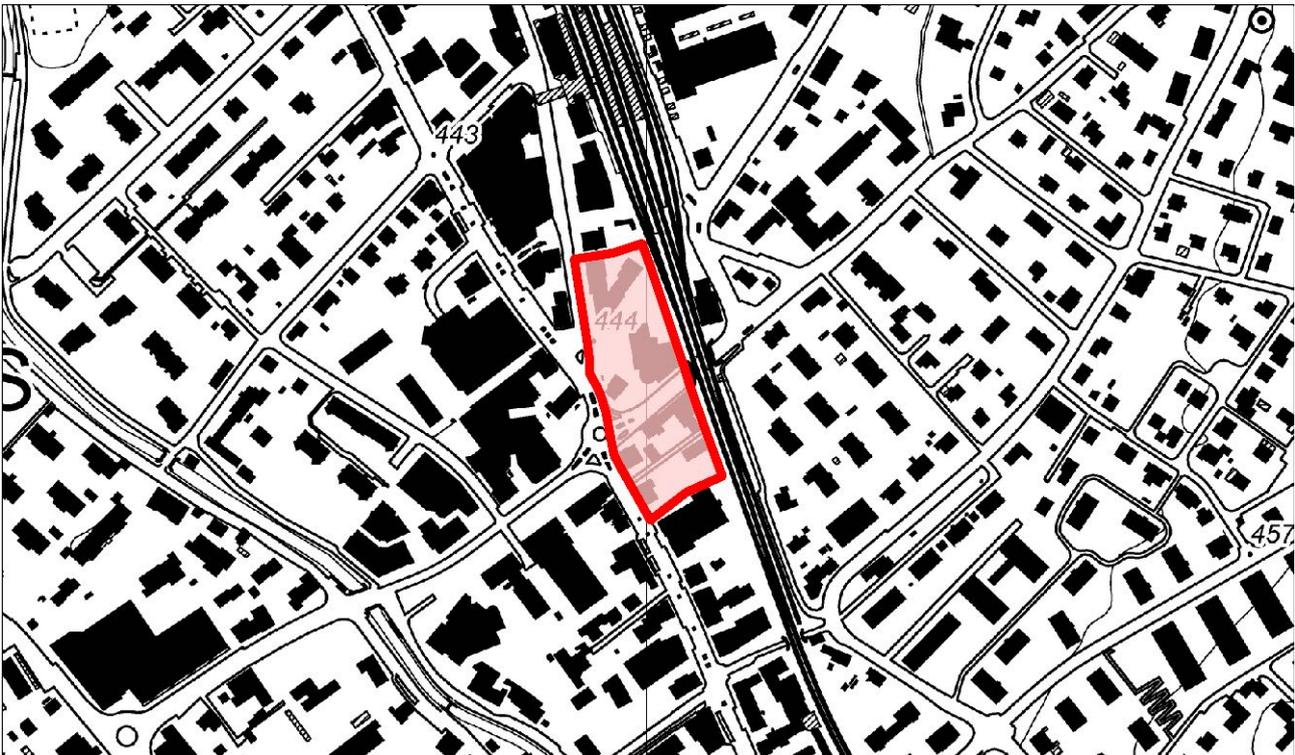
BBS.S-UV.01.18

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2027	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde
2029	Überbauungsordnung	Gemeinde
2030	Baugesuch	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das Areal liegt bahnhofsnahe am städtischen Rückgrat der Haupt- und Bielstrasse. Im Städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss wird das Gebiet als Standort für ein hohes Haus mit Identifikations- und Orientierungsfunktion festgelegt. Das hohe Haus soll nebst der Orientierungsfunktion auch eine punktuelle Verdichtung an zentraler Lage mit optimaler öV-Anbindung übernehmen. Dabei soll das Erdgeschoss gewerblich genutzt und auf den Strassenraum ausgerichtet werden. Der öffentlich nutzbare Vorbereich bildet dabei eine Erweiterung des städtischen Rückgrats und soll dementsprechend als

öffentlich zugängliche Fläche gestaltet werden.

Mit einer städtebaulichen Studie soll das Potenzial für eine Nutzungsverdichtung und städtebauliche Aufwertung untersucht werden. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für eine Überbauungsordnung.

Die Massnahme ist Teil des Schwerpunktgebiets «Lyss, Bahnhof» (vgl. Hauptbericht, Kap. 7.4.5).

Dokumente:

- Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss, 2021

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonalen Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	0.95	0	0
ÖV-EGK aktuell	B		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten genügend		

Teilmassnahme Siedlung Lyss, Viehmarktplatz

BBS.S-UV.01.21

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2031	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Der Viehmarktplatz und das direkte bauliche Umfeld bilden den räumlichen Abschluss des Zentrums von Lyss, in dem die Nutzungen mit regionaler Ausstrahlungskraft konzentrieren und sich Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen befinden.

Nach der Verlegung des Werkhofs stehen mehrere Gebäude leer. Das Areal und der Platzbereich weisen dadurch ein bedeutendes Potenzial für Umnutzung und Neugestaltung auf.

Zielsetzungen gemäss Städtebaulichem Richtplan Zentrum Lyss:

- Städtebauliche Akzentuierung und Markierung des Viehmarktplatzes als Abschluss des öffentlichen Raumes durch einen integralen städtebaulichen Entwurf, bestehend aus platzfassenden Bauten und entsprechenden Freiräumen
- Hohes Haus (max. 30 m) zur Betonung des Platzes
- Energetisch effiziente und nachhaltige Bauweise fördern (2000-Watt-Gesellschaft) und klimatische Aspekte in der Umgebungsplanung berücksichtigen
- Aufwertung des Freiraums zu einem vielfältig nutzbaren Stadtplatz: Raum für flexible Nutzungsmöglichkeiten und eine angemessene freie Fläche für die Durchführung von grösseren Anlässen (Dorffest, Konzerte, Zirkus, etc.)
- Starke Wechselwirkung zwischen Erdgeschossen und Freiräumen durch publikumsorientierte Nutzungen

Nach einer Zwischennutzung ist ein qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren zur Erarbeitung eines integralen städtebaulichen Konzepts für das direkte Umfeld des Viehmarktplatzes mit folgenden Aufgaben vorgesehen:

- Bebauungs- und Nutzungskonzept für den Viehmarktplatz (inkl. Hochhausstandort)
- Platzgestaltung, Erweiterung Begegnungszone
- Erschliessung und Anordnung Nutzer-/Besucherparkplätze
- Umgang mit historischer Bausubstanz

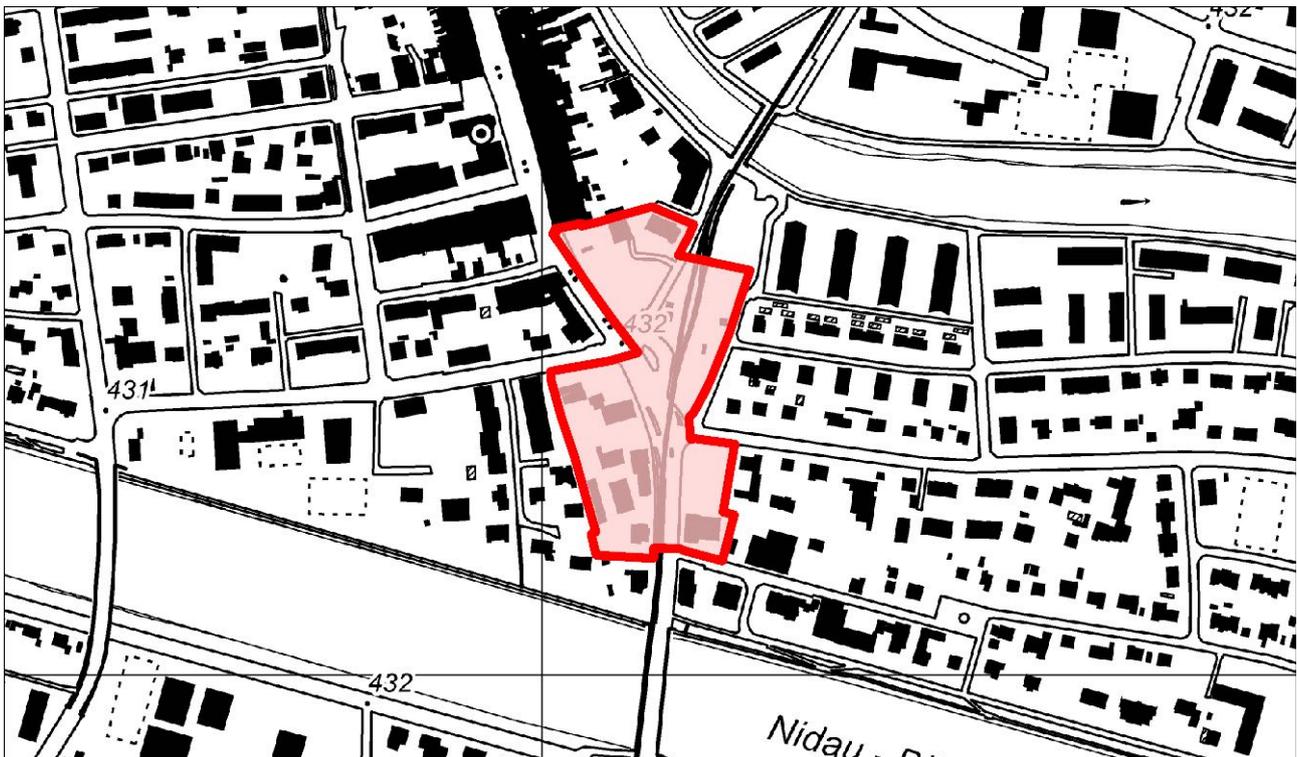
Darauf abgestützt wird die Gemeinde die Platzgestaltung allenfalls in Etappen und in Abstimmung mit den privaten Bauvorhaben mit den nötigen Projektschritten zur Realisierung bringen (vgl. BBS.MIV-Auf.10.01 Lyss, Neugestaltung Viehmarktplatz).

Dokumente:

- Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss, 2021

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonalen Richtplan
	Festsetzung	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss; Archäologie		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	0.6	0	0
ÖV-EGK aktuell	C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend		

Teilmassnahme Siedlung

Nidau, Bahnhofgebiet / Vorstadt Süd**BBS.S-UV.01.22**RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation NeinMassnahmenkategorie
SiedlungUnterkategorie
Umstrukturierungsgebiet**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2028	Studienauftrag Bahnhofgebiet	Gemeinde
2029	Überbauungsordnung Bahnhofgebiet	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb /
Stand der Planung**

Das Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet liegt direkt am Bahnhof Nidau und umfasst das Areal Bahnhofgebiet nördlich der Kantonsstrasse und das Areal Vorstadt Süd südlich der Kantonsstrasse.

Der Bahnhof Nidau nimmt eine wichtige Funktion als urbane Verkehrsdrehscheibe im Agglomerationskern ein und verknüpft Fuss- und Veloverkehr sowie städtische und regionale Buslinien mit der S-Bahn.

Das Areal Bahnhofgebiet schliesst an die Altstadt («Stedtli») an und umfasst das

gesamte Umfeld des Bahnhofs Nidau mit Bahnhofgebäude, Trafostation und Gleisanlagen sowie den Parkplatz am Bibliotheksplatz. Das Areal ist heute primär durch grossflächige Verkehrsinfrastrukturen genutzt. Im Perimeter befinden sich ein Geschäfts- und ein Wohngebäude.

Dem Areal kommt eine wichtige Bedeutung an der Nahtstelle zwischen der urbanen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Nidau und dem Zentrum (Altstadt) von Nidau zu. Mit der Totalsanierung des Bahnhofs Nidau wurde bereits ein erster Schritt realisiert. Der zweite Schritt ist die Neugestaltung des Areals zwischen Bahnhof und Altstadt Nidau. Diese umfasst qualitätsvolle öffentliche Freiräume sowie einen Neubau mit gemischter Nutzung, Detailhandel im Erdgeschoss und öffentlicher Parkierung im Untergeschoss. Die Ziele und Rahmenbedingungen für die Arealentwicklung wurden in einer Zone mit Planungspflicht festgelegt. Als nächste Schritte folgen im A-Horizont ein Studienauftrag nach SIA 142 und die Überbauungsordnung.

Das Areal Altstadt Süd umfasst mehrere zwei- bis dreigeschossige Wohnbauten mit eingeschossigen An- und Nebenbauten. Angestrebt wird eine qualitativ hochwertige, dichte Überbauung mit gemischter Nutzung unter Berücksichtigung und Weiterentwicklung des heutigen Baubestandes. Die Entwicklung hat die neue städtebauliche Situation rund um den Bahnhof Nidau zu berücksichtigen. Die Ziele und Rahmenbedingungen für die Arealentwicklung wurden in einer Zone mit Planungspflicht festgelegt. Als nächste Schritte folgen (im B-Horizont) ein qualitätssicherndes Verfahren und die Überbauungsordnung.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Archäologie		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2	0	0
ÖV-EGK aktuell	B		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrskapazitäten ausreichend		

Teilmassnahme Siedlung
Lyss, Areal Hauptstrasse

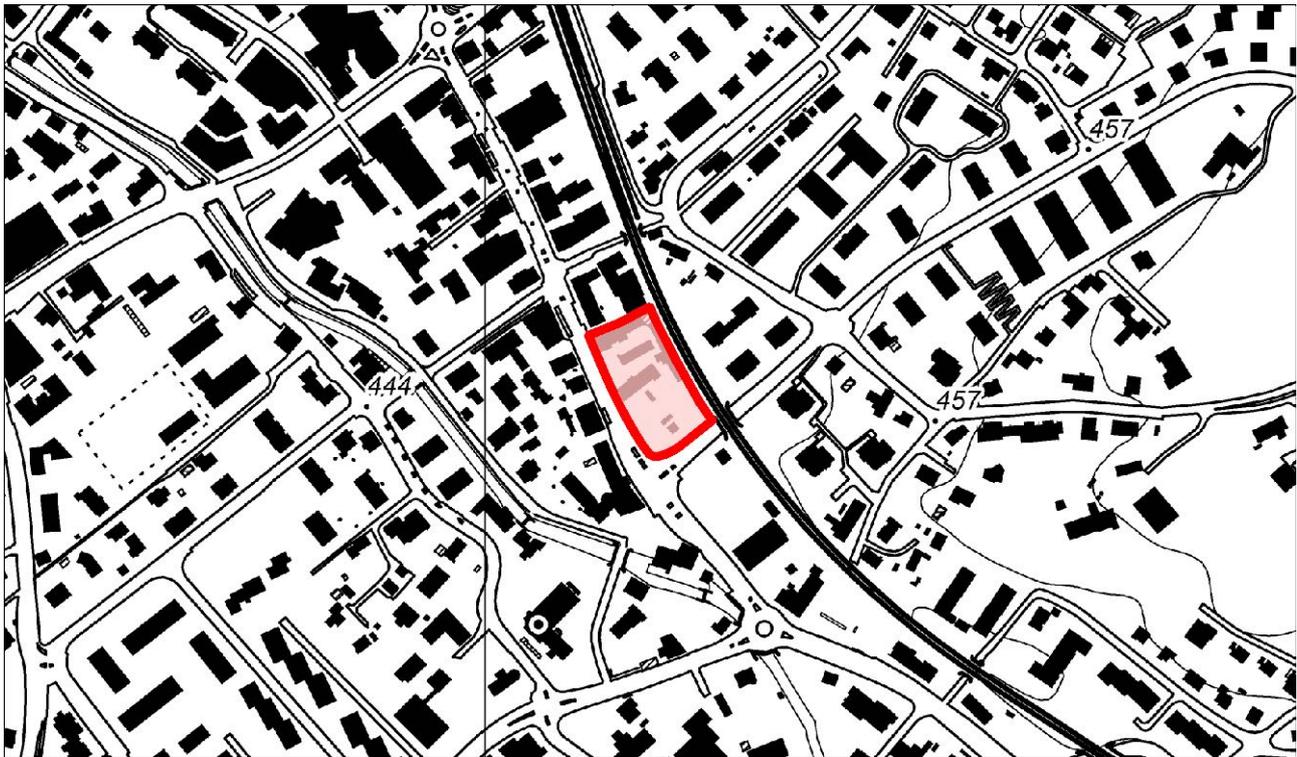
BBS.S-UV.01.25

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2029	Realisierung	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das Gebiet entlang der Hauptstrasse ist die Verbindung zwischen dem urbanen Zentrum von Lyss und dem noch dörflich geprägten Umfeld um das historisch gewachsene Ensemble bei der Mühle. Das Zentrum von Lyss mit den Einrichtungen zur Versorgung mit dem täglichen Bedarf und dem Bahnhof befinden sich in Fusswegdistanz. Aufgrund der Lage zwischen Hauptstrasse und Bahn sind die Grundstücke lärmvorbekannt. Von der Bahnlinie gehen zudem nichtionisierende Strahlungen und ein Störfallrisiko aus. Mit dem Lyssbach befindet sich westlich der Schulgasse ein beliebtes Naherholungsgebiet der Gemeinde in unmittelbarer Nähe der Arealentwicklung.

Das Gebiet soll im Sinne des Städtebaulichen Richtplans Zentrum Lyss mit einer verdichteten, gemischt genutzten Bebauung sowie einem hohen Haus (30 m) als städtebaulichen Akzent entwickelt werden. Zur Sicherung einer hohen ortsbaulichen Qualität wurde in einem qualitätssichernden Verfahren ein Richtprojekt erarbeitet, das als Grundlage für die Überbauungsordnung dient. Neben Architektur, Städtebau und Landschaftsarchitektur kam auch den umweltrechtlichen Themen (Lärm, Störfall, Gewässerraum) eine wichtige Bedeutung zu.

Mit der Umsetzung des Richtprojekts werden die Voraussetzungen für eine angemessene Innenentwicklung im Zentrum von Lyss geschaffen. Die Nutzungsdichte wird gegenüber der geltenden Grundordnung deutlich erhöht auf eine Geschossflächenziffer von 2.35.

Dokumente:

- Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss, 2021

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	0.45	0	0
ÖV-EGK aktuell	C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)			

Teilmassnahme Siedlung
Biel, Mühlematte

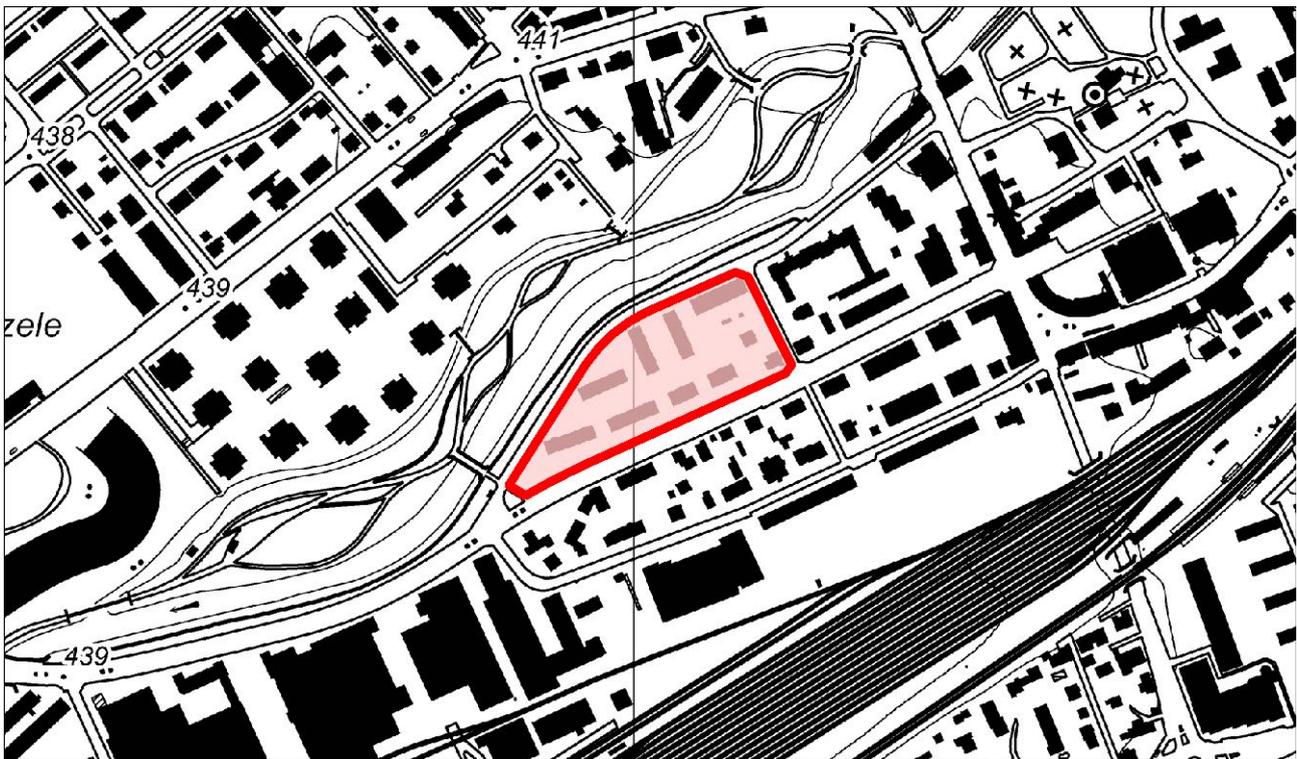
BBS.S-UV.01.26

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Auf-/Umzonung	
2028	Überbauungsordnung	
2029	Baugesuch	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Archäologischer Dienst

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das gemischt genutzte Quartier mit hohem Wohnanteil direkt neben dem Naherholungsgebiet Schüssinsel soll erneuert und punktuell verdichtet werden. Ausgelöst durch Absichten der Baugenossenschaft, die in den späten 1940er-Jahren erstellten Gebäude durch eine qualitätsvolle Wohnüberbauung zu ersetzen, wurde ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt. Es soll eine höhere Nutzung und eine bessere Wohn- und Siedlungsqualität erreicht werden. Das erarbeitete städtebauliche Konzept sieht eine klare Gebäudeflucht und Traufkante entlang der Gottstattstrasse mit einer Trennung beim Birkenweg vor. Die Bebauung soll sich zur Schüss hin öffnen und

der Forellenweg soll weitestgehend vom motorisierten Individualverkehr und Parkierung befreit werden. Somit wird auch eine südlich der Schüss begleitende Achse für den Langsamverkehr geschaffen. Wichtig ist zudem eine sozialverträgliche und ökologisch nachhaltige Quartierentwicklung mit Anbindung und Durchlässigkeit zum Naherholungsgebiet.

Basierend auf dem Konzept wird für den Perimeter der Baugenossenschaft in den nächsten Jahren eine Teiländerung der baurechtlichen Grundordnung ausgearbeitet.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	gelbes Gefahrengebiet		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2.4	0	0
ÖV-EGK aktuell			
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)			

Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Bahnhof

BBS.S-UV.01.27

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2028	Überbauungsordnung	Gemeinde
2031	Realisierung	Private

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Grundeigentümer

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das Gebiet liegt nördlich des Bahnhofs Lyss und erstreckt sich entlang der Gleise. Es ist unbebaut und dient im südlichen Teil als Parkplatz für Park+Ride. Das Areal ist Teil des Zentrums von Lyss, in dem sich die Nutzungen mit regionaler Ausstrahlungskraft konzentrieren und sich Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen befinden. Durch eine Überbauung mit zwei Hochhäusern soll das Regionalzentrum akzentuiert, attraktive Plätze und Grünräume geschaffen und der Bahnhof Lyss als Ankunftsort und Verkehrsdrehscheibe gestärkt werden.

Im nördlichen Teil des Areals ist ein Solitärbau mit 12 Geschossen für gemischte

Nutzung und öffentlicher Erdgeschossnutzung geplant. In einem Gutachterverfahren wurde ein Richtprojekt erarbeitet, das als Basis für die Überbauungsordnung dient. Die Realisierung erfolgt im A-Horizont.

Im südlichen Teil mit dem heutigen Park+Ride ist eine Bebauung entlang der Gleise mit einem Kopfbau (Hochhaus) am Bahnhofplatz geplant. Im Erdgeschoss sind publikumsorientierte Nutzungen vorgesehen. Die Realisierung erfolgt im B-Horizont, abgestimmt auf die Neugestaltung des Bahnhofplatzes (BBS.KM-Mu.03) und die neue Bahnunterführung Bahnhof Nord (BBS.LV-Ü.06).

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten			
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	0		
ÖV-EGK aktuell			
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)			

Teilmassnahme Siedlung
Biel, Mett-Zentrum Süd

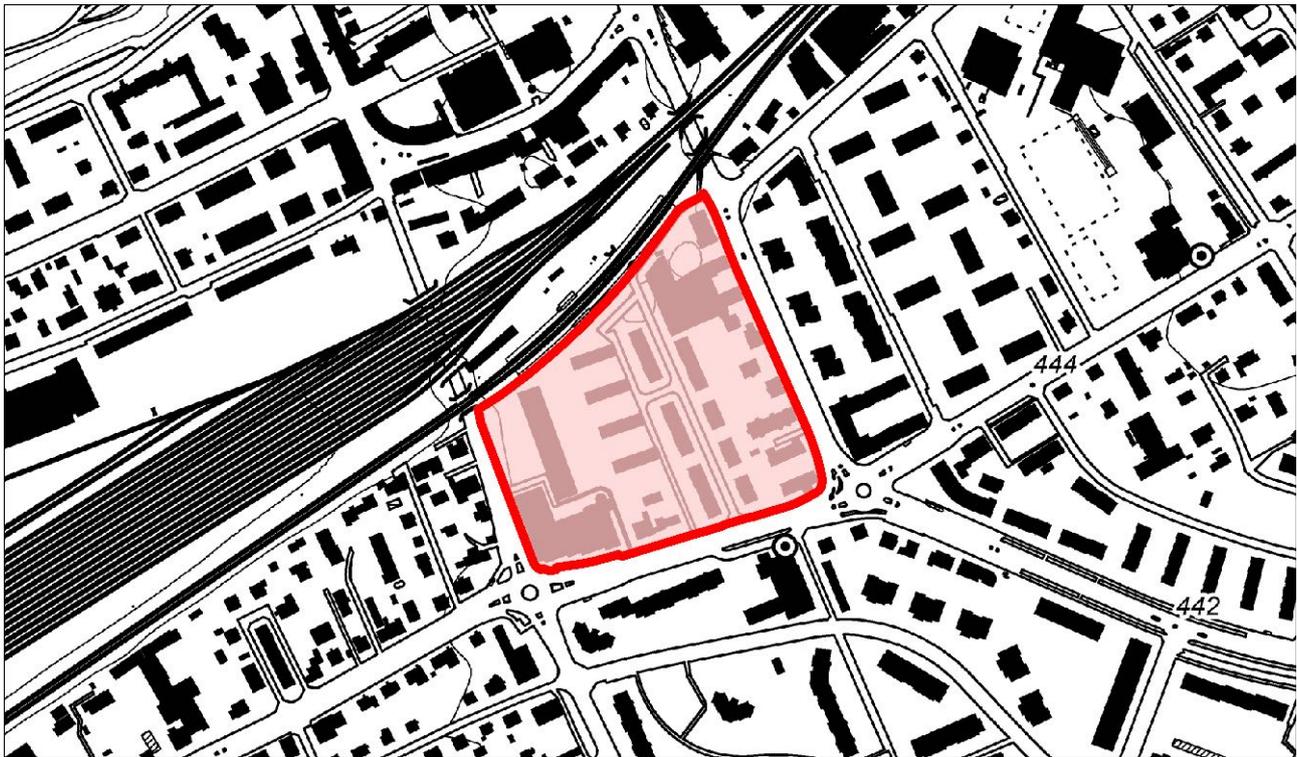
BBS.S-UV.01.28

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Auf-/Umzonung	
2028	Überbauungsordnung	
2029	Baugesuch	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das durch eine gemischte Nutzung mit hohem Wohnanteil (u.a. zwei Wohnbaugenossenschafts-siedlungen) geprägte Gebiet soll erneuert und verdichtet werden. Der angrenzende Bahnhof Mett soll zudem in Zukunft ein Umsteigeknoten werden, weshalb südlich des Bahnhofs eine Aufwertung und eine gute Durchlässigkeit des Gebiets angestrebt wird. Dabei werden auch die Qualitäten des Aussenraums gestärkt und aktiv das Schwammstadt-Konzept in Einklang mit einer Platzgestaltung beim Bahnhof geplant. Die Verdichtung, die an strategischen Orten angesetzten Erdgeschossnutzungen für Gewerbe- und Dienstleistungen sowie der Umgang mit dem

ISOS werden in einer Teiländerung der Grundordnung und mit teilweiser geforderten Überbauungsordnung definiert.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Interessenabwägung Störfallvorsorge Eisenbahn in der Nutzungsplanung; gelbes Gefahrengebiet		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	3.2	0	0
ÖV-EGK aktuell	B		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)			

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Beaumont

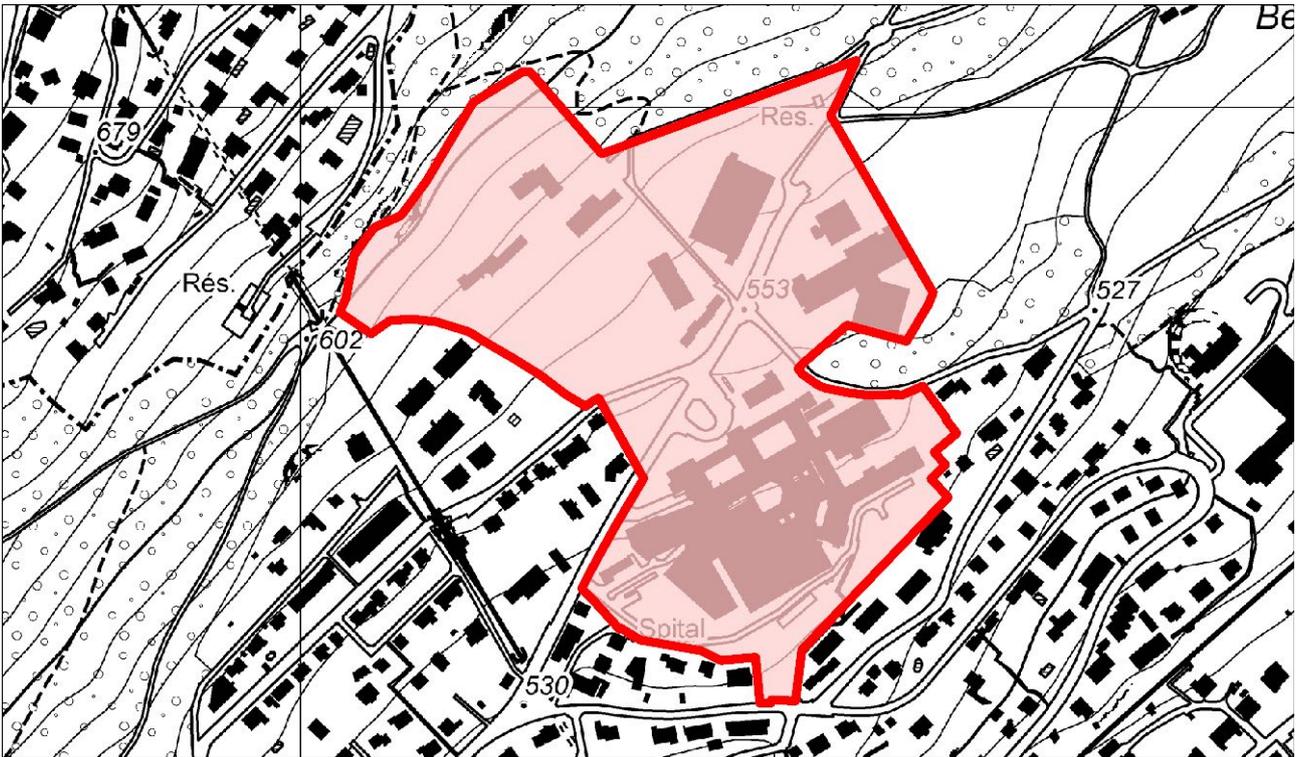
BBS.S-UV.01.31

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2031	Überbauungsordnung	
2032	Baugesuch	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Durch die Verlegung des Spitalzentrums Biel nach Brügg soll das fast 9 ha grosse Gebiet längerfristig umgenutzt und neustrukturiert werden. Um das Potenzial des Areals auszuloten und ein geeignetes Vorgehen zur Unterstützung seiner Entwicklung in den kommenden Jahren vorzuschlagen, wird eine Potenzialstudie erarbeitet. Die Studie lotet aus, welche Nutzungen auf dem Areal in Zukunft Sinn machen und welche Entwicklungen in Betrachtung gezogen werden. Anschliessend sollen die Rahmenbedingungen für eine Entwicklung abgeschätzt werden. Das Ziel der Stadt Biel ist es, das ehemalige Spitalareal zu einem funktionierenden Stadtbaustein zu transformieren, der einen Mehrwert für das angrenzende Quartier und auf dem Areal

selbst eine hervorragende städtebauliche, landschaftliche, erschliessungstechnische und sozialräumliche Qualität schafft.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Interessenabwägung Naturgefahren in der Nutzungsplanung		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	8.9	0	0
ÖV-EGK aktuell	B		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)			

Teilmassnahme Siedlung
Lyss, Bödeli

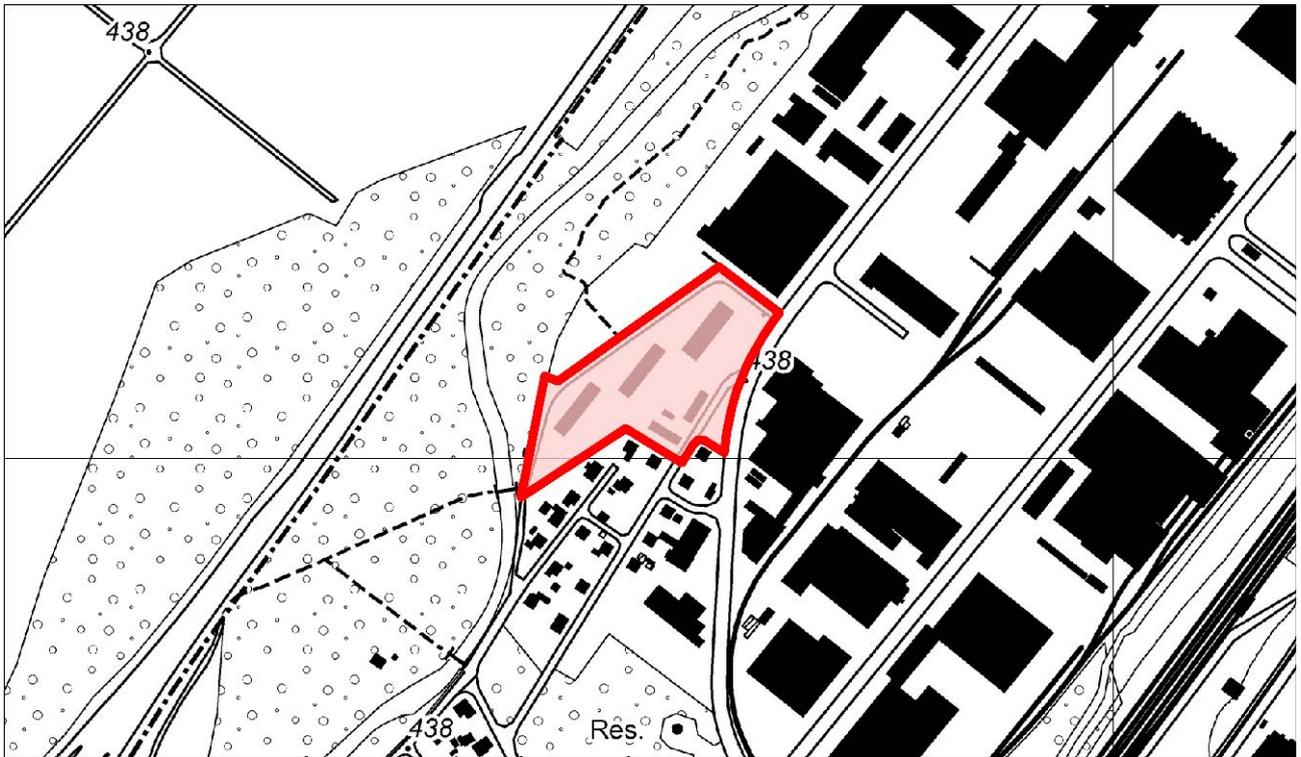
BBS.S-UV.01.33

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2028	Überbauungsordnung	Gemeinde
2032	Realisierung	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Erneuerung und Verdichtung der bestehenden Wohnüberbauung.
 Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren

Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten** gelbes Gefahrengebiet

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	1.2	0	0

ÖV-EGK aktuell keine

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ / quantitativ)** Verbesserung ÖV-Erschliessung

Teilmassnahme Siedlung
**Brügg, Brüggmoos,
 Entwicklungsgebiet West,
 Rechtliche Sicherung**

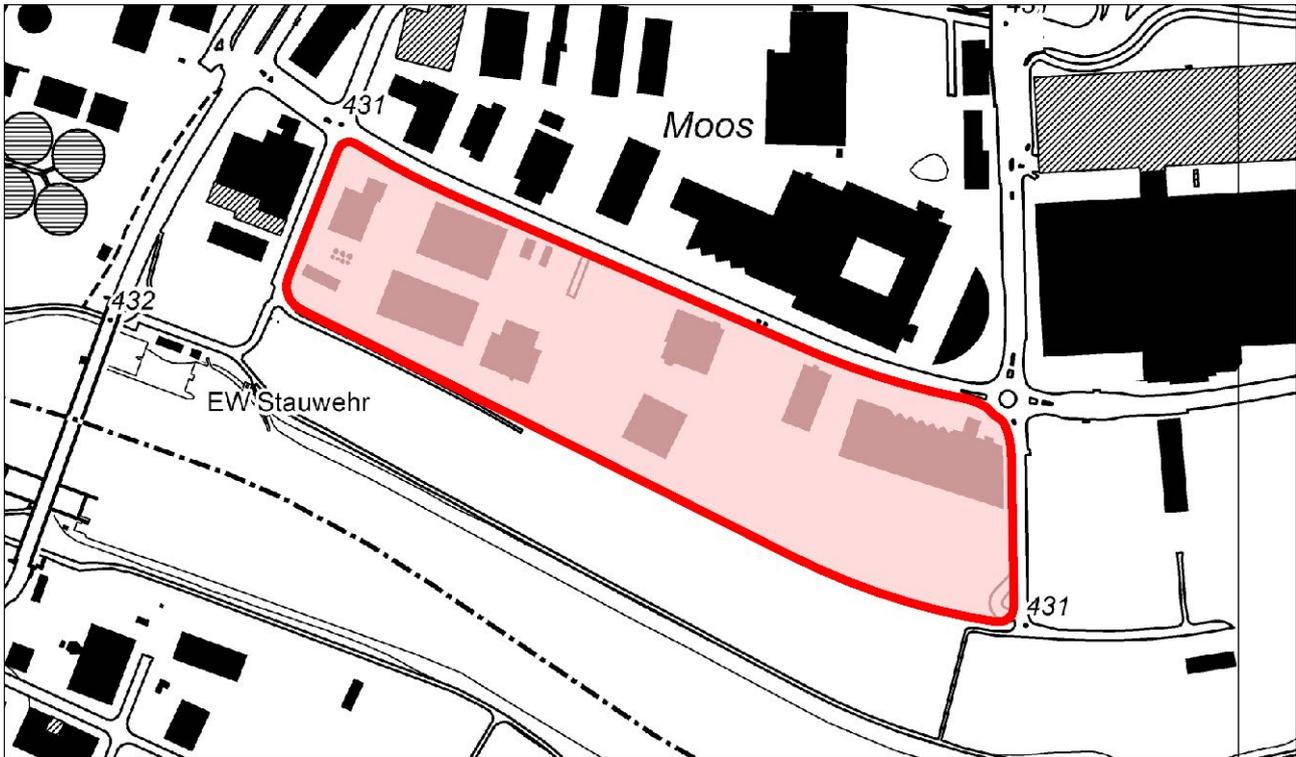
BBS.S-UV.01.34

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2029	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde
	2031	Auf-/Umzonung	Gemeinde

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	Archäologischer Dienst

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Im Hinblick auf die Ansiedlung des Regionalspitals hat die Gemeinde Brügg eine Strategie für die Weiterentwicklung und Transformation des regionalen Arbeitsschwerpunkts Brüggmoos verabschiedet.

- Der nördliche Teil entlang der Autobahn bleibt weiterhin für Arbeits- und Einkaufsnutzungen vorbehalten.
- Im mittleren Teil mit dem künftigen Regionalspital soll das Entwicklungsgebiet West für Wohnen und gemischte Nutzung geöffnet und baulich verdichtet werden.
- Im südlichen Teil entlang des Nidau-Büren-Kanals mit Uferpark und Erlenpark liegt

der Schwerpunkt auf Freizeit, Erholung und Natur.

Im A-Horizont sollen die planerischen Grundlagen für die Auf- und Umzonung des Entwicklungsgebiets West erarbeitet werden.

Die Massnahme ist Teil des Schwerpunktgebiets «Brügg, Brüggmoos» (vgl. Hauptbericht, Kap. 7.4.4).

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Interessenabwägung Störfallvorsorge Betrieb / übrige Durchgangsstrasse in der Nutzungsplanung		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	6.2	0	0
ÖV-EGK aktuell	C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)			

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Gottstattstrasse Industrie

BBS.S-UV.01.35

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Baugesuch 1. Etappe	
2027	Realisierung 1. Etappe	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das heute industriell geprägte Areal soll zu einem gemischt genutzten und lebendigen Stadtbaustein entwickelt werden. Zur Entwicklung städtebaulicher Leitlinien wurde ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt und ein Leitbild erarbeitet. Dabei wurden auch die Flächen der SBB südlich des Abstellgleises berücksichtigt. Da diese längerfristig nicht zur Verfügung stehen, wird nur das Gebiet nördlich des Abstellgleises einer Transformation unterstehen.

2025 wird für zwei Parzellen ein städtebaulicher Studienauftrag ausgearbeitet. Im Gebiet sollen Mietwohnungen, Gewerbe und Dienstleistungsnutzungen, Verkaufsladen,

Gastronomie sowie eine Privatschule Platz finden. Dabei steht die Definition des Transformationsprozesses mit mehrjährigen Zwischennutzungen auf den Parzellen der SBB im Vordergrund. Auf den Studienauftrag folgt die Projektierung und Ausführung.

Die anderen Parzellen werden basierend auf das Leitbild anschliessend mittelfristig bis langfristig transformiert.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Interessenabwägung Störfallvorsorge Eisenbahn in der Nutzungsplanung; gelbes und blaues Gefahrengebiet / Interessenabwägung Hochwasserschutz und Wasserbau		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	7.5	0	0
ÖV-EGK aktuell	B		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)			

Massnahmenpaket Siedlung

Regionale Wohnschwerpunkte, Agglomeration

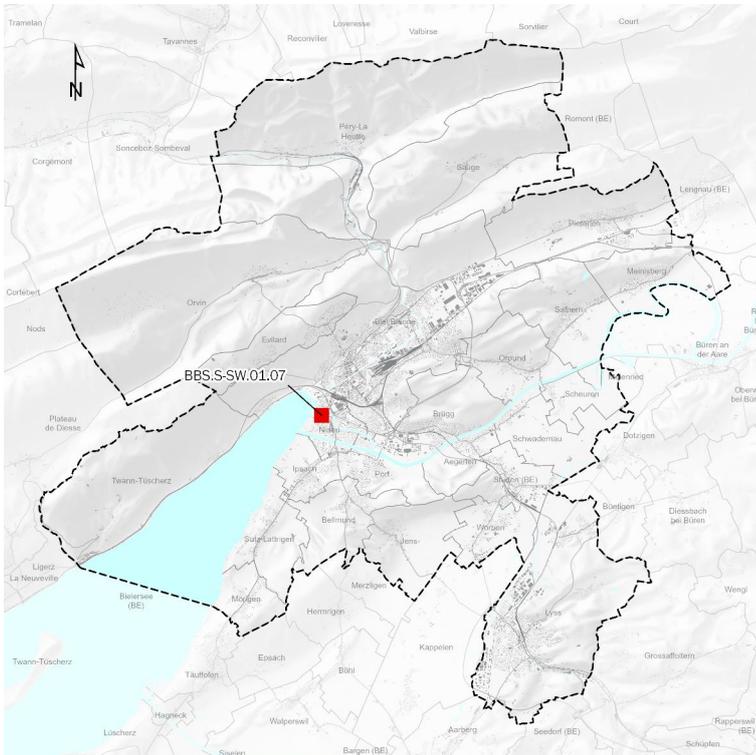
BBS.S-SW.01

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 4.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Wohnen



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Archäologischer Dienst

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Die Wohnschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschieden (eingezonte, unbebaute Parzellen oder stark unternutzte Parzellen) und weisen eine Fläche von mindestens einer Hektare auf. Sie eignen sich aufgrund der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der Nähe zu Versorgungszentren für Wohnen und gemischte Nutzungen und eine Überbauung mit hoher Dichte und Qualität.

Umsetzung:

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

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

3. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Siedlungsdichte und Nutzungsdurchmischung, eine hohe und klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren.

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

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

**Teilmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK- Umsetzungspriorität
BBS.S-SW.01.07	Nidau, Gwertmatte (ehem. AGGIolac)	1 (2025-2031)

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Nidau, Gwertmatte (ehem. AGGIOLac)

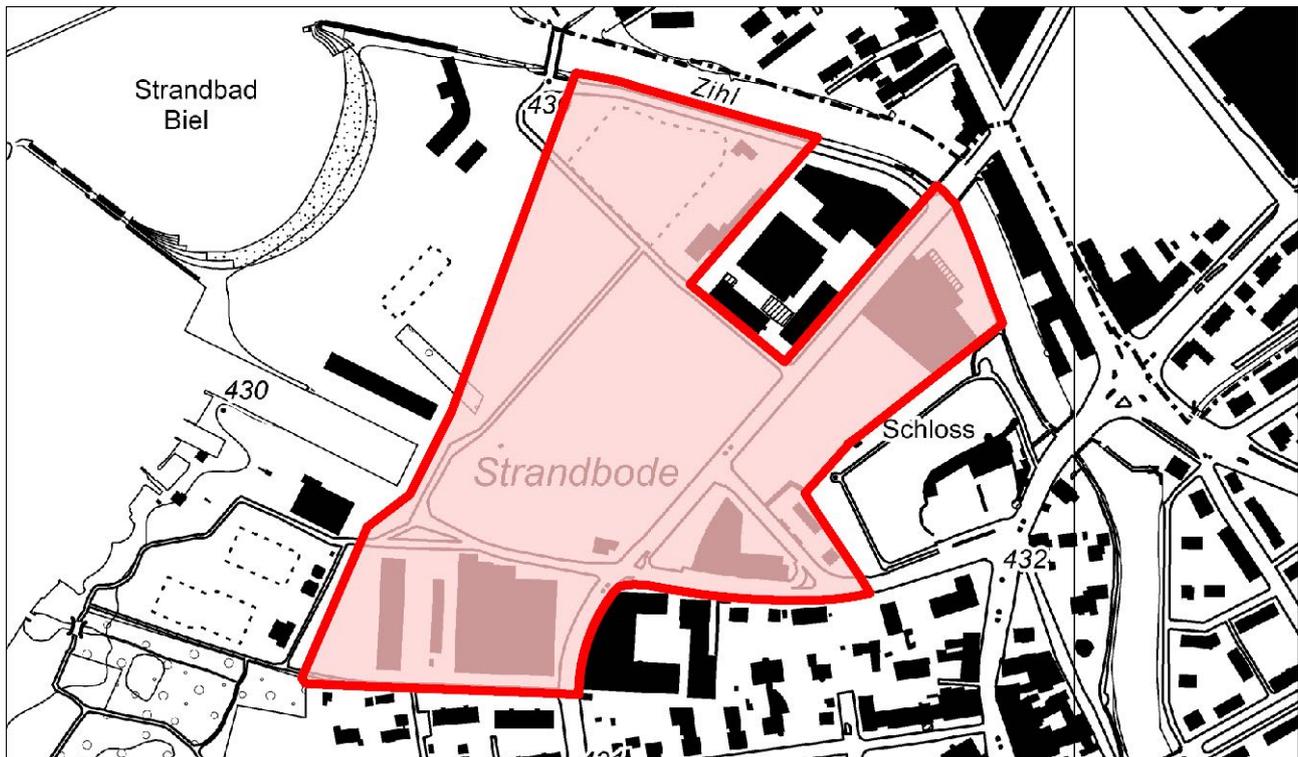
BBS.S-SW.01.07

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Wohnen



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2030	Baurechtliche Grundordnung	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Archäologischer Dienst

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Es handelt sich um ein Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen / gemischte Nutzung aus kantonaler Sicht (Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme A_08).

Im Mai 2013 haben sich die Städte Nidau und Biel sowie die Mobimo AG zu einer Projektgesellschaft zusammengeschlossen. Diese hatte zum Ziel, die Vision AGGIOLac in die rechtsverbindliche Planung eines Wohnquartiers mit einer grosszügigen Erholungszone am See umzusetzen und die Voraussetzung für eine Realisation zu schaffen. Nachdem im März 2021 die Stadtparlamente von Nidau und von Biel die entsprechenden Vorlagen abgelehnt haben, wurde die Planung eingestellt und die Projektgesellschaft aufgelöst.

Als nächster Schritt soll die baurechtliche Grundordnung im Gebiet überarbeitet werden. Ziel ist es, die Grundlagen für eine nachhaltige Entwicklung der betroffenen Liegenschaften und Parzellen zu schaffen. Ausserdem ist ein Reglement für die Zwischennutzung eines Teilgebiets (ehemaliges Expo-Areal) in Erarbeitung.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	ja	Festsetzung
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Archäologie; gelbes und blaues Gefahrengebiet / Interessenabwägung Hochwasserschutz und Wasserbau		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	9.3	0	0
ÖV-EGK aktuell	B / C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten genügend		

Massnahmenpaket Siedlung

Regionale Wohnschwerpunkte, Agglomeration, AP5

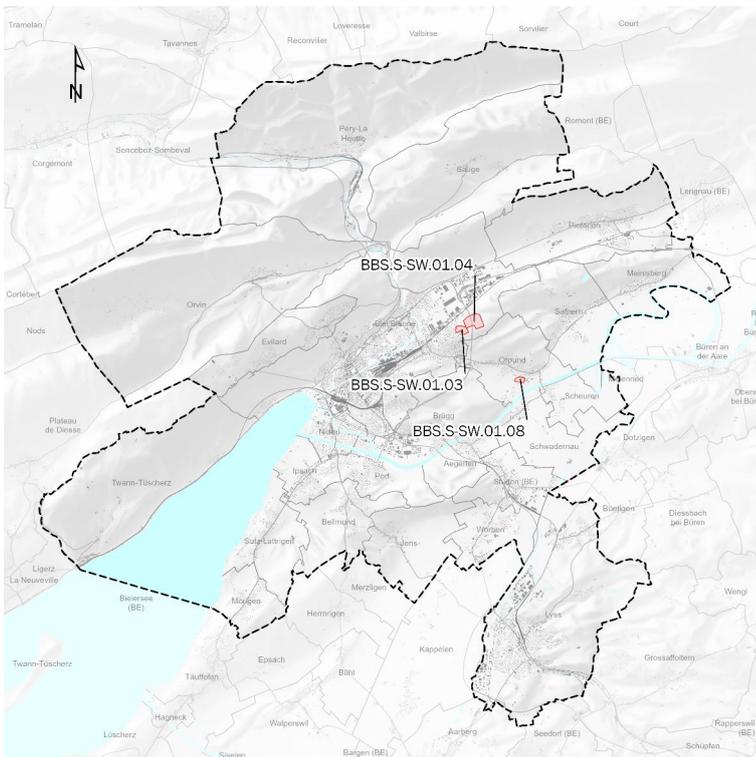
BBS.S-SW.02

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Wohnen



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Archäologischer Dienst

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Die Wohnschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschieden (eingezonte, unbebaute Parzellen oder stark unternutzte Parzellen) und weisen eine Fläche von mindestens einer Hektare auf. Sie eignen sich aufgrund der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der Nähe zu Versorgungszentren für Wohnen und gemischte Nutzungen und eine Überbauung mit hoher Dichte und Qualität.

Für die Agglomeration Biel/Lyss hat die Nutzung der Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale im bereits überbauten Siedlungsgebiet Priorität. Im Hinblick auf den mittel- bis langfristigen Bedarf sollen aber auch Baulandreserven rechtzeitig aktiviert werden.

Das Agglomerationsprogramm 5. Generation enthält drei Wohnschwerpunkte, die im A- bzw. B-Horizont planerisch vorangetrieben werden. Gemäss aktueller Schätzung kann in den drei Wohnschwerpunkten mittel- bis langfristig Wohn- und Lebensraum für rund 3000 Personen und Raum für rund 700 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Umsetzung:

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

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

3. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Siedlungsdichte und Nutzungsdurchmischung, eine hohe und klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren.

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

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

**Teilmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK- Umsetzungspriorität
BBS.S-SW.01.03	Biel, Bischofkänel West	2 (2032-2035)
BBS.S-SW.01.04	Biel, Bischofkänel Ost	2 (2032-2035)
BBS.S-SW.01.08	Orpund, Römerareal	2 (2032-2035)

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**
**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung Biel, Bischofkänel West

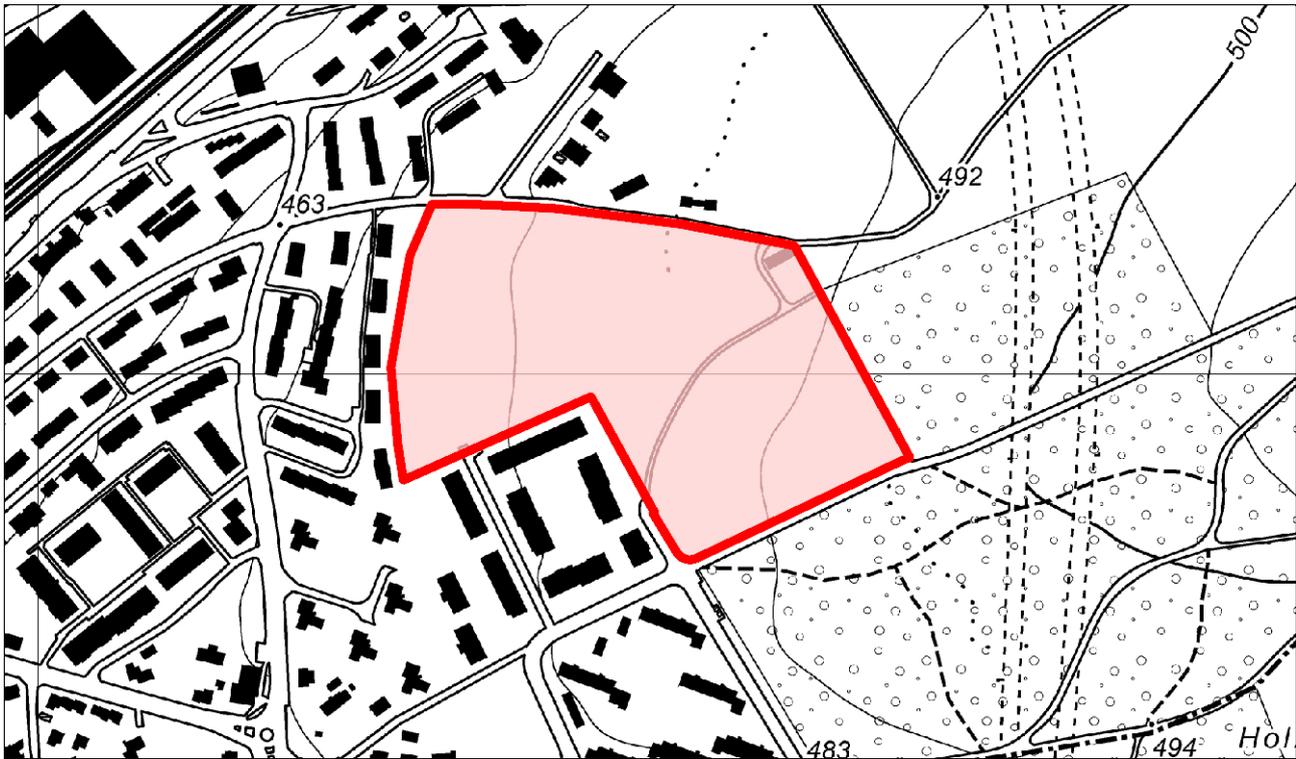
BBS.S-SW.01.03

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Wohnen



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2030	Planungs-/Finanzierungsschritt Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Federführende Stelle
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte Archäologischer Dienst	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Das Gebiet Bischofkänel West ist als Bauzone ausgeschieden und gemäss rechtsgültiger Überbauungsordnung für Wohnen und gemischte Nutzungen vorgesehen. Aktuell besteht keine Entwicklungsabsicht, Priorität hat die Nutzung der Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale im bereits überbauten Stadtgebiet. Im Hinblick auf die mittel- bis langfristige Entwicklung sollen die baurechtlichen Vorgaben grundlegend überprüft werden.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan

	Zwischenergebnis	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Archäologie		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	5.1	0	0
ÖV-EGK aktuell	B		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend		

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Bischofkänel Ost

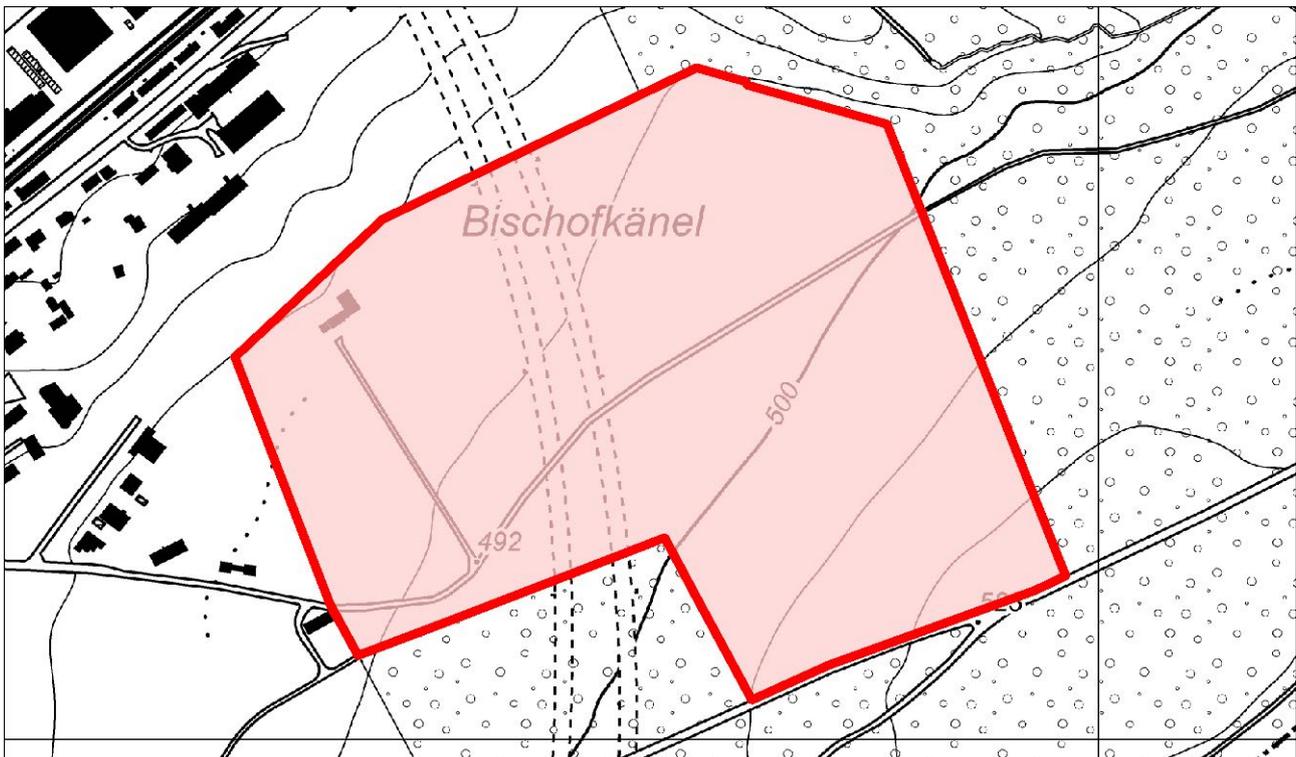
BBS.S-SW.01.04

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Wohnen



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2035	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Archäologischer Dienst

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das Gebiet Bischofkänel-Ost im Osten der Stadt Biel ist eine langfristige Option für eine Stadterweiterung. Gemäss geltender baurechtlicher Grundordnung ist das Gebiet als Bauzone ausgeschieden und für Sport- und Freizeitanlagen vorgesehen. Für eine Wohnnutzung ist eine Umzonung erforderlich. Aktuell besteht keine Entwicklungsabsicht, Priorität hat die Nutzung der Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale im bereits überbauten Stadtgebiet. Im Hinblick auf die längerfristige Entwicklung soll das Potenzial des Areals für eine Stadterweiterung überprüft werden.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Umzonung Campingzone zu Wohnzone notwendig		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	14.4	0	0
ÖV-EGK aktuell	B / C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend		

Teilmassnahme Siedlung Orpund, Römerareal

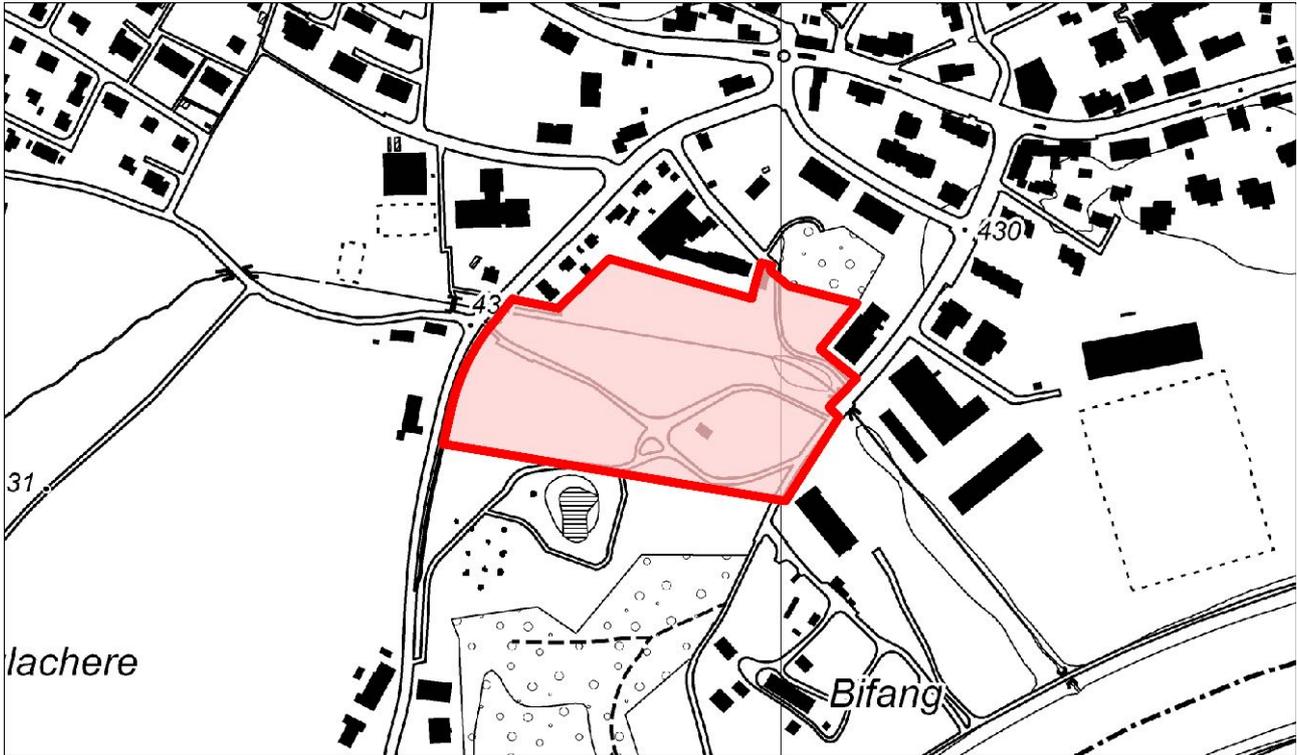
BBS.S-SW.01.08

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Wohnen



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2035	Planungs-/Finanzierungsschritt Überbauungsordnung	Federführende Stelle
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Das Gebiet Römerareal befindet sich an zentraler Lage in Orpund und ist als Bauzone ausgeschieden. Gemäss rechtsgültiger Grundordnung ist das Areal für Wohnen und Arbeiten sowie für öffentliche Freiflächen vorgesehen. Die Zone mit Planungspflicht gibt die Grundsätze für die Erschliessung, Nutzung und Gestaltung vor. Ein Viertel der Nutzfläche ist für gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Angestrebt wird eine Überbauung mit hoher ortsangepasster Dichte, Integration des Orpundbachs und öffentlichen Fuss- und Velowegen. Der grössere südliche Teil des Areals grenzt an ein Naturschutzgebiet und soll als öffentliche Freifläche für Freizeit und Erholung gestaltet und zugänglich gemacht werden. Als Grundlage für die Bebauung soll eine Überbauungsordnung erlassen werden.		

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten			
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	3	0	0
ÖV-EGK aktuell	D / E		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)			

Massnahmenpaket Siedlung

Regionale Arbeitsschwerpunkte, Agglomeration

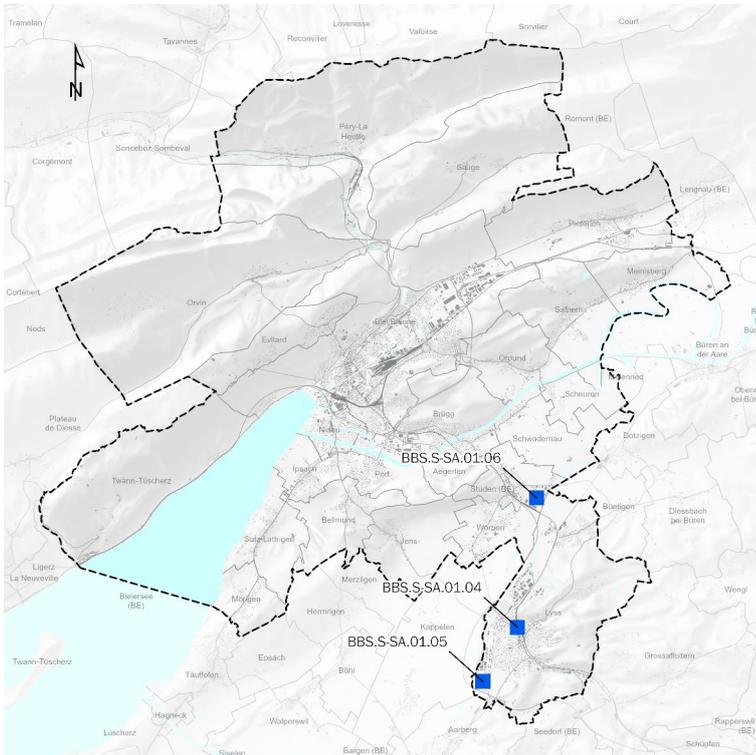
BBS.S-SA.01

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 4.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Die Arbeitsschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschieden (eingezonte Flächen mit un bebauten Parzellen oder stark unternutzten Parzellen) und dienen der Konzentration von Arbeitsnutzungen an geeigneten Standorten.

Umsetzung:

1. Die Gemeinden fördern auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv das Vorhandensein genügender Flächenangebote in den Arbeitsplatzschwerpunkten. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen neuer Realisierungshindernisse. Falls nötig unterbinden sie unerwünschte Entwicklungen mit dem Erlass einer Planungszone.

2. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Dichte, eine hohe und klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität, eine

optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen.

3. Die Gemeinden verhindern mit geeigneten Vorgaben die Ansiedlung von neuen Verkaufsnutzungen. Davon ausgenommen sind die Entwicklungsschwerpunkte Dienstleistungen sowie Verkaufsnutzungen für den lokalen Bedarf und im Umfeld von ÖV-Drehscheiben.

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

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

Teilmassnahmen des Pakets	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK-Umsetzungspriorität
	BBS.S-SA.01.04	Lyss, ESP Bahnhof Lyss	1 (2025-2031)
	BBS.S-SA.01.05	Lyss, ESP Grien Süd	1 (2025-2031)
	BBS.S-SA.01.06	Studen, ESP Studengrien	1 (2025-2031)
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - BBS.LV-Ü.01.18, Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos, A-Horizont - BBS.LV-Ü.10, Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal, B-Horizont - BBS.LV-Ü.14.01, Velobahn Lyss-Biel, Abschnitt Lyss-Studen, A-Horizont - BBS.LV-Ü.14.02, Velobahn Lyss-Biel, Abschnitt Studen - Aegerten B-Horizont - BBS.LV-Ü.14.03, Velobahn Lyss - Biel; Abschnitt Aegerten - Brügg B-Horizont - BBS.MIV-Auf.13.01, Brügg, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse A-Horizont - BBS.NM-VM.05, Busspuren Verkehrsmanagement, A-Horizont BBS.ÖV-Str.08, Busnetzerweiterung Ipsach-Brügg, A-Horizont 		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme C_04 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden 		

Teilmassnahme Siedlung
Lyss, ESP Bahnhof Lyss

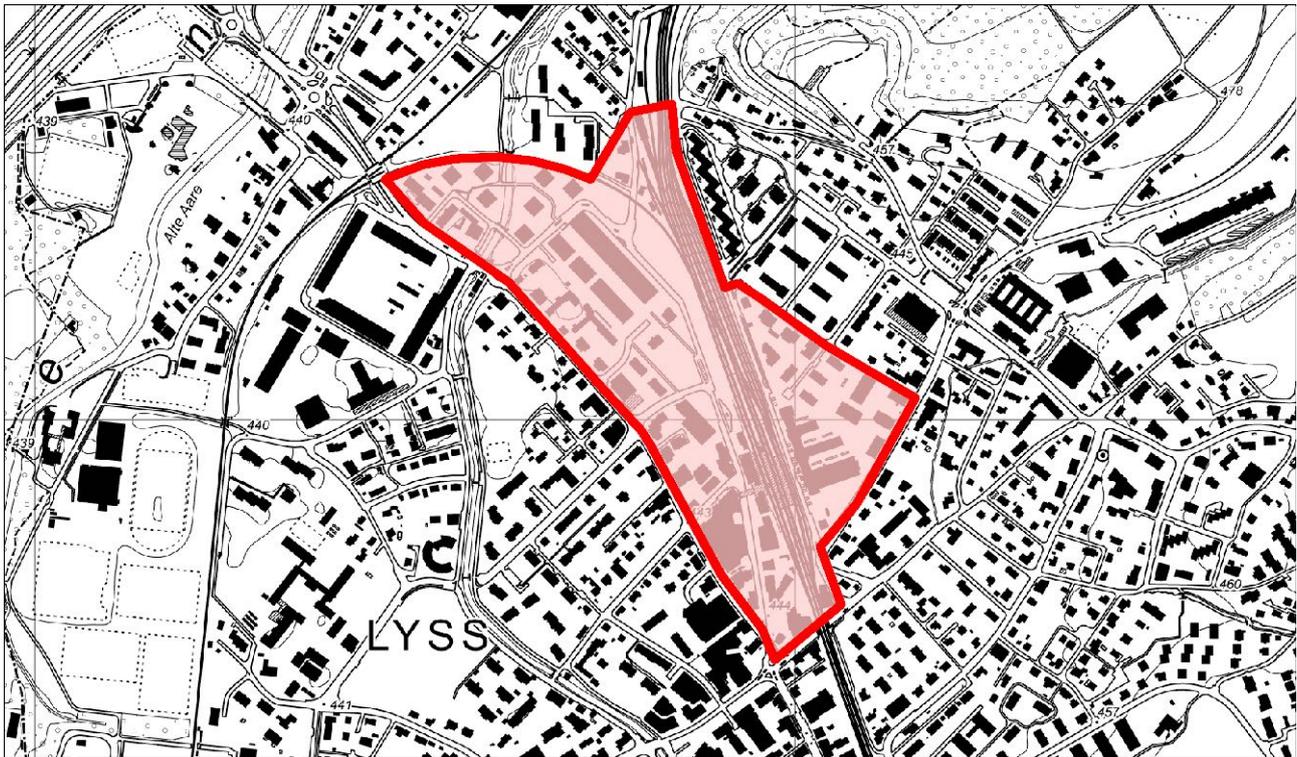
BBS.S-SA.01.04

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2028	Überbauungsordnung	
2031	Realisierung	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Der Arbeitsschwerpunkt ESP Bahnhof Lyss ist zentral gelegen und eignet sich aufgrund der sehr guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (kantonale ÖV-Güteklasse B) für Wohnen, Dienstleistungen, Freizeitnutzungen und Detailhandel. Das Gebiet ist ein Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP Dienstleistung.

Der Arbeitsschwerpunkt ist weitgehend überbaut. Einzelne Baufelder sind noch verfügbar. Mit dem Städtebauliche Richtplan Zentrum Lyss wurde das Verdichtungspotenzial im ESP-Gebiet aufgezeigt und Eignungsstandorte für drei Hochhäuser und fünf hohe Häuser bezeichnet.

Gestützt auf den Städtebaulichen Richtplan laufen für folgende Areale Vorstudien oder Planungsverfahren:

- Areal Bahnhof (BBS.S-UV.01.35), Überbauung für gemischte Nutzung mit zwei Hochhäusern abgestimmt auf die Neugestaltung des Bahnhofplatzes (BBS.KM-Mu.03) und die neue Bahnunterführung Nord (BBS.LV-Ü.06)
- Areal Bahnhofstrasse (BBS.S-UV.01.17): Erneuerung und Verdichtung
- Areal Hirschenplatz/Hauptstrasse (BBS.S-UV.01.18): Erneuerung und Verdichtung

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	ja	Festsetzung
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten			
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	18.3	0	0
ÖV-EGK aktuell	B / C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten genügend		

Teilmassnahme Siedlung
Lyss, ESP Grien Süd

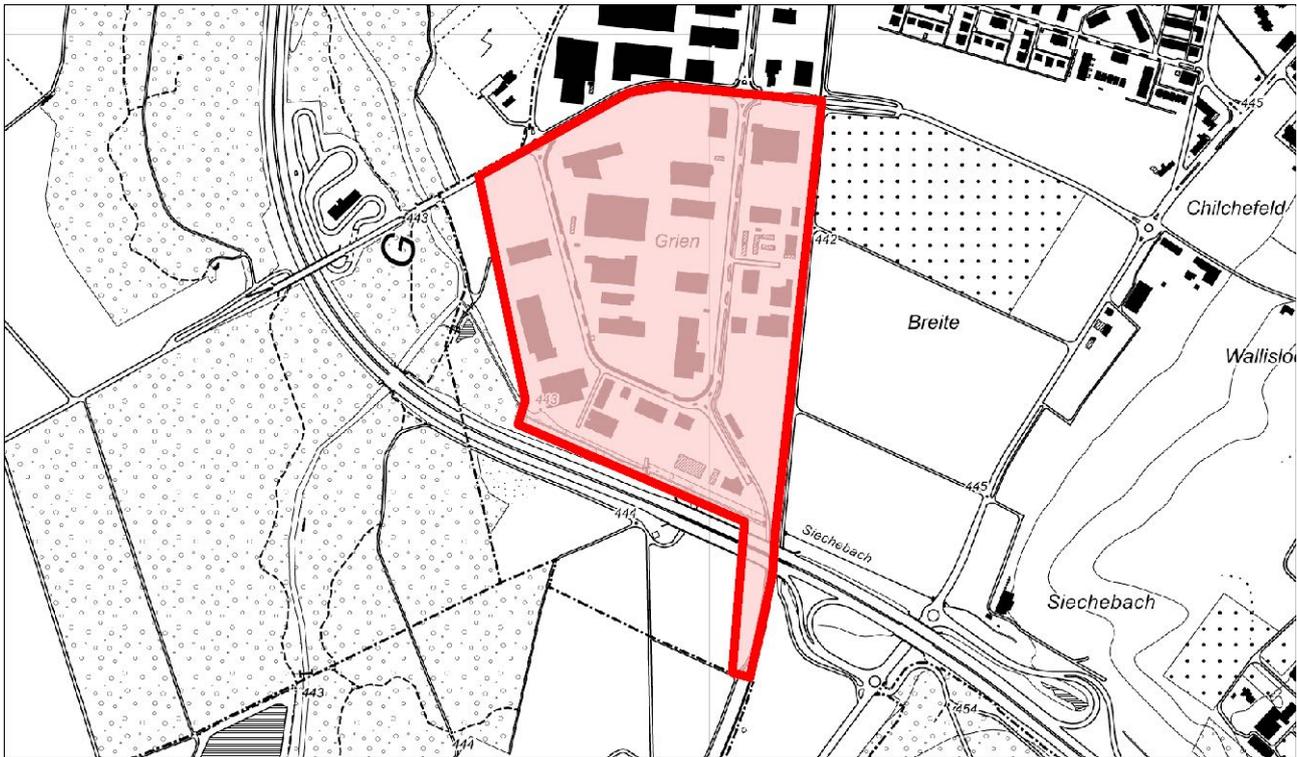
BBS.S-SA.01.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2029	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	
2029	Überbauungsordnung	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP Arbeiten
 Der Arbeitsschwerpunkt Lyss, ESP Grien Süd liegt in der Nähe eines Autobahnanschlusses und ist mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (kantonale ÖV-Güteklasse E). Er eignet sich für die industrielle und gewerbliche Produktion und vorwiegend auf den MIV ausgerichtete Nutzungen.
 Der Arbeitsschwerpunkt ist weitgehend überbaut. Einzelne Baufelder sind noch verfügbar. Es besteht Verdichtungspotenzial.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	ja	Festsetzung
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	ÖV-Erschliessung verbessern		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	19.9	0	0
ÖV-EGK aktuell	E / keine Güteklasse		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten genügend		

Teilmassnahme Siedlung

Studen, ESP Studengrien

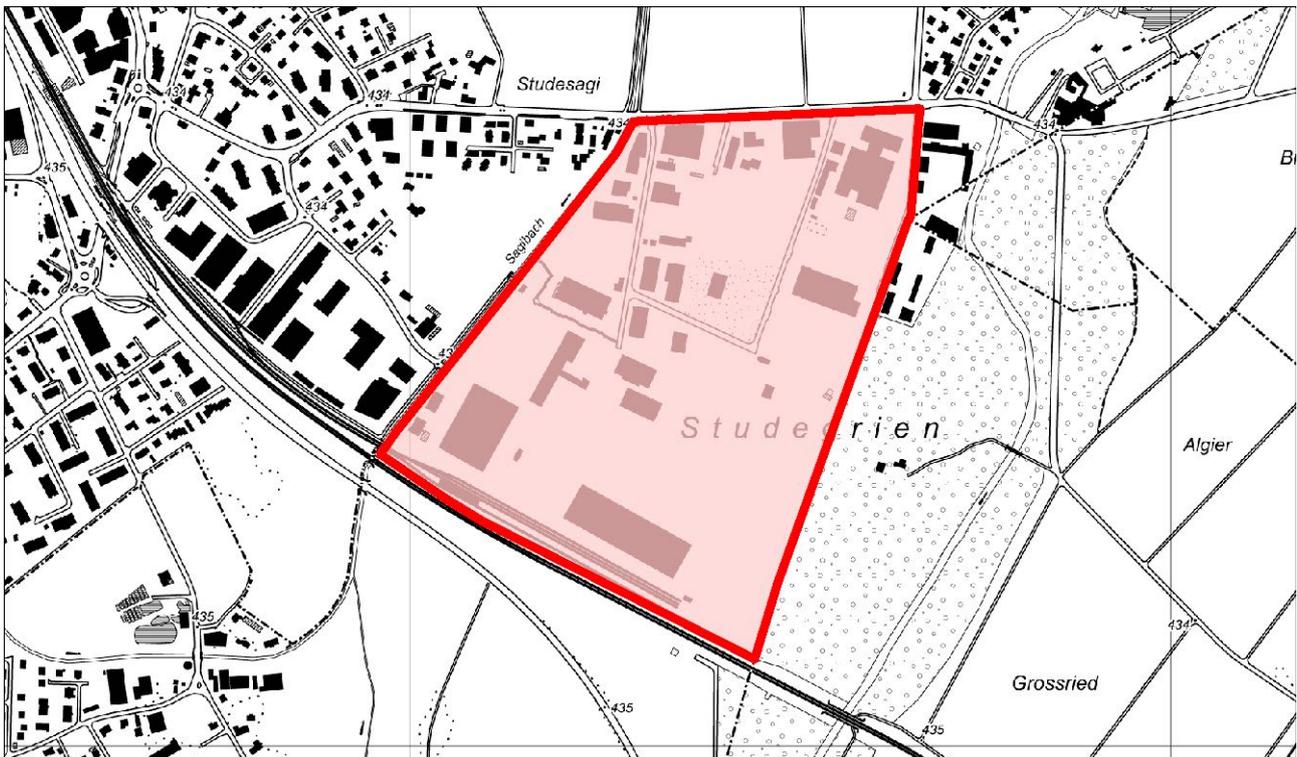
BBS.S-SA.01.06

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin
2027

Planungs-/Finanzierungsschritt
Baugesuch

Federführende Stelle

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP Arbeiten
Der Arbeitsschwerpunkt Studen, ESP Studengrien liegt in der Nähe eines Autobahnanschlusses und ist mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (kantonale ÖV-Güteklasse E). Er eignet sich für die industrielle und gewerbliche Produktion und vorwiegend auf den MIV ausgerichtete Nutzungen.
Der Arbeitsschwerpunkt ist weitgehend überbaut. Einzelne Baufelder sind noch verfügbar. Langfristig besteht ein erhebliches Verdichtungspotenzial.

Koordination

Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

Koordinationsstand

kantonaler Richtplan

	Festsetzung	ja	Festsetzung
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Archäologie; ÖV-Erschliessung für heutige Nutzung ausreichend. Für Nutzungsänderung und/oder Verdichtung ist die ÖV-Erschliessung zu verbessern.		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	30	0	
ÖV-EGK aktuell	E / keine		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten genügend		

Massnahmenpaket Siedlung

Regionale Arbeitsschwerpunkte, übrige Region

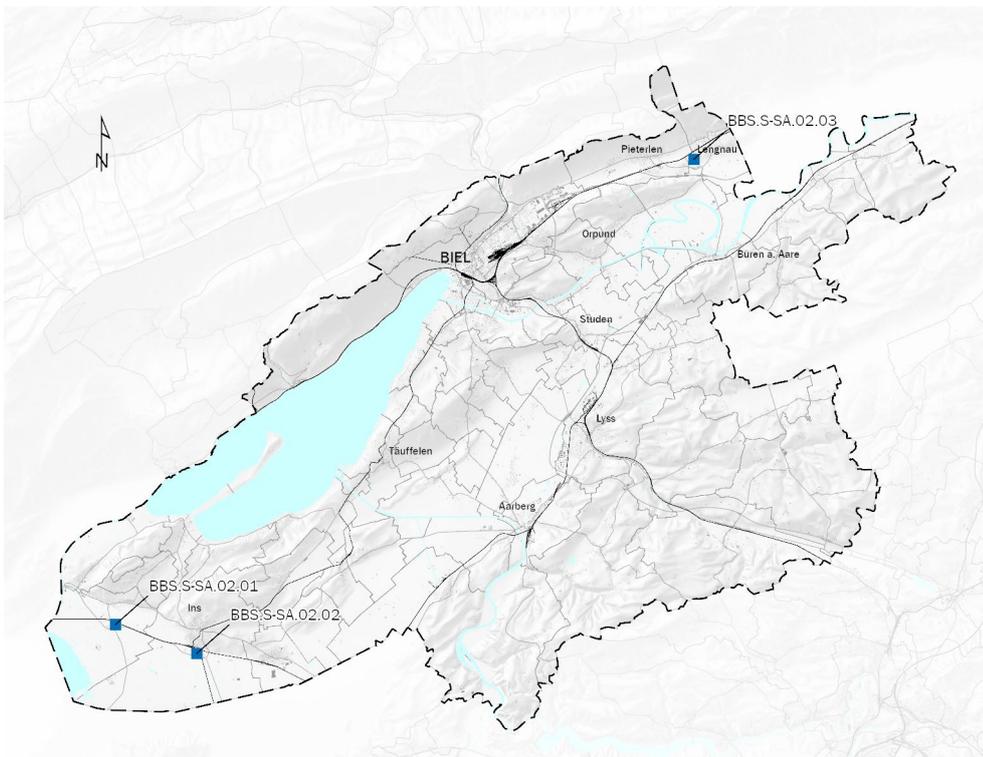
BBS.S-SA.02

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Archäologischer Dienst

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Die Arbeitsplatzschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschieden (eingezonte Flächen mit unbebauten Parzellen oder stark unternutzten Parzellen) und dienen der Konzentration von Arbeitsnutzungen an geeigneten Standorten.

Umsetzung:

1. Die Gemeinden fördern auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv das Vorhandensein genügender Flächenangebote in den Arbeitsplatzschwerpunkten. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen neuer Realisierungshindernisse. Falls nötig unterbinden sie unerwünschte Entwicklungen mit dem Erlass einer Planungszone.
2. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Dichte und eine hohe und klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV- Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein

Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen. Intakte und geeignete Bausubstanz ist nach Möglichkeit zu erhalten und anzupassen.

3. Die Gemeinden verhindern mit geeigneten Vorgaben die Ansiedlung von neuen Verkaufsnutzungen. Davon ausgenommen sind die Entwicklungsschwerpunkte Dienstleistungen sowie Verkaufsnutzungen für den lokalen Bedarf und im Umfeld von ÖV-Drehscheiben.

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

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

**Teilmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK- Umsetzungspriorität
BBS.S-SA.02.01	Gampelen, Platanenhof	1 (2025-2031)
BBS.S-SA.02.02	Ins, Rämismatte	1 (2025-2031)
BBS.S-SA.02.03	Lengnau, ESP Lengnaumoos	1 (2025-2031)

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme C_04
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Gampelen, Platanenhof

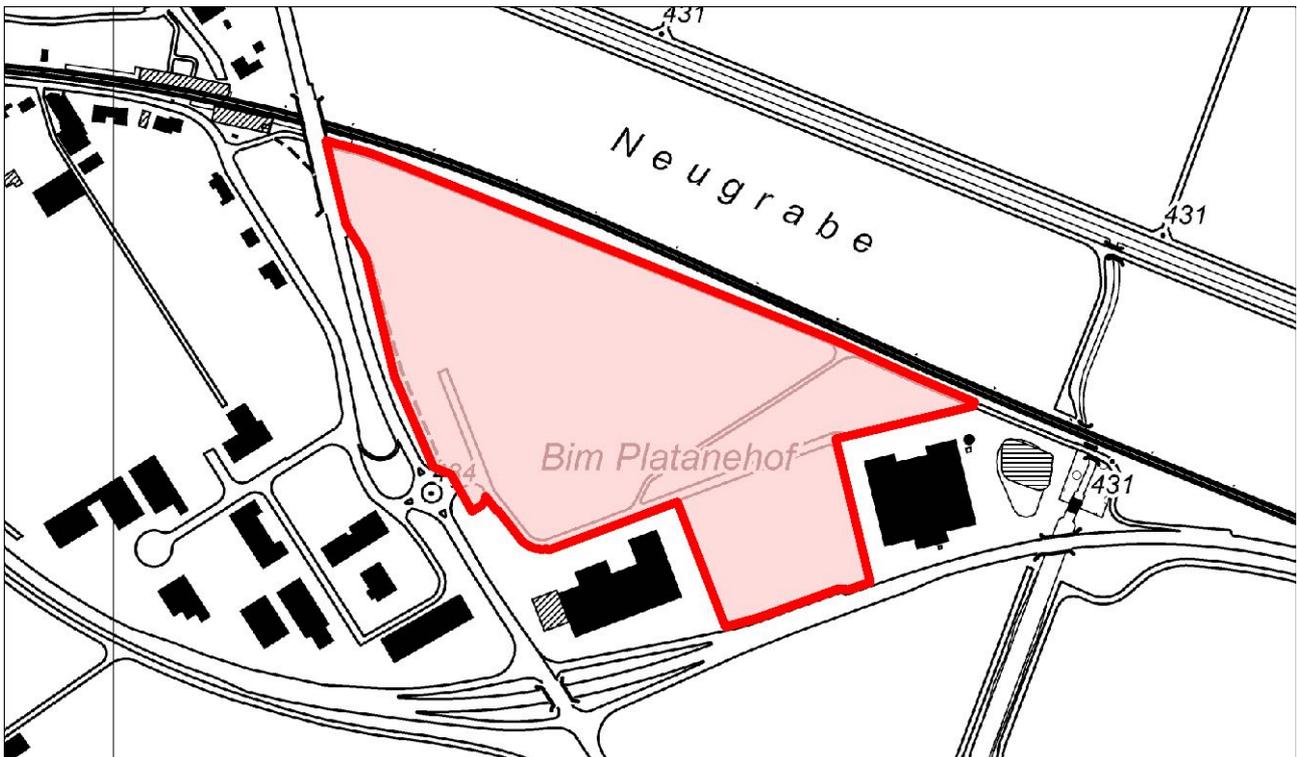
BBS.S-SA.02.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2031	Planungs-/Finanzierungsschritt Überbauungsordnung	Federführende Stelle
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Arbeitszone für Geschäfts-, Dienstleistungs- und Produktionsnutzungen (unbebaut). Reine Lager- und Depotnutzungen sind nicht zulässig.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Festsetzung	Kantonale Richtplanrelevanz nein	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	ÖV-Erschliessung verbessern; Archäologie		

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	6.2	0	0
ÖV-EGK aktuell	D / E		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten genügend		

Teilmassnahme Siedlung
Ins, Rämismatte

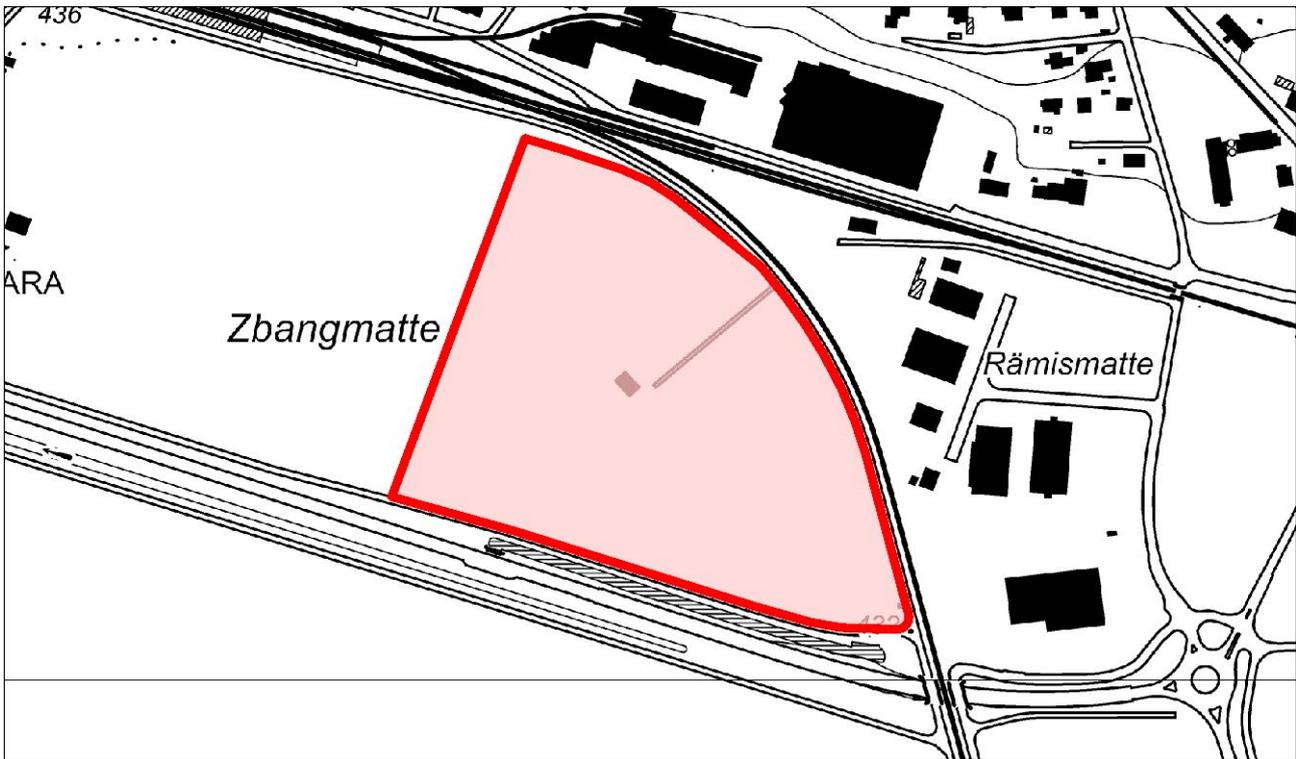
BBS.S-SA.02.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2031	Planungs-/Finanzierungsschritt Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Federführende Stelle
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte Archäologischer Dienst	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Arbeitszone für Gewerbe (unbebaut). Reine Lagerplätze, Verteilzentren, Industriebetriebe und andere Betriebe, die durch besonders nachteilige Emissionen stören (z.B. Baustoffrecycling, Autoverschrottungsanlagen), sind nicht zugelassen. Nach Abbruch der Planung für die Strategische Arbeitszone Zbangmatte ist die MIV-Erschliesung ungelöst.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Zwischenergebnis	Kantonale Richtplanrelevanz nein	Koordinationsstand kantonaler Richtplan

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	MIV-Erschliessung klären; Archäologie; blaues Gefahrengebiet / Interessenabwägung Hochwasserschutz und Wasserbau		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	6.5	0	0
ÖV-EGK aktuell	B / C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten genügend		

Teilmassnahme Siedlung Lengnau, ESP Lengnaumoos

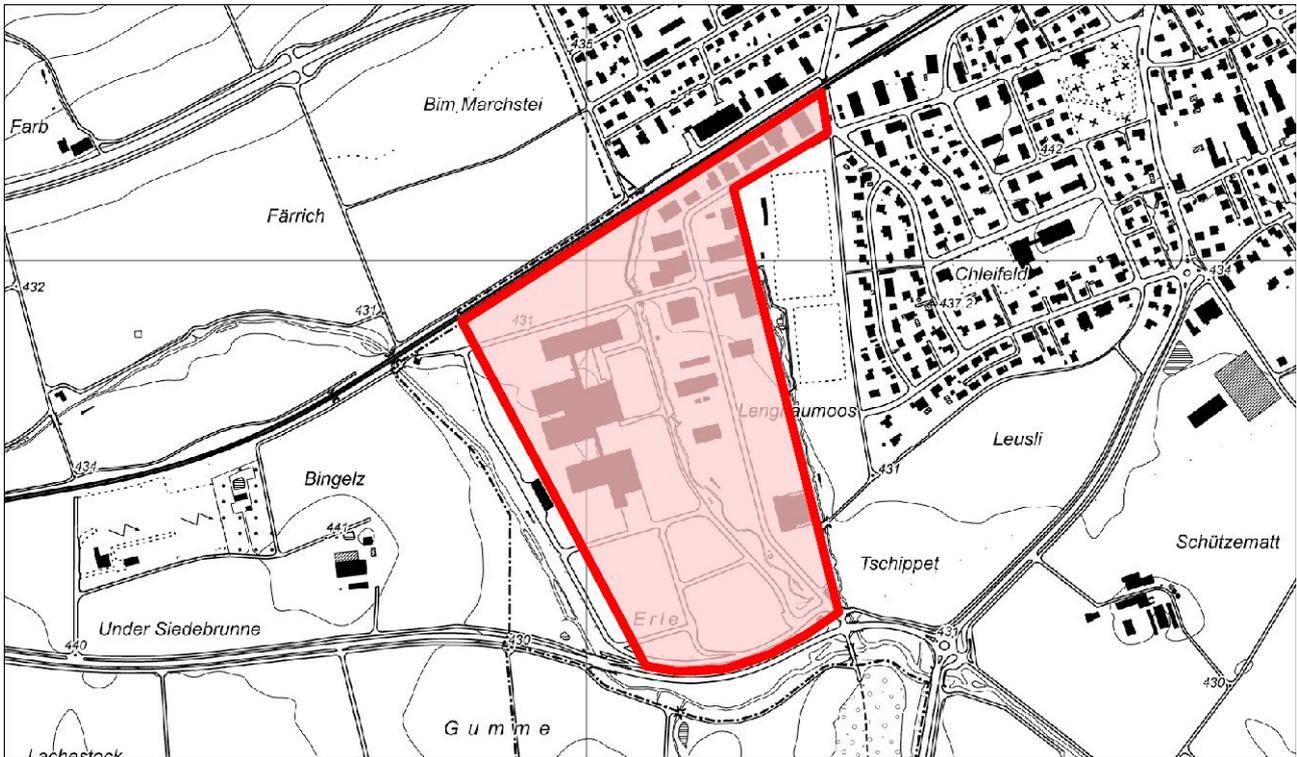
BBS.S-SA.02.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2031	Planungs-/Finanzierungsschritt Baugesuch	Federführende Stelle
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP Arbeiten Ueo Lengnaumoos und KUeo CSL Lengnau rechtsgültig. 50% des Nutzungspotenzials ausgeschöpft. Nächster Planungsschritt: Baugesuche für verbleibende Flächen		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Festsetzung	Kantonale Richtplanrelevanz ja	Koordinationsstand kantonaler Richtplan Festsetzung
Koordinationsbedarf/	ÖV-Erschliessung verbessern; Archäologie		

Abhängigkeiten

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	20	0	0

ÖV-EGK aktuell D / E

Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ) Verkehrliche Kapazitäten genügend

Massnahmenpaket Siedlung

Regionale Arbeitsschwerpunkte, Agglomeration, AP5

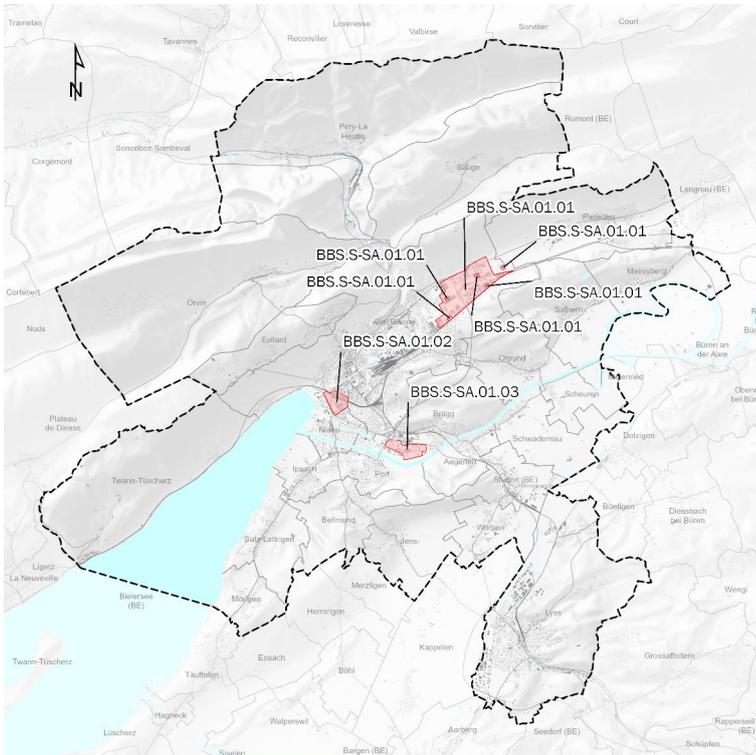
BBS.S-SA.03

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Die Arbeitsschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschieden (eingezonte Flächen mit un bebauten Parzellen oder stark unternutzten Parzellen) und dienen der Konzentration von Arbeitsnutzungen an geeigneten Standorten. Sie eignen sich aufgrund ihrer Lage und Verkehrserschliessung für Dienstleitungen und publikumsintensive Nutzungen oder für Gewerbe und industrielle Produktion.

Der regionale Richtplan (RGSK) bezeichnet sechs regionale Arbeitsschwerpunkte in der Agglomeration Biel/Lyss. Drei Arbeitsschwerpunkte sind im Agglomerationsprogramm 5. Generation enthalten. In diesen sind im A- oder B-Horizont massgebliche Entwicklungen vorgesehen. Gemäss aktueller Schätzung kann in den drei Arbeitsschwerpunkten langfristig Raum für rund 9000 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Umsetzung:

1. Die Gemeinden fördern auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv das Vorhandensein genügender Flächenangebote in den Arbeitsplatzschwerpunkten. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen neuer Realisierungshindernisse. Falls nötig unterbinden sie unerwünschte Entwicklungen mit dem Erlass einer Planungszone.

2. Die Gemeinden gewährleisten mit entsprechenden Vorgaben eine angemessene Dichte, eine hohe und klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität, eine optimale Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der MIV-Erzeugung. Für Vorhaben ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ist ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement umzusetzen.

3. Die Gemeinden verhindern mit geeigneten Vorgaben die Ansiedlung von neuen Verkaufsnutzungen. Davon ausgenommen sind die Entwicklungsschwerpunkte Dienstleistungen sowie Verkaufsnutzungen für den lokalen Bedarf und im Umfeld von ÖV-Drehscheiben.

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

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

**Teilmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK- Umsetzungspriorität
BBS.S-SA.01.01	Biel, ESP Bözingenfeld	1 (2025-2031)
BBS.S-SA.01.02	Biel, ESP Masterplan Bahnhof Biel, Fertigstellung Campus Biel/Bienne der Berner Fachhochschule	1 (2025-2031)
BBS.S-SA.01.03	Brügg, Brüggmoos, Fertigstellung Neubau Regionalspital Biel	1 (2025-2031)

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme C_04
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Biel, ESP Bözingenfeld

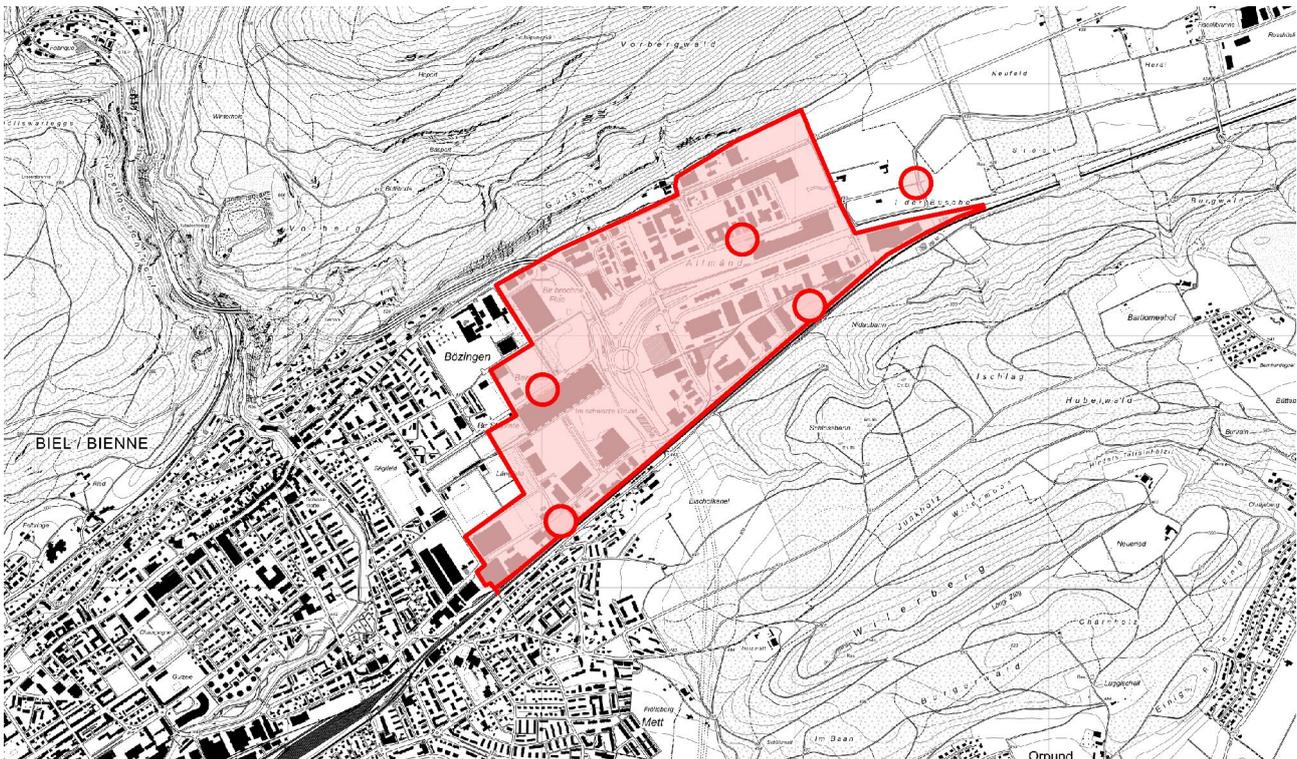
BBS.S-SA.01.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2027	Leitbild lokale Zentralitäten und Mobilitätshubs	
2030	Änderung Nutzungsplanung	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Der Arbeitsschwerpunkt Biel, ESP Bözingenfeld im Osten der Stadt Biel ist mit einer Fläche von 138 ha der grösste und bedeutendste Wirtschaftsstandort in der Region Biel-Seeland und ein kantonaler Premium-Entwicklungsschwerpunkt (ESP) für Arbeitsnutzungen. Er ist durch den Autobahnanschluss Biel-Ost und durch mehrere städtische und regionale Buslinien erschlossen (kantonale ÖV-Güteklasse B/C). Das Gebiet umfasst schwergewichtig Unternehmen im Produktions- und Gewerbebereich, ergänzt mit Einkaufsnutzungen und Sport- und Freizeiteinrichtungen.

Der ESP Bözingenfeld zeichnet sich durch eine hohe Dynamik aus und verfügt über grosses Potenzial für zusätzliche Nutzungen auf unüberbauten Flächen sowie durch Verdichtung und Umstrukturierung. Mit der Strategischen Arbeitszone (SAZ) Biel / Pieterlen besteht zudem östlich ein potenzielles Erweiterungsgebiet. Der Grossteil der nicht überbauten Flächen ist im Besitz der Stadt Biel.

Das Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum (2023) zeigt auf, dass im ESP Bözingenfeld und in der angrenzenden Strategischen Arbeitszone (SAZ) Biel/Pieterlen ein Potenzial für annähernd eine Verdoppelung der heutigen Nutzfläche besteht. Die Ausschöpfung dieser Entwicklungsmöglichkeiten ist jedoch mit der heutigen Verkehrsinfrastruktur und dem heutigen Modalsplit nicht realisierbar. Es braucht eine koordinierte Abstimmung und Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, um die Mobilität neu zu organisieren und die Verkehrsmittelwahl zu steuern.

Das Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum definiert ein Set von aufeinander abgestimmten Massnahmen in den Bereichen ÖV, Veloverkehr, Fussverkehr, Lokale Zentralitäten/Mobilitätshubs, MIV, Aufwertung öffentlicher Strassen/Räume, Vorgaben für Entwicklungsareale und Governance und Management.

Dabei spielen die räumlichen Strukturen eine wichtige Rolle. Der Stadtraum im ESP ist geprägt durch grosse Gebäudevolumen mit wenig Öffnungen und geringe Durchwegung. Städtebauliche Orientierungspunkte und zentrale Orte fehlen. Diese räumlichen Strukturen erschweren die angestrebte Verlagerung vom MIV auf ÖV und Fuss- und Veloverkehr. Mit der Entwicklung von lokalen Zentralitäten und Mobilitätshubs sollen die räumlichen Voraussetzungen für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens verbessert werden.

Die lokalen Zentralitäten sollen als Orientierungspunkte im Stadtraum dienen und sich zu belebten und identitätsstiftenden Zentren entwickeln. Sie zeichnen sich durch eine hohe Bebauungsdichte und Nutzungsvielfalt, publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen sowie eine gute ÖV-Erschliessung und vielfältige Mobilitätsangebote aus. Sie nehmen sozialräumliche und Nahversorgungsfunktionen (Café, Bar, Pressing, Kita, Fitness, Einkauf, Dienstleistungen) wahr und fungieren als städtische Mobilitätshubs.

Das Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum definiert fünf Standorte für zentrale Lokalitäten, die je nach funktionalem und räumlichem Kontext unterschiedliche Funktionen übernehmen und schrittweise entwickelt werden sollen:

1. Bahnhof Bözingenfeld
2. Centre Boujean
3. Tissot-Arena
4. Long-Champ
5. SAZ (langfristig)

Ausgehend vom Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum wird in einem nächsten Schritt ein Leitbild für die fünf lokalen Zentralitäten erarbeitet und die Nutzungsplanung angepasst.

Bezug zu weiteren Massnahmen:

- BBS.FVV-Ü.XX.XX Biel, neue Fuss- und Veloverbindung durch Bözingenfeld (A-Horizont)
- BBS.ÖV-Str.XX Linie 1 (Brügg - Bahnhof Biel - Bözingenfeld), Neubau Endpunkt mit Wendeschlaufe
- BBS.ÖV-Str.XX Linie 7 (Bahnhof Biel - Bözingenfeld via Südroute) und Linie 10 (Schnelllinie Bahnhof Biel - Bözingenfeld - Pieterlen)

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	ja	Festsetzung
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung; Archäologie; Interessenabwägung Naturgefahren in der Nutzungsplanung		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	137.7	0	0
ÖV-EGK aktuell	B / C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Die Entwicklung von lokalen Zentralitäten mit Mobilitätshubs trägt zur Reduktion des Verkehrsaufkommens und zur Verlagerung auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr bei.		

Teilmassnahme Siedlung

Biel, ESP Masterplan Bahnhof Biel, Fertigstellung Campus Biel/Bienne der Berner Fachhochschule

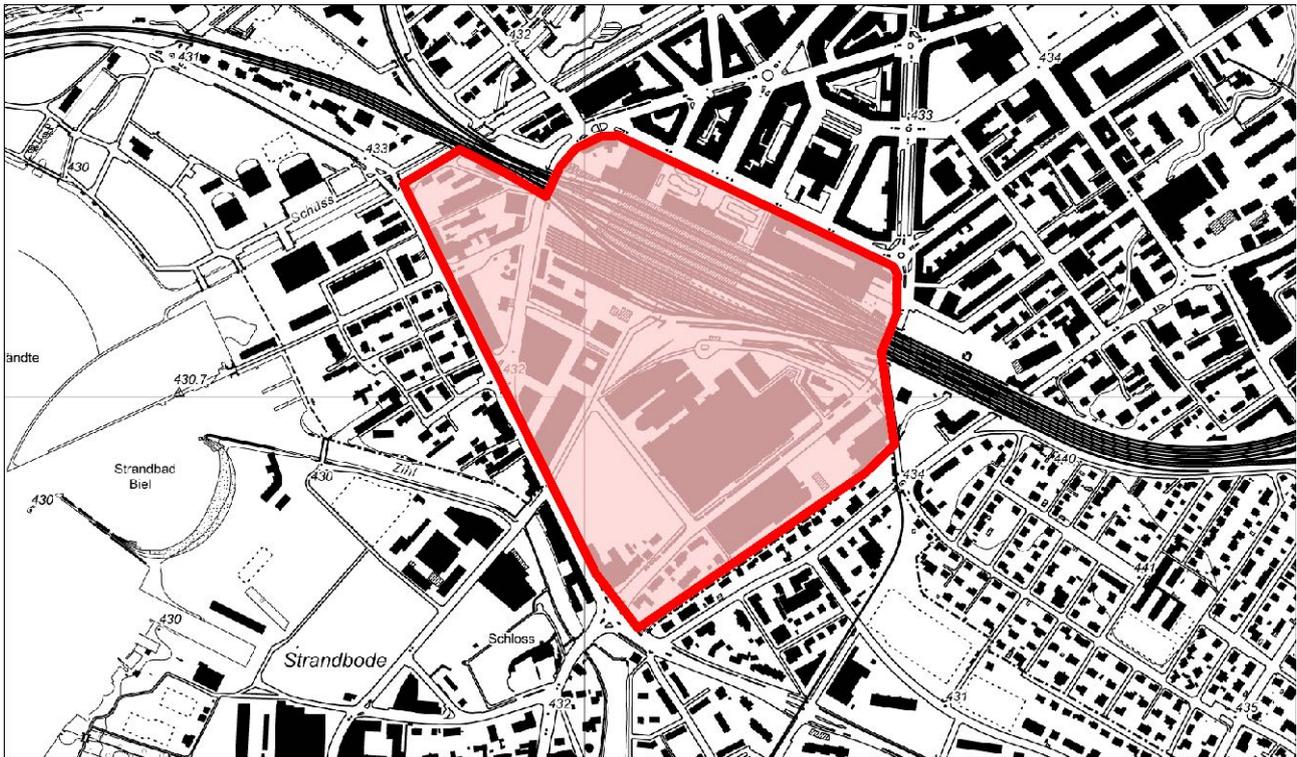
BBS.S-SA.01.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2028	Fertigstellung Campus Biel/Bienne der Berner Fachhochschule	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das Gebiet liegt an zentraler Lage direkt beim Bahnhof Biel und ist mit dem ÖV ausgezeichnet erschlossen. Es umfasst 25 ha und ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) für Dienstleistungsnutzungen. Der ESP wird seit 20 Jahren kontinuierlich auf der Basis eines Masterplans entwickelt und ist weitgehend überbaut.

Bereits realisierte Hauptnutzungen mit überregionaler Ausstrahlung sind ein Einkaufszentrum mit Fachmärkten, der Switzerland Innovation Park Biel/Bienne, die Kaufmännische Berufsschule und eine Seniorenresidenz. Sie sind durch verkehrsfreie

öffentliche Freiräume verbunden, die zugleich als Zugang zum Bahnhof Biel dienen.

Aktuell im Bau sind das Haus für Gesundheit und Prävention des Spitalzentrums Biel (Eröffnung 2026) und der Campus Biel/Bienne der Fachhochschule Bern (Eröffnung 2028). Durch die Ansiedlung der Fachhochschule wird der ESP als Bildungsstandort gestärkt. Im Campus Biel/Bienne werden die Departemente «Technik und Informatik» sowie «Architektur, Holz und Bau» angesiedelt. Mehr als 2000 Studierende und rund 650 Mitarbeitende werden in Biel studieren, forschen und arbeiten.

Grösseres Entwicklungspotenzial besteht nur noch im Teilgebiet Bahndamm, das ab 2035 entwickelt werden soll.

Unter Leitung der Stadt Biel koordiniert die Projektorganisation «Bahnhof Biel 2030» mit allen beteiligten Akteuren (namentlich SBB, Aare Seeland mobil, Kanton, Region, Städte Biel und Nidau) die Entwicklungen im gesamten Bahnhofgebiet.

Bezug zu weiteren Massnahmen:

- BBS.KM-Mu-.06 Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz
- BBS.FVV-Ü.XX Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd
- BBS.FVV-Ü.05 Biel, Fuss- und Veloverbindung Mühlefeldweg-Bahnhof Süd (Passstelle Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse)
- BBS.MIV-Auf.13.10 Biel, Konzept Rue de Caractères - Ländtestrasse, Abschnitt Rousseauplatz - Unterer Quai
- BBS.MIV-Auf.14 Biel, Konzept Rue de Caractères - Abschnitt Guido-Müller-Platz - Rousseauplatz (Aarbergstrasse)

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	ja	Festsetzung
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung; Archäologie		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	24.6	0	0
ÖV-EGK aktuell	A		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend		

Teilmassnahme Siedlung

**Brügg, Brüggmoos, Fertigstellung
Neubau Regionalspital Biel**

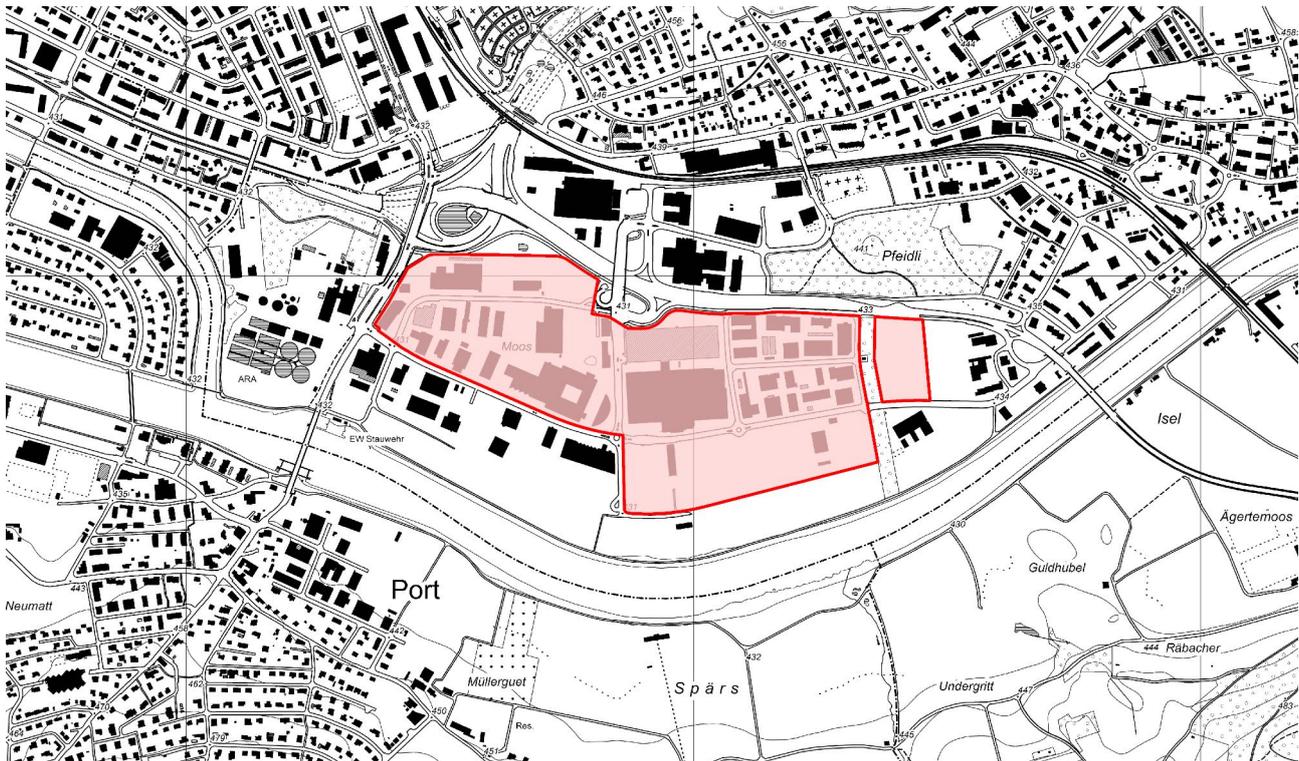
BBS.S-SA.01.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten



**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2029	Neubau Regionalspital Biel, Fertigstellung	
2029	Arealentwicklung Erlen Nord, Abschluss Nutzungsplanung	
2029	Arealentwicklung West, Abschluss Nutzungsplanung	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

**Massnahmenbeschrieb /
Stand der Planung**

Der Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos ist mit einer Fläche von 32 ha ein bedeutender Wirtschaftsstandort der Region Biel-Seeland mit erheblichem Entwicklungspotenzial. Er umfasst heute Unternehmen im Produktions- und Gewerbebereich sowie Einkaufsnutzungen und Freizeiteinrichtungen. Mit dem Einkaufszentrum Centre Brügg und dem künftigen Regionalspital Biel-Brügg befinden sich zwei verkehrsentensive

Anlagen im Perimeter, die mit Fahrtenkontingenten reguliert werden.

Das Brügghmoos wird in den nächsten Jahren tiefgreifende Veränderungen erfahren. Ausgelöst durch den geplanten Neubau des Regionalspitals Biel hat der Gemeinderat eine strategische Neuausrichtung für das Gebiet beschlossen. Entlang des Nidau-Büren-Kanals sind Freizeit- und Erholungsnutzungen vorgesehen, nördlich angrenzend soll die heutige Arbeitszone zu einer gemischten Zone für Wohnen und Arbeiten (inkl. Spitalstandort) entwickelt werden. In den übrigen Teilgebieten bleibt die heutige Ausrichtung auf Industrie/Gewerbe und Einkaufen bestehen.

Im A-Horizont sind folgende Teilgebiete in Planung:

- Neubau Regionalspital Biel, Nutzungsplanung 2024, Baubewilligung 2025, Fertigstellung 2029
- Arealentwicklung Erlen Nord (Arbeitsnutzungen, max. 23000 m2 BGF), Abschluss Nutzungsplanung 2029
- Arealentwicklung West (Wohnen/Arbeiten, max. 34000 m2 BGF), Abschluss Nutzungsplanung 2029

Die Ansiedlung des Regionalspitals und die weiteren Teilgebietsplanungen sind eingebettet in ein Gesamtkonzept, das Fahrtenbeschränkungen für den MIV, Verbesserungen für den ÖV (Taktverdichtung, neue Tangentiallinie, Buspriorisierung), neue Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Gestaltung eines öffentlichen Uferparks entlang des Nidau-Büren-Kanals umfasst.

Um das Brügghmoos erfolgreich zu entwickeln, hat die Gemeinde Brüggh das Forum Brügghmoos lanciert. Das Forum soll die Kommunikation und eine gute Zusammenarbeit zwischen den Behörden und den ansässigen Unternehmen sicherstellen.

Bezug zu weiteren Massnahmen:

- BBS.FVV-Ü.XX, Brüggh, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brügghmoos (A-Horizont)
- BBS.FVV-Ü.10, Brüggh, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal (B-Horizont)
- BBS.MIV-Auf.13.01, Brüggh, Erlenstrasse, Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse (A-Horizont)
- BBS.FVV-Ü.XX Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Aegerten - Brüggh (B-Horizont)
- BBS.FVV-Ü.10 Brüggh, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Bürn-Kanal
- NM-VM.06.02 VM Agglomeration Biel, Zonen B/C (Nidau, Ipsach, Port, Brüggh) (A-Horizont)
- BBS.ÖV-Str.04.03 Haltestellen Tangentiallinie Ipsach - Port - Brüggh

Koordination	Koordinationsstand	Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Archäologie LV-Ü.01.18, Brüggh, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brügghmoos, A-Horizont LV-Ü.10, Brüggh, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal, B-Horizont LV-Ü.14.01, Velobahn Lyss-Biel, Abschnitt Lyss-Studen, A-Horizont LV-Ü.14.02, Velobahn Lyss-Biel, Abschnitt Studen - Aegerten B-Horizont LV-Ü.14.03, Velobahn Lyss-Biel; Abschnitt Aegerten - Brüggh B-Horizont MIV-Auf.13.01, Brüggh, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse A-Horizont NM-VM.05, Busspuren Verkehrsmanagement, A-Horizont ÖV-Str.08, Busnetzerweiterung Ipsach-Brüggh, A-Horizont	

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	31.7	0	0
ÖV-EGK aktuell	B / C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	<p>Die verkehrlichen Auswirkungen des Regionalspitals und der weiteren Entwicklungen im Brüggmoos werden mittels Fahrtenbeschränkungen für den MIV sowie markanten Angebotsverbesserungen beim ÖV und beim Fuss- und Veloverkehr aktiv beeinflusst.</p> <p>Für das Regionalspital ist im kantonalen Richtplan eine maximale Anzahl von 2800 MIV-Fahrten pro Tag festgelegt. Es handelt sich um eine freiwillige Fahrtenbeschränkung des Spitals in Absprache mit der Gemeinde Brügg, die durch ein Mobilitätskonzept zur Förderung von ÖV und Veloverkehr unterstützt wird. Für die Areale Erlen Nord und West ist im kommunalen Baureglement eine maximale Anzahl von je 1000 MIV-Fahrten pro Tag festgelegt, deren Einhaltung mittels Mobilitätskonzept und Controlling aufzuzeigen ist.</p> <p>Beim ÖV sind eine Taktverdichtung der bestehenden Buslinie auf einen 7,5-Minuten Takt sowie eine neue Tangentiallinie Ipsach-Port-Brügg geplant. Die Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr wird markant verbessert. Der Kanton Bern realisiert eine Velobahn zwischen Biel und Lyss, die Gemeinde Brügg erstellt neue Fuss- und Veloverbindungen zum Bahnhof Brügg sowie im Uferpark.</p> <p>Die Verkehrsstudie zur Planung Brüggmoos kommt zum Schluss, dass mit diesen Massnahmen die erwartete Zunahme der MIV-Fahrten von der vorhandenen Strasseninfrastruktur ohne grössere Anpassungen verarbeitet werden kann.</p>		

SMassnahmenpaket Siedlung

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen, Agglomeration

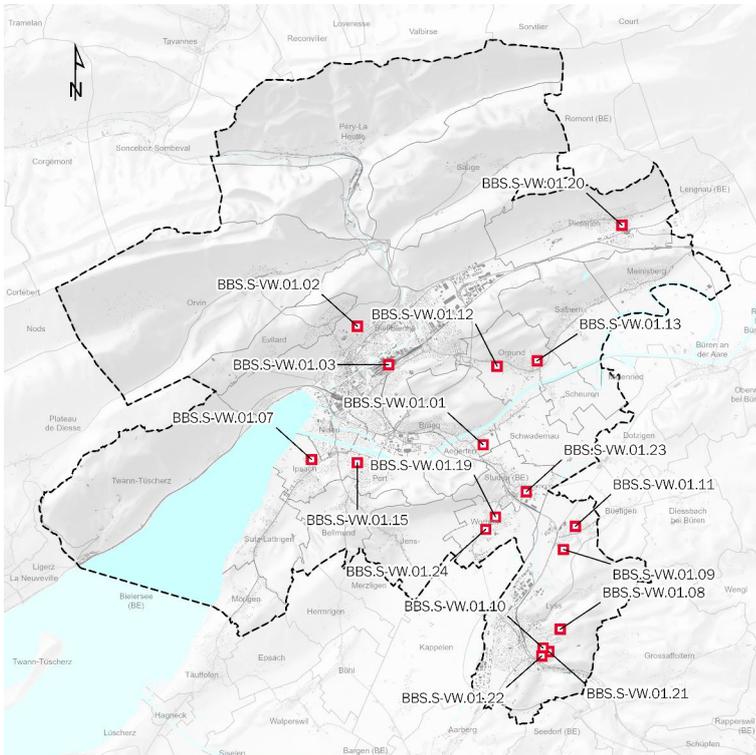
BBS.S-VW.01

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Archäologischer Dienst, Grundeigentümer,
Region

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen eignen sich für die Einzonung neuer Bauzonen für Wohnen und gemischte Nutzungen bei ausgewiesenem Bedarf. Einzonungen sollen erst in Betracht gezogen werden, wenn die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in den bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

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. 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.

Umsetzung:

1. Als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen gelten die in der

Übersichtskarte bezeichneten Standorte.

2. Die Standortgemeinden wirken auf politischer, planungsrechtlicher und bodenpolitischer Ebene aktiv auf die Sicherung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung hin.

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

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

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

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

6. Mit der Einzonung ist in der baurechtlichen Grundordnung ein qualitätssicherndes Planungsverfahren für eine gesamtheitliche Arealplanung festzulegen.

Teilmassnahmen des Pakets	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK-Umsetzungspriorität
	BBS.S-VW.01.01	Aegerten, Stockfeld	2 (2032-2035)
	BBS.S-VW.01.02	Biel, Berghaus	3 (nach 2035)
	BBS.S-VW.01.03	Biel, Rangierbahnhofareal	3 (nach 2035)
	BBS.S-VW.01.07	Ipsach, Weiermatte	3 (nach 2035)
	BBS.S-VW.01.08	Lyss, Dreihubel	1 (2025-2031)
	BBS.S-VW.01.09	Busswil, Grübelacher	1 (2025-2031)
	BBS.S-VW.01.10	Lyss, Leuere Nord	1 (2025-2031)
	BBS.S-VW.01.11	Busswil, Unterdorfacker	1 (2025-2031)
	BBS.S-VW.01.12	Orpund, Stöckenmatt	2 (2032-2035)
	BBS.S-VW.01.13	Orpund, Weingarten	2 (2032-2035)
	BBS.S-VW.01.15	Port, Neumatt	1 (2025-2031)
	BBS.S-VW.01.19	Worben, Paletzeyfeld	1 (2025-2031)
	BBS.S-VW.01.20	Pieterlen, Bassbelt	2 (2032-2035)
	BBS.S-VW.01.21	Lyss, Leuere Ost	1 (2025-2031)
	BBS.S-VW.01.22	Lyss, Leuere West	1 (2025-2031)
	BBS.S-VW.01.23	Studen, Heuji	2 (2032-2035)
	BBS.S-VW.01.24	Worben, Breite	1 (2025-2031)
Bezug zu weiteren Massnahmen	BBS.S-Ü.01	Siedlungsflächenbedarf Wohnen	
	BBS.S-SW.01/02	Regionale Wohnschwerpunkte	
Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres		- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_01	
		- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden	

Teilmassnahme Siedlung Aegerten, Stockfeld

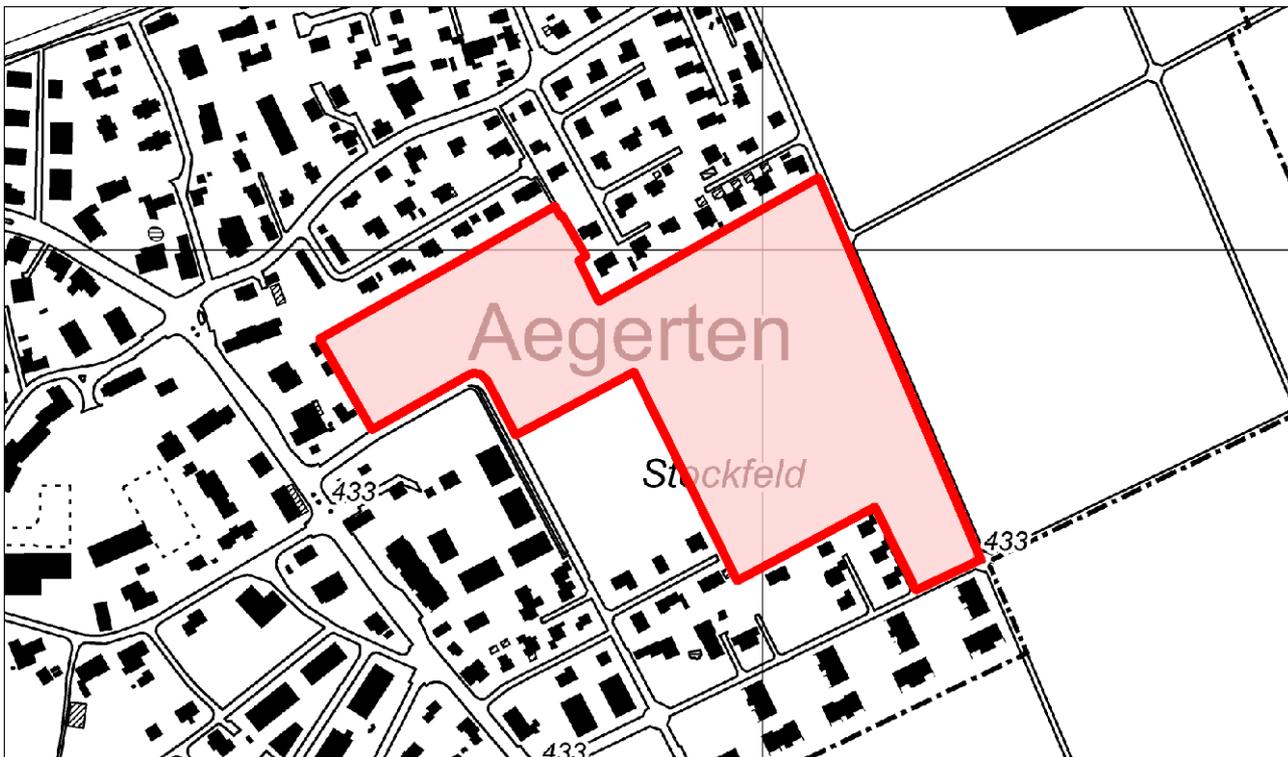
BBS.S-VW.01.01

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Archäologischer Dienst, Region,
Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb /
Stand der Planung**

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Zurzeit keine Entwicklungsabsichten. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.

Koordination

Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

Koordinationsstand

kantonaler Richtplan

Zwischenergebnis

nein

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten**

Interessenabwägung FFF ist bereits erfolgt; Kompensation FFF; Interessenabwägung Archäologie; Gemäss regionaler Vorgabe ist der Koordinationsstand Festsetzung nur

möglich falls sich die ÖV-Erschliessungsgüte auf Stufe C verbessert oder die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in der bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	5.2	5.2	5.2
ÖV-EGK aktuell	C / D		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	<p>Verkehrliche Kapazitäten ausreichend ÖV-Erschliessung verbessern; Um den Koordinationsstand Festsetzung zu erhalten, muss die ÖV-Erschliessungsgüte gemäss regionaler Vorgabe auf Stufe C verbessert werden. Wenn der Baulandbedarf nicht mehr durch die bestehenden Kapazitäten gedeckt werden kann, ist mit der bestehenden ÖV-Erschliessungsgüte eine Erhöhung auf Festsetzung möglich.</p>		

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Berghaus

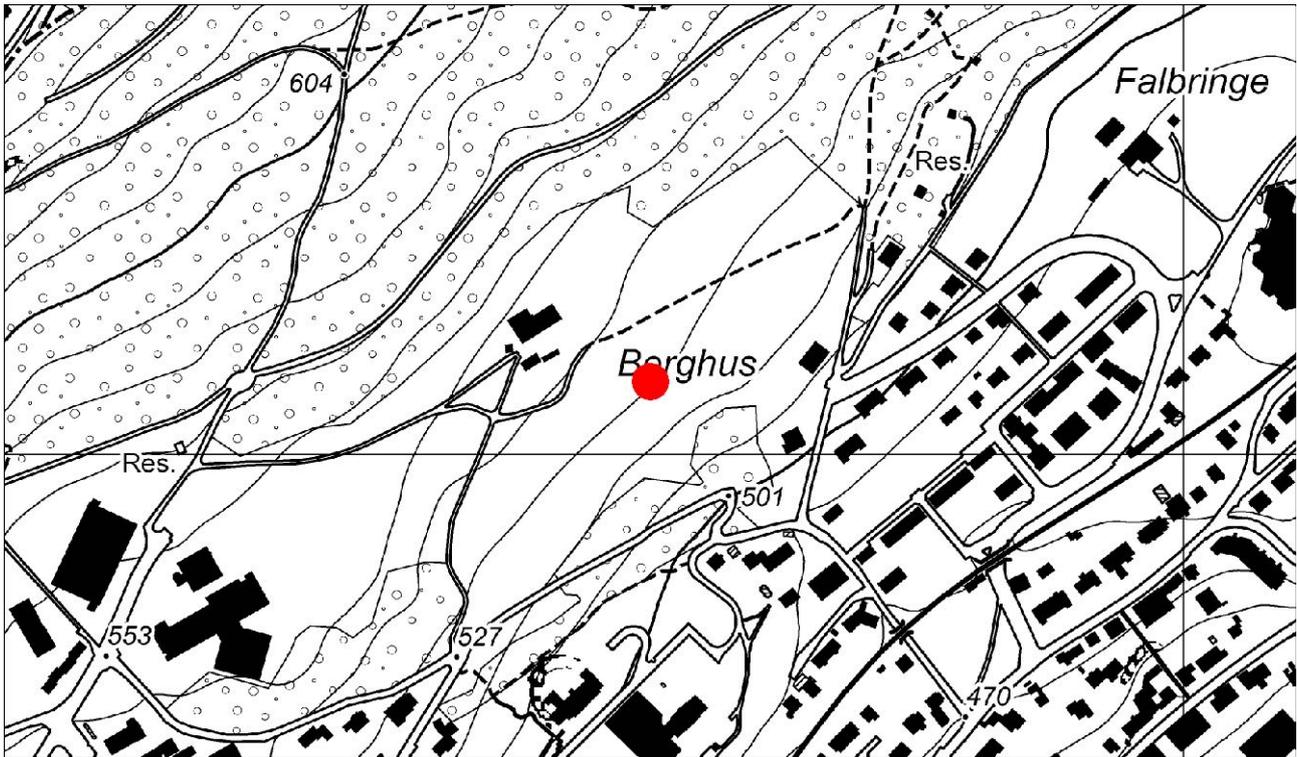
BBS.S-VW.01.02

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
 Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2045	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Option für langfristige Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung in einem landschaftlich sehr heiklen und anspruchsvollen Gebiet. Aktuell keine Entwicklungsabsichten absehbar.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Vororientierung	nein	

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten** Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Klärung Perimeter;
Interessenabwägung archäologischer Einzelfund; Interessenabwägung
Klimaerwärmung (Klimaanalysekarte)

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2	2	0.8

ÖV-EGK aktuell C

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ / quantitativ)** Verkehrliche Kapazitäten ausreichend

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Rangierbahnhofareal

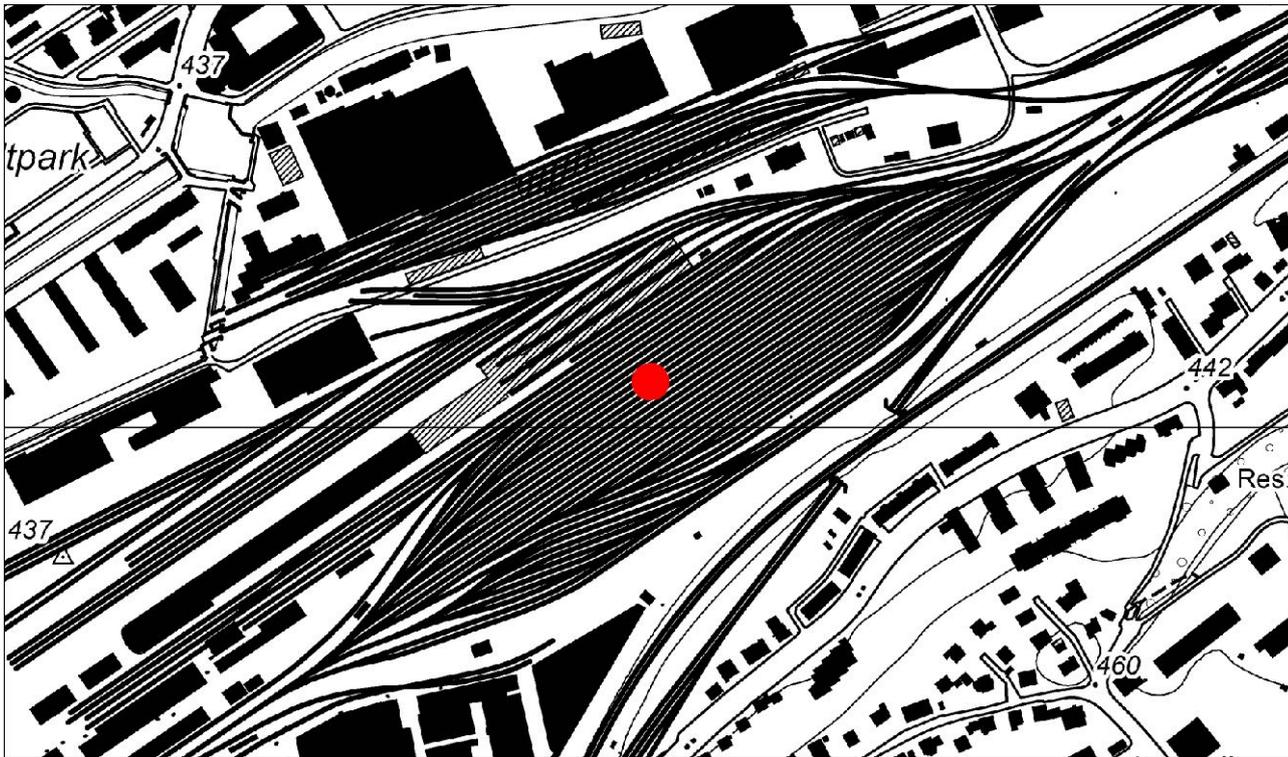
BBS.S-VW.01.03

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
 Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2050	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Option für langfristige Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung nach Aufgabe des Betriebs des Rangierbahnhofs durch die SBB (was abschätzbar nicht in den nächsten 30 Jahren der Fall sein wird).

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Vororientierung	nein

Koordinationsbedarf/

Koordination zwischen den bahnbetrieblichen Bedürfnissen und der städtebaulichen

Abhängigkeiten	Entwicklung; Klärung Perimeter; Interessenabwägung Störfallvorsorge Eisenbahn; Hinweis Gefahrengbiet (Art. 6 BauG); Vor der Einzonung ist der Kapazitätsnachweis Strasse zu erbringen; Interessenabwägung Klimaerwärmung (Klimaanalysekarte)		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	31	31	0
ÖV-EGK aktuell	B / C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten abzuklären		

Teilmassnahme Siedlung
Ipsach, Weiermatte

BBS.S-VW.01.07

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
 Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2035	Planungs-/Finanzierungsschritt Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Federführende Stelle Gemeinde
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Option für langfristige Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Aktuell keine Entwicklungsabsichten absehbar. Die OPR von 2022 erfüllt die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde für die nächsten 15 Jahre.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Vororientierung	Kantonale Richtplanrelevanz ja	Koordinationsstand kantonaler Richtplan Festsetzung
Koordinationsbedarf/	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Interessenabwägung Archäologie		

Abhängigkeiten

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	5.3	5.3	5.3
ÖV-EGK aktuell	B		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten abzuklären		

Teilmassnahme Siedlung Lyss, Dreihubel

BBS.S-VW.01.08

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2029	Planungs-/Finanzierungsschritt Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Federführende Stelle Gemeinde
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Vororientierung	Kantonale Richtplanrelevanz nein	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Einzonungspereimeter definieren; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Lage angrenzend an ein		

Landschaftsschutzgebiet B; Klärung MIV- und LV-Erschliessung; Interessenabwägung
Klimaerwärmung (Klimaanalysekarte)

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	4.7	4.7	3.5
ÖV-EGK aktuell	D		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten abzuklären		

Teilmassnahme Siedlung Busswil, Grübelacher

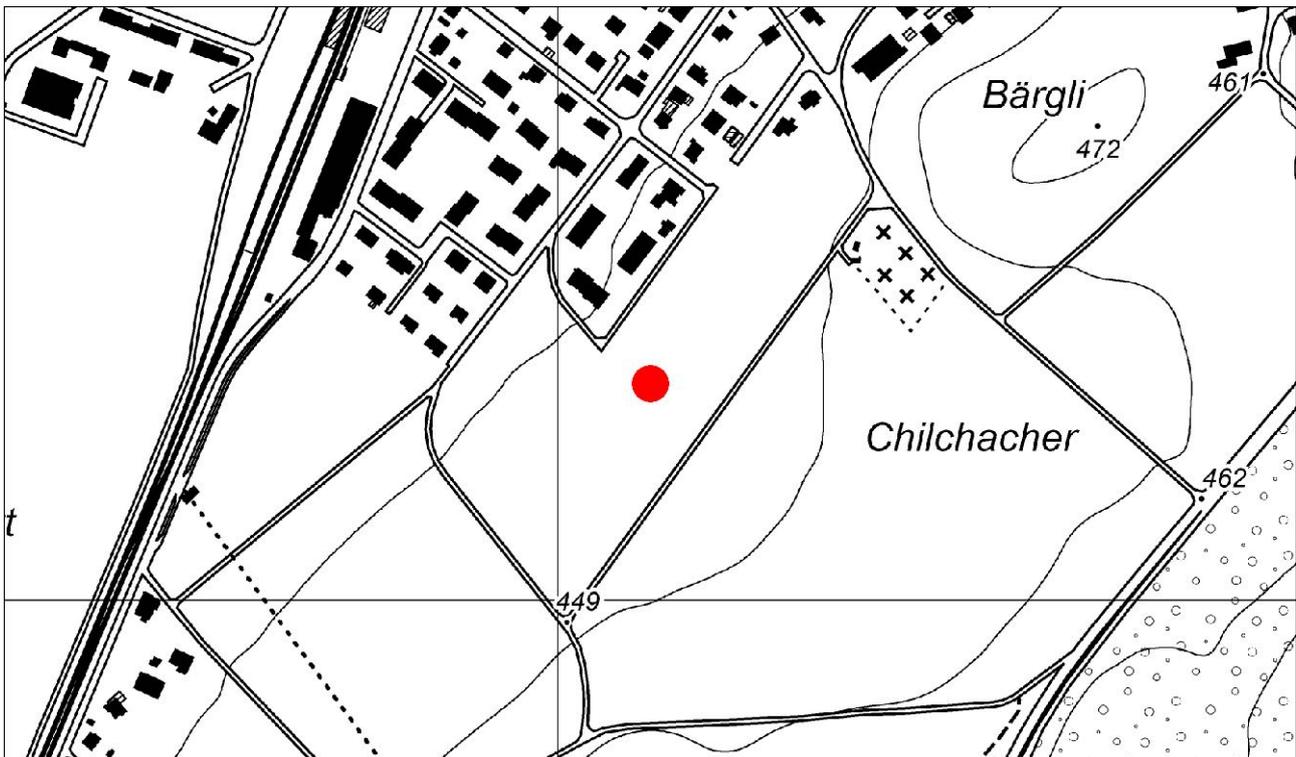
BBS.S-VW.01.09

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2029	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Vororientierung	kantonaler Richtplan
	nein

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten

Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Einzonungspereimeter definieren

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	3.6	3.6	2.8
ÖV-EGK aktuell	B / C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend		

Teilmassnahme Siedlung
Lyss, Leuere Nord

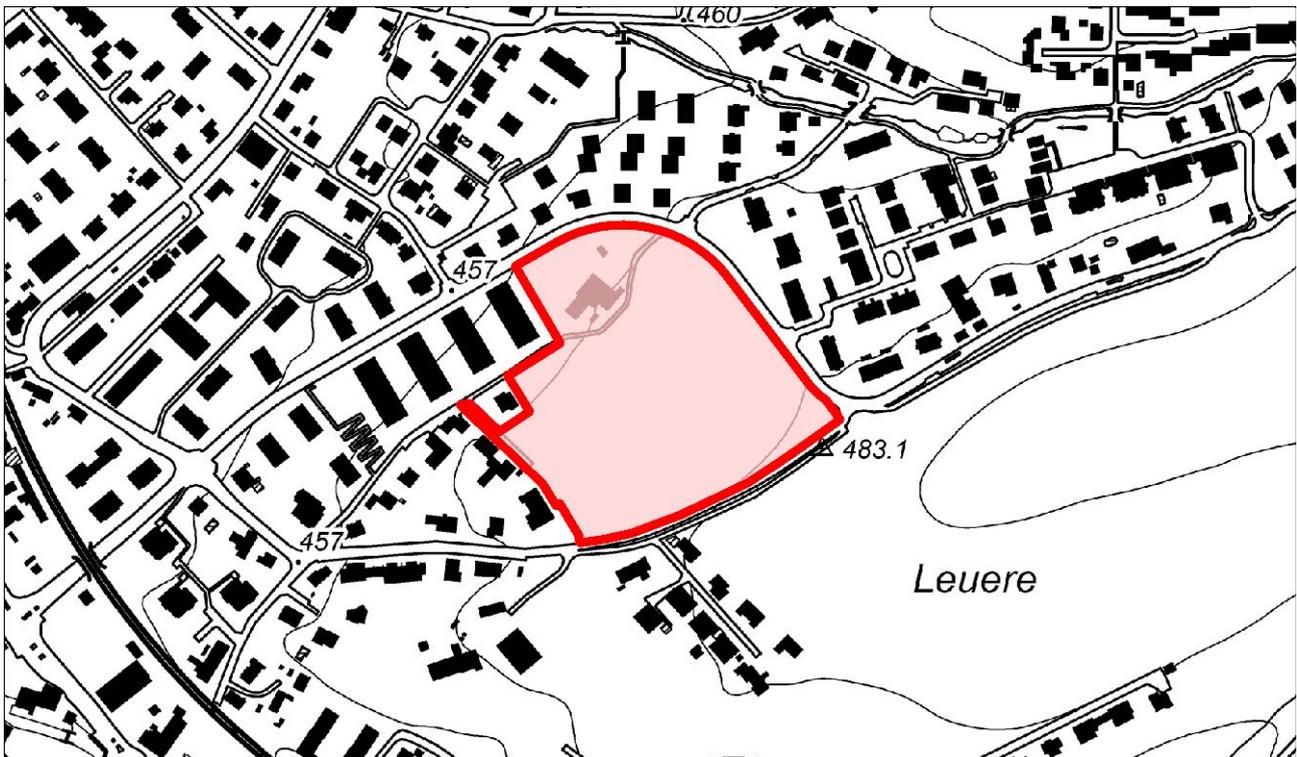
BBS.S-VW.01.10

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
 Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2027	Planungs-/Finanzierungsschritt Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Federführende Stelle Gemeinde
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Zwischenergebnis	Kantonale Richtplanrelevanz nein	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Interessenabwägung Störfallvorsorge Eisenbahn; Interessenabwägung Archäologie; LV-Erschliessung klären;		

Interessenabwägung Klimaerwärmung (Klimaanalysekarte)

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2.9	2.9	2.4
ÖV-EGK aktuell	C / D		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten abzuklären; LV-Erschliessung klären		

Teilmassnahme Siedlung Busswil, Unterdorfacker

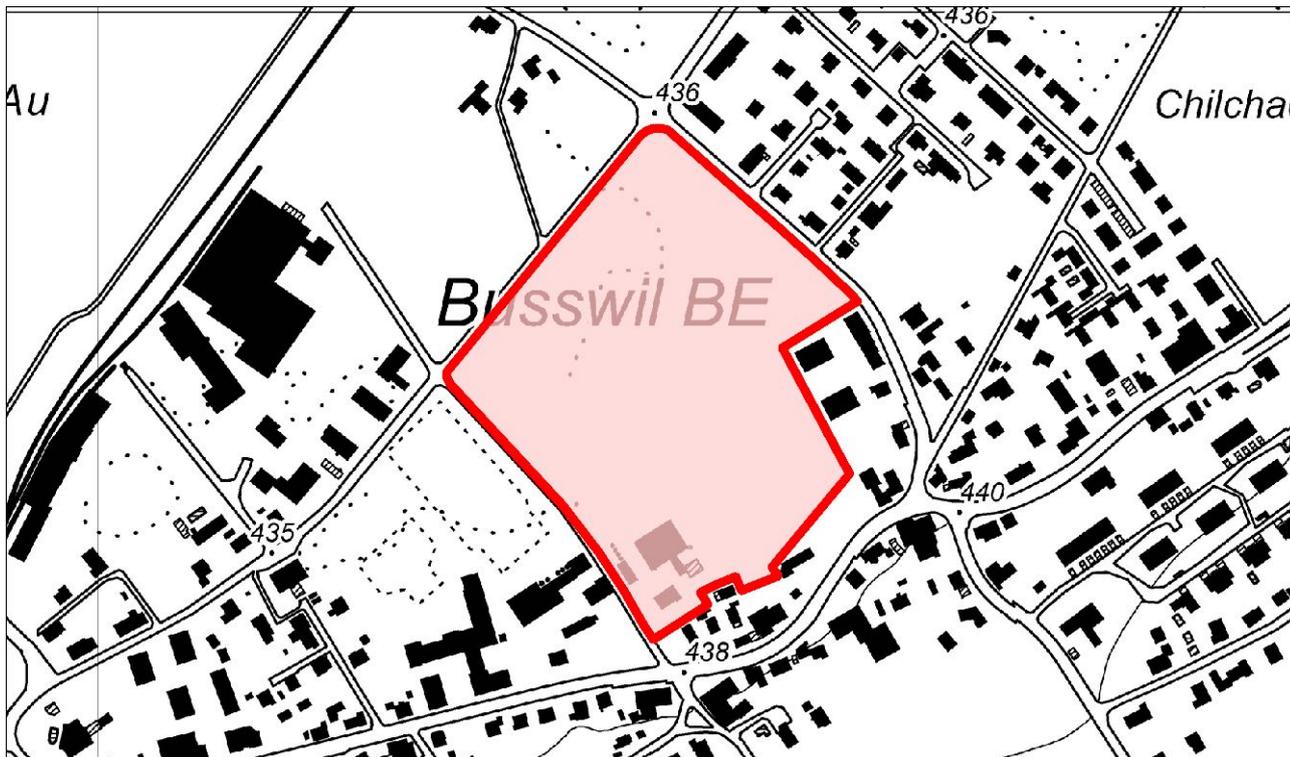
BBS.S-VW.01.11

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2029	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Festsetzung	nein

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten

Verfügbarkeit sicherstellen; Kompensation FFF; Interessenabwägung Archäologie

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	5.1	5.1	4.7
ÖV-EGK aktuell	C / D		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend		

Teilmassnahme Siedlung Orpund, Stöckenmatt

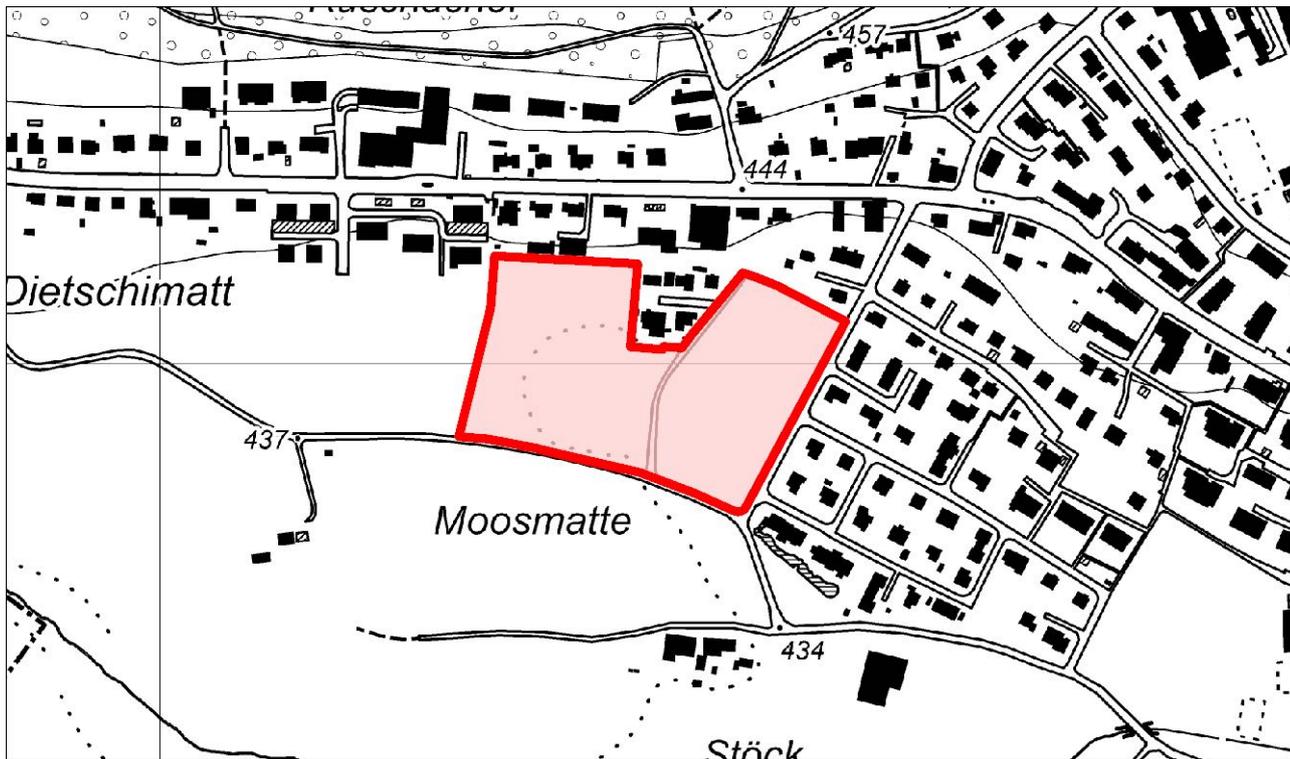
BBS.S-VW.01.12

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2031	Planungs-/Finanzierungsschritt Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Federführende Stelle Gemeinde
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Zwischenergebnis	Kantonale Richtplanrelevanz nein	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Interessenabwägung FFF ist bereits erfolgt; Kompensation FFF; Gemäss regionaler Vorgabe ist der Koordinationsstand Festsetzung nur möglich falls sich die ÖV-		

Erschliessungsgüte auf Stufe C verbessert oder die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in der bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2.6	2.6	2.4
ÖV-EGK aktuell	D		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	<p>Verkehrliche Kapazitäten ausreichend</p> <p>Um den Koordinationsstand Festsetzung zu erhalten, muss die ÖV-Erschliessungsgüte gemäss regionaler Vorgabe auf Stufe C verbessert werden. Wenn der Baulandbedarf nicht mehr durch die bestehenden Kapazitäten gedeckt werden kann, ist mit der bestehenden ÖV-Erschliessungsgüte eine Erhöhung auf Festsetzung möglich.</p>		

Teilmassnahme Siedlung Orpund, Weingarten

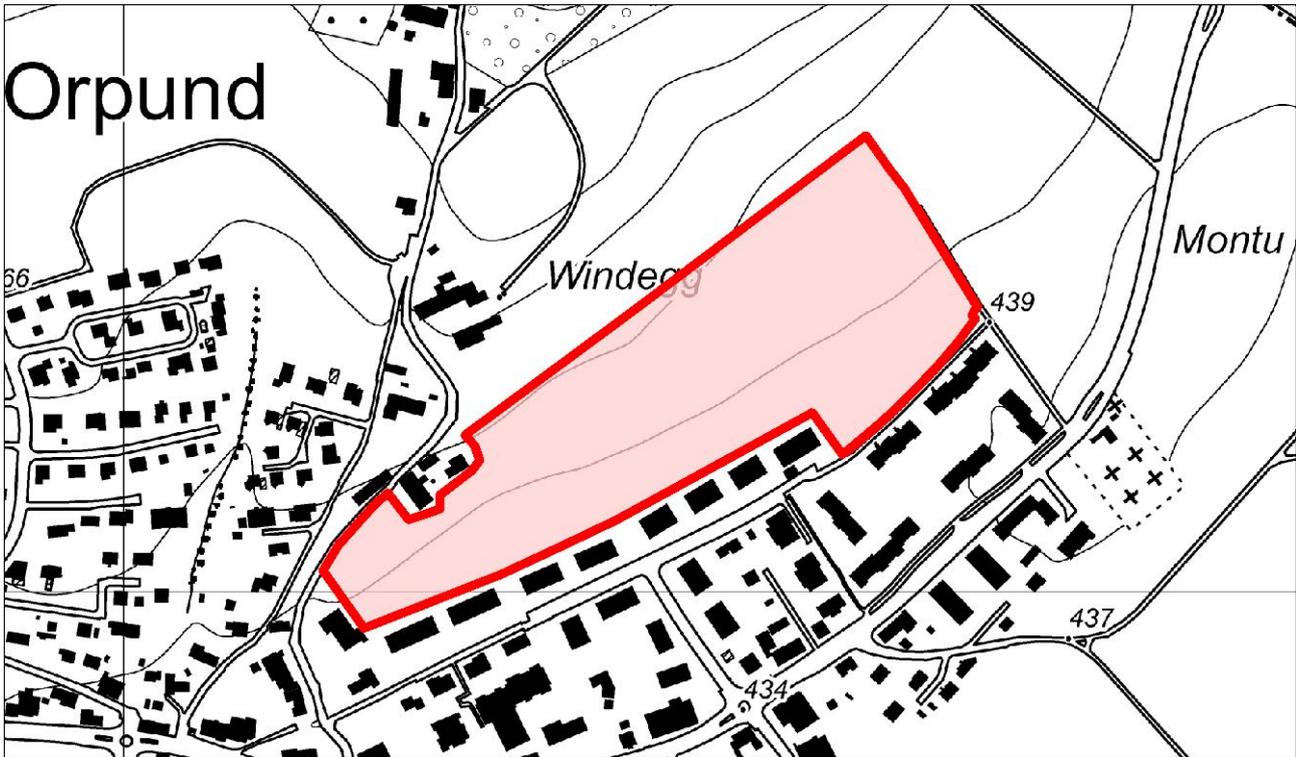
BBS.S-VW.01.13

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2031	Planungs-/Finanzierungsschritt Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Federführende Stelle Gemeinde
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Zwischenergebnis	Kantonale Richtplanrelevanz nein	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Interessenabwägung FFF ist bereits erfolgt; Kompensation FFF; Interessenabwägung Archäologie; ÖV-Erschliessung verbessern; Gemäss regionaler Vorgabe ist der		

Koordinationsstand Festsetzung nur möglich falls sich die ÖV-Erschliessungsgüte auf Stufe C verbessert oder die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in der bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	5	5	4.4
ÖV-EGK aktuell	D / E		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	<p>Verkehrliche Kapazitäten ausreichend</p> <p>Um den Koordinationsstand Festsetzung zu erhalten, muss die ÖV-Erschliessungsgüte gemäss regionaler Vorgabe auf Stufe C verbessert werden. Wenn der Baulandbedarf nicht mehr durch die bestehenden Kapazitäten gedeckt werden kann, ist mit der bestehenden ÖV-Erschliessungsgüte eine Erhöhung auf Festsetzung möglich.</p>		

Teilmassnahme Siedlung
Port, Neumatt

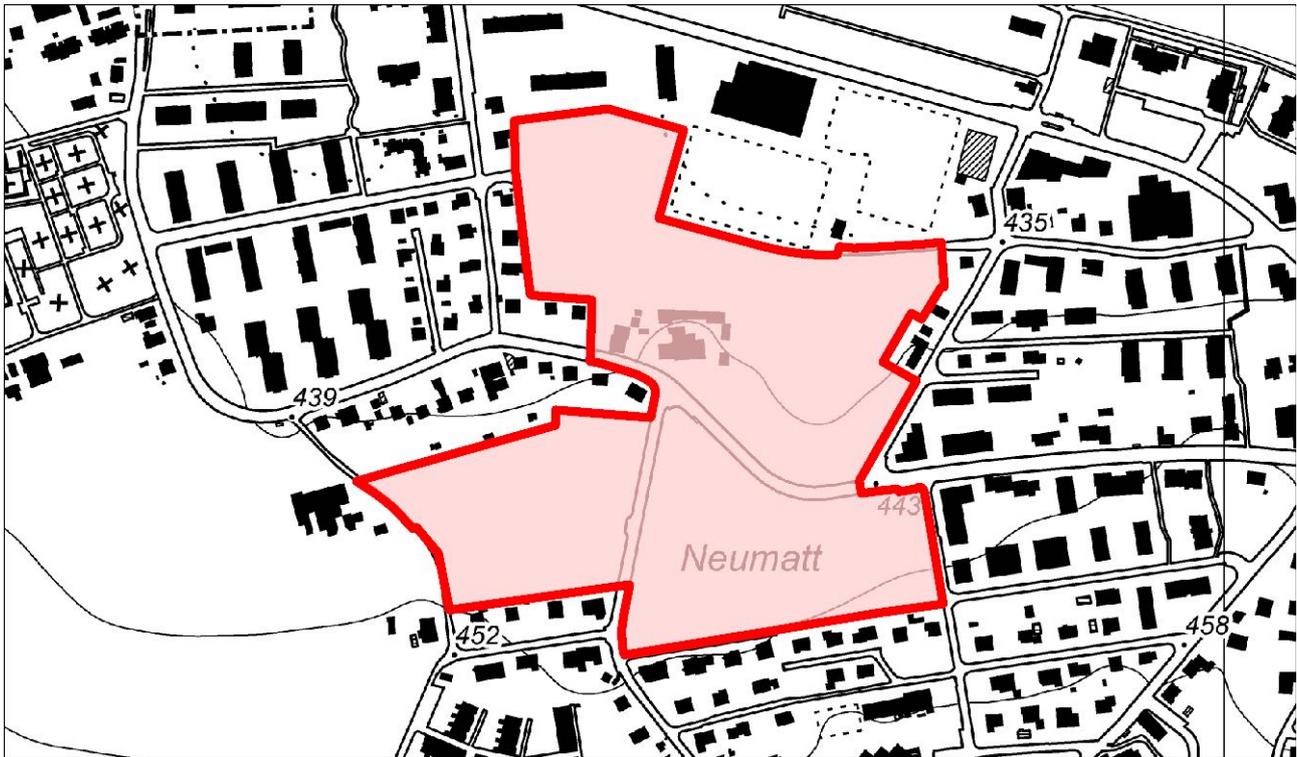
BBS.S-VW.01.15

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
 Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2029	Planungs-/Finanzierungsschritt Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Federführende Stelle Gemeinde
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Festsetzung	Kantonale Richtplanrelevanz nein	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Kompensation FFF; Interessenabwägung Archäologie; Kapazitätsnachweis Strasse		

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	7.5	7.5	6.8
ÖV-EGK aktuell	C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten abzuklären		

Teilmassnahme Siedlung
Worben, Paletzeyfeld

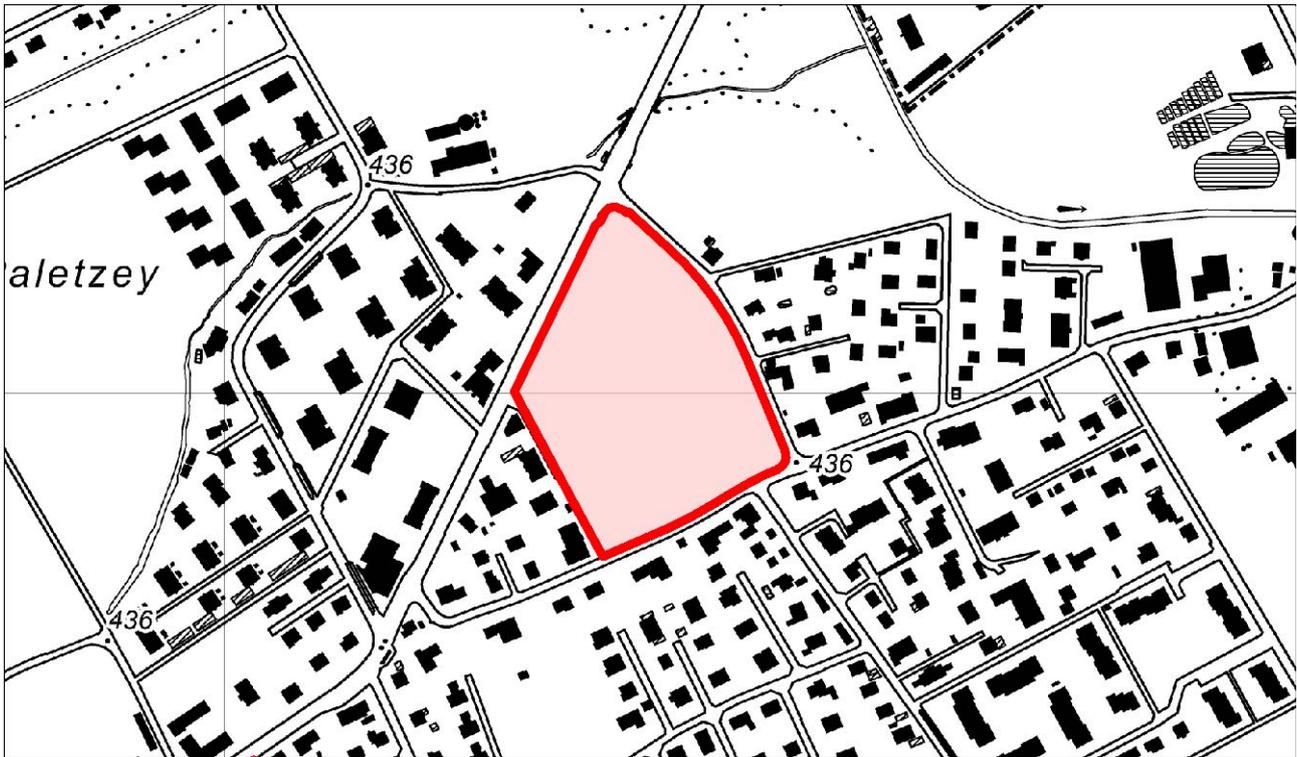
BBS.S-VW.01.19

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
 Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2030	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Archäologischer Dienst

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Anforderung an ÖV-Güteklasse nicht erfüllt. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Interessenabwägung FFF ist bereits erfolgt; Kompensation FFF; Interessenabwägung Archäologie; ÖV-Erschliessung verbessern; Gemäss regionaler Vorgabe ist der Koordinationsstand Festsetzung nur möglich falls sich die ÖV-Erschliessungsgüte auf Stufe C verbessert oder die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in der bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2.4	2.4	2.4
ÖV-EGK aktuell	E		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend ÖV-Erschliessung verbessern; Archäologie; Um den Koordinationsstand Festsetzung zu erhalten, muss die ÖV-Erschliessungsgüte gemäss regionaler Vorgabe auf Stufe C verbessert werden oder, wenn der Baulandbedarf nicht mehr durch die bestehenden Kapazitäten gedeckt werden kann, gemäss kantonaler Vorgabe auf Stufe D.		

Teilmassnahme Siedlung
Pieterlen, Bassbelt

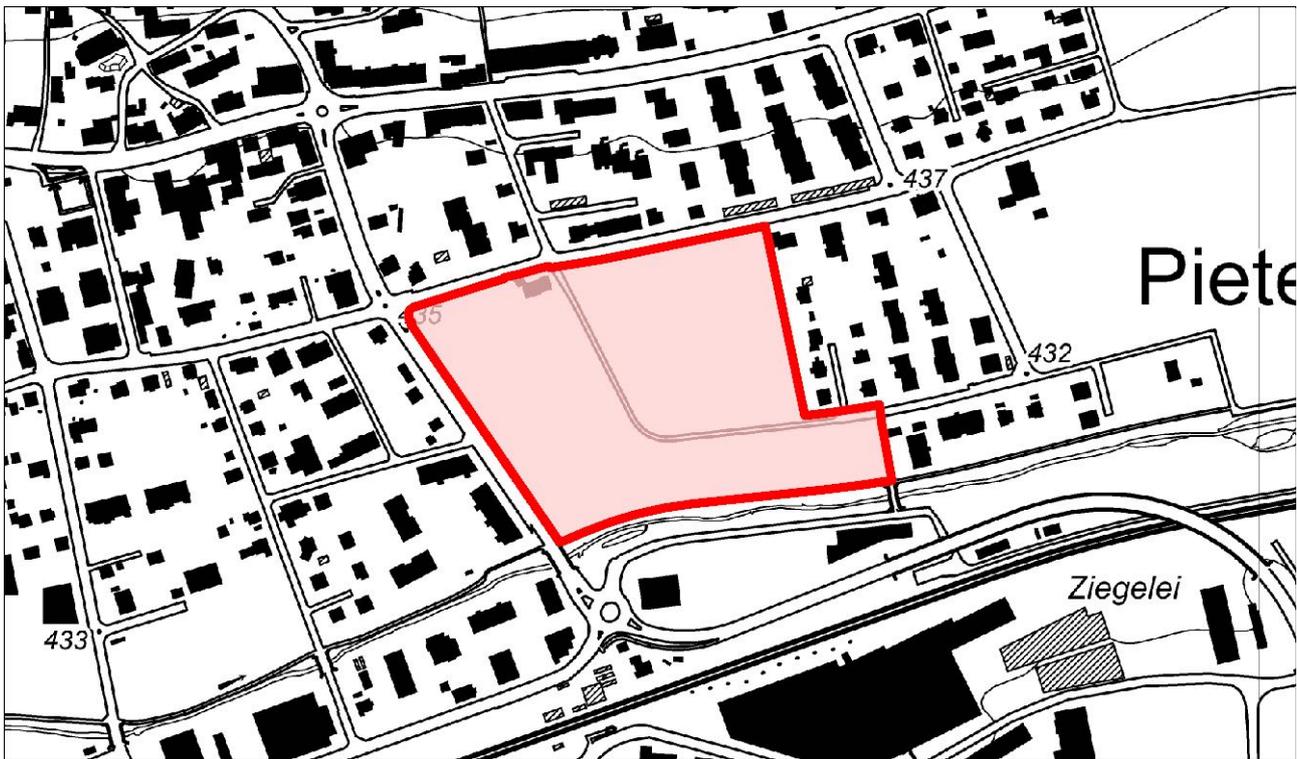
BBS.S-VW.01.20

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2035	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Zwischenergebnis	kantonaler Richtplan

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten

Interessenabwägung FFF ist bereits erfolgt; Kompensation FFF; Interessenabwägung Störfallvorsorge Eisenbahn

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	3.9	3.9	3.7
ÖV-EGK aktuell	C / D		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend		

Teilmassnahme Siedlung
Lyss, Leuere Ost

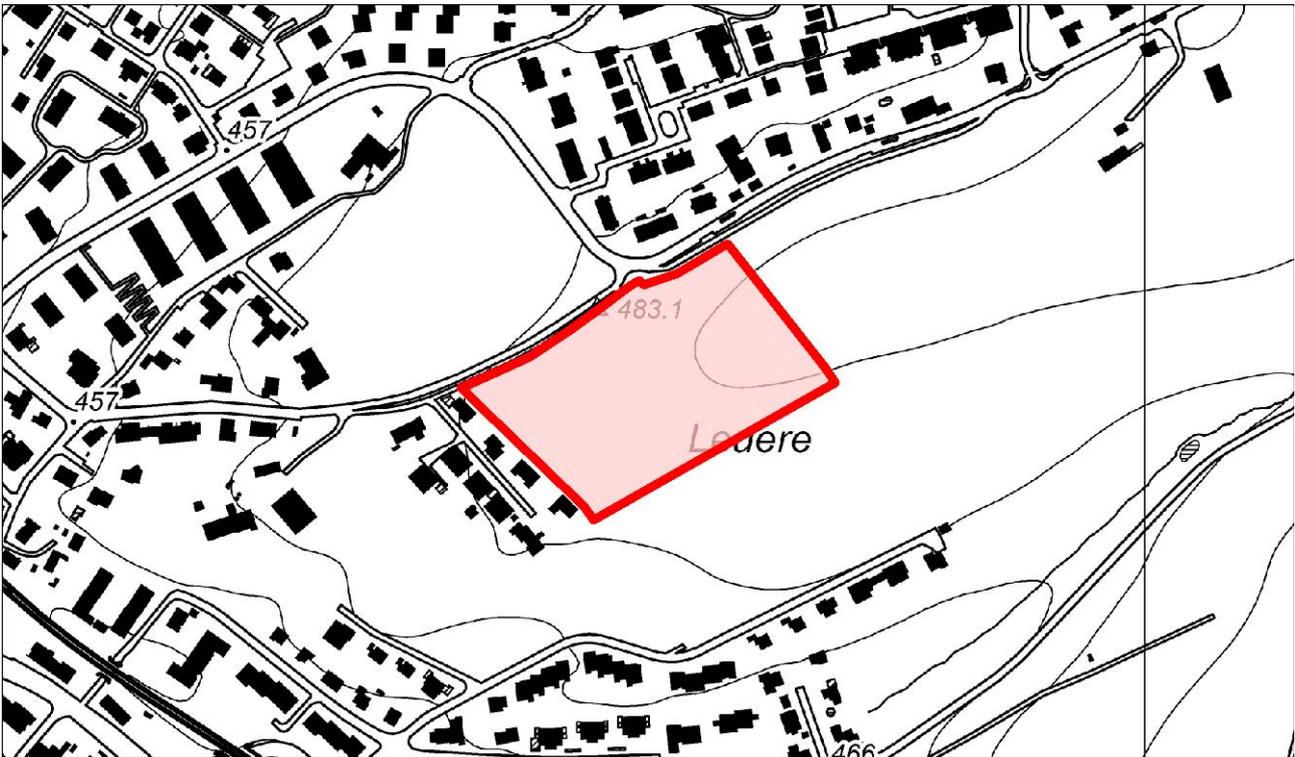
BBS.S-VW.01.21

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
 Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2027	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.		
Koordination	Koordinationsstand	Koordinationsstand	Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Interessenabwägung Störfallvorsorge Eisenbahn; LV-Erschliessung klären; Landschaftsschongebiet; Interessenabwägung		

Klimaerwärmung (Klimaanalysekarte)

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2.2	2.2	2.2
ÖV-EGK aktuell	D		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten abzuklären; LV-Erschliessung klären		

Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Leuere West

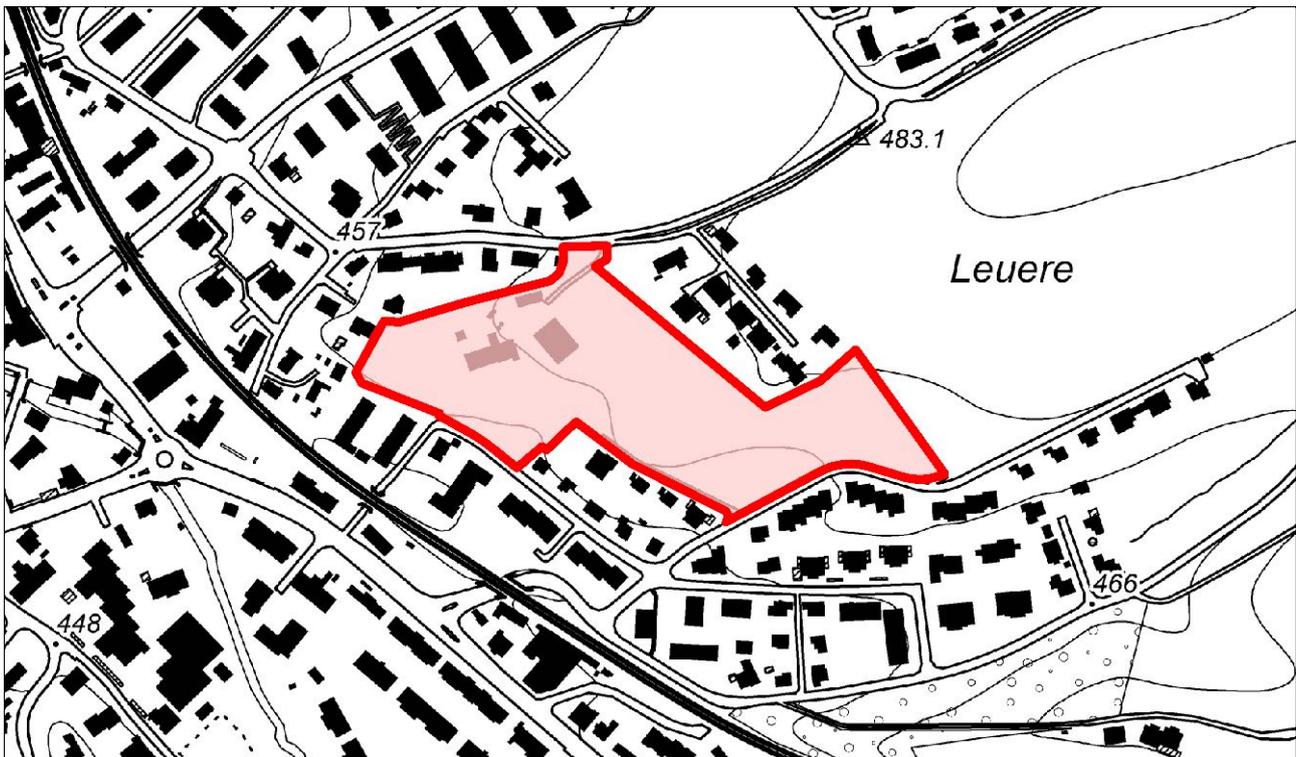
BBS.S-VW.01.22

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2027	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Archäologischer Dienst

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Zwischenergebnis	kantonaler Richtplan
	nein

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten

Verfügbarkeit sicherstellen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Interessenabwägung Störfallvorsorge Eisenbahn; LV-Erschliessung klären;

Interessenabwägung Archäologie und Bauinventar; Interessenabwägung
Klimaerwärmung (Klimakarte)

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	3	3	1.8
ÖV-EGK aktuell	D / E		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten abzuklären; LV-Erschliessung klären		

Teilmassnahme Siedlung Studen, Heuji

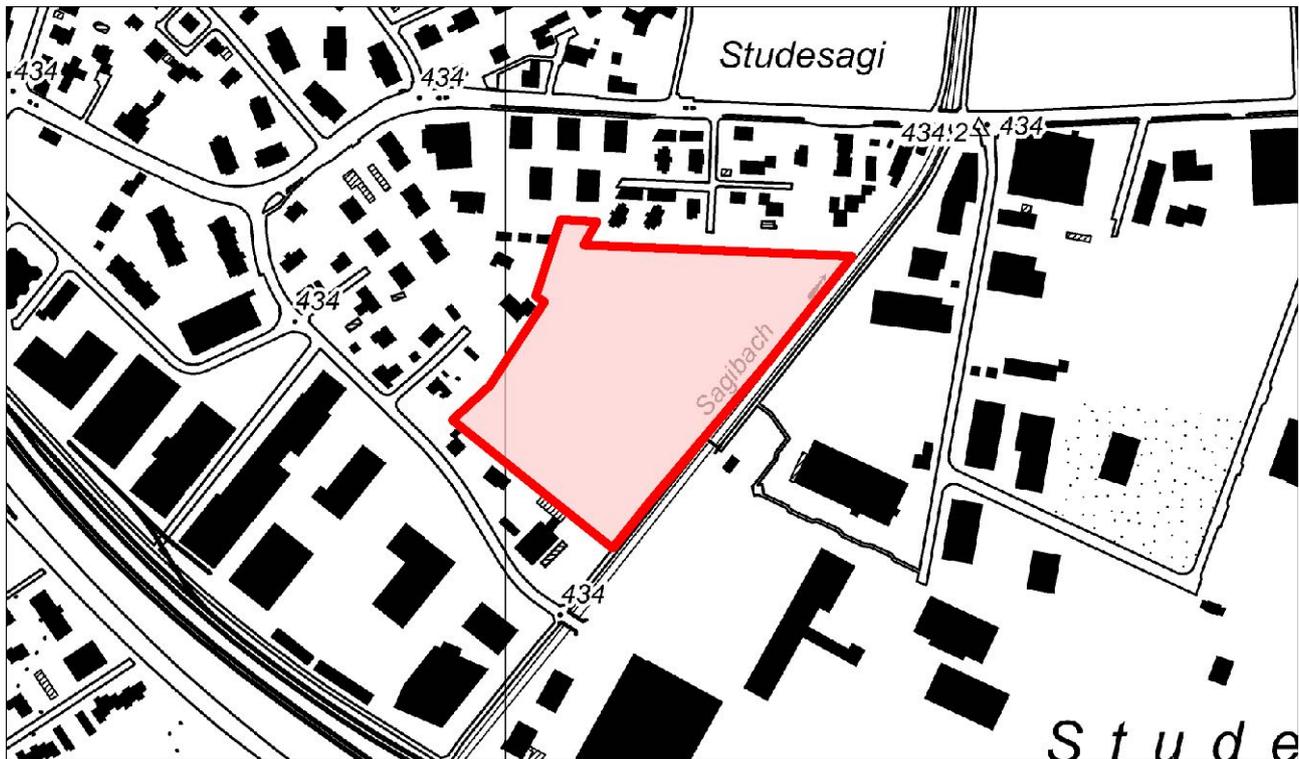
BBS.S-VW.01.23

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2032	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Archäologischer Dienst

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten

Vor der Einzonung ist der Kapazitätsnachweis Strasse zu erbringen; Interessenabwägung Kulturland; Interessenabwägung Archäologie;

Interessenabwägung Störfallvorsorge Erdgashochdruckleitung; Hinweis blaues
Gefahrengebiet (Art. 6 BauG) Interessenabwägung Hochwasserschutz und
Wasserbau.

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2.7	2.7	
ÖV-EGK aktuell	D		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten abzuklären		

Teilmassnahme Siedlung Worben, Breite

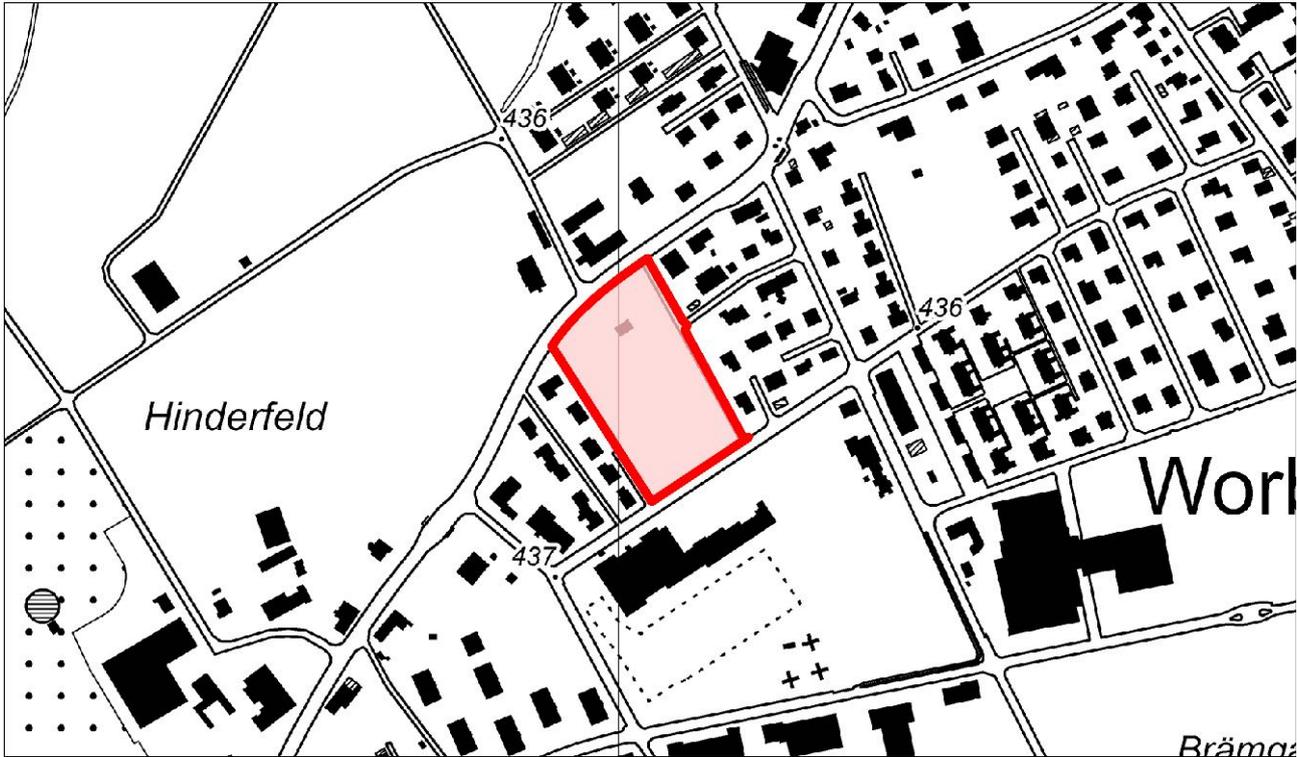
BBS.S-VW.01.24

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2030	Planungs-/Finanzierungsschritt Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Federführende Stelle Gemeinde
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Anforderung an ÖV-Güteklasse nicht erfüllt. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz nein	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Koordinationsbedarf/	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Interessenabwägung Archäologie;		

Abhängigkeiten Abklärungen Schutzmassnahmen und Nutzungsbeschränkungen in Grundwasserschutzzone S3; Gemäss regionaler Vorgabe ist der Koordinationsstand Festsetzung nur möglich falls sich die ÖV-Erschliessungsgüte auf Stufe C verbessert oder die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in der bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	1	1	0.8

ÖV-EGK aktuell E

Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ) Verkehrliche Kapazitäten ausreichend; ÖV-Erschliessung verbessern. Um den Koordinationsstand Festsetzung zu erhalten, muss die ÖV-Erschliessungsgüte gemäss regionaler Vorgabe auf Stufe C verbessert werden oder, wenn der Baulandbedarf nicht mehr durch die bestehenden Kapazitäten gedeckt werden kann, gemäss kantonaler Vorgabe auf Stufe D.

Massnahmenpaket Siedlung

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen, übrige Region

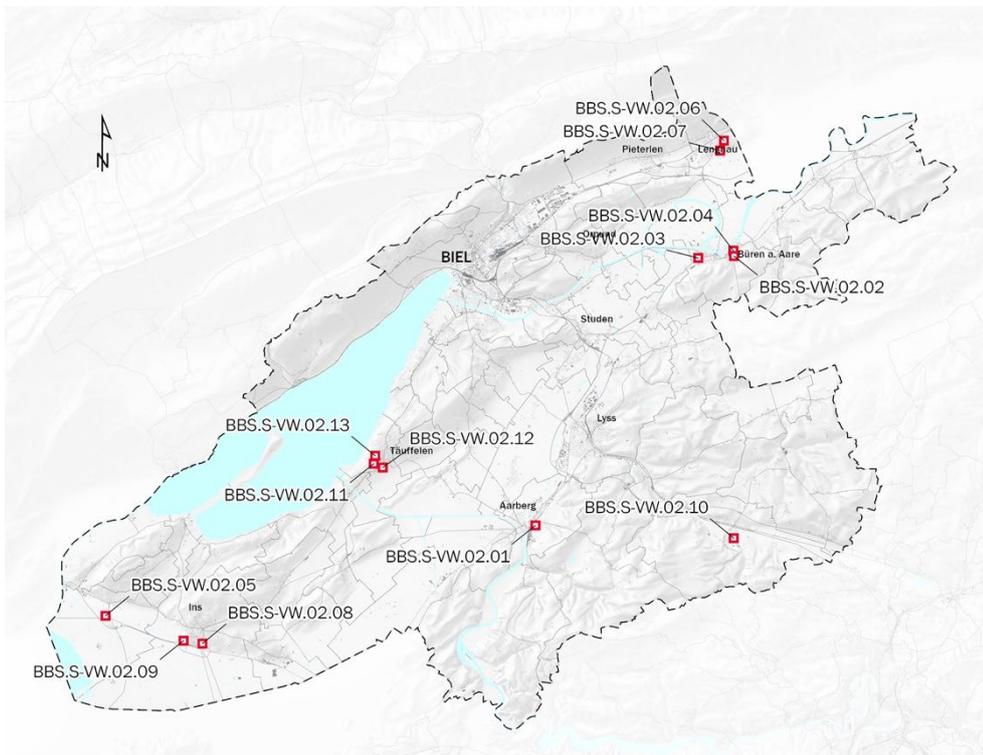
BBS.S-VW.02

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Archäologischer Dienst, Grundeigentümer,
Region

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen eignen sich für die Einzonung neuer Bauzonen für Wohnen und gemischte Nutzungen bei ausgewiesenem Bedarf. Einzonungen sollen erst in Betracht gezogen werden, wenn die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in den bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

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. 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.

Umsetzung:

1. Als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen gelten die in der

Übersichtskarte bezeichneten Standorte.

2. Die Standortgemeinden wirken auf politischer, planungsrechtlicher und bodenpolitischer Ebene aktiv auf die Sicherung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung hin.

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

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

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

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

6. Mit der Einzonung ist in der baurechtlichen Grundordnung ein qualitätssicherndes Planungsverfahren für eine gesamtheitliche Arealplanung festzulegen.

**Teilmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK- Umsetzungspriorität
BBS.S-VW.02.01	Aarberg, Müligass	2 (2032-2035)
BBS.S-VW.02.02	Büren an der Aare, Galgenfeld	1 (2025-2031)
BBS.S-VW.02.03	Büren an der Aare, Schüre	2 (2032-2035)
BBS.S-VW.02.04	Büren an der Aare, Solothurnstrasse	1 (2025-2031)
BBS.S-VW.02.05	Gampelen, Bahnhof	1 (2025-2031)
BBS.S-VW.02.06	Lengnau, Rolli-Ost	1 (2025-2031)
BBS.S-VW.02.07	Lengnau, Rolli-Süd	1 (2025-2031)
BBS.S-VW.02.08	Ins, Brüelzelgli	3 (nach 2035)
BBS.S-VW.02.09	Ins, Wingarte	2 (2032-2035)
BBS.S-VW.02.10	Schüpfen, Dorf	2 (2032-2035)
BBS.S-VW.02.11	Täuffelen, Friedweg	1 (2025-2031)
BBS.S-VW.02.12	Täuffelen, Kleemattenweg	1 (2025-2031)
BBS.S-VW.02.13	Täuffelen, Schulstrasse	1 (2025-2031)

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

BBS.S-Ü.01 Siedlungsflächenbedarf Wohnen
BBS.S-SW.01/02 Regionale Wohnschwerpunkte

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen A_01
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung
Aarberg, Müliggass

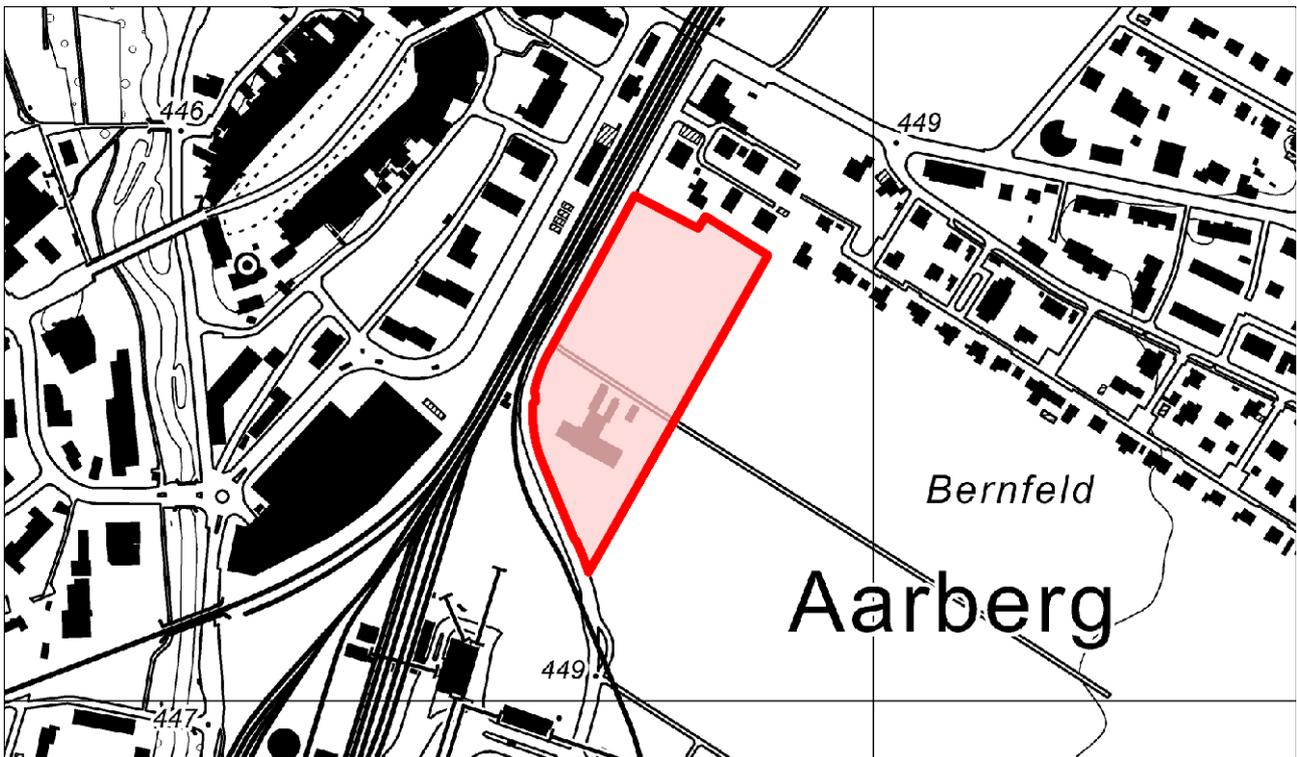
BBS.S-VW.02.01

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
 Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2032	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Archäologischer Dienst, Region, Grundeigentümer

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung gemäss räumlichem Entwicklungsleitbild (2022) der Gemeinde. Anforderung an ÖV-Güteklasse teilweise nicht erfüllt.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Zwischenergebnis	kantonaler Richtplan
	nein

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten** Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Archäologie; Interessenabwägung Bauinventar und Ortsbildschutz;

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	1.9	1.9	1.5

ÖV-EGK aktuell D / E

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ / quantitativ)** Verkehrliche Kapazitäten ausreichend
ÖV-Erschliessung verbessern

Teilmassnahme Siedlung

Büren an der Aare, Galgenfeld

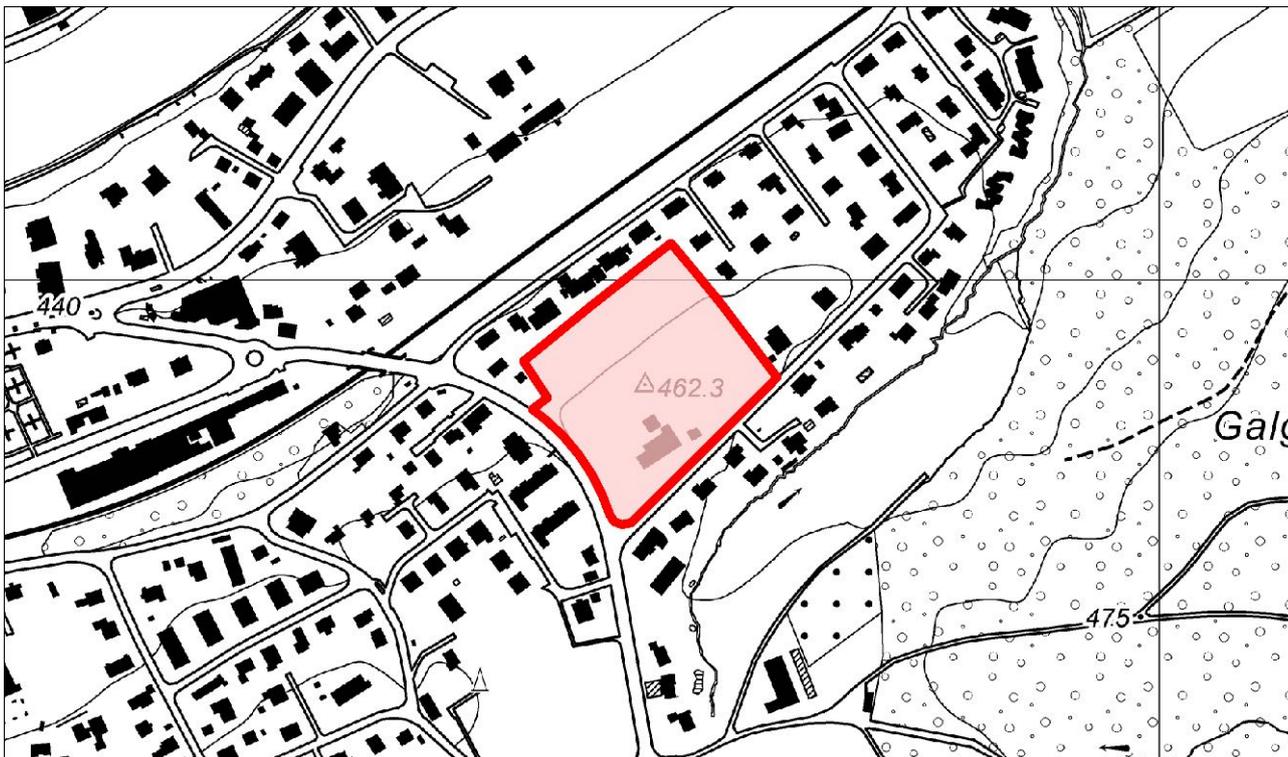
BBS.S-VW.02.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

2029

Planungs-/Finanzierungsschritt

Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

Federführende Stelle

Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Gemeinde

Weitere Beteiligte

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Anforderung an ÖV-Güteklasse nicht erfüllt.

Koordination

Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

Kantonale Richtplanrelevanz

nein

Koordinationsstand

kantonaler Richtplan

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Interessenabwägung Kulturland; Interessenabwägung Archäologie; ÖV-Erschliessung verbessern; Gemäss regionaler Vorgabe ist der Koordinationsstand Festsetzung nur möglich falls sich die ÖV-Erschliessungsgüte auf Stufe C verbessert oder die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in der bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	1.6	1.6	0
ÖV-EGK aktuell	E		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	<p>Verkehrliche Kapazitäten abzuklären ÖV-Erschliessung verbessern Um den Koordinationsstand Festsetzung zu erhalten, muss die ÖV-Erschliessungsgüte gemäss regionaler Vorgabe auf Stufe C verbessert werden. Wenn der Baulandbedarf nicht mehr durch die bestehenden Kapazitäten gedeckt werden kann, ist mit einer Erhöhung auf Stufe D auf Festsetzung möglich.</p>		

Teilmassnahme Siedlung

Büren an der Aare, Schüre

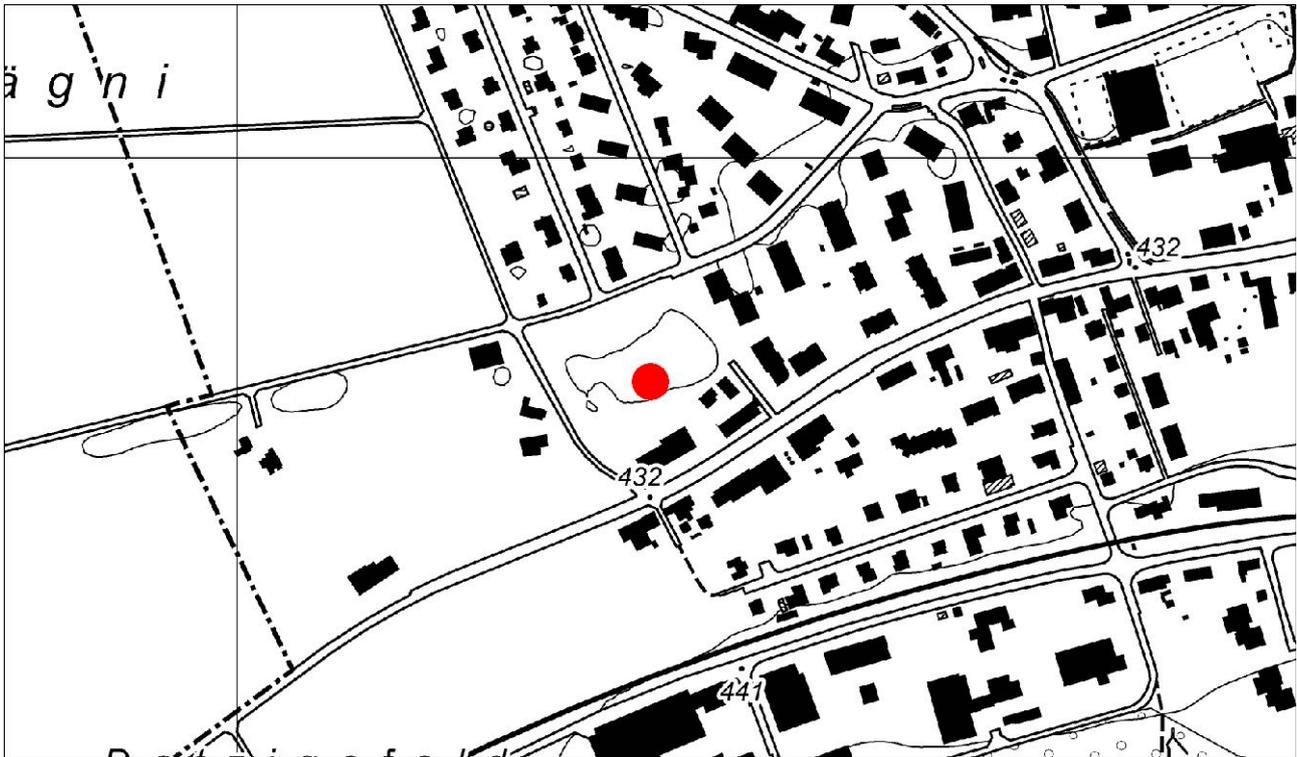
BBS.S-VW.02.03

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
 Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2035	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Anforderung an ÖV-Güteklasse nicht erfüllt.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Vororientierung	nein	

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; ÖV-Erschliessung verbessern; Gemäss regionaler Vorgabe ist der Koordinationsstand Festsetzung nur möglich falls sich die ÖV-Erschliessungsgüte auf Stufe C verbessert oder die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in der bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind; Interessenabwägung Bauinventar und Ortsbildschutz;		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	1.3	1.3	1
ÖV-EGK aktuell	E		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten abzuklären ÖV-Erschliessung verbessern		

Teilmassnahme Siedlung

**Büren an der Aare,
Solothurnstrasse**

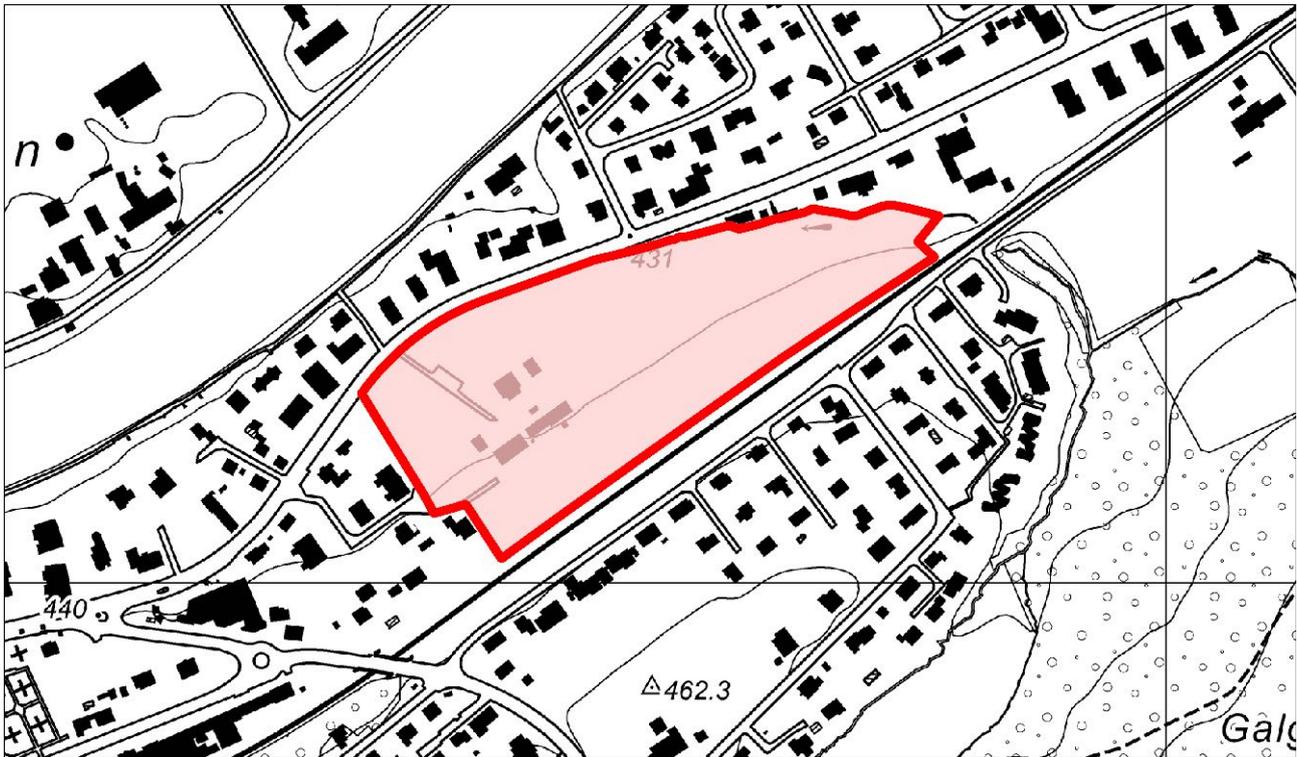
BBS.S-VW.02.04

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

2029

Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)

Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb /
Stand der Planung**

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung.
Anforderung an ÖV-Güteklasse nicht erfüllt.

Koordination

Koordinationsstand

Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

kantonaler Richtplan

Zwischenergebnis

nein

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten**

Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF;
Interessenabwägung Archäologie; Interessenabwägung Bauinventar und

Ortsbildschutz; ÖV-Erschliessung verbessern; Gemäss regionaler Vorgabe ist der Koordinationsstand Festsetzung nur möglich falls sich die ÖV-Erschliessungsgüte auf Stufe C verbessert oder die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in der bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	4.1	4.1	3.1
ÖV-EGK aktuell	E		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	<p>Verkehrliche Kapazitäten abzuklären ÖV-Erschliessung verbessern Um den Koordinationsstand Festsetzung zu erhalten, muss die ÖV-Erschliessungsgüte gemäss regionaler Vorgabe auf Stufe C verbessert werden. Wenn der Baulandbedarf nicht mehr durch die bestehenden Kapazitäten gedeckt werden kann, ist mit einer Erhöhung auf Stufe D auf Festsetzung möglich.</p>		

Teilmassnahme Siedlung

Gampelen, Bahnhof

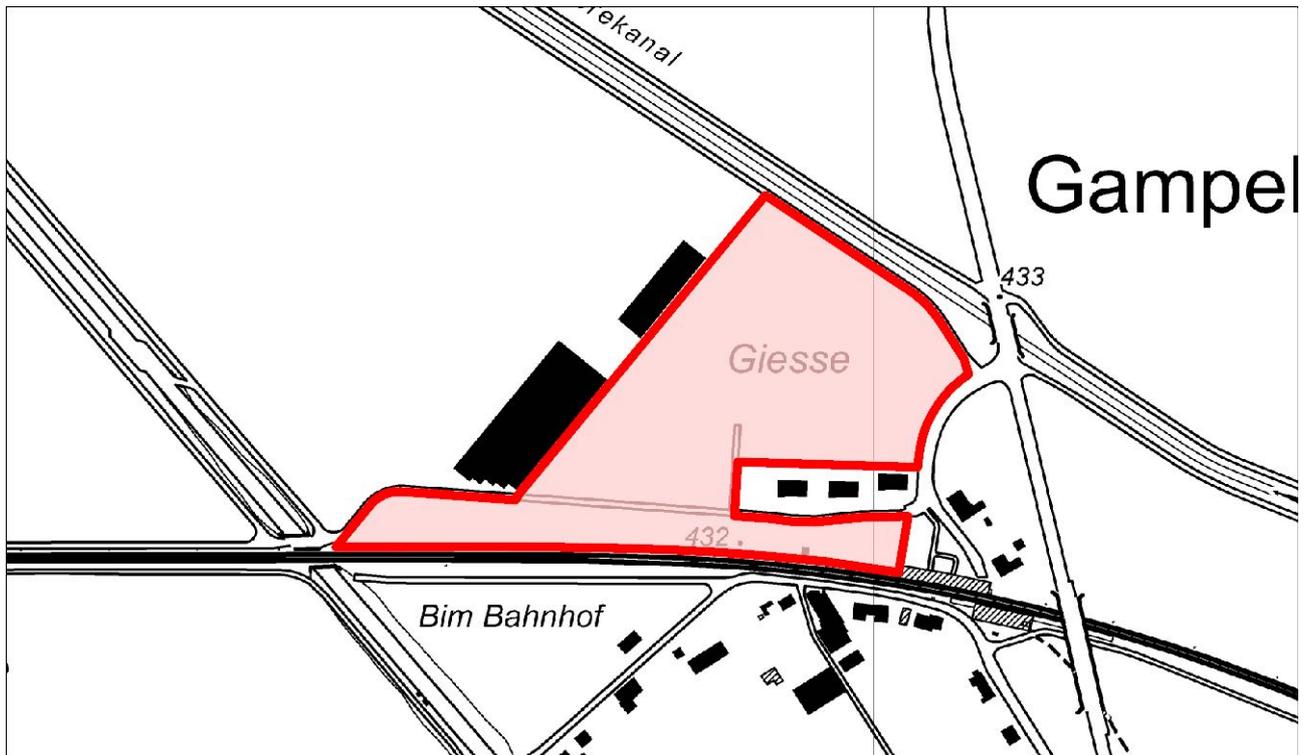
BBS.S-VW.02.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2031	Planungs-/Finanzierungsschritt Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Federführende Stelle
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz nein	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Interessenabwägung Archäologie; Interessenabwägung		

Störfallvorsorge Erdgashochdruckleitung. Hinweis Gefahrengebiet (Art. 6 BauG).
 Gemäss regionaler Vorgabe ist der Koordinationsstand Festsetzung nur möglich falls sich die ÖV-Erschliessungsgüte auf Stufe C verbessert oder die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in der bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	4.3	4.3	2.9

ÖV-EGK aktuell

D

**Auswirkungen Verkehr
 (qualitativ / quantitativ)**

Verkehrliche Kapazitäten abzuklären

Um den Koordinationsstand Festsetzung zu erhalten, muss die ÖV-Erschliessungsgüte gemäss regionaler Vorgabe auf Stufe C verbessert werden. Wenn der Baulandbedarf nicht mehr durch die bestehenden Kapazitäten gedeckt werden kann, ist mit der bestehenden ÖV-Erschliessungsgüte eine Erhöhung auf Festsetzung möglich.

Teilmassnahme Siedlung Lengnau, Rolli-Ost

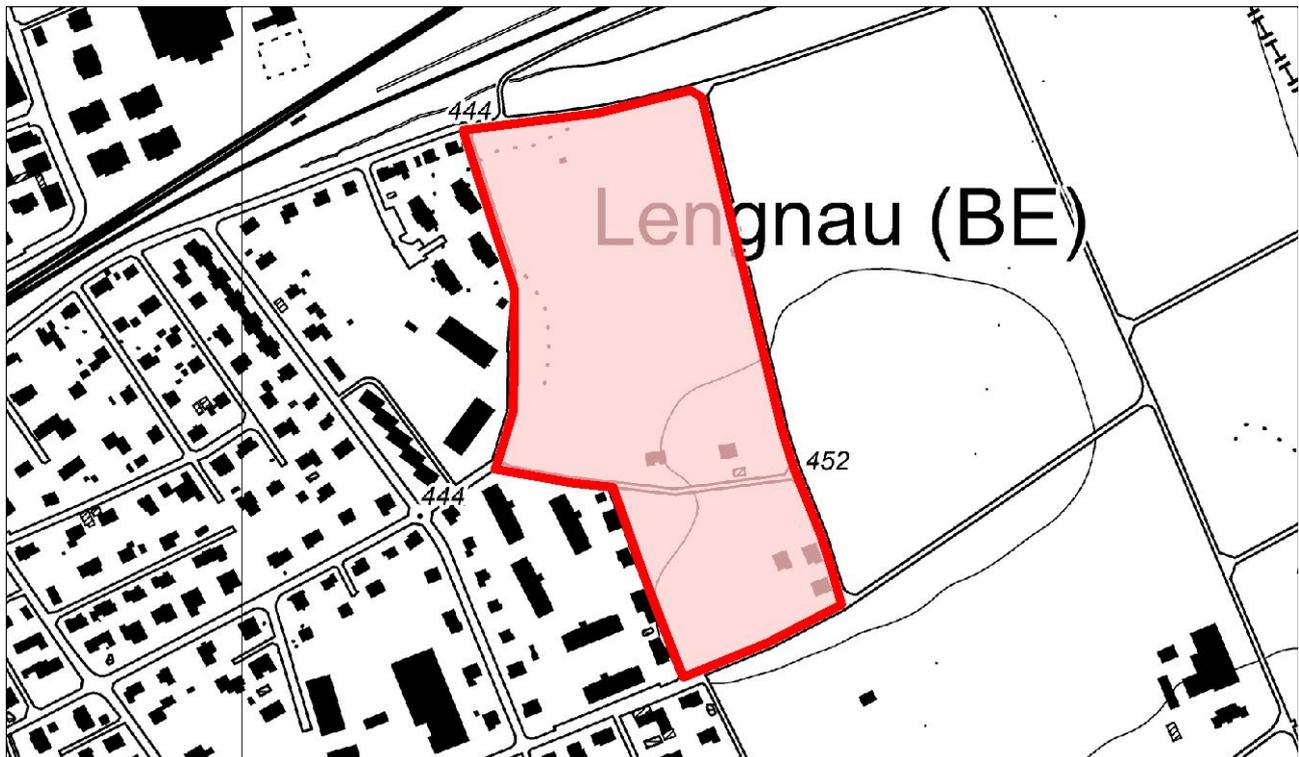
BBS.S-VW.02.06

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2031	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Archäologischer Dienst

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Anforderung an ÖV-Güteklasse teilweise nicht erfüllt. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Interessenabwägung FFF ist bereits erfolgt; Kompensation FFF; Interessenabwägung Archäologie; Interessenabwägung Störfallvorsorge Eisenbahn; ÖV-Erschliessung verbessern; Gemäss regionaler Vorgabe ist der Koordinationsstand Festsetzung nur möglich falls sich die ÖV-Erschliessungsgüte auf Stufe C verbessert oder die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in der bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	5.3	5.3	4.3
ÖV-EGK aktuell	E		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	<p>Verkehrliche Kapazitäten abzuklären ÖV-Erschliessung verbessern Um den Koordinationsstand Festsetzung zu erhalten, muss die ÖV-Erschliessungsgüte gemäss regionaler Vorgabe auf Stufe C verbessert werden oder, wenn der Baulandbedarf nicht mehr durch die bestehenden Kapazitäten gedeckt werden kann, gemäss kantonaler Vorgabe auf Stufe D.</p>		

Teilmassnahme Siedlung

Lengnau, Rolli-Süd

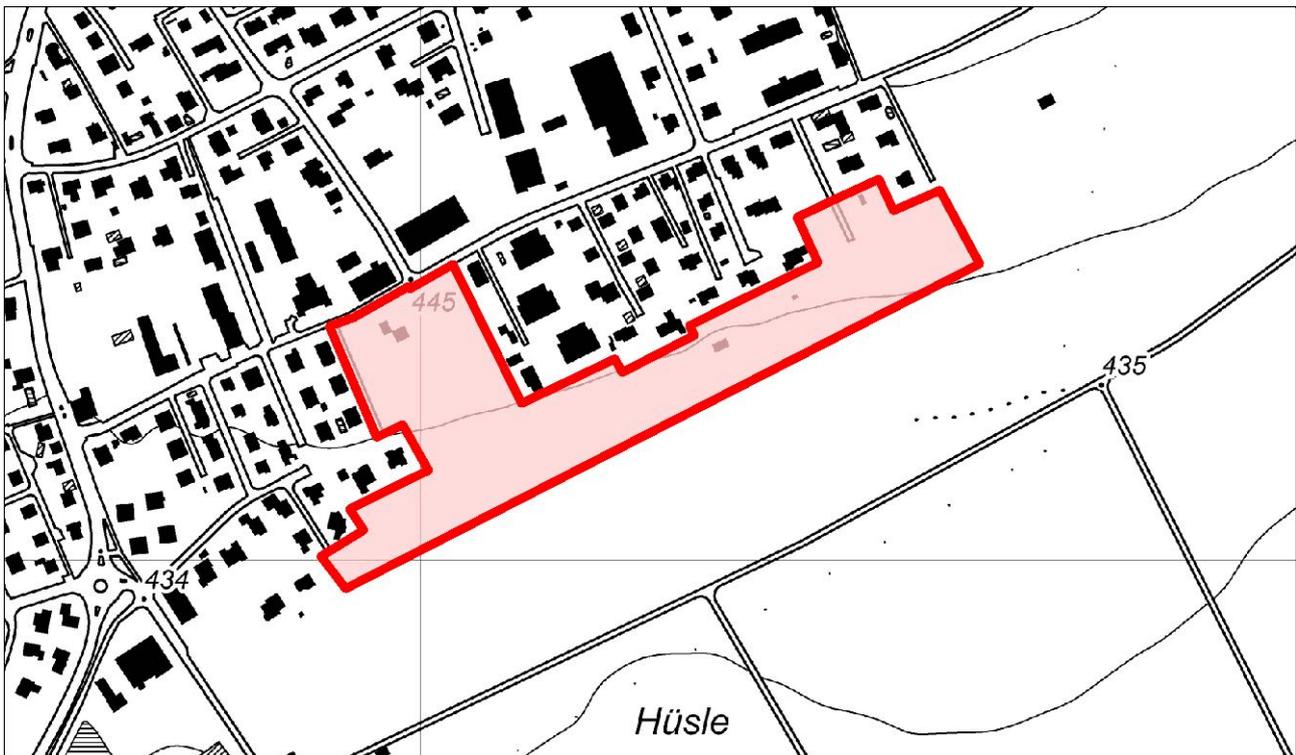
BBS.S-VW.02.07

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2031	Planungs-/Finanzierungsschritt Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Federführende Stelle Gemeinde
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte Archäologischer Dienst	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Anforderung an ÖV-Güteklasse teilweise nicht erfüllt. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Zwischenergebnis	Kantonale Richtplanrelevanz nein	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Koordinationsbedarf/	Interessenabwägung FFF ist bereits erfolgt; Kompensation FFF; Interessenabwägung		

Abhängigkeiten	Archäologie; ÖV-Erschliessung verbessern; Gemäss regionaler Vorgabe ist der Koordinationsstand Festsetzung nur möglich falls sich die ÖV-Erschliessungsgüte auf Stufe C verbessert oder die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in der bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	3.4	3.4	2.1
ÖV-EGK aktuell	D		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend ÖV-Erschliessung verbessern; Archäologie; Um den Koordinationsstand Festsetzung zu erhalten, muss die ÖV-Erschliessungsgüte gemäss regionaler Vorgabe auf Stufe C verbessert werden oder, wenn der Baulandbedarf nicht mehr durch die bestehenden Kapazitäten gedeckt werden kann, gemäss kantonaler Vorgabe auf Stufe D.		

Teilmassnahme Siedlung

Ins, Brüelzelgli

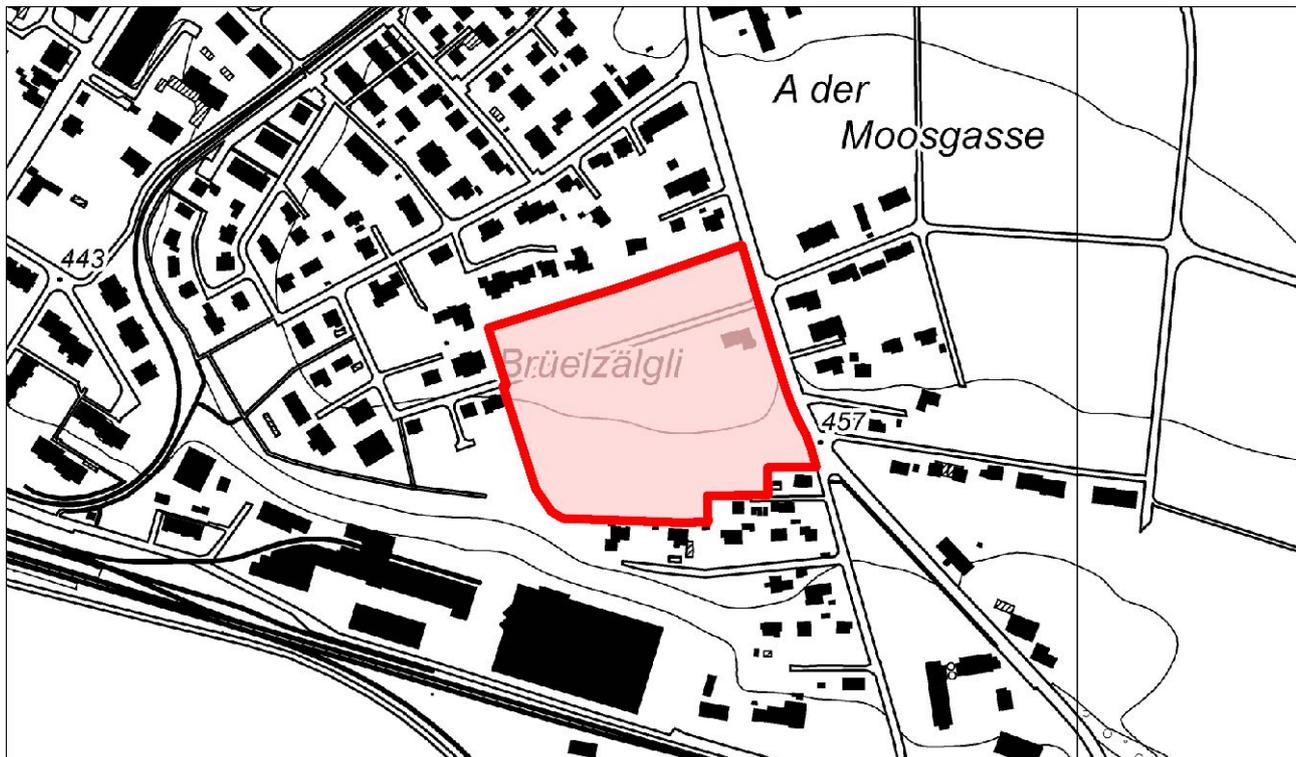
BBS.S-VW.02.08

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2035	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten

Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF.

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2.6	2.6	1.5
ÖV-EGK aktuell	C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend		

Teilmassnahme Siedlung Ins, Wingarte

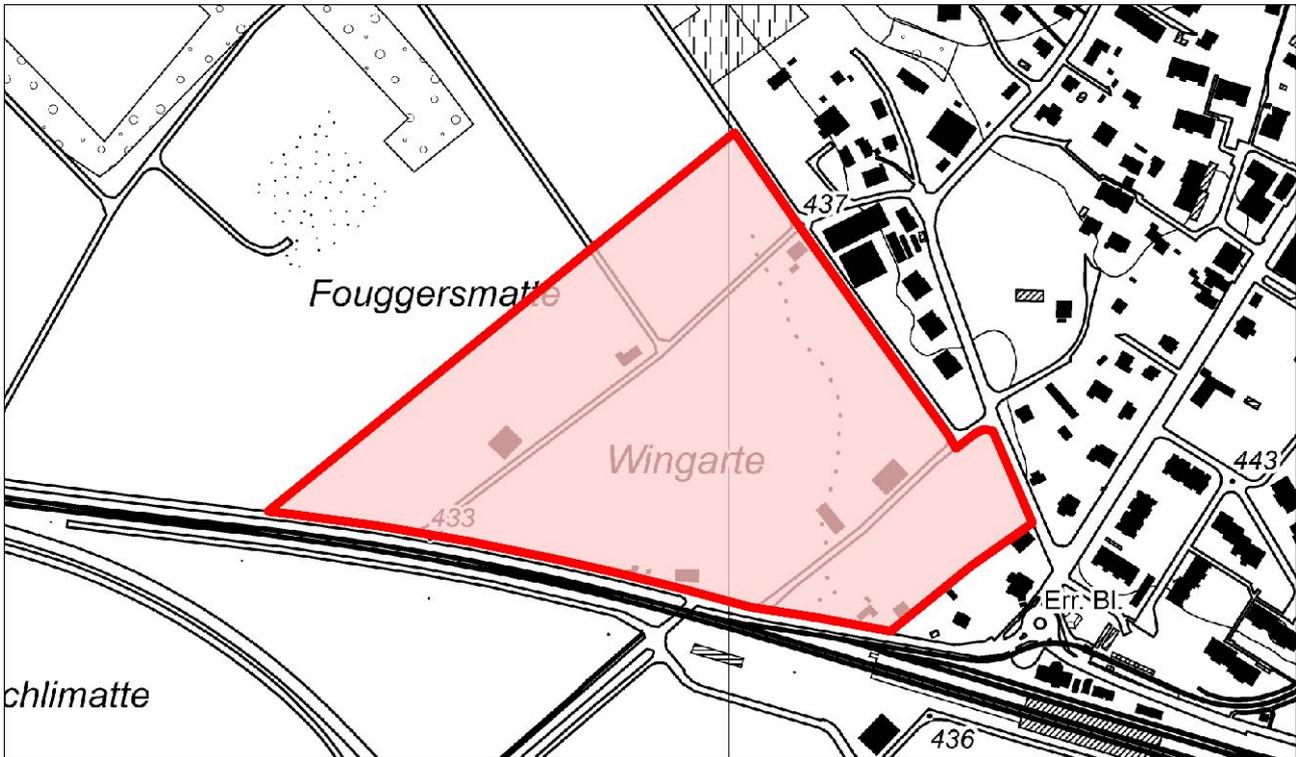
BBS.S-VW.02.09

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2035	Planungs-/Finanzierungsschritt Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Federführende Stelle Gemeinde
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte Archäologischer Dienst	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Zwischenergebnis	Kantonale Richtplanrelevanz nein	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Interessenabwägung FFF ist bereits erfolgt; Kompensation FFF; Interessenabwägung Archäologie; Klärung MIV-Erschliessung; Interessenabwägung Bauinventar; Hinweis		

Gefahrengebiet mit nicht bestimmter Gefahrenstufe (Art. 6 BauG); Wildschutzgebiet. Kompensation des Flächenverlusts durch ökologische Aufwertungen auf der Restfläche des Wildschutzgebietes. Massnahmen zu Minimierung von negativen Einflüssen auf das Wildschutzgebiet.

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	8	8	5.6
ÖV-EGK aktuell	B / C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten abzuklären		

Teilmassnahme Siedlung

Schüpfen, Dorf

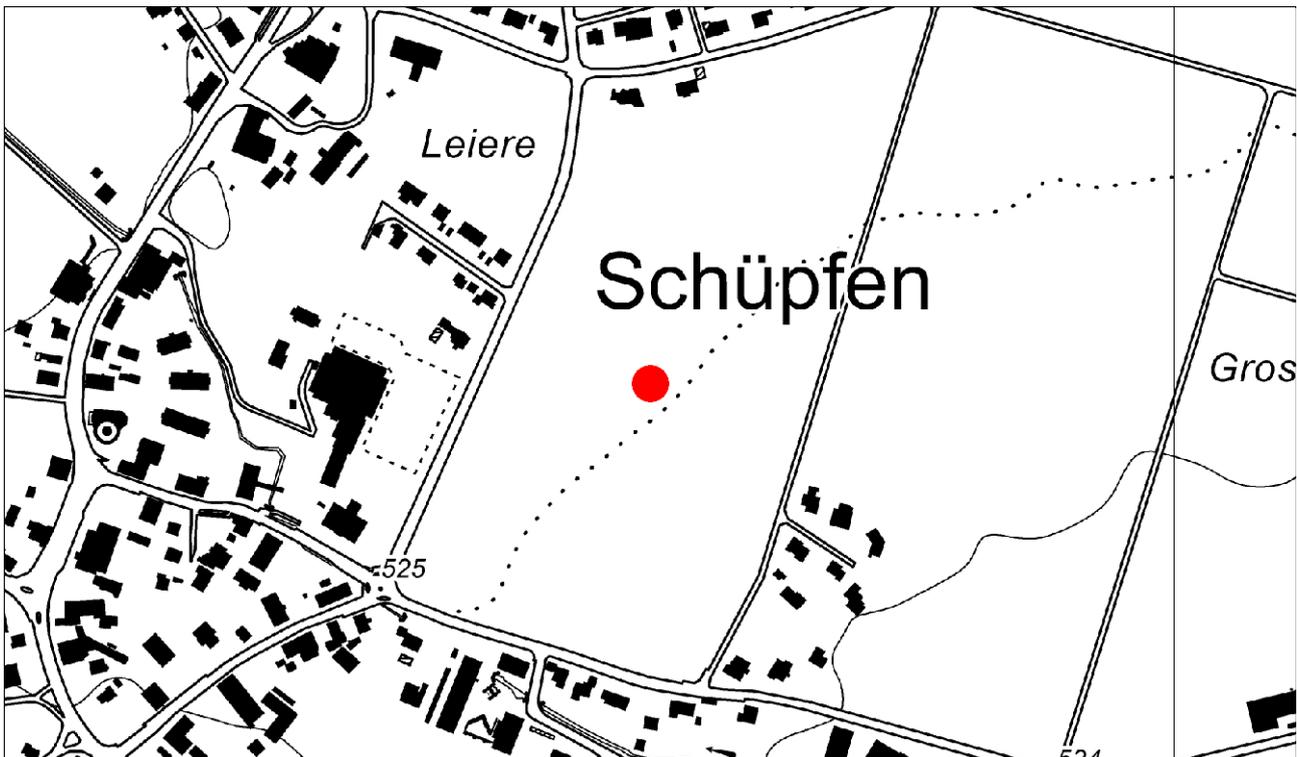
BBS.S-VW.02.10

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2035	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Vororientierung	kantonaler Richtplan
	nein

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten

Verfügbarkeit sicherstellen; Standortalternativen prüfen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Hinweis blaues Gefahrengbiet (Art. 6 BauG);

Interessenabwägung Hochwasserschutz und Wasserbau

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	8.4	8.4	8.3
ÖV-EGK aktuell	D		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend		

Teilmassnahme Siedlung Täuffelen, Friedweg

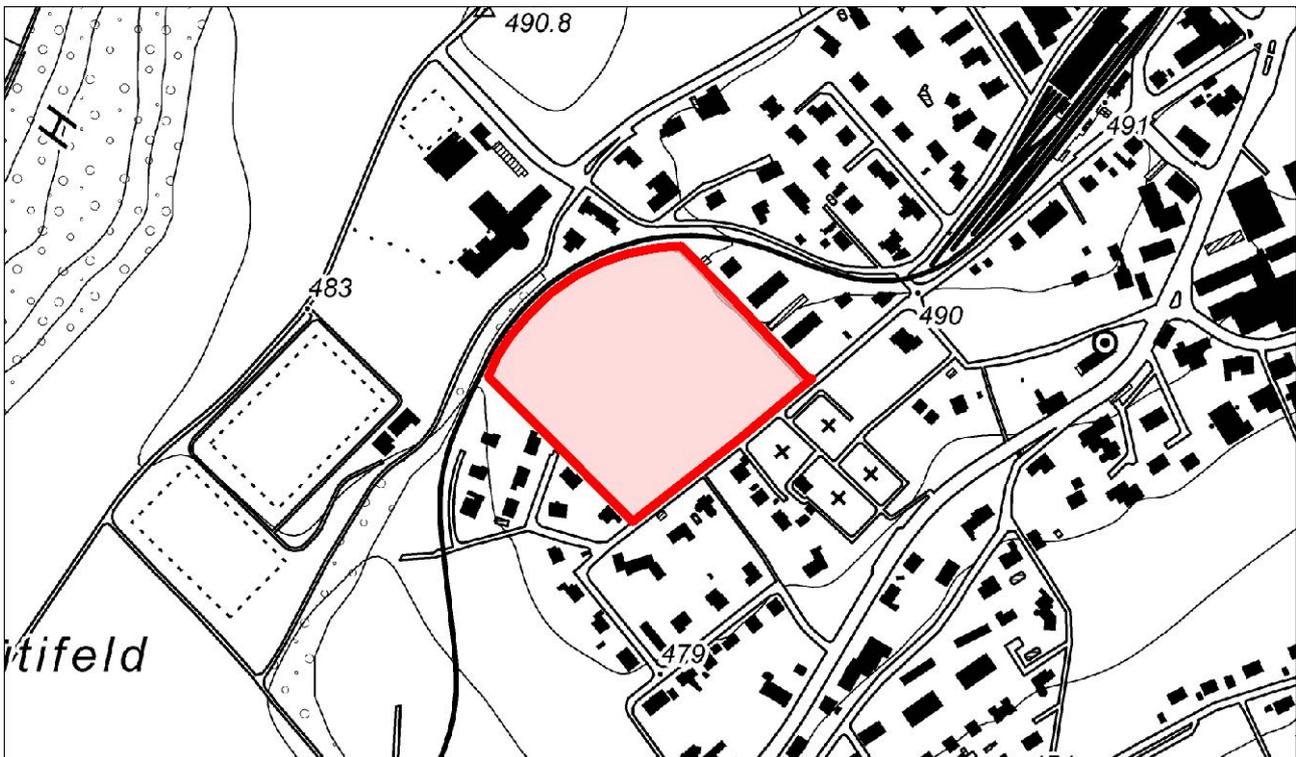
BBS.S-VW.02.11

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2031	Einzonung	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Festsetzung	kantonaler Richtplan
	nein

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten

Kompensation FFF

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2.1	2.1	2.1
ÖV-EGK aktuell	B / C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend		

Teilmassnahme Siedlung

Täuffelen, Kleemattenweg

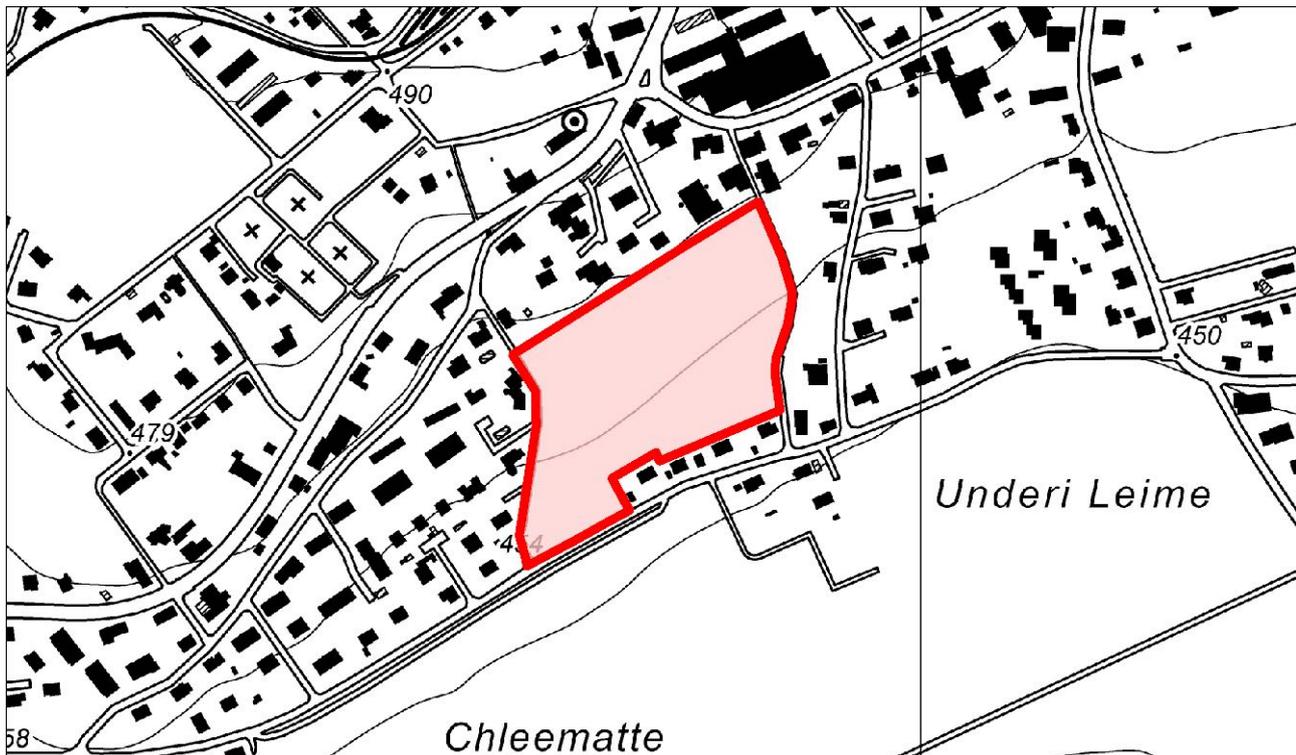
BBS.S-VW.02.12

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2031	Planungs-/Finanzierungsschritt Einzonung	Federführende Stelle
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Festsetzung	Kantonale Richtplanrelevanz nein	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Kompensation FFF; Interessenabwägung Archäologie		

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2.3	2.3	2.3
ÖV-EGK aktuell	B / C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend		

Teilmassnahme Siedlung

Täuffelen, Schulstrasse

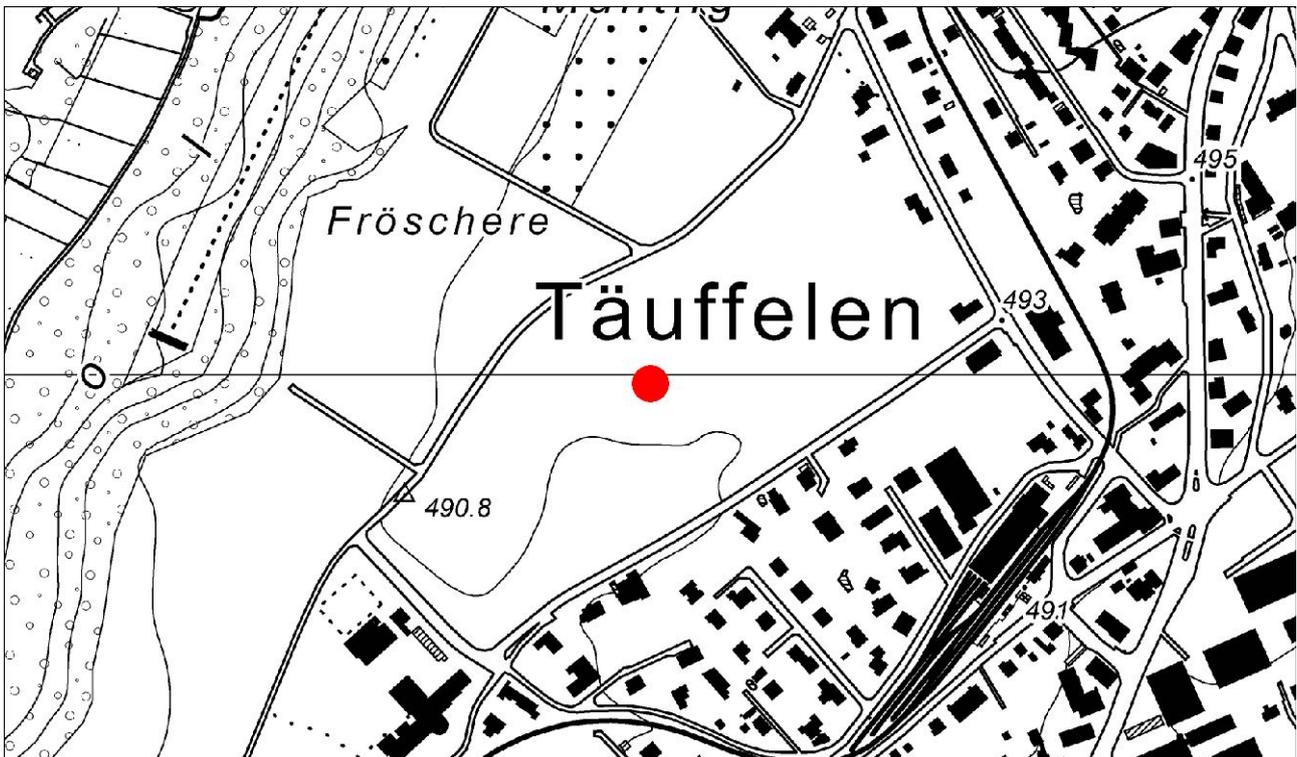
BBS.S-VW.02.13

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Wohnen**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2031	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Wohnen und gemischte Nutzung. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Vororientierung	kantonaler Richtplan
	nein

Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten

Verfügbarkeit sicherstellen; Einzonungsperimeter definieren; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Klärung LV-Erschliessung

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	5.6	5.6	5.6
ÖV-EGK aktuell	B		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend Klärung LV-Erschliessung		

Massnahmenpaket Siedlung

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten, Agglomeration

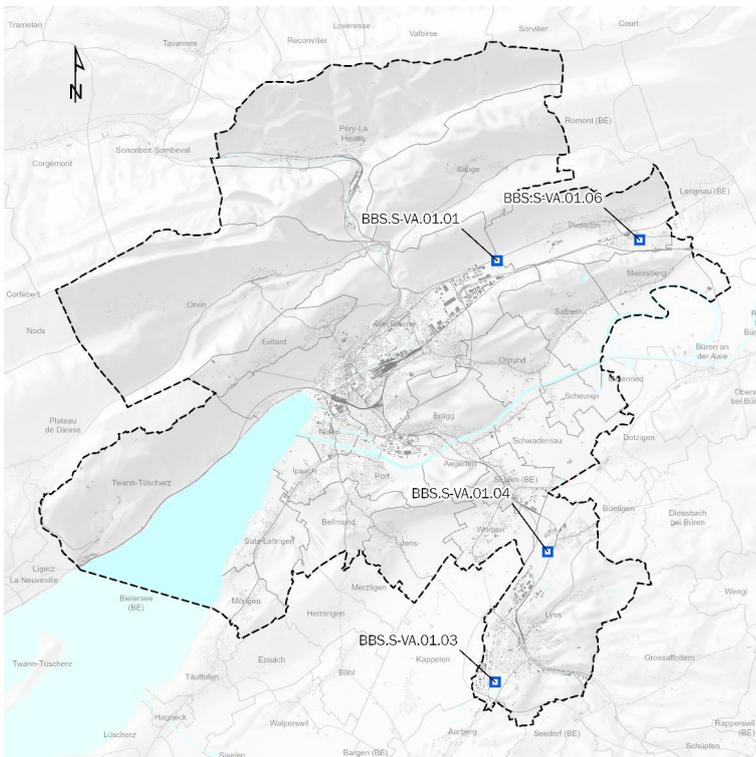
BBS.S-VA.01

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Arbeiten**



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Grundeigentümer, Kanton, Region

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten eignen sich für die Einzonung neuer Bauzonen für Arbeitsnutzungen bei ausgewiesenem Bedarf. Einzonungen sollen erst in Betracht gezogen werden, wenn die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in den bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

Umsetzung:

1. Als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten gelten die in der Übersichtskarte bezeichneten Standorte.
2. Die Standortgemeinden wirken auf politischer, planungsrechtlicher und bodenpolitischer Ebene aktiv auf die Sicherstellung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung hin.
3. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen und sichern die spätere Erschliessung.

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

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

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

7. Mit der Einzonung ist in der baurechtlichen Grundordnung ein qualitätssicherndes Planungsverfahren für eine gesamtheitliche Arealplanung festzulegen.

**Teilmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK- Umsetzungspriorität
BBS.S-VA.01.01	Biel/Pieterlen, Moos	3 (nach 2035)
BBS.S-VA.01.03	Lyss, Breite	1 (2025-2031)
BBS.S-VA.01.04	Busswil, Aumatt	1 (2025-2031)
BBS.S-VA.01.06	Pieterlen, Sömmerung	2 (2032-2035)

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen C_04
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung Biel/Pieterlen, Moos

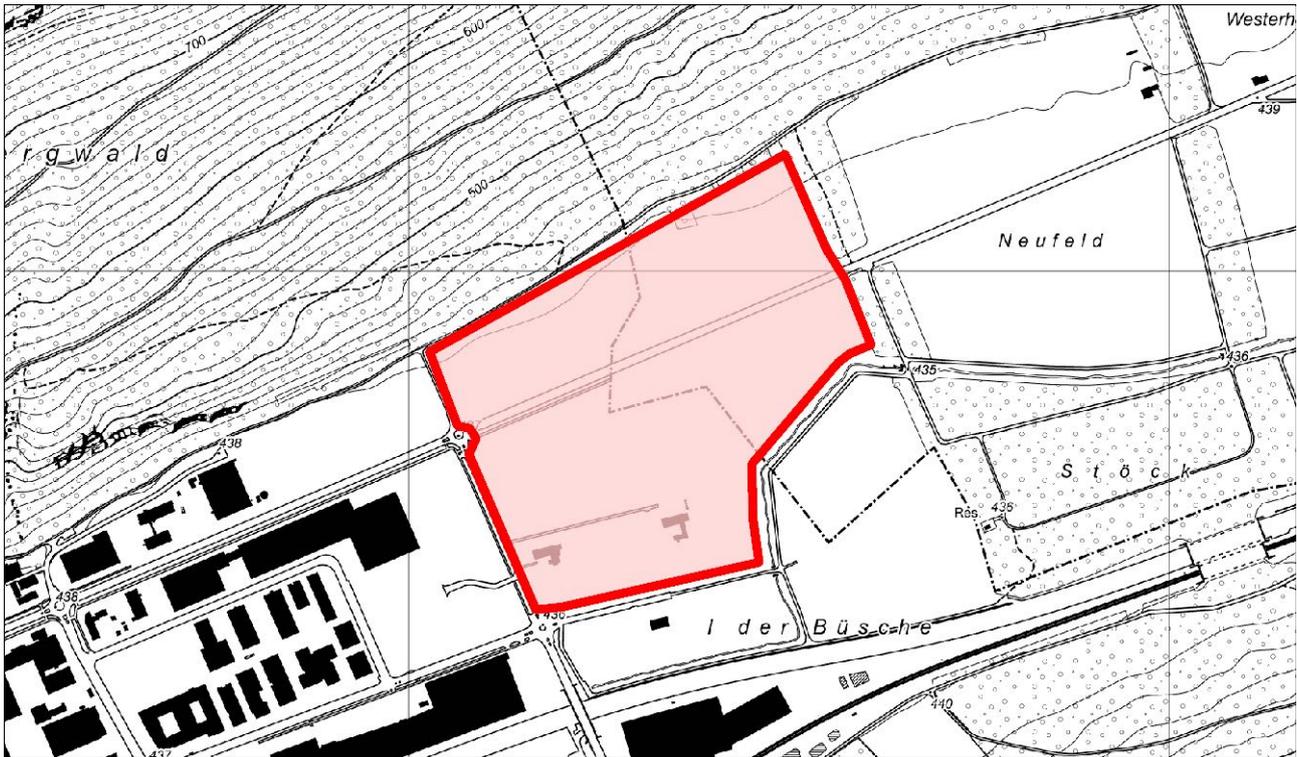
BBS.S-VA.01.01

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Arbeiten**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2040	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinden	Region, Kanton

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Strategische Arbeitszone (SAZ) gemäss Richtplan Kanton Bern, Massnahme C_06. Strategische Arbeitszonen verfügen über eine unüberbaute Fläche von mehr als 10 Hektaren und sind für Grossprojekte und Businessparks reserviert (geringe Etappierbarkeit). Sie liegen in der Nähe eines bestehenden Autobahnanschlusses und sind mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Vororientierung	ja	Vororientierung

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten** Strategische Arbeitszone des Kantons; Kompensation FFF; Interessenabwägung Archäologie; Hinweis Gefahrengebiet (Art. 6 BauG). Kantonaler Gewässerrichtplan Leugene (GRP Leugene), Massnahmenblatt Nr. C_02 Sicherstellung Raum für Verbindung Leugenequelle mit Leugene; Interessenabwägung Klimaerwärmung (Klimaanalysekarte)

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	19.9	19.9	16.3

ÖV-EGK aktuell C / D / keine Güteklasse

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ / quantitativ)** Verkehrliche Kapazitäten abzuklären in Abstimmung mit dem angrenzenden ESP Bözingenfeld (BBS.S-SA.01.01).
Die Einzonung ist aufgrund der begrenzten Strasseninfrastruktur nur mit einem beschränkten MIV-Aufkommen und einem hohen Anteil des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs möglich.

Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Breite

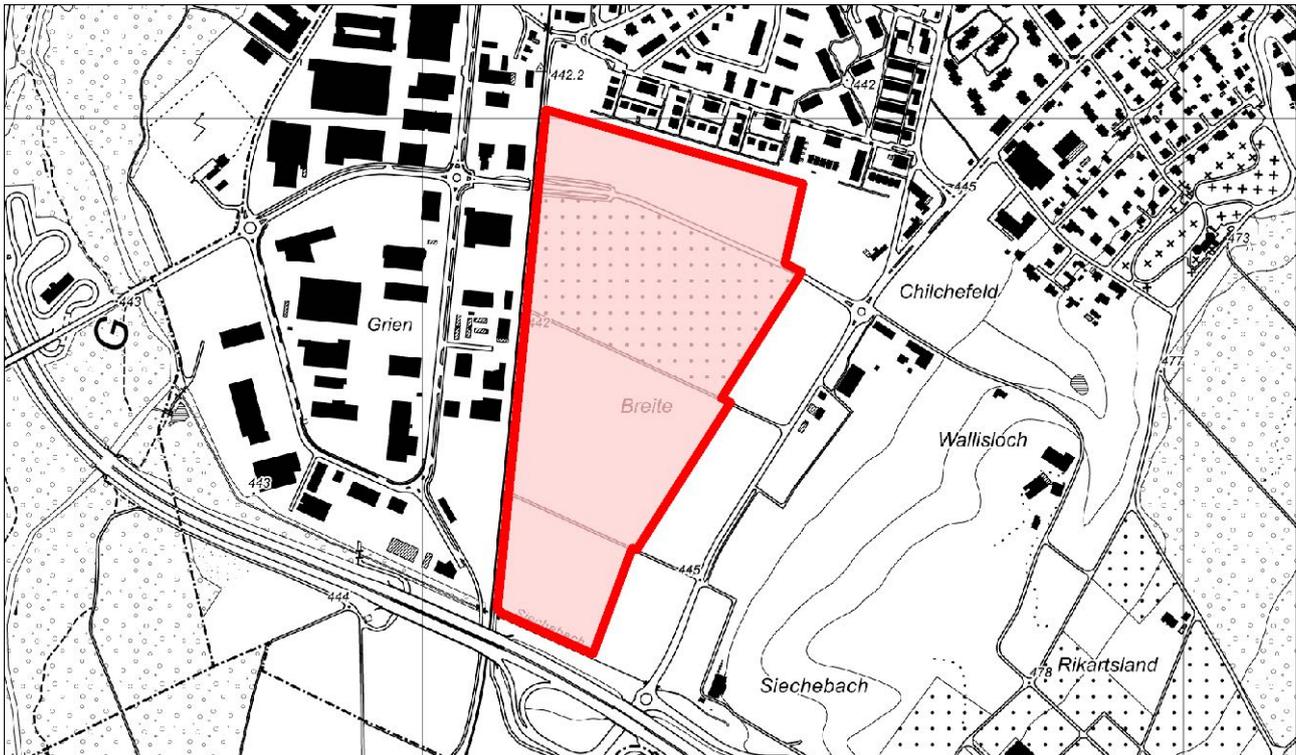
BBS.S-VA.01.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Arbeiten**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2027	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region, Kanton

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Arbeitsnutzungen. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft. Eignung für Logistikutnutzungen aufgrund sehr guter MIV-Erschliessung.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Zwischenergebnis	kantonaler Richtplan
	nein

Koordinationsbedarf/

Verfügbarkeit sicherstellen; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF;

Abhängigkeiten	Einzonungssperimeter definieren; Gefahren beachten; ÖV-Erschliessung verbessern; Interessenabwägung Störfallvorsorge umliegende Betriebe und Erdgashochdruckleitung; Hinweis blaues Gefahrengebiet (Art. 6 BauG); Interessenabwägung Hochwasserschutz und Wasserbau; Kapazitätsnachweis Strasse; Vorranggebiet Logistikknutzung gemäss Massnahmenblatt B_03 des kantonalen Richtplans; Interessenabwägung Klimaerwärmung (Klimaanalysekarte)		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	17.2	17.2	16.5
ÖV-EGK aktuell	D / E		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten abzuklären		

Teilmassnahme Siedlung

Busswil, Aumatt

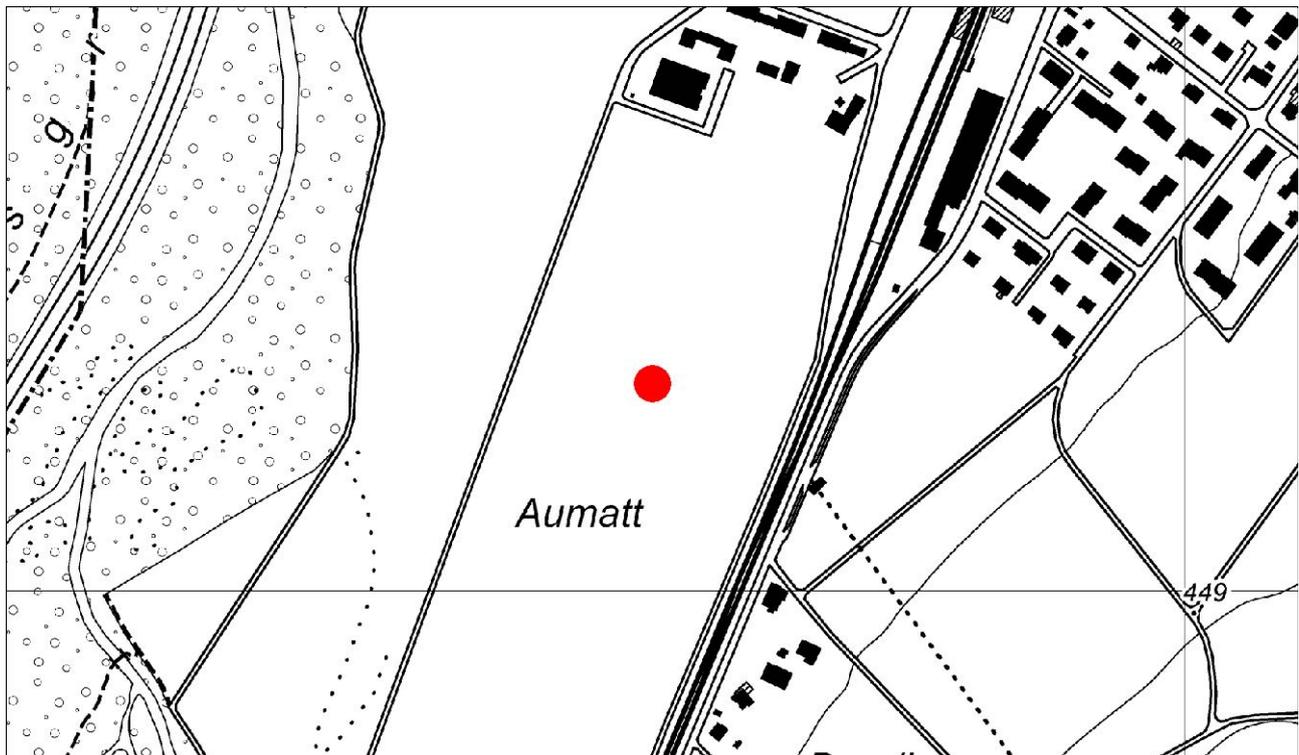
BBS.S-VA.01.04

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Arbeiten**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2027	Planungs-/Finanzierungsschritt Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Federführende Stelle Gemeinde
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte Region, Grundeigentümer	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Arbeitsnutzungen. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft. Ausschluss von Logistiknutzungen aufgrund mässiger MIV-Erschliessung und guter ÖV-Erschliessung.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Vororientierung	Kantonale Richtplanrelevanz nein	Koordinationsstand kantonaler Richtplan

**Koordinationsbedarf/
Abhängigkeiten** Verfügbarkeit sicherstellen; Einzonungspereimeter definieren; Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Interessenabwägung Störfallvorsorge Eisenbahnanlagen; MIV-Erschliessung klären; Wildtierschutz (Wildtierkorridor)

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	5.2	0	0

ÖV-EGK aktuell B / C

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ / quantitativ)** Verkehrliche Kapazitäten abzuklären
MIV-Erschliessung klären

Teilmassnahme Siedlung Pieterlen, Sömmerung

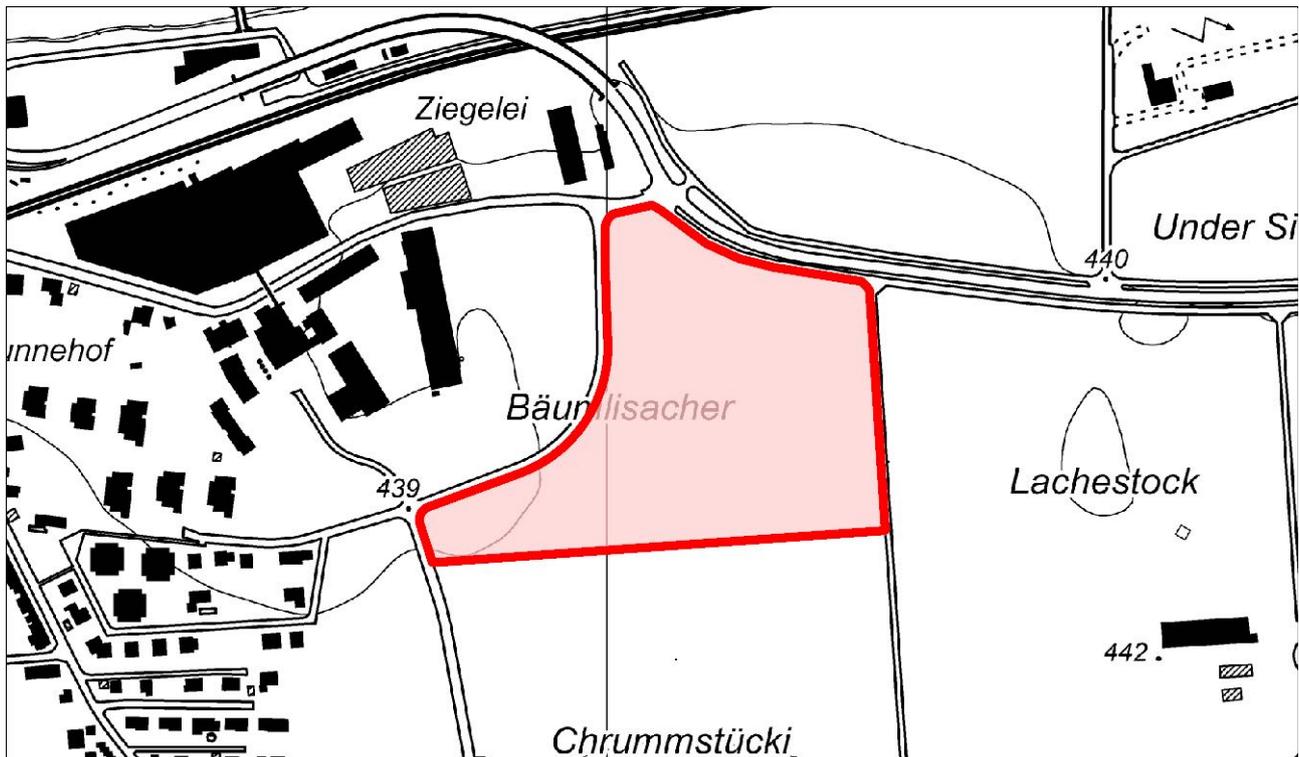
BBS.S-VA.01.06

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Arbeiten**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2035	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region, Kanton

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Arbeitsnutzungen. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft. Eignung für Logistiktutzungen aufgrund sehr guter MIV-Erschliessung.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein	

Koordinationsbedarf/

Kompensation FFF; Einzonung auf Teilgebiet mit ausreichender ÖV-Erschliessung

Abhängigkeiten	beschränken; Archäologie; Vorranggebiet für Logistikknutzungen gemäss kantonalem Richtplan (Massnahme B_03)		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	4.1	4.1	4.1
ÖV-EGK aktuell	D / keine		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten vorhanden		

Massnahmenpaket Siedlung

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten, übrige Region

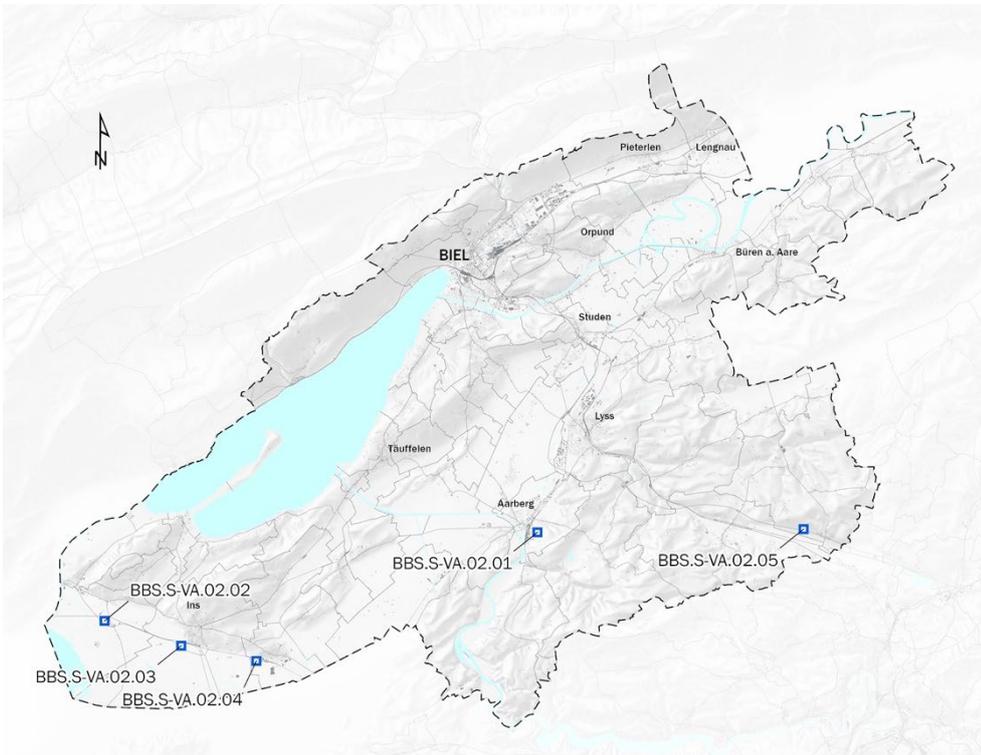
BBS.S-VA.02

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Arbeiten**



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Grundeigentümer, Region

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten eignen sich für die Einzonung neuer Bauzonen für Arbeitsnutzungen bei ausgewiesenem Bedarf. Einzonungen sollen erst in Betracht gezogen werden, wenn die Nutzungsreserven und die Verdichtungspotenziale in den bestehenden Bauzonen ausgeschöpft sind.

Umsetzung:

1. Als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten gelten die in der Übersichtskarte bezeichneten Standorte.
2. Die Standortgemeinden wirken auf politischer, planungsrechtlicher und bodenpolitischer Ebene aktiv auf die Sicherstellung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung hin.
3. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen und sichern die spätere

Erschliessung.

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

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

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

7. Mit der Einzonung ist in der baurechtlichen Grundordnung ein qualitätssicherndes Planungsverfahren für eine gesamtheitliche Arealplanung festzulegen.

**Teilmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK- Umsetzungspriorität
BBS.S-VA.02.01	Aarberg, Mühlifeld	2 (2032-2035)
BBS.S-VA.02.02	Gampelen, Bahnhof	2 (2032-2035)
BBS.S-VA.02.03	Ins, Bockschache	2 (2032-2035)
BBS.S-VA.02.04	Müntschemier, Vigier Rail	2 (2032-2035)
BBS.S-VA.02.05	Rapperswil, Lätti	1 (2025-2031)

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

BBS.S-SA.01/02/03 Regionale Arbeitsschwerpunkt

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahmen C_04
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung

Aarberg, Mühlifeld

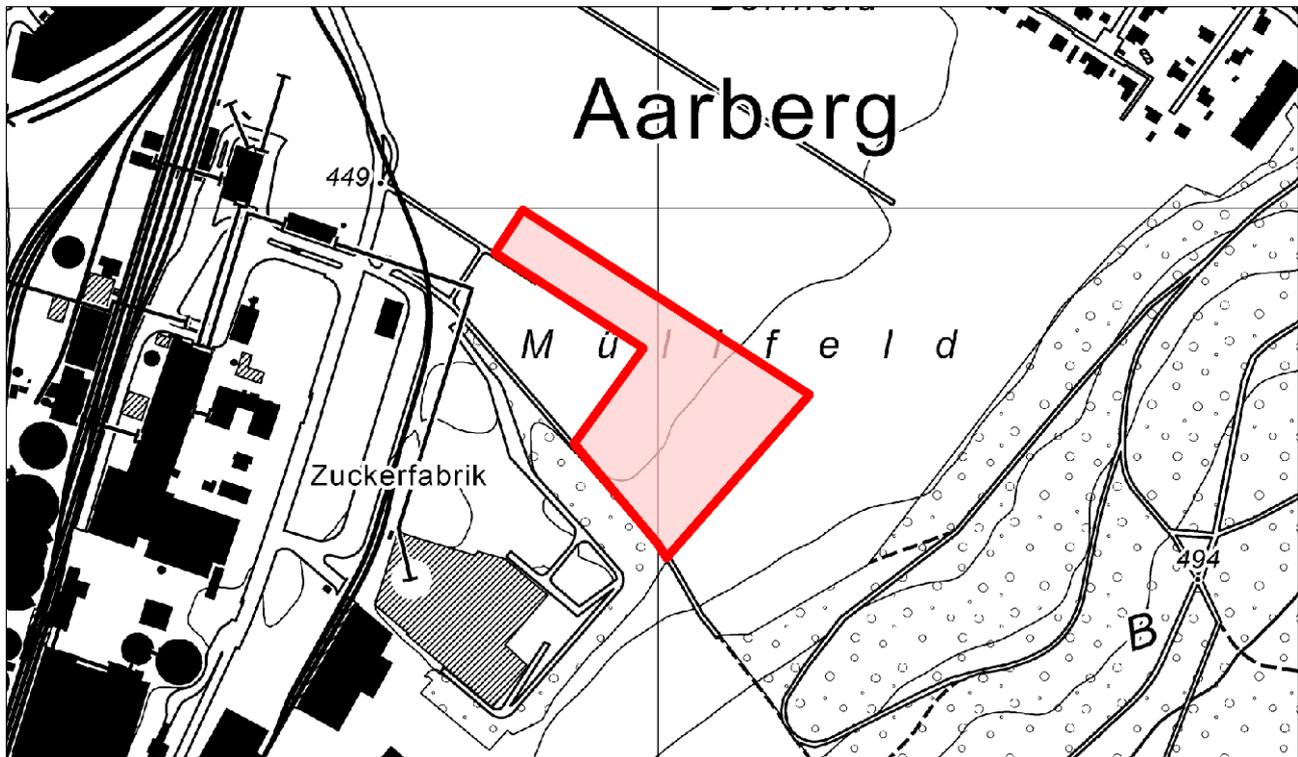
BBS.S-VA.02.01

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Arbeiten**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2032	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region, Grundeigentümer

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Arbeitsnutzungen gemäss räumlichem Entwicklungsleitbild (2022) der Gemeinde. Ausschluss von Dienstleistungen aufgrund ungenügender ÖV-Erschliessung.

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein

Koordinationsbedarf/

Verfügbarkeit klären; Einzonungspereimeter definieren; Interessenabwägung FFF;

Abhängigkeiten	Kompensation FFF; Interessenabwägung Archäologie; Hinweis Gefahrengebiet (Art. 6 BauG); ÖV-Erschliessung verbessern für Nutzungen mit erheblichem Verkehrsaufkommen (Art. 11d BauV).		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	1.6	1.6	1.6
ÖV-EGK aktuell	E		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten abzuklären		

Teilmassnahme Siedlung

Gampelen, Bahnhof

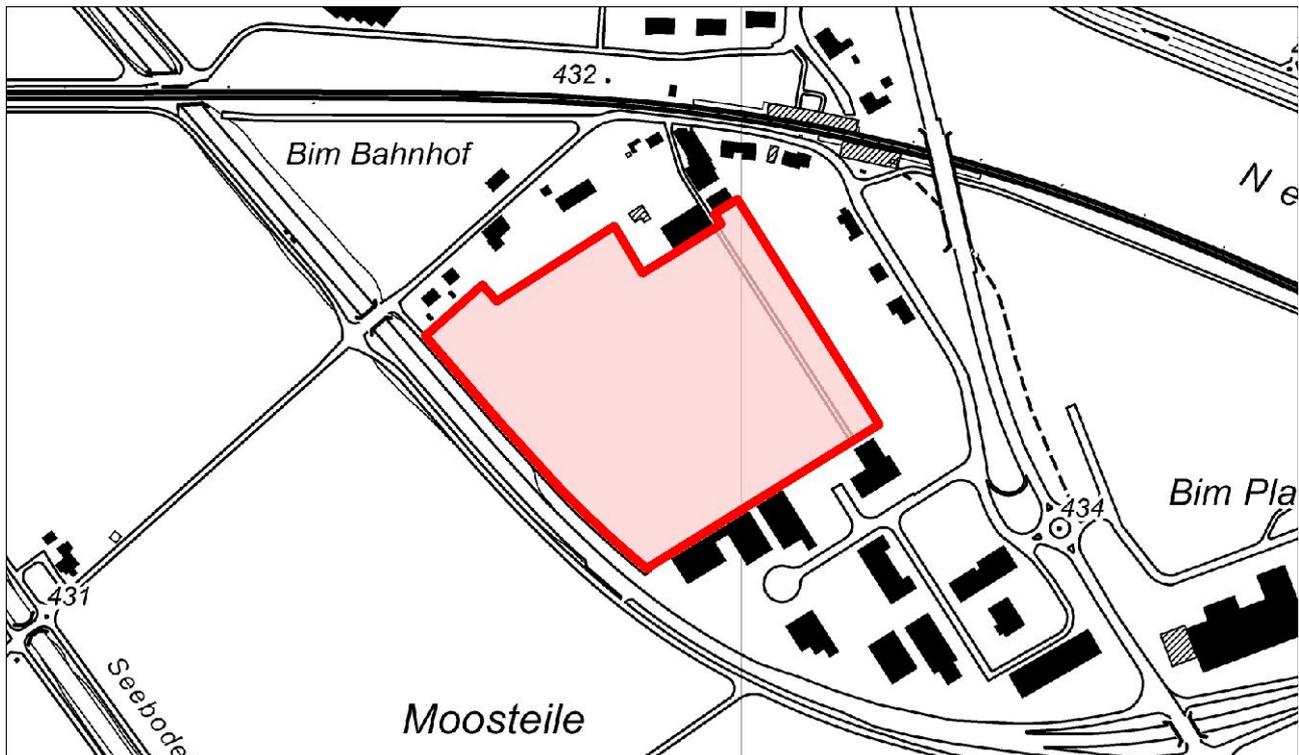
BBS.S-VA.02.02

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Arbeiten**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2031	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Arbeitsnutzungen. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft. Eignung für Logistikutnutzungen aufgrund sehr guter MIV-Erschliessung.
-----------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

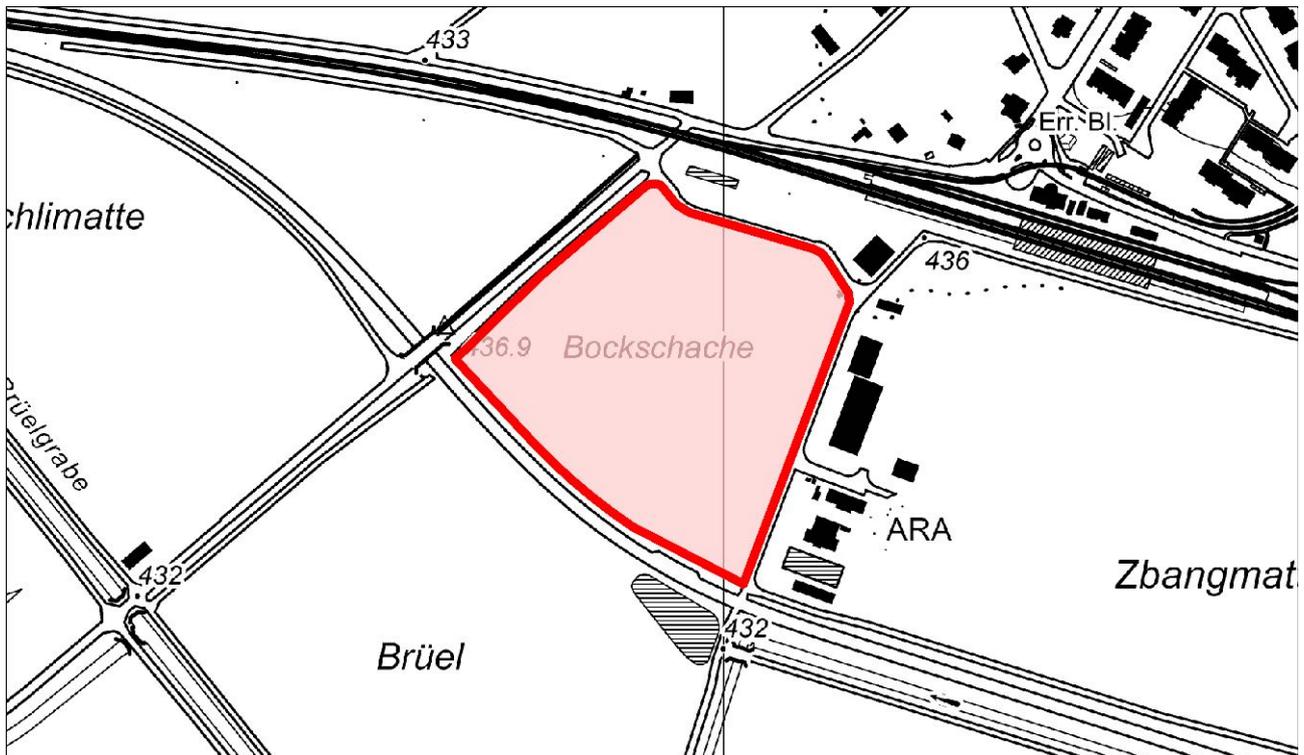
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

Koordinationsbedarf/	Standortnachweis aus Sicht LANAT erfüllt (2020); Kompensation FFF; Hinweis
----------------------	----------------------------------------------------------------------------

Abhängigkeiten	Gefahrengebiet (Art. 6 BauG)		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	3.9	3.9	3.8
ÖV-EGK aktuell	D		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend		

Teilmassnahme Siedlung

Ins, Bockschache

BBS.S-VA.02.03RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja NeinMassnahmenkategorie
SiedlungUnterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Arbeiten**

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2035	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Siedlungserweiterung (neue Bauzone) für Arbeitsnutzungen. Bedarf und Eignung werden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision überprüft. Eignung für Logistikutnutzungen aufgrund sehr guter MIV-Erschliessung.
-----------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

Koordinationsbedarf/	Kompensation FFF; Hinweis Gefahrengbiet (Art. 6 BauG); Verbesserung LV-
----------------------	-------------------------------------------------------------------------

Abhängigkeiten	Erschliessung vor möglicher Einzonung.		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	3.9	3.9	3.9
ÖV-EGK aktuell	B / C		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend Verbesserung LV-Erschliessung vor möglicher Einzonung		

Teilmassnahme Siedlung

Müntschemier, Vigier Rail

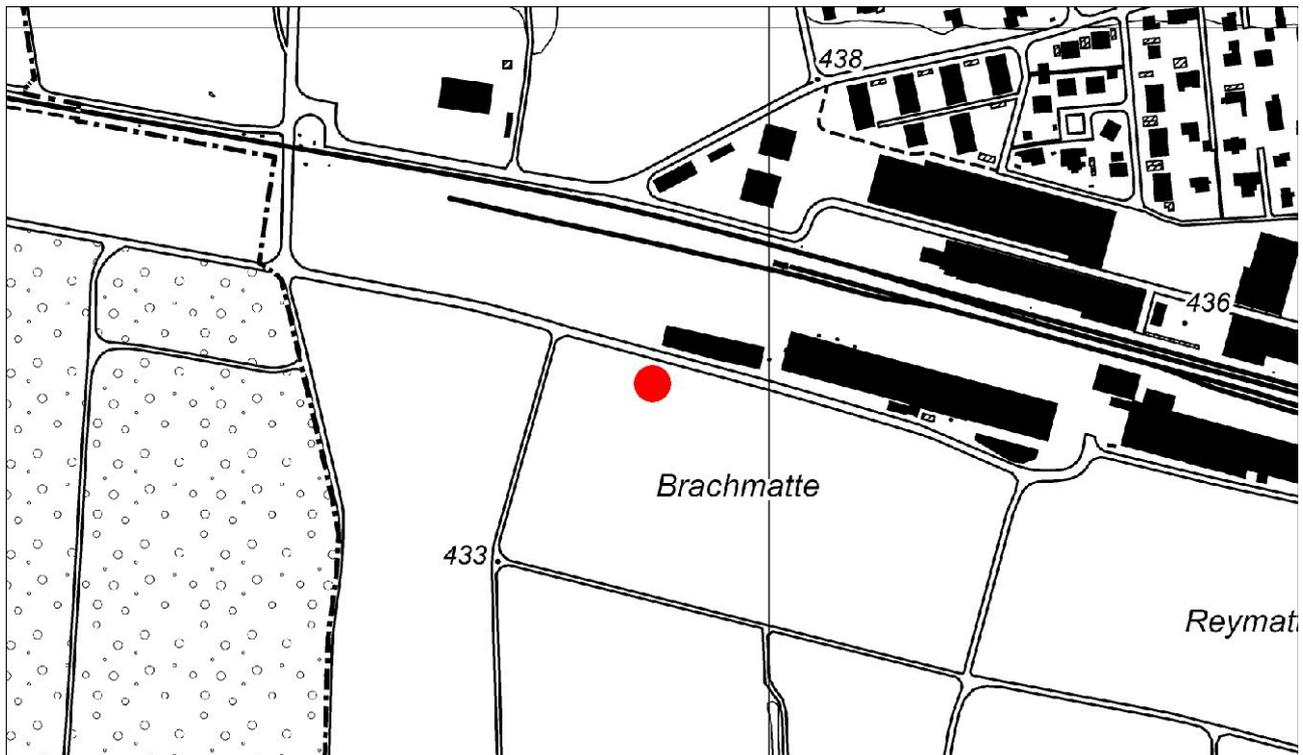
BBS.S-VA.02.04

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Arbeiten**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2032	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Erweiterung des bestehenden Produktionsstandorts von Vigier Rail. Vigier Rail ist die einzige Betonschwellenproduzentin der Schweiz und weist dadurch nationale Bedeutung auf. Eine Erweiterung des bestehenden Areals ist in den nächsten 15 Jahren aufgrund des erwarteten erhöhten Produktionsvolumens sowie der Umlagerung bestehender Lagerflächen aufgrund des Doppelspurausbaus der BLS zwingend notwendig.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Interessenabwägung FFF; Kompensation FFF; Für die Erhöhung des Koordinationsstand auf Festsetzung ist der Einzonungsperimeter zu definieren; Klärung MIV- und LV-Erschliessung; Interessenabwägung betr. Naturgefahren und Schutzgebieten sowie Inventaren vorzunehmen; ÖV-Erschliessung verbessern für Nutzungen mit erheblichem Verkehrsaufkommen (Art. 11d BauV).		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	0		
ÖV-EGK aktuell	E / keine		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten vorhanden		

Teilmassnahme Siedlung Rapperswil, Lätti

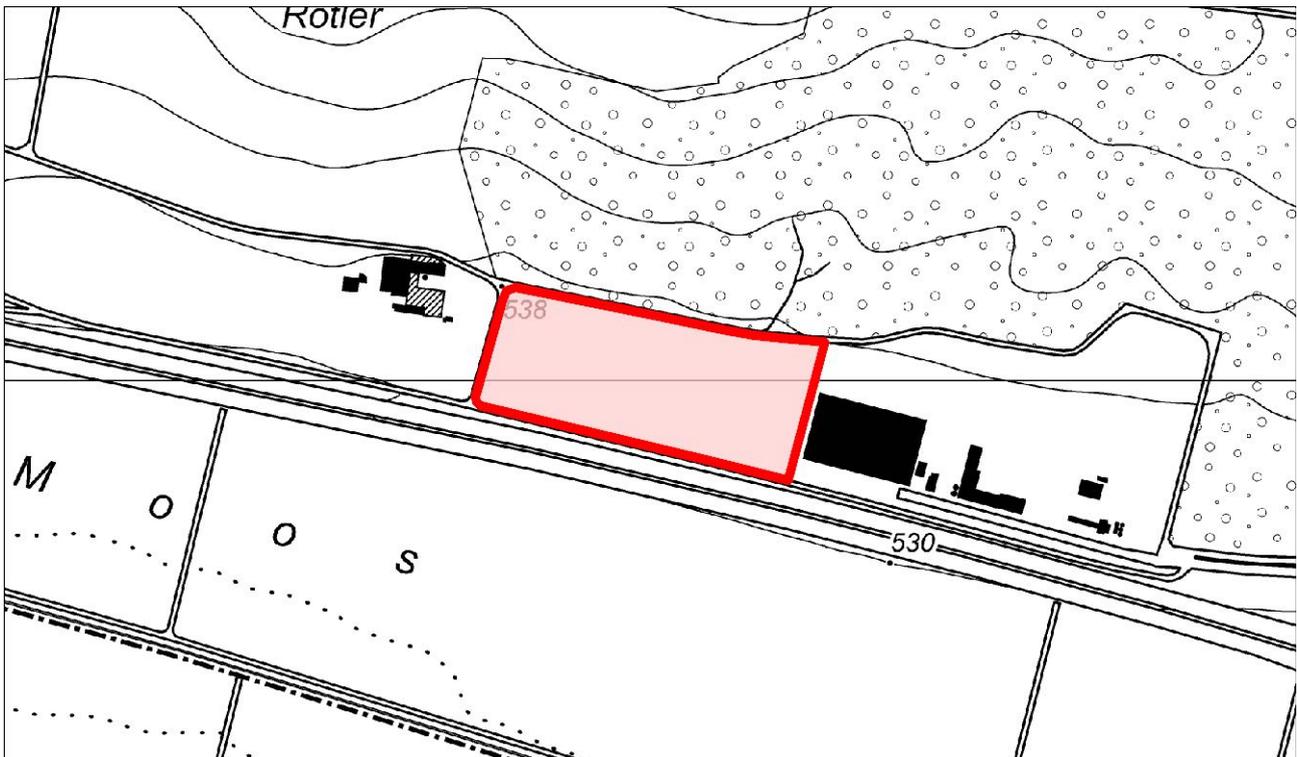
BBS.S-VA.02.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung
Arbeiten**



**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin
2031

Planungs-/Finanzierungsschritt
Einzonung

Federführende Stelle

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb /
Stand der Planung**

Erweiterung des bestehenden Baustoffcenters mit Betonproduktion, Materialbewirtschaftung und Bodenwaschanlage der Novakies AG. Das Baustoffcenter verfügt über bewilligte Kapazitäten von total 100000 m³ oder 180000 Tonnen Material pro Jahr. Dabei sind für die Bodenwaschanlage 100000 t/Jahr bewilligt. Die bestehenden Platzverhältnisse reichen bei weitem nicht aus, um die vorgesehen und bewilligten Tonnagen zu waschen. Die Tonnagen, die aus Platzgründen nicht angenommen werden können, müssen weiterhin auf Deponien oder in Bodenwaschanlagen im Raum Zürich gelagert werden. Dies widerspricht dem Sachplan Abfall des Kanton Bern und kann zu einem grossen Teil mit der Einzonung vermieden werden.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	ja	Antrag Aufnahme
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Kompensation FFF; Eine weitere Ausdehnung nach Westen ist ausgeschlossen (regionales Landschaftsschutzgebiet); die Gemeinde setzt das regionale Landschaftsschutzgebiet in der Ortsplanung grundeigentümerverschrieben um; Eine Einzoning ist ausschliesslich für ein ausserhalb des Einzugsgebiets des öffentlichen Verkehrs standortgebundenes störendes Vorhaben zulässig (Art. 11d Abs. 2a, Bst. b BauV); Wildtierschutz (Wildtierkorridor); bei weiterführenden Planungen sind die Waldabstände einzuhalten		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzoning (ha)	Betroffene FFF (ha)
	1.8	1.8	1.8
ÖV-EGK aktuell	keine		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten vorhanden. Die geplante Erweiterung führt zu keiner Veränderung der bewilligten Mengen und somit auch nicht zu einem gegenüber dem im UVB «Baustoffcenter Lätti» vom 27.4.2017 beschriebenen Situation erhöhten Verkehrsaufkommen.		

Massnahmenpaket Siedlung

Verkehrsintensive Vorhaben

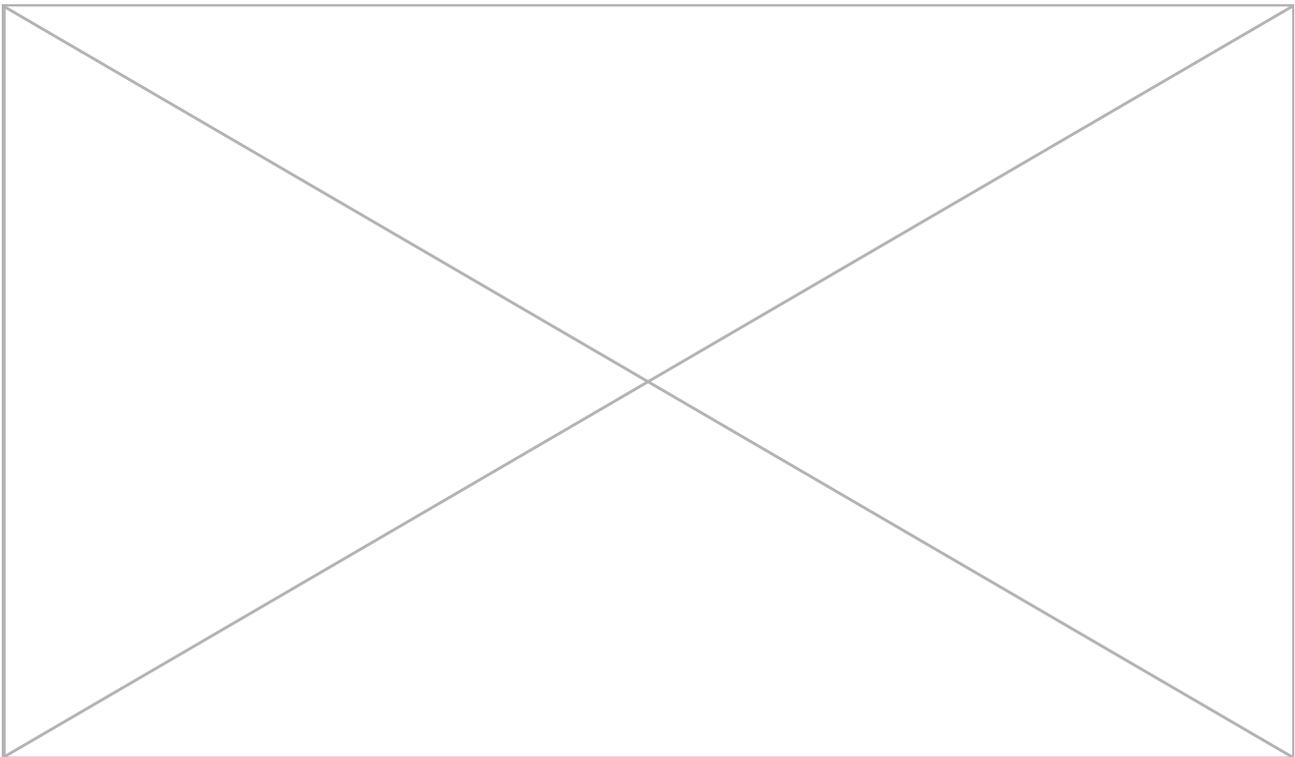
BBS.S-VIV.01

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
VIV-Standort



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinden	AGR, AÖV, AUE, AWI, TBA-OIK
Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)	<p data-bbox="454 1597 568 1619">Einleitung</p> <p data-bbox="454 1630 1433 1899">Verkehrsintensive Vorhaben (ViV nach Art. 91a ff Bauverordnung) 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 bzw. der regionale Richtplan setzt die bundesrechtliche Planungspflicht um. Kanton, Regionen und Gemeinden stimmen so die Ziele der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und die Umweltziele aufeinander ab. Sie schaffen die Voraussetzungen, um ViV an wichtigen kantonalen und regionalen Standorten anzusiedeln oder an geänderte Bedürfnisse anzupassen.</p> <p data-bbox="454 1944 584 1966">Zielsetzung</p> <p data-bbox="454 1977 1401 2072">Die regionalen ViV-Standorte werden im RGSK bezeichnet. Als regionale ViV-Standorte gelten Standorte für Vorhaben mit 2000 Fahrten bis und mit 5000 Fahrten pro Tag.</p>	

Umsetzung

1. Für die Festlegung eines ViV-Standorts gelten die Planungsgrundsätze gemäss Massnahmenblatt B_02 des kantonalen Richtplans.
2. In den RGSK werden die regionalen ViV-Standorte bezeichnet sowie die kantonalen ViV-Standorte als Hinweis übernommen.
3. Eine Aktualisierung erfolgt gestützt auf die kantonalen Vorgaben im Rahmen der regelmässigen Überarbeitung des RGSK.
4. Für die eigentümergebundene Umsetzung auf Ebene der Nutzungsplanung und Baubewilligung sind die Gemeinden verantwortlich.
5. Für bestehende ViV-Anlagen gilt vorbehältlich abweichender Bestimmungen des Bundesrechts die Besitzstandsgarantie im Sinne von Art. 3 BauG. Wesentliche Änderungen stützen sich auf das neue Recht.
6. Die Betreiber und Betreiberinnen von ViV erfassen die effektiven Fahrten und teilen diese den Behörden mit.

Umsetzungsschritte

1. Gestützt auf die kantonalen Vorgaben sind bei Bedarf die bestehenden ViV-Standorte zu überprüfen sowie neue ViV-Standorte zu bezeichnen. Es ist wie folgt vorzugehen (siehe Planungsgrundsätze gemäss kantonalen Richtplan):
 - Prüfung der Standortanforderungen
 - Stufengerechte Klärung der erwarteten Auswirkungen (Standort, Luft und Lärm, Strassenkapazitäten)
 - Prüfung der Verträglichkeit des ViV-Standorts und Nachweis der erforderlichen verkehrlichen Kapazitäten
2. Das Monitoring ist im Rahmen der Überarbeitung des RGSK vorzunehmen.

Teilmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Fahrtenobergrenze	Koordinationsstand RGSK
BBS.S-VIV.01.01	Biel, Bözingenfeld Rolex	2'550	Ausgangslage
BBS.S-VIV.01.03	Aarberg, Alte Ziegelei	2'300	Ausgangslage
BBS.S-VIV.01.04	Biel, Bözingenfeld Hornbach	2'900	Ausgangslage
BBS.S-VIV.01.05	Biel, Spitalzentrum*	3'580	Ausgangslage

Bemerkungen zu den einzelnen Standorten

* freiwillige Beschränkung auf 2'800 Fahrten (exkl. Ambulanz, Notfälle und Anlieferungen). Nach Aufnahme der Spitalnutzung am neuen Standort in Brügg ist der regionale ViV Standort aufzuheben.

Regionale ViV-Standorte mit bestehenden und geplanten ViV-Anlagen:

- S-VIV.01.01 Biel, Bözingenfeld Rolex

Bestehende ViV-Anlagen nach altem Recht (Besitzstand)

- S-VIV.01.03 Aarberg, Alte Ziegelei

- S-VIV.01.04 Biel, Bözingenfeld Hornbach

- S-VIV.01.05 Biel, Spitalzentrum

Hinweis: Kantonale ViV-Standorte

1) Biel, Bözingenfeld Centre Boujean Fahrtenobergrenze: 7'000, bewilligte Fahrtenzahl: 7'000

2) Biel, Bözingenfeld Stades de Bienne Fahrtenobergrenze: Fussball 4'000, Eishockey < 2'000 bewilligte Fahrtenzahl: Fussball 4'000, Eishockey 2'000

3) Biel, Masterplan Coop Fahrtenobergrenze: 6'000 bewilligte Fahrtenzahl: 6'000

4) Brügg, Industrie- und Gewerbezone Centre Brügg Fahrtenobergrenze: 9'150 bewilligte Fahrtenzahl: 9'150

5) Lyss, Bahnhof Lyssbachpark Fahrtenobergrenze: 5'200 bewilligte Fahrtenzahl: 5'200

6) Brügg, Spitalneubau Biel-Brügg Fahrtenobergrenze 2'800 bewilligte Fahrtenzahl: 2'800

Fahrtenobergrenze:

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

Fahrtenzahl:

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

**Bezug zu weiteren
Massnahmen****Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Kantonale Bauverordnung, Artikel 91a ff
- Kantonaler Richtplan 2023 (Zielsetzung B16, Massnahme B_02)
- Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015/2030

Massnahmenpaket Tourismus

Vorranggebiete Tourismus / Freizeit / Erholung

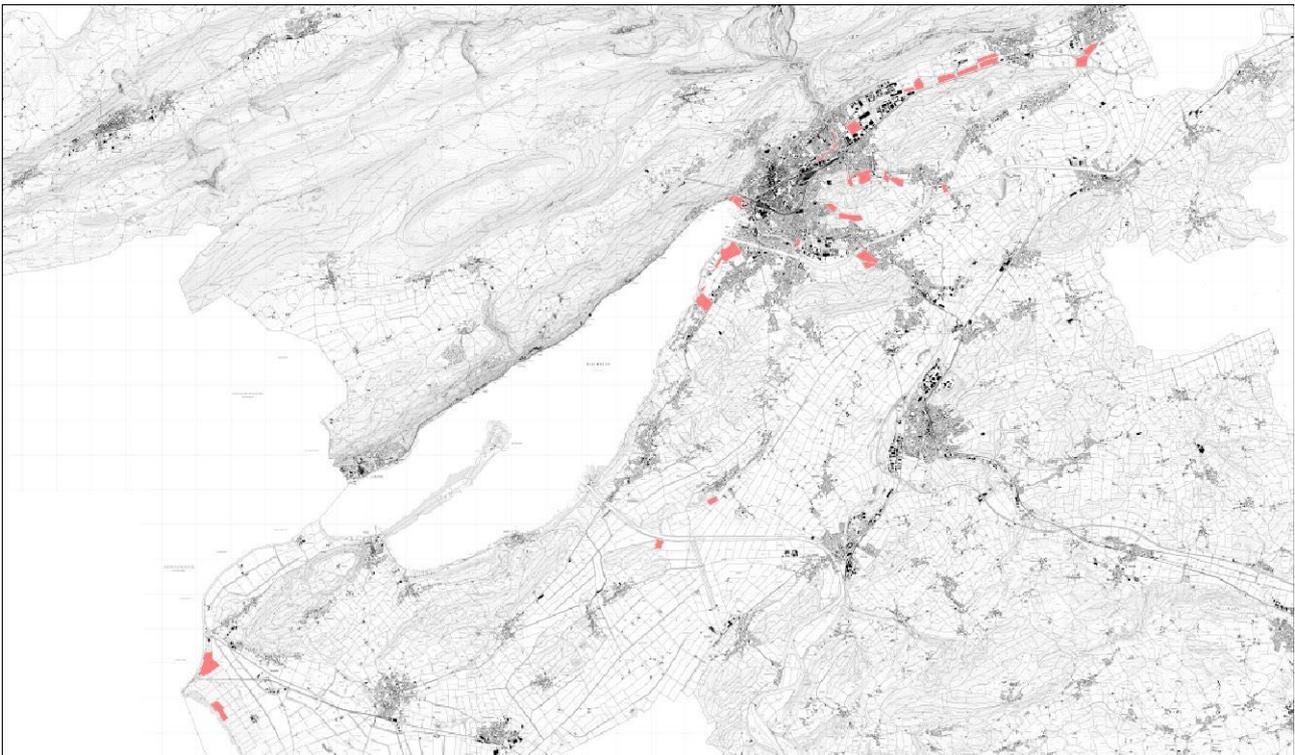
BBS.T-V.01

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Freizeit, Erholung, Tourismus

Unterkategorie
**Vorranggebiet
Tourismus/Freizeit/Erholung**



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinden

Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

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

Massnahmen:

1. Die in der Übersichtskarte dargestellten Vorranggebiete Freizeit / Erholung gelten als Optionen für die Aufnahme öffentlicher, halb-öffentlicher oder privater Angebote im Bereich Freizeit, Sport, Erholung, Kultur oder Tourismus.
2. Die Gemeinden erhalten den Planungsspielraum in den Vorranggebieten Freizeit / Erholung und erlassen bei Bedarf die nötigen planungsrechtlichen Grundlagen.
3. Die Region koordiniert die Standortevaluation für publikumsintensive Erholungs- und Freizeitanlagen in Berücksichtigung der örtlichen Eignungen, insbesondere der Erschliessungsvoraussetzungen der massgeblichen Verkehrsarten.

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

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

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

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

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

8. Die Erholungsgebiete werden mit attraktiven Langsamverkehrsrouten erschlossen.

**Teilmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK- Umsetzungspriorität
BBS.T-V.01.01	Camping Fanel, Ersatzstandort Tannenhof	1 (2025-2031)

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

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

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Tourismus

Camping Fanel, Ersatzstandort Tannehof

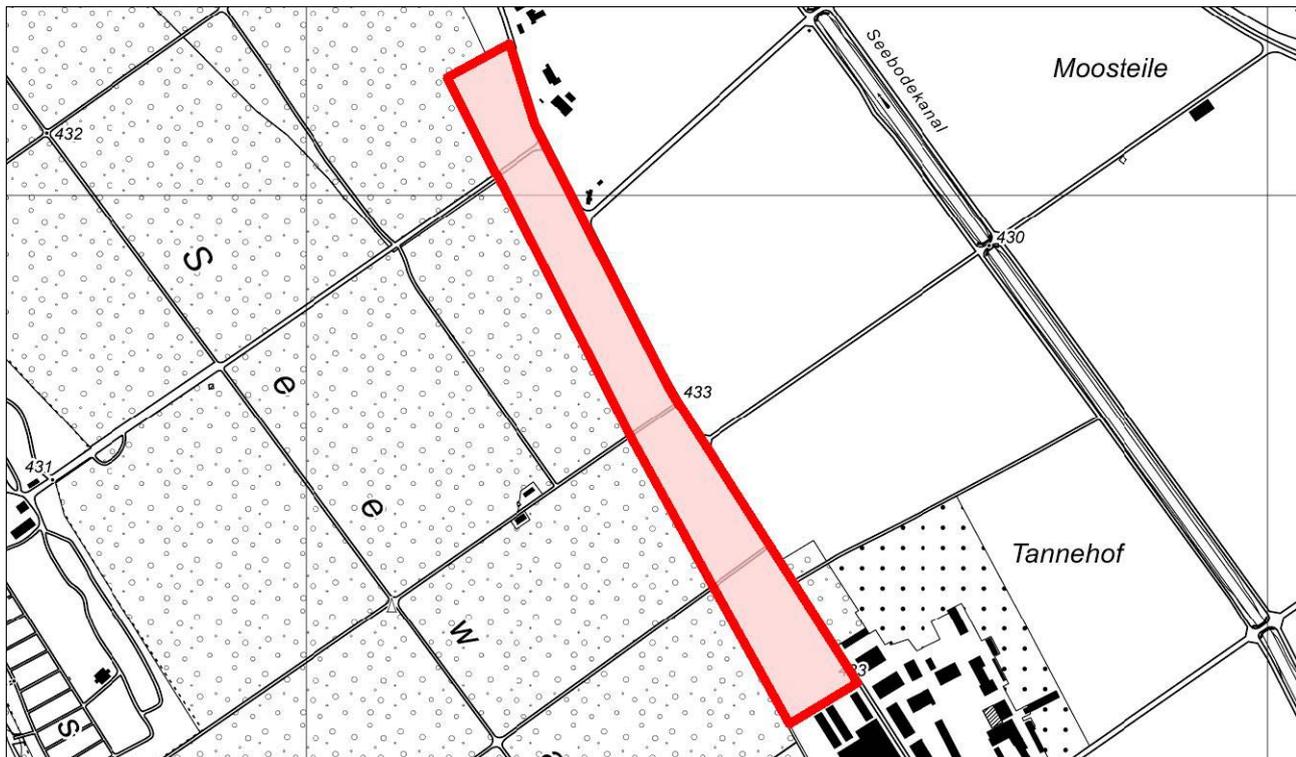
BBS.T-V.01.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Freizeit, Erholung, Tourismus

Unterkategorie
**Vorranggebiet
Tourismus/Freizeit/Erholung**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2031	Planungs-/Finanzierungsschritt Einzonung	Federführende Stelle
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Gemeinde	Weitere Beteiligte	
Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung	Ersatzstandort für Camping Fanel Nächster Planungsschritt: Änderung Baurechtliche Grundordnung		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Zwischenergebnis	Kantonale Richtplanrelevanz nein	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Berücksichtigung der Grundsätze für Resorts gemäss kantonalem Richtplan; Nachweis der touristischen Wertschöpfung für das Seeland; Standortnachweis für die Beanspruchung von LN und FFF; Berücksichtigung der Schutzziele des Wasser- und		

Zugvogelreservats «Fanel»; Abstimmung mit den Schutzzielen des BLN-Objekts 1208
«Rive sud de lac de Neuchâtel»; Archäologie

Teilmassnahme Tourismus

Camping Fanel, Ersatzstandort Tannenhof Einzonung

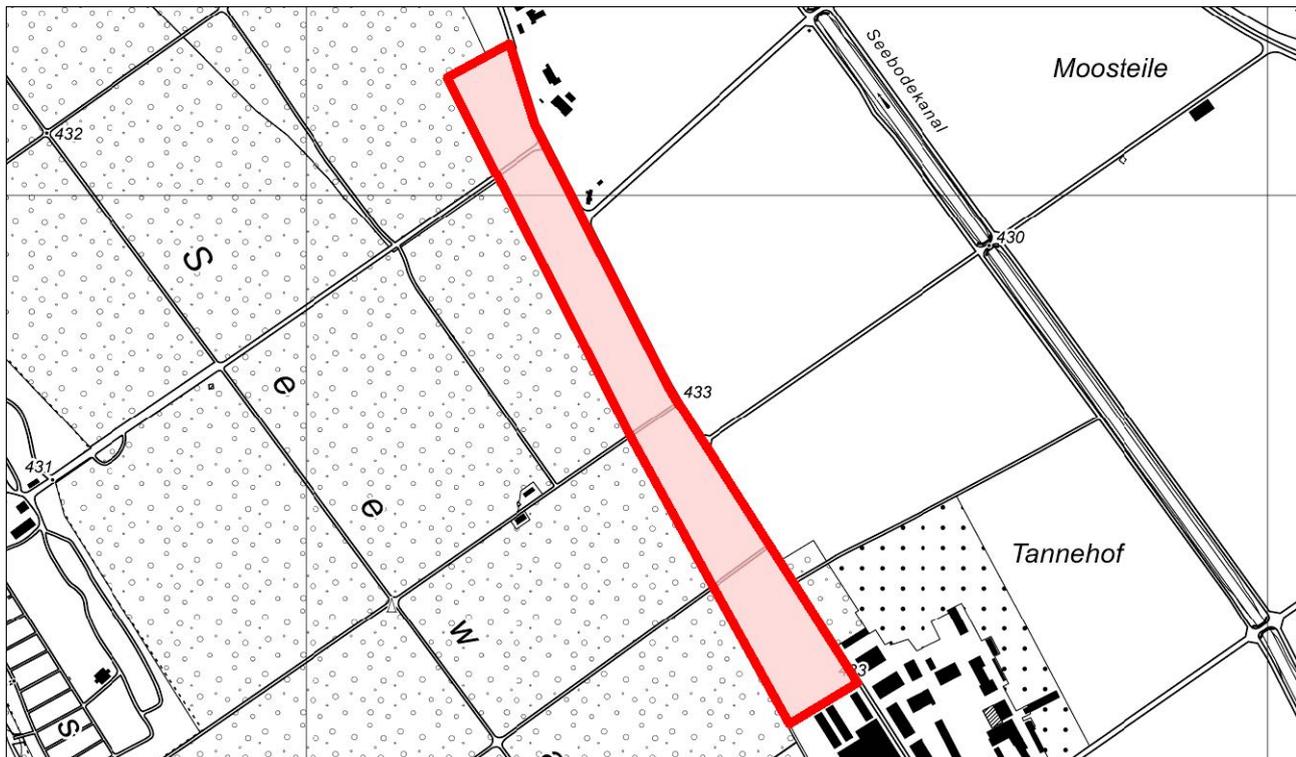
BBS.T-V.01.01

AP5-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Unterkategorie


**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

2031

Einzonung

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Massnahmenbeschrieb

Ersatzstandort für Camping Fanel

Nächster Planungsschritt: Änderung Baurechtliche Grundordnung

Zweckmässigkeit
Bezug zu Zukunftsbild

- Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen

Bezug zu Handlungsbedarf

- Punktuelle Siedlungserweiterungen

	Bezug zu Teilstrategie	- Entwicklungspotenziale nutzen - Bedarf für Siedlungserweiterungen periodisch prüfen - Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit.
	Siedlung (WK 2)	
	Sicherheit (WK 3)	Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit.
	Umwelt (WK 4)	Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Zwischenergebnis	nein
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung		
Flächenbeanspruchung FFF (ha)	1.8	
Bezug zu weiteren Massnahmen	Interessenkonflikte mit anderen Nutzungen oder Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären.	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres		

7 Massnahmen Verkehr

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1

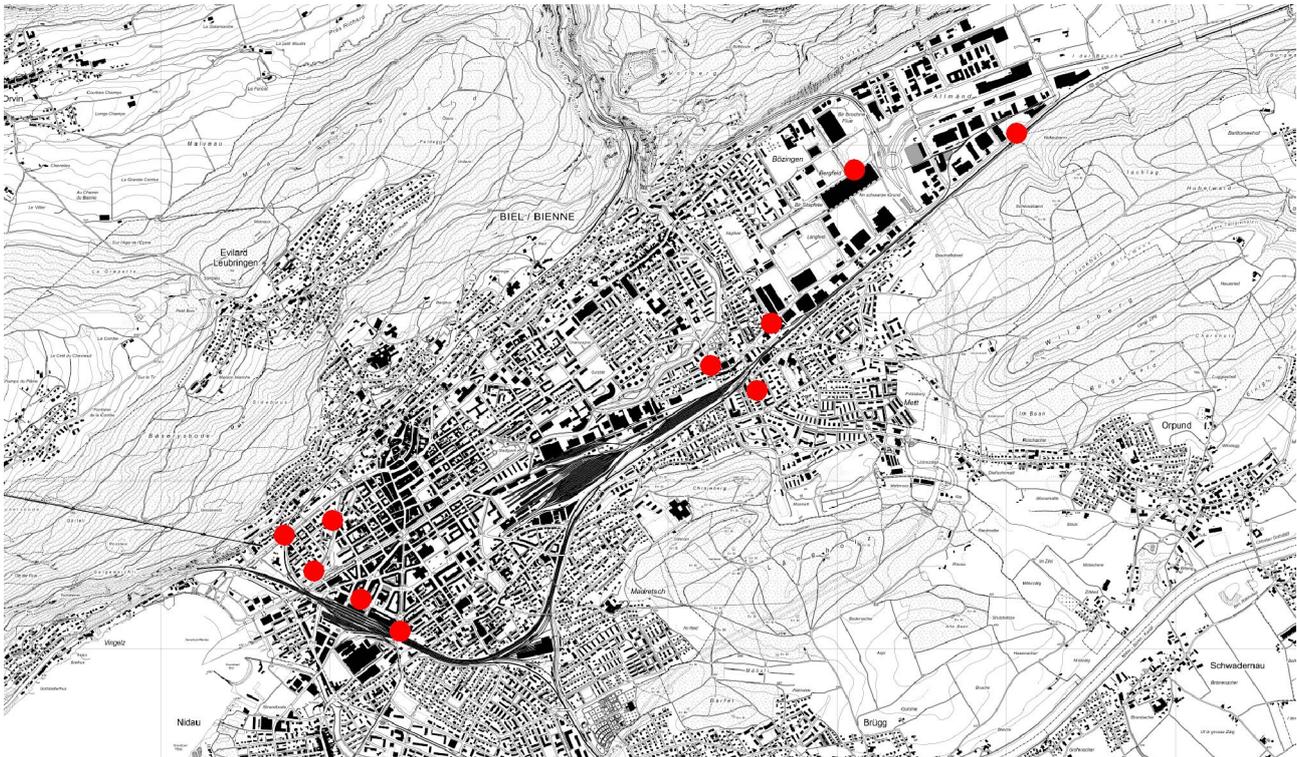
BBS.ÖV-Str.04

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

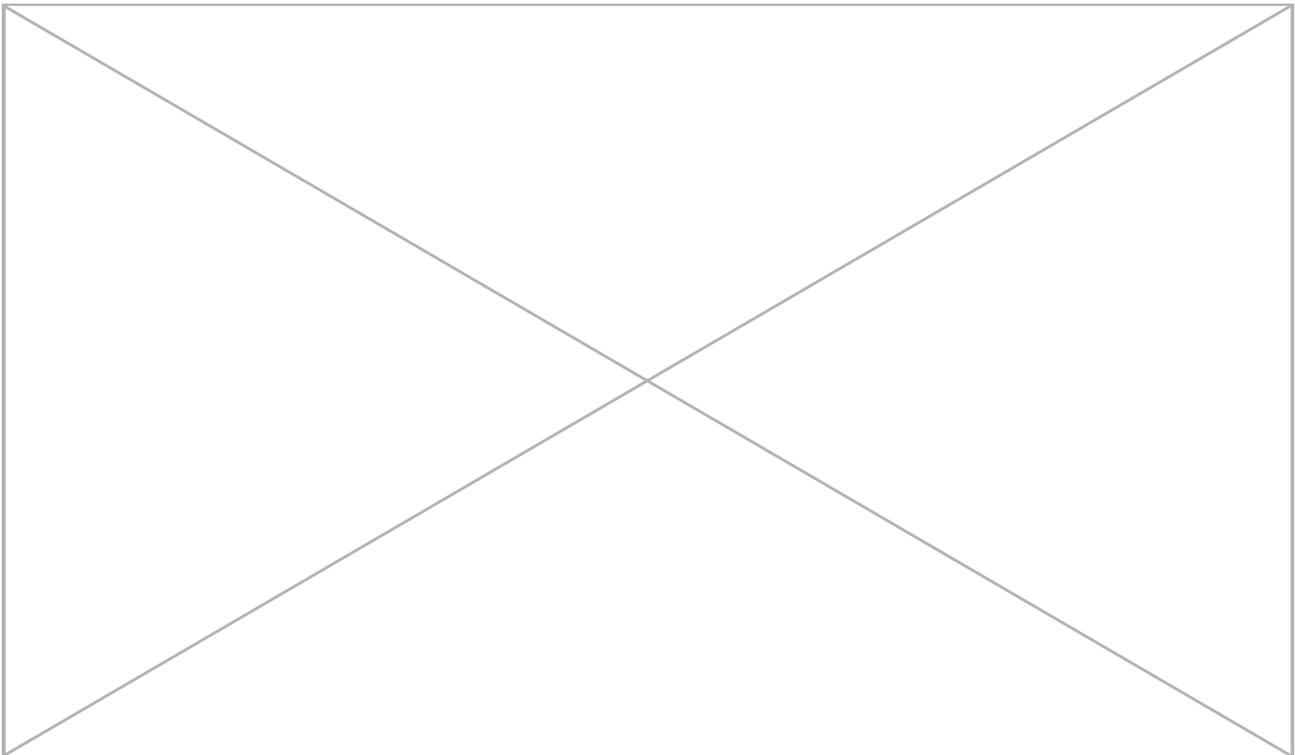
Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen ÖV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		Transportunternehmen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)		Baubeginn	
	4.00		01.01.2028	
		Inbetriebnahme		
		31.12.2032		
Finanzierungsschlüssel	-			



- Massnahmenbeschrieb** Infrastrukturänderungen, die für die Umsetzung des ÖV-Konzepts 2035 erforderlich sind (wie z.B. neue Bushaltestellen aufgrund von Änderungen der Linienführung, Anpassung von Kreuzungen, Installation von Priorisierungssampeln für Busse usw.). Betroffene Buslinie und Massnahmenarten (nicht abschliessende Liste, da das regionales Angebotskonzept noch nicht vom Grossen Rat des Kantons Bern genehmigt wurde):
- Verlängerung Linie 1 nach Bözingenfeld: Neubau Terminus Bahnhof Bözingenfeld (evtl. aus zeitlichen Gründen in einer ersten Phase mit Provisorien)
 - Linienführung Linie 6 via Spitalstrasse: Buspriorisierung Lichtsignalanlage Seevorstadt/Spitalstrasse
 - Neue Linie 7 nach Stadien: Neue Haltekante bei Stadien
 - Neuen Linien 7 und 10: neue Warteposition am Bahnhof für betriebliche Verknüpfung
 - Linienführung 11, 70, 71 via Viaduktstrasse: Lichtsignalanlage Seevorstadt/Viaduktstrasse (evtl. aus zeitlichen Gründen in einer ersten Phase mit Provisorien).
 - Neue Haltestelle auf Poststrasse (Linien 3, 4, 10, 72)
 - Neue Haltestellen auf Viaduktstrasse (Linien 11, 70, 71)
 - Neue Haltestelle Bahnhof Mett bei Knoten Orpundstrasse/Mettlenweg (Linien 3, 4, 7, 72, 73), (evtl. aus zeitlichen Gründen in einer ersten Phase mit Provisorien)
 - Neue Haltestelle Längfeldweg bei Knoten Bürenstrasse/Poststrasse (Linien 7, 10, 73)
 - Neue Haltestelle Murtenstrasse: Linien 1,3, (evtl. aus zeitlichen Gründen in einer ersten Phase mit Provisorien)

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2026	Studie	Gemeinde
01.01.2027	Vorprojekt	Gemeinde
01.01.2029	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde

01.06.2029	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
01.01.2028	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand	Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand
	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen** -

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** - ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel, 2023
- Regionales ÖV-Angebotskonzept Biel-Seeland-Berner Jura 2027-2030, 2025

Einzelmassnahme Verkehr

Nidau, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1

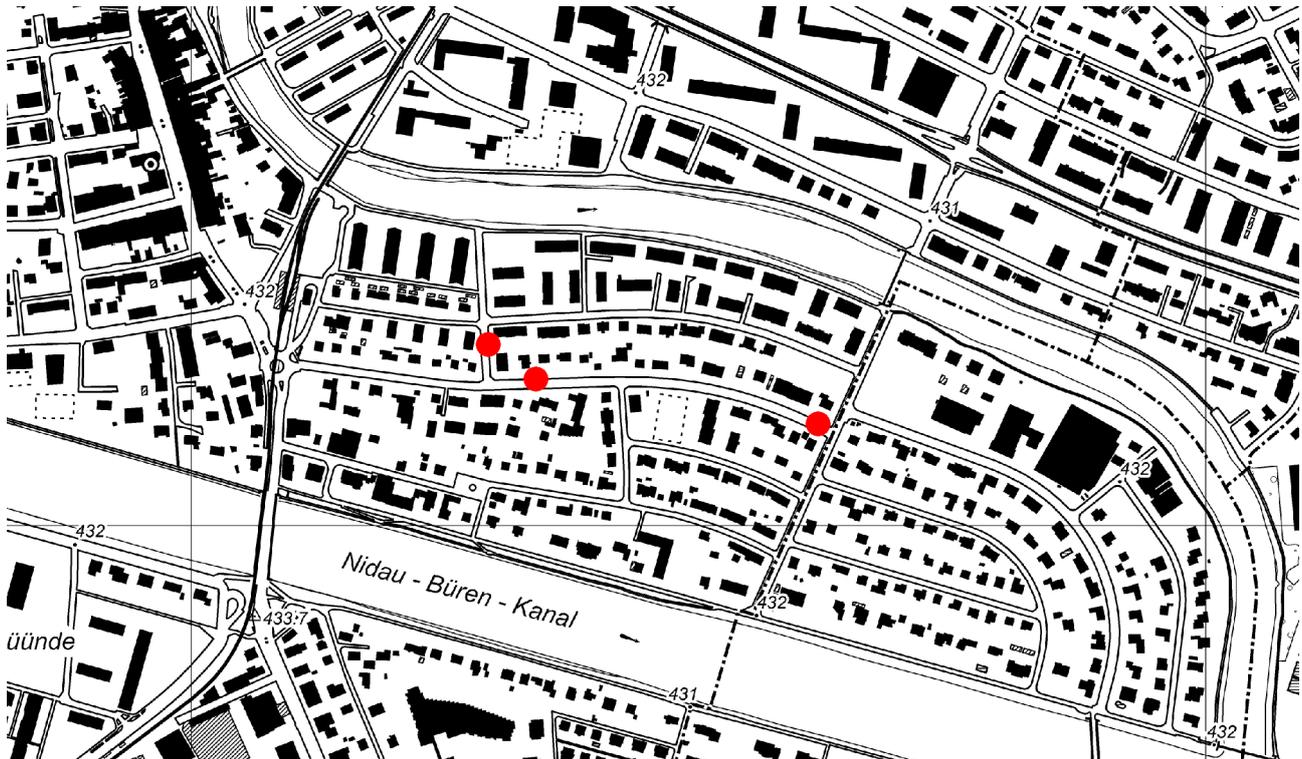
BBS.ÖV-Str.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

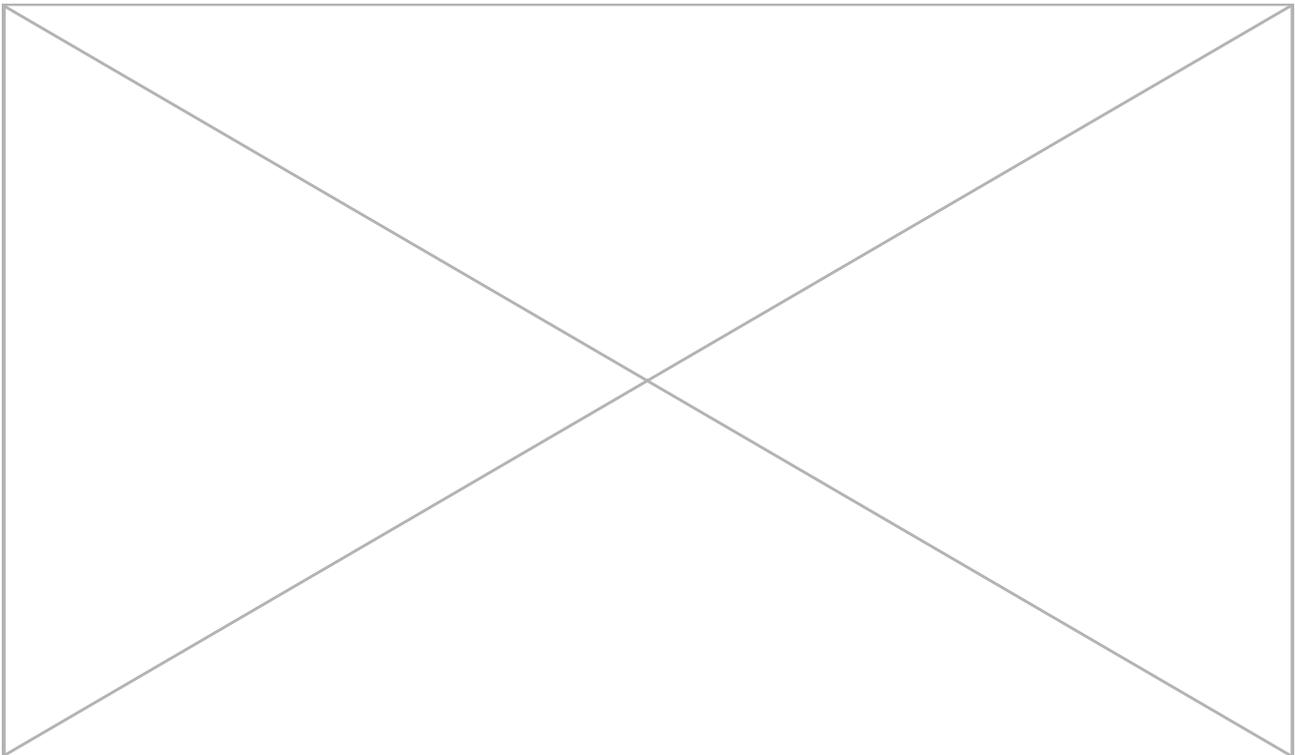
Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen ÖV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle			Weitere Beteiligte	
	Gemeinde			Transportunternehmen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme		
	0.50	01.01.2030	15.12.2030		

Finanzierungsschlüssel



Massnahmenbeschrieb Busnetzerweiterung gemäss ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel. Drei neue Fahrbahnhaltestellen (inkl. Endhaltestelle) für die Erschliessung des Aalmattenquartiers in Nidau (Verlängerung bestehende Linie im Ortsnetz) inkl. punktuelle Anpassungen des Trottoirs und von Knoten (Befahrbarkeit für Busse).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2028	Studie	Gemeinde
01.01.2029	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
01.06.2029	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
01.01.2030	Baubeginn	Gemeinde
15.12.2030	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Kantonaler Richtplan	
Festsetzung	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel, 2023
- Regionales ÖV-Angebotskonzept Biel-Seeland-Berner Jura 2027-2030, 2025

Einzelmassnahme Verkehr

Studen/Busswil/Lyss, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1

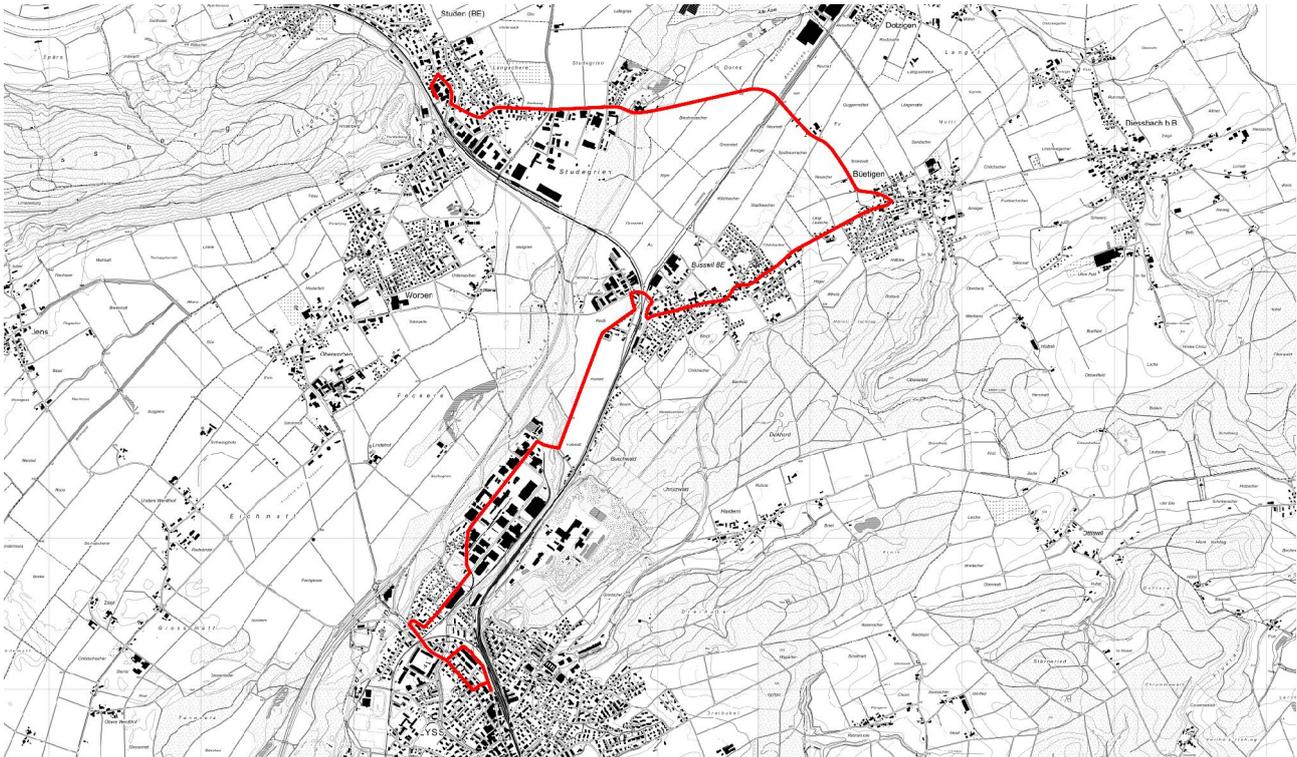
BBS.ÖV-Str.06

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen ÖV



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

TBA-OIK III

Weitere Beteiligte

Gemeinden, Region,
Transportunternehmen

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

1.50

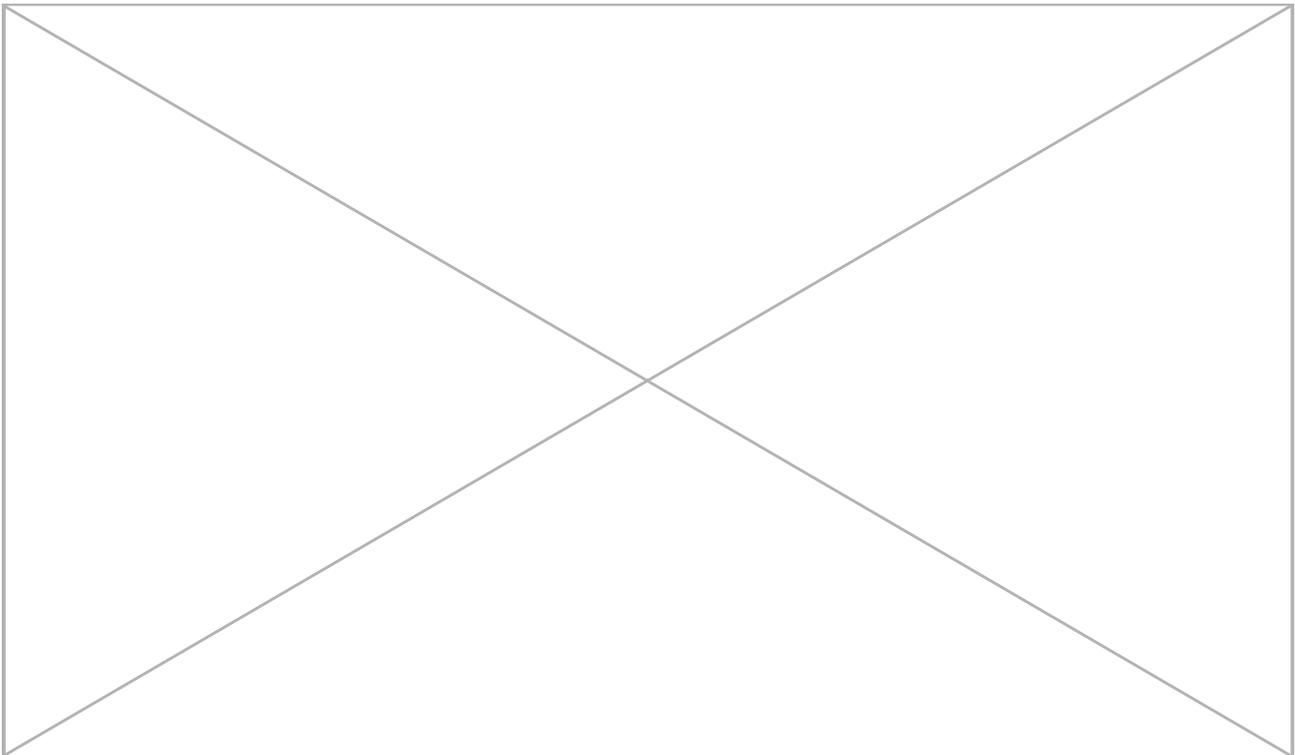
Baubeginn

01.01.2029

Inbetriebnahme

31.12.2029

Finanzierungsschlüssel



Massnahmenbeschrieb Einrichten neue Busstrecke Studengrien – Busswil – Industriering Lyss – Lyss Bahnhof (Umfangreicher Ausbau Strassen und Haltestellen Gemeinde Lyss-Busswil). Neue Bushaltestellen für die Erschliessung der Arbeitsschwerpunkte ESP Studengrien und Lyss-Nord (neue Linie Studen-Busswil-Bütigen-Lyss Nord-Lyss Bahnhof)

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2027	Studie	TBA-OIK III
01.01.2028	Finanzierungsbeschluss	TBA-OIK III
01.06.2028	Plangenehmigung/Baubewilligung	TBA-OIK III
01.01.2029	Baubeginn	TBA-OIK III
31.12.2029	Inbetriebnahme	TBA-OIK III

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Kantonale Richtplanrelevanz	
Kantonale Richtplanrelevanz	
Festsetzung	

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** - ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel, 2023
- Regionales ÖV-Angebotskonzept 2027-2030, 2025

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 2

BBS.ÖV-Str.07

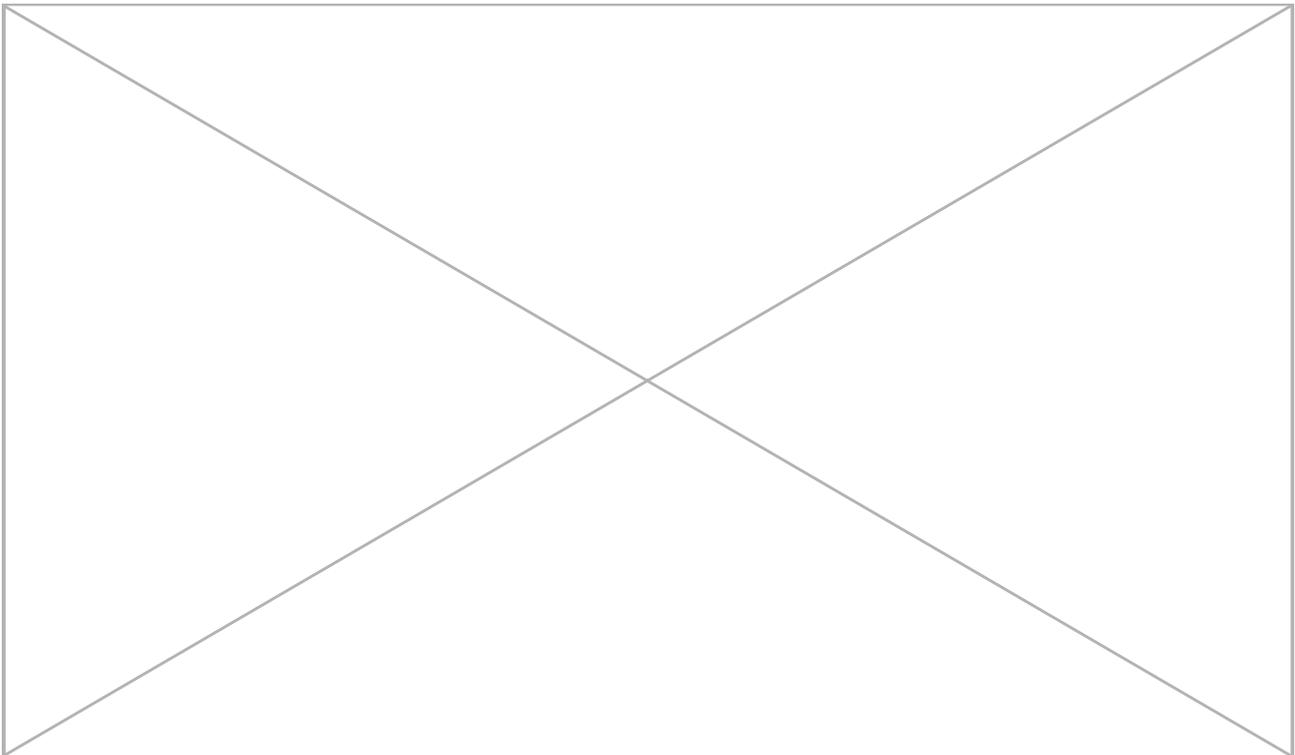
RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen ÖV

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
		Gemeinde		Transportunternehmen
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.00	01.01.2034	31.12.2037	
Finanzierungsschlüssel				



Massnahmenbeschrieb Infrastrukturänderungen, die für die Umsetzung des ÖV-Konzepts 2035 erforderlich sind (wie z.B. neue oder rückzubauende Bushaltestellen aufgrund von Änderungen der Linienführung, Anpassung von Kreuzungen, Installation von Priorisierungsampeln für Busse usw.). Inkl. Neue Bushaltestellen für bessere Erschliessung des Arbeitsschwerpunkts Brüggmoos (neue Tangentiallinie Ipsach-Brügg).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2033	Studie	Gemeinde
01.01.2034	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
01.06.2034	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
01.01.2034	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2037	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand	Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
<hr/>		
	Zwischenergebnis	
<hr/>		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres - ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel, 2023
 - Regionales ÖV-Angebotskonzept Biel-Seeland-Berner Jura 2027-2030, 2025

Einzelmassnahme Verkehr

Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Biel/Lyss

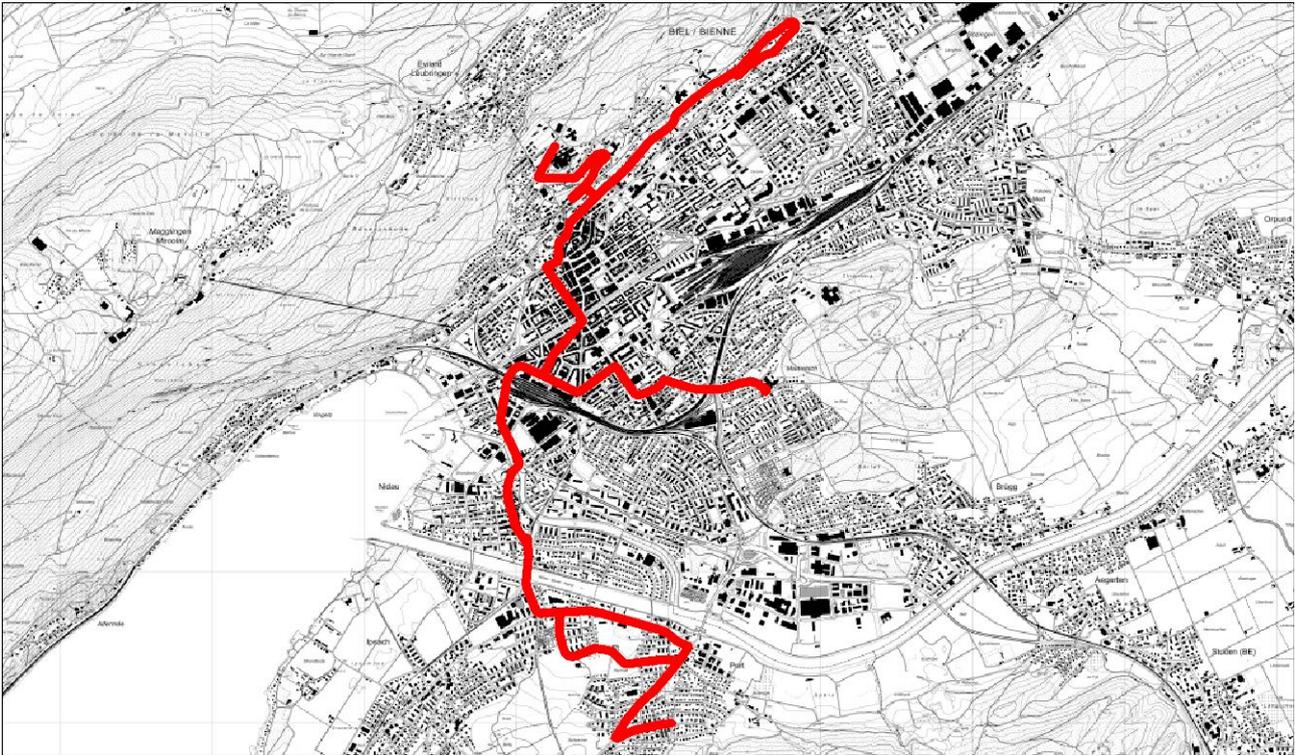
BBS.ÖV-E.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie
Elektrifizierung im ÖV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	AÖV	Biel/Bienne, RVK, Transportunternehmen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	29.82	01.01.2029	01.01.2030
Finanzierungsschlüssel	-		



Massnahmenbeschrieb

Diese Massnahme beinhaltet die gesamte Elektrifizierung aller betroffenen Buslinien der VB innerhalb der Agglomeration Biel/Bienne-Lyss.

Die Flottenstrategie 2023 der Verkehrsbetriebe Biel (VB) machte deutlich, dass der wirtschaftlich und betrieblich sinnvollste Ansatz zur Elektrifizierung des bestehenden Ortsnetzes der Agglomeration Biel/Bienne im Betrieb eines leistungsfähigen Fahrleitungsnetzes und der Beschaffung von Batterietrolleybussen besteht. Die Regionallinien sollen mittels Depotladern elektrifiziert werden. Die Umsetzung der Elektrifizierung des aktuellen Liniennetzes erfolgt in zwei Ausbausritten: Im Jahr 2027 und im Jahr 2031.

Da der Ausbauschritt 2027 Gegenstand des AP 4 war, zeigt das vorliegende Massnahmenblatt den Investitionsbedarf für den geplanten Ausbauschritt 2031.

Das ÖV-Konzept 2035 wird voraussichtlich nicht gemäss initialer Planung (Stand 21.06.2023) umgesetzt werden können, da der aktuell in Vernehmlassung befindliche Angebotsentwurf der RVK1 bereits verschiedene Anpassungen (siehe Anhang Städtisches Netz 2027 gemäss Angebotskonzept) beinhaltet:

- Durchbindung Linie Rebenweg nicht zum Spitalzentrum, sondern Richtung Güterbahnhof (Liniennummer 11)
- Kombinierte Linien 7/10 zwischen Bahnhof Biel und Bözingenfeld
- Separater Umlauf Pieterlen – Bahnhof Biel statt Durchbindung nach Grenchen Nord (Exkurs: Vorschlag VB Liniennummer 13 statt Integration in Linie 10)

Im Folgenden wird für die Phase 2031 teilweise von einem Fortbestand des VB-Netzes 2027 mit folgenden Modifikationen (auf Basis des ÖV-Konzeptes 2035) ausgegangen:

- Verlängerung Linie 1 bis Bahnhof Bözingenfeld
- Solo-Linien vom Spitalzentrum nach Nidau via Zentral-/Salzhausstrasse

a) Fahrzeugbedarf Ortsverkehr

Für den geplanten Ausbauschritt 2030 der VB wird eine Fahrzeugflotte von insgesamt 55 Bussen benötigt. Dies führt unter Berücksichtigung des bereits vorhandenen Fahrzeugparks und der notwendigen Reserve zu folgendem Anschaffungsvolumen im

Jahr 2030:

- 11 Doppelgelenk-Batterietrolleybusse 24 m (Spitzenbedarf im 10-Minutentakt 9 Busse, 2 Reservefahrzeuge)
- 9 Standard-Batterietrolleybusse 12m (Spitzenbedarf von 12 Busse auf den Linien 5, 6, 8 und 13, 6 haben wir bereits, 3 Reservefahrzeuge)
- 3 Midi-Depotlader 10m (Spitzenbedarf von 2 Fahrzeuge auf Linie 11, 1 Reservefahrzeug)

Es werden keine Gelenk-Batterietrolleybusse benötigt, da auf den Linien 2, 3, 4, 7, 9 und 10 im Spitzenbedarf 20 Busse nötig sind, wir aber bereits 26 haben (6 Reservefahrzeuge).

Die Mehrkosten für die Umstellung von Diesel- auf Trolleybusantrieb belaufen sich auf CHF 19.9 Mio. (siehe Anhang Kostenübersicht_BBS.ÖV-E.02).

b) Fahrzeugbedarf Regionalverkehr

Für die bisherigen Linien 70 und 71 und die Moonliner-Linien werden 6 Fahrzeuge benötigt.

Im Falle eines Betriebes der Tangentiallinie Ipsach – Brügg (Vorschlag Liniennummer 14) und der Linie Lyss – Buswil (Vorschlag Liniennummer 76) würden nochmals 6 Depotlader-Solo benötigt. Hier ergeben sich Synergien bei der Reservehaltung. Mit Reservefahrzeugen sind dementsprechend insgesamt 13 Fahrzeuge nötig. Da es sich aber um Regionalverkehr handelt, werden diese nicht weiter behandelt.

c) Oberleitung Ortslinien

Der notwendige Ausbau der Oberleitung für das bestehende Ortsnetz für den Schritt 2027 wurde im AP4 beantragt. Mit der Umsetzung der oben beschriebenen Änderungen entsteht zusätzlicher Bedarf. Der Übersichtsplan des Fahrleitungsnetzes (siehe Bericht ÖV-Konzept 2035) zeigt auf, welche Infrastrukturmassnahmen für die 2. Phase der Elektrifizierung des Ortsverkehrs auf Basis des ÖV-Konzeptes 2035 notwendig werden. Diese 2. Phase bezieht sich ausschliesslich auf die Linien 5, 6 und 8. Die restlichen Ortsbuslinien (ausser 11) können mit dem im Rahmen der 1. Elektrifizierungsphase erweiterten Netz betrieben werden.

Es sind folgende Ausbauschritte vorgesehen:

- Für die Linien 5 und 6 wird die Fahrleitung über 700m vom Zentralplatz über die Zentralstrasse bis zur Kreuzung Mattenstrasse verlängert.
- Für die Linien 6 und 8 wird in der Salzhausstrasse eine Fahrleitung ergänzt. Zudem braucht es für die Netzstabilität des Oberleitungsnetzes folgende Massnahmen:
 - Neue Trafo- und Gleichrichterstation in Nidau
 - Gleichrichterausbau Zentralplatz und Verbindungsleitung
 - Gleichrichterausbau Blumenstrasse und Verbindungsleitung

Die Investitionskosten für den Fahrleitungsausbau für den 2. Elektrifizierungsschritt des Ortsnetzes beläuft sich nach auf CHF 8.4 Mio.

d) Ladepunkt

Die Umsetzung Elektrifizierung (Phase 2) sieht vor, sämtliche Dieselbusse durch Batterie-Trolleybusse oder Depotlader zu ersetzen. Zur Vermeidung von unzureichenden Ladezuständen auf der Linie 5 im Umleitungsfall wird ein Ladepunkt an der Endhaltestelle «Spitalzentrum» benötigt. Zusätzlich kann diese Ladestation auch als Stützladung für die Linie 6 dienen. Zudem sollen am Bahnhof zwei weitere Ladepunkte installiert werden. Diese ermöglichen eine Zwischenladung bei Extrafahrten und Bahnersatz.

Die Investitionskosten für die Ladestationen belaufen sich auf CHF 1.5 Mio. (siehe

Anhang Kostenübersicht Elektrifizierung). Für die Unterbringung der Gleichrichteranlagen wird der Netzbetreiber Räumlichkeiten zur Verfügung stellen, womit das Vorhaben kostengünstig realisiert werden kann.

Fazit

Im Zeitraum des Agglomerationsprogramms 5. Generation handelt es sich konkret um folgende Massnahmen:

- Beschaffung von 3 elektrisch betriebenen Miditrolleybussen, 9 Standardtrolleybusse und 11 Doppelgelenktrolleybusse. Anrechenbare Kosten: CHF 19.9 Mio.
- Den Fahrleitungsausbau für den 2. Elektrifizierungsschritt des Ortsnetzes. Anrechenbare Kosten: CHF 8.4 Mio.
- 3 Ladestationen. Anrechenbare Kosten: CHF 1.5 Mio.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2023	Studie	AÖV

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2028	Finanzierungsbeschluss	AÖV
01.06.2028	Plangenehmigung/Baubewilligung	AÖV
01.01.2029	Baubeginn	AÖV
01.01.2030	Inbetriebnahme	AÖV

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kostenübersicht_BBS.ÖV-E.02 (Excel)
- Kostenübersicht Elektrifizierung Biel (Excel)
- Städtisches Netz 3031 gemäss ÖV Konzept 2035 (PDF)
- Städtisches Netz 2027 gemäss Angebotskonzept (PDF)
- Übersicht Fahrleitungsnetz (PDF)

Einzelmassnahme Verkehr

Elektrifizierung Depot VB in Agglomeration Biel

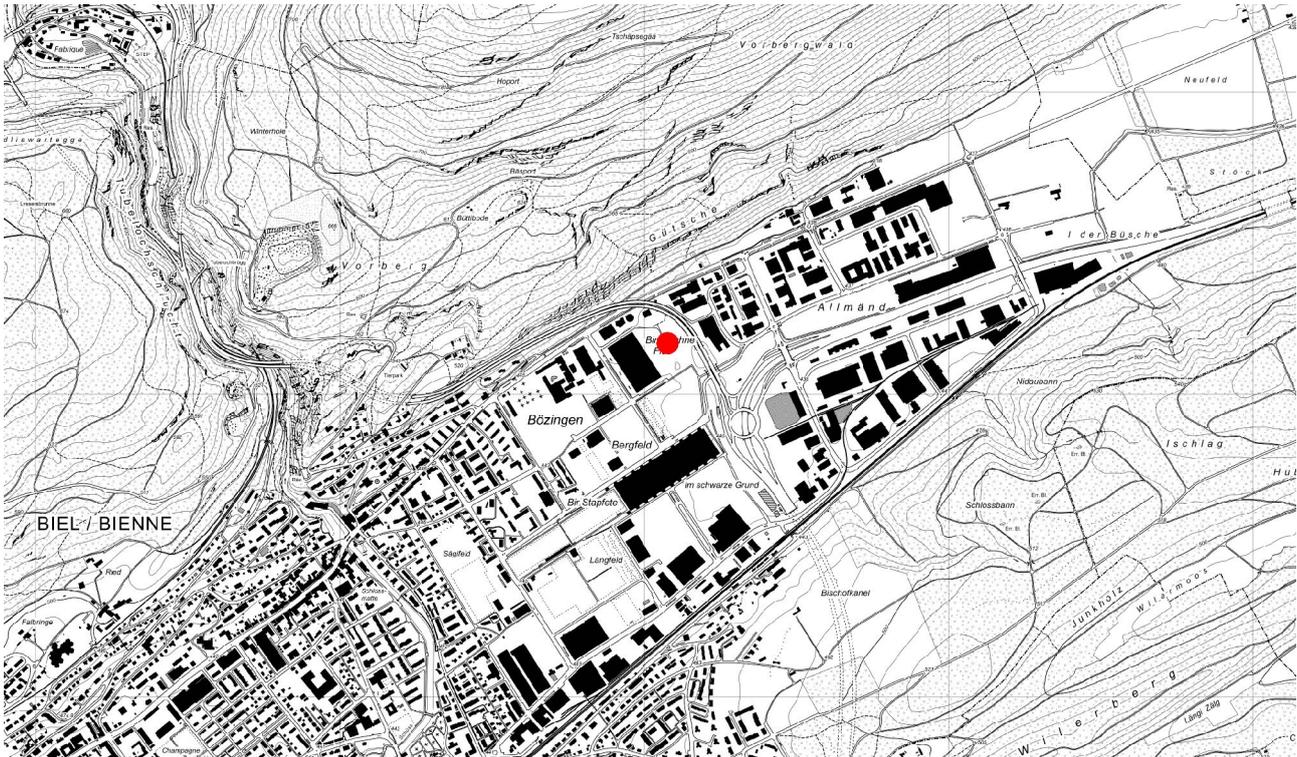
BBS.ÖV-E.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr

Unterkategorie
Elektrifizierung im ÖV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	AÖV		Biel/Bienne, RVK, Transportunternehmen
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	27.00	01.01.2029	01.01.2030
Finanzierungsschlüssel	-		



Massnahmenbeschrieb

Diese Massnahme beinhaltet die Mehrkosten für die Elektrifizierung beim Bau eines neuen Depots für die neue und wachsende Busflotte der VB (Regional- und Ortsverkehr).

Die Flottenstrategie 2023 der Verkehrsbetriebe Biel (VB) machte deutlich, dass der wirtschaftlich und betrieblich sinnvollste Ansatz zur Elektrifizierung des bestehenden Ortsnetzes der Agglomeration Biel/Bienne im Betrieb eines leistungsfähigen Fahrleitungsnetzes und der Beschaffung von Batterietrolleybussen besteht. Die Regionallinien sollen mittels Depotladern elektrifiziert werden. Die Umsetzung der Elektrifizierung des aktuellen Liniennetzes erfolgt in zwei Ausbausritten: Im Jahr 2027 und im Jahr 2031.

Da der Ausbauschritt 2027 Gegenstand des AP 4 war, zeigt das vorliegende Massnahmenblatt den Investitionsbedarf im Bereich Infrastruktur (Depot) für den geplanten Ausbauschritt 2031. Ein zweites Massnahmeblatt beschreibt den weiteren Investitionsbedarf für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur

Depotausrüstung

Für die Umsetzung der Elektrifizierung sind beim Depot-Neubau zusätzliche Anforderungen zu erfüllen. Diese beinhalten folgendes:

- Zwei redundante Trafostationen mit separaten Zuleitungen für die Nachladung der Regionallinien und Nachladung der Stadtlinien (Nachladung für die Ausfahrt)
- Ausrüstung Depot mit Depotladern mit entsprechenden Energiemanagementsystem
- Den Vorschriften entsprechende Dacharbeitsplätze mit Kran (Batteriehandling) und begehbare und verstellbare Bühne mit steckbaren Geländern, Berührungssichere Fahrleitungspunkte und automatisch abschaltbaren Elektrokomponenten gemäss BAV Vorschriften.
- Räume für die Zwischenlagerung defekter Traktionsbatterien gemäss den Vorschriften
- Räume für die Lagerung von neuen Traktionsbatterien mit der entsprechenden Überwachung und Nachladung
- Werkstattkran für Montage und Demontage von Ersatzteilen auf dem Dach
- Grössere Werkstatt für Doppelgelenktrolleybusse

Fazit

Im Zeitraum des Agglomerationsprogramms 5. Generation handelt es sich konkret um folgende Massnahmen:

Depotausrüstung: Anrechenbare Kosten: CHF 27 Mio.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2023	Studie	AÖV

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2028	Finanzierungsbeschluss	AÖV
01.06.2028	Plangenehmigung/Baubewilligung	AÖV
01.01.2029	Baubeginn	AÖV
01.01.2030	Inbetriebnahme	AÖV

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Kantonaler Richtplan_(KRP)

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kostenübersicht Elektrifizierung Biel (Excel)
- Städtisches Netz 3031 gemäss ÖV Konzept 2035 (PDF)
- Städtisches Netz 2027 gemäss Angebotskonzept (PDF)
- Übersicht Fahrleitungsnetz (PDF)

Einzelmassnahme Verkehr

Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz

BBS.KM-Mu.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

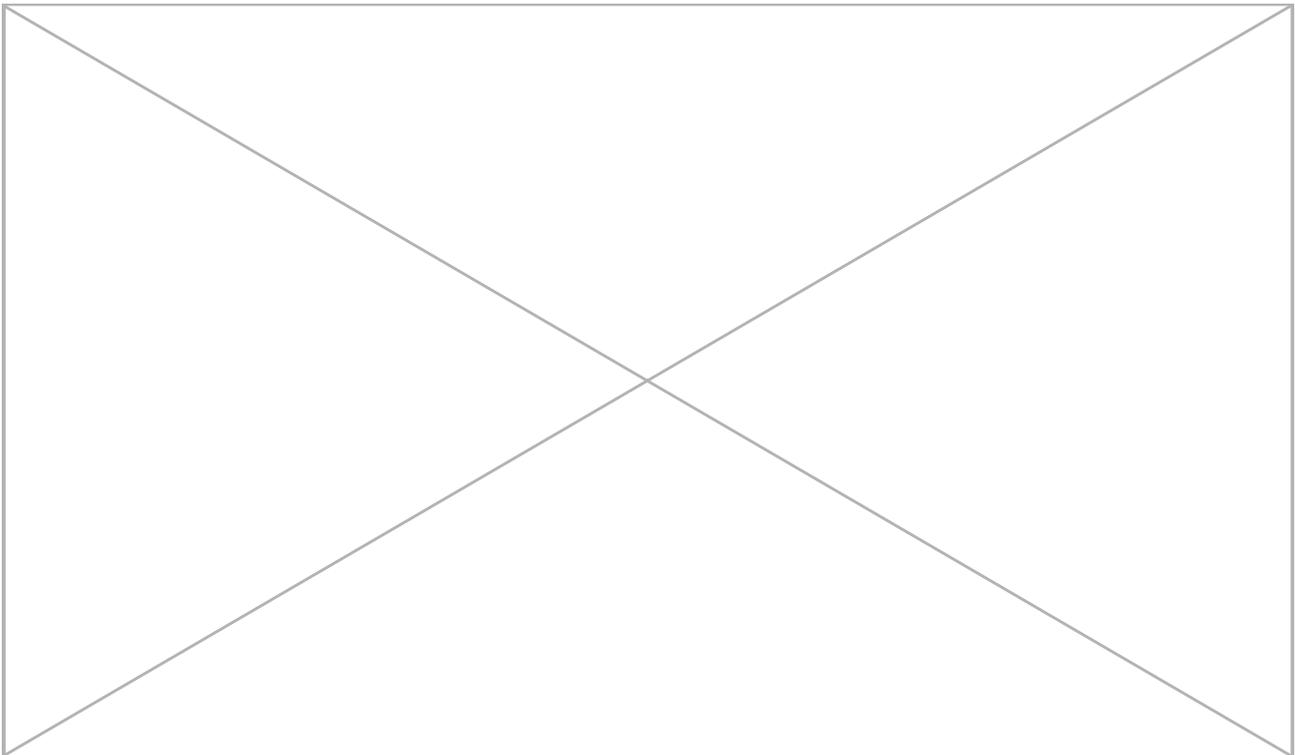
Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Kombinierte Mobilität

Unterkategorie
Multimodale Drehscheibe



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	Grundeigentümer, SBB	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.95	01.01.2031	31.12.2033
Finanzierungsschlüssel	-		



Massnahmenbeschrieb

Der Bahnhof Lyss ist eine bedeutende Verkehrsdrehscheibe (Regionaler Knoten) der Agglomeration Biel/Lyss und eine wichtige Zentralität der Gemeinde. Das Bahnhofumfeld ist die Adresse der Gemeinde. Die umgestaltete Bahnhofstrasse hat schon eine hohe Qualität. Ausserdem befindet sich mit dem Bangerter Park und den Villen ein schönes und identitätsstiftendes Ensemble im nördlichen Bereich des Bahnhofs. Zwischen Bahnhofstrasse und Bangerter Park fehlt aber noch die gesamtheitliche und auf die angrenzenden Entwicklungsgebiete abgestimmte Gestaltung. Bei der Neugestaltung sind die bestehenden Defizite bezüglich Fuss- und Veloverkehr und ÖV zu beheben und auch die städtebaulichen Akzente neu zu setzen. Zur Zeit läuft eine Infrastruktur-Studie bei der SBB, wie der Bahnhof Lyss zukünftig funktionieren soll (Gleis- und Perronanlagen). Aufdieser Grundlage wird es möglich sein, eine Vereinbarung mit der SBB zur weiteren Planung des Bahnhofumfelds abzuschliessen. Dann soll als nächster Schritt ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt werden mit folgenden Aufgaben:

- Bebauungs- und Nutzungskonzept um den Bahnhofplatz und den Park;
- Platz- und Parkgestaltung, Erweiterung Begegnungszone;
- Integration Bushaltestellen, Bahnhofvorfahrt, K+R, Taxi, Veloparkierung;
- Integration P+R im Baufeld;
- Erschliessung und Anordnung Nutzer-/Besucherparkplätze;
- Umgang mit historischer Bausubstanz

Die Massnahme ist Teil des Schwerpunktgebiets «Lyss, Bahnhof» (vgl. Hauptbericht, Kap. 7.4.5).

Abgeschlossene

Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2028	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.01.2030	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
	01.06.2030	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
	01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde
Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	ja	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Bezug zu weiteren Massnahmen	<p>Die Massnahme ersetzt teilweise die Massnahme 0371.2.003 aus dem AP2 «Schienengebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhofstellen Busswil und Lyss)». Die im AP2 vorgesehene Optimierung der Bahnhofstelle Lyss (neue Überdachung und Vorplatzgestaltung) wurde noch nicht realisiert und im städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss planerisch weiterentwickelt. Dieser Teil der Massnahme aus dem AP2 wird durch die vorliegende Massnahme ersetzt. Der Teil Optimierung der Bahnhofstelle Busswil wurde realisiert.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Massnahme wird mit der Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord (BBS.LV-Ü.06) abgestimmt. - Die Bahnunterführung sowie auch die geplanten Entwicklungen im Bahnhofquartier haben sich auf die Planungsinhalte des ersten Planungsschrittes mit dem qualitätssichernden Verfahren für ein städtebauliches Konzept 2021/22 abzustützen. 		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - SBB, Infrastruktur-Studie - Gemeinde Lyss, Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss, Stand 20202021 - Gemeinde Lyss, Richtplan Verkehr Lyss, 2012 		

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Bahnhof Mett, Mobility-Hub und Velokomfortroute, Veloparkierung

BBS.KM-Mu.09

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
Kombinierte Mobilität

Unterkategorie
Multimodale Drehscheibe



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
		Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.00	01.01.2032	31.12.2035	

Finanzierungsschlüssel



Massnahmenbeschrieb

Die S-Bahn-Haltestelle Biel, Mett weist gemäss ÖV-Konzept 2035 ein hohes Potenzial für die Stärkung des ÖV in der Stadt Biel auf. Sie soll zu einer urbanen Verkehrsdrehscheibe ausgebaut und besser an das Quartier angebunden werden. Die heute an der Orpundstrasse gelegenen Bushaltestellen sollen in die Nähe des Bahnhofes verlegt werden, um diesen als Umsteigeknoten zu stärken. Zur Verbesserung des Zugangs für den Veloverkehr sollen ein Veloweg (Komfortroute), Veloabstellplätze und eine Velostation eingerichtet werden. Gleichzeitig wird der öffentliche Raum für den Aufenthalt aufgewertet.

Die Massnahme ist Teil einer umfassenden Planung für die Entwicklung des Quartiers Mett. Südlich des Gleisanlage sollen die bestehenden Genossenschaftssiedlungen erneuert und verdichtet werden (vgl. Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Mett-Zentrum Süd, Massnahme BBS.S-UV.01.28). Gleichzeitig sind Studien für die Neugestaltung der angrenzenden Strassenräume im Gang (vfm Mett Zentrum).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2024	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2029	Vorprojekt	Gemeinde
01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Kantonale Richtplanrelevanz	
Festsetzung	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

**Bezug zu weiteren
Massnahmen****Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Sachplan Velo der Stadt Biel, Massnahme 49
- Konzept öffentlicher Verkehr 2035 Agglomeration Biel

Einzelmassnahme Verkehr

ÖV-Knoten / Bushof Aarberg

BBS.KM-Mu.10

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Kombinierte Mobilität

Unterkategorie
Multimodale Drehscheibe



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		AÖV, Grundeigentümer, TBA-OIK, Transportunternehmen
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.79	01.01.2027	31.12.2028

Finanzierungsschlüssel



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

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2018	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2027	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2028	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Dokumentationsblatt
eigene Leistung Verkehr

Ausbau Bikesharing-Angebot im Agglomerationskern

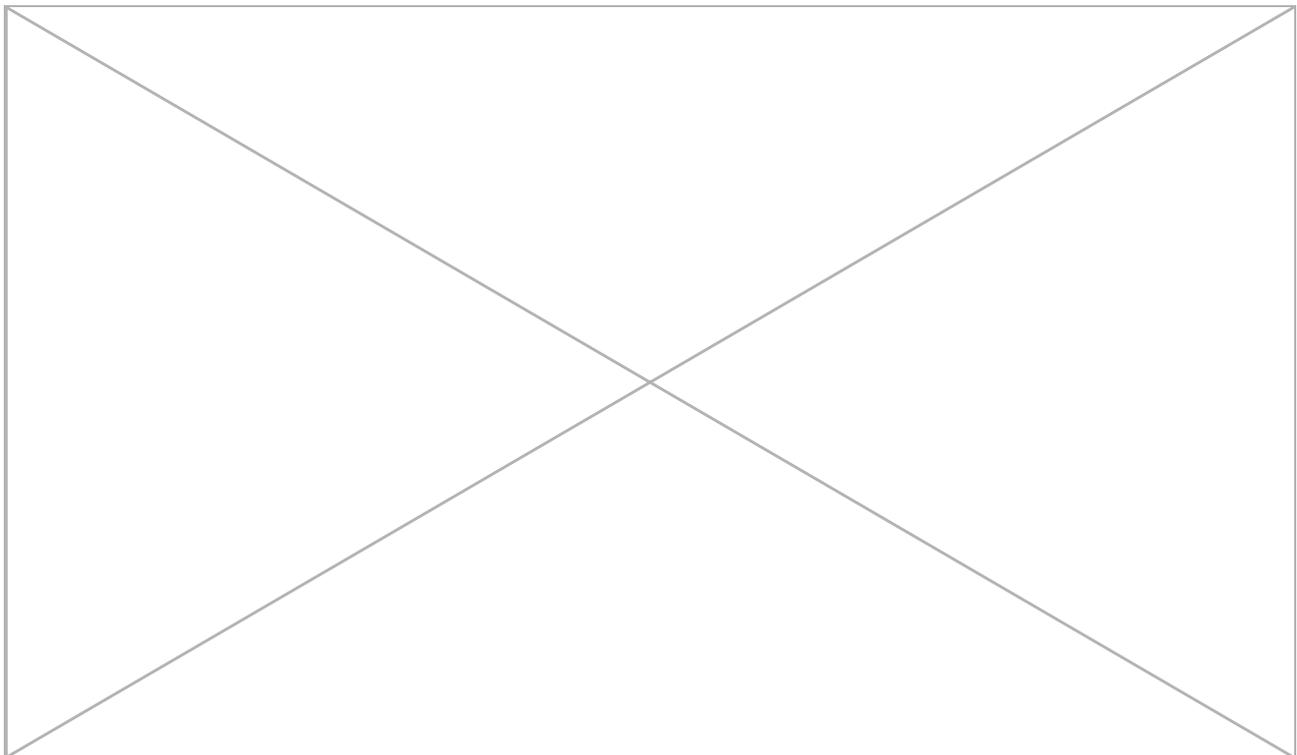
BBS.KM-B.04

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Kombinierte Mobilität

Unterkategorie



Beschreibung der Massnahme

Ein attraktives Bikesharing-Angebot ist ein wichtiges Element der Förderung des Veloverkehrs. Leihvelos werden von Zu- und Wegpendlern für die letzte bzw. erste Wegetappe benutzt und von der Wohnbevölkerung für verschiedene Alltags- und Freizeitwecke. Für ein attraktives Angebot sind ein dichtes Netz von Bikesharing-Stationen und ein benutzerfreundliches Reservierungssystem erforderlich. Im Stadtgebiet von Biel besteht bereits ein relativ dichtes Netz von 50 Bikesharing-Stationen, das weitere ausgebaut werden soll. Auch in den umliegenden Gemeinden Aegerten, Brügg, Ipsach, Nidau, Orpund und Port ist das Potenzial für Bikesharing vorhanden. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden soll ein Konzept für ein zusammenhängendes und einheitlich ausgestaltetes Netz von Bikesharing-Standorten im Agglomerationskern und eine Umsetzungsplanung erarbeitet werden. Das Konzept wird mit dem Ausbau des Bikesharing-Angebots in der Stadt Biel abgestimmt.

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Region

Betreiber, Gemeinden

Abgeschlossene

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Planungs- und
Finanzierungsschritte**

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

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

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Personenunterführung Ost Bahnhof Biel

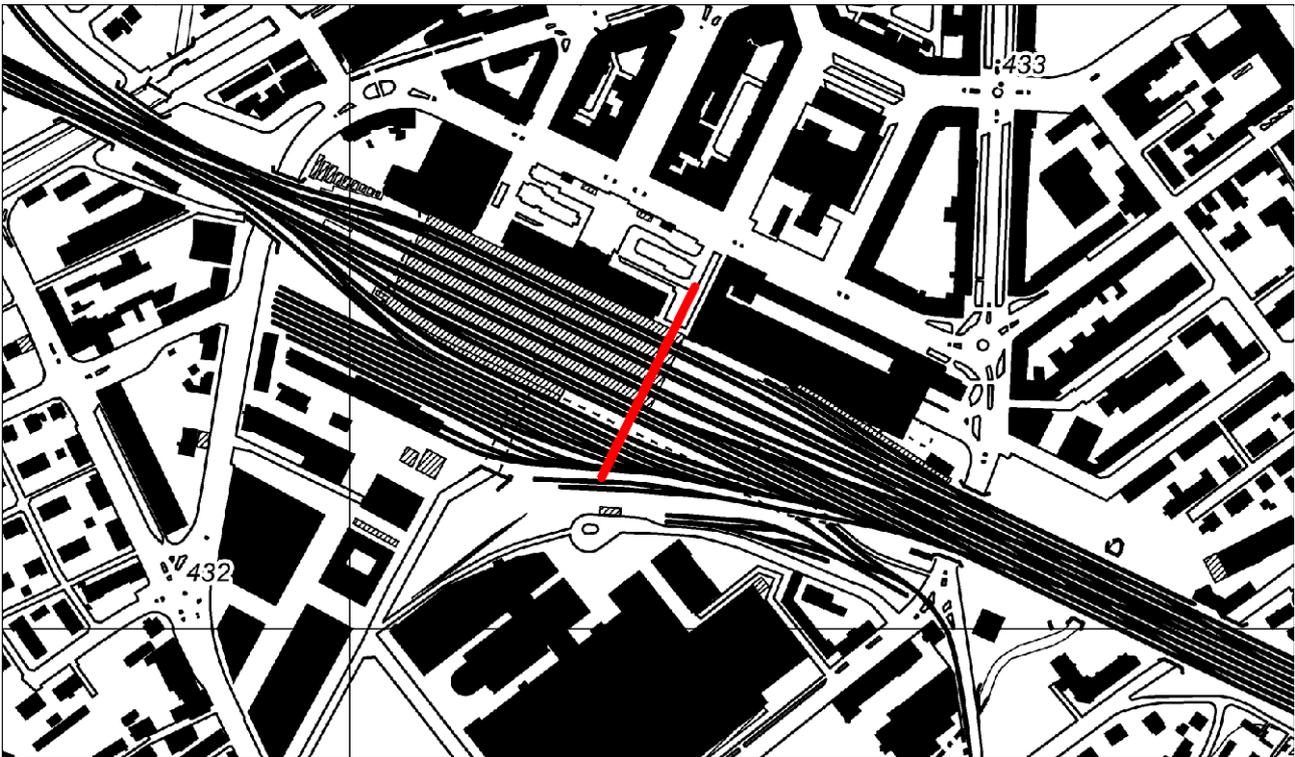
BBS.FVV-Ü.03

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

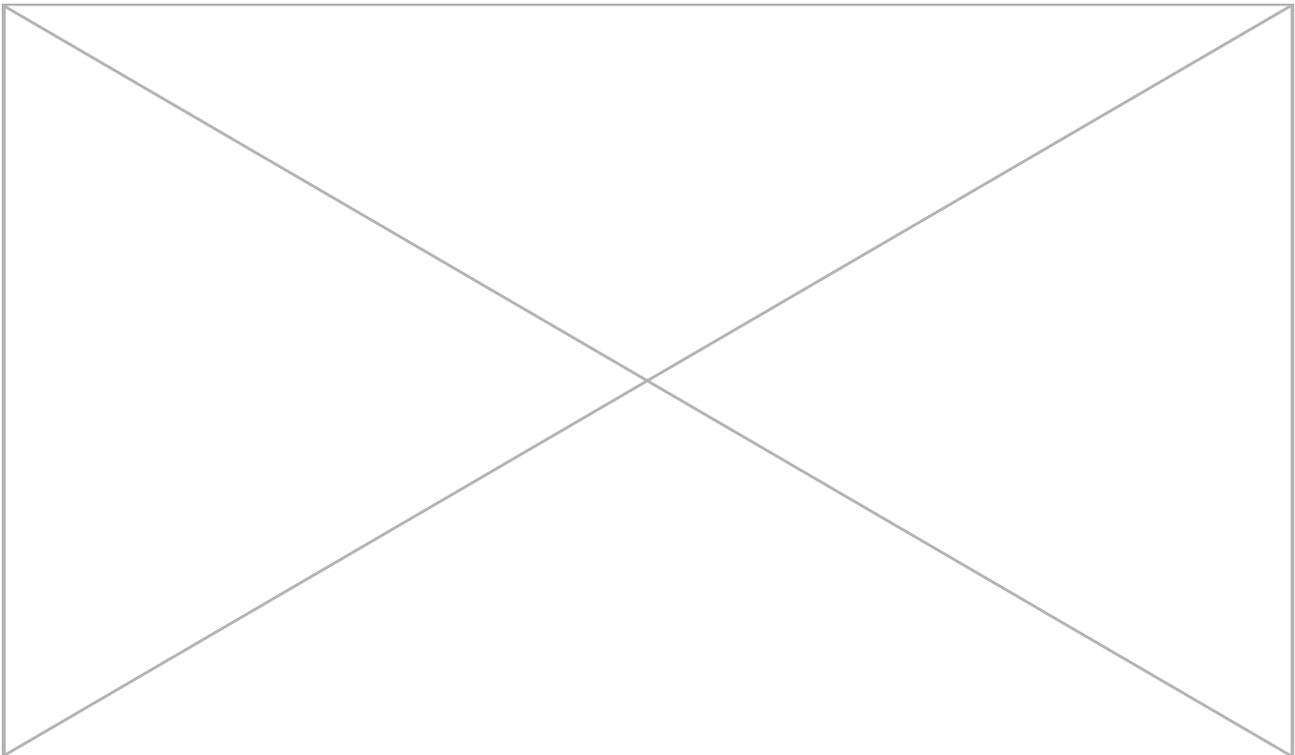
Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	AÖV, SBB	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	35.00	01.01.2036	01.01.2038
Finanzierungsschlüssel	-		



Massnahmenbeschrieb Realisierung einer velogängigen Bahnhofspassage am südöstlichen Ende des Bahnhofplatzes mit zusätzlichen Perronzugängen.

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2034	Studie	Gemeinde
01.01.2035	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
01.06.2035	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
01.01.2036	Baubeginn	Gemeinde
01.01.2038	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis		

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

- Neugestaltung Bahnhofplatz (KM-Mu.6)
- Sistiertes Projekt Westast A5
- Massnahme entspricht Netzlücke Nr. 57 Kantonaler Sachplan Veloverkehr (Version Nachführung 2023)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

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

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Querung Güterbahnhof (Passerelle Gottstattstrasse - Mettstrasse)

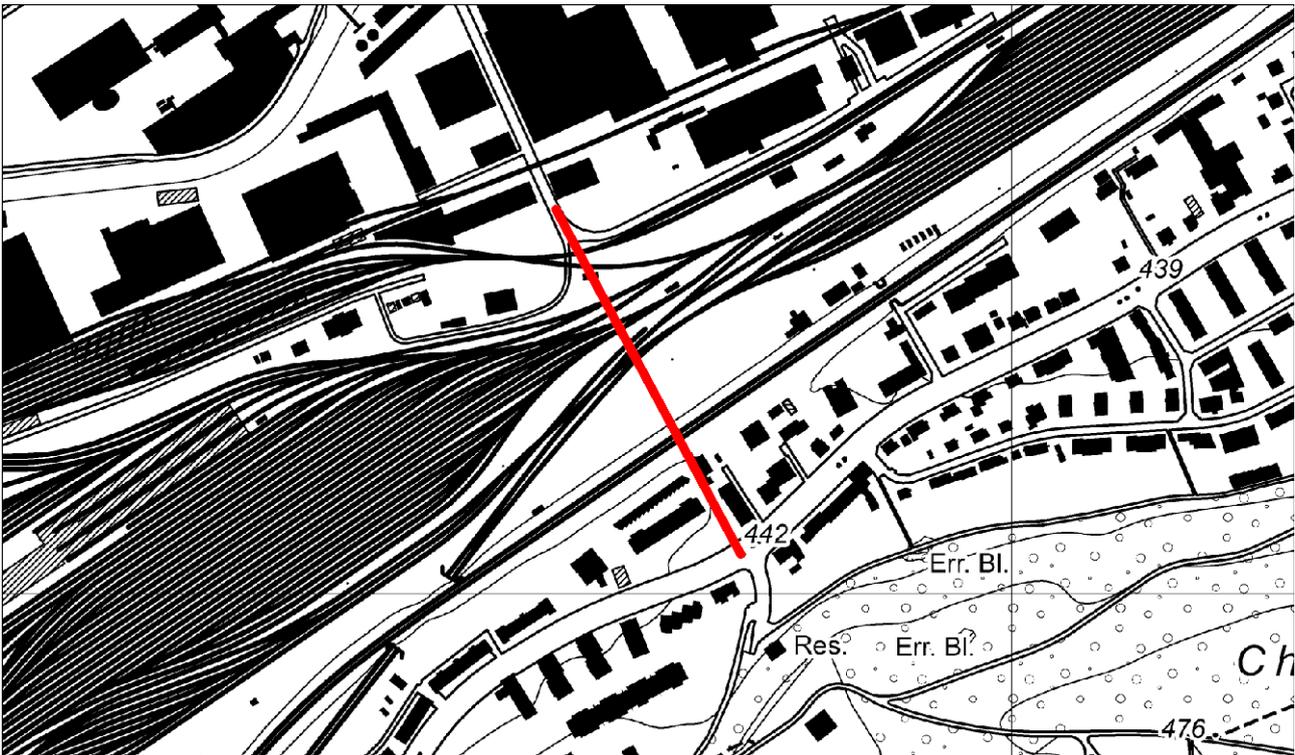
BBS.FVV-Ü.04

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

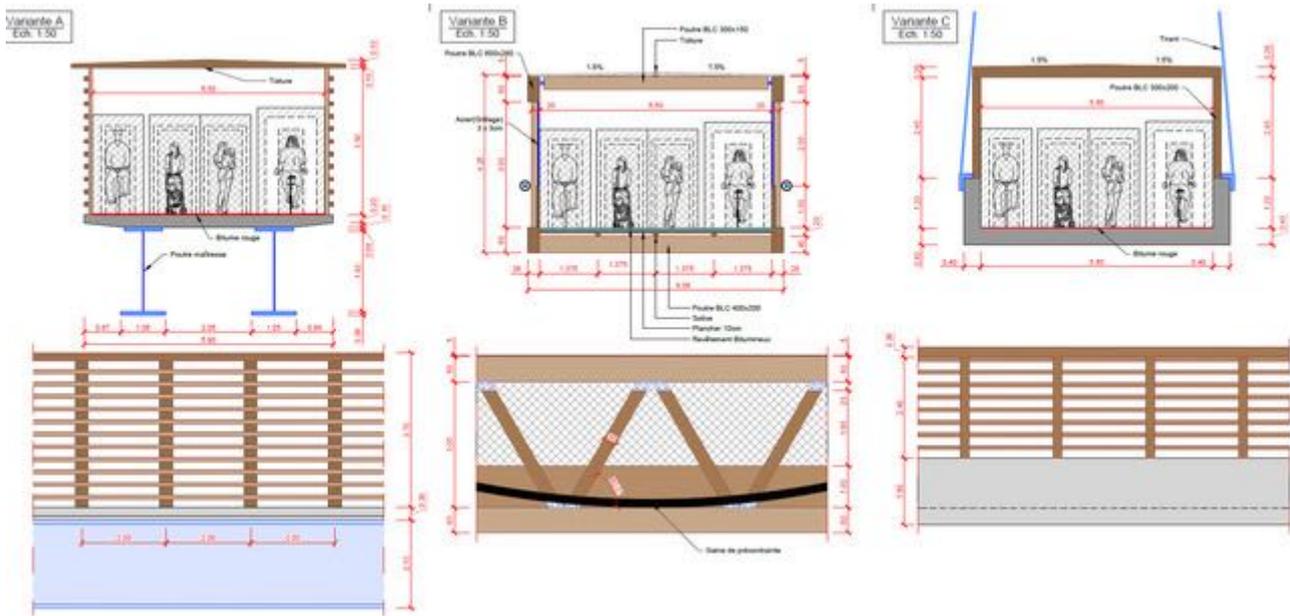
Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle			Weitere Beteiligte		
		Gemeinde			Grundeigentümer, SBB, TBA-OIK	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme			
	15.00	01.01.2035	31.12.2036			
Finanzierungsschlüssel	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.					



Massnahmenbeschreibung Mit einer neuen Querung (Passerelle) für den Fuss- und Veloverkehr soll die Netzlücke Nr. 84 gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr geschlossen werden. Angestrebt wird eine Trennung des Fuss- und Veloverkehrs.. Ergänzend sind Aufzüge für die Zufussgehenden vorgesehen.

Die Gleisanlagen des Güterbahnhofs Biel haben eine hohe Trennwirkung für den Fuss- und Veloverkehr. Über eine Distanz von mehr als 1,5 Kilometern besteht keine Quermöglichkeit. Velofahrende und Zufussgehende, die zwischen den nördlich (Bözingen, Champagne, Gurzelen) und südlich gelegenen Stadtteilen (Geyisried, Mett, Madretsch, Linden) verkehren wollen, müssen weite Umwege auf stark befahrenen Strassen auf sich nehmen. Dadurch sind diese Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr äusserst und attraktiv.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2026	Studie	Gemeinde
31.12.2030	Vorprojekt	Gemeinde
01.01.2034	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
01.06.2034	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
01.01.2035	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2036	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Kantonale Richtplanrelevanz	
Zwischenergebnis	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen	- Massnahme Siedlung: Biel, Gottstattstrasse Industrie, Studienauftrag (BBS.S-UV.01.35)
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Sachplan Veloverkehr Kanton Bern, Version Nachführung 2023 (Netzlücke Nr. 84) - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021 - Sachplan Velo Stadt Biel, 2023 (Massnahme 40)

Einzelmassnahme Verkehr

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

BBS.FVV-Ü.05

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

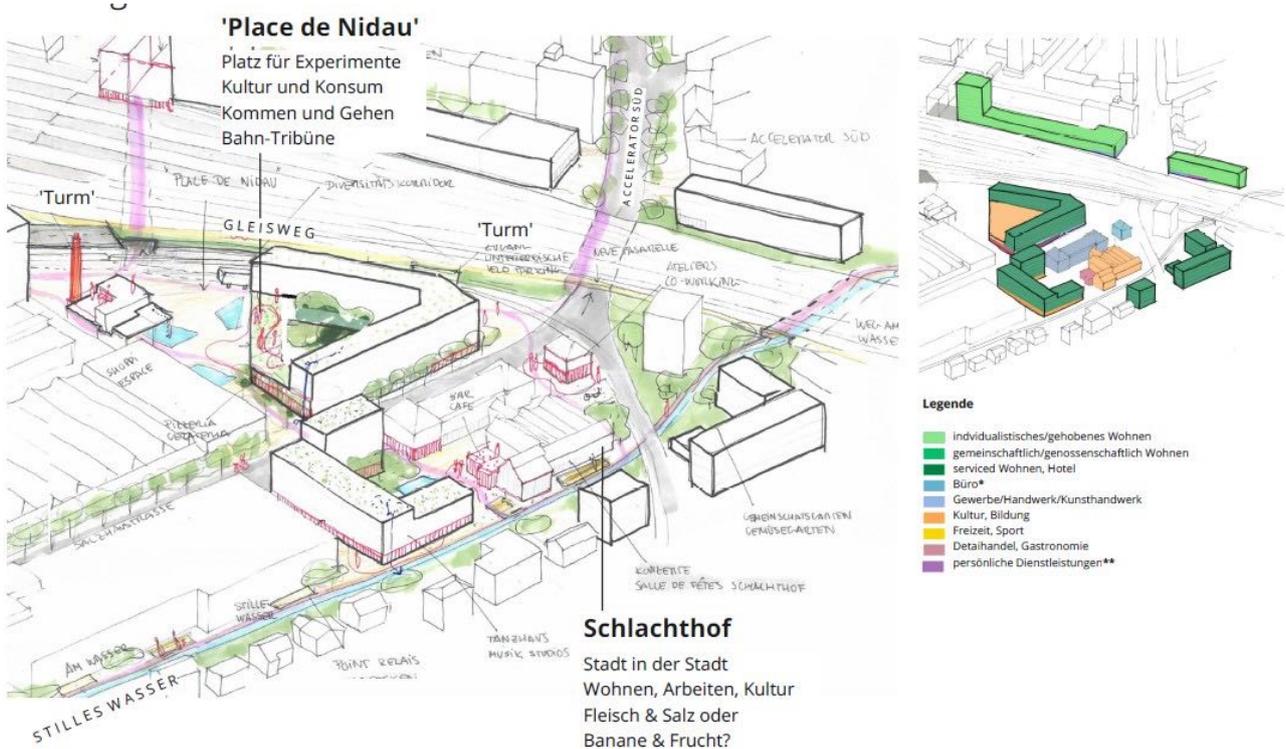
Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	Archäologischer Dienst, Grundeigentümer, SBB, TBA-OIK	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	9.50	01.01.2035	31.12.2036
Finanzierungsschlüssel	-		



Massnahmenbeschrieb

Neue Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr über die Alfred-Aebi-Strasse und die Murtenstrasse (Verbindung Mühlefeld-Bahnhof Biel).

Die Ost-West-Verbindung südlich der Bahnlinie ist für den Zugang zum Bahnhof Biel von grosser Bedeutung. Heute ist die Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr nicht durchgehend und ein Umweg nötig. Mit einer Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr über die Alfred-Aebi-Strasse und die Murtenstrassen soll die Netzlücke Nr. 85 gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr geschlossen werden. Dadurch entsteht eine durchgehende, flache Verbindung südlich der Bahngleise vom Seeufer über den Bahnhof Biel bis in den Arbeitsschwerpunkt Brügg. Gleichzeitig kann in Kombination mit der Behebung der Schwachstelle SBB-Unterführung Brüggstrasse (BBS.LV-Ü.07) ein sicherer Veloweg zwischen Nidau und dem Arbeitsschwerpunkt ESP Bözingenfeld geschaffen werden.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2024	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2034	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
01.06.2034	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
01.01.2035	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2036	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Kantonale Richtplanrelevanz	
Zwischenergebnis	

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung****Bezug zu weiteren
Massnahmen** -**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** - Sachplan Veloverkehr Kanton Bern, Version Nachführung 2023 (Netzlücke Nr. 84)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021
- Sachplan Velo Stadt Biel, 2023 (Massnahmen 6, 7, 8)

Einzelmassnahme Verkehr

Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord

BBS.FVV-Ü.06

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	SBB	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	8.00	01.01.2032	31.12.2032
Finanzierungsschlüssel	-		



Massnahmenbeschreibung Realisierung einer zweiten Bahnunterführung zur Verbesserung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Lyss (Regionaler Knoten). Die neue Unterführung schafft eine zusätzliche Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Zentrum/Bahnhof und den ostseitigen Quartieren und verbessert den Zugang zu den Perronalagen und zum Bushof.

Die Massnahme umfasst den kommunalen Anteil an der Unterführung, die von der SBB im Rahmen ihrer Infrastruktur-Studie zum Bahnhof Lyss geplant wird.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2025	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.06.2030	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
31.12.2030	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand	Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Zwischenergebnis	kantonaler Richtplan

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

- Abstimmung auf die weitere bauliche Entwicklung im ESP (insb. Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet BBS.S-UV.01.17 Lyss Bahnhofstrasse, Busbahnhof, Baufeld SBB mit Dienstleistungsgebäude/P+R Bahnhofstrasse).
- Die Anbindung/Anpassung der Perronalagen ist ein Projektteil, der gleichzeitig von den SBB geplant und gemeinsam realisiert werden muss.

- Grundlage für die Projektbearbeitung bildet das Städtebauliche Konzept aus BBS.KM-Mu.03; Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- SBB, Infrastruktur-Studie
- Gemeinde Lyss, Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss, Stand 2021
- Gemeinde Lyss, Richtplan Verkehr Lyss, 2012

Einzelmassnahme Verkehr

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

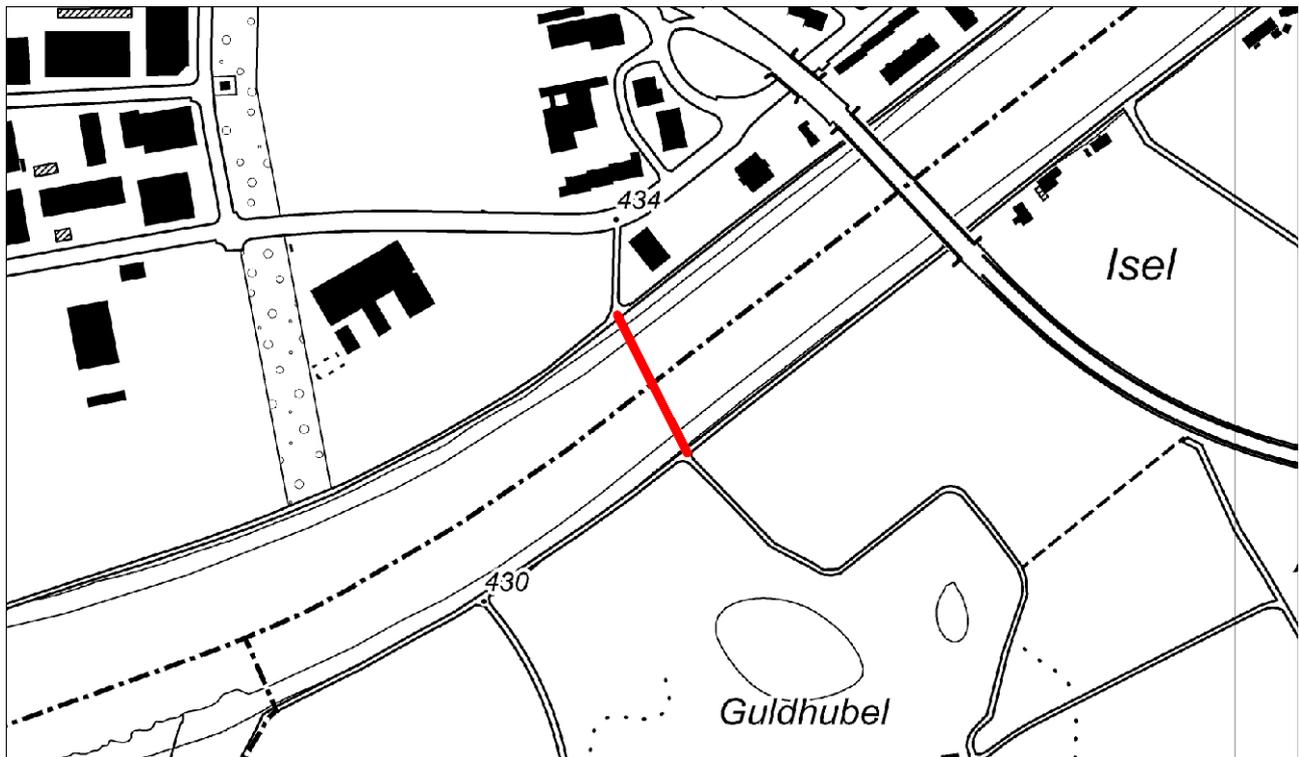
BBS.FVV-Ü.10

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK III	Archäologischer Dienst, Gemeinde	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	6.60	01.01.2032	31.12.2033
Finanzierungsschlüssel	-		



Massnahmenbeschrieb Bau einer ca. hundert Meter langen Brücke für den Fuss- und Veloverkehr über den Nidau-Büren-Kanal. Die Brücke ist Teil der Velobahn Biel - Lyss. Sie verbessert die Erreichbarkeit des Arbeitsschwerpunkts Brüggmoos mit dem neuen Regionalspital für den Veloverkehr und verbindet die Erholungsräume beidseits des Kanals.
Teilstrategie Veloverkehr: Velobahn mit hohem Ausbaustandard (schnell, direkt und sicher) als Alternative zum MIV und ÖV, auf Agglomerationsachsen mit hohem Velopotenzial für den Pendlerverkehr

Die Massnahme ist Teil des Schwerpunktgebiets «Brügg, Brüggmoos» (vgl. Hauptbericht, Kap. 7.4.4).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
20.05.2020	Studie	TBA-OIK III

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2031	Finanzierungsbeschluss	TBA-OIK III
01.06.2031	Plangenehmigung/Baubewilligung	TBA-OIK III
01.01.2032	Baubeginn	TBA-OIK III
31.12.2033	Inbetriebnahme	TBA-OIK III

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

- BBS.LV-Ü.20.02 Velobahn Lyss - Biel; Abschnitt Aegerten
- BBS.LV-Ü.09 (ARE-Code 0371.4.037) Netzlücke Querung T6

- BBS.L-Gr.03 (ARE-Code 0371.4.84/85/86) Brügg, Uferpark/Erlenpark

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Tiefbauamt Kanton Bern, Korridorstudie Velovorrangroute Lyss – Biel, 2022
- Gemeinde Brügg/Spitalzentrum Biel AG, Machbarkeitsstudie Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg (2020)
- Sachplan Veloverkehr Kanton Bern (Version Nachführung 2023)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Dokumentationsblatt
eigene Leistung Verkehr

Signalisations- und Kommunikationskonzept Velorouten

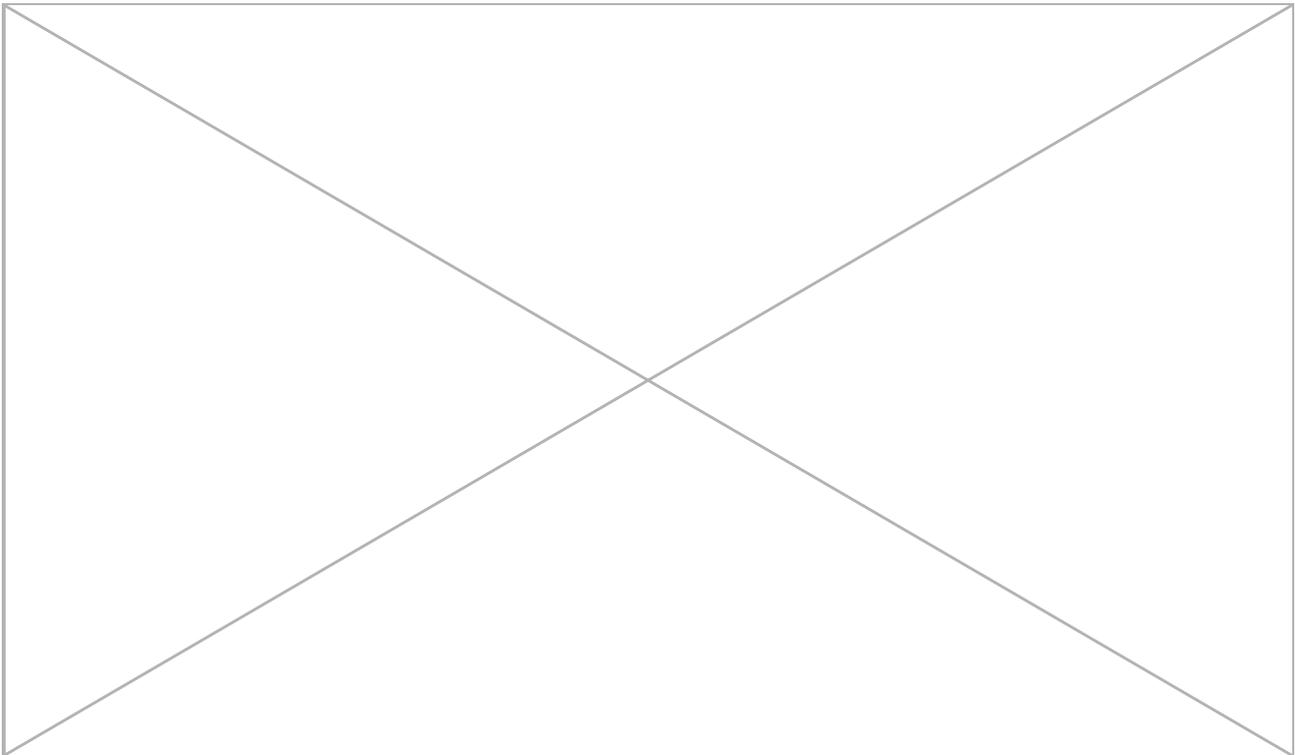
BBS.FVV-Ü.12

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
Eigene Leistung Verkehr

Unterkategorie



Beschreibung der Massnahme

Eine klare und verständliche Signalisation von Velorouten ist für den Veloverkehr von zentraler Bedeutung. Mit einem Signalisations- und Kommunikationskonzept für die Hauptrouten des Alltagsverkehrs soll der Veloverkehr gefördert werden. In einer ersten Phase soll ein Signalisationskonzept für den Agglomerationskern umgesetzt werden. Eine Ausdehnung auf die gesamte Agglomeration ist in einem zweiten Schritt zu prüfen.

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Region

Gemeinden

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Bezug zu weiteren Massnahmen	- LV-Ü.11 Regionale Koordinationsstelle Veloverkehr
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Regionale Velonetzplanung Biel-Seeland (2020)

Einzelmassnahme Verkehr

Veloweg Biel Beaumont - Evilard

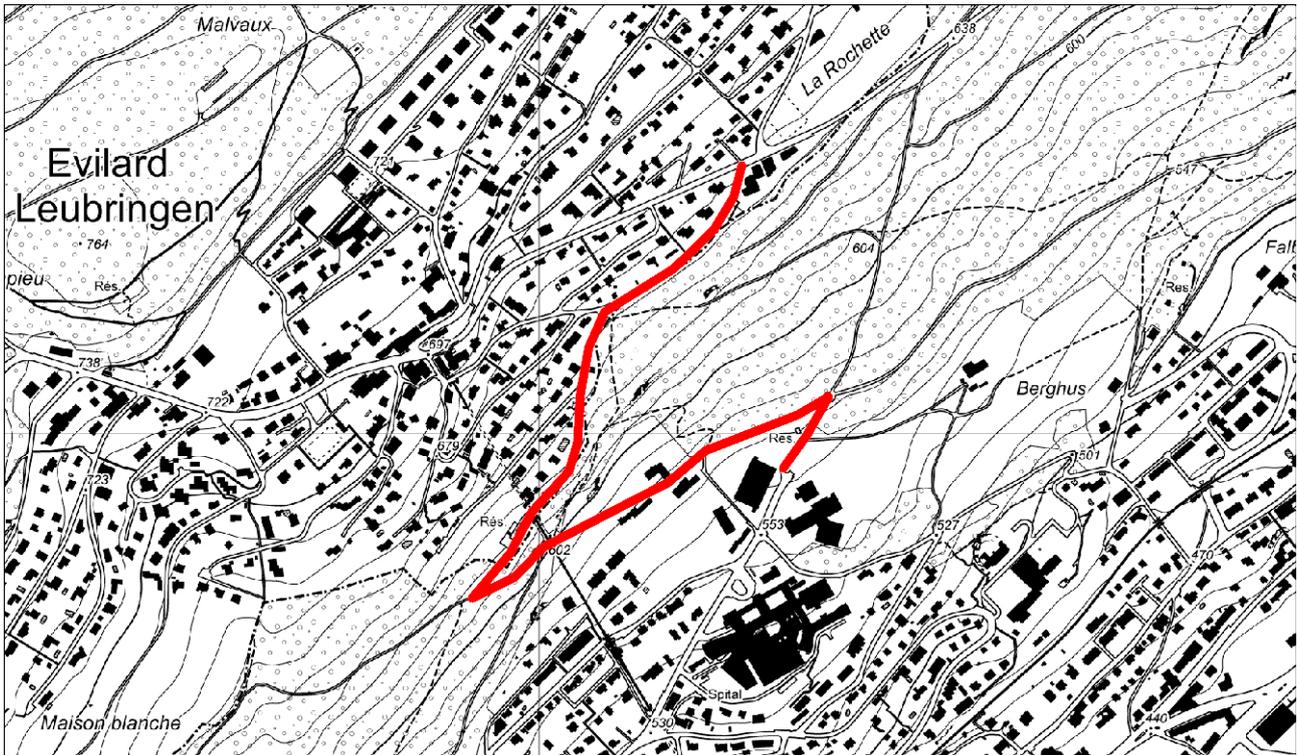
BBS.FVV-Ü.14

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Biel/Bienne, Evilard	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	8.50	01.01.2028	01.01.2029
Finanzierungsschlüssel	-		



Massnahmenbeschrieb

Verbesserung der Bedingungen für den Veloverkehr und Verbesserung der Verkehrssicherheit. Prinzip: Verkehrsberuhigung in den Quartieren mit Umsetzung einer Tempo-30-Zone; Gestaltung eines kombinierten Fuss- und Velowegs sowie von Radstreifen bergwärts; Fuss- und Veloweg im Wald ohne Verkehr; Wegweisung Velowege.

Der neu geplante Fuss- und Veloweg führt durch blaues Gefahrengelände (Stein- und Blockschlag). Es handelt sich um einen Neubau, deswegen sind die Gefährdung und das Risiko durch Sturzprozesse im Rahmen eines Fachgutachtens detailliert zu analysieren. Gegebenenfalls sind Schutzmassnahmen zu planen und umzusetzen. Bei der Ausführung besteht ein Koordinationsbedarf betreffend Vernetzung der Amphibiengewässer.

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

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2024	Studie	TBA-OIK
31.12.2025	Vorprojekt	TBA-OIK

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2027	Finanzierungsbeschluss	TBA-OIK
01.06.2027	Plangenehmigung/Baubewilligung	TBA-OIK
01.01.2028	Baubeginn	TBA-OIK
01.01.2029	Inbetriebnahme	TBA-OIK

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonalen Richtplan
---------------------	--------------------------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------------------------

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung** Sachplan Veloverkehr (SVV)

**Bezug zu weiteren
Massnahmen** -

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Einzelmassnahme Verkehr
**Biel, SBB-Unterführung
 Brügglstrasse**

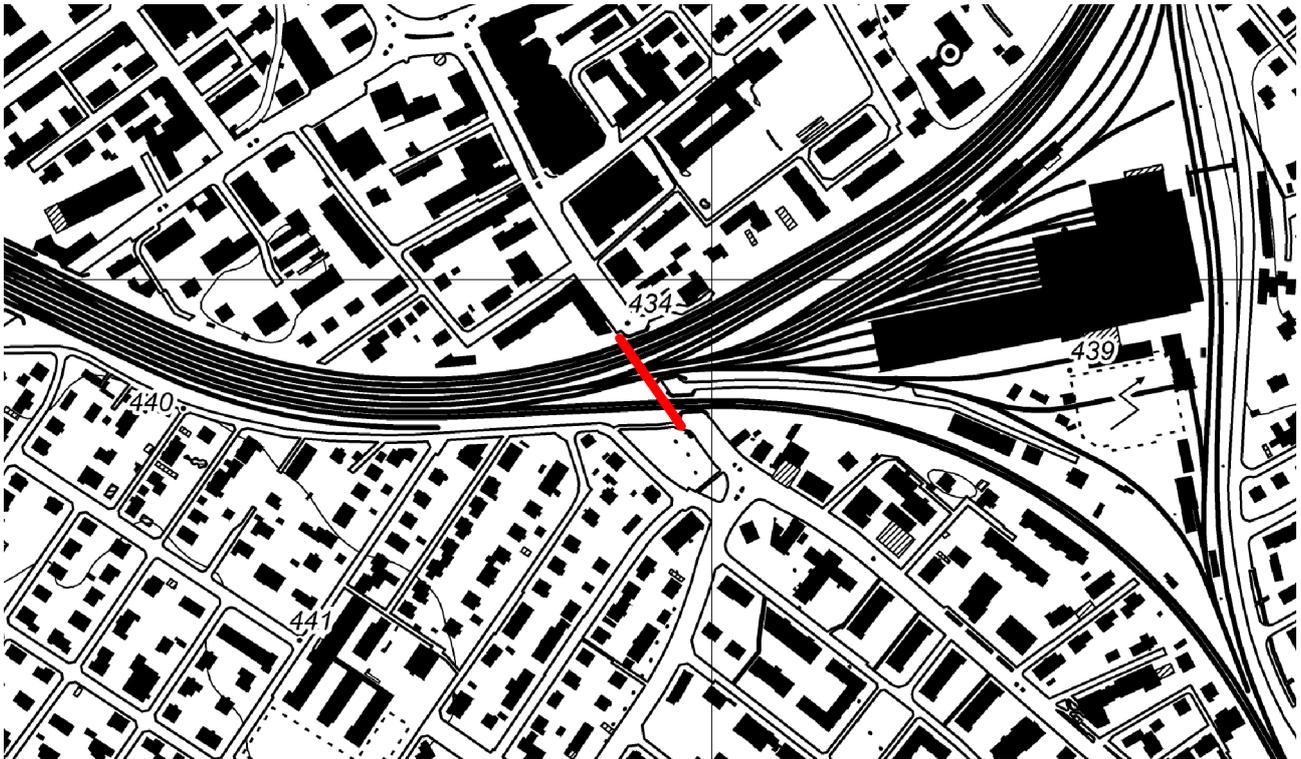
BBS.FVV-Ü.15

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

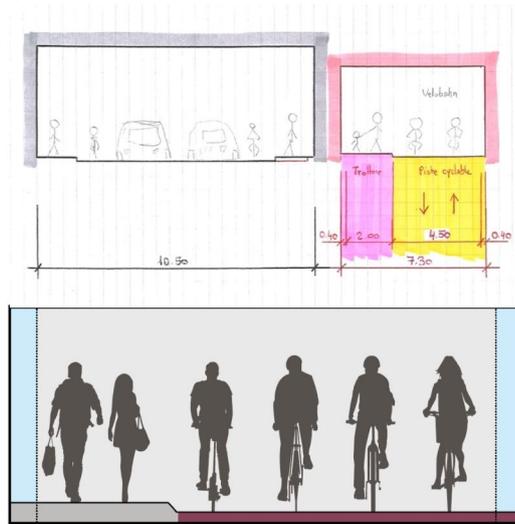
Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	SBB	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	10.00	01.01.2032	31.12.2034
Finanzierungsschlüssel	-		



Massnahmenbeschreibung

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

Die bestehende SBB-Unterführung Brüggstrasse ist eine bedeutende Schwachstelle auf dem Veloweg (Komfortroute) zwischen Port/Brügg und der Innenstadt Biel. Die Breite der Unterführung und das grosse Verkehrsaufkommen lassen keine zweckmässige und sichere Veloführung zu. Alternativ zur Verbreiterung der Unterführung Brüggstrasse ist eine neue Unterführung Schmiedweg-Mühlefeldweg für den Fuss- und Veloverkehr zu prüfen.

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

Die Massnahme war im AP 2. Generation enthalten (0371.2.021) und musste aus finanziellen Gründen zurückgestellt werden. Im Sachplan Velo Stadt Biel (2023) wurde die Routenführung und die Schwachstelle bestätigt.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2029	Vorprojekt	Gemeinde
01.01.2030	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
01.06.2030	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2034	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Zwischenergebnis	kantonaler Richtplan

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung****Bezug zu weiteren
Massnahmen** -**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Sachplan Veloverkehr Kanton Bern, Version Nachführung 2023
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021
- Sachplan Velo Stadt Biel, 2023 (Massnahme 20)
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Fuss- und Veloweg Längfeldweg - Solothurnstrasse

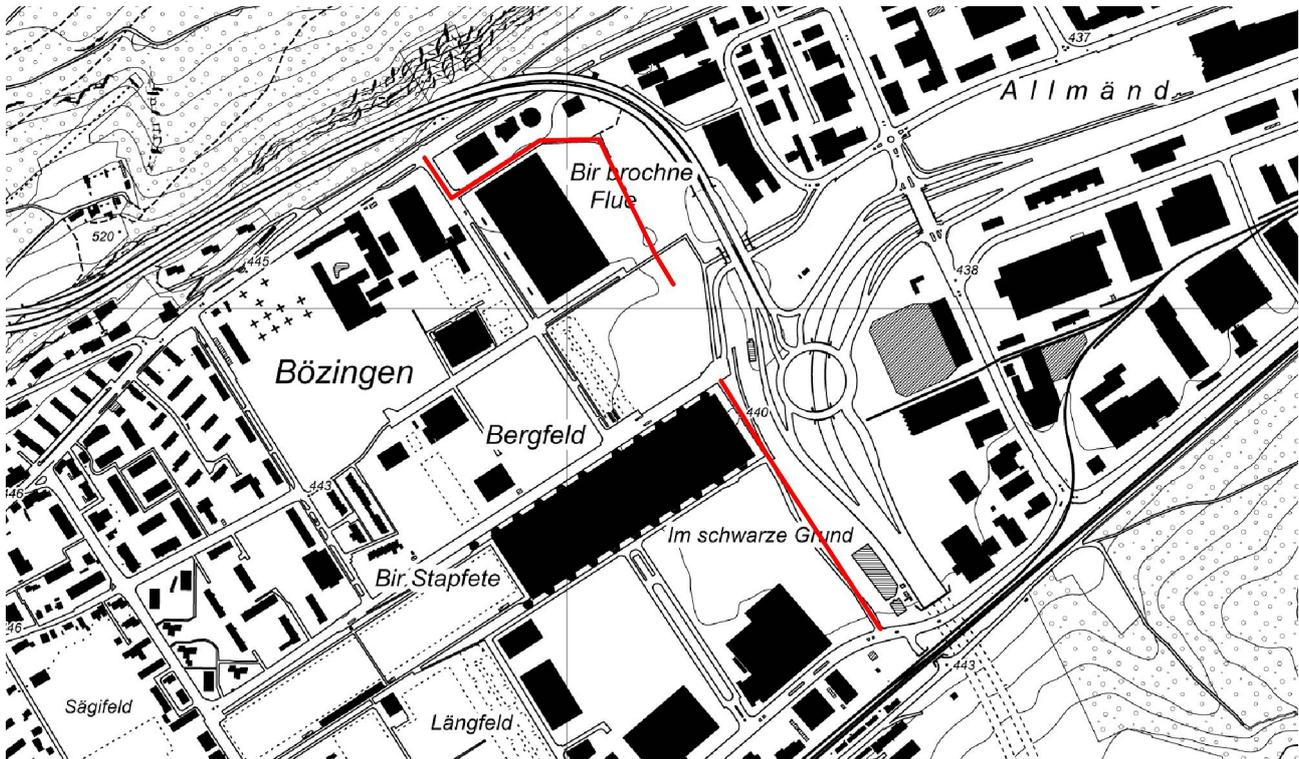
BBS.FVV-Ü.16

RGSK-Umsetzungspriorität
3 (nach 2035)

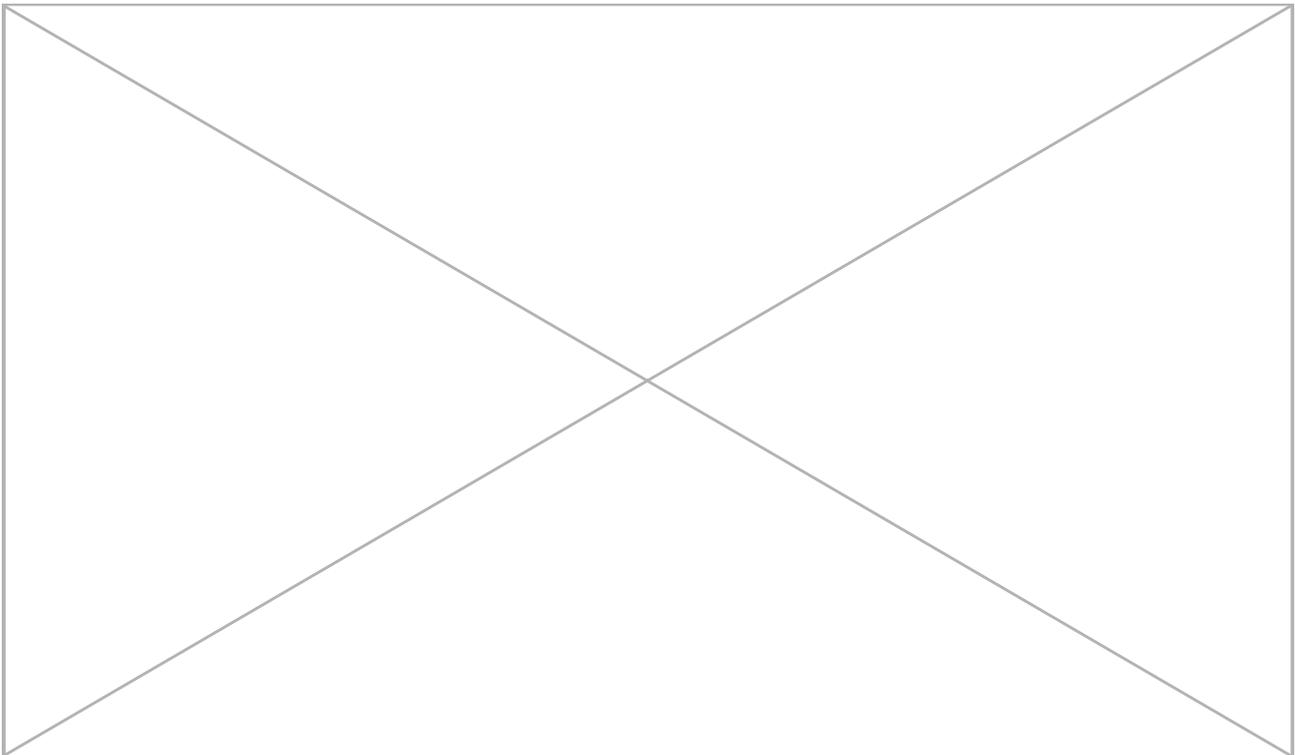
Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		ASTRA, Grundeigentümer, TBA-OIK
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	5.00	01.01.2036	01.01.2037
Finanzierungsschlüssel	-		



Massnahmenbeschrieb Im Arbeitsschwerpunkt ESP Bözingenfeld soll der Zugang zu den Sportstadien (Fussball und Eishockey) verbessert werden, indem die Netzlücken Nr. 86 und 87 gemäss kantonalen Sachplan Veloverkehr durch eine Ost-West-Verbindung parallel der A5 geschlossen werden. Im Süden wird die Verbindung an die bestehende Bahnunterführung angeschlossen. Der Anschluss an die Solothurnstrasse im Norden muss noch geklärt werden. Angestrebt wird ein Fuss- und Veloweg mit getrennten Verkehrsflächen und Querungshilfen (z.B. Mittelinsel) auf dem Längfeldweg.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
-----------------------------------------------------------	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2032	Studie	Gemeinde
	01.01.2034	Vorprojekt	Gemeinde
	01.01.2033	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
	01.06.2033	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
	01.01.2036	Baubeginn	Gemeinde
	01.01.2037	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand	Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

**Bezug zu weiteren
Massnahmen** -

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, A-Horizont, Agglomeration AP5

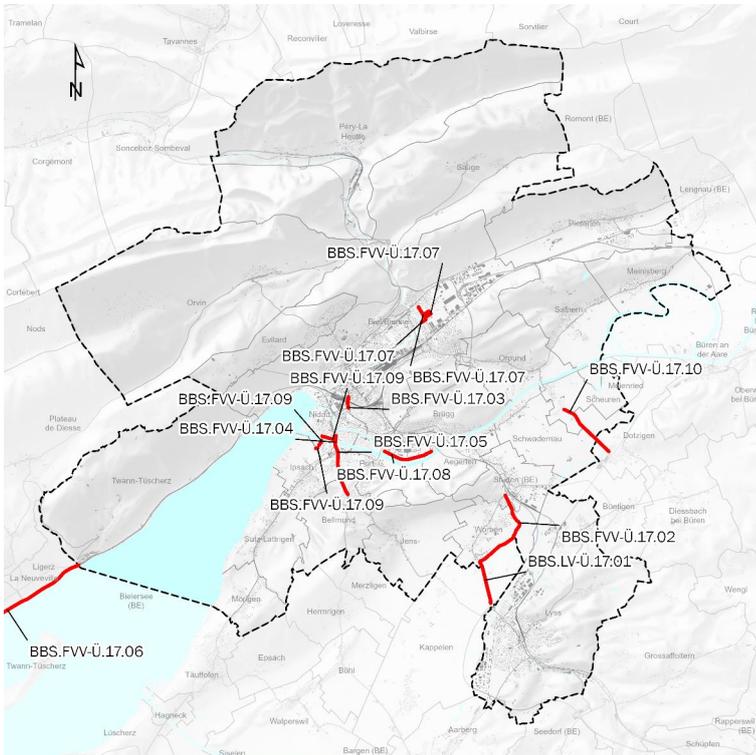
BBS.FVV-Ü.17

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Kosten (Mio. CHF)

20.27

Leistungseinheiten

Typ	Anzahl	Einheit
Längsführung LV Kat.1	13'021	m
Langsamverkehrsüberführungen	450	m2
Langsamverkehrsunterführungen	500	m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

**Konzeption
Massnahmenpaket**

Mit dem Massnahmenpaket werden prioritäre Netzlücken und Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr behoben, die in der Schwachstellenanalyse eruiert wurden. Diese Massnahmen tragen auch dazu bei, die Abhängigkeit vom MIV zu verringern, indem sie attraktive Alternativen für den Fuss- und Veloverkehr bieten.

Mit den Massnahmen werden:

- physische Netzlücken geschlossen, wobei insbesondere die Trennwirkung von Bahnanlagen, Gewässern und stark belasteten Strassen überunden wird

- auf bestehenden Velowegen die Sicherheit und der Komfort durch Ausbauten und Markierungsmassnahmen verbessert
- die Velobahnen Lyss – Biel und Ipsach – Biel realisiert
- das neue Regionalspital im Brüggmoos an das übergeordnete und lokale Routennetz angebunden.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velowegen - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr 																											
	Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> - Multimodale Erschliessung der ESP Bözingenfeld und Brüggmoos - Netzlücken auf den Agglomerationsachsen schliessen und Schwachstellen beheben - Netzlücken im Stadtgebiet schliessen und Schwachstellen beheben 																											
	Bezug zu Teilstrategie	<ul style="list-style-type: none"> - Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen - Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen - Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen 																											
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs, Unterstützung der Veränderung des Modalsplits - Die Behebung der Netzlücken und Schwachstellen stärkt den Fuss- und Veloverkehr - Förderung eines zusammenhängenden, dichten, sicheren und attraktiven Fusswegnetz - Schaffung von Siedlungsstrukturen, die den Langsamverkehr fördern 																											
	Siedlung (WK 2)	Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und der Qualität der öffentlichen Räume, Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen																											
	Sicherheit (WK 3)	Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit																											
	Umwelt (WK 4)	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Umweltbelastung und des Flächenbedarfs - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV 																											
Teilmassnahmen	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Massnahmen-Nr.</th> <th>Massnahmen-Titel</th> <th>Kosten (Mio. CHF)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BBS.FVV-Ü.17.01</td> <td>Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Lyss - Worben (Kappelen)</td> <td>2.00</td> </tr> <tr> <td>BBS.FVV-Ü.17.02</td> <td>Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Worben - Studen</td> <td>1.40</td> </tr> <tr> <td>BBS.FVV-Ü.17.03</td> <td>Biel, Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Verresiusplatz bis Kreisel-Gurnigelstrasse</td> <td>2.00</td> </tr> <tr> <td>BBS.FVV-Ü.17.04</td> <td>Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Kanalbrücke</td> <td>2.72</td> </tr> <tr> <td>BBS.FVV-Ü.17.05</td> <td>Veloweg Bellmund - Nidau</td> <td>1.50</td> </tr> <tr> <td>BBS.FVV-Ü.17.06</td> <td>Veloweg La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz</td> <td>3.00</td> </tr> <tr> <td>BBS.FVV-Ü.17.07</td> <td>Biel, neue Fuss- und Veloweg durch Bözingenfeld</td> <td>4.50</td> </tr> <tr> <td>BBS.FVV-Ü.17.08</td> <td>Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos</td> <td>1.50</td> </tr> </tbody> </table>	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)	BBS.FVV-Ü.17.01	Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Lyss - Worben (Kappelen)	2.00	BBS.FVV-Ü.17.02	Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Worben - Studen	1.40	BBS.FVV-Ü.17.03	Biel, Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Verresiusplatz bis Kreisel-Gurnigelstrasse	2.00	BBS.FVV-Ü.17.04	Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Kanalbrücke	2.72	BBS.FVV-Ü.17.05	Veloweg Bellmund - Nidau	1.50	BBS.FVV-Ü.17.06	Veloweg La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz	3.00	BBS.FVV-Ü.17.07	Biel, neue Fuss- und Veloweg durch Bözingenfeld	4.50	BBS.FVV-Ü.17.08	Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos	1.50	
Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)																											
BBS.FVV-Ü.17.01	Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Lyss - Worben (Kappelen)	2.00																											
BBS.FVV-Ü.17.02	Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Worben - Studen	1.40																											
BBS.FVV-Ü.17.03	Biel, Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Verresiusplatz bis Kreisel-Gurnigelstrasse	2.00																											
BBS.FVV-Ü.17.04	Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Kanalbrücke	2.72																											
BBS.FVV-Ü.17.05	Veloweg Bellmund - Nidau	1.50																											
BBS.FVV-Ü.17.06	Veloweg La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz	3.00																											
BBS.FVV-Ü.17.07	Biel, neue Fuss- und Veloweg durch Bözingenfeld	4.50																											
BBS.FVV-Ü.17.08	Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos	1.50																											

BBS.FVV-Ü.17.09	Nidau, Fuss- und Velowege verbreitern	0.40
BBS.FVV-Ü.17.10	Veloweg Dotzigen-Scheuren	1.25

Teilmassnahme Verkehr

Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Lyss - Worben (Kappelen)

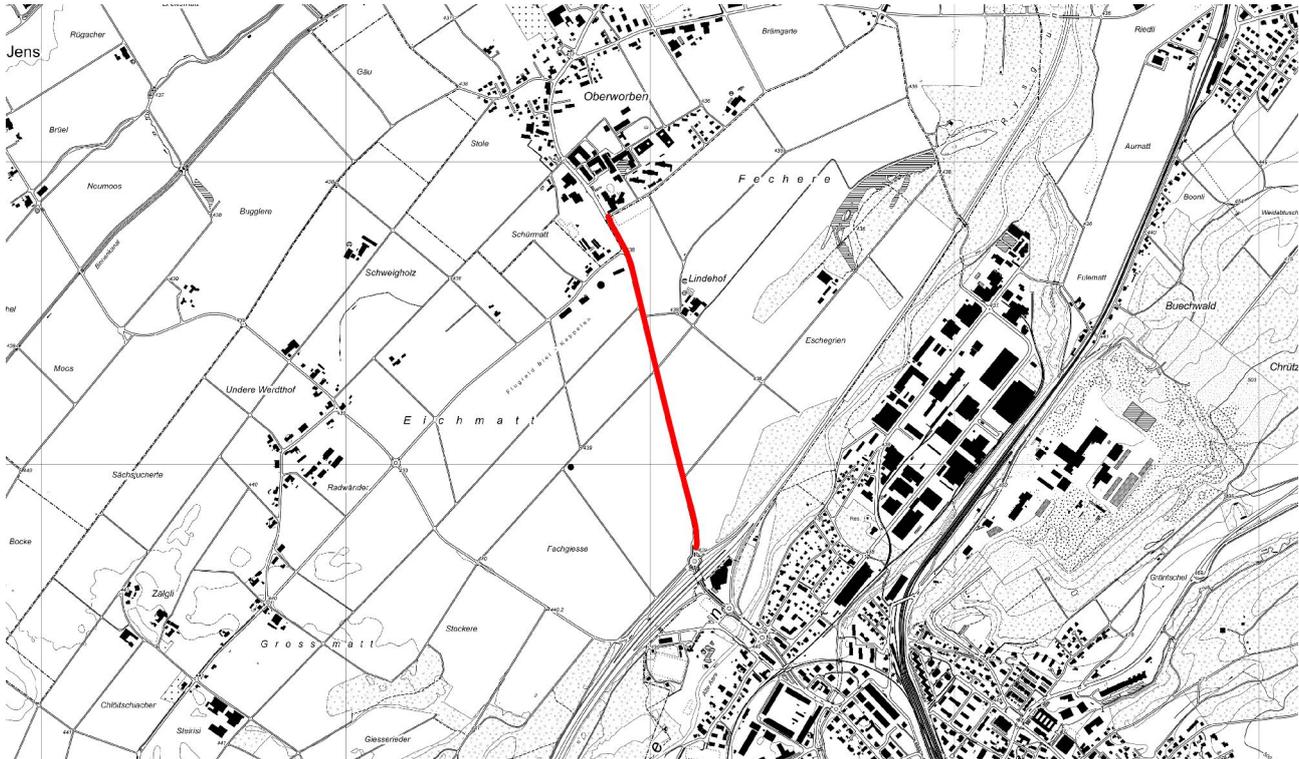
BBS.FVV-Ü.17.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	TBA-OIK	Kappelen		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	2.00	01.01.2031	30.12.2032	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Längsführung LV Kat.1	1'110	m	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Realisierung eines Teilabschnitts der Velobahn Biel - Lyss. Der bestehende Fuss- und Veloweg zwischen Lyss und Worben wird von 2.60 m auf 4.00 m verbreitert. Teilstrategie Verkehr: Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen, Änderungen im Mobilitätsverhalten unterstützen			

Dokumente:
- Tiefbauamt Kanton Bern, Korridorstudie Velovorrangroute Lyss – Biel, 2022

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme Verkehr

Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Worben - Studen

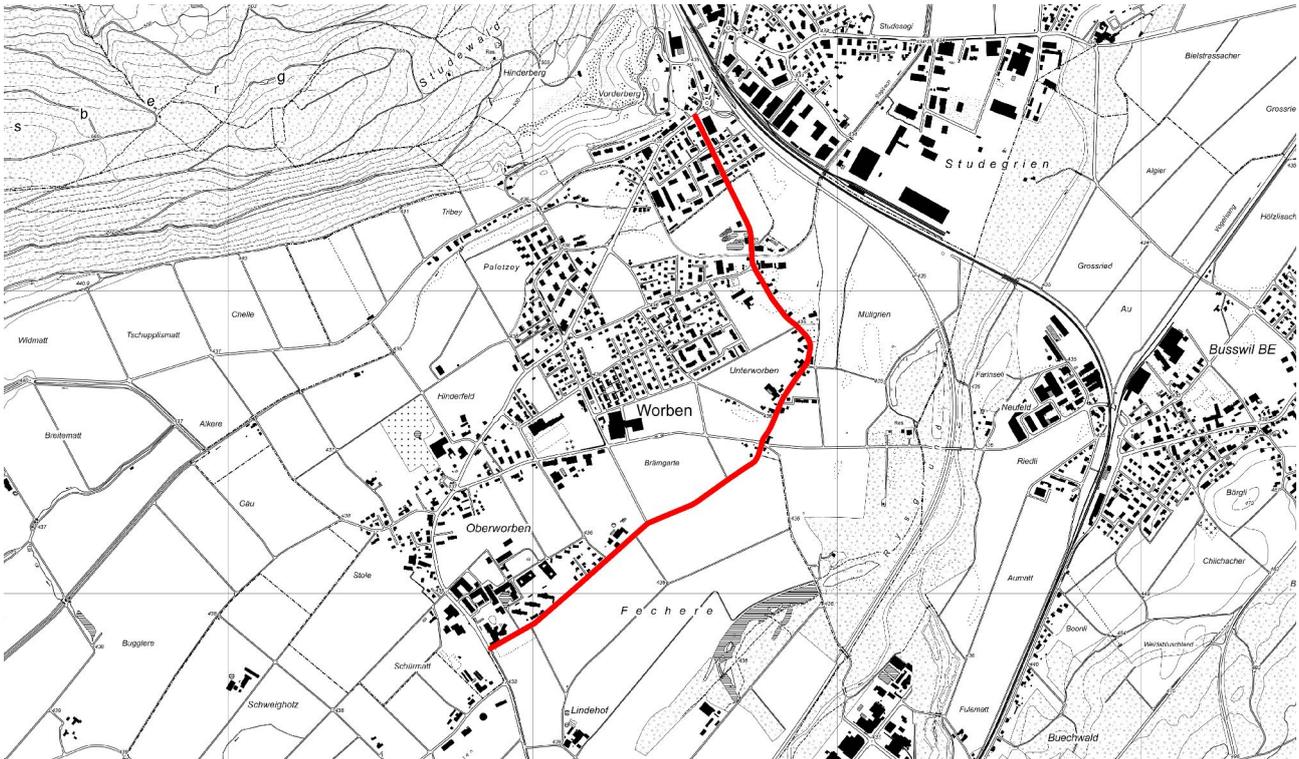
BBS.FVV-Ü.17.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	Studen (BE)	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.40	01.01.2032	31.12.2032
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.1	2'400	m
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Realisierung eines Teilabschnitts der Velovorrangroute Biel - Lyss über Alternativroute zur Hauptstrasse (Kantonsstrasse) auf bestehenden Strassen/Wegen in Worben und Studen für eine komfortable und sichere Routenführung. Anpassung Signalisation und Markierung, Temporeduktion und abschnittsweise Belagsarbeiten. Anpassung Knoten		

zur Optimierung der Vortrittsverhältnisse.

Teilstrategie Veloverkehr: Velobahn mit hohem Ausbaustandard (schnell, direkt und sicher) als Alternative zum MIV und ÖV, auf Agglomerationsachsen mit hohem Velopotenzial für den Pendlerverkehr

Dokumente:

- Tiefbauamt Kanton Bern, Korridorstudie Velovorrangroute Lyss-Biel 2022

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme Verkehr

Biel, Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Verresiusplatz bis Kreisel- Gurnigelstrasse

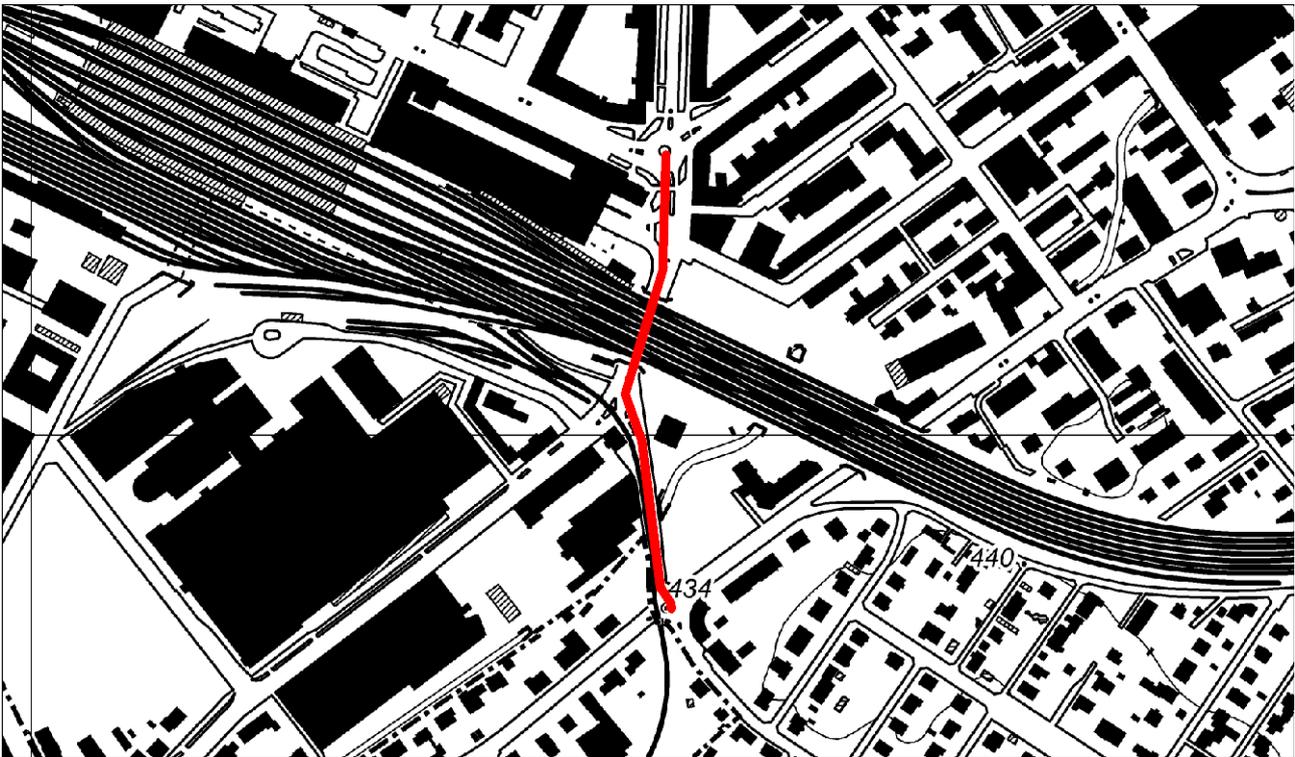
BBS.FVV-Ü.17.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	2.00	01.01.2028	31.01.2030	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Längsführung LV Kat.1	245	m	
	Langsamverkehrsunterführungen	500	m2	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Priorisierung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zwischen Kreisel Gurnigelstrasse und Kreisel Verresiusstrasse (inkl. Bahnunterführung) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Unfallschwerpunkt) und zur Verbesserung der			

Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig soll der Konflikt mit der Bahnlinie (ASm) entschärft werden. Der Abschnitt bildet die Fortsetzung der Velobahn Ipsach - Biel Richtung Stadtzentrum und schliesst teilweise die Netzlücke Nr. 58 gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr.

Teilstrategie Verkehr: Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen, Änderungen im Mobilitätsverhalten unterstützen, Siedlungsqualität verbessern.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme Verkehr

Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Kanalbrücke

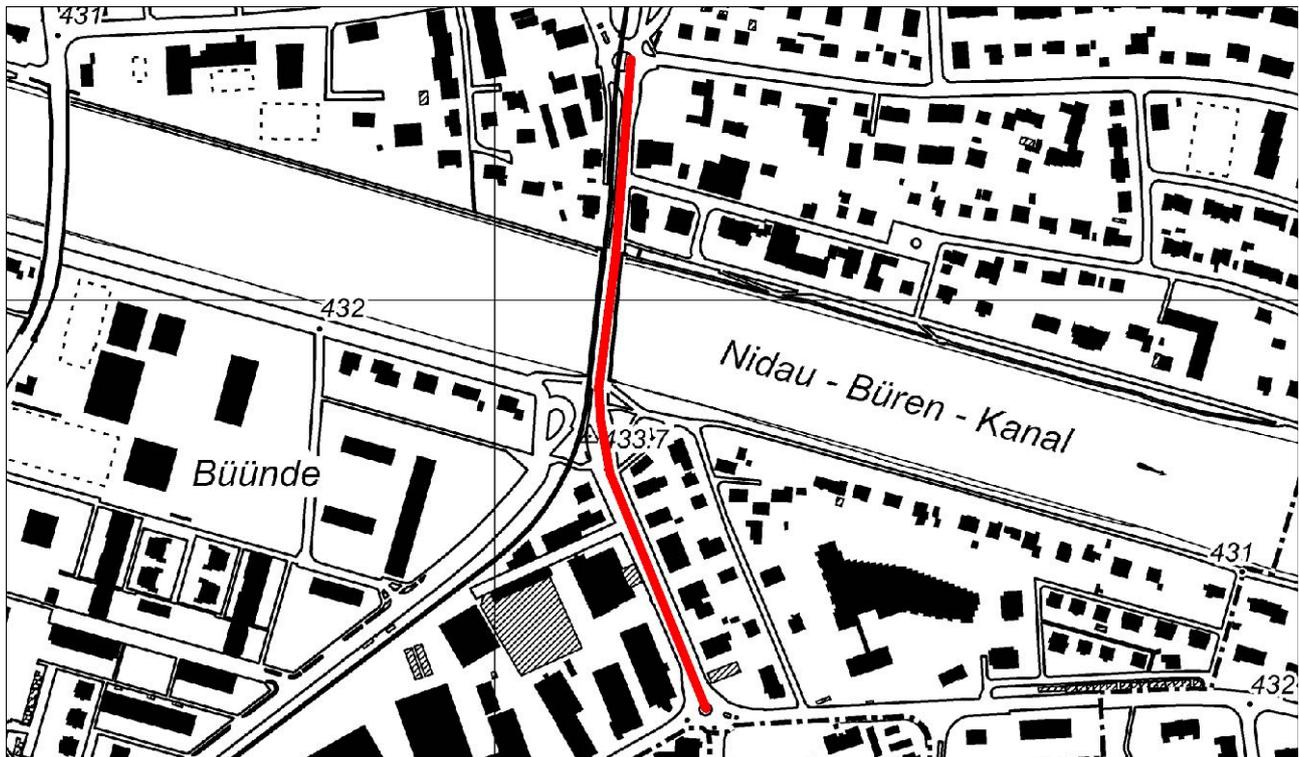
BBS.FVV-Ü.17.04

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK III	Port, Nidau	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.72	01.01.2028	01.01.2030
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Langsamverkehrsüberführungen	450	m2
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Die bestehende Kanalbrücke wird verbreitert, um einseitig einen separaten Fuss- und Veloweg zu erstellen. Auf der Gegenseite wird ein Radstreifen von mindestens 1.80 m Breite geschaffen.		

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

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme Verkehr

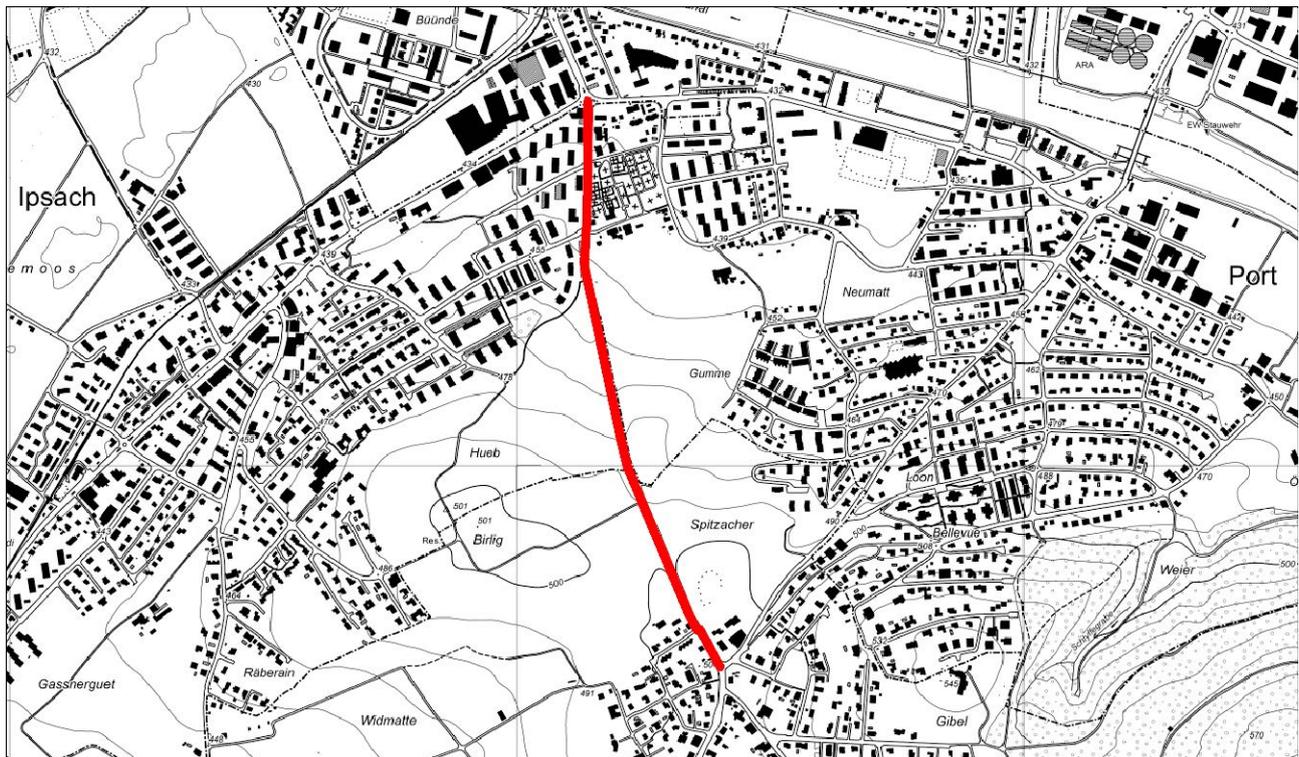
Veloweg Bellmund - Nidau**BBS.FVV-Ü.17.05**

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK		Bellmund, Nidau	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.50	01.01.2028	31.12.2028	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.1		1'160	m
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Im Ausserortsbereich wird ein separater Fuss-/Veloweg gebaut. Im Innerortsbereich werden Markierungsmassnahmen für Velofahrende realisiert.			
	Teilstrategie Veloverkehr: direkte und sichere Routen für schnelle und geübte			

Velofahrende, meist entlang von Hauptverkehrsachsen (Direktroute)

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

-

Teilmassnahme Verkehr

Veloweg La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz

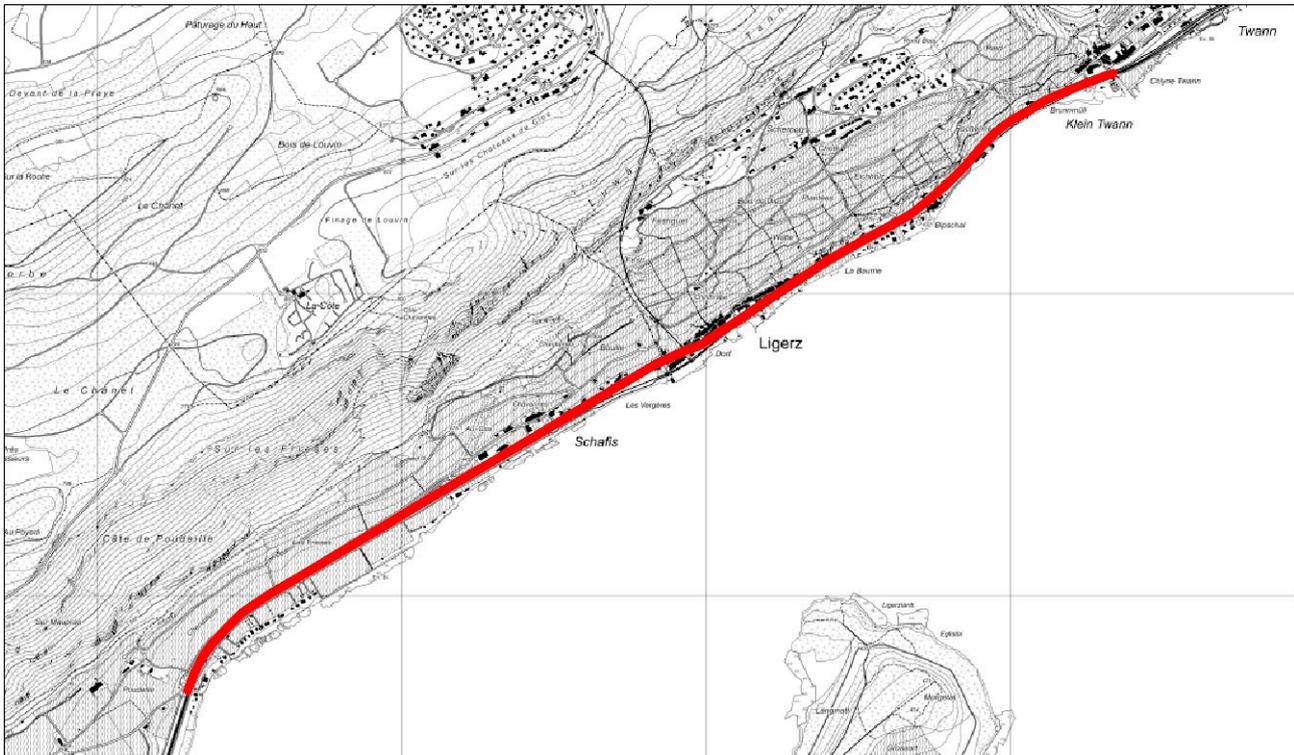
BBS.FVV-Ü.17.06

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	TBA-OIK	La Neuveville, Ligerz, Gemeinden		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.00	01.01.2031	01.12.2031	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Längsführung LV Kat.1	3'700	m	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Realisierung einer durchgehend sicheren und attraktiven Verbindung für den Veloverkehr in den Agglomerationskern als Alternative zum MIV auf der stark belasteten Agglomerationsachse. Dabei wird teilweise das zukünftig nicht mehr benötigte SBB-Trasse genutzt. Die Massnahme dient zur teilweisen Schliessung der			

Netzlücke Nr. 87 gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr.
 Massnahme: Durchgehende Wegbreite von 4.00 m, Befestigung, Beleuchtung.
 Teilstrategie Veloverkehr: Routen für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen (Komfortroute)

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
 oder Änderung kantonale
 Planung**

**Quantitative Angaben/
 Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme Verkehr

Biel, neue Fuss- und Veloweg durch Bözingenfeld

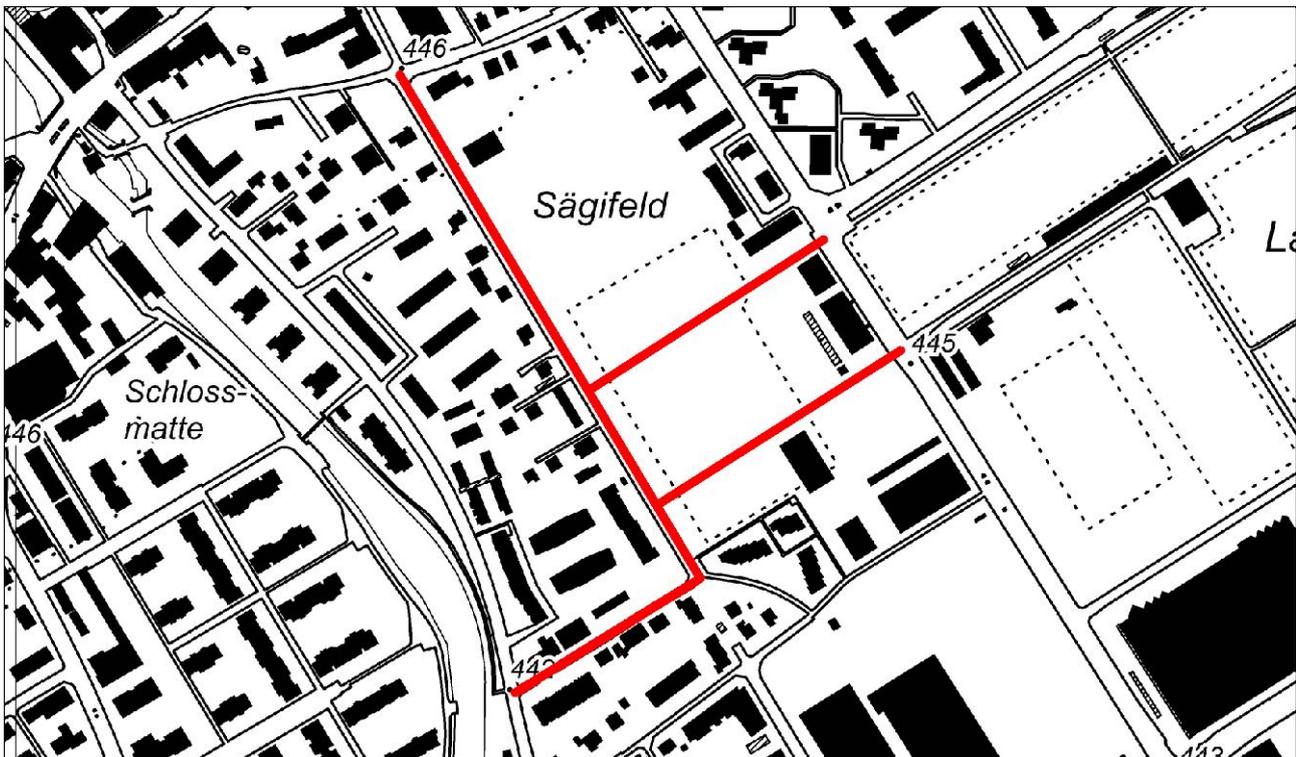
BBS.FVV-Ü.17.07

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.50	01.01.2028	31.12.2030
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.1	906	m
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Neue Infrastruktur zur Schliessung einer Netzlücke im kantonalen Netz der Velobahnen (Netzlücke Nr. 56 gemäss kantonalem Sachplan Velowegnetz). Verkehrsberuhigung im Quartier und Baumpflanzungen.		

Teilstrategie Verkehr: Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen, Änderungen im Mobilitätsverhalten unterstützen, Siedlungsqualität verbessern

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme Verkehr

Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos

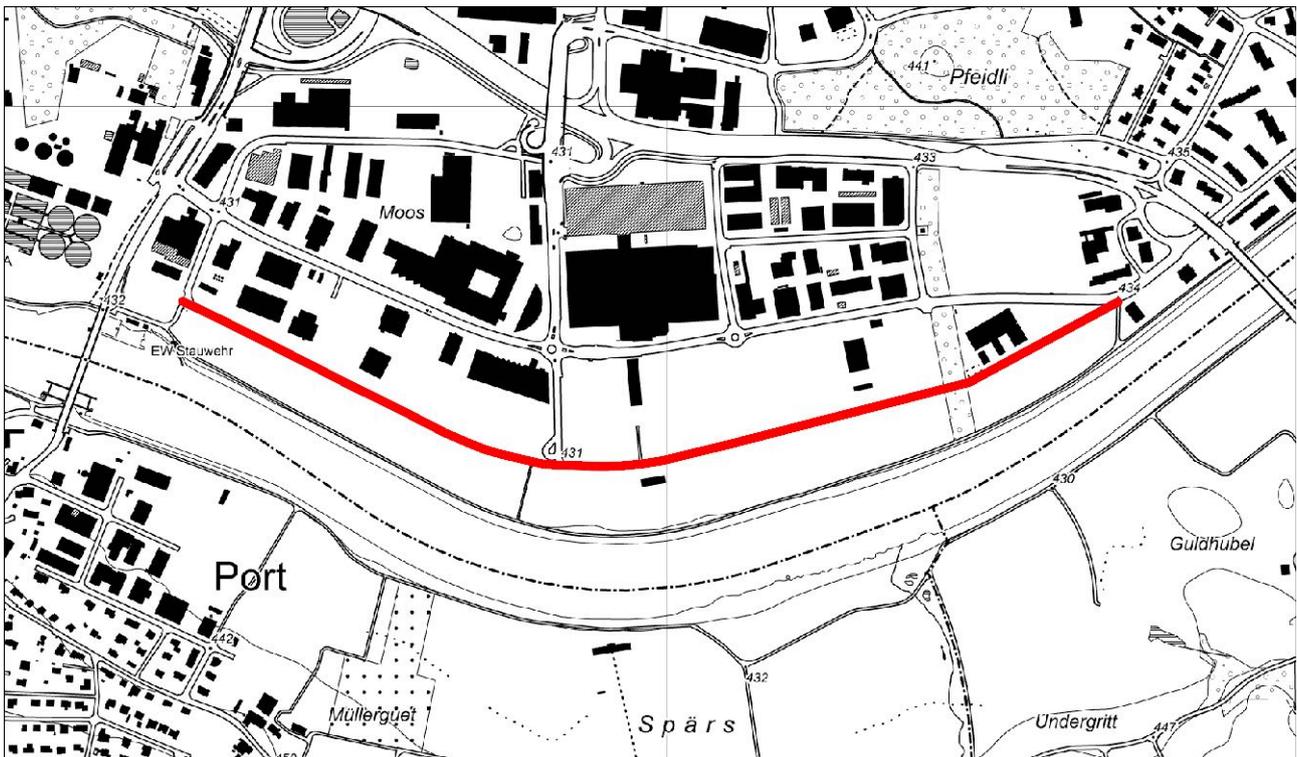
BBS.FVV-Ü.17.08

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.50	31.12.2027	01.01.2029	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Längsführung LV Kat.1	1'500	m	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Im Zusammenhang mit dem Neubau des Regionalspitals Biel (Massnahme BBS.S-SA.01.03) und der Realisierung des Uferparks Brüggmoos (ARE-Code 0371.4.084-086) wird eine neue Fuss- und Veloverbindung realisiert. Sie dient als rückwärtige Erschliessung des Spitalneubaus und als überregionale Verbindung für den			

Freizeitverkehr. Die Uferpromenade mit einem Querschnitt von 6m erstreckt sich vom Erlenpark bis zur Wehrbrücke.

Die Massnahme ist Teil des Schwerpunktgebiets «Brügg, Brüggmoos» (vgl. Hauptbericht, Kap. 7.4.4). Vorzeitiger Baubeginn beabsichtigt.

Teilstrategie Verkehr: Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen; Strukturierende landschaftliche Verbindungen erschliessen die Grün- und Freiräume innerhalb und am Rand des Siedlungsgebiets mit einem attraktiven Fusswegnetz

Dokumente:

- Gemeinde Brügg, Testplanung Uferparkanlage im Brüggmoos (2023)

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

-

Teilmassnahme Verkehr

Nidau, Fuss- und Velowege verbreitern

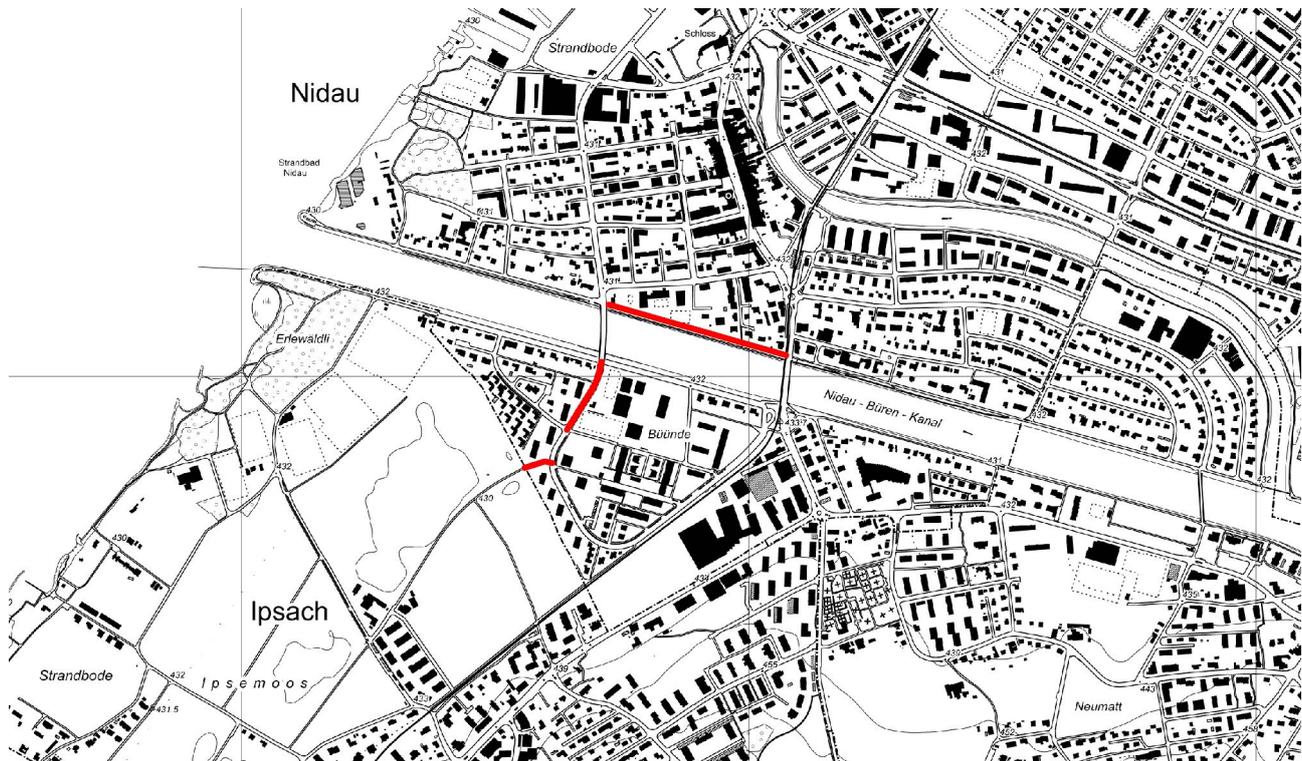
BBS.FVV-Ü.17.09

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.40	01.01.2028	31.05.2030	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Längsführung LV Kat.1	700	m	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Bestehende Fuss- und Velowege verbreitern in Nidau: - Feldweg Weiermatt ab Beundenring bis zur Grenze mit Ipsach auf 3.5m ausbauen - Fuss- und Veloweg entlang des Nidau-Büren-Kanals nordseitig zwischen den Brücken Hauptstrasse und Dr. Schneider-Strasse zur besseren Koexistenz von Fuss-			

und Veloverkehr auf 3.5m ausbauen (heutige Breite: 2m). Der Ausbau dieses Abschnitts ist standortgebunden. Lediglich mit dieser Linienführung lässt sich eine direkte Verbindung zwischen den beiden Brücken an der Nordseite des Nidau-Büren-Kanals erstellen. Damit lässt sich auch ein Ausbau im Gewässerraum rechtfertigen;
 - Neuer Veloweg 3.5m zwischen der Bürgerallee bis zur Dr. Schneiderstrasse, als Zubringerverbindung und zum Schliessen der Netzlücke zur Velobahn Ipsach-Nidau-Biel.

Teilstrategie Verkehr: für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen; Strukturierende Verbindungen erschliessen die Grün- und Freiräume innerhalb und am Rand des Siedlungsgebiets mit einem attraktiven Fusswegnetz

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
 oder Änderung kantonale
 Planung**

**Quantitative Angaben/
 Dokumente/Weiteres**

-

Teilmassnahme Verkehr

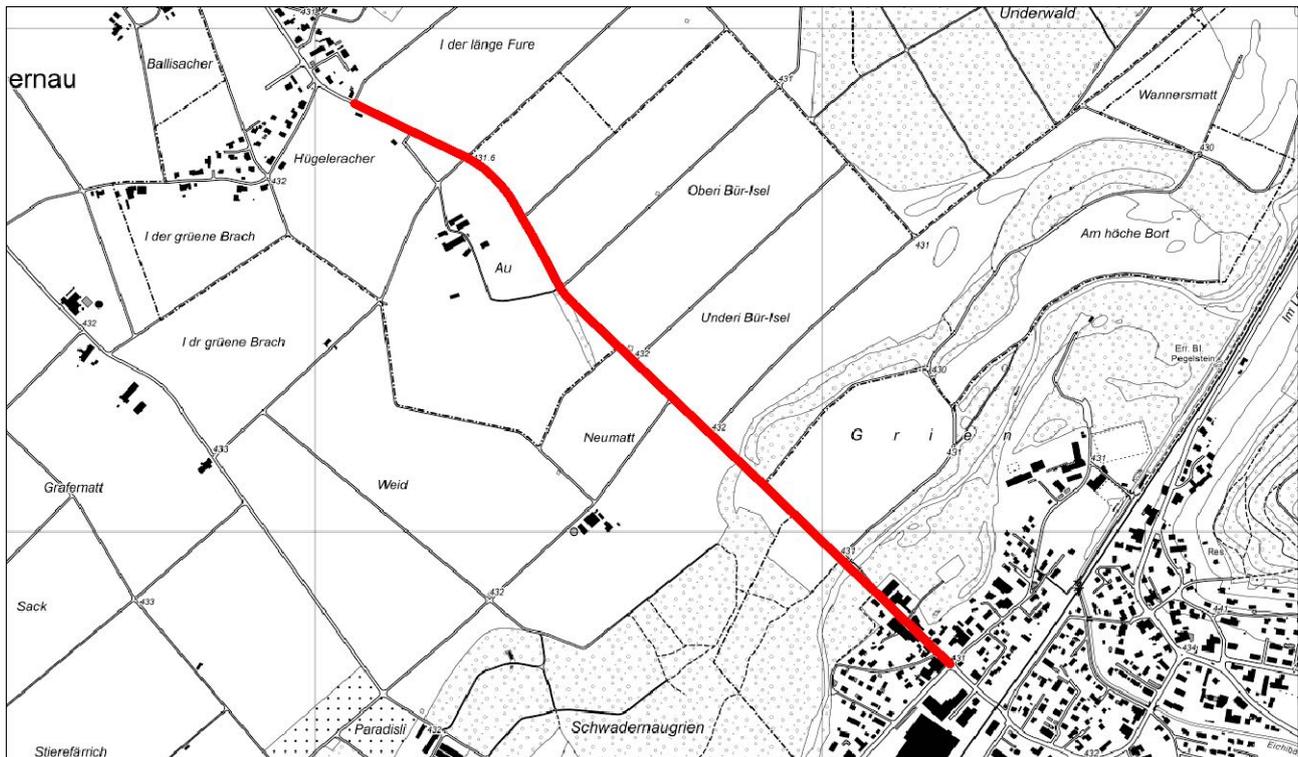
Veloweg Dotzigen-Scheuren**BBS.FVV-Ü.17.10**

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		Scheuren, Schwadernau	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.25	01.01.2029	30.06.2029	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.1		1'300	m
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Neubau eines Zweirichtungsradwegs zwischen Scheuren und Dotzigen mit einer Breite von 3 m. Von Scheuren herkommend Richtung Dotzigen auf der rechten Strassenseite entlang der Dotzigenstrasse. Ab Scheuren Parzelle Nr. 79 bis Dotzigen Parzelle Nr. 211.			

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

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

-

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, B-Horizont, Agglomeration AP5

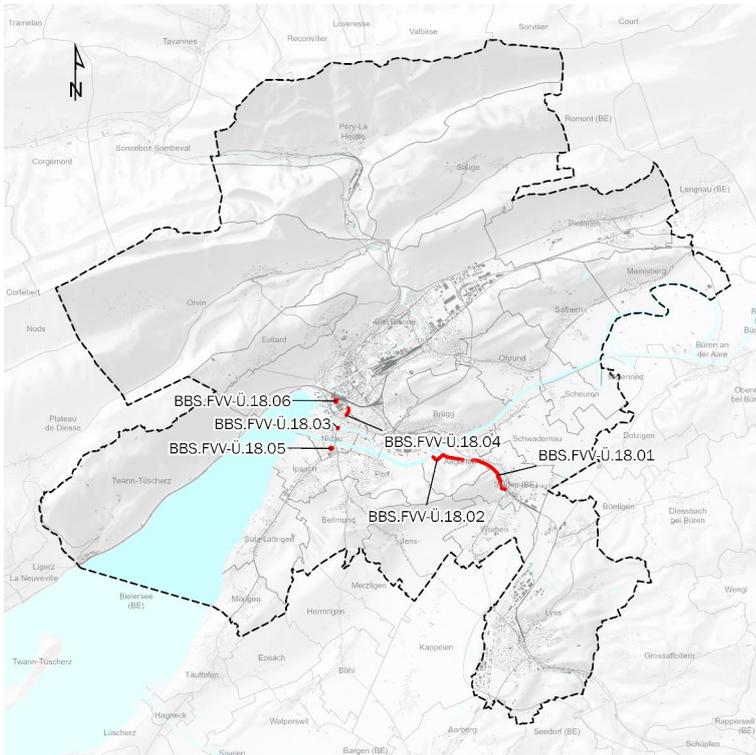
BBS.FVV-Ü.18

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Kosten (Mio. CHF) 19.80

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.1	2'550	m
	Langsamverkehrsüberführungen	250	m2
	Langsamverkehrsunterführungen	60	m2
	Veloabstellanlagen Kat.1	520	stk

Finanzierung Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption Massnahmenpaket Mit dem Massnahmenpaket werden Netzlücken und Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr behoben, die in der Schwachstellenanalyse eruiert wurden. Diese Massnahmen tragen auch dazu bei, die Abhängigkeit vom MIV zu verringern, indem sie attraktive Alternativen für den Fuss- und Veloverkehr bieten.

Mit den Massnahmen werden:

- physische Netzlücken geschlossen, wobei insbesondere die Trennwirkung von Bahn-

- anlagen, Gewässern und stark belasteten Strassen überwunden wird.
- auf bestehenden Velowegen die Sicherheit und der Komfort durch Ausbauten und Markierungsmassnahmen verbessert.
 - die Velobahnen Lyss – Biel und Ipsach – Biel realisiert
 - das Angebot an Veloabstellplätzen erweitert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Fuss- und Velowegen - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Multimodale Erschliessung der ESP Bözigenfeld und Brüggmoos - Netzlücken auf den Agglomerationsachsen schliessen und Schwachstellen beheben - Netzlücken im Stadtgebiet schliessen und Schwachstellen beheben	
	Bezug zu Teilstrategie	- Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen - Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen - Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs, Unterstützung der Veränderung des Modalsplits - Die Behebung der Netzlücken und Schwachstellen stärkt den Fuss- und Veloverkehr - Förderung eines zusammenhängenden, dichten, sicheren und attraktiven Fusswegnetz - Schaffung von Siedlungsstrukturen, die den Langsamverkehr fördern	
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und der Qualität der öffentlichen Räume - Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Umweltbelastung und des Flächenbedarfs - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV	
Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	BBS.FVV-Ü.18.01	Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Studen - Aegerten	5.00
	BBS.FVV-Ü.18.02	Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Aegerten	4.80
	BBS.FVV-Ü.18.03	Nidau, Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Zihlbrücke (Asm-Brücke)	2.00
	BBS.FVV-Ü.18.04	Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Keltenstrasse / Bielstrasse – Alfred-Aebi-Strasse	1.00
	BBS.FVV-Ü.18.05	Nidau, Bahnunterführung Haltestelle Beunden	4.00
	BBS.FVV-Ü.18.06	Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd	3.00

Teilmassnahme Verkehr

Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Studen - Aegerten

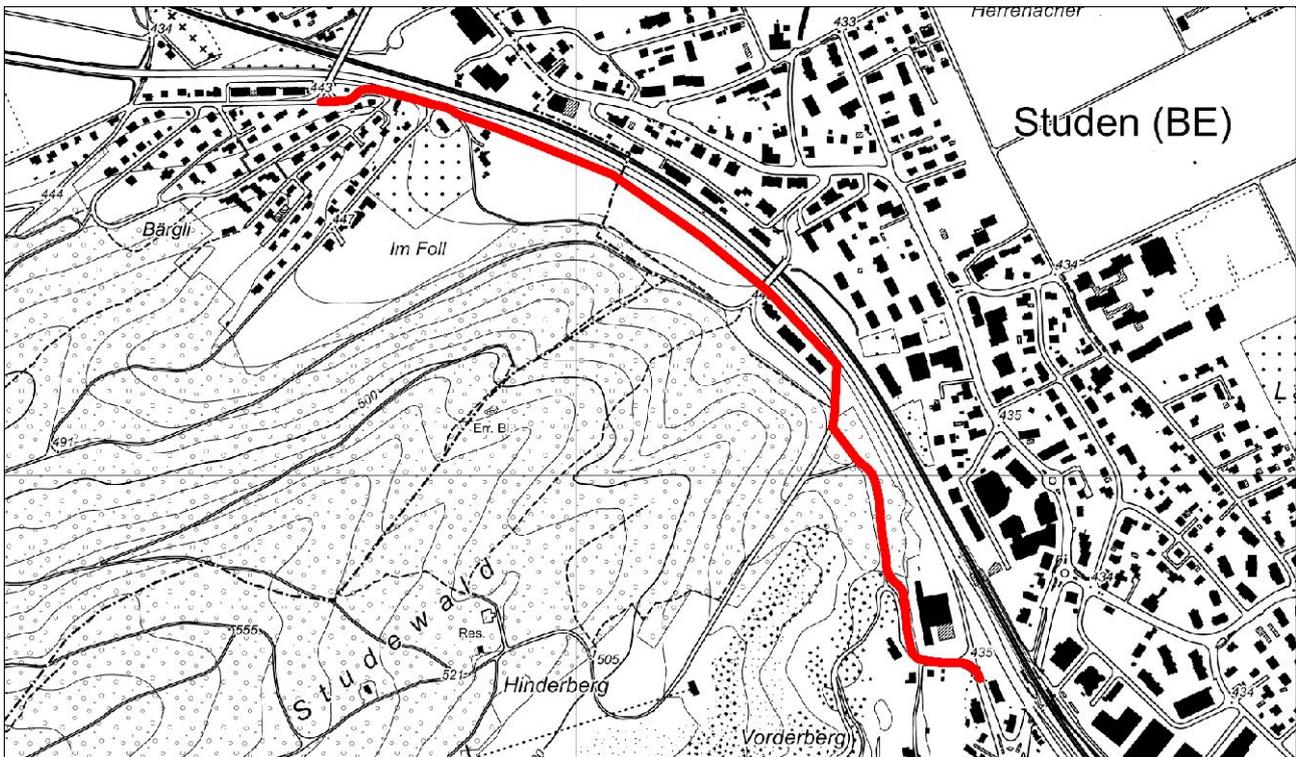
BBS.FVV-Ü.18.01

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK		Aegerten, Studen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	5.00	01.01.2035	31.12.2036	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.1		1'450	m
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Realisierung eines Teilabschnitts der Velobahn Biel - Lyss. Aus dem Variantenstudium wurde eine Linienführung südwestlich der Autostrasse gewählt. Die Verbindung wird als Veloweg ausgestaltet. Teilweise sollen bestehende Wege genutzt, teilweise soll ein neuer Veloweg entlang der Autostrasse gebaut werden. Es handelt sich um die			

Netzlücke Nr. 41 des kantonalen Sachplans Veloverkehr.
 Teilstrategie Veloverkehr: Velobahn mit hohem Ausbaustandard (schnell, direkt und sicher) als Alternative zum MIV und ÖV, auf Agglomerationsachsen mit hohem Velopotenzial für den Pendlerverkehr

Dokumente:

-Tiefbauamt Kanton Bern, Korridorstudie Velovorrangroute Lyss – Biel, 2022

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
 oder Änderung kantonale
 Planung**

**Quantitative Angaben/
 Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme Verkehr

Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Aegerten

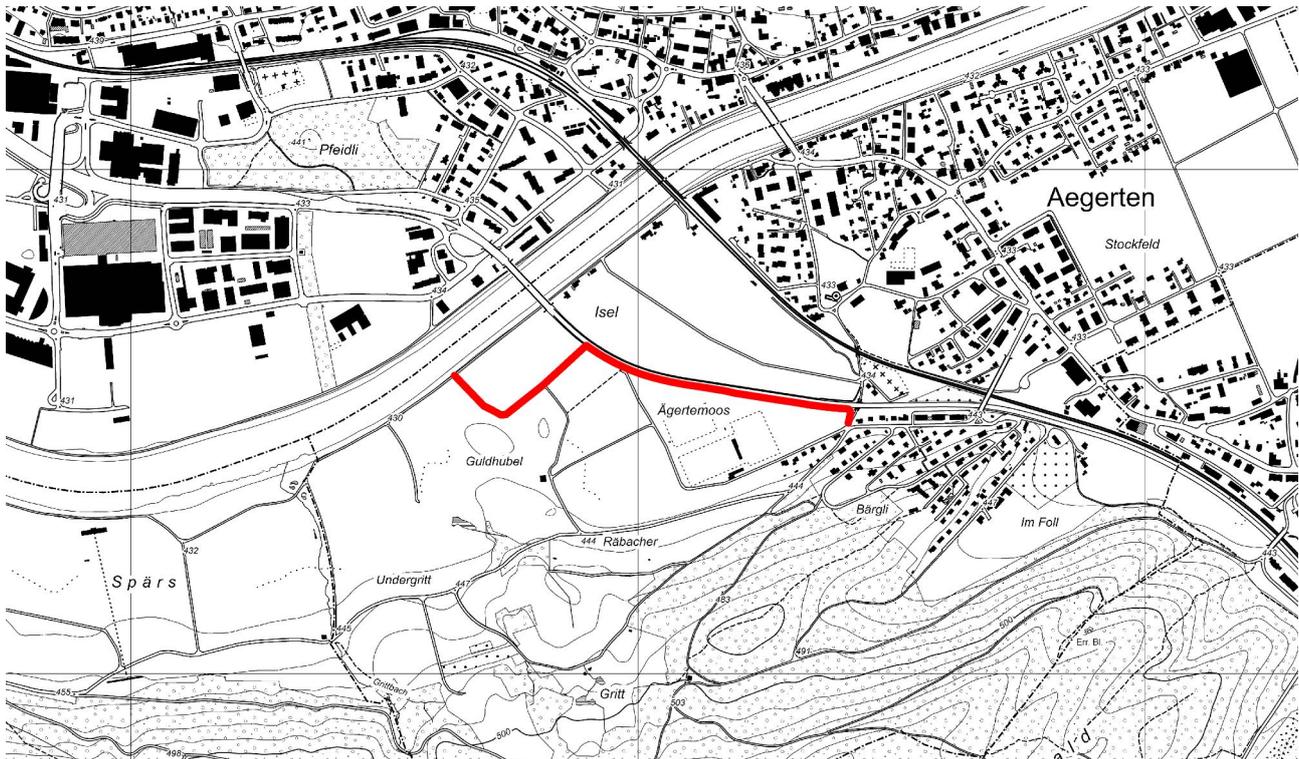
BBS.FVV-Ü.18.02

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	TBA-OIK	Brügg, Aegerten		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	4.80	31.12.2032	31.12.2033	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Längsführung LV Kat.1	900	m	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Realisierung eines Teilabschnitts der Velobahn Biel - Lyss. Aus dem Variantenstudium wurde eine Linienführung voraussichtlich südlich der Autostrasse gewählt. Die Verbindung wird teilweise als Veloweg und teilweise als gemeinsamen Fuss- und Veloweg ausgestaltet. Teilweise sollen bestehende Wege genutzt, teilweise soll ein			

neuer Veloweg entlang der Autostrasse gebaut werden. Es handelt sich um die Netzlücke Nr. 41 des kantonalen Sachplans Veloverkehr. Die Massnahme wird mit dem Neubau Spitalzentrum Biel koordiniert sowie auf die Massnahme Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal in Brügg (BBS.LV-Ü.10) abgestimmt.

Teilstrategie Veloverkehr: Velobahn mit hohem Ausbaustandard (schnell, direkt und sicher) als Alternative zum MIV und ÖV, auf Agglomerationsachsen mit hohem Velopotenzial für den Pendlerverkehr

Dokumente:

- Tiefbauamt Kanton Bern, Korridorstudie Velovorrangroute Lyss – Biel, 2022

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

-

Teilmassnahme Verkehr

Nidau, Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum. Abschnitt Zihlbrücke (Asm-Brücke)

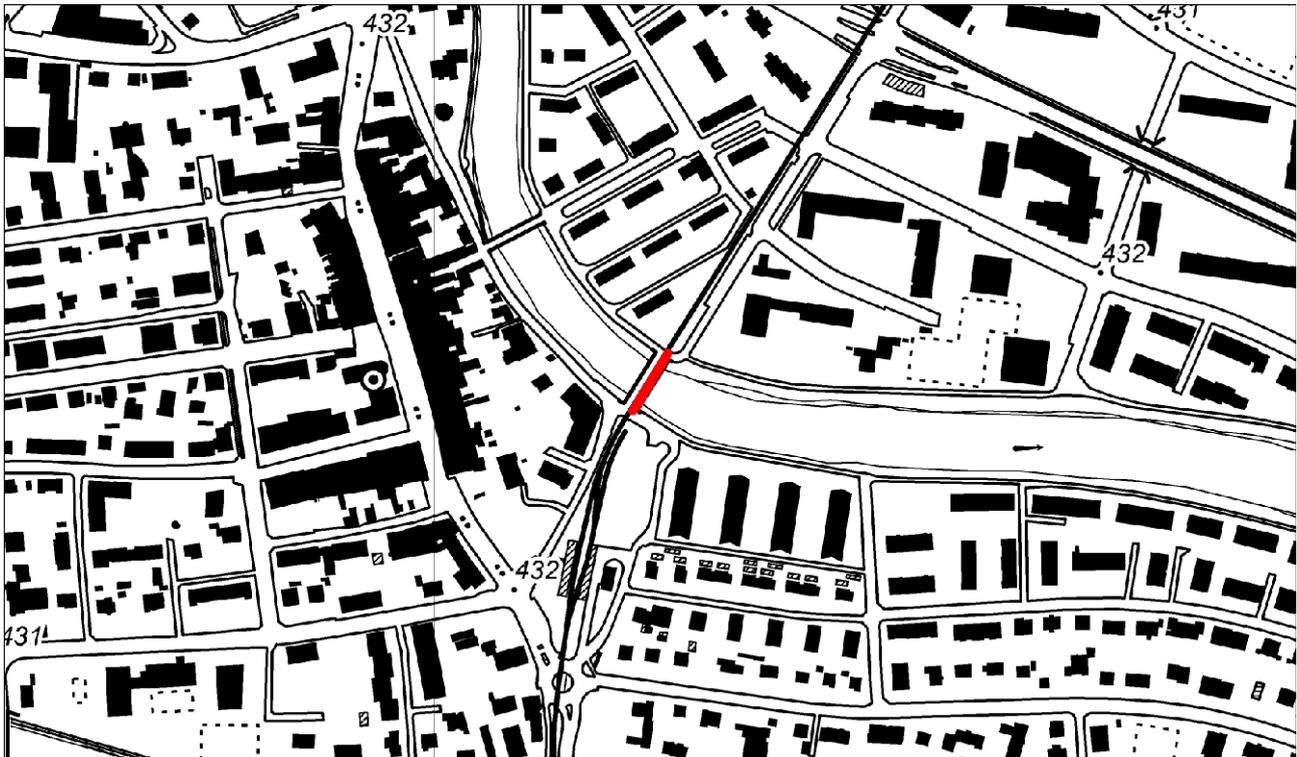
BBS.FVV-Ü.18.03

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	Aare Seeland mobil AG		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	2.00	01.01.2032	31.12.2032	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Langsamverkehrsüberführungen	250	m2	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Die Erstellung einer neuen Velobrücke neben der bestehenden ASm-Brücke und der bestehenden Fuss- und Velobrücke ermöglicht die Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs sowie eine weitgehend vortrittsberechtigte Führung des Veloverkehrs. Die Massnahme ist Teil der Velobahn Ipsach - Nidau - Biel und schliesst teilweise die			

Netzlücke Nr. 58 des kantonalen Sachplans Veloverkehr.

Teilstrategie Veloverkehr: Velobahn mit hohem Ausbaustandard (schnell, direkt und sicher) als Alternative zum MIV und ÖV, auf Agglomerationsachsen mit hohem Velopotenzial für den Pendlerverkehr

Dokumente:

- Korridorstudie Velobahn VB 30 / VB 31 Ipsach – Nidau – Biel

Dokumente:

- Korridorstudie Velobahn VB 30 / VB 31 Ipsach – Nidau – Biel

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme Verkehr

Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Keltenstrasse / Bielstrasse – Alfred-Aebi-Strasse

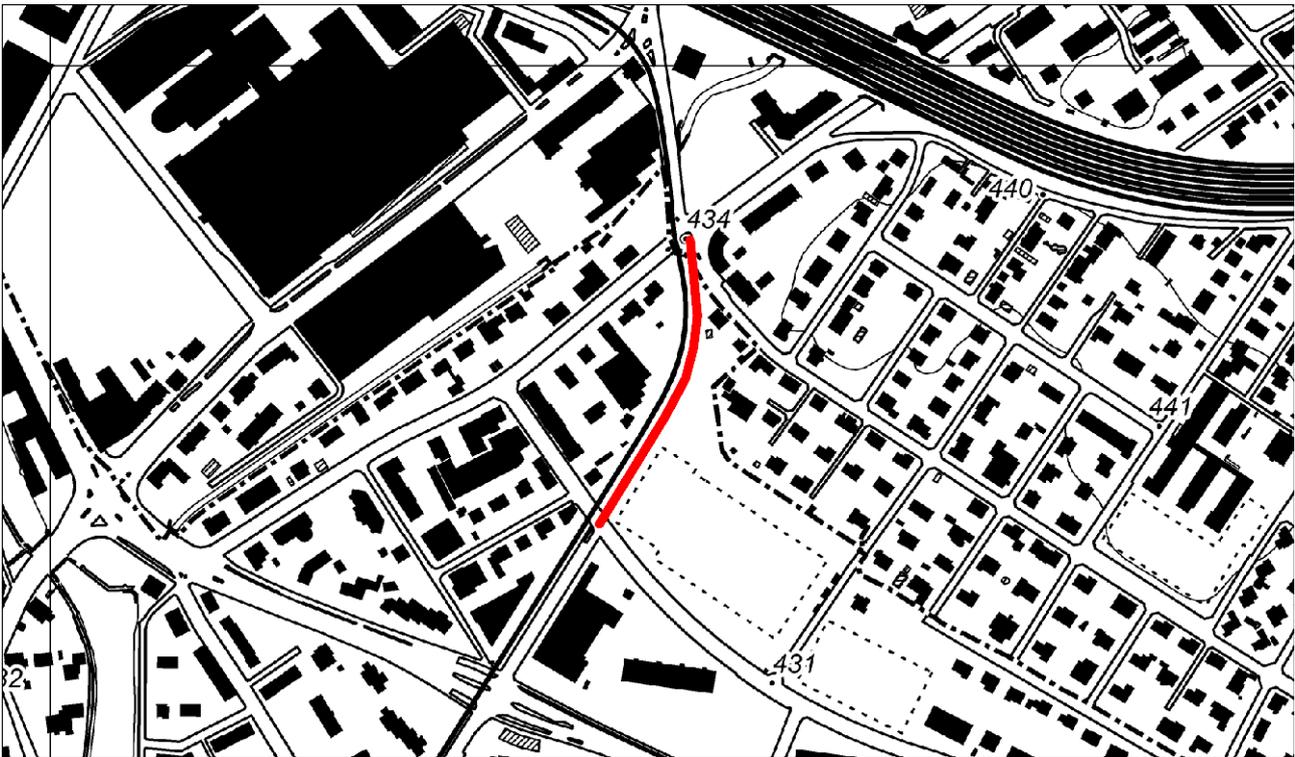
BBS.FVV-Ü.18.04

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	Aare Seeland mobil AG		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.00	01.01.2033	31.12.2034	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Längsführung LV Kat.1	200	m	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Verlängerung der bestehenden Keltenstrasse (Nidau) entlang der ASm-Gleise bis zum Kreisel Gurnigel/Aebi-Strasse für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den Busverkehr (gemäss ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel). Für einen allfälligen späteren Doppelspurausbau der ASm-Linie wird der entsprechende Raum gesichert.			

Der neue Fuss- und Veloweg ist Teil der Velobahn Ipsach - Nidau - Biel und schliesst teilweise die Netzlücke Nr. 58 gemäss kantonalem Sachplan Velowegnetz.

Teilstrategie Veloverkehr: Velobahn mit hohem Ausbaustandard (schnell, direkt und sicher) als Alternative zum MIV und ÖV, auf Agglomerationsachsen mit hohem Velopotenzial für den Pendlerverkehr

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme Verkehr

Nidau, Bahnunterführung Haltestelle Beunden

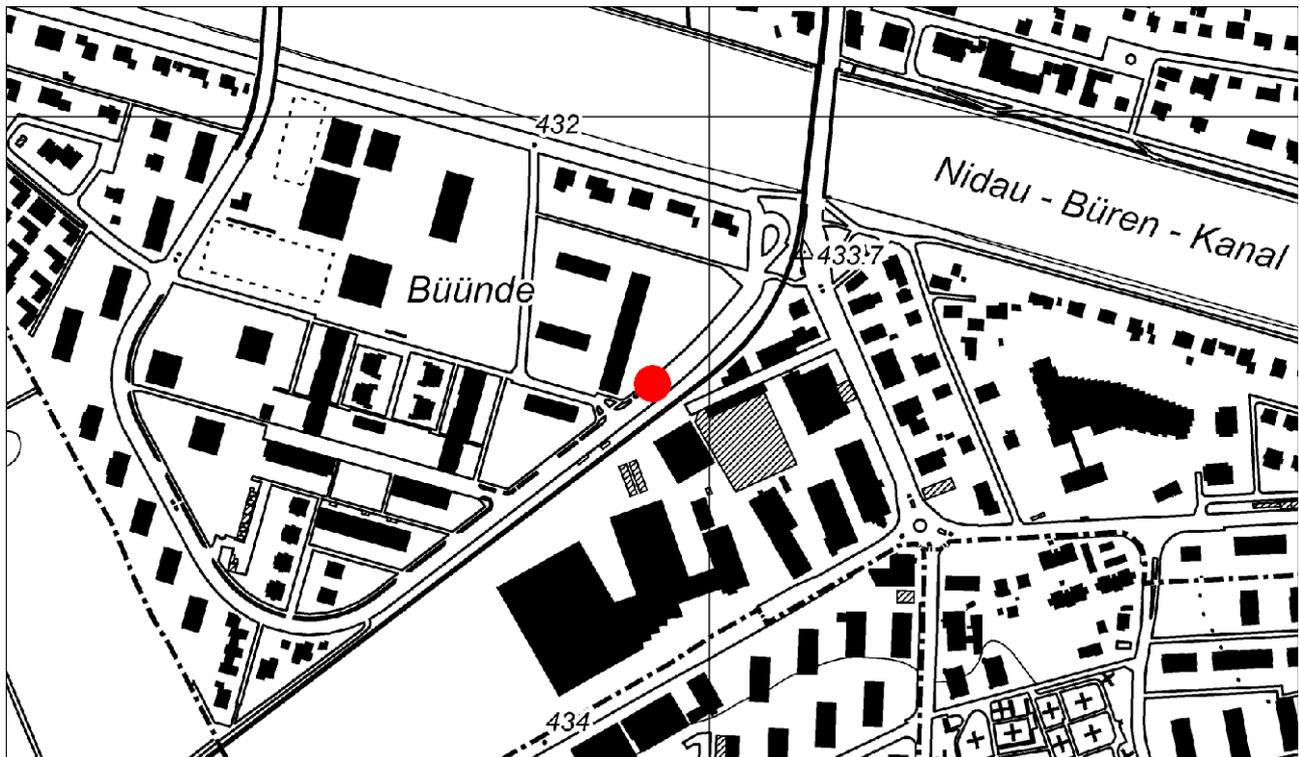
BBS.FVV-Ü.18.05

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	Aare Seeland mobil AG	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.00	01.01.2035	01.01.2036
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Langsamverkehrsunterführungen	60	m2
	Veloabstellanlagen Kat.1	20	stk
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Die Haltestelle Nidau Beunden ist zur Zeit nur von der westlichen Seite, also vom Beundenring her, zugänglich. Es soll eine Personenunterführung im Bereich Bahnhof Nidau Beunden zur Anbindung der direkt angrenzenden Arbeitszone (potenzielles		

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet) und der südlich angrenzenden Wohnquartiere realisiert werden. Zusätzlich soll die Anzahl Velo-Parkplätze an der Haltestelle erhöht werden.

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

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme Verkehr

Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd

BBS.FVV-Ü.18.06

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		SBB, Grundeigentümer	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.00	01.01.2035	01.01.2036	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Veloabstellanlagen Kat.1	500	stk	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Der Bahnhof Biel ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe in der Agglomeration Biel/Lyss. Mit attraktiven Umsteigebedingungen soll die kombinierte Mobilität gefördert werden. Dazu ist ein ausreichendes Angebot an gedeckten und sicheren Veloabstellplätzen erforderlich. Bis 2030 soll das Angebot im Bereich Bahnhof Süd um 500 B+R-Plätze			

erweitert werden. Der Ausbau wird im Rahmen der Gesamtkoordination Bahnhof Biel/Bienne 2030»(KM-Mu.5) mit den weiteren Infrastrukturvorhaben im Bahnhofsbereich abgestimmt.

Teilstrategie Veloverkehr: Bike+Ride-Angebote an allen Bahnhaltestellen sowie an wichtigen Bushaltestellen in ausreichender Zahl und guter Ausstattung zur Verfügung stellen

Dokumente:

- Sachplan Velo der Stadt Biel (Massnahme 77)
- Nutzungskonzept Bahnhofgebiet, 2024

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Strassennetzplan (SNP)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

-

Massnahmenpaket Verkehr

Langsamverkehrsmassnahmen, übrige Region

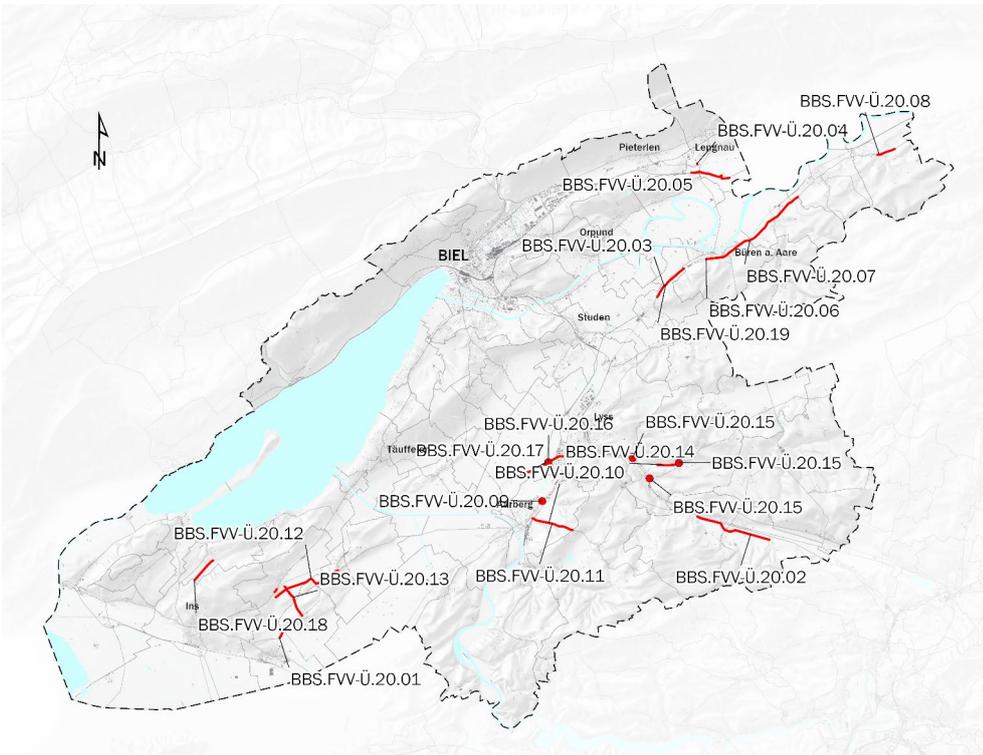
BBS.FVV-Ü.20

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



**Beschreibung
(Zielsetzung und
Umsetzung)**

Zielsetzung:
Mit den Massnahmen werden Schwachstellen und Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr ausserhalb der Agglomeration Biel/Lyss behoben. Das Ziel ist ein zusammenhängendes, sicheres und attraktives Velowegnetz für den Alltagsverkehr.

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

**Einzelmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
BBS.FVV-Ü.20.01	Velosicherheit Treiten-Brüttelen-Müntschemier	2.40

BBS.FVV-Ü.20.02	Veloverbindung Schwanden-Schüpfen-Bundkofen	0.60
BBS.FVV-Ü.20.03	Velosicherheit Büren-Dotzigen	1.86
BBS.FVV-Ü.20.04	Lengnau, Knotensanierung Büren- /Industriestrasse	0.93
BBS.FVV-Ü.20.05	Lengnau, Veloverbindung Feldweg – Schützenmattweg	0.93
BBS.FVV-Ü.20.06	Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Büren a.A	0.28
BBS.FVV-Ü.20.07	Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Büren a.A. – Rüti	7.43
BBS.FVV-Ü.20.08	Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Leuzigen	0.01
BBS.FVV-Ü.20.09	Aarberg, Sanierung Kreisel (Unfallschwerpunkt)	1.00
BBS.FVV-Ü.20.10	Aarberg, Verbesserung Veloinfrastruktur / Sicherheit Ortseingang	1.86
BBS.FVV-Ü.20.11	Aarberg, Verbesserung Veloinfrastruktur Bernstrasse	1.86
BBS.FVV-Ü.20.12	Brüttelen, Ausbau Komfortroute zwischen Finsterhennen und Brüttelen	1.86
BBS.FVV-Ü.20.13	Veloverbindung Brüttelen-Treiten	1.86
BBS.FVV-Ü.20.14	Grossaffoltern, Ausbau unbefestigte Komfortroute	0.46
BBS.FVV-Ü.20.15	Grossaffoltern, Neue Abbiegehilfen auf Haupt-/Verbindungsstrassen	0.46
BBS.FVV-Ü.20.16	Kappelen, Neue Velobrücke über Autobahn Richtung Bhf Lyss	1.86
BBS.FVV-Ü.20.17	Kappelen, Seperater Fuss- und Radweg Richtung Bhf Lyss	1.86
BBS.FVV-Ü.20.18	Vinelz, Ausbau unbefestigte Komfortroute	0.46
BBS.FVV-Ü.20.19	Dotzigen, Verbesserung Veloinfrastruktur (Belagsoptimierung)	0.46
	Summe	28.43

Teilmassnahme Verkehr

Velosicherheit Treiten-Brüttelen-Müntschemier

BBS.FVV-Ü.20.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV


Beteiligte Stellen
Federführende Stelle
Weitere Beteiligte

TBA-OIK

Müntschemier, Treiten

Kosten/Termine
Kosten (Mio. CHF)
Baubeginn
Inbetriebnahme

2.40

01.01.2026

31.12.2026

Finanzierungsschlüssel

Innerhalb AP-Perimeter:

- Bund: voraussichtlich 30-40%

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

100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen
 Ausserhalb AP-Perimeter:

- Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG,

100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Massnahmenbeschreibung

Zwischen Treiten und Müntschemier wird eine Netzlücke geschlossen, indem ein von der Kantonsstrasse abgesetzter Radweg gebaut wird. Dadurch muss auch ein

Kanaldurchlass erweitert werden. Eingang Münschtemier entsteht ein Mehrzweckstreifen der sowohl dem MIV als auch dem Langsamverkehr zur sicheren Abbiegung dient. Eingangs Treiten wird eine Bodenwelle und eine Fahrradweiche gebaut.

In Brüttelen wird ein neues Trottoir gebaut um den Zugang zu den dortigen Wohnhäusern und dem Friedhof sicherer zu gestalten. Zudem gibt es eine Strassenaufweitung mit Querungs- resp. Abbiegehilfe für den Langsamverkehr.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2019	Studie	TBA-OIK

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2026	Baubeginn	TBA-OIK
31.12.2026	Inbetriebnahme	TBA-OIK

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Teilmassnahme Verkehr

Veloverbindung Schwanden- Schüpfen-Bundkofen

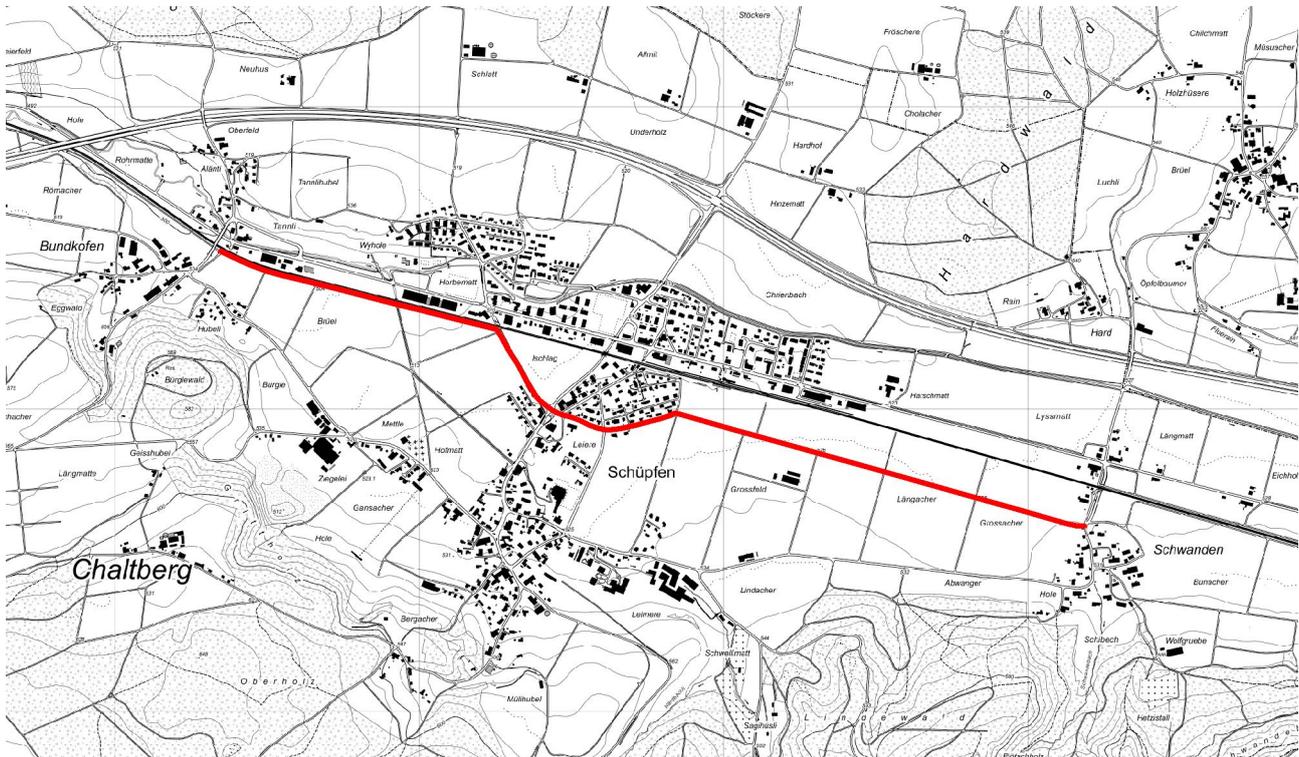
BBS.FVV-Ü.20.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Schüpfen, Grossaffoltern, Archäologischer Dienst	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.60	01.01.2023	31.12.2023
Finanzierungsschlüssel	<p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, <p>100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen</p> <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 		

Massnahmenbeschrieb Neue Veloverbindung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Attraktivität (Ersatz für heutige Verbindung auf der Kantonsstrasse ohne Schutzbereich für Velofahrende). Die Linienführung wird im Rahmen der Aktualisierung des regionalen Velonetzplans 2026 mit dem Massnahmenträger überprüft.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2021	Studie	TBA-OIK
01.01.2023	Baubeginn	TBA-OIK
31.12.2023	Inbetriebnahme	TBA-OIK

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Teilmassnahme Verkehr

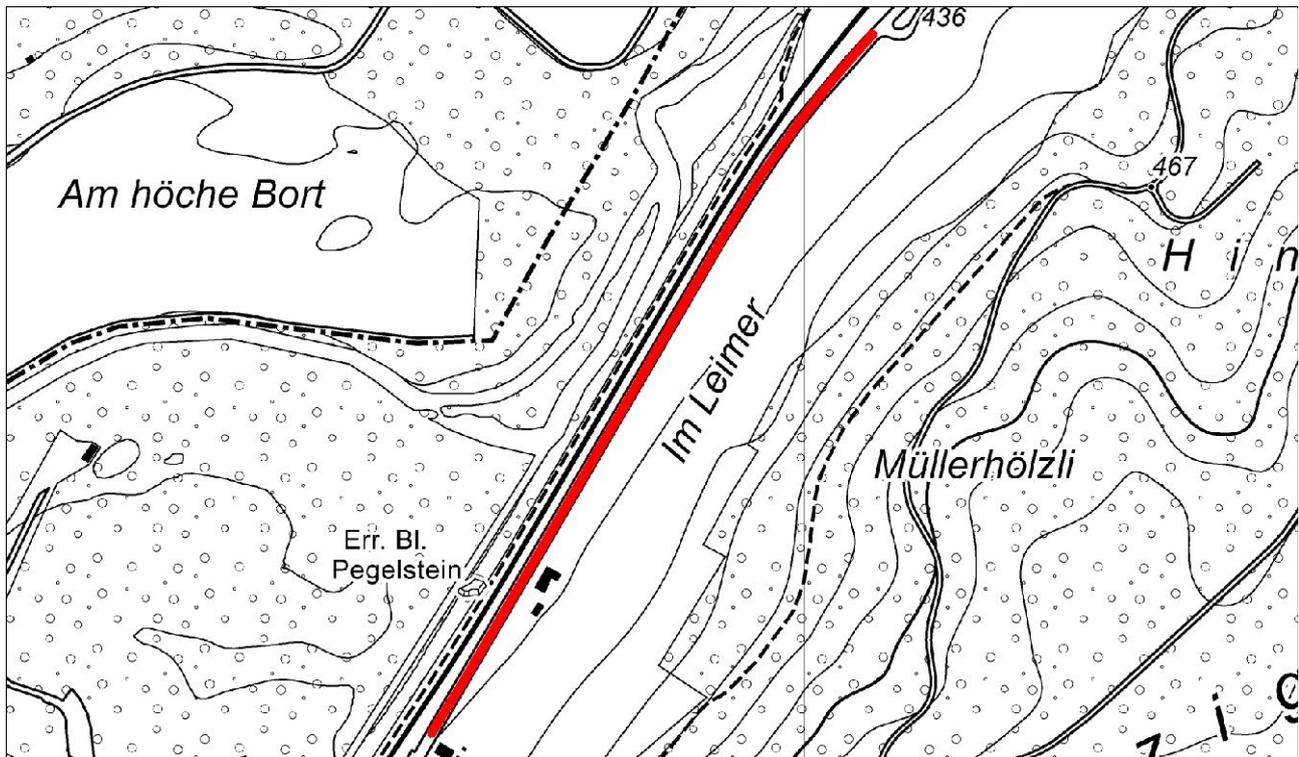
Velosicherheit Büren-Dotzigen**BBS.FVV-Ü.20.03**

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	TBA-OIK		Büren an der Aare, Dotzigen, Archäologischer Dienst
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.86	31.12.2034	31.12.2035
Finanzierungsschlüssel	Innerhalb AP-Perimeter:		
	<ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 		
	Ausserhalb AP-Perimeter:		
	<ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 		

Massnahmenbeschrieb Velostreifen auf Kantonsstrasse oder separater Veloweg. Im Bereich der beiden Massnahmen befindet sich eine Amphibienzugstelle mit bedeutenden Amphibienzahlen. Für den Fall, dass ein separater Veloweg geplant ist, ist zu prüfen, ob dauerhafte Amphibienunterführungen zu errichten sind, um die Amphibienpopulation durch die zunehmende Nutzung nicht zu gefährden.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2029	Studie	TBA-OIK
31.12.2034	Baubeginn	TBA-OIK
31.12.2035	Inbetriebnahme	TBA-OIK

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22)
 - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Teilmassnahme Verkehr

Lengnau, Knotensanierung Büren- /Industriestrasse

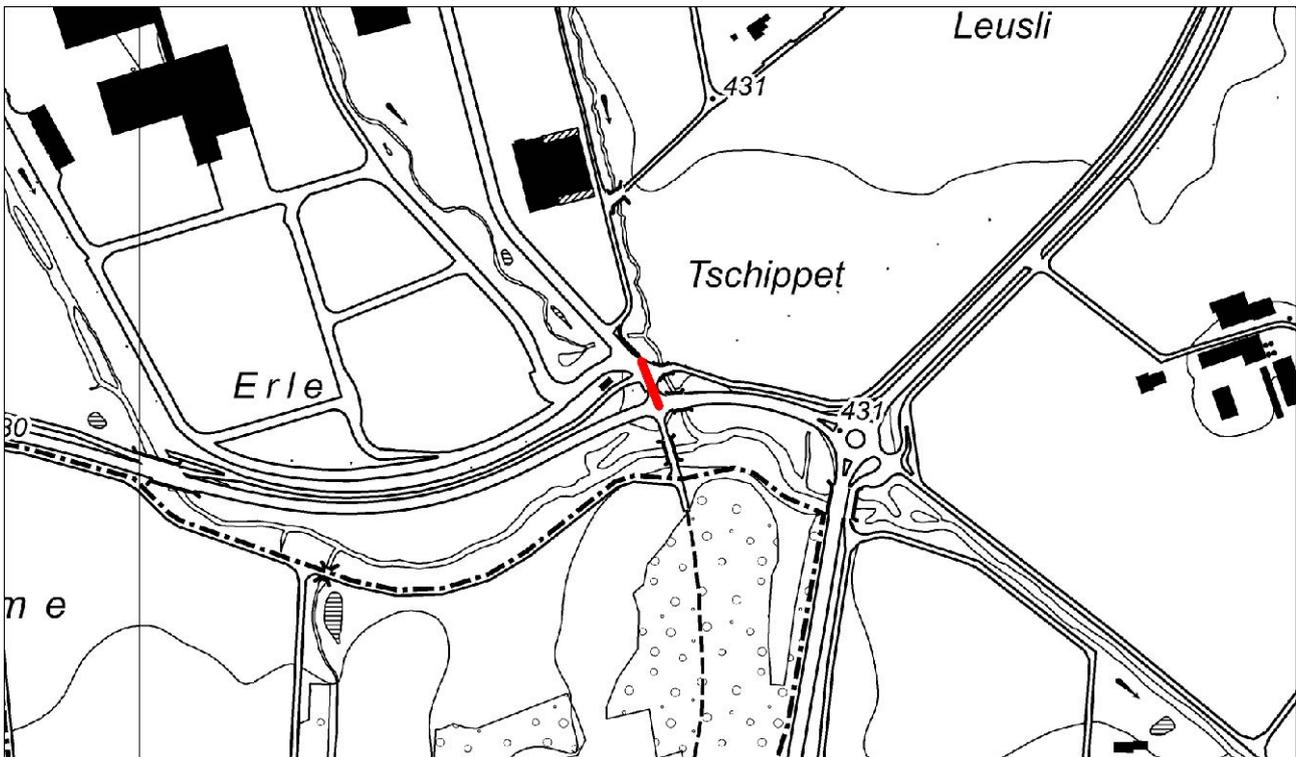
BBS.FVV-Ü.20.04

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Gemeinden	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.93	01.01.2028	31.12.2028
Finanzierungsschlüssel	<p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 		
Massnahmenbeschrieb	Verbesserung der Querungs- und Abbiegesituation und Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.		

Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland 2020: Massnahme M34
 Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation B-Horizont: LV-Ü.3.1

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2026	Studie	TBA-OIK
	01.01.2028	Baubeginn	TBA-OIK
	31.12.2028	Inbetriebnahme	TBA-OIK
Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Vororientierung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Bezug zu weiteren Massnahmen	-		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22) - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021		

Teilmassnahme Verkehr

Lengnau, Veloverbindung Feldweg – Schützenmattweg

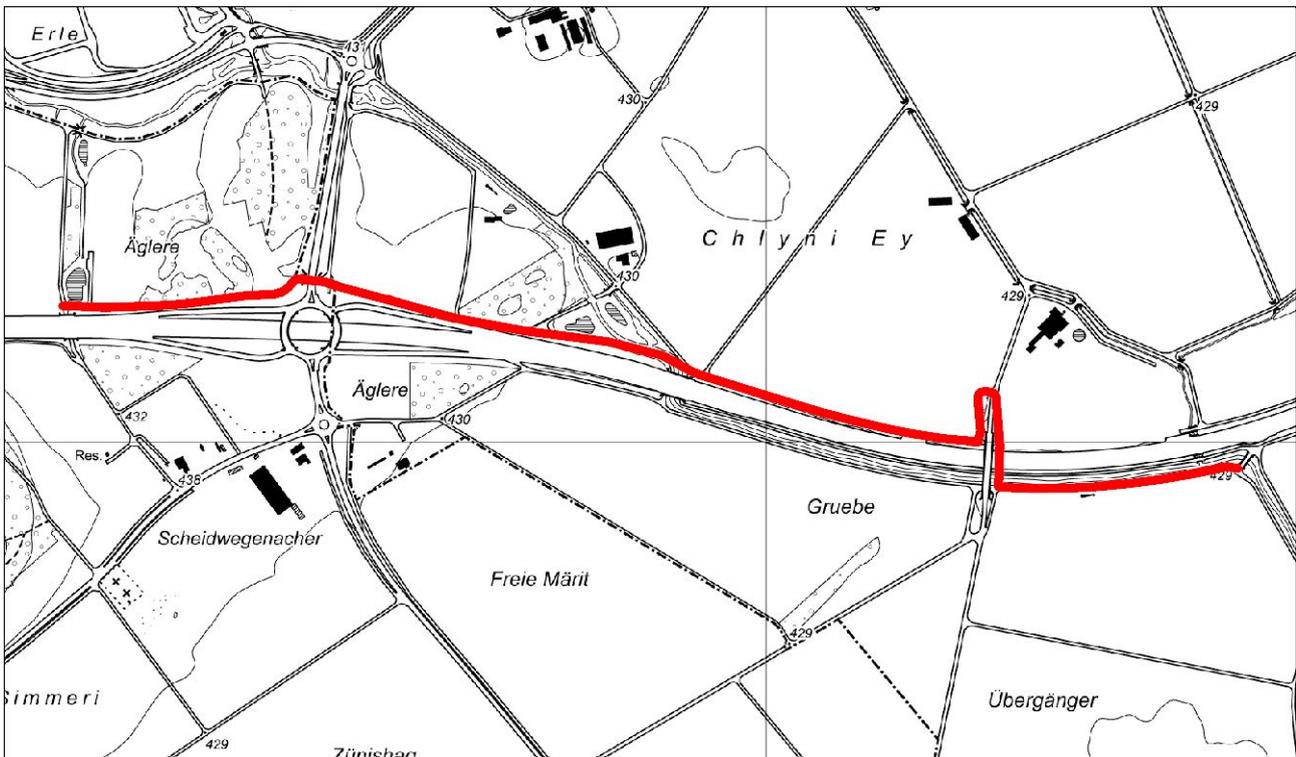
BBS.FVV-Ü.20.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.93	01.01.2024	31.12.2024
Finanzierungsschlüssel	Innerhalb AP-Perimeter: - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen Ausserhalb AP-Perimeter: - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen		
Massnahmenbeschrieb	Schliessen der physischen Netzlücke zwischen Feldweg und Schützenmattweg (ca. 200 m). Die durchgehende Komfortroute ermöglicht Velofahrenden die sichere		

Umfahrung der stark befahrenen Bürenstrasse und des hochbelasteten Kreisels nördlich des Autobahnanschlusses Lengnau.

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

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2022	Studie	Gemeinde
	01.01.2024	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2024	Inbetriebnahme	Gemeinde
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Kantonale Richtplanrelevanz		Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Bezug zu weiteren Massnahmen	-		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22) - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021 		

Teilmassnahme Verkehr

Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Büren a.A

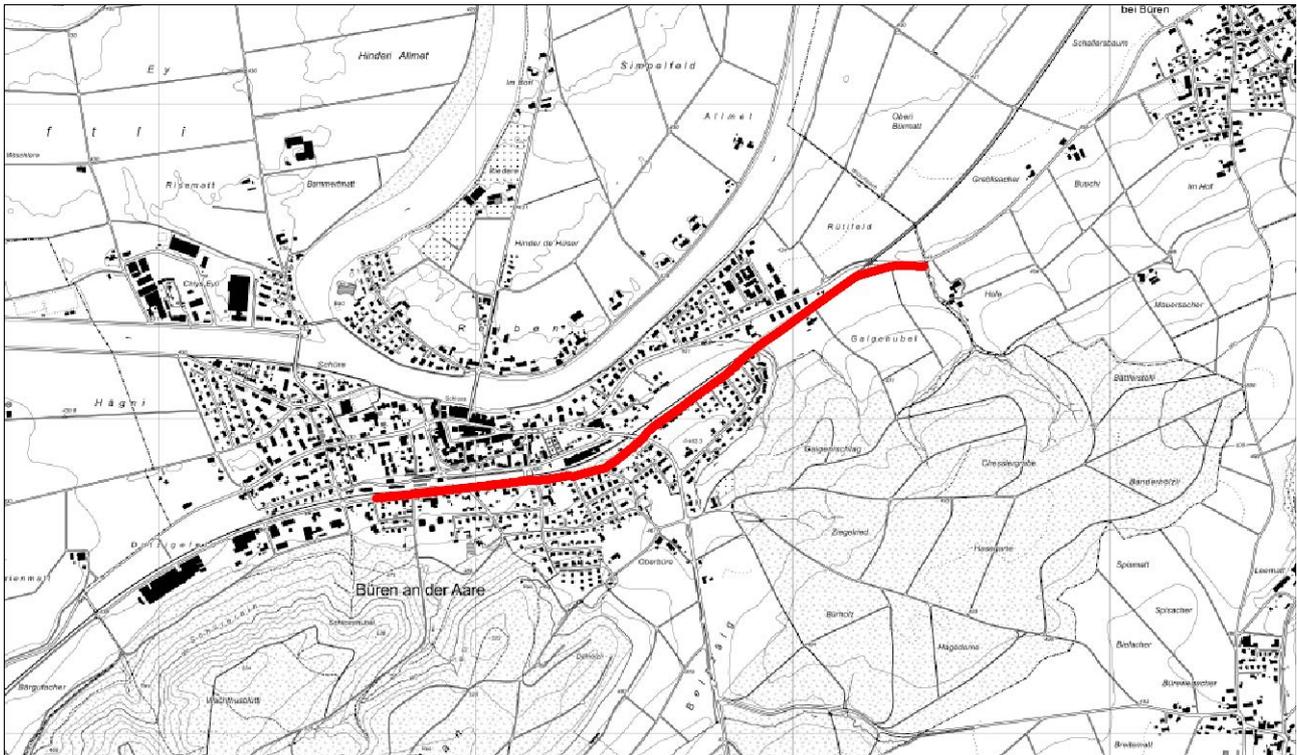
BBS.FVV-Ü.20.06

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	TBA-OIK, Archäologischer Dienst	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.28	01.01.2025	31.12.2025
Finanzierungsschlüssel	<p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 		
Massnahmenbeschrieb	Querungshilfe Bernstrasse, Beleuchtung Erlenweg		

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
-----------------------------------------------------------	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2020	Studie	Gemeinde
	01.01.2025	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2025	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen -

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Teilmassnahme Verkehr

Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Büren a.A. – Rüti

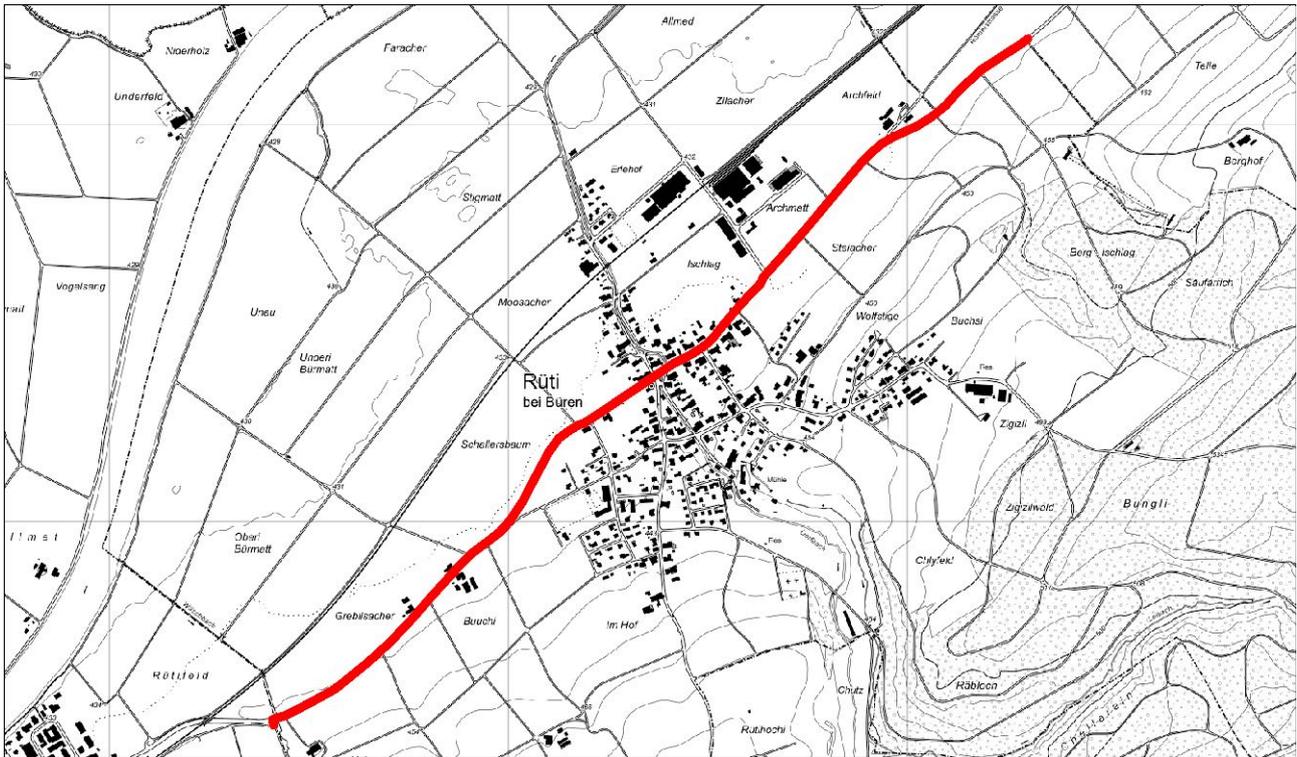
BBS.FVV-Ü.20.07

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Gemeinde, Archäologischer Dienst	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	7.43	01.01.2025	31.12.2026
Finanzierungsschlüssel	<p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 		
Massnahmenbeschreibung	Kantonaler Radweg, abschnittsweise auf stillgelegtem Bahntrasse und bestehendem asphaltierten Flurweg. Ausführung grundsätzlich als asphaltierter Radweg.		

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt		Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt		Federführende Stelle
	01.10.2022	Studie		TBA-OIK
	01.01.2025	Baubeginn		TBA-OIK
	31.12.2026	Inbetriebnahme		TBA-OIK
Koordination	Koordinationsstand			Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz		kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Sachplan Veloverkehr (SVV)			
Bezug zu weiteren Massnahmen	-			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22) - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021 			

Teilmassnahme Verkehr

Velokorridor Büren-Leuzigen, Abschnitt Leuzigen

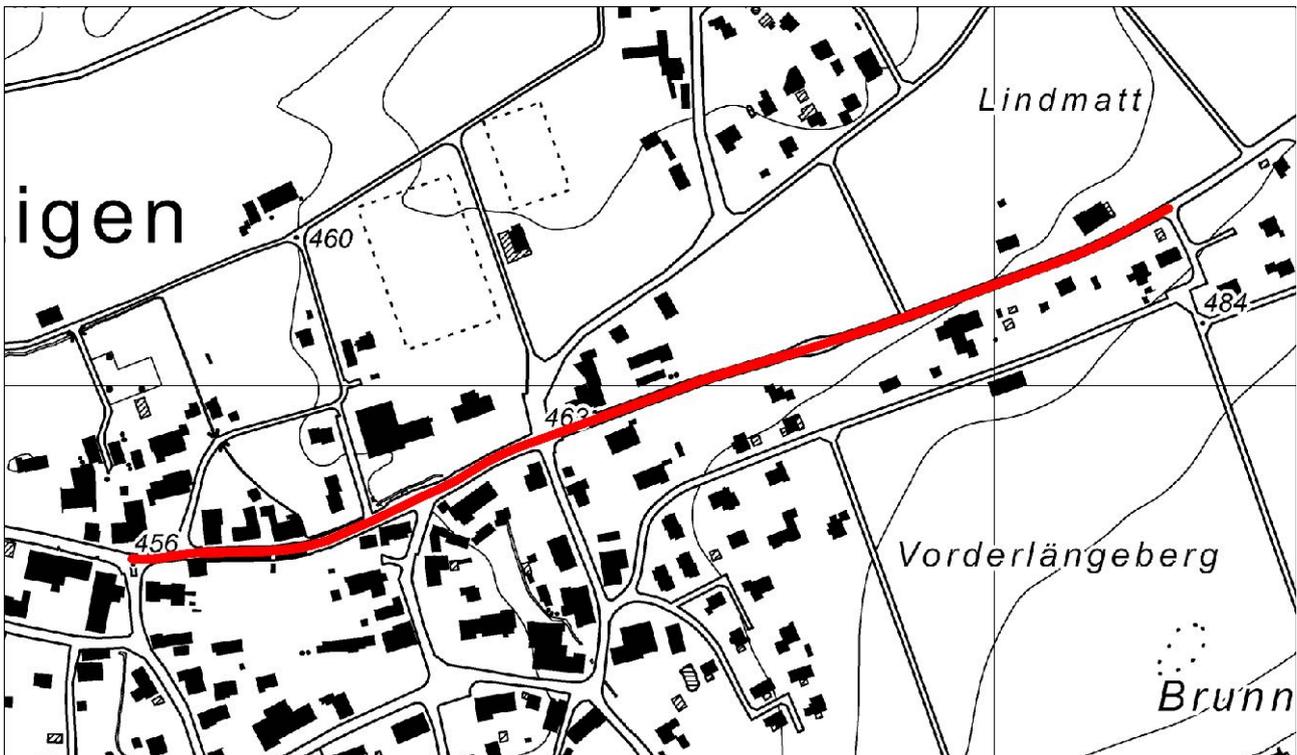
BBS.FVV-Ü.20.08

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	TBA-OIK	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.01	01.01.2028	31.12.2028
Finanzierungsschlüssel	<p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 		
Massnahmenbeschreibung	Punktueller Massnahmen		

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
-----------------------------------------------------------	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2026	Studie	Gemeinde
	01.01.2028	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2028	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen -

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Teilmassnahme Verkehr

Aarberg, Sanierung Kreisel (Unfallschwerpunkt)

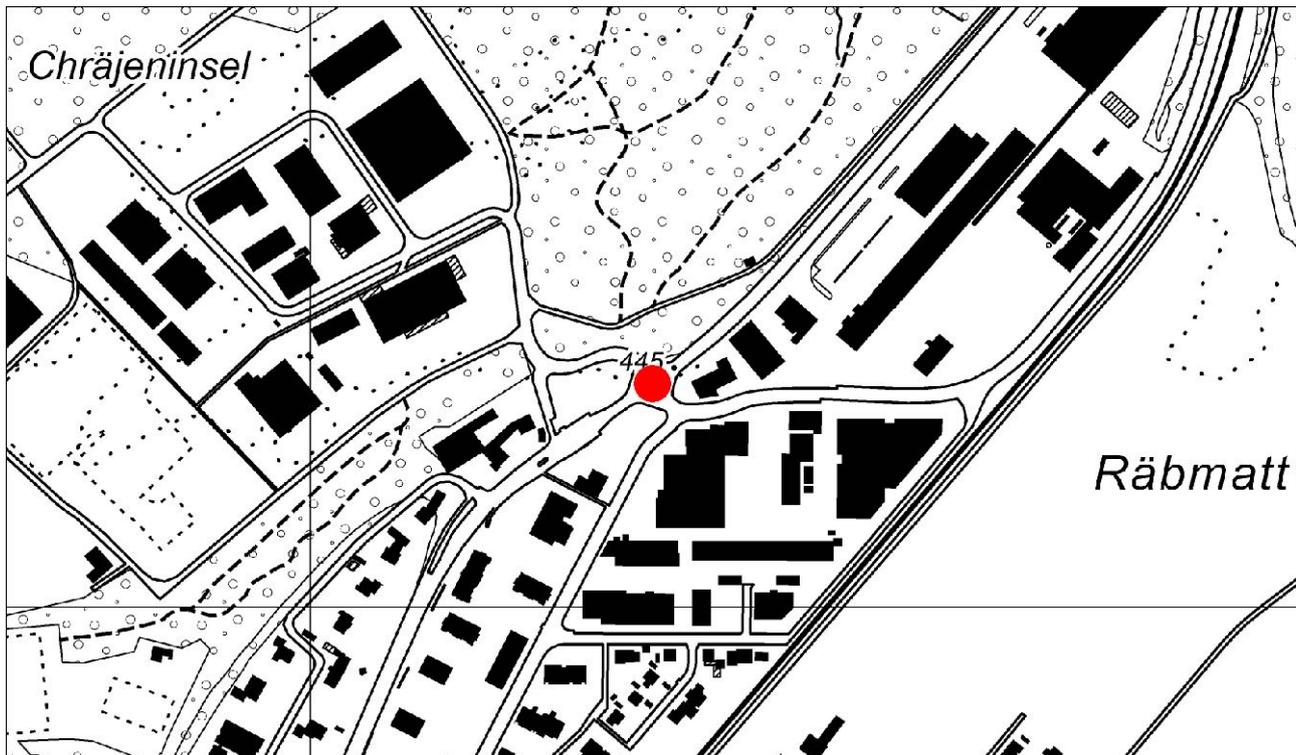
BBS.FVV-Ü.20.09

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Gemeinde	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.00	31.12.2029	31.12.2030
Finanzierungsschlüssel	<p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 		
Massnahmenbeschrieb	<p>Der Kreisverkehrsplatz ist ein Unfallschwerpunkt. Er weist Mängel bezüglich schneller Durchfahrtsmöglichkeit und Fahrbahnbreite sowie Mittelinsel auf. Diese Mängel werden</p>		

durch anpassen der Kreiselgeometrie behoben. Dadurch werden Einfahrtsgeschwindigkeiten in den Kreisel und somit auch die Unfallgefahr und -häufigkeit verringert.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt		Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt		Federführende Stelle
	01.10.2026	Studie		TBA-OIK
	31.12.2029	Baubeginn		TBA-OIK
	31.12.2030	Inbetriebnahme		TBA-OIK
Koordination	Koordinationsstand			Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz		kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung				
Bezug zu weiteren Massnahmen	-			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22) - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021 			

Teilmassnahme Verkehr

Aarberg, Verbesserung Veloinfrastruktur / Sicherheit Ortseingang

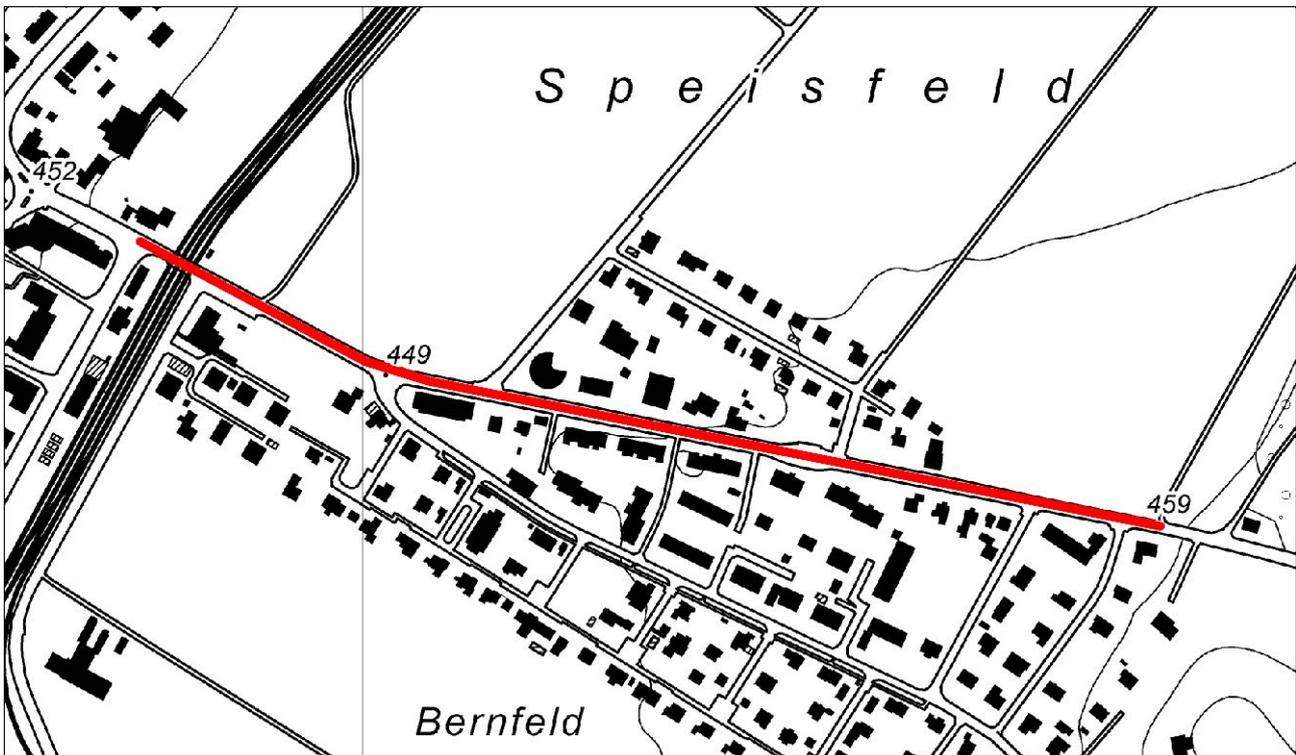
BBS.FVV-Ü.20.10

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK	Gemeinde

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.86	01.01.2028	31.12.2028

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

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

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2026	Studie	TBA-OIK
01.01.2028	Baubeginn	TBA-OIK
31.12.2028	Inbetriebnahme	TBA-OIK

Koordination

Koordinationsstand		Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Teilmassnahme Verkehr

Aarberg, Verbesserung Veloinfrastruktur Bernstrasse

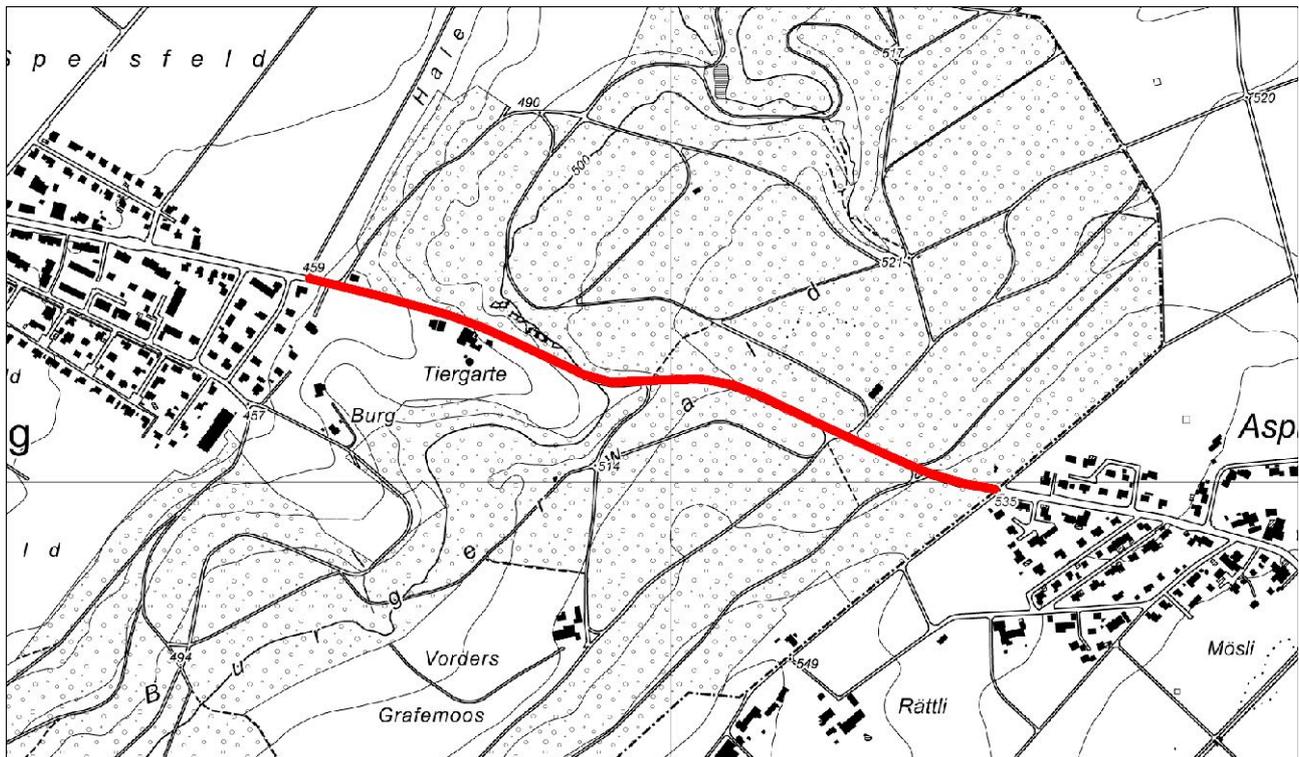
BBS.FVV-Ü.20.11

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Gemeinde, Archäologischer Dienst	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.86	01.01.2026	31.12.2030
Finanzierungsschlüssel	<p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 		

Massnahmenbeschrieb Verbesserung Veloinfrastruktur durch verschiedene Massnahmen im Ortseingang Bernfeld, namentlich mittels einer Bodenwelle. In Fahrtrichtung Nord ist die Fahrbahn zugunsten Radfahrender aufzuweiten oder ein separater Radstreifen zu erstellen.

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

01.10.2027	Studie	TBA-OIK
------------	--------	---------

01.01.2026	Baubeginn	TBA-OIK
------------	-----------	---------

31.12.2030	Inbetriebnahme	TBA-OIK
------------	----------------	---------

Koordination

Koordinationsstand		Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein	

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

-

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Teilmassnahme Verkehr

Brüttelen, Ausbau Komfortroute zwischen Finsterhennen und Brüttelen

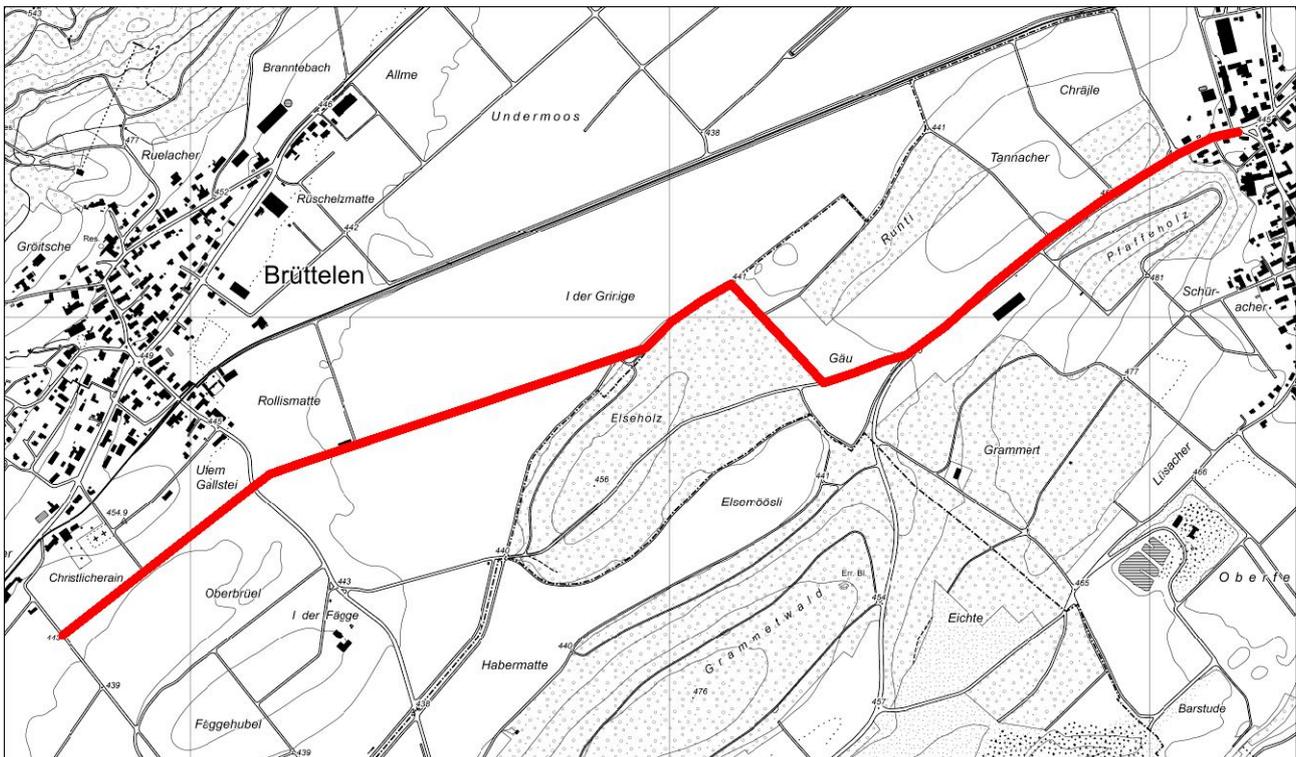
BBS.FVV-Ü.20.12

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	Archäologischer Dienst	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.86	01.01.2024	31.12.2024
Finanzierungsschlüssel	Innerhalb AP-Perimeter: - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen Ausserhalb AP-Perimeter: - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen		
Massnahmenbeschreibung	Ausbau Komfortroute / Schulweg (Asphaltieren bestehender Flurweg)		

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
-----------------------------------------------------------	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2022	Studie	Gemeinde
	01.01.2024	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2024	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen -

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Amphibienzugstelle. Bei der Strassenverbreiterung ist zu prüfen, ob dauerhafte Amphibienunterführungen zu errichten sind, um die Amphibienpopulation durch die zunehmende Nutzung nicht zu gefährden.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
-----------------------------------------------------------	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2026	Studie	Gemeinde
	01.01.2028	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2028	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Teilmassnahme Verkehr

Grossaffoltern, Ausbau unbefestigte Komfortroute

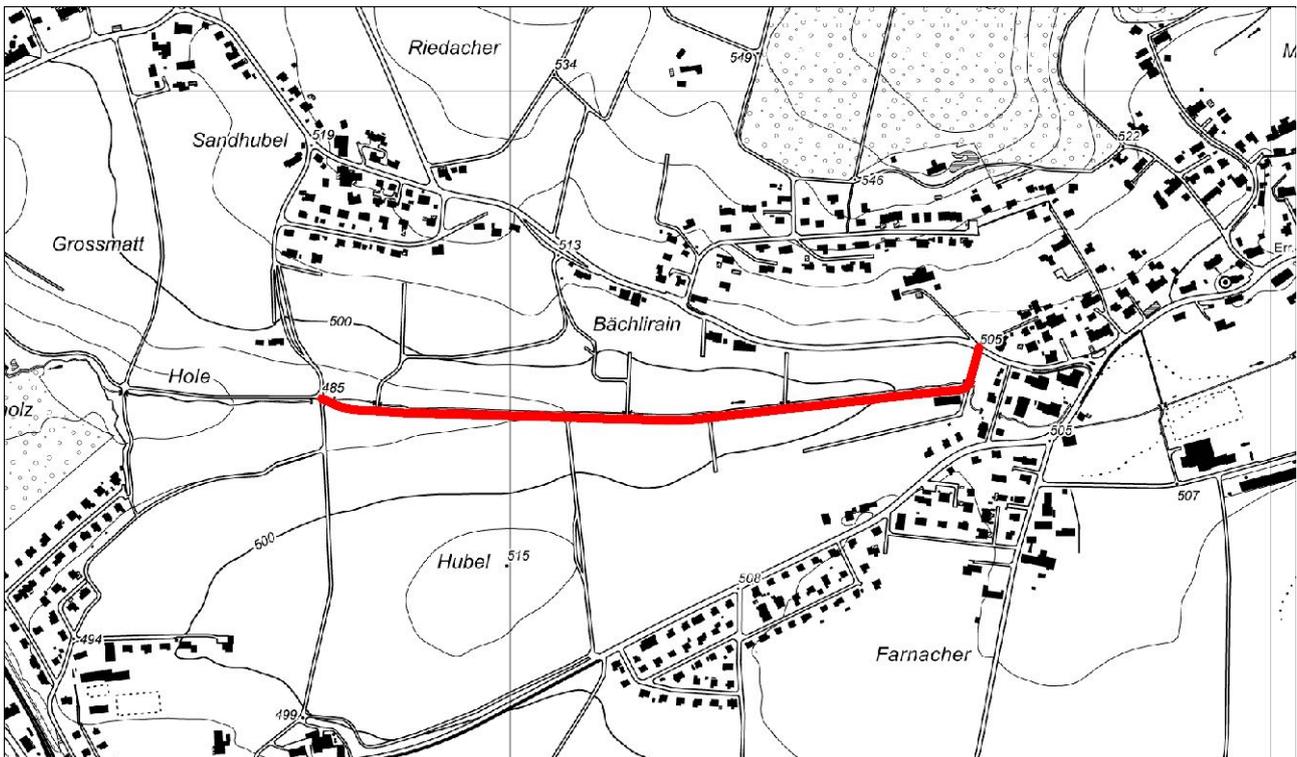
BBS.FVV-Ü.20.14

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	---

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.46	01.01.2028	31.12.2028

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

Massnahmenbeschrieb	Ausbau unbefestigter Feldweg (Komfortroute) entlang Schmidebach Massnahme wird überprüft.			
Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt		Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt		Federführende Stelle
	01.10.2026	Studie		Gemeinde
	01.01.2028	Baubeginn		Gemeinde
	31.12.2028	Inbetriebnahme		Gemeinde
Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand	
	Regionaler Richtplan RGSK		kantonaler Richtplan	
	Zwischenergebnis		nein	
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung				
Bezug zu weiteren Massnahmen	-			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22) - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021			

Teilmassnahme Verkehr

Grossaffoltern, Neue Abbiegehilfen auf Haupt-/Verbindungsstrassen

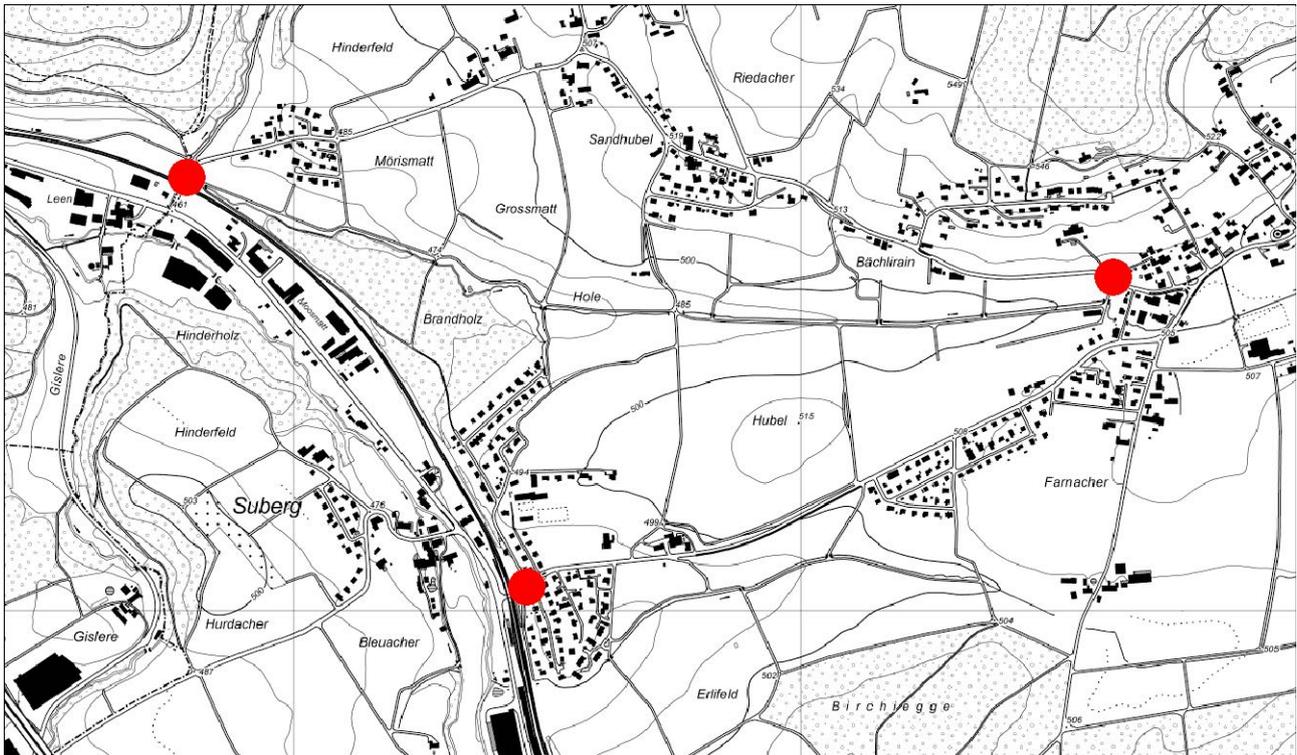
BBS.FVV-Ü.20.15

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	TBA-OIK	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.46	01.01.2024	31.12.2024
Finanzierungsschlüssel	<p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 		
Massnahmenbeschrieb	Ausbau fehlender Abbiegehilfen an Knoten Fluematte, Suberg und Wässermatte		

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
-----------------------------------------------------------	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2022	Studie	Gemeinde
	01.01.2024	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2024	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen -

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Teilmassnahme Verkehr

Kappelen, Neue Velobrücke über Autobahn Richtung Bhf Lyss

BBS.FVV-Ü.20.16

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.86	01.01.2031	31.12.2032
Finanzierungsschlüssel	Innerhalb AP-Perimeter: - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen Ausserhalb AP-Perimeter: - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen		
Massnahmenbeschrieb	Sichere Direktverbindung von Kappelen zum Bahnhof Lyss durch neue Velobrücke über Autobahn.		

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
-----------------------------------------------------------	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2026	Studie	Gemeinde
	01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen -

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Teilmassnahme Verkehr

Kappelen, Separater Fuss- und Radweg Richtung Bhf Lyss

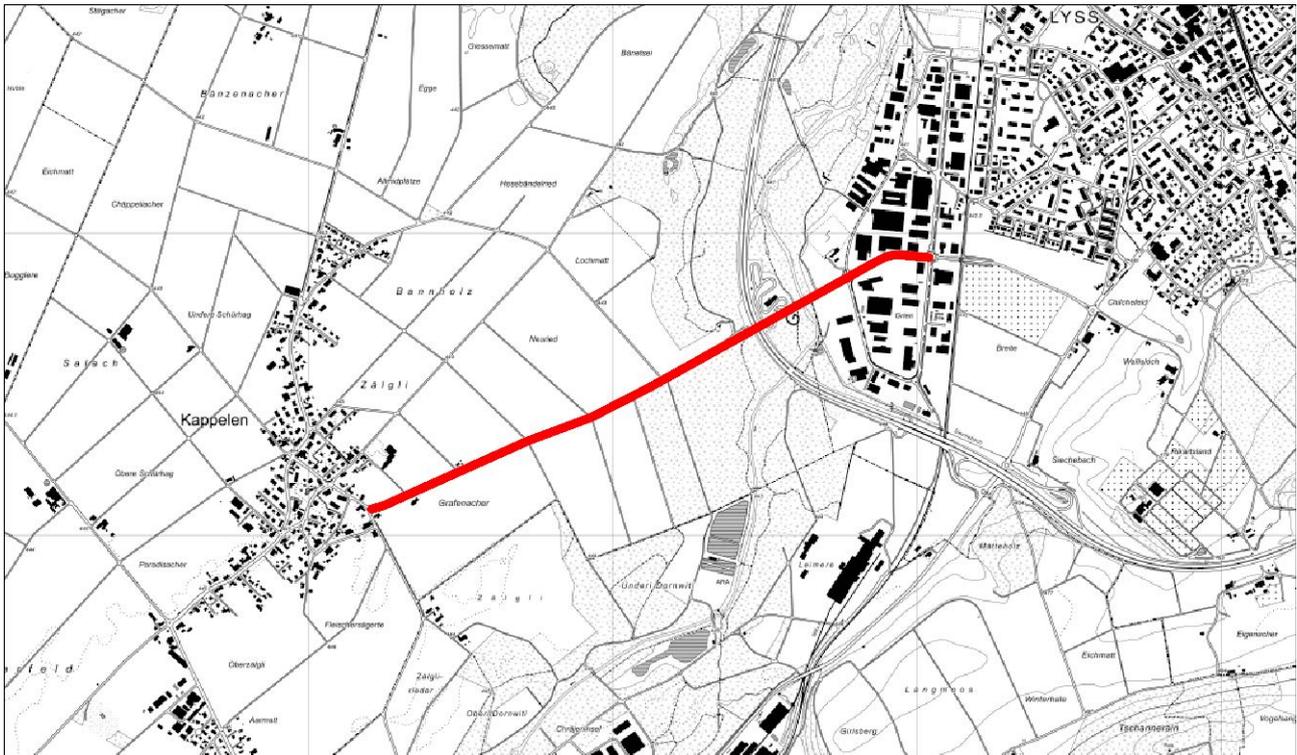
BBS.FVV-Ü.20.17

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.86	01.01.2031	31.12.2032
Finanzierungsschlüssel	<p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 		
Massnahmenbeschrieb	Neuer sichere Direktverbindung von Kappelen zum Bahnhof Lyss durch neuen separaten Fuss- und Radweg		

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
-----------------------------------------------------------	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2022	Studie	Gemeinde
	01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen -

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Teilmassnahme Verkehr

Vinelz, Ausbau unbefestigte Komfortroute

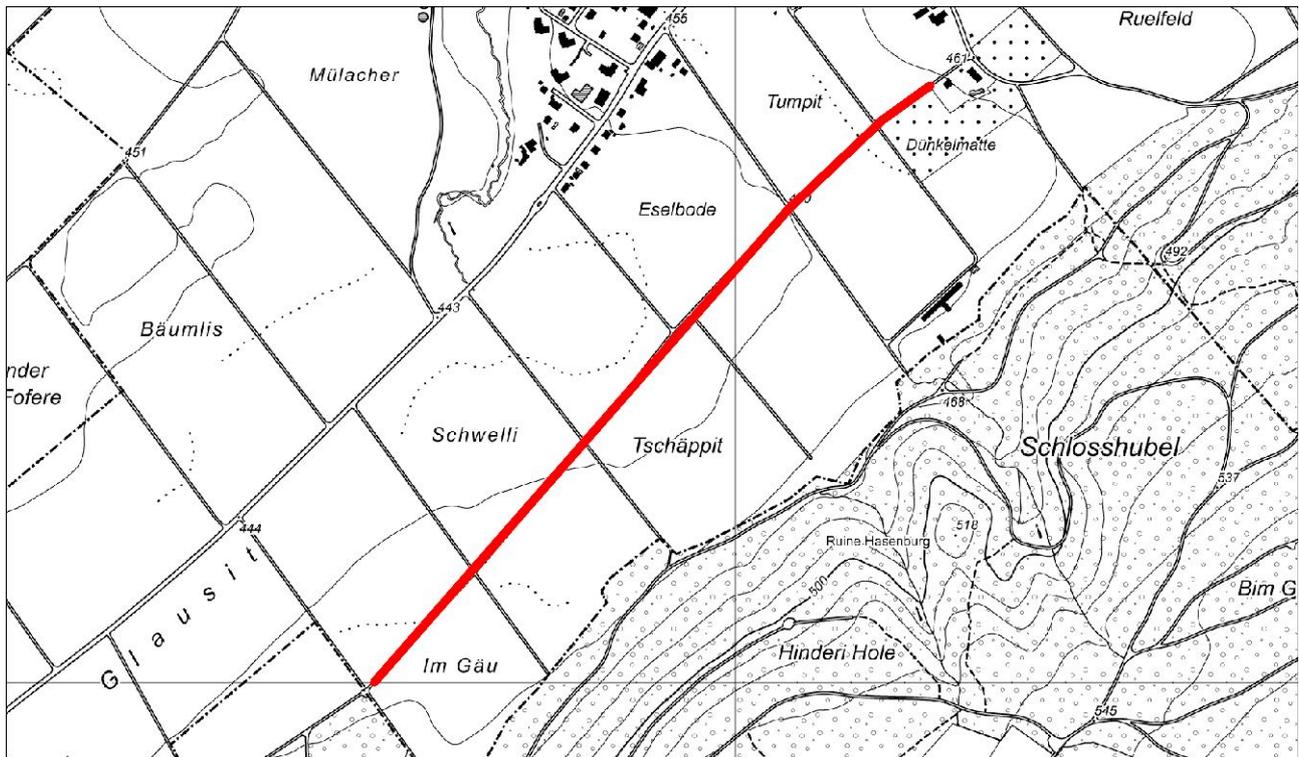
BBS.FVV-Ü.20.18

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	Archäologischer Dienst	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.46	01.01.2028	31.12.2028
Finanzierungsschlüssel	<p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, <p>100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen</p> <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 		
Massnahmenbeschrieb	Verbesserung Veloinfrastruktur durch Ausbau bestehender Feldweg mit Hartbelag Massnahme wird überprüft.		

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
-----------------------------------------------------------	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2026	Studie	Gemeinde
	01.01.2028	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2028	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen -

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Teilmassnahme Verkehr

Dotzigen, Verbesserung Veloinfrastruktur (Belagsoptimierung)

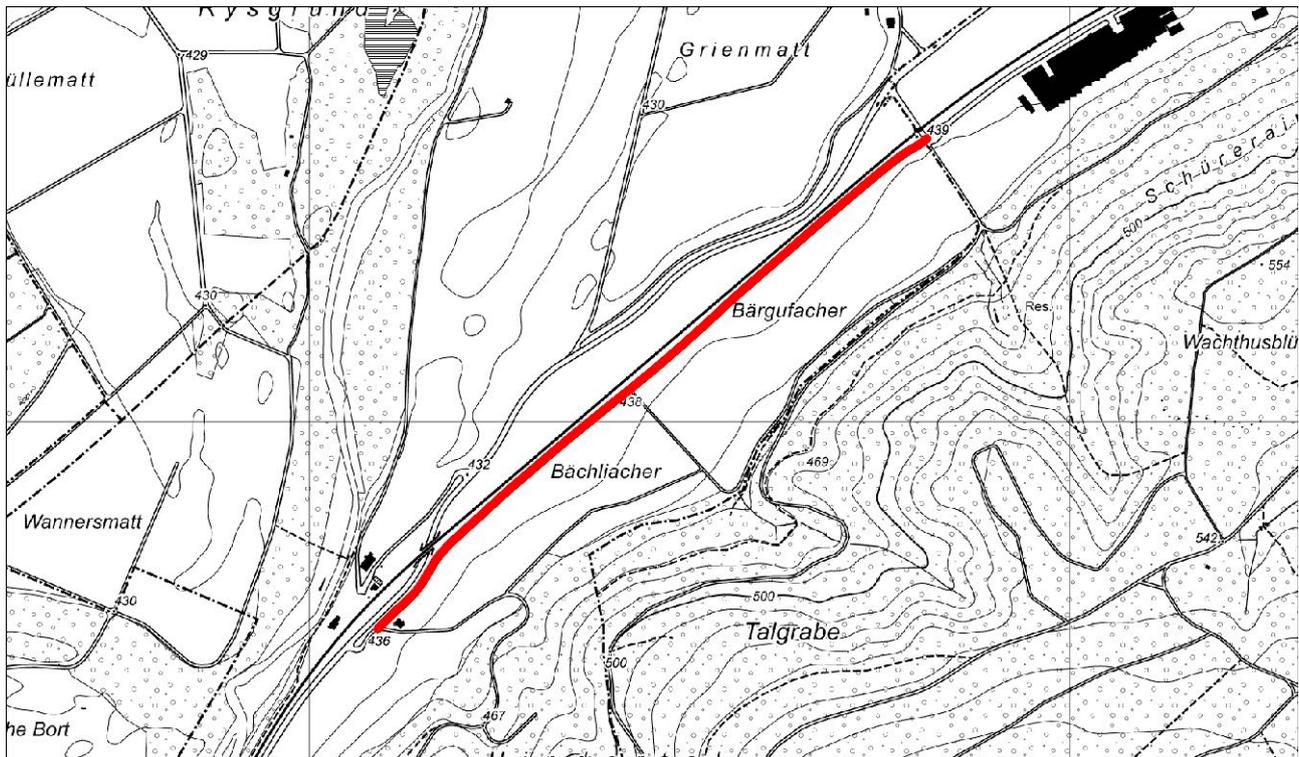
BBS.FVV-Ü.20.19

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen FVV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	TBA-OIK	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.46	01.01.2031	31.12.2032
Finanzierungsschlüssel	<p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 		
Massnahmenbeschrieb	<p>Verbesserung Veloinfrastruktur durch Befestigung bestehender Feldweg und Abbiegehilfe auf der Kantonsstrasse. Im Bereich der beiden Massnahmen befindet sich</p>		

eine Amphibienzugstelle mit bedeutenden Amphibienzahlen. Bei der Befestigung des bestehenden Feldwegs ist zu prüfen, ob dauerhafte Amphibienunterführungen zu errichten sind, um die Amphibienpopulation durch die zunehmende Nutzung nicht zu gefährden.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
-----------------------------------------------------------	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------------------------------------------------------	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

	01.10.2020	Studie	Gemeinde
	01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen -

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Version Nachführung 2023 (ausgenommen Teilmassnahme LV-Ü.08.22)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz - Spitalstrasse

BBS.MIV-Auf.04

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	6.00	01.01.2029	01.07.2031
Finanzierungsschlüssel	-		



Massnahmenbeschreibung

Klimagerechte Umgestaltung des Strassenraums mit Priorität für den Fuss- und den Veloverkehr. Aufhebung der Parkierung im öffentlichen Raum. Die Umgestaltung wertet den Strassenraum auf und stärkt die strukturierende Hauptachse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen See, Stadtzentrum und Bözingenfeld entlang der Schüss. Zur Erhöhung der Klimaresilienz werden Massnahmen insbesondere zur Entsiegelung umgesetzt.

2024 lag ein bewilligtes und finanziertes Projekt vor, das in der Volksabstimmung abgelehnt wurde. Das Projekt soll nun überarbeitet und im Rahmen dieser Massnahme umgesetzt werden.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2021	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2029	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
01.01.2029	Baubeginn	Gemeinde
01.07.2031	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Festsetzung	kantonaler Richtplan

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

Die Neugestaltung des oberen Teils des Unteren Quais ist mit dem Gesamtprojekt der Aufwertung des Stadtzentrums Biel verbunden, wovon eines der wichtigsten Ziele die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie der Qualität der Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr ist.

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 2'500
- Pflichtenheft Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Quais entlang der Schüss
- Bisheriges Bauprojekt unterer Quai

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse, oberer Teil zwischen Guisanplatz und Zentralplatz

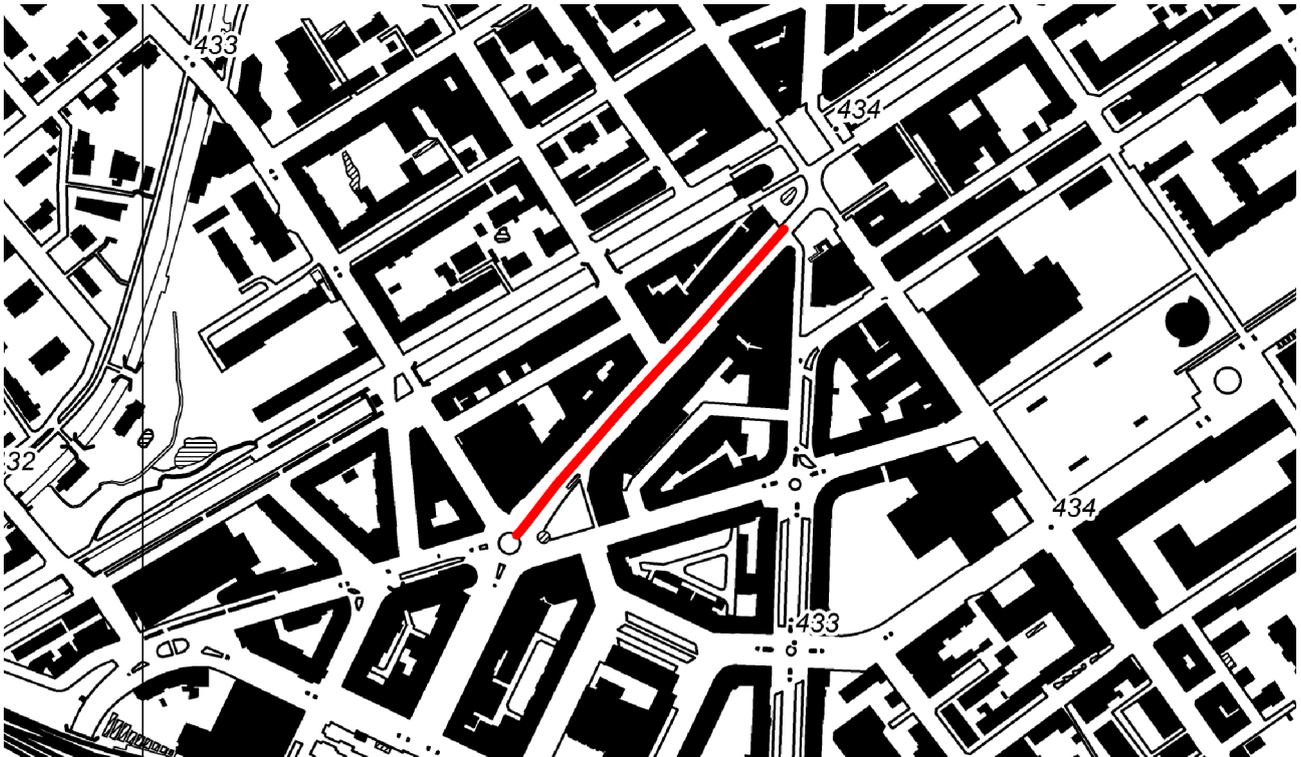
BBS.MIV-Auf.05

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

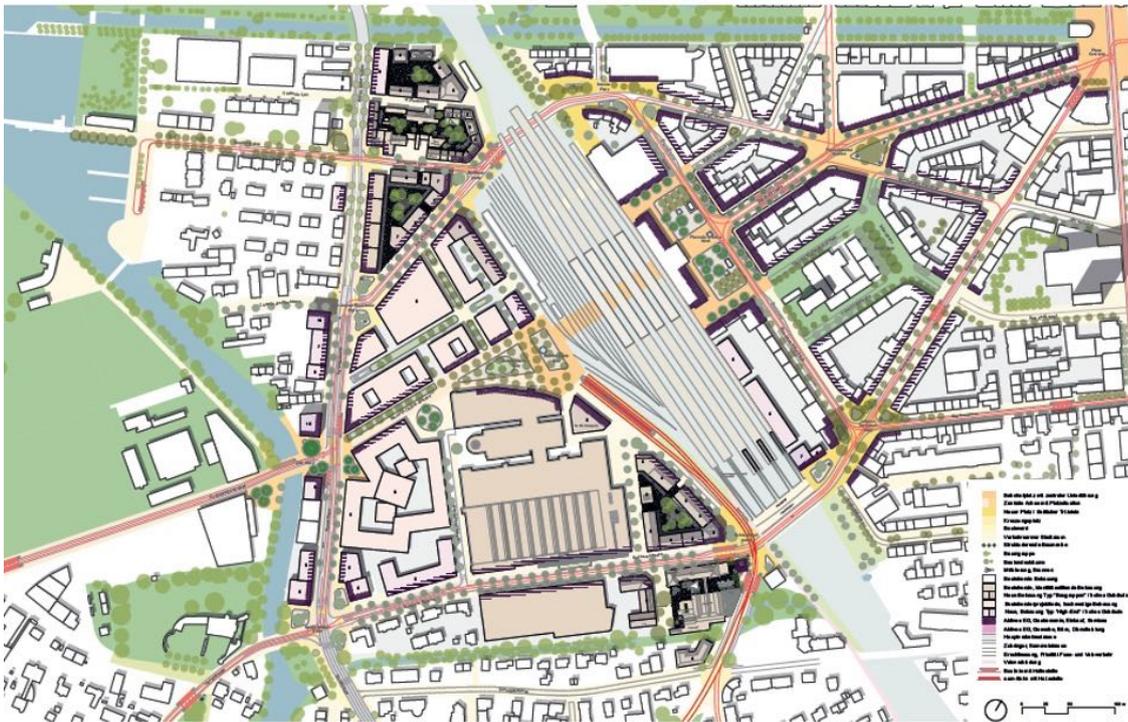
Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle			Weitere Beteiligte		
	Gemeinde					
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)		Baubeginn		Inbetriebnahme	
	6.00		31.12.2033		31.12.2034	
Finanzierungsschlüssel	-					

VISION 2035 (mit Abstellgleisen)



Massnahmenbeschrieb

Der Bahnhof Biel mit den angrenzenden Strassen ist die wichtigste multimodale Verkehrsdrehscheibe der Stadt. Die Erreichbarkeit des Bahnhofgebiets muss von allen Seiten zu Fuss und mit dem Velo sowie dem ÖV problemlos möglich sein. Der Abschnitt Bahnhofstrasse Nord ist eine wichtige Verbindung zwischen der Bieler Innenstadt und dem Bahnhof. Es ist die Hauptachse, auf der die Busse verkehren, sie ist auch ein wichtiger Umschlagplatz mit Bushaltestellen sowie eine strategische Verbindungsachse für den Fuss- und Veloverkehr. Die Strasse ist belebt, vielseitig und zeichnet sich durch ein vielfältiges Angebot an Dienstleistungen, Geschäften und Restaurants aus.

Die Bahnhofstrasse Nord ist das nördliche Teilstück der urbanen Achse entlang der sogenannten Perlenkette der Neugestaltung des Bahnhofgebiets. Der Abschnitt Bahnhofstrasse Nord ist zudem Teil einer durchgehenden Verbindungsachse, speziell für den Fussverkehr, zwischen der Innenstadt und dem See. Priorität für diesen urbanen Raum wird auf die zu Fuss gehenden und den öffentlichen Verkehr gelegt. Für den Fussverkehr sollen die Längs- und Querverbindungen über die bereits heute autofreie Strasse gestärkt werden, wie auch die Aufenthaltsqualität. Mit der Neugestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade soll die Bahnhofstrasse eine wichtige Einkaufsstrasse der Stadt Biel bleiben. Der Zentralplatz macht in der Folge die Verlinkung mit der Nidaugasse, welche bis in die Altstadt reicht und als Flanier-/Shoppingmeile ein Aushängeschild der Stadt darstellt.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2029	Studie	Gemeinde
31.12.2030	Vorprojekt	Gemeinde
01.01.2032	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
01.06.2032	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
31.12.2033	Baubeginn	Gemeinde

Einzelmassnahme Verkehr

Biel/Nidau, Konzept Rue de Caractères, Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse

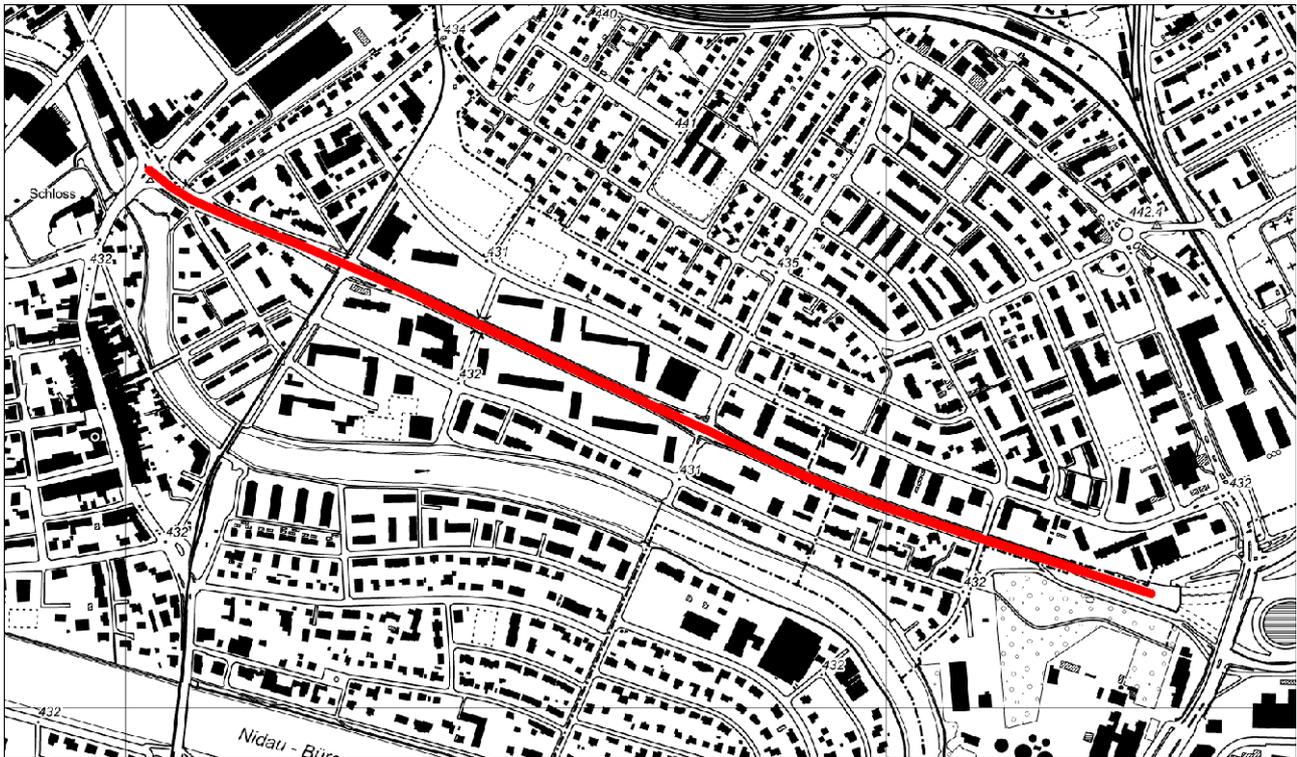
BBS.MIV-Auf.06

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

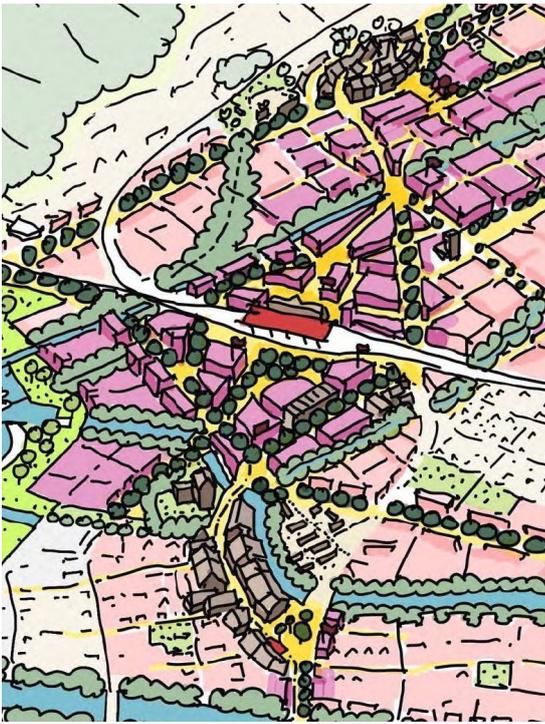
Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



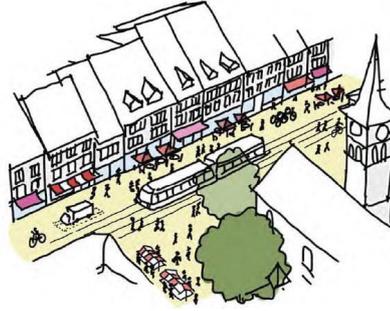
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK	Archäologischer Dienst, Biel/Bienne, Nidau	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	6.00	01.01.2030	31.12.2031
Finanzierungsschlüssel	-		



Strasse als Flanierzone, Fokus auf Fuss- und Veloverkehr / ÖV / Mikromobilität, Reduktion MIV



Hohe Dichte, starke Durchmischung (aktive EG, Wohnen im OG), Sicherung Anlieferung, keine oberirdische PP



Städtli Nidau: Profitieren vom Verkehr, leistungsfähiges ÖV-System zur Belebung / Schaffung von Laufkundschaft im Zentrum

Massnahmenbeschrieb

Nach dem Entscheid, das Projekt A5 Westumfahrung Biel nicht umzusetzen, bleibt die oberirdische Strasse zwischen Brüggmoos, Guido-Müller-Platz und Seedorf bestehen und wird verträglich umgestaltet. Zu diesem Zweck wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die gesamte Achse erarbeitet und schrittweise umgesetzt. Die Umgestaltung der Bernstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Brüggmoos und dem Guido-Müller-Platz soll prioritär realisiert werden.

Massnahmen: Umfassende Neugestaltung der Achse als Teil der Stadt; Verbesserung der Längsverbindungen und der Querverbindungen und Erhöhung der Durchlässigkeit der Achse für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung des Verkehrsflusses für den öffentlichen Verkehr entlang und durch die Achse; Anpassung der Strassengestaltung an den Klimawandel. Inkl. Umweltspur (gemäss Verkehrsmanagement Region Biel Grobstudie).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
30.09.2025	Studie	TBA-OIK

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2029	Finanzierungsbeschluss	TBA-OIK
01.06.2029	Plangenehmigung/Baubewilligung	TBA-OIK
01.01.2030	Baubeginn	TBA-OIK
31.12.2031	Inbetriebnahme	TBA-OIK

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Kantonale Richtplanrelevanz	
Festsetzung	

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

Die Massnahme ist Bestandteil der Neugestaltung der Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse:

- BBS.MIV-Auf.13.10: Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländestrasse, Abschnitt Rousseauplatz – Unterer Quai
- BBS.MIV-Auf.14: Biel, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Guido-Müller-Platz - Rousseauplatz (Aarbergstrasse)
- BBS.MIV-Auf.15.01: Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländtestrasse, Abschnitt Unterer Quai – Seevorstadt

Die Massnahme ist mit dem Verkehrsmanagement Agglomeration Biel abzustimmen:

- BBS.NM-VM.06.01: VM Agglomeration Biel - Zone A (Biel, Nidau)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Fläche: 15'750 m²
- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 35 000
- Kanton Bern, Stadt Biel, Stadt Nidau: Studienauftrag Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse, 2025
- Dialogprozess Westast Biel: Schlussbericht, 2020 / Schlussbericht verkehrliche Grundlagen, 2020

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Guido-Müller-Platz - Rousseauplatz (Aarbergstrasse)

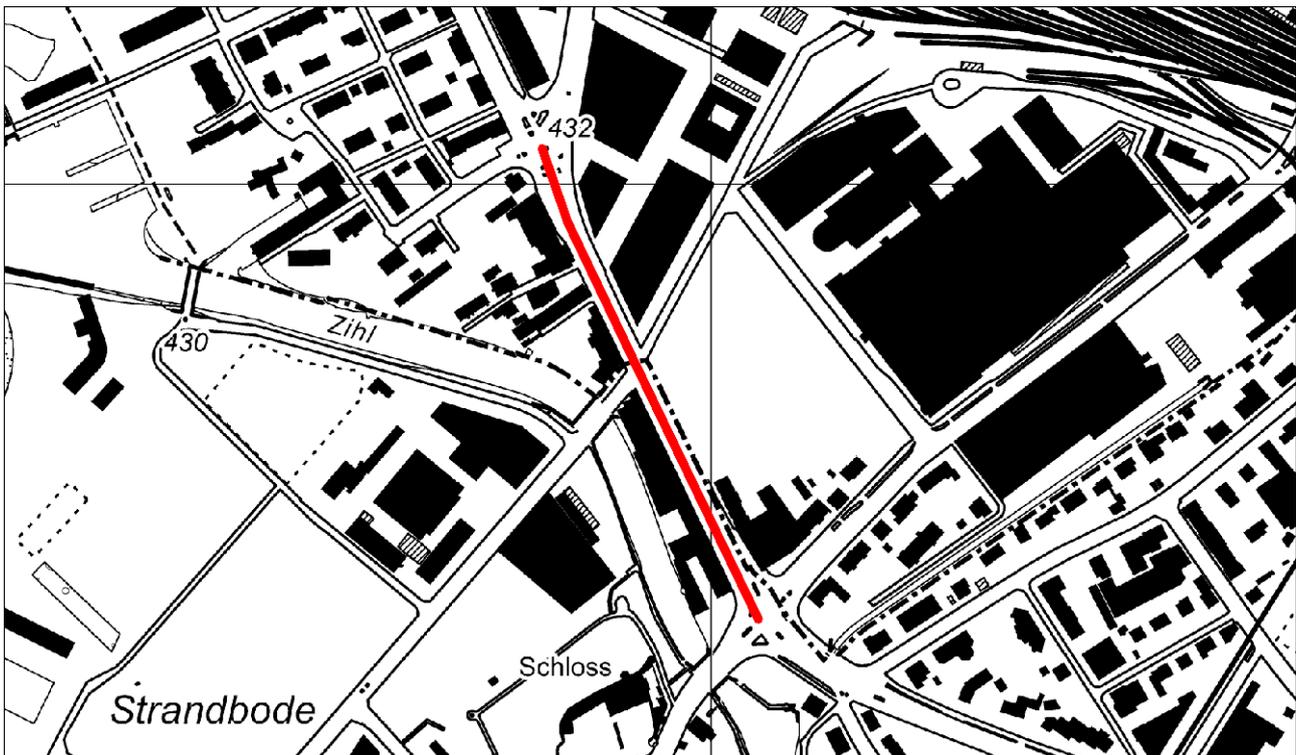
BBS.MIV-Auf.13

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

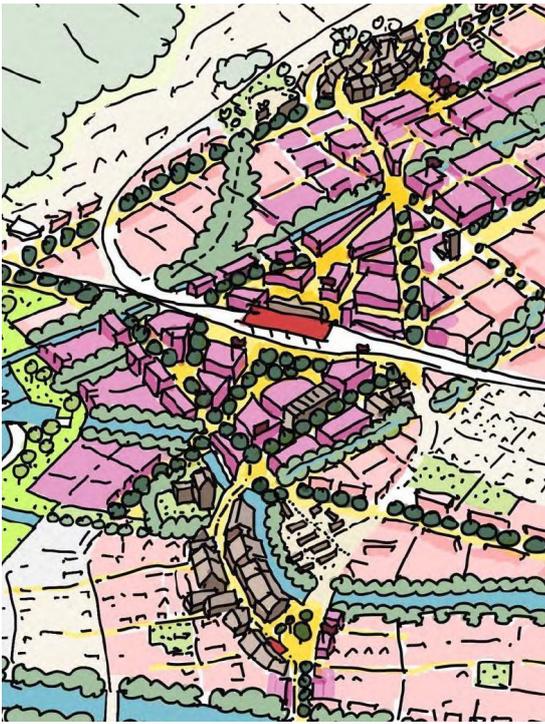
Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



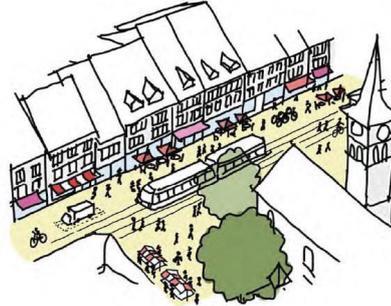
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	TBA-OIK III	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	6.00	31.12.2035	31.12.2036
Finanzierungsschlüssel	-		



Strasse als Flanierzone, Fokus auf Fuss- und Veloverkehr / ÖV / Mikromobilität, Reduktion MIV



Hohe Dichte, starke Durchmischung (aktive EG, Wohnen im OG), Sicherung Anlieferung, keine oberirdische PP



Städtli Nidau: Profitieren vom Verkehr, leistungsfähiges ÖV-System zur Belebung / Schaffung von Laufkundschaft im Zentrum

Massnahmenbeschreibung

Mit der Massnahme wird eine umfassende Neugestaltung und Aufwertung der Achse als Teil der Stadt angestrebt; u.a. Verbesserung der Längsverbindungen und der Querverbindungen; Erhöhung der Durchlässigkeit der Achse für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung des Verkehrsflusses für den öffentlichen Verkehr entlang und durch die Achse; Verbesserung der Verkehrsqualität; Verbesserung des Modalsplits; Anpassung der Strassengestaltung an den Klimawandel. In einem ersten Schritt werden bis Ende September 2025 mit einem Studienauftrag verschiedene Ansätze geprüft.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
30.09.2025	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2034	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
30.06.2035	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
31.12.2035	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2036	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Zwischenergebnis	kantonaler Richtplan

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

Die Massnahme ist Bestandteil der Umgestaltung der Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse:
 - BBS.MIV-Auf.06: Biel/Nidau, Konzept - Rue de Caractères, Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse

- BBS.MIV-Auf.13.10: Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländestrasse, Ab-schnitt
Rousseauplatz – Unterer Quai
- BBS.MIV-Auf.15.01: Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländtestrasse, Ab-schnitt
Unterer Quai – Seevorstadt

Die Massnahme ist mit dem Verkehrsmanagement Agglomeration Biel abzustimmen:

- BBS.NM-VM.06.01: VM Agglomeration Biel - Zone A (Biel, Nidau)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Kanton Bern, Stadt Biel, Stadt Nidau: Studienauftrag Achse Bernstrasse-
Aarbergstrasse-Ländtestrasse, 2025

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz

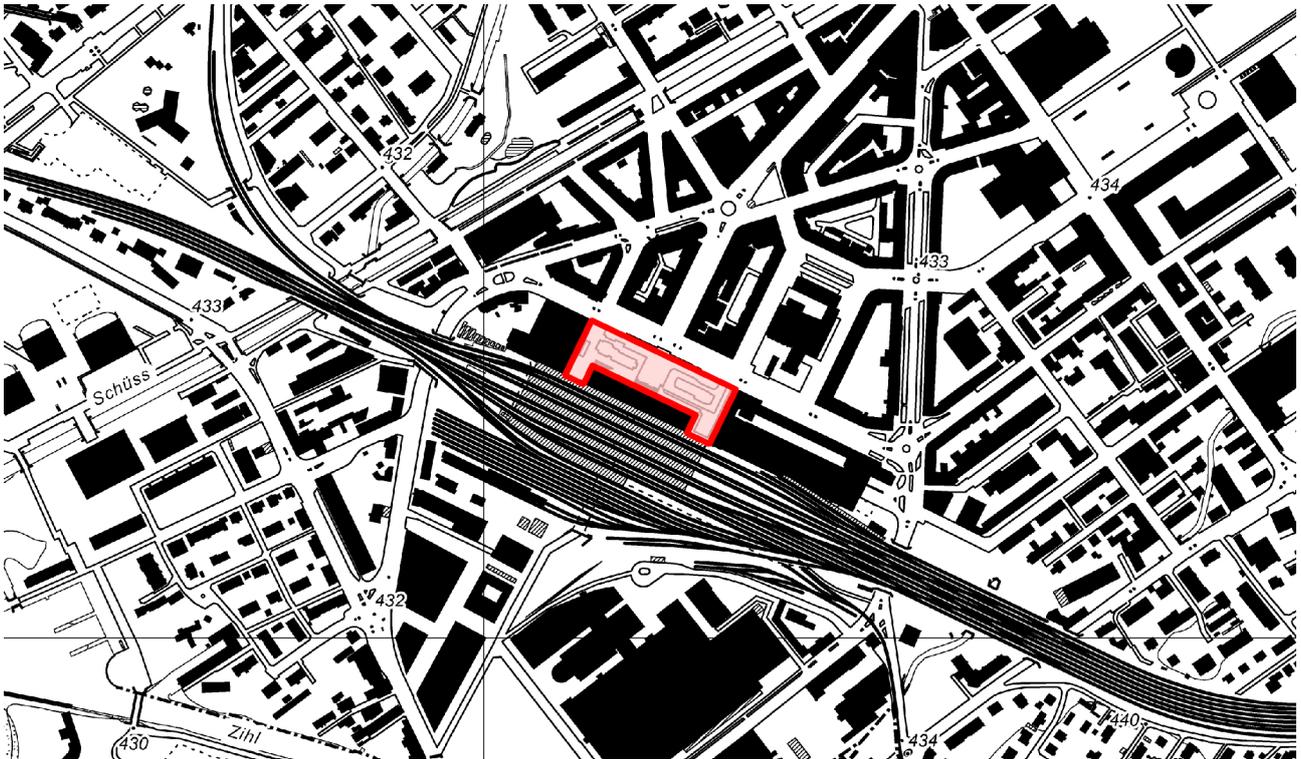
BBS.MIV-Auf.14

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

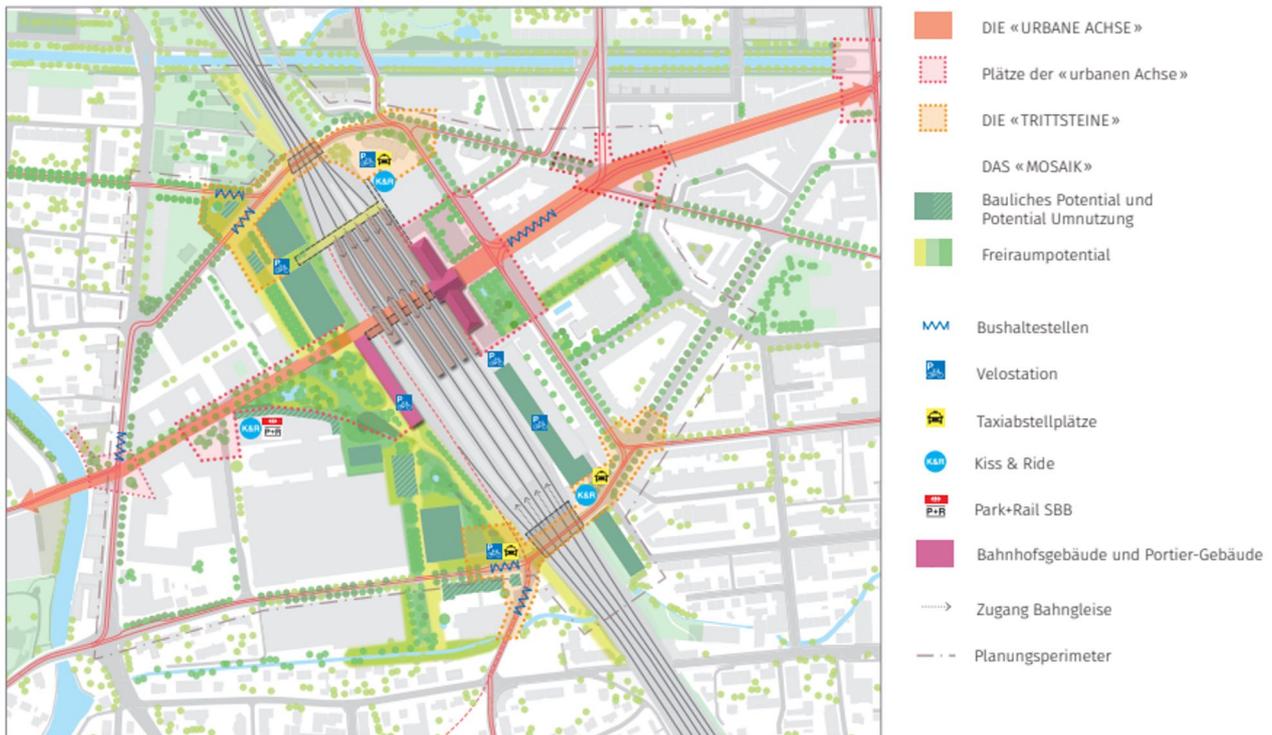
Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
		Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	7.50	01.12.2031	31.12.2034	
Finanzierungsschlüssel	-			



Massnahmenbeschreibung

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

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

- geringe Aufenthaltsqualität und fehlende Identität als städtischer Platz;
- zu wenig Platz für den Fussverkehr während den Spitzenzeiten;
- stockender Busverkehr auf der Johann-Verresius-Strasse aufgrund der hohen Fussgängerfrequenzen;
- qualitativ unbefriedigende Zweiradabstellplätze, die weite Flächen des Platzes in Anspruch nehmen;
- Unübersichtlichkeit der Abfahrtsorte der Busse und unattraktive und enge Wartebereiche für Kundinnen und Kunden

Mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes werden folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung eines urbanen Platzes mit einer kohärenten, funktionalen und gut in den städtischen Kontext integrierten Raumstruktur von hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität;
- Stärkung der Attraktivität und Qualität des Bahnhofs Biel als zentrale Verkehrsdrehscheibe;
- Entflechtung und Optimierung der Verkehrsströme zum, um und durch den

- Bahnhofsbereich sowie Verbesserung der Lesbarkeit der Bushaltestellen;
- Optimierung der Abstellmöglichkeiten für Zweiräder;
 - Anpassung der Strassengestaltung an den Klimawandel

Die dazu wichtigsten angedachten Massnahmen sind :

- Veränderung des gesamten Belags auf dem Platz um das Regenwasser zu speichern, die Verdunstung zu fördern und die Auswirkungen des Klimawandels zu minimieren;
- Begrünung und Beschattung des Platzes durch Anpflanzungen neuer Bäume sowie Bepflanzung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität;
- Schaffung neuer qualitativ hochwertiger und sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten;
- Entfernen von Hindernissen und Niveauunterschieden, um einen schnellen und sicheren Umstieg Bahn <-> Bus für Zufussgehende zu gewährleisten;
- Einrichten von Wasserelementen für die Aufenthaltsqualität und als Trinkwasserpunkte;
- Platzieren von diversem Stadtmobiliar als Sitzgelegenheiten und Begegnungsorte;
- Neue öffentliche Beleuchtung, um den Raum aufzuwerten und die Sicherheit der Nutzer zu erhöhen;
- Anordnung von belebten öffentlichen und halböffentlichen Vorbereichen und Erdgeschossen, um die angrenzenden publikumsorientierten Nutzungen in die Platzgestaltung (Bistro-Terrasse) zu integrieren.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2027	Studie	Gemeinde
	31.12.2028	Vorprojekt	Gemeinde
	01.01.2030	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
	31.12.2031	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
	01.12.2031	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2034	Inbetriebnahme	Gemeinde
Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Bezug zu weiteren Massnahmen	- Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofstrasse Süd inkl. General-Guisan-Platz (BBS.KM-Mu.XX) und Johann-Verresius-Strasse (BBS.KM-Mu.XX) sowie ESP Masterplan Bahnhof Biel (BBS.S-SA.01.02)		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-		

Einzelmassnahme Verkehr

**Biel, Neugestaltung
Bahnhofstrasse Süd inkl. General-
Guisan-Platz**

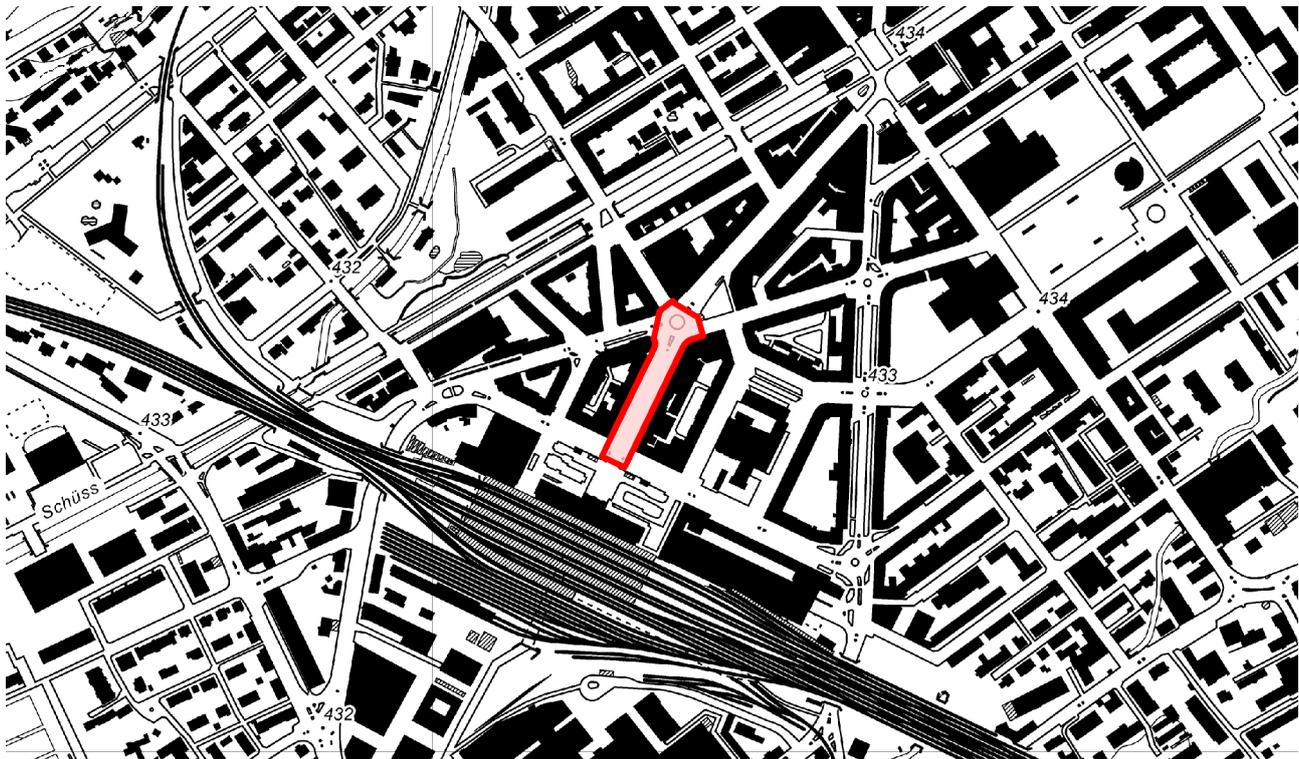
BBS.MIV-Auf.15

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

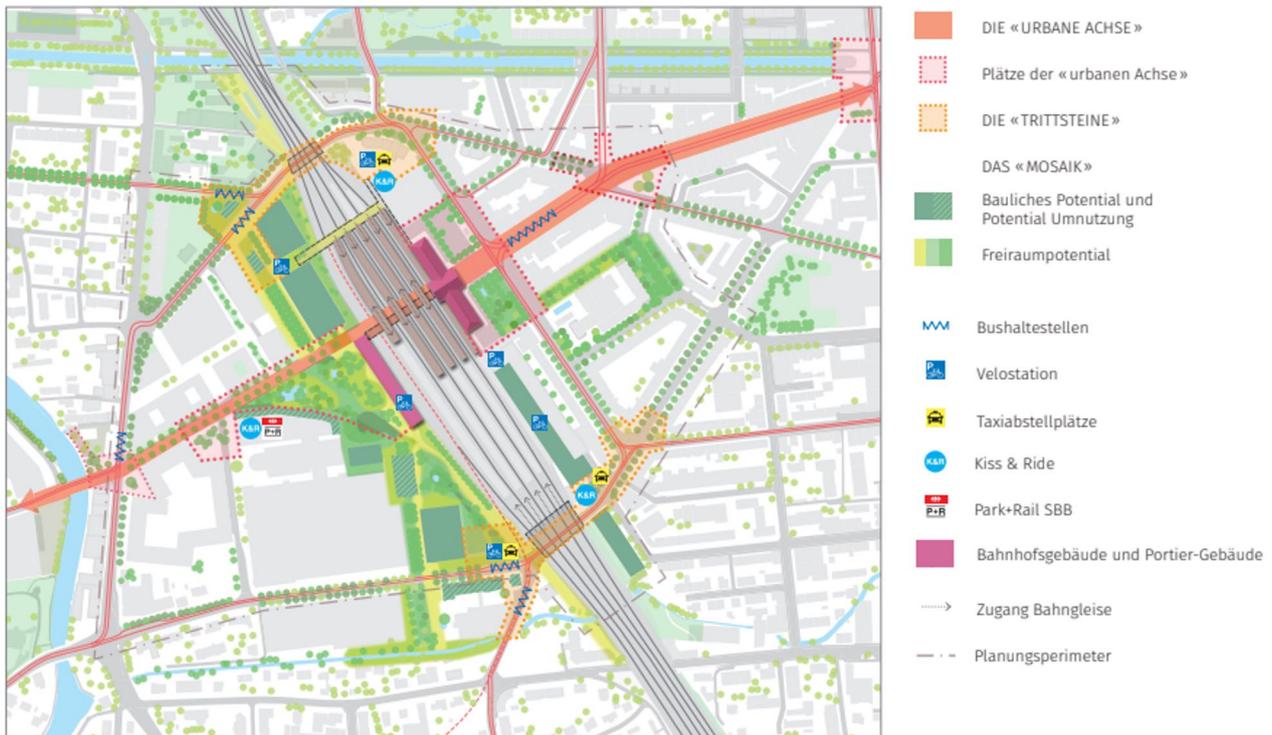
Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	5.40	01.01.2030	31.12.2033

Finanzierungsschlüssel



Massnahmenbeschreibung

Der Bahnhof Biel mit den angrenzenden Strassen und Plätzen ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration Biel/Lyss. Die Erreichbarkeit des Bahnhofgebiets muss von allen Seiten zu Fuss und mit dem Velo sowie dem ÖV problemlos möglich sein.

Der Abschnitt Bahnhofstrasse Süd einschliesslich des General-Guisan-Platzes ist eine wichtige Verbindung zwischen der Bieler Innenstadt und dem See über den Bahnhof. Es ist die Hauptachse, auf der die Busse verkehren, sie ist auch ein wichtiger Umschlagplatz mit vielen Bushaltestellen, die über den Sektor verteilt sind, sowie eine strategische Verbindungsachse für den Fuss- und den Veloverkehr. Der öffentliche Raum rund herum ist belebt, vielseitig und zeichnet sich durch ein vielfältiges Angebot an Dienstleistungen, Geschäften und Restaurants aus. Heute ist die Mobilitätsinfrastruktur jedoch überlastet. Die Bushaltestellen sind aus Platzgründen schwer erkennbar verteilt und die Strassenräume sind nicht für alle Verkehrsteilnehmenden sicher.

Das Nutzungskonzept Bahnhofgebiet sieht für diesen Bereich verschiedene Massnahmen vor, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Verbindung, speziell für den Fussverkehr, zu stärken.

Bahnhofstrasse:

- Auf der Bahnhofstrasse sollen die Bushaltestellen aus der Johann-Verresius-Strasse und General-Guisan-Platz zusammengelegt und verlegt werden, um einen attraktiven und zentralen Umsteigeort nahe dem Bahnhofplatz zu schaffen.
- An der Bahnhofstrasse werden die Synergien zwischen den Bushaltestellen und den Erdgeschossnutzungen verstärkt. die Aufteilung der Fussgängerzone in Wartebereichen bei den Bushaltestellen (BehiG-konform), in Zirkulationsflächen sowie in Vorbereichen der Läden- und Restaurants (z.B. Terrassen) zur Aktivierung der Erdgeschosse;

General-Guisan-Platz:

- Der Platz soll als belebter und vielfältig nutzbarer öffentlicher Raum gestaltet werden.
- Die Bushaltestellen werden auf die Bahnhofstrasse verlegt
- Umgestaltung des Kreisels in einen (kompakteren) Rechtsvortritt-knoten, um die Verkehrsfläche zu reduzieren

Allgemeine Massnahmen:

- Reduktion der Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr zu Gunsten des Fussverkehrs
- Klimafreundliche Gestaltung: Zusätzliche Begrünung bzw. Bepflanzung als schattenspendende Elemente sowie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität; Einbau wasserdurchlässiger Beläge zur Speicherung von Regenwasser und Förderung der Verdunstung.
- Schaffung neuer qualitativ hochwertiger und sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten in Verbindung mit den umliegenden Geschäften.
- Einrichten von Wasserelementen für die Aufenthaltsqualität und als Trinkwasserpunkte;
- Platzieren von diversem Stadtmobiliar als Sitzgelegenheiten und Begegnungsorte;
- Neue öffentliche Beleuchtung, um den Raum aufzuwerten und die Sicherheit der Nutzenden zu erhöhen.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2027	Studie	Gemeinde
01.01.2028	Vorprojekt	Gemeinde
01.01.2030	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofplatz (BBS.KM-Mu.06) und Johann-Verresiusstrasse (BBS.KM-Mu.XX) sowie ESP Masterplan Bahnhof Biel (BBS.S-SA.01.02)

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Neugestaltung Johann-Verresius-Strasse

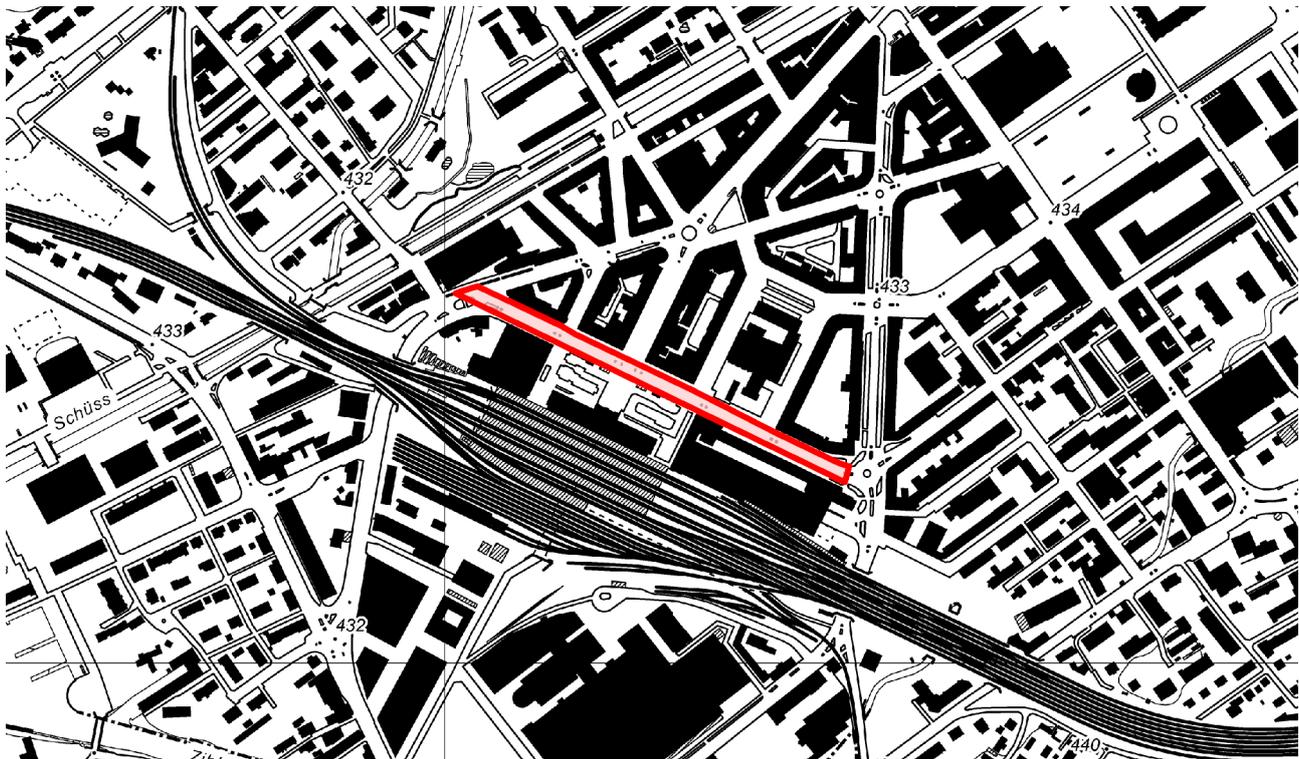
BBS.MIV-Auf.16

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

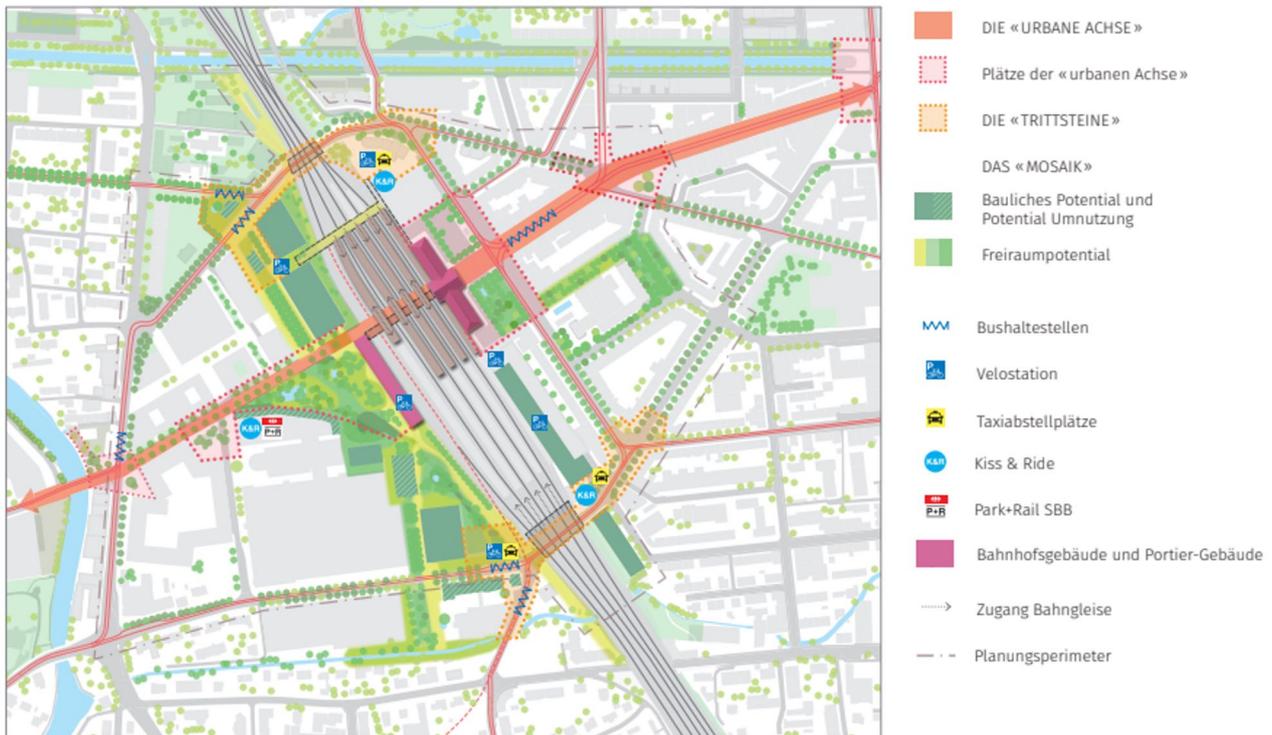
Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	7.20	01.01.2031	31.12.2034

Finanzierungsschlüssel



Massnahmenbeschreibung

Der Bahnhof Biel mit den angrenzenden Strassen und Plätzen ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration Biel/Lyss. Die Erreichbarkeit des Bahnhofgebiets muss von allen Seiten zu Fuss und mit dem Velo sowie dem ÖV problemlos möglich sein. Die Nutzerinnen und Nutzer müssen sich leicht zurechtfinden, um ihr Ziel zu erreichen oder umsteigen zu können. Hochwertige öffentliche Räume sollen der Bevölkerung auch Aufenthalts- und Erholungsmöglichkeiten bieten. Das Bahnhofgebiet soll die Menschen und die Stadt mit der Region verbinden, Raum für Begegnungen lassen sowie eine grosse Auswahl an Dienstleistungen anbieten.

Die Johann-Verresius-Strasse verläuft entlang des Bahnhofplatzes zwischen Uraniaplatz und Murtenstrasse. Für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes (BBS.MIV-Auf.14) müssen zuerst die Bushaltestellen entlang der Johann-Verresius-Strasse und dem General-Guisan-Platz neu organisiert werden. In einem ersten Schritt sollen die Haltestellen der Johann-Verresius-Strasse und des General-Guisan-Platzes in die Bahnhofstrasse verlegt werden (mit Ausnahme der regionalen Buslinien, die auf der Johann-Verresius-Strasse beibehalten werden). In einem zweiten Schritt soll die Johann-Verresius-Strasse neu dimensioniert werden. Geplant sind Massnahmen zur Verkehrsbegrenzung, die dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV Vorrang einräumen. Ebenso soll mit Baumpflanzungen die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Schliesslich soll der Durchgangsverkehr reduziert werden, indem die Bahnhofstrasse, ein Teil der Johann-Verresius-Strasse, die Bendicht-Rechberger-Strasse und der General-Guisan-Platz für den motorisierten Individualverkehr (ausgenommen Lieferungen, Notdienste, Taxis usw.) gesperrt werden. Dadurch wird eine Aufwertung und vielfältige Nutzung des öffentlichen Raums ermöglicht.

Die Massnahme umfasst:

- die Neugestaltung des Strassenraums mit Verkleinerung des MIV-Verkehrsraums und die Schaffung einer Fussgängerzone mit Aussenräume für die Ladenflächen (Terrassen), um eine bessere Aktivierung des Erdgeschosses zu ermöglichen;
- die Begrünung des Strassenraums und die Schaffung einer Baumallee;
- die Optimierung der Fahrradabstellmöglichkeiten durch Schaffung neuer qualitativ hochwertiger und sicherer Elemente in Verbindung mit den umliegenden Geschäften;
- diverse Stadtmobiliar als Sitzgelegenheiten und Treffpunkte zu platzieren;

- die öffentliche Beleuchtung zu überarbeiten, um den Raum aufzuwerten und die Sicherheit der Nutzer zu erhöhen.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2027	Studie	Gemeinde
31.12.2028	Vorprojekt	Gemeinde
01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2034	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

- Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofplatz (BBS.KM-Mu.06) und Bahnhofstrasse Süd inkl. General-Guisan-Platz (BBS.MIV-Auf.15.XX) sowie ESP Masterplan Bahnhof Biel (BBS.S-SA.01.02)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Einzelmassnahme Verkehr

**Biel, Neugestaltung Unterer Quai,
Abschnitt Spitalstrasse - Seeufer**

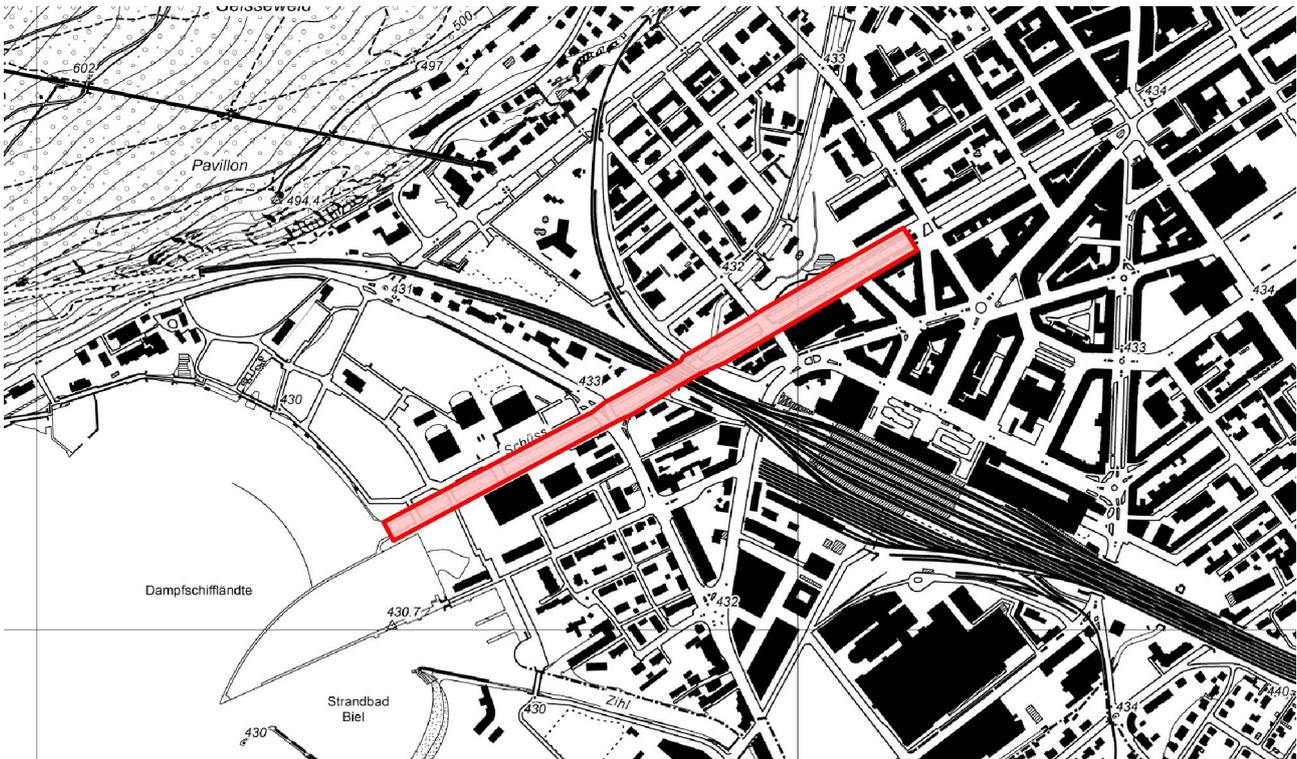
BBS.MIV-Auf.17

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
		Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	6.00	01.01.2030	01.01.2032	

Finanzierungsschlüssel



Massnahmenbeschrieb

Klimagerechte Umgestaltung des Strassenraums mit Priorität für den Fuss- und den Veloverkehr. Aufhebung der Parkierung im öffentlichen Raum. Die Umgestaltung wertet den Strassenraum auf und stärkt die strukturierende Hauptachse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen See, Stadtzentrum und Bözingenfeld entlang der Schüss. Zur Erhöhung der Klimaresilienz werden Massnahmen insbesondere zur Entsiegelung umgesetzt.

Beim vorliegenden Abschnitt zwischen Spitalstrasse und Seeufer liegt der Fokus noch stärker auf verkehrlichen Aspekten, insbesondere der verbesserten Führung für den Fuss- und Veloverkehr. Vergleichen mit dem Abschnitt zwischen Zentralplatz und Spitalstrasse. Zudem weisen die zwei Projekte eine unterschiedliche Historie auf. Daher wurde entschieden, die Projekte in Form von zwei Massnahmen einzugeben.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2021	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2030	Baubeginn	Gemeinde
01.01.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
Festsetzung	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

Die Neugestaltung des oberen Teils des Unteren Quais ist mit dem Gesamtprojekt der Aufwertung des Stadtzentrums Biel verbunden, wovon eines der wichtigsten Ziele die

Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und der Qualität der Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr ist.

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 2'500
- Pflichtenheft Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Quais entlang der Schüss
- Generalkonzept Unterer Quai

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Neugestaltung Oberer Quai, Abschnitt Zentralplatz - Schleusenweg

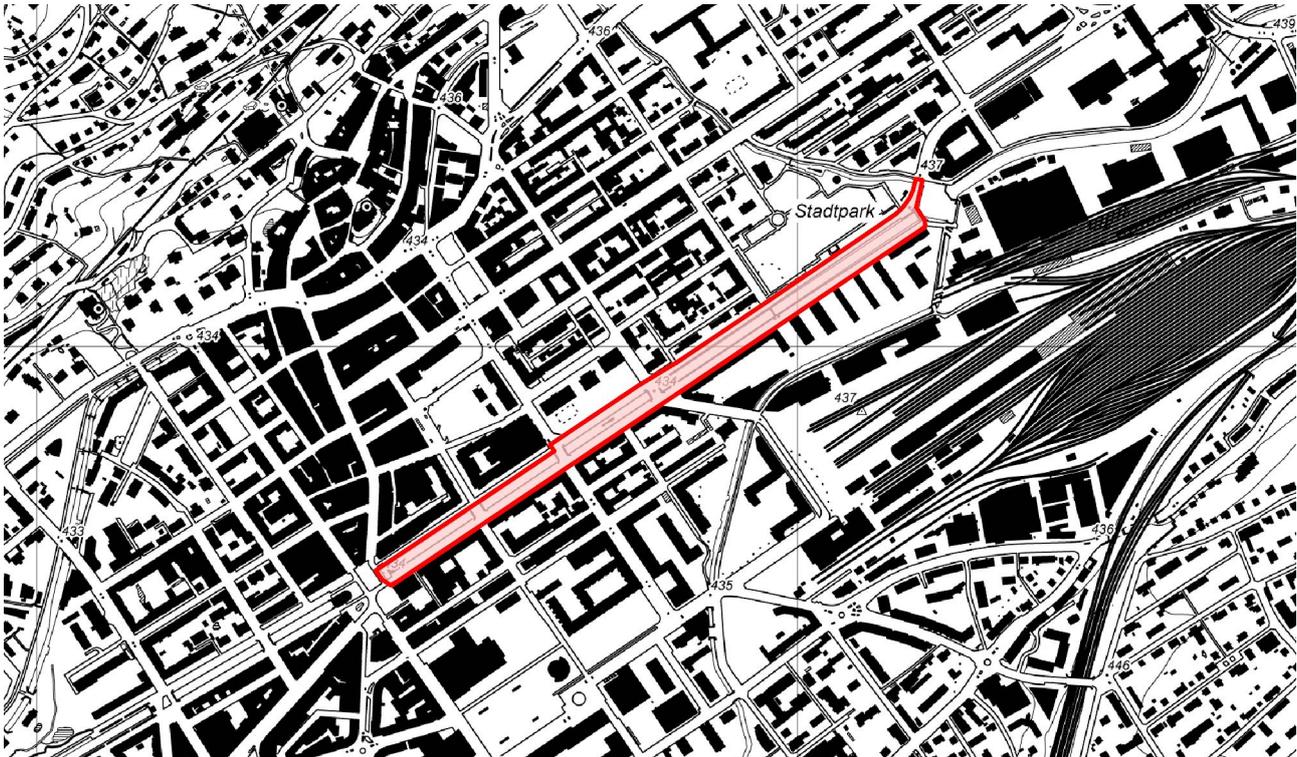
BBS.MIV-Auf.18

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
		Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.00	01.01.2030	01.07.2032	

Finanzierungsschlüssel



Massnahmenbeschreibung

Klimagerechte komplette Umgestaltung des Strassenraums mit Priorität für den Fuss- und Veloverkehr (Velostrasse auf ganzer Länge Quai Süd). Aufhebung der Parkierung im öffentlichen Raum. Die Umgestaltung wertet den Strassenraum auf und stärkt die strukturierende Hauptachse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen See, Stadtzentrum und Bözingenfeld entlang der Schüss. Zur Erhöhung der Klimaresilienz werden Massnahmen insbesondere zur Entsiegelung umgesetzt..

Der Abschnitt ist Teil der Mittelachse für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Schüss. Die Umgestaltung wertet den Strassenraum auf und stärkt die strukturierende Hauptachse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen See, Stadtzentrum und Bözingenfeld.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2030	Baubeginn	Gemeinde
01.07.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Kantonale Richtplanrelevanz	
Festsetzung	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

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

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 2'500
- Pflichtenheft Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Quais entlang der Schüss
- Sachplan Velo der Stadt Biel, Massnahme 36

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Kanalgasse, Abschnitt Jakob-Rosius-Strasse bis Neumarktstrasse

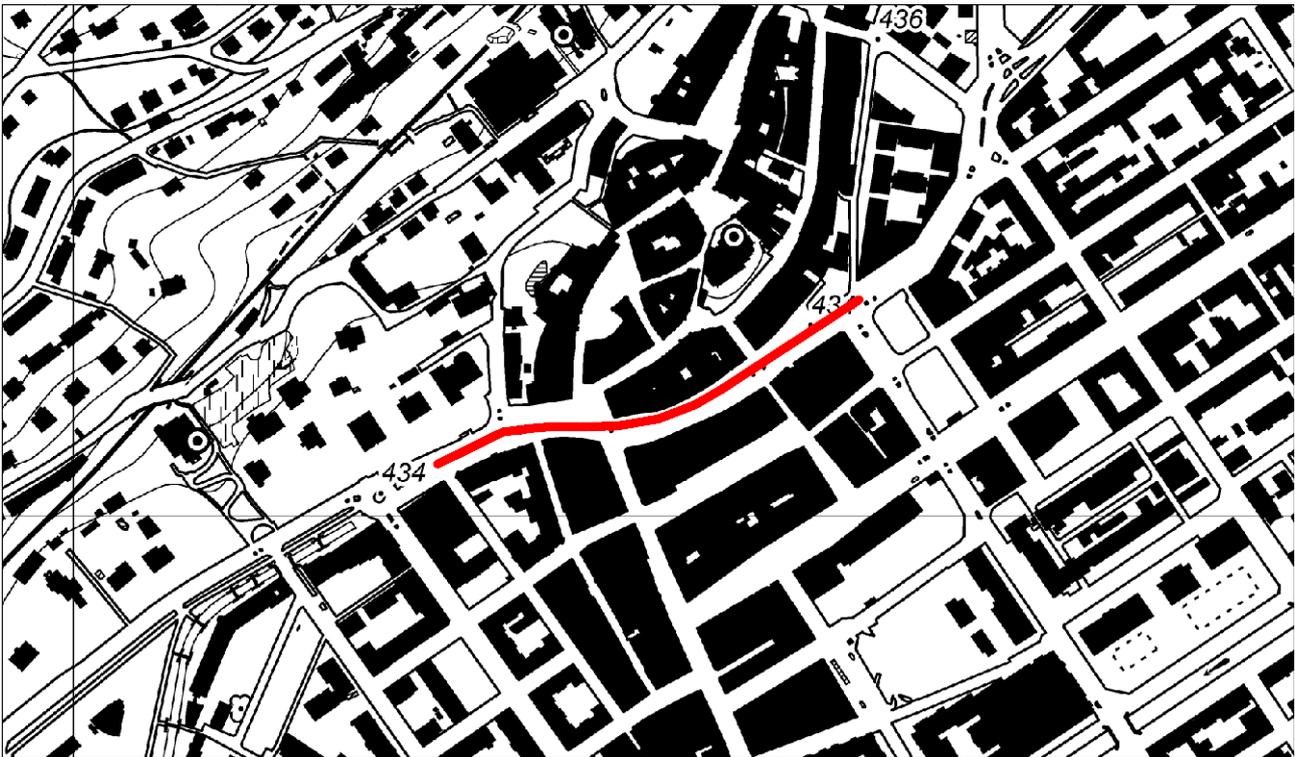
BBS.MIV-Auf.19

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Archäologischer Dienst

Kosten/Termine

Kosten (Mio. CHF)

Baubeginn

Inbetriebnahme

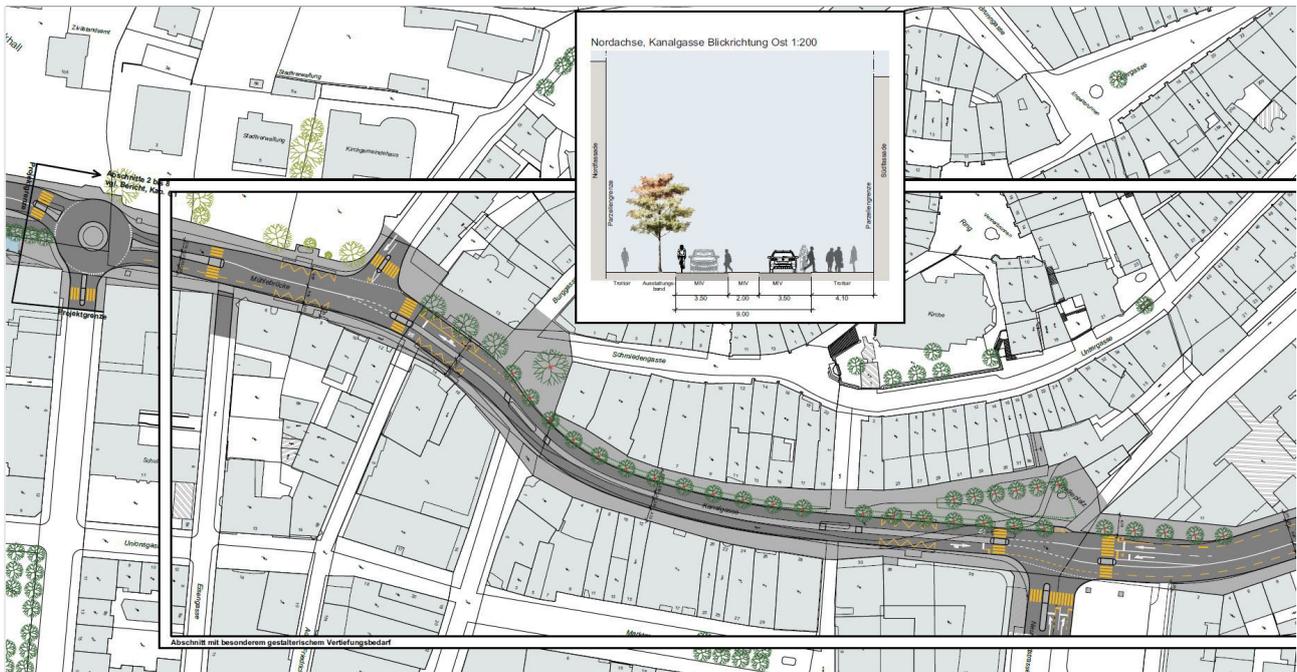
5.50

01.01.2033

31.12.2035

Finanzierungsschlüssel

-



Massnahmenbeschreibung Umgestaltung des Strassenraums mit Tempo 30, Mehrzweckstreifen (Mittelzone), Fahrbahnhaltestellen, Aufhebung der Fussgängerstreifen und Lichtsignalanlagen innerhalb des Abschnitts, Steuerung des Verkehrsflusses durch Lichtsignalanlagen an beiden Enden des Abschnitts sowie Baumreihen zur Begrünung und Klimaregulation. Die Neugestaltung betont den Zentrumscharakter des Strassenraums, vermindert die Trennwirkung und verbessert die Nord-Süd-Querung der Kanalgasse für den dichten Fussverkehr zwischen Stadtzentrum und Altstadt sowie die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Massnahme basiert auf dem integralen Betriebs- und Gestaltungskonzept Nord- und Südachse Biel (2020).

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2020	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2032	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
01.06.2032	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
01.01.2033	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Festsetzung	kantonaler Richtplan

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

-

Quantitative Angaben/ -
Dokumente/Weiteres

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, A-Horizont AP5

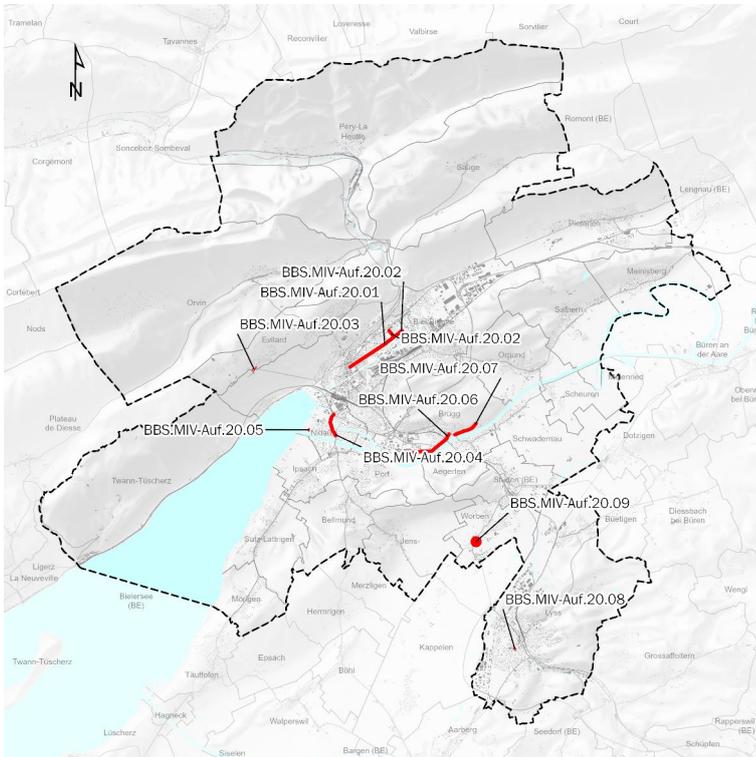
BBS.MIV-Auf.20

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Kosten (Mio. CHF)

17.09

Leistungseinheiten

Typ

Anzahl

Einheit

Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1

71'410

m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption

Massnahmenpaket

Mit dem Massnahmenpaket werden Strassenräume mit Sicherheits- und Gestaltungsdefiziten umgestaltet. Diese Massnahmen verbessern den Betrieb, die Bedingungen für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr und die Siedlungsqualität.

Mit den Massnahmen werden:

- Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Hauptachsen umgesetzt und Knoten saniert
- die Infrastruktur für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr verbessert
- Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduktionen umgesetzt
- Platzbereiche aufgewertet

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> - sichere, direkte und attraktive Routen für den Fuss- und Veloverkehr - ÖV-Netz von Quartierlinien mit dichtem Takt und zuverlässigem Fahrplan; Wichtige Zielorte sind direkt und schnell erreichbar - Strassenräume, Plätze und Grünräume mit hoher Aufenthaltsqualität - Verkehrsdrehscheiben liegen an wichtigen Knoten im ÖV-, Velo- und Fusswegnetz und ermöglichen das einfache und effiziente Umsteigen 	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten	
	Bezug zu Teilstrategie	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr verträglich, siedlungsorientiert und sicher gestalten - Sicherheit und Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen - Verkehrsmittel optimal nutzen und kombinieren - Verkehrsdrehscheiben stärken - Busnetz optimieren und Angebot ausbauen 	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur - Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV - Verbesserung der Zugänglichkeit, Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des ÖV - Verbesserung der Ortsdurchfahrten 	
	Siedlung (WK 2)	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität - Vernetzung der Quartiere, Aufwertung des Strassenraums 	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV 	
Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	BBS.MIV-Auf.20.01	Biel, General-Dufour-Strasse	4.00
	BBS.MIV-Auf.20.02	Biel, Zeughausstrasse-Champagneallee	3.00
	BBS.MIV-Auf.20.03	Maggingen, Begegnungszone Hauptstrasse-Bergstation Funiculaire	0.50
	BBS.MIV-Auf.20.04	Nidau, Aufwertung Ortsdurchfahrt	3.50
	BBS.MIV-Auf.20.05	Nidau, BGK Parkplatz Strandbad	0.80
	BBS.MIV-Auf.20.06	Brügg, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse	3.00
	BBS.MIV-Auf.20.07	Brügg, Orpundstrasse	0.59
	BBS.MIV-Auf.20.08	Lyss, Neugestaltung Viehmarktplatz	1.50
	BBS.MIV-Auf.20.09	Worben, Kreuzung Hauptstrasse - Busswilstrasse	0.20

Teilmassnahme Verkehr

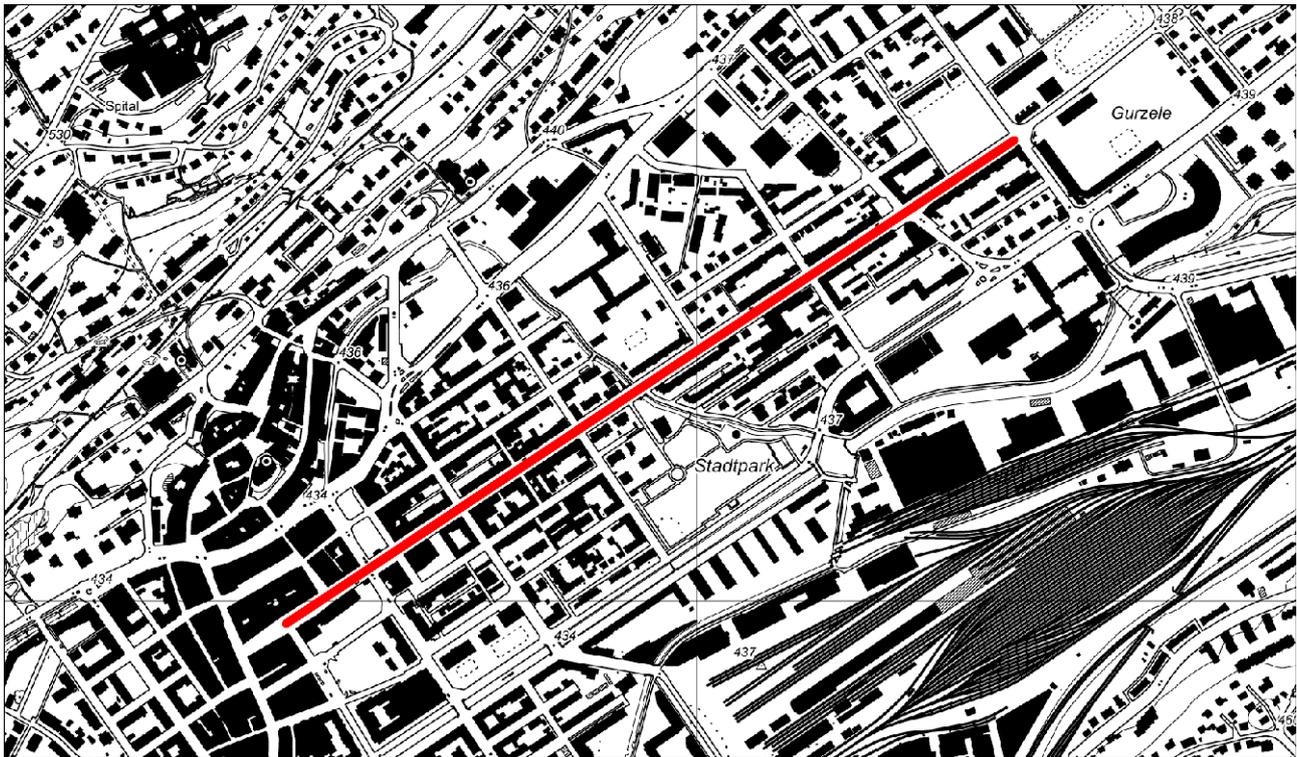
Biel, General-Dufour-Strasse**BBS.MIV-Auf.20.01**

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	4.00	01.01.2028	31.12.2030	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	15'000	m2	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit auf der General-Dufour-Strasse für den Fuss- und den Veloverkehr in Längsrichtung sowie für die Querungen, insbesondere beim Schleusenweg. Fortsetzung und Ergänzung der bestehenden Baumreihen und Erweiterung der bestehenden Grünflächen zur Förderung eines besseren Stadtklimas.			

Teilstrategie Veloverkehr: Mittelachse Biel als strukturierende West-Ost-Verbindung im Stadtgebiet zwischen Seeufer, Stadtzentrum und Arbeitsschwerpunkt ESP

Bözingenfeld

Teilstrategie Fussverkehr: Strukturierende und ortsbildprägende städtische Strassenräume werden in das Fusswegnetz eingebunden und mit hoher Qualität und starker Identität gestaltet

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme Verkehr

Biel, Zeughausstrasse- Champagneallee

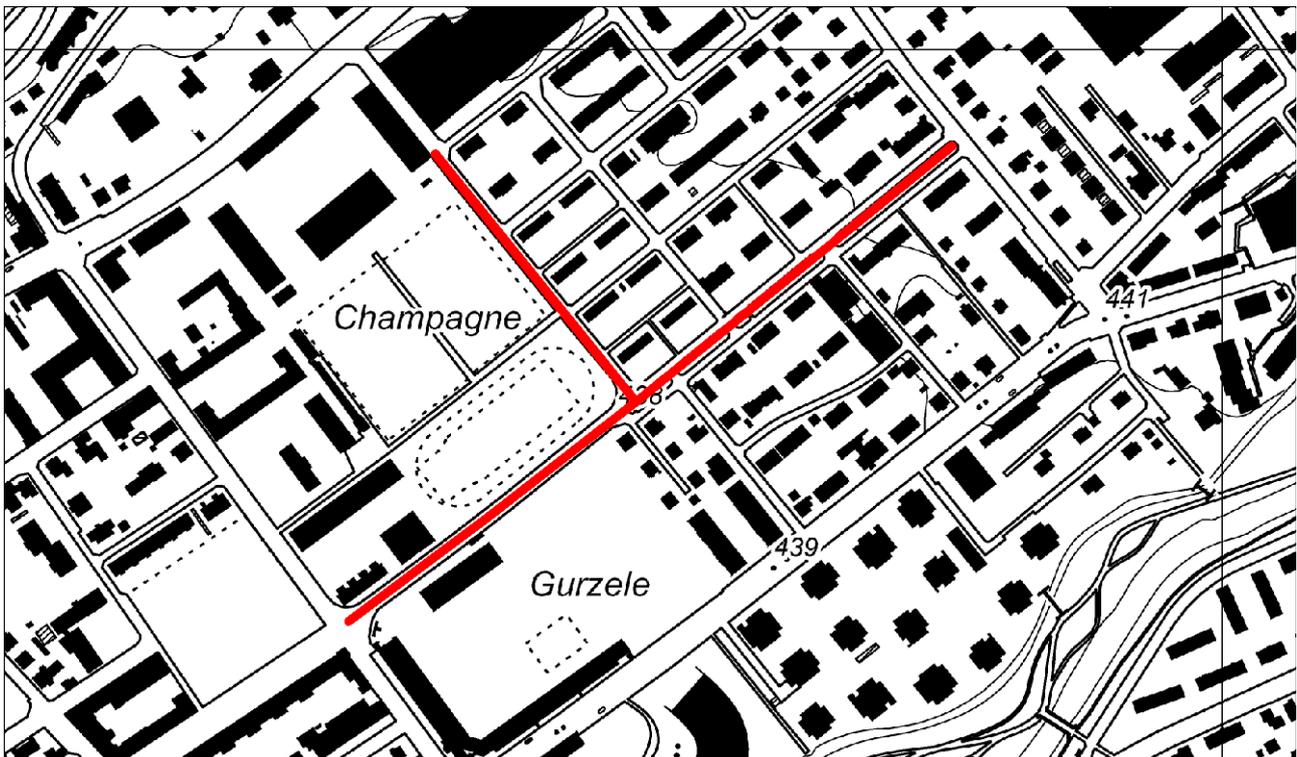
BBS.MIV-Auf.20.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	3.00	31.12.2031	31.12.2032
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	10'000	m2
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit auf der Zeughausstrasse und der Champagneallee für den Fuss- und Veloverkehr im Rahmen der Entwicklung des Schulstandorts La Champagne und im Hinblick auf die Entwicklung des Areals beim ehemaligen Gurzelenstadion (BBS.S-UV.01.02)-s. Durch die Neugestaltung wird		

zudem Platz geschaffen, um Bäume zu pflanzen und den Boden zu entsiegeln.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Untergeordnete Strassen in den Quartieren und Ortschaften verkehrsberuhigt (Tempo-30- oder Begegnungszonen) und mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität gestalten

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

-

Teilmassnahme Verkehr

Magglingen, Begegnungszone Hauptstrasse-Bergstation Funiculaire

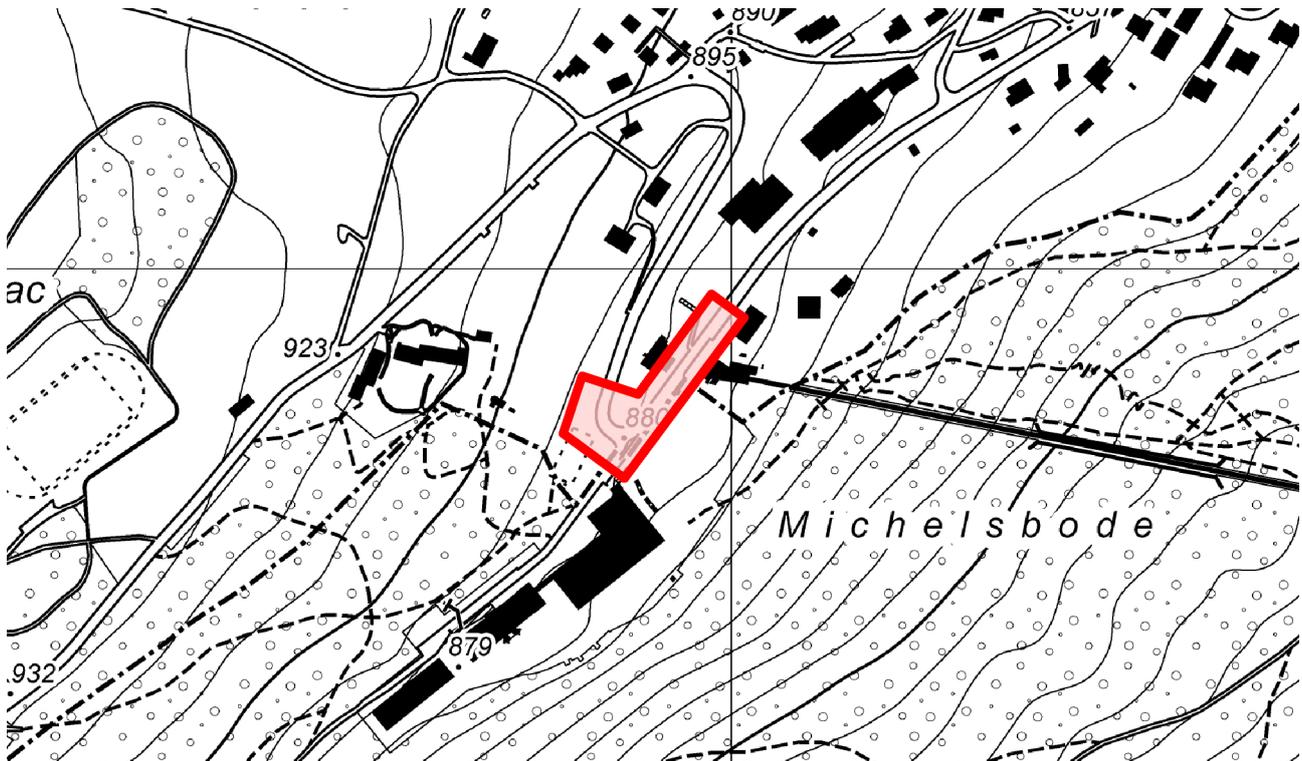
BBS.MIV-Auf.20.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.50	01.05.2028	01.10.2028
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	4'810	m2
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Einführung einer Begegnungszone bei der Bergstation des Funiculaire im Magglingen Die Vorstudie legt den Planungserimeter sowie eine erste Gestaltungsvariante für die Begegnungszone fest. Die Hauptproblematik liegt in der hohen Verkehrsmenge (MIV) auf diesem		

Strassenabschnitt und der Anzahl Personen, die aus der Standseilbahn aussteigen und die Hauptstrasse überqueren, um entweder zu den BASPO-Gebäuden oder auf die Magglinger Höhen zu gelangen. Zudem müssen Personen mit eingeschränkter Mobilität derzeit die Strasse benutzen und können das Trottoir nicht erreichen, ohne drei Treppenstufen zu überwinden. Die Begegnungszone wird auch die Einrichtung von zwei Bushaltestellen umfassen, bei denen die Anforderungen an die Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität erfüllt sind.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme Verkehr

Nidau, Aufwertung Ortsdurchfahrt

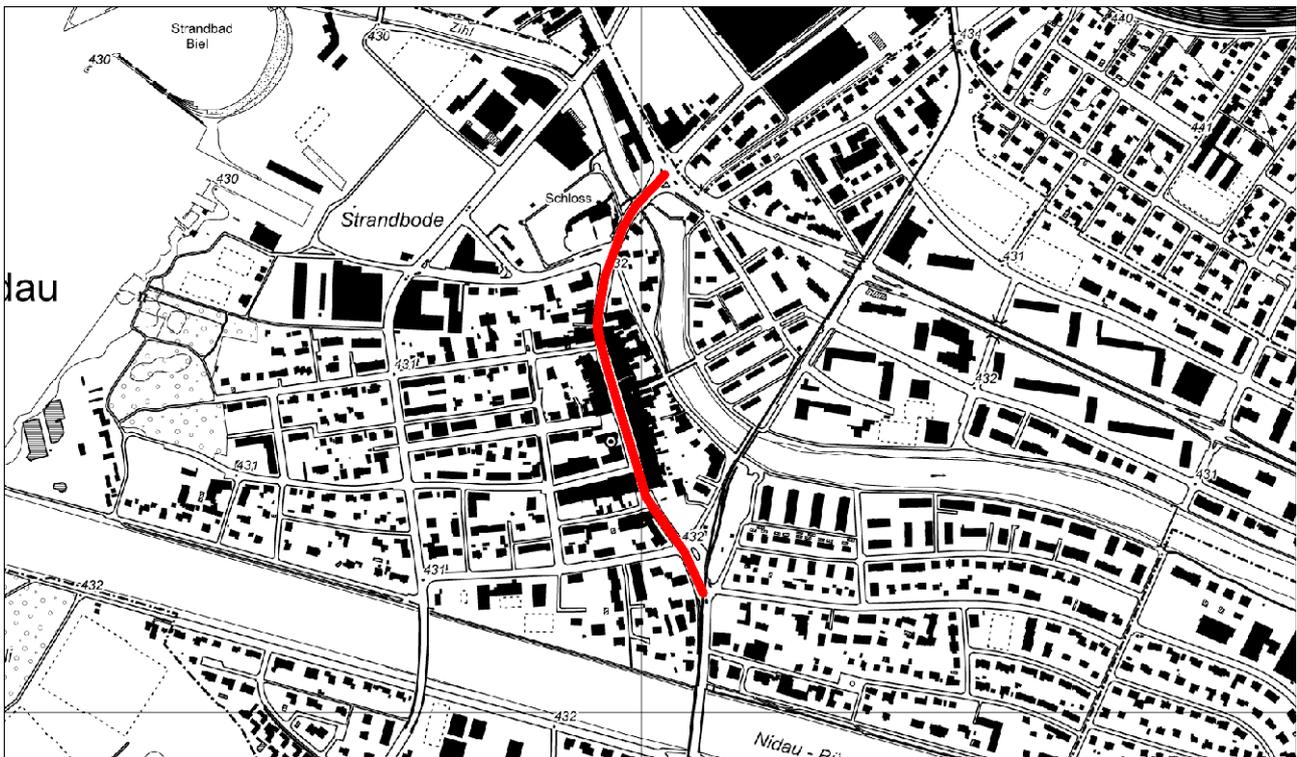
BBS.MIV-Auf.20.04

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK		Gemeinde	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.50	01.01.2031	01.01.2032	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		9'900	m2
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Die Hauptstrasse im Stedtl Nidau ist geprägt von hoher MIV-Dominanz (16000 Fahrten / Tag, durchgehende Längsparkierung). Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr und Aufenthaltsqualität sind ungenügend. Massnahmen:			

- Verträgliche und sichere Gestaltung der Ortsdurchfahrt Nidau
- Optimierung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
- Gewährleistung der Fahrplanstabilität für den ÖV

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Querschnitt, Gestaltung und Geschwindigkeit in Zentrumsgebieten auf die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden, gute Querungsmöglichkeiten und eine hohe Aufenthaltsqualität ausrichten

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme Verkehr

Nidau, BGK Parkplatz Strandbad

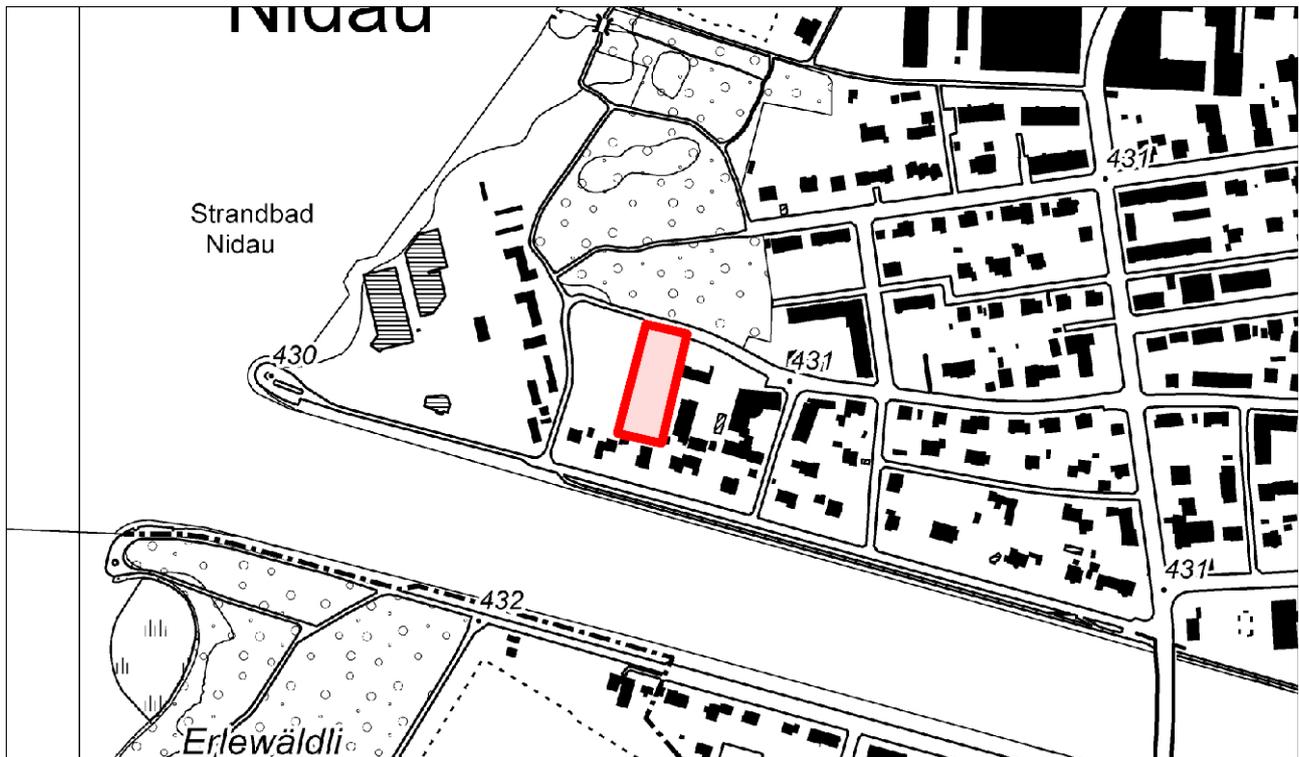
BBS.MIV-Auf.20.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	Archäologischer Dienst	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.80	01.01.2030	31.12.2030
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	1'850	m2
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Der Parkplatz soll neu gestaltet werden, die Parkplätze neu angeordnet und ein sicherfähiger Belag eingesetzt werden. Zudem werden Parkfelder für Motorräder geschaffen. Damit können die bestehenden Zweiradabstellplätze nur noch für Mofas und Velos zur Verfügung stehen. Mit der Neugestaltung des Parkplatzes soll wildes		

Parkieren vermieden werden. Zudem sorgt ein neuer Poller dafür, dass nur noch autorisierte Fahrzeuge vom Parkplatz bis zum Strandbad fahren können. Zusätzliche Grünstruktur wird durch die Anpassung bei den Randabschlüssen geschaffen.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Die untergeordneten Strassen in den Quartieren und Ortschaften werden verkehrsberuhigt (Tempo-30- oder Begegnungszonen) und mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme Verkehr

Brügg, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse

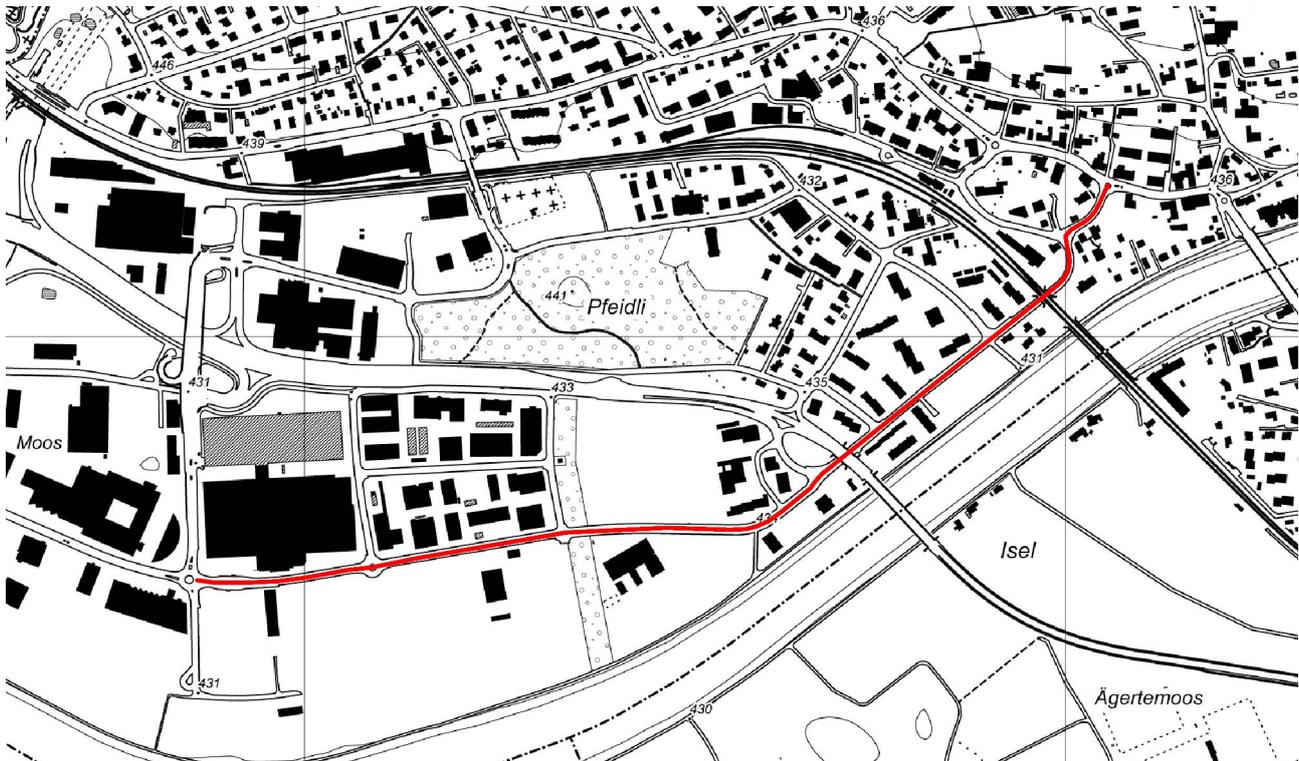
BBS.MIV-Auf.20.06

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		Archäologischer Dienst	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.00	01.01.2027	01.01.2029	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		20'000	m2
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Die Erlenstrasse ist die zentrale Erschliessungsachse im Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos. Dieser wird in den nächsten Jahren durch die Ansiedlung des Regionalspitals (BBS.S-SA.01.03) eine tiefgreifende Veränderung erfahren. Damit einher gehen neue Anforderungen an den Strassenraum. Ziel ist es, die erwarteten			

Mobilitätsbedürfnisse sicher und verträglich abzuwickeln und gute Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr zu schaffen.

Die Neugestaltung der Erlenstrasse umfasst:

- Tempo 30 und Mittelzone
- Verlegung und Neukonzipierung von drei Bushaltestellen
- Anpassung von drei Kreiseln
- neue Einspurstrecke mit Busbevorzugung
- Anpassungen an sieben und Schaffung von drei neuen Fussgängerquerungen
- Neue Fussgängerquerung an der Kreuzung mit der geplanten Velobahn Lyss-Biel
- Strassenraumgestaltung rund um die Kreuzungen Neubrückstrasse, Poststrasse und Kanalweg
- Anpassungen an zwei Unterführungen
- Integration einer Begegnungszone zwischen Ringstrasse und geplanter Velobahn Lyss-Biel

Die Massnahme ist eingebettet in ein Gesamtkonzept, das Fahrtenbeschränkungen für den MIV, Verbesserungen für den ÖV (Taktverdichtung, neue Tangentiallinie, Buspriorisierung), neue Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Gestaltung eines öffentlichen Uferparks entlang des Nidau-Büren-Kanals umfasst.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

-

Teilmassnahme Verkehr

Brügg, Orpundstrasse

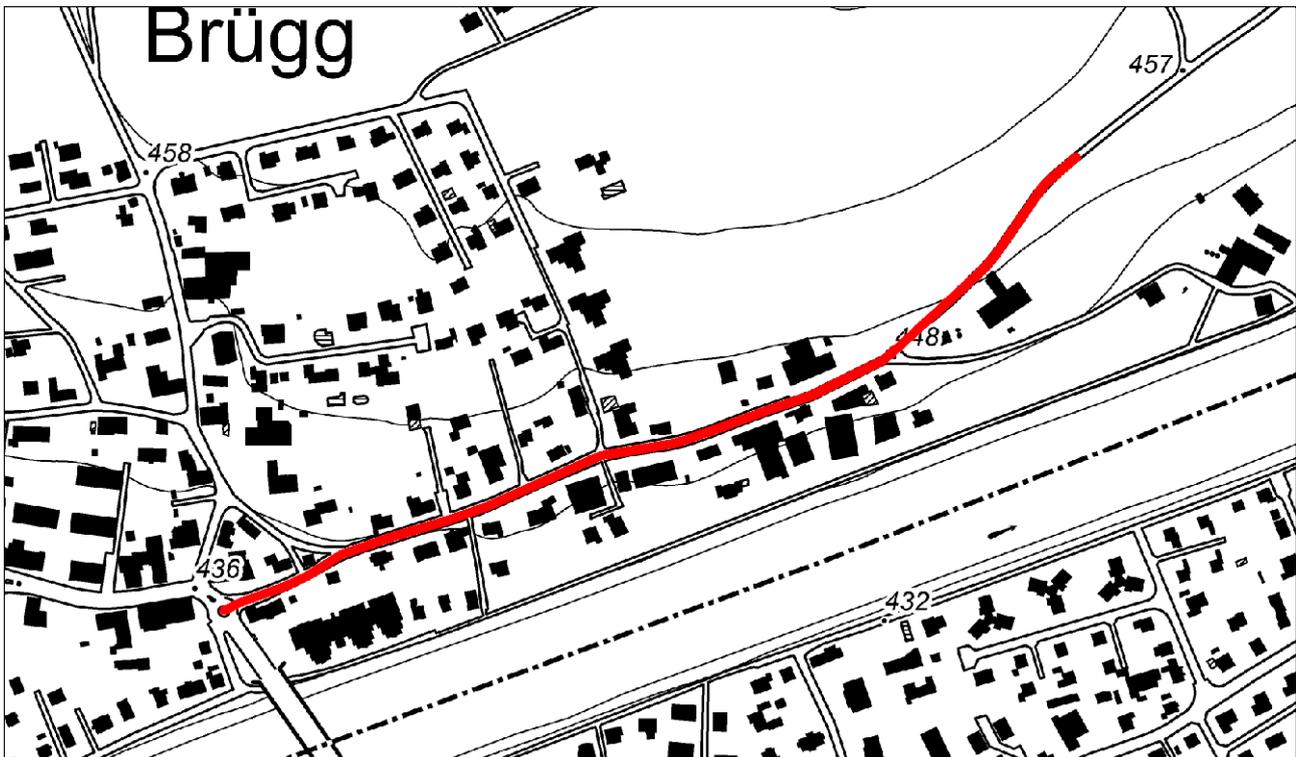
BBS.MIV-Auf.20.07

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.59	31.12.2029	01.01.2030	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	6'500	m2	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Tempo 30-Abschnitt von Kreisel Hauptstrasse bis Dorfeingang. Siedlungsorientierte Umgestaltung des Strassenraums zwecks Verkehrsberuhigung, Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität sowie der Verkehrssicherheit.			

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	<hr/>
	Festsetzung
	<hr/>
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme Verkehr

Lyss, Neugestaltung Viehmarktplatz

BBS.MIV-Auf.20.08

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		Grundeigentümer	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.50	01.01.2031	01.01.2032	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		2'650	m2
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Der Viehmarktplatz und das direkte bauliche Umfeld bilden den räumlichen Abschluss des Zentrums von Lyss, in dem die Nutzungen mit regionaler Ausstrahlungskraft konzentrieren und sich Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen befinden.			

Nach der Verlegung des Werkhofs stehen mehrere Gebäude leer. Das Areal und der Platzbereich weisen dadurch ein bedeutendes Potenzial für Umnutzung und Neugestaltung auf. Die Neugestaltung des Platzes ist eingebettet in die Erneuerung und Verdichtung des umliegenden Areals (BBS.S-UV.01.21). Sie sieht insbesondere die Platzgestaltung, die Erweiterung der Begegnungszone sowie die Erschliessung und Anordnung von Nutzer-/Besucherparkplätzen vor.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Die untergeordneten Strassen in den Quartieren und Ortschaften werden verkehrsberuhigt (Tempo-30- oder Begegnungszonen) und mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

-

Teilmassnahme Verkehr

Worben, Kreuzung Hauptstrasse - Busswilstrasse

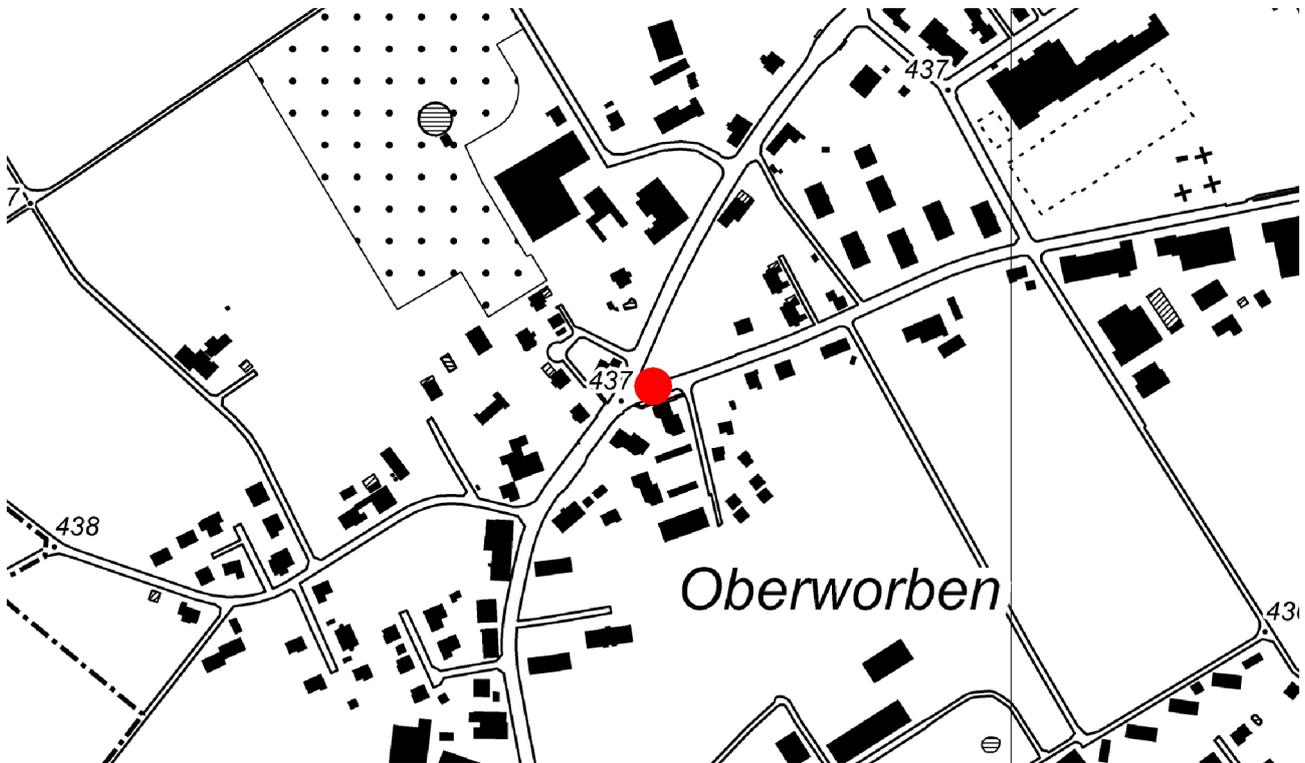
BBS.MIV-Auf.20.09

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.20	31.12.2027	31.12.2028	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	700	m2	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Umgestaltung der Einmündung in die Kantonsstrasse zwecks Verbesserung der Abbiegebeziehungen des Schwerverkehrs und Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.			

Die kommunale Massnahme ergänzt das Kantonsprojekt zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (0371.3.014).

Koordination**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, B-Horizont AP5

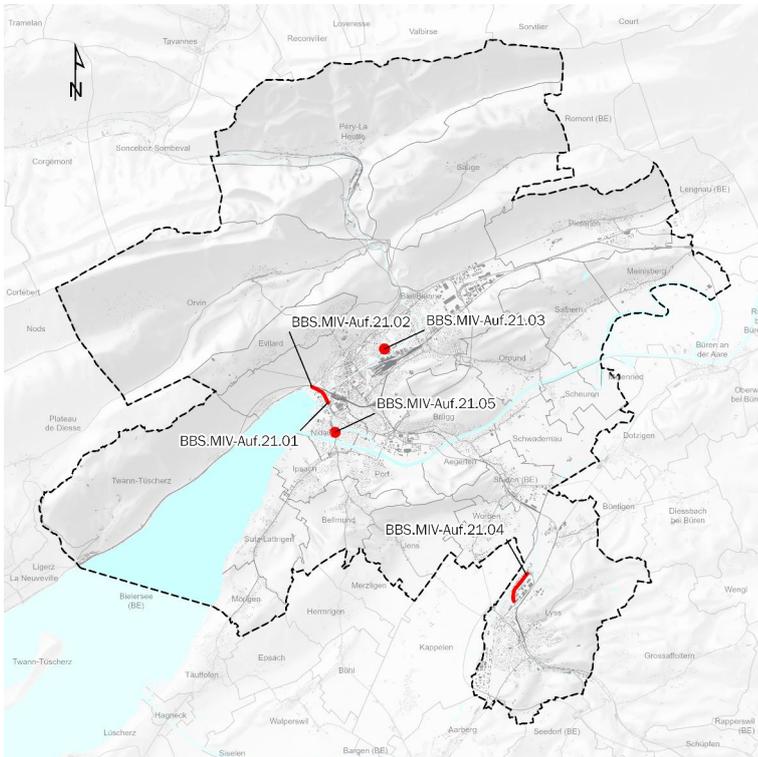
BBS.MIV-Auf.21

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Kosten (Mio. CHF)

17.70

Leistungseinheiten

Typ

Anzahl

Einheit

Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1

35'400

m2

Finanzierung

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

**Konzeption
Massnahmenpaket**

Mit dem Massnahmenpaket werden Strassenräume mit Sicherheits- und Gestaltungsdefiziten umgestaltet. Diese Massnahmen verbessern den Betrieb, die Bedingungen für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr und die Siedlungsqualität.

Mit den Massnahmen werden:

- Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Hauptachsen umgesetzt und Knoten saniert
- die Infrastruktur für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr verbessert
- Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduktionen umgesetzt
- Platzbereiche aufgewertet

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> - sichere, direkte und attraktive Routen für den Fuss- und Veloverkehr - ÖV-Netz von Quartierlinien mit dichtem Takt und zuverlässigem Fahrplan; Wichtige Zielorte sind direkt und schnell erreichbar - Strassenräume, Plätze und Grünräume mit hoher Aufenthaltsqualität - Verkehrsdrehscheiben liegen an wichtigen Knoten im ÖV-, Velo- und Fusswegnetz und ermöglichen das einfache und effiziente Umsteigen 	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten	
	Bezug zu Teilstrategie	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr verträglich, siedlungsorientiert und sicher gestalten - Sicherheit und Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen - Verkehrsmittel optimal nutzen und kombinieren - Verkehrsdrehscheiben stärken - Busnetz optimieren und Angebot ausbauen 	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur - Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV - Verbesserung der Zugänglichkeit, Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des ÖV - Verbesserung der Ortsdurchfahrten 	
	Siedlung (WK 2)	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität - Vernetzung der Quartiere - Aufwertung des Strassenraums 	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV 	
Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	BBS.MIV-Auf.21.01	Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländtestrasse, Abschnitt Rousseauplatz – Unterer Quai	4.50
	BBS.MIV-Auf.21.02	Biel, Konzept Rue de Caractères, Ländtestrasse, Abschnitt Unterer Quai - Seevorstadt	4.00
	BBS.MIV-Auf.21.03	Biel, Paul-Emile-Brandt Strasse	3.00
	BBS.MIV-Auf.21.04	Lyss, Industriering	5.00
	BBS.MIV-Auf.21.05	Nidau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofplatz und Bibliotheksplatz	1.20

Teilmassnahme Verkehr

Biel, Konzept Rue de Caractères- Ländestrasse, Abschnitt Rousseauplatz – Unterer Quai

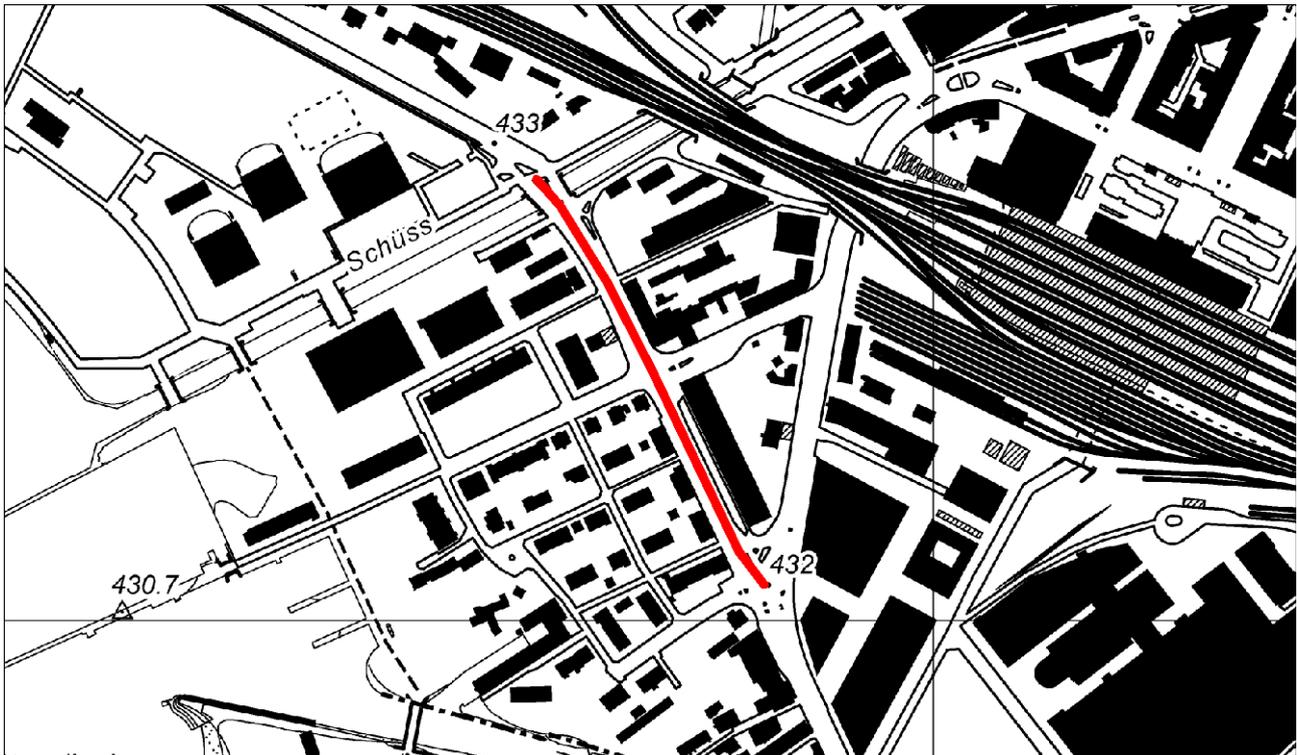
BBS.MIV-Auf.21.01

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	Archäologischer Dienst		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	4.50	31.12.2032	31.12.2033	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		10'000	m2
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Umfassende Neugestaltung der Achse als Teil der Stadt; Verbesserung der Längsverbindungen und der Querverbindungen und Erhöhung der Durchlässigkeit der Achse für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung des Verkehrsflusses für den öffentlichen Verkehr entlang und durch die Achse; Anpassung der Strassengestaltung			

an den Klimawandel.

Die Massnahme ist Bestandteil der Neugestaltung der Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse:

- BBS.MIV-Auf.06: Biel/Nidau, Konzept - Rue de Caractères, Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse
- BBS.MIV-Auf.14: Biel, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Guido-Müller-Platz - Rousseauplatz (Aarbergstrasse)
- BBS.MIV-Auf.15.01: Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländtestrasse, Abschnitt Unterer Quai – Seevorstadt

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Hauptachsen innerorts werden siedlungs-orientiert gestaltet, bieten gute Bedingungen für den öffentlichen Verkehr, sind attraktiv und sicher für den Fuss- und Veloverkehr und haben eine hohe Auf-enhaltsqualität

Dokumente:

- Kanton Bern, Stadt Biel, Stadt Nidau: Studienauftrag Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse, 2025

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

-

Teilmassnahme Verkehr

Biel, Konzept Rue de Caractères, Ländtestrasse, Abschnitt Unterer Quai - Seevorstadt

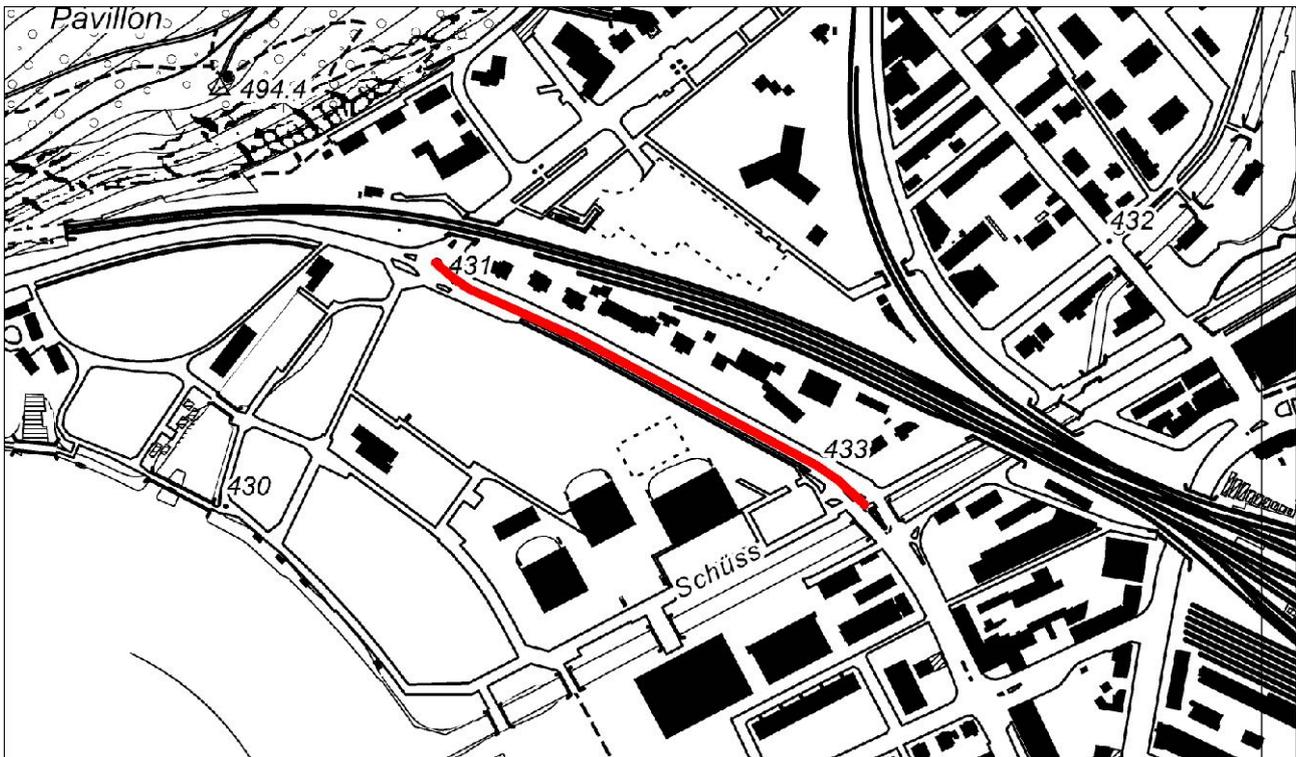
BBS.MIV-Auf.21.02

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	4.00	31.12.2035	31.12.2036	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	6'000	m2	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Umfassende Neugestaltung der Achse als Teil der Stadt; Verbesserung der Längsverbindungen und der Querverbindungen und Erhöhung der Durchlässigkeit der Achse für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung des Verkehrsflusses für den öffentlichen Verkehr entlang und durch die Achse; Anpassung der Strassengestaltung			

an den Klimawandel.

Die Massnahme ist Bestandteil der Neugestaltung der Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse:

- BBS.MIV-Auf.06: Biel/Nidau, Konzept - Rue de Caractères, Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse
- BBS.MIV-Auf.13.10: Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländestrasse, Abschnitt Rousseauplatz – Unterer Quai
- BBS.MIV-Auf.14: Biel, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Guido-Müller-Platz - Rousseauplatz (Aarbergstrasse)

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Hauptachsen innerorts werden siedlungsorientiert gestaltet, bieten gute Bedingungen für den öffentlichen Verkehr, sind attraktiv und sicher für den Fuss- und Veloverkehr und haben eine hohe Aufenthaltsqualität

Dokumente:

- Kanton Bern, Stadt Biel, Stadt Nidau: Studienauftrag Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse, 2025

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

-

Teilmassnahme Verkehr

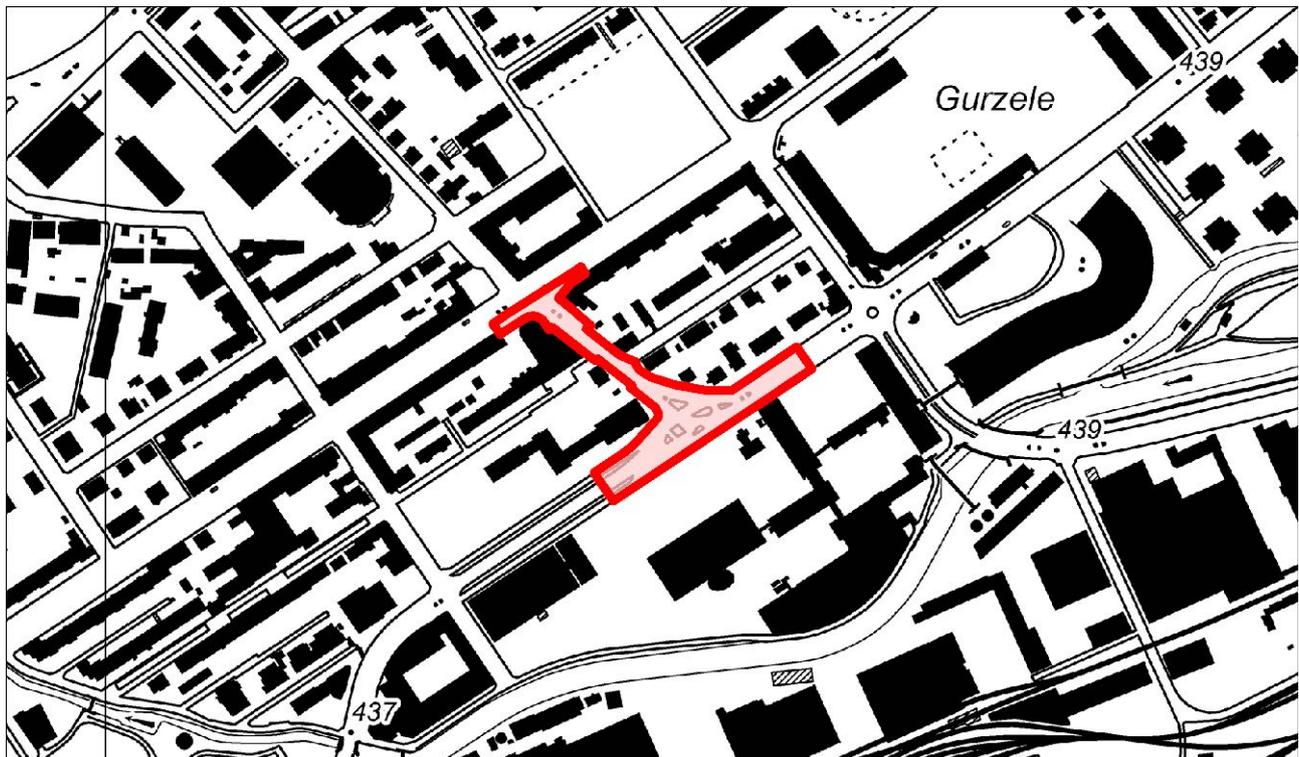
Biel, Paul-Emile-Brandt Strasse**BBS.MIV-Auf.21.03**

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	3.00	01.01.2031	31.12.2034
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	5'500	m2
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Neugestaltung der Paul-Emile-Brandt-Strasse im Rahmen der neuen Buslinienführung über die Falkenstrasse. Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit insbesondere für den Fuss- und den Veloverkehr. Änderung des Vortrittsregimes an beiden Knoten (Vortrittsentzug der Paul-Emile-Brandt-Strasse gegenüber der General-Dufour-Strasse		

sowie der Jakob-Stämpfli-Strasse). Durch die Neugestaltung wird Platz geschaffen, um Bäume zu pflanzen und den Boden zu entsiegeln.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Untergeordnete Strassen in den Quartieren und Ortschaften verkehrsberuhigt (Tempo-30- oder Begegnungszonen) und mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität gestalten

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme Verkehr

Lyss, Industriering

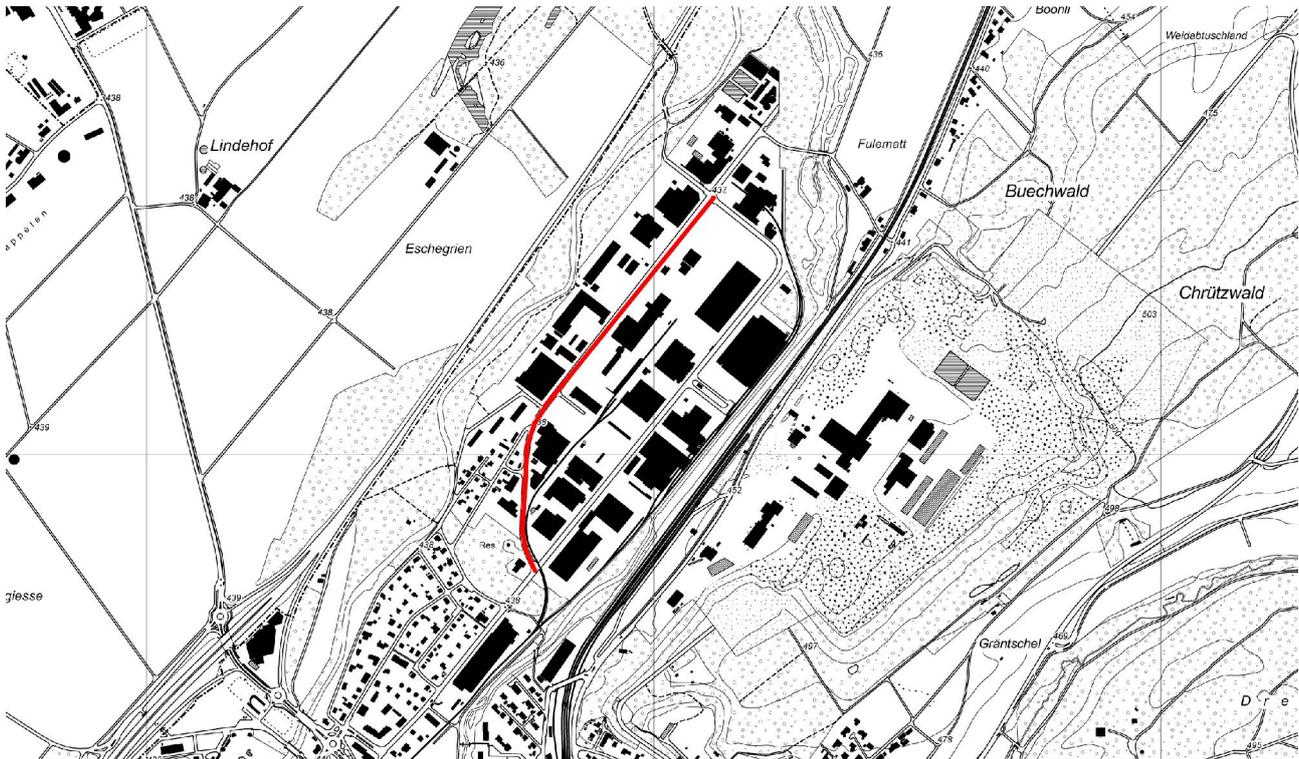
BBS.MIV-Auf.21.04

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	Gemeinde	---		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	5.00	01.01.2035	01.01.2036	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		10'500	m2
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Durch den neuen Anschluss an die T6 kann der Industriering vom Durchfahrtsverkehr entlastet und das Industriegebiet Nord für künftige Nutzungen besser erschlossen werden. Von der Kreuzung Im Bödeli soll der Industriering zudem mit einem separaten Veloweg parallel zur Strasse neugestaltet werden. Diese Massnahme erhöht die			

Verkehrssicherheit aufgrund des zunehmenden Verkehrs im Industriegebiet. Das Vorprojekt 2015 sieht eine Verschmälerung der Strasse, die Anpassung der privaten Zufahrten, den Einbau eines (begrüneten) Sicherheitsstreifens sowie den Bau eines gemeinsamen Fuss- und Velowegs als Schulweg vor.

Teilstrategie Verkehr: Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen

Dokumente:

Vorprojekt, Sicherheitsstreifen und Fuss- und Veloverbindung, 2015

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme Verkehr

Nidau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofplatz und Bibliotheksplatz

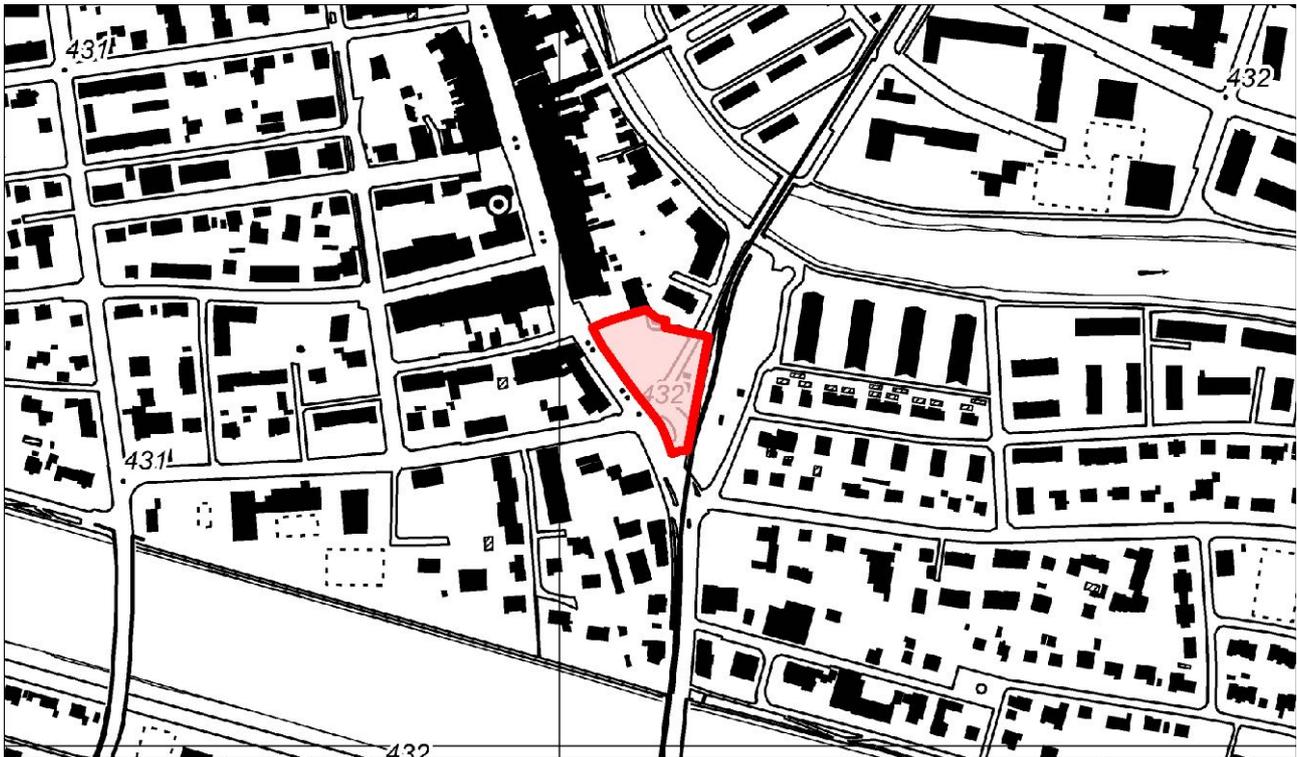
BBS.MIV-Auf.21.05

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
		Gemeinde		---
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.20	01.01.2032	31.07.2032	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	3'400	m2	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Umgestaltung des Bahnhof-Bibliotheksplatzes bei der urbanen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Nidau; Neuorganisation des motorisierten Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs inklusive Einführung einer Begegnungszone; Neuordnung der Parkierung inklusive Ladestationen für eAuto und eBikes; überdachte Velostation für 50			

Velos; neue Parkanlage mit Grünflächen, Bäumen und Sitzbänken.
Die Massnahme wird abgestimmt mit der Arealentwicklung Bahnhofgebiet / Vorstadt Süd (BBS.S-UV.01.22).

Teilstrategie Verkehr: Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen, Änderungen im Mobilitätsverhalten unterstützen, Siedlungsqualität verbessern.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Massnahmenpaket Verkehr

Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, Kantonsstrassen, übrige Region

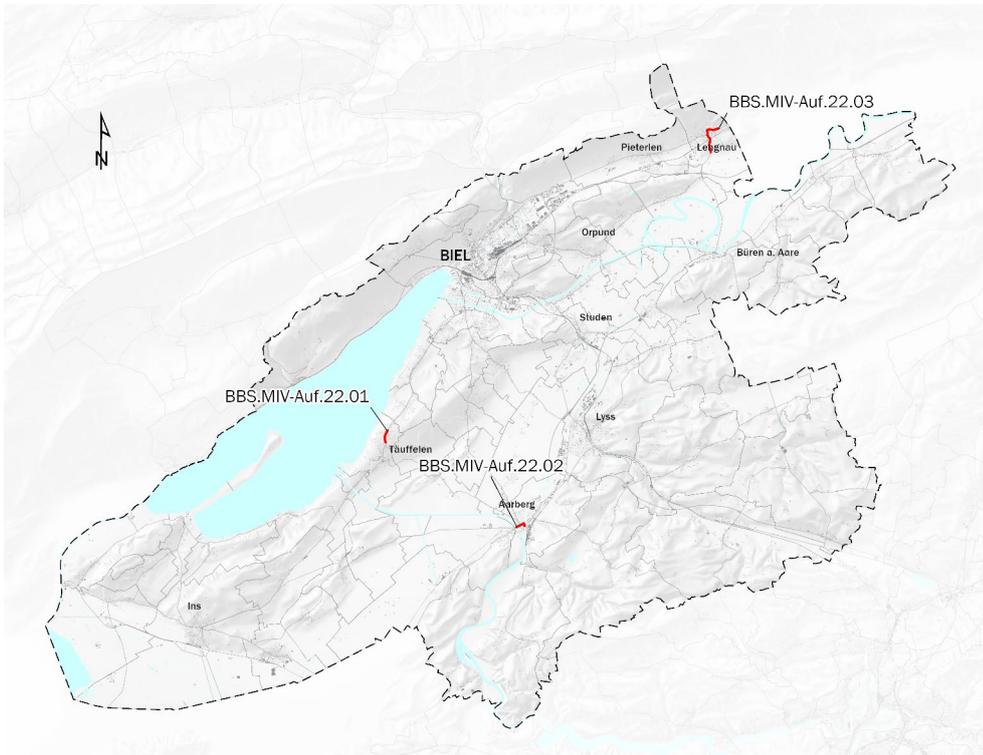
BBS.MIV-Auf.22

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Zielsetzung:
Mit den Massnahmen werden die Siedlungsverträglichkeit der Strassenräume verbessert, die Verkehrssicherheit erhöht und die Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr verbessert.

Umsetzung:
Mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden optimale verkehrliche und gestalterische Lösungen umgesetzt, die auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse und Anforderungen abgestimmt sind.

Einzelmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
BBS.MIV-Auf.22.01	Täuffelen, Ortsdurchfahrt Gerolfingen	0.00
BBS.MIV-Auf.22.02	Aarberg, Murtenstrasse	1.39
BBS.MIV-Auf.22.03	Lengnau, Solothurn-/Bürenstrasse	4.64
Summe		6.04

Teilmassnahme Verkehr

Täuffelen, Ortsdurchfahrt Gerolfingen

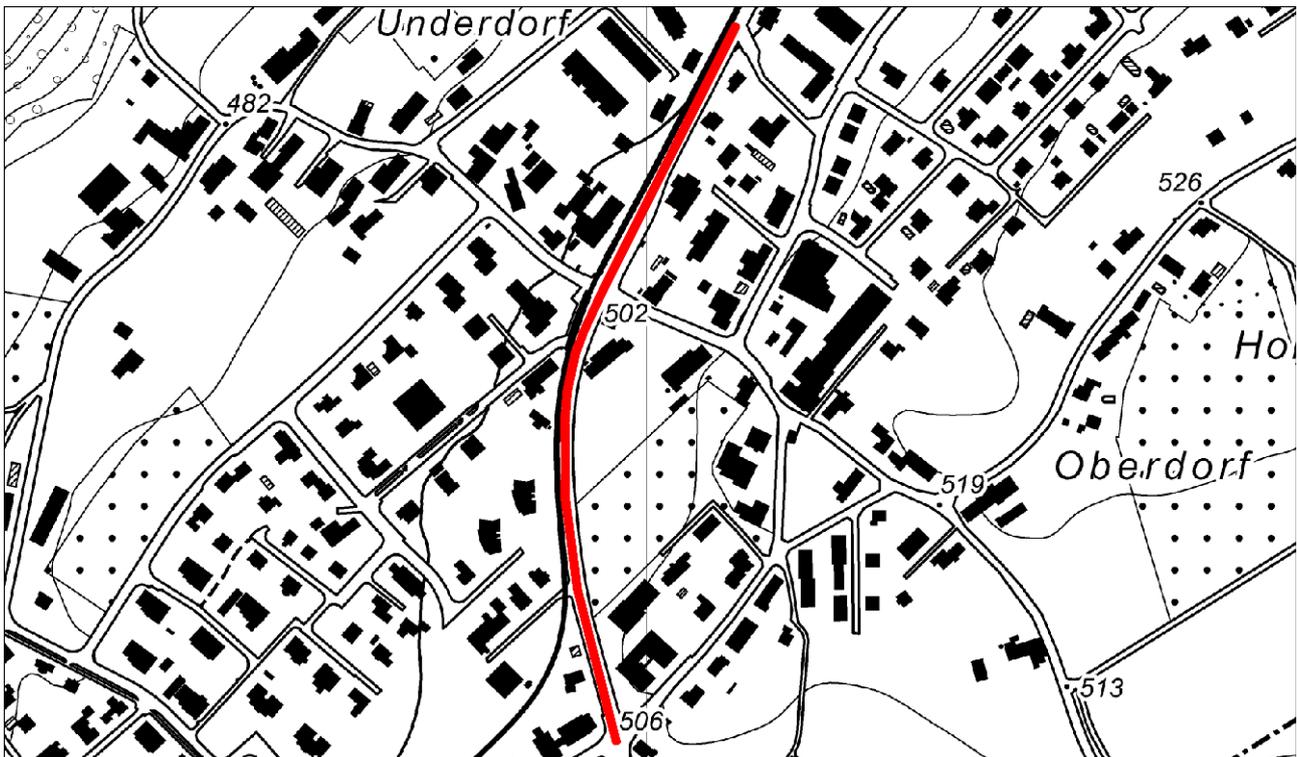
BBS.MIV-Auf.22.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK		Aare Seeland mobil AG, Gemeinden	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)		Baubeginn	
	0.00		01.01.2031	
Finanzierungsschlüssel	Innerhalb AP-Perimeter:			
	<ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 			
Massnahmenbeschrieb	Ausserhalb AP-Perimeter:			
	<ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 			
Massnahmenbeschrieb	Punktuelle Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.			

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
-----------------------------------------------------------	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2029	Studie	TBA-OIK
	01.01.2031	Baubeginn	TBA-OIK

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

Teilmassnahme Verkehr

Aarberg, Murtenstrasse

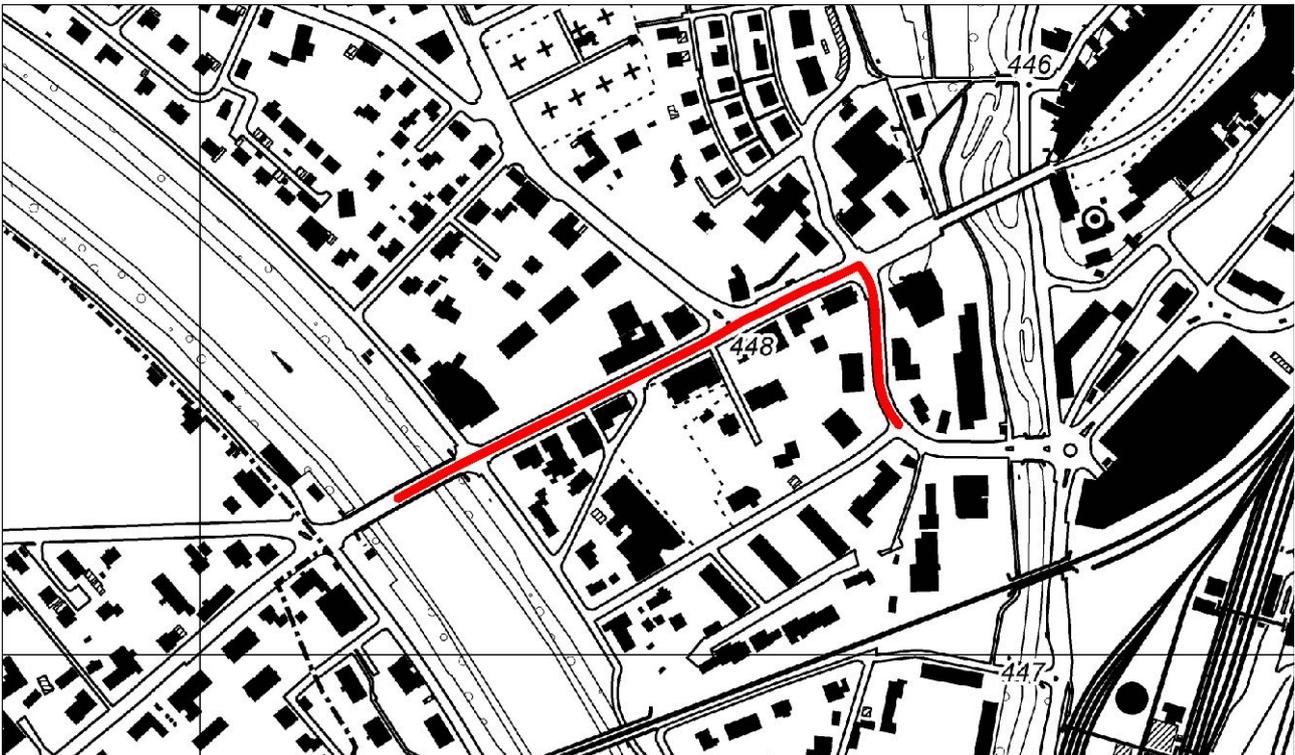
BBS.MIV-Auf.22.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK	Gemeinde

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.39	01.01.2026	31.12.2027

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

Massnahmenbeschrieb Sanierung auf der Basis eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts. Verbesserung der Verkehrssicherheit, LV-Massnahmen. Abhängigkeit von Überbauungsordnung entlang Murtenstrasse.

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2024	Studie	TBA-OIK
01.01.2026	Baubeginn	TBA-OIK
31.12.2027	Inbetriebnahme	TBA-OIK

Koordination

Koordinationsstand		Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein	

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Verkehr

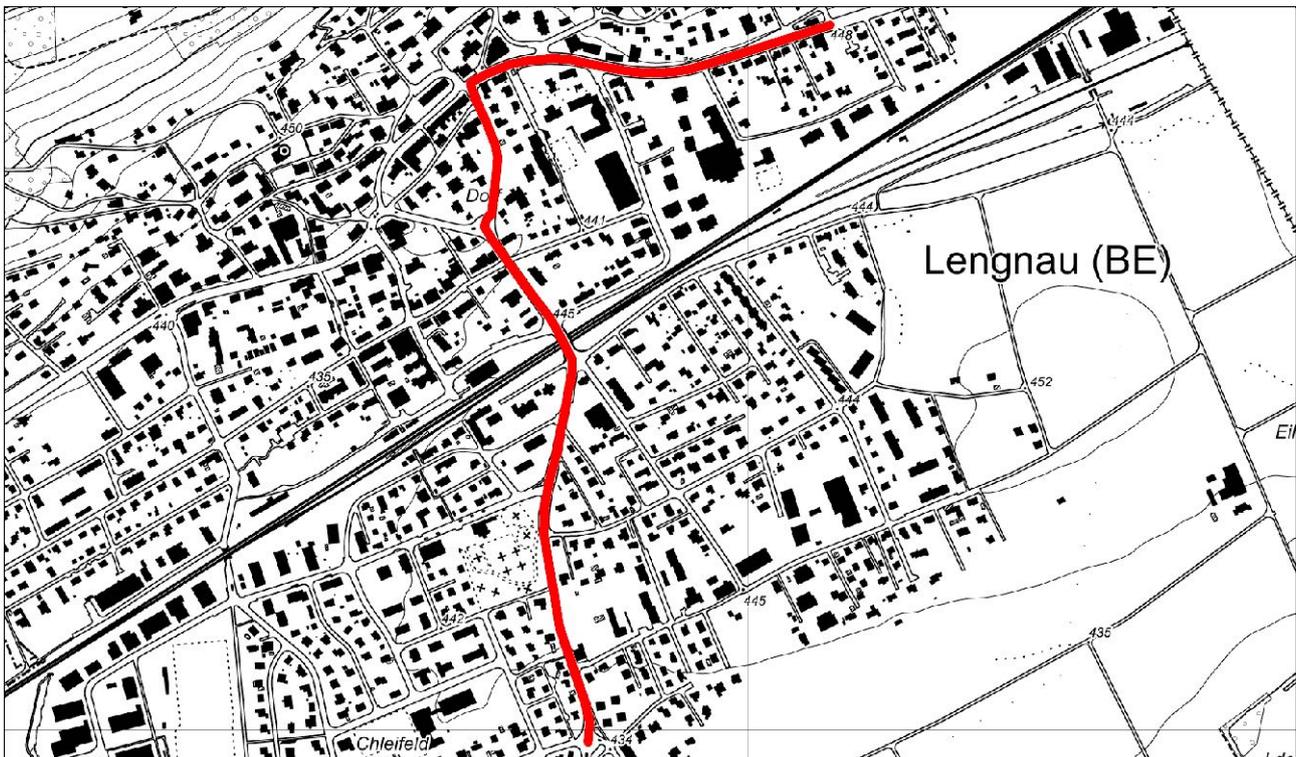
Lengnau, Solothurn-/Bürenstrasse**BBS.MIV-Auf.22.03**

RGSK-Umsetzungspriorität
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	TBA-OIK	Gemeinde, Archäologischer Dienst

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.64	01.01.2031	

Finanzierungsschlüssel	
	<p>Innerhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bund: voraussichtlich 30-40% - Kanton: voraussichtlich 35% der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40% der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen <p>Ausserhalb AP-Perimeter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton: ggf. 40% der anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Massnahmenbeschrieb Mit einem durchgehenden Betriebs- und Gestaltungskonzept soll die Siedlungs- und Aufenthaltsqualität erhöht sowie die Verträglichkeit und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2029	Studie	TBA-OIK
01.01.2031	Baubeginn	TBA-OIK

Koordination

Koordinationsstand		Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Dokumentationsblatt
eigene Leistung Verkehr

Lyss, Zweckmässigkeitsstudie Erschliessung Industriezone Lyss- Nord

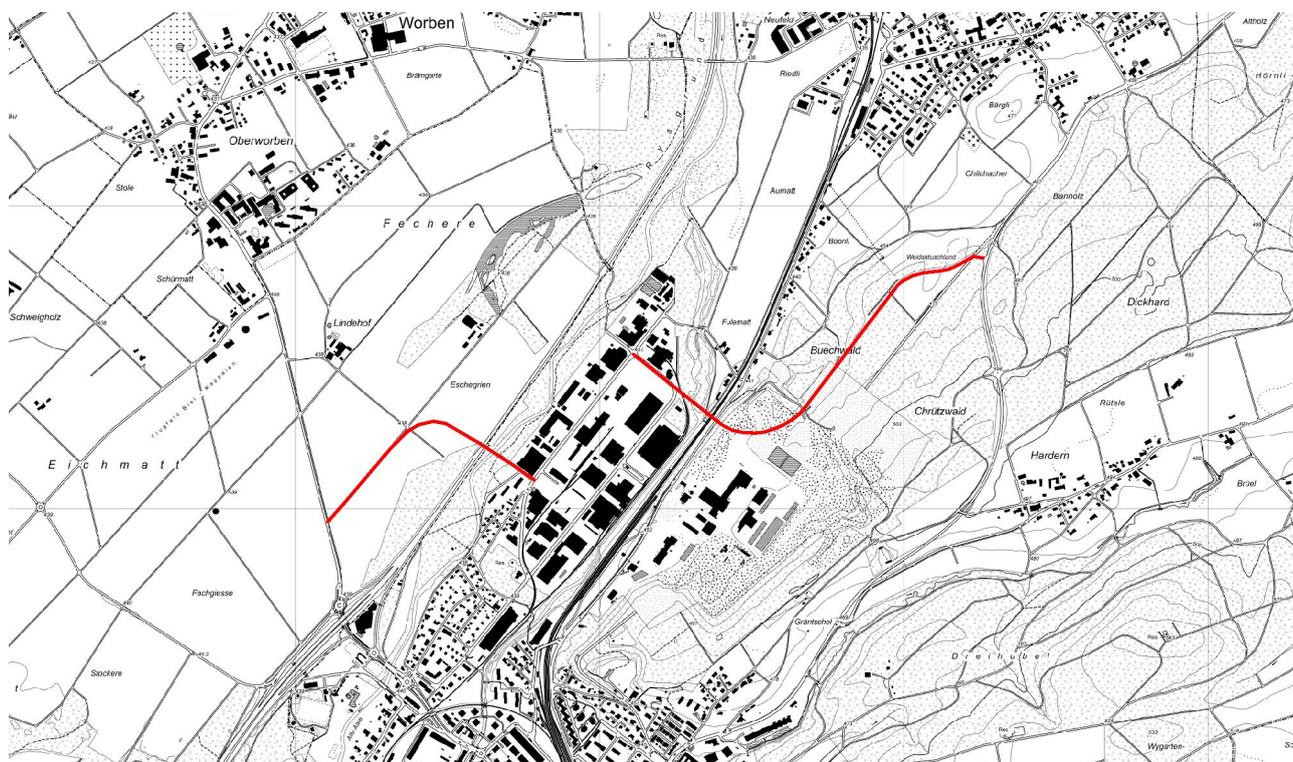
BBS.MIV-E.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Eigene Leistung Verkehr

Unterkategorie
Studie



Beschreibung der Massnahme

Erarbeiten einer Studie zur Neuerschliessung der Industriezone Lyss Nord und der Kiesgrube Bangerter von der Kantonsstrasse Lyss-Büren resp. dem A6-Anschluss Lyss Nord. Überprüfen der Zweckmässigkeit und Bewilligungsfähigkeit sowie Aufzeigen der Auswirkungen für Verkehr und Siedlungsentwicklung.

Die Erschliessung der Kiesgrube Bangerter erfolgt bisher über die beiden Achsen Hirschenplatz-Busswilstrasse beziehungsweise Bielstrasse-Steinweg. Bis jetzt konnte der Grubenverkehr dadurch gesetzeskonform abgewickelt werden. Beide Varianten belasten jedoch den Ortskern zunehmend, lösen die künftige Erschliessung des Industriegebietes Lyss-Nord nicht und sind daher für Lyss aus entwicklungspolitischer Sicht unbefriedigend. Mit dem Vorstoss in den Grubenbereich Ost hat sich daher die Frage einer neuen Erschliessung gestellt. Der Grundstein dafür wurde mit der Überarbeitung der Grubenplanung und der Neufassung des bestehenden Kiesabbauvertrages für das Abbaugbiet im Bereich «Ost» im Jahr 2014 gelegt.

Mit der neuen Verbindungsstrasse sollen der Abbau und die Wiederauffüllung im Grubenbereich «Ost» erschlossen, das Ortszentrum vom Durchgangsverkehr entlastet

und die Grundlage für den Neuanschluss der Industrie Nord an die T6 geschaffen werden.

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		Region, Gemeinden, TBA-OIK III
Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2028	Zweckmässigkeitsstudie / Richtplan Verkehr	Gemeinde
Bezug zu weiteren Massnahmen	Abstimmung mit der Zweckmässigkeitsstudie N6 Biel-Bern, Verlegung und Ausbau Anschluss Studen (MIV-E.03).		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Richtplan Koordinierte Planung Lyss-Busswil KLB: Planungsrechtliche Sicherstellung des Trassees, Grundsätze zu Funktion und Gestaltung		

Dokumentationsblatt
eigene Leistung Verkehr

Zweckmässigkeitsstudie N6 Biel- Bern, Verlegung und Ausbau Anschluss Studen

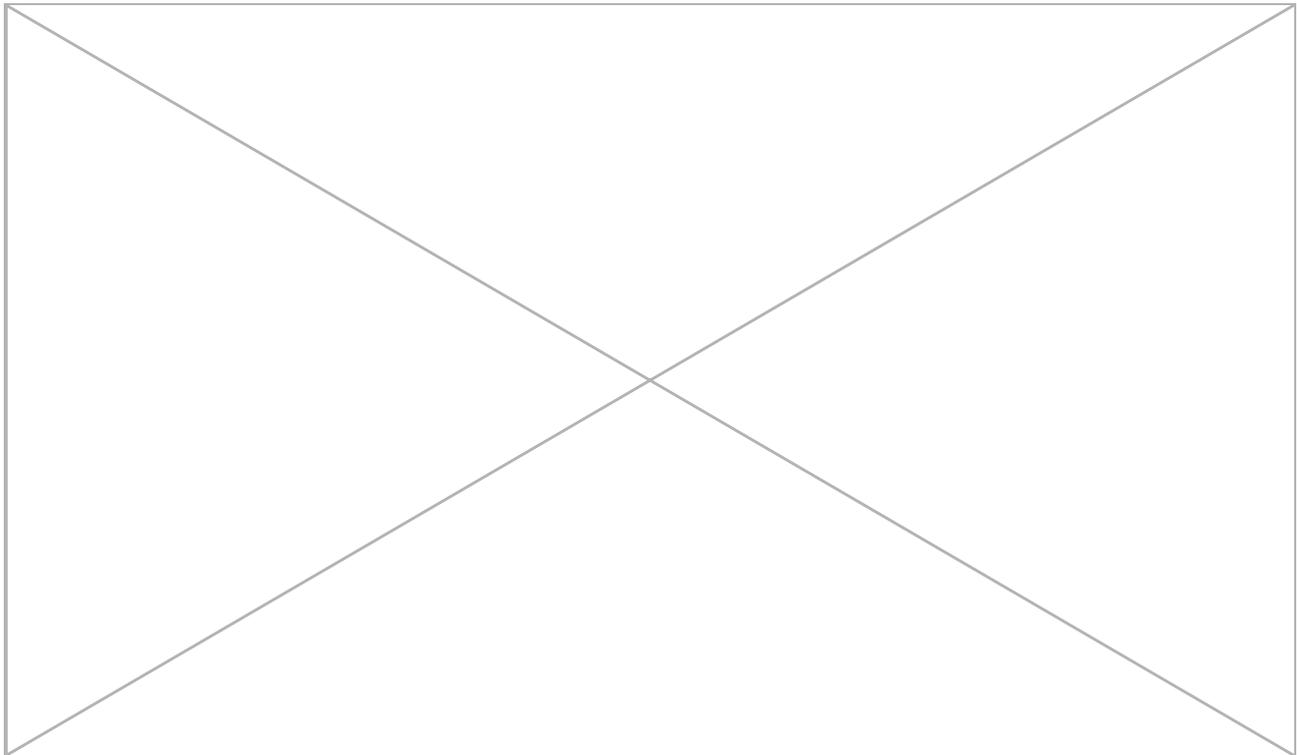
BBS.MIV-E.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 4.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Eigene Leistung Verkehr

Unterkategorie
Studie



Beschreibung der Massnahme

Überprüfen der Zweckmässigkeit und Bewilligungsfähigkeit einer Verlegung des Autobahnanschlusses Studen und der Auswirkungen für die Verkehr und Siedlungsentwicklung im Korridor Lyss-Worben-Studen-Aegerten-Brügg. Aktualisierung und Ergänzung der Vorstudie aus dem Jahr 2013. Die Realisierung des Vollanschlusses soll von einem allfälligen Vierspurausbau der A6 möglichst entkoppelt werden.

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Region

Weitere Beteiligte

ASTRA, TBA-OIK III, Gemeinden

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin
2013

Planungs-/Finanzierungsschritt
Vorstudie

Federführende Stelle
TBA-OIK III

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

	2028	Zweckmässigkeitsstudie	Region
Bezug zu weiteren Massnahmen		Abstimmung mit der Studie Erschliessung Industriezone Lyss Nord (MIV-E.01).	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres		- Vorstudie zu einem Vollanschluss an die T6 Studen gemäss RGSK (2013)	

Einzelmassnahme Verkehr

eMobilität Nidau

BBS.MIV-E-Mob.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

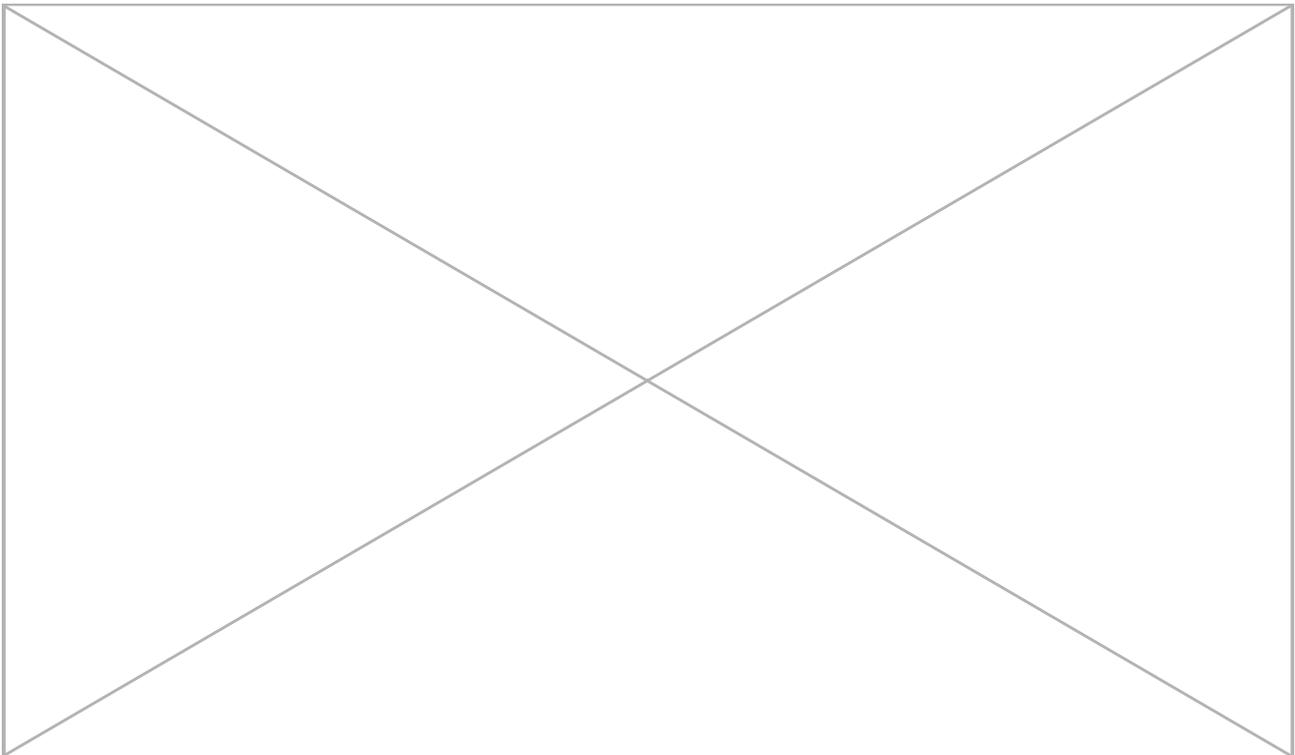
Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Infrastruktur für die E-Mobilität im MIV



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.20	01.01.2031	26.12.2031
Finanzierungsschlüssel	-		



Massnahmenbeschrieb Bis 2035 ist mit einem Bestand von rund 60% Elektrofahrzeugen zu rechnen. Das Versorgungsnetz der Stadt Nidau verfügt über ausreichend Leistungsreserven für das Laden von Elektrofahrzeugen. Förderung von eMobilität durch den Bau von Ladeinfrastrukturen für eFahrzeuge und eBikes an öffentlichen Plätzen wie der Stadtverwaltung, Mittelstrasse., Strandbad, Spielplätzen, im Stedtli.

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2029	Studie	Gemeinde
01.01.2030	Vorprojekt	Gemeinde
01.01.2030	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
01.06.2030	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
26.12.2031	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Kantonale Richtplanrelevanz	
Festsetzung	

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

- BBS.MIV-Auf.13.03: BGK Parkplatz Strandbad
- BBS. MIV-Auf.13.04: und BGK Bahnhofplatz und Bibliothekplatz

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

-

Einzelmassnahme Verkehr

Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen, Agglomeration

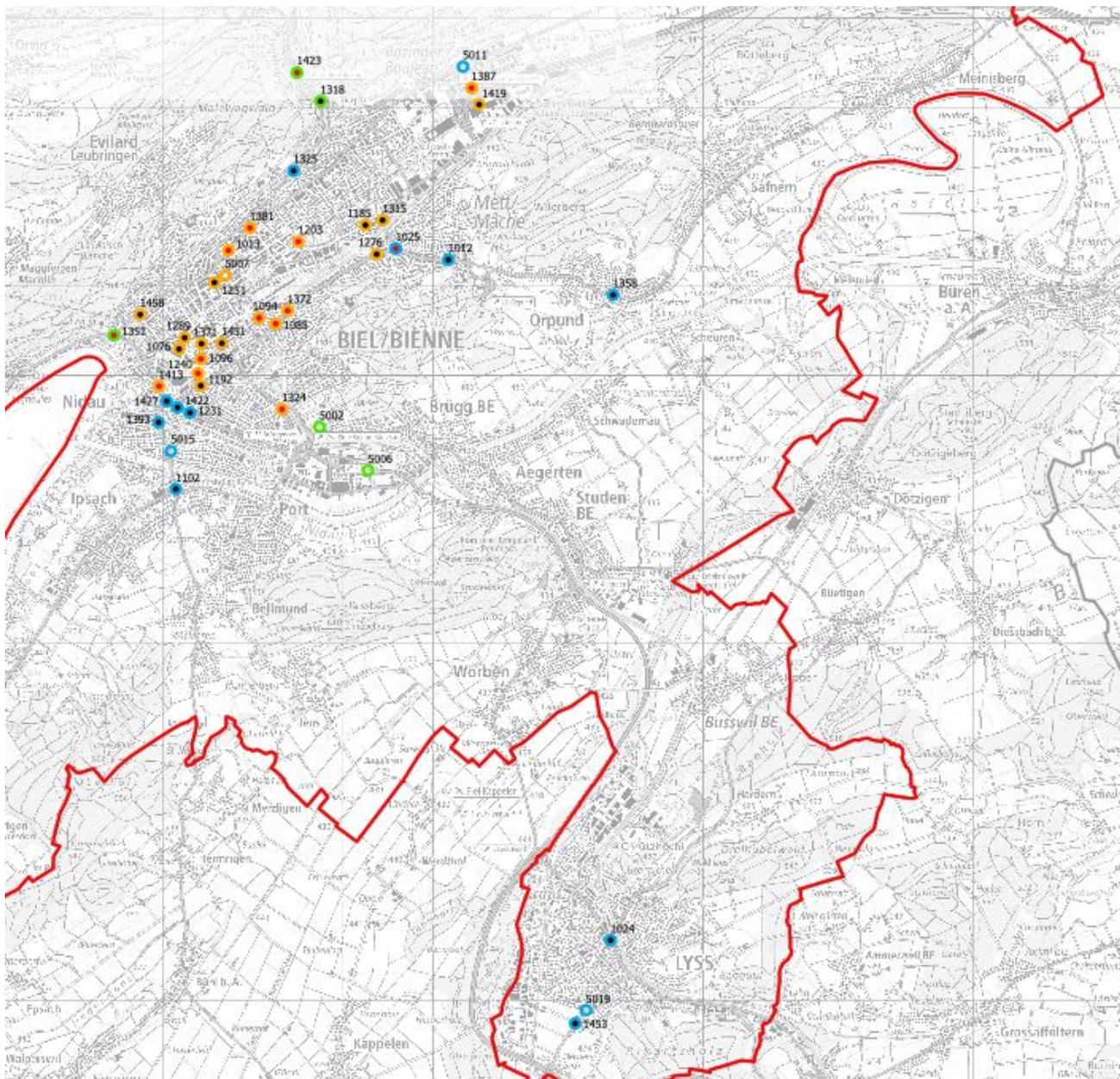
BBS.MIV-Ü.01

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen MIV



Legende:

- | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Agglomerationsgrenze | ● Bund | ● Kanton | ● Unfallschwerpunkt mit Priorität |
| Grenzen restlicher Agglomerationen | ● | ● | ● Unfallschwerpunkt ohne Priorität |
| | ● | ● | ● Unfallhäufungsstelle |

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Strasseneigentümerin	TBA-OIK, Gemeinden	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.00		
Finanzierungsschlüssel			
Massnahmenbeschreibung	Zielsetzung: Durch die Suche und systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten (USP) wird die Verkehrssicherheit an Unfallhäufungsstellen lokal verbessert.		

Beschreibung:

Definition eines Unfallschwerpunkts (USP)

Gemäss VSS SNR 641 724 "Strassenverkehrssicherheit - Unfallschwerpunkt-Management" ist ein Unfallschwerpunkt eine Stelle im Strassennetz, an der die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, nach Unfallschwerekategorie gewichtet (Berechnungswert), in einem bestimmten Perimeter und innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert erreicht oder überschreitet. Die Unfallschwerekategorie beschreibt die jeweils schwerste Folge eines Unfalls und wird folgendermassen gewichtet:

- Unfall mit mindestens einer getöteten oder schwerverletzten Person ($U_{(G+SV)}$) = Gewicht 2
- Unfall mit mindestens einer leichtverletzten Person ($U_{(LV)}$) = Gewicht 1

Die Perimeter und Grenzwerte sind wie folgt festgesetzt:

Strasstyp und Ortslage	Suchperimeter ¹	Berechnungswert
Autobahn und -strasse	125 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1$
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen ausserorts	75 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1$
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen innerorts	25 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1$

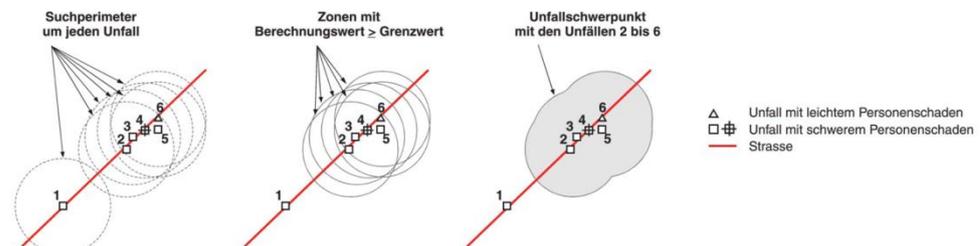


Abbildung: Abgrenzung eines Unfallschwerpunkts (Quelle: VSS SNR 641 724)

Vorgehen

Unfallschwerpunkte ohne Berührungspunkte mit anderen Massnahmen werden mittels dem Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Black Spot Management (BSM) saniert (Quelle VSS SN 641 724):

- **Suche:** Grundgedanke des BSM ist die begründete Annahme, dass durch das Beheben der lokalen Sicherheitsdefizite in der Strasseninfrastruktur (Sanierung eines Unfallschwerpunkts) das Auftreten zukünftiger Unfälle und/oder die Schwere dieser Unfälle reduziert werden kann. Dafür werden Stellen im Strassennetz identifiziert, welche wiederholt Häufungen von Unfällen aufweisen. Unfallschwerpunkte werden anhand von Grenzwerten bestimmt. Die detaillierte Bearbeitung aller identifizierten Unfallschwerpunkte ist aus Budget- und Zeitgründen häufig nicht realistisch. Unfallschwerpunkte werden deshalb entsprechend einer Prioritätenreihung abgearbeitet.
- **Analyse:** Zu bearbeitende Unfallschwerpunkte werden bezüglich sicherheitskritischer Umstände im Detail analysiert. Mit der Analyse des Unfallgeschehens und der Analyse der Situation werden diejenigen Infrastrukturdefizite identifiziert, welche massgeblich zur Entstehung und/oder den schweren Folgen der Unfälle beigetragen haben.
- **Sanierung:** Aus der Analyse und der Gegenüberstellung mit den Normen können potenzielle Massnahmen verkehrstechnischer oder baulicher Art abgeleitet werden. Daraus wird ein Sanierungskonzept erstellt und umgesetzt.
- **Kontrolle:** Das BSM wird durch eine Umsetzungs- sowie einer Wirkungskontrolle der Massnahmen vervollständigt, um eine zeitnahe Sanierung der Unfallschwerpunkte sowie eine Qualitätskontrolle bei allen Arbeitsschritten zu gewährleisten.

Fällt ein Unfallschwerpunkt auf einen Strassenabschnitt, auf welchem bereits eine anderweitige Massnahme (Strassenprojekt wie Sanierung, Umgestaltung etc.) geplant ist, so ist der Unfallschwerpunkt im Rahmen der Umsetzung dieser Massnahme zu sanieren. Auf diese Massnahme kann anstelle der Meilensteine direkt in der Tabelle unten hingewiesen werden.

¹ Der Suchperimeter entspricht einem Kreisradius um einen einzelnen Unfall.

Stand: Berücksichtigt ist das Unfallgeschehen bis und mit des Jahres 2022.

Region: BBS = Biel/Bienne-Seeland

Agglomeration: Bi = Biel/Bienne

Zuständig für die Analyse und Sanierung ist der Strasseneigentümer
B = Bund (ASTRA); K = Kanton (zuständiger TBA-OIK), G = Gemeinde

Meilensteine (Status)

Die VSS SN 641 724 versteht das BSM als Management-Instrument, das einen Unfallschwerpunkt von seiner Identifizierung bis zur erwiesenen erfolgreichen Sanierung begleitet. Dementsprechend ist der Fortschritt der Sanierung eines Unfallschwerpunkts (USP) von zentraler Bedeutung und wird durch folgende Meilensteine beschrieben:

Meilenstein	Beschreibung / Bedeutung
Identifiziert	Der USP wurde durch die Unfallschwerpunktsuche gefunden und mittels Überprüfung als Unfallschwerpunkt bestätigt.
Analysiert	Das Unfallgeschehen und die Situation am USP wurden analysiert und massgebende Infrastrukturdefizite sind identifiziert.
Massnahmenvorschlag	Mögliche Massnahmen zur Behebung oder Verbesserung der massgebenden Infrastrukturdefizite des USP sind ausgearbeitet.
Projektierung	Die Projektierung zur Umsetzung ausgewählter Massnahmen ist abgeschlossen.
Ausführung	Das Projekt ist ausgeführt.
In Wirkungskontrolle	Jährlich bis zum dritten Jahr nach der Massnahmenausführung findet eine Wirkungskontrolle durch Auswertung der Unfallzahlen statt.
Erfolgreich saniert	Erfolgreich sanierte USP werden aus dem BSM entlassen. Fällt die Wirkungskontrolle negativ aus, werden die betroffenen USP einer Nachsanierung unterzogen.

Nr.	USP = Unfallschwerpunkt UHS = Unfallhäufigkeitsstelle	Bezeichnung / Lokalität	Agglomeration	Abhängigkeit AP Massnahme Nr.	Gemeinde	Zuständiger Strasseneigentümer	Berechnungswert ²	Anz. Grenzwertüberschreitungen ³	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahme bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts							
										Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschlag	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert	
1012	USP	Biel, Orpundstrasse - Löhrenweg	Bi		Biel/Bienne	K	1	2	Nein	X	X	X	X				
1013	USP	Biel, Georg-Friederich- Heilmann-Strasse - Bubenbergstrasse	Bi	BBS.MIV- Auf.02.07 (4A)	Biel/Bienne	G	9	5	Ja	X	X	X	X				
1024	USP	Lyss, Hirschenplatz	Bi		Lyss	K	1	2	Nein	X	X	X	X	X	X		
1025	USP	Biel, Orpundplatz	Bi		Biel/Bienne	K	5	5	Ja	X	X	X	X				
1076	USP	Biel, Bahnhofplatz	Bi	BBS.MIV-Auf.14 (5A)	Biel/Bienne	G	1	2	Nein	X							
1085	USP	Biel, Rue due Madretsch - Rue du Breuil - Waldrainstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	5	3	Ja	X							
1094	USP	Biel, Brühlstrasse - Rue des Prés	Bi		Biel/Bienne	G	13	5	Ja	X							
1012	USP	Biel, Orpundstrasse - Löhrenweg	Bi		Biel/Bienne	K	1	2	Nein	X	X	X	X				
1096	USP	Biel, Johann Veresius- Strasse - Rue de Morat - Rue des Prés	Bi	BBS.MIV-Auf.16 (5A)	Biel/Bienne	G	10	5	Ja	X							

Nr.	USP = Unfallschwerpunkt UHS = Unfallhäufigkeitsstelle	Bezeichnung / Lokalität	Agglomeration	Abhängigkeit AP Massnahme Nr.	Gemeinde	Zuständiger Strasseneigentümer	Berechnungswert ²	Anz. Grenzwertüberschreitungen ³	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahme bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts						
										Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschlag	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert
1102	USP	Nidau, Kreuzwegkreisel	Bi		Nidau	K	4	1	Nein	X	X	X	X			
1185	USP	Biel, Gottstattstrasse - Mühlestrasse	Bi		Biel/Bienne	G	3	1	Nein	X						
1192	USP	Biel, Murtenstrasse - Gurnigelstrasse - Alfred- Aebi-Strasse	Bi		Biel/Bienne	G	6	1	Nein	X						
1203	USP	Biel, Jakob-Stämpfli-Strasse - Falkenstrasse - Gottstattstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	6	4	Ja	X						
1231	USP	Nidau, Bernstrasse - Keltenstrasse	Bi		Nidau	K	2	1	Nein	X	X	X	X	X	X	
1240	USP	Biel, Rue de Morat - Rue de la Gabelle	Bi		Biel/Bienne	G	12	5	Ja	X						
1251	USP	Biel, Rue du Général Dufour - Neumarktstrasse	Bi	BBS.MIV- Auf.20.01 (5A)	Biel/Bienne	G	5	1	Nein	X						
1276	USP	Biel, Kreisel Rue de Mâche - Schollstrasse	Bi	BBS.MIV-Auf.09 (4A)	Biel/Bienne	G	1	2	Nein	X						
1289	USP	Biel, Bahnhofstrasse - Güterstrasse - Aarbergstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	0	1	Nein	X						
1315	USP	Biel, Poststrasse - Orpundstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	3	1	Nein	X						
1318	USP	Biel, KS 6 Rampe N16 (Taubenlochschlucht)	Bi		Biel/Bienne	B	0	2	Nein	X						
1324	USP	Biel, Kreisel Bruggstrasse - Alexander-Moser-Strasse - Portstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	4	3	Ja	X						
1325	USP	Biel, Reuchenettestrasse - Hermann-Lienhard-Strasse	Bi		Biel/Bienne	K	2	2	Nein	X	X	X	X	X	X	
1351	USP	Biel, Route de Neuchâtel - Rue du Débarcadère - Seevorstadt	Bi	BBS.MIV- Auf.02.20 (4A)	Biel/Bienne	B	6	5	Ja	X						
1358	USP	Orpund, Hauptstrasse - Breitenrain - Bruggstrasse	Bi		Orpund	K	0	2	Nein	X	X	X	X			
1371	USP	Biel, Rue de Morat - Silbergasse	Bi		Biel/Bienne	G	2	2	Nein	X						
1372	USP	Biel, Rue de Madretsch - Rue des Prés	Bi		Biel/Bienne	G	8	5	Ja	X						
1381	USP	Biel, Bözingenstrasse - Georg-Friedrich-Heilmann- Strasse	Bi	BBS.MIV- Auf.02.07 (4A)	Biel/Bienne	G	1	3	Ja	X	X	X	X			
1387	USP	Biel, Johan-Refner-Strasse - Zürichstrasse - Rue Fritz- Oppliger	Bi		Biel/Bienne	G	4	3	Ja	X						
1393	USP	Nidau, Hauptstrasse - Weyermattstrasse	Bi	BBS.MIV- Auf.20.04 (5A)	Nidau	K	0	1	Nein	X	X	X	X	X	X	
1413	USP	Biel, Aarbergstrasse - Doktor-Schneider-Strasse	Bi	BBS.MIV-Auf.13 (5B)	Nidau	G	4	4	Ja	X						
1419	USP	Biel, Johan-Renfer-Strasse - Rue de Granges	Bi		Biel/Bienne	G	1	1	Nein	X						
1422	USP	Nidau, Bernstrasse	Bi	BBS.MIV-Auf.06 (5A)	Nidau	K	2	2	Nein	X						
1423	USP	Biel, A16 Kreisverkehrsplatz Taubenlochschlucht	Bi		Biel/Bienne	B	8	3	Ja	X						
1427	USP	Nidau, Bernstrasse - Aarbergstrasse - Hauptstrasse - Salzhausstrasse	Bi		Nidau	K	13	2	Nein	X						
1451	USP	Biel/Bienne, Zentralstrasse - Rue de Prés	Bi		Biel/Bienne	G	6	2	Nein	X						
1453	USP	Lyss, Aarbergstrasse - Augstrasse	Bi		Lyss	K	5	1	Nein	X						
1458	USP	Biel/Bienne, Seevorstadt - Viaduktstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	5	1	Nein	X						
5002	UHS	Brügg	Bi		Brügg	B			Nein							
5006	UHS	Brügg	Bi		Brügg	B			Nein							
5007	UHS	Biel/Bienne	Bi	BBS.MIV- Auf.20.01 (5A)	Biel/Bienne	G			Nein							
5011	UHS	Biel/Bienne	Bi		Biel/Bienne	K			Nein							
5015	UHS	Biel/Bienne	Bi		Nidau	K			Nein							
5019	UHS	Biel/Bienne	Bi		Lyss	K			Nein							

² Berechnungswert im Auswertzeitraum 2020-2022.

³ Anzahl Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertzeiträumen (von 2015-2018 bis 2020-2022). Prioritär zu behandeln sind die Unfallschwerpunkte mit drei oder mehr Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertzeiträumen.

Koordination	Koordinationsstand	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK		kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Bezug zu weiteren Massnahmen			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres		<ul style="list-style-type: none"> - TBA, Unfallschwerpunkt-Management, Unfalldaten bis 2022 - VSS SN 641 724 - Strassenverkehrssicherheit, Unfallschwerpunkt-Management 	

Einzelmassnahme Verkehr

Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen, übrige Region

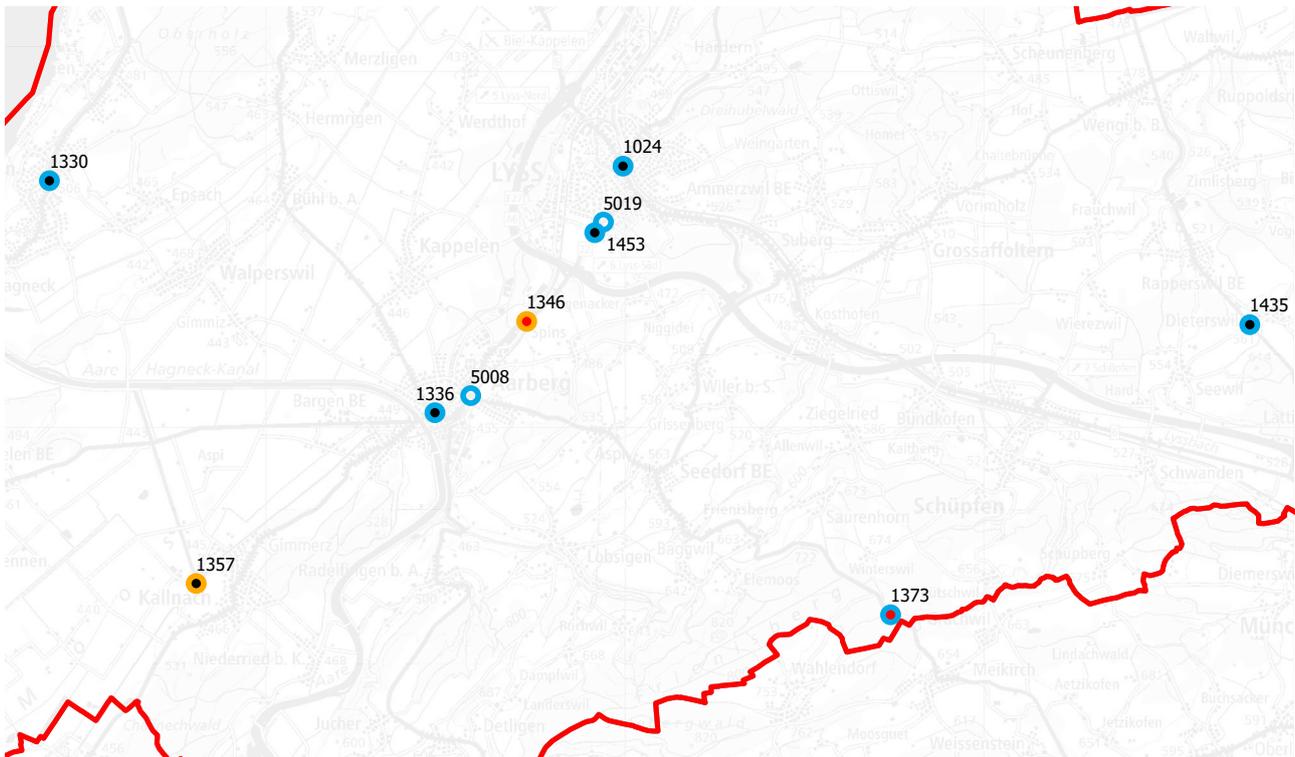
BBS.MIV-Ü.02

RGSK-Umsetzungspriorität
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms
 Ja Nein

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
Übrige Massnahmen MIV



Legende:	Bund	Kanton	Gde.	
Agglomerationsgrenze				Unfallschwerpunkt mit Priorität
Grenzen restlicher Agglomerationen				Unfallschwerpunkt ohne Priorität
				Unfallhäufungsstelle

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Strasseneigentümerin	TBA-OIK, Gemeinden

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.00		

Finanzierungsschlüssel

Massnahmenbeschrieb Zielsetzung: Durch die Suche und systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten (USP) wird die Verkehrssicherheit an Unfallhäufungsstellen lokal verbessert.

Beschreibung:

Definition eines Unfallschwerpunkts (USP)
 Gemäss VSS SNR 641 724 "Strassenverkehrssicherheit - Unfallschwerpunkt-Management" ist ein Unfallschwerpunkt eine Stelle im Strassennetz, an der die Anzahl der Unfälle mit

Personenschaden, nach Unfallschwerekategorie gewichtet (Berechnungswert), in einem bestimmten Perimeter und innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert erreicht oder überschreitet. Die Unfallschwerekategorie beschreibt die jeweils schwerste Folge eines Unfalls und wird folgendermassen gewichtet:

- Unfall mit mindestens einer getöteten oder schwerverletzten Person ($U_{(G+SV)}$) = Gewicht 2
- Unfall mit mindestens einer leichtverletzten Person ($U_{(LV)}$) = Gewicht 1

Die Perimeter und Grenzwerte sind wie folgt festgesetzt:

Strasstyp und Ortslage	Suchperimeter ¹	Berechnungswert	Grenzwert (3 Jahre)
Autobahn und -strasse	125 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$	≥ 8
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen ausserorts	75 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$	≥ 5
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen innerorts	25 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$	≥ 5

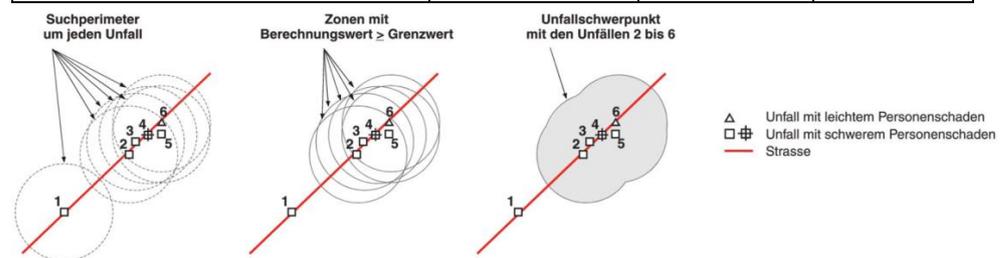


Abbildung: Abgrenzung eines Unfallschwerpunkts (Quelle: VSS SNR 641 724)

Vorgehen

Unfallschwerpunkte ohne Berührungspunkte mit anderen Massnahmen werden mittels dem Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Black Spot Management (BSM) saniert (Quelle VSS SN 641 724):

- **Suche:** Grundgedanke des BSM ist die begründete Annahme, dass durch das Beheben der lokalen Sicherheitsdefizite in der Strasseninfrastruktur (Sanierung eines Unfallschwerpunkts) das auftreten zukünftiger Unfälle und/oder die Schwere dieser Unfälle reduziert werden kann. Dafür werden Stellen im Strassennetz identifiziert, welche wiederholt Häufungen von Unfällen aufweisen. Unfallschwerpunkte werden anhand von Grenzwerten bestimmt. Die detaillierte Bearbeitung aller identifizierten Unfallschwerpunkte ist aus Budget- und Zeitgründen häufig nicht realistisch. Unfallschwerpunkte werden deshalb entsprechend einer Prioritätenreihung abgearbeitet.
- **Analyse:** Zu bearbeitende Unfallschwerpunkte werden bezüglich sicherheitskritischer Umstände im Detail analysiert. Mit der Analyse des Unfallgeschehens und der Analyse der Situation werden diejenigen Infrastrukturdefizite identifiziert, welche massgeblich zur Entstehen und/oder den schweren Folgen der Unfälle beigetragen haben.
- **Sanierung:** Aus der Analyse und der Gegenüberstellung mit den Normen können potenzielle Massnahmen verkehrstechnischer oder baulicher Art abgeleitet werden. Daraus wird ein Sanierungskonzept erstellt und umgesetzt.
- **Kontrolle:** Das BSM wird durch eine Umsetzungs- sowie einer Wirkungskontrolle der Massnahmen vervollständigt, um eine zeitnahe Sanierung der Unfallschwerpunkte sowie eine Qualitätskontrolle bei allen Arbeitsschritten zu gewährleisten.

Fällt ein Unfallschwerpunkt auf einen Strassenabschnitt, auf welchem bereits eine anderweitige Massnahme (Strassenprojekt wie Sanierung, Umgestaltung etc.) geplant ist, so ist der Unfallschwerpunkt im Rahmen der Umsetzung dieser Massnahme zu sanieren. Auf diese Massnahme kann anstelle der Meilensteine direkt in der Tabelle unten hingewiesen werden.

¹ Der Suchperimeter entspricht einem Kreisradius um einen einzelnen Unfall.

Stand: Berücksichtigt ist das Unfallgeschehen bis und mit des Jahres 2022.

Region: BBS = Biel/Bienne-Seeland

Agglomeration: Be = Bern; Bi = Biel/Bienne; üG = übriges Gebiet

Zuständig für die Analyse und Sanierung ist der Strasseneigentümer
B = Bund (ASTRA); K = Kanton (zuständiger TBA-OIK), G = Gemeinde

Meilensteine (Status)

Die VSS SN 641 724 versteht das BSM als Management-Instrument, das einen Unfallschwerpunkt von seiner Identifizierung bis zur erwiesenen erfolgreichen Sanierung begleitet. Dementsprechend ist der Fortschritt der Sanierung eines Unfallschwerpunkts (USP) von zentraler Bedeutung und wird durch folgende Meilensteine beschrieben:

Meilenstein	Beschreibung / Bedeutung
Identifiziert	Der USP wurde durch die Unfallschwerpunktsuche gefunden und mittels Überprüfung als Unfallschwerpunkt bestätigt.
Analysiert	Das Unfallgeschehen und die Situation am USP wurden analysiert und massgebende Infrastrukturdefizite sind identifiziert.
Massnahmenvorschlag	Mögliche Massnahmen zur Behebung oder Verbesserung der massgebenden Infrastrukturdefizite des USP sind ausgearbeitet.
Projektierung	Die Projektierung zur Umsetzung ausgewählter Massnahmen ist abgeschlossen.
Ausführung	Das Projekt ist ausgeführt.
In Wirkungskontrolle	Jährlich bis zum dritten Jahr nach der Massnahmenausführung findet eine Wirkungskontrolle durch Auswertung der Unfallzahlen statt.
Erfolgreich saniert	Erfolgreich sanierte USP werden aus dem BSM entlassen. Fällt die Wirkungskontrolle negativ aus, werden die betroffenen USP einer Nachsanierung unterzogen.

Nr.	USP = Unfallschwerpunkt UHS = Unfallhäufungsstelle	Bezeichnung / Lokalität	Region	Agglomeration	Gemeinde	Zuständiger Strasseneigentümer	Berechnungswert ²	Anz. Grenzwertüberschreitungen ³	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahme bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts							
										Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschlag	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert	
1330	USP	Täuffelen, Hauptstrasse - Montligstrasse - Rollistrasse	BBS	üG	Täuffelen	K	0	1	Nein	X							
1336	USP	Aarberg, Murtenstrasse - Bielstrasse	BBS	üG	Aarberg	K	1	3	Nein	X							
1346	USP	Aarberg, Alte Lyss-Strasse	BBS	üG	Aarberg	G	0	3	Ja	X							
1357	USP	Kallnach, Römerstrasse	BBS	üG	Kallnach	G	0	2	Nein	X							
1373	USP	Schüpfen, KS 236 Chieleggrabe	BBS	Be	Schüpfen	K	4	3	Ja	X	X	X	X	X	X	X	X
1435	USP	Dieterswil, Bernstrasse - Bei der Post	BBS	üG	Aarberg	K	1	2	Nein	X							

² Berechnungswert im Auswertzeitraum 2020–2022.

³ Anzahl Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertzeiträumen (von 2015–2018 bis 2020–2022). Prioritär zu behandeln sind die Unfallschwerpunkte mit drei oder mehr Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertzeiträumen.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Bezug zu weiteren Massnahmen			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	<ul style="list-style-type: none"> - TBA, Unfallschwerpunkt-Management, Unfalldaten bis 2022 - VSS SN 641 724 Strassenverkehrssicherheit, Unfallschwerpunkt-Management 		

Einzelmassnahme Verkehr

Lyss, Parkleitsystem

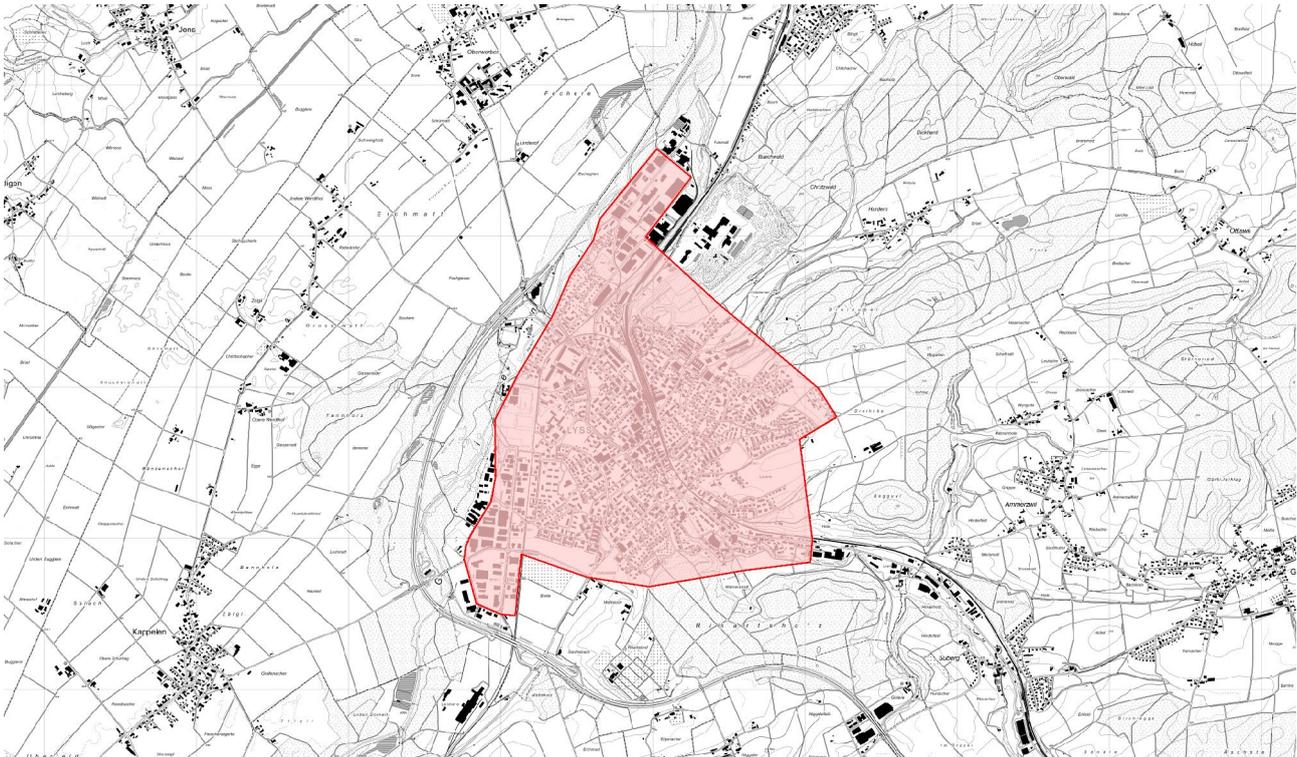
BBS.NM-VM.04

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

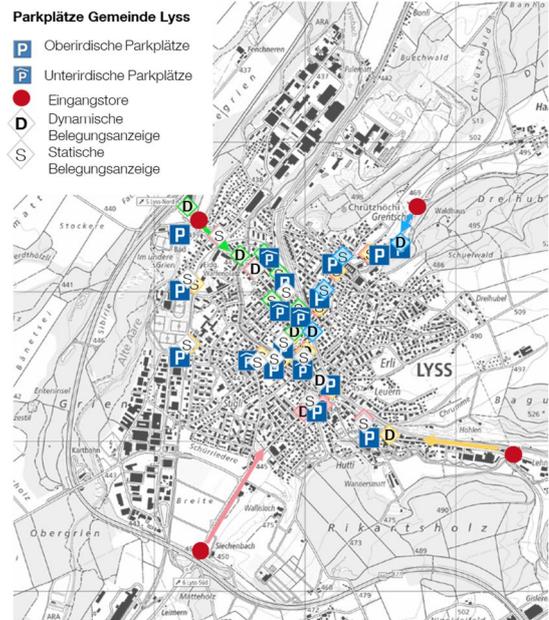
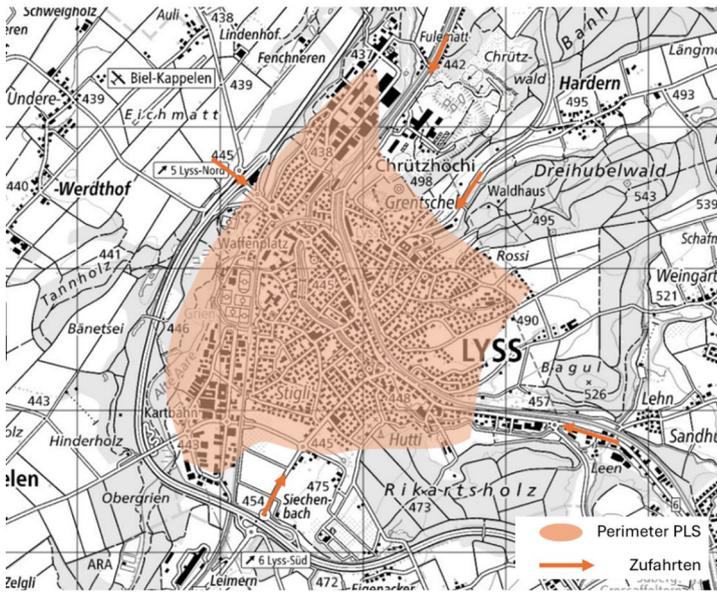
Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
Nachfrageorientierte Mobilität

Unterkategorie
PP-Bewirtschaftung



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.00	01.01.2031	01.01.2032
Finanzierungsschlüssel	-		



Massnahmenbeschrieb

Die Gemeinde Lyss verfügt im Hauptsiedlungsgebiet über genügend Parkplätze. Die zur Verfügung stehende Fläche wird aber unterschiedlich genutzt und der grosse Druck auf die Parkplätze im Zentrum führt zu viel Suchverkehr. Auch ist die Auslastungen zwischen unter- und oberirdischen Parkplätzen unterschiedlich. Zudem finden im Jahresverlaufe verschiedene Grossanlässe in der Gemeinde Lyss statt. Während solcher Anlässe ist eine Lenkung des MIV unumgänglich. Daher plant die Gemeinde ein Parkleitsystem, um die Auslastung der unterirdischen öffentlichen und halböffentlichen Parkhäuser sowie der periphereren Parkplätze zu optimieren und den Druck auf die oberirdischen Parkfelder insbesondere im Zentrum zu verringern. In das Parkierungssystem integriert werden sollen rund 1700 Parkfelder, welche sich auf grösseren Parkflächen befinden. Von diesen 1700 sind rund die Hälfte unterirdisch. Die unterirdischen Parkplätze sind grossmehrheitlich halböffentlich. Die mit einer Barriere geregelten Parkhäuser/Parkplätze können relativ einfach in ein Parkleitsystem integriert werden. Für die Parkplätze, die bisher ohne Zugangserfassung funktioniert haben, ist ein entsprechendes System aufzustellen (z.B. mittels Kameras). Auf den vier wichtigsten Einfallsachsen in das Hauptsiedlungsgebiet der Gemeinde Lyss (im Südwesten, Osten, Nordosten und Nordwesten) sind Anzeigetafeln aufzustellen. Diese Signalisation ist auf dem Weg Richtung Zentrum sowohl mit dynamischen wie auch statischen Belegungsanzeigen zu wiederholen. Das Erfassungssystem und auch die Standorte der Anzeigetafeln sowie eine allfällige Integration in eine App ist im Rahmen einer Vorstudie vertieft zu klären und anschliessend umzusetzen.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.01.2025	Studie	Gemeinde
01.01.2029	Vorprojekt	Gemeinde
01.01.2031	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
01.06.2031	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde

01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
01.01.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand	Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Koordinationsstand	
	kantonaler Richtplan	
	<hr/>	
	Festsetzung	
	<hr/>	

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen** -

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Massnahmenpaket Verkehr

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont AP5

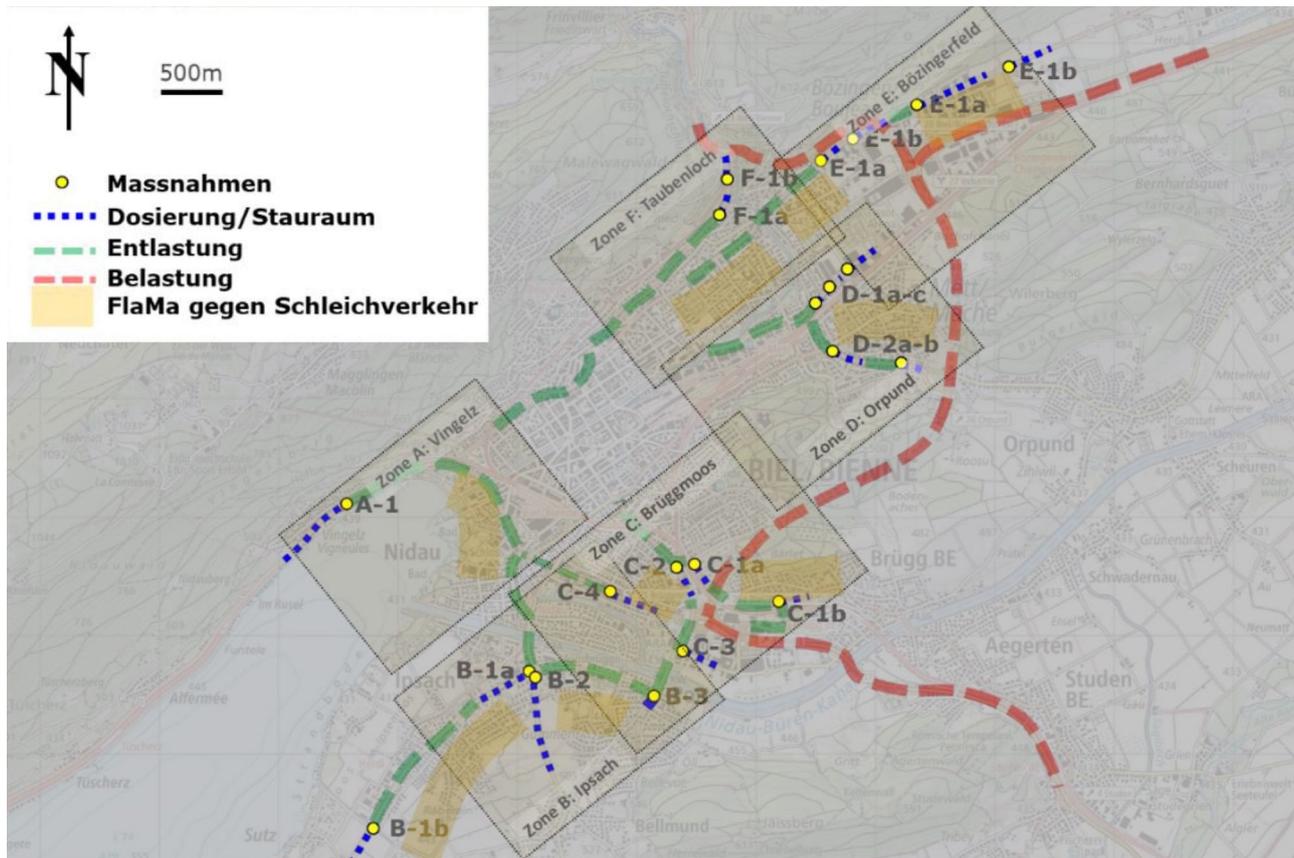
BBS.NM-VM.05

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
[x] 5.Generation [] Nein

Massnahmenkategorie
2 Verkehrsmanagement

Unterkategorie
2.4 Pauschale Verkehrsmanagement



Kosten (Mio. CHF) 4.97

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Verkehrsmanagement Kat.1	17	Knoten

Finanzierung Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten
Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

Konzeption Massnahmenpaket Das Verkehrsmanagement (VM) in der Region Biel reagiert auf die zunehmende Verkehrsbelastung nach der Eröffnung der A5-Ostumfahrung. Ziel ist es, die Verkehrsströme zu lenken, den öffentlichen Verkehr zu verflüssigen, den Langsamverkehr indirekt zu fördern und die städtischen Gebiete vor übermässigem Autoverkehr zu schützen. Im öffentlichen und individuellen Strassenverkehr hat die Verkehrsentwicklung dazu geführt, dass die Verkehrs- und Umweltbelastungen im urbanen Raum immer

erheblicher wurden. Als Folge davon sank die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel. Aufgrund der hohen Investitionskosten und der negativen Folgen für Mensch und Umwelt ist der Ausbau der Infrastrukturkapazitäten weitgehend nicht möglich und vertretbar. Aus diesen Gründen wurden mögliche Massnahmen ausgearbeitet, welche einerseits eine Steigerung der ÖV- und Fuss-/Veloverkehr - Attraktivität und andererseits eine Verkehrsberuhigung im Siedlungsgebiet zur Folge haben könnten.

Die geplanten Massnahmen zielen darauf ab, Engpässe zu minimieren, den Verkehrsfluss zu verbessern und die Lebensqualität zu erhöhen. Das Projekt ist, mit Phasen wie Netzanalyse und Massnahmenplanung, klar strukturiert. Die Massnahmen wurden in sechs Zonen unterteilt, welche die wichtigsten Verkehrsachsen von Biel enthalten. Dadurch können sie zu einem funktionierenden Gesamtsystem zusammengefügt werden.

- Zone A : Neuenburg-/ Ländtestrasse in Biel (Vinelz)
- Zone B : Zufahrtsstrassen zum Kreisel Ipsach- / Hueb- / Allmendstrasse in Ipsach (Massnahmen in AP4-A)
- Zone C : Biel-/ Port-/ Erlenstrasse in Brügg
- Zone D : Längfeldweg / Orpundstrasse in Biel und Orpund (Massnahmen in AP4-A)
- Zone E : Solothurnstrasse in Pieterlen
- Zone F : Reuchenettestrasse in Taubenloch

Zu den vorgeschlagenen Massnahmen gehören:

- Dosierungssysteme: Diese Systeme sollen den Verkehr auf bestimmten Strassenabschnitten dynamisch steuern und so die Verkehrseffizienz verbessern bzw. Staus vermeiden.
- ÖV-Priorisierungen: Der ÖV soll durch signaltechnische Massnahmen und Massnahmen wie Busspuren, etc. bevorzugt werden.
- Verbesserung der Infrastruktur: Die Infrastruktur für den Langsamverkehr, falls dieser durch eine VM-Massnahme negativ beeinträchtigt wird.

Zielsetzung

Das VM für die Region Biel verfolgt mehrere Ziele gemäss dem Konzept für das Agglomerationsprogramm 4:

- a) Es soll den Verkehr auf den Strassen für alle Teilnehmenden und Anwohner verträglich gestalten.
- b) Es zielt darauf ab, den Verkehr in den städtischen Zentren, einschliesslich der Verbindungen, reibungslos abzuwickeln.
- c) Das Gesamtverkehrssystem soll optimiert werden, um eine bessere Leistungsfähigkeit zu erreichen.
- d) Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel soll verbessert werden, um Anschlüsse sicherzustellen.
- e) Ausweichverkehr durch Wohngebiete und Nebenstrassen soll vermieden werden, um die Wohnqualität zu schützen.
- f) Der Fuss- und Veloverkehr soll gefördert werden.
- g) Eine bessere Koexistenz zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wird angestrebt.
- h) Die Verkehrssicherheit soll erhöht werden, um Unfälle zu vermeiden.

Vorgehen:

0. Verkehrsmanagement Region Biel, Grobstudie, Verkehrstechnischer Bericht, RK&P, Version 21.03.2023

1. Sicherstellen der Betriebsorganisation des VM Agglomeration Biel
2. Vor- und Bauprojekte, Finanzierung
3. Ausschreibung / Realisierung
4. Die Umsetzung und Finanzierung der lokalen VM-Ausrüstungen ist Aufgabe der Strasseneigentümer. Die Kompatibilität mit dem übergeordneten Verkehrsmanagement wird in den zuständigen Gremien sichergestellt.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild

- Bündelung des Durchgangsverkehrs und des Agglomerationsverkehrs auf den Autobahnen und den Hauptachsen
- Flüssiger Verkehrsablauf und verträglicher Verkehr im Siedlungsgebiet
- Optimale und stabile Reisezeiten im ÖV

Bezug zu Handlungsbedarf

- Siedlungsverträgliche Verkehrsbelastungen erreichen

		- Buspriorisierung verstärken	
	Bezug zu Teilstrategie	- Strassenkapazitäten und Verkehrsabläufe optimieren - Aktive Steuerung und Beeinflussung des Verkehrs	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems für alle Teilnehmenden - Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur und Unterstützung der Verlagerung auf den ÖV und den Veloverkehr	
	Siedlung (WK 2)	- Sicherung der Erreichbarkeit der Zentren und Zielgebiete im Agglomerationskern und Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung - positive Auswirkung auf die Umweltbelastung	
Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	BBS.NM-VM.05.01	VM Agglomeration Biel - Zone A (Biel, Nidau)	0.88
	BBS.NM-VM.05.02	VM Agglomeration Biel – Zonen B/C (Nidau, Ipsach, Port, Brügg)	2.79
	BBS.NM-VM.05.03	VM Agglomeration Biel - Zone E/F (Pieterlen, Biel Taubenloch)	1.30

Teilmassnahme Verkehr

VM Agglomeration Biel - Zone A (Biel, Nidau)

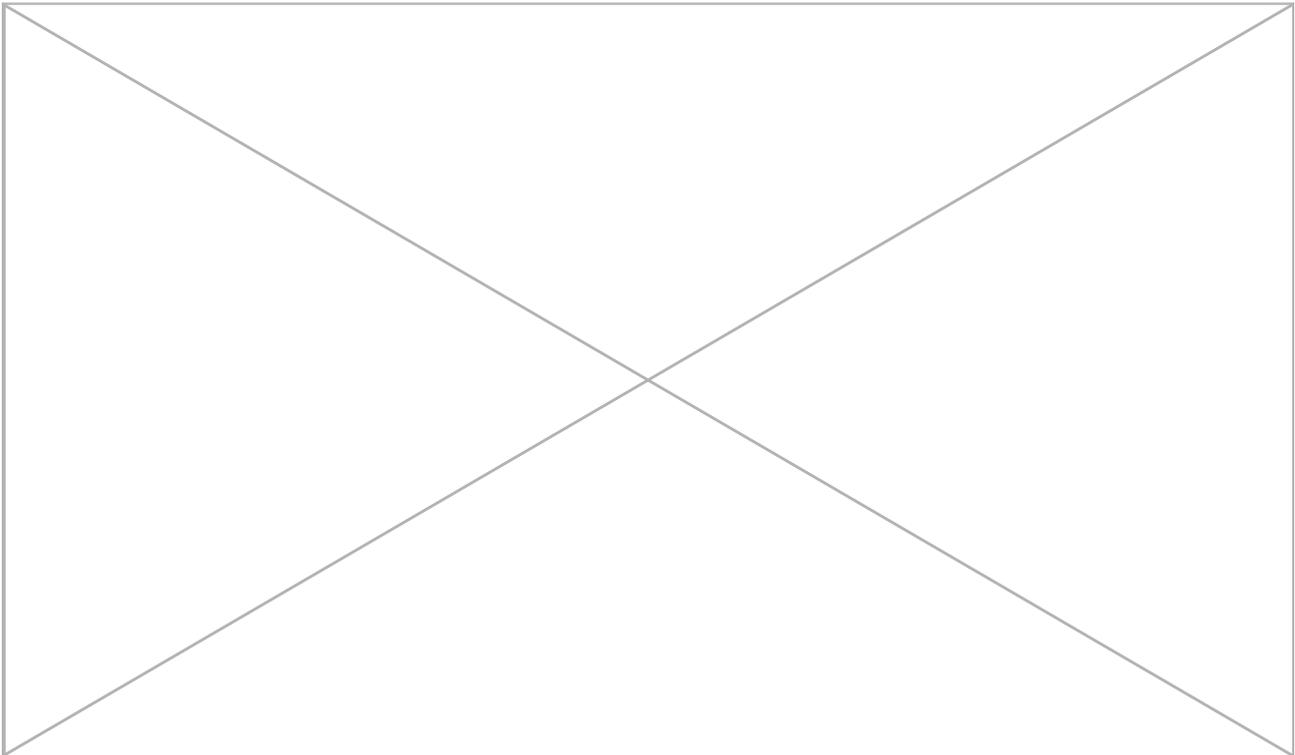
BBS.NM-VM.05.01

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
2 Verkehrsmanagement

Unterkategorie
2.4 Pauschale Verkehrsmanagement



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte		
	TBA-DLZ	Ipsach, Biel/Bienne, ASTRA, Twann-Tüscherz, Port		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.88	01.01.2030	31.12.2030	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Verkehrsmanagement Kat. 1	6	Knoten	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Ausbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Biel Zentrum als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM-Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. Die zeitgleiche Umsetzung in Zonen A und B ist empfohlen:			

A-2: Optimierung Ländte-, Aarberg- und Bernstrasse

Dokumente:

- Verkehrsmanagement Region Biel, Grobstudie, Verkehrstechnischer Bericht, RK&P,
Version 18.07.2024

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Verkehrsmanagement Region Biel, Grobstudie, Verkehrstechnischer Bericht, RK&P,
Version 18.07.2024

Teilmassnahme Verkehr

VM Agglomeration Biel – Zonen B/C (Nidau, Ipsach, Port, Brügg)

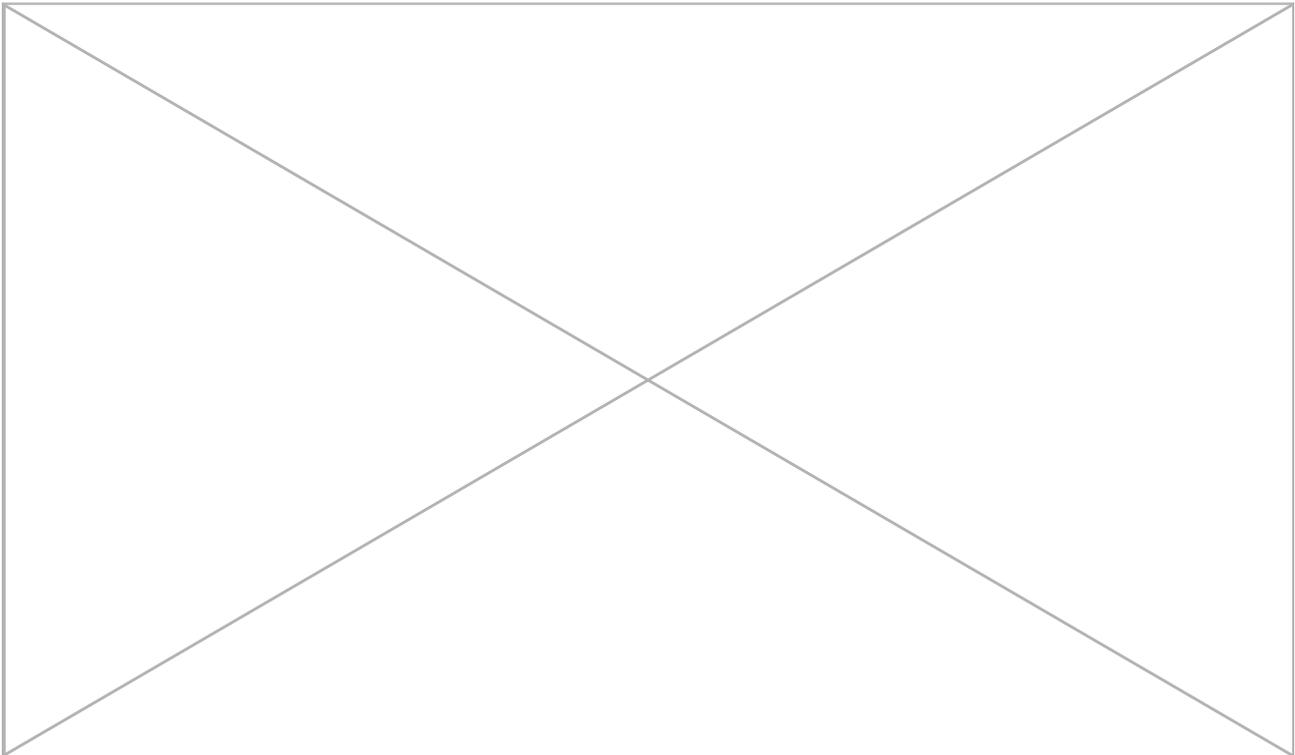
BBS.NM-VM.05.02

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
2 Verkehrsmanagement

Unterkategorie
2.4 Pauschale Verkehrsmanagement



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	TBA-DLZ		Brügg, Biel/Bienne	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	2.79	01.01.2032	31.12.2034	
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit	
	Verkehrsmanagement Kat.1	7	Knoten	
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Ausbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Biel Zentrum als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM-Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.			

Die Zone C muss koordiniert werden:
 B-1a Dosierung Ipsachstrasse 1 – Ipsach (Zone B)
 B-1b Vordosierung Ipsachstrasse 2 – Ipsach (Zone B)
 B-2 Dosierung Huebstrasse – Ipsach
 B-3 Regimeänderung Kreuzung Allmend Lohngasse – Port
 C-1b: Vordosierung Industriestrasse – Brügg
 C-3: Dosierung Erlenstrasse – Brügg
 C-4: Dosierung Bernstrasse – Brügg

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
 oder Änderung kantonale
 Planung**

**Quantitative Angaben/
 Dokumente/Weiteres**

- Verkehrsmanagement Region Biel, Grobstudie, Verkehrstechnischer Bericht, RK&P,
 Version 18.07.2024

Teilmassnahme Verkehr

VM Agglomeration Biel - Zone E/F (Pieterlen, Biel Taubenloch)

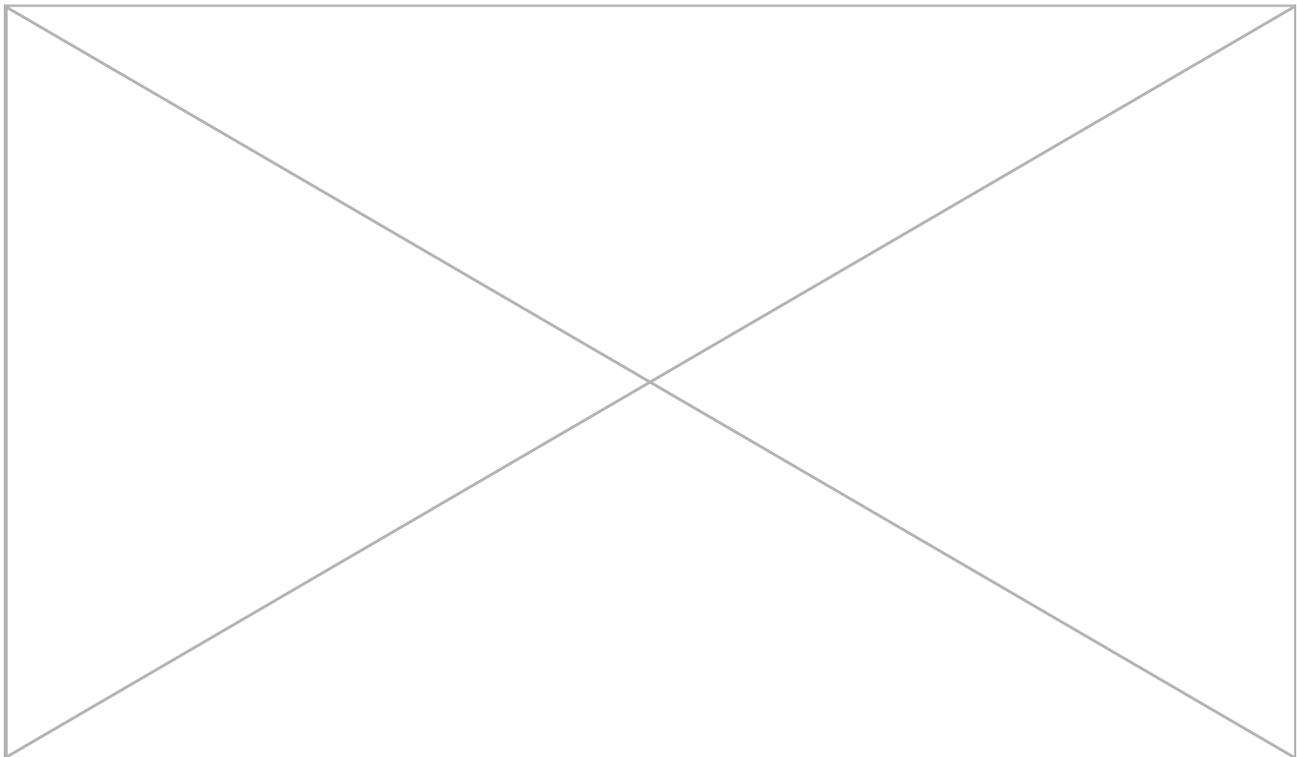
BBS.NM-VM.05.03

RGSK-Umsetzungspriorität
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms
 5.Generation Nein

Massnahmenkategorie
2 Verkehrsmanagement

Unterkategorie
2.4 Pauschale Verkehrsmanagement



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	TBA-DLZ		Orpund, Pieterlen, Biel/Bienne, ASTRA	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.30	01.01.2029	31.12.2030	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Verkehrsmanagement Kat. 1		4	Knoten
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Ausbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Biel Zentrum als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM-Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. Zonen D, E und F erfordern eine koordinierte Herangehensweise:			

E-2a Dosierung Solothurnstrasse 3 – Pieterlen
 E-2b Vordosierung Solothurnstrasse 4 – Pieterlen
 F-1a Dosierung Reuchenettestrasse 1 – Taubenloch
 F-1b Dosierung Reuchenettestrasse 2 – Taubenloch

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
 oder Änderung kantonale
 Planung**

**Quantitative Angaben/
 Dokumente/Weiteres**

- Verkehrsmanagement Region Biel, Grobstudie, Verkehrstechnischer Bericht, RK&P,
 Version 18.07.2024

Dokumentationsblatt
eigene Leistung Verkehr

Verkehrsmonitoring Agglomeration Biel

BBS.NM-W.02

RGSK-Umsetzungspriorität

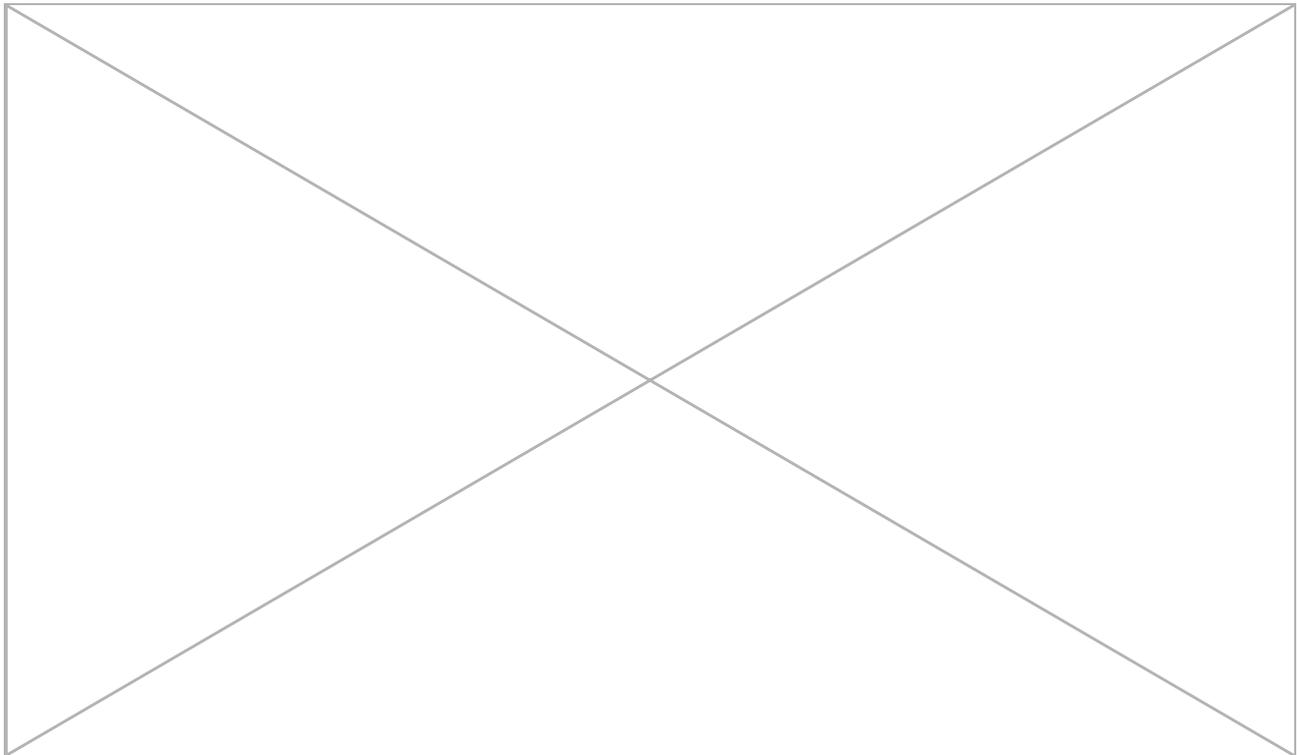
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms

4.Generation Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



Beschreibung der Massnahme

2017 wurde im Agglomerationskern im Hinblick auf die Inbetriebnahme des A5-Ostasts ein Netz von Zählstellen aufgebaut, ein einheitlicher Erhebungsrhythmus festgelegt und die Datenauswertung koordiniert. Dieses Verkehrsmonitoring soll zweckdienlich ausgebaut und als Controlling-Instrument für die strategischen Verkehrsziele dauerhaft betrieben werden. Nebst Organisation und Finanzierung ist auch das Messstellennetz zu überprüfen. Möglichst alle Messpunkte sollen mit permanenten Zählstellen ausgerüstet werden.

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Region

Weitere Beteiligte

TBA-OIK III, ASTRA, Gemeinden,
Transportunternehmen

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Finanzierungsschritte**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** - Monitoring- & Controllingkonzept, 2017

8 Massnahmen der nationalen Planung

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

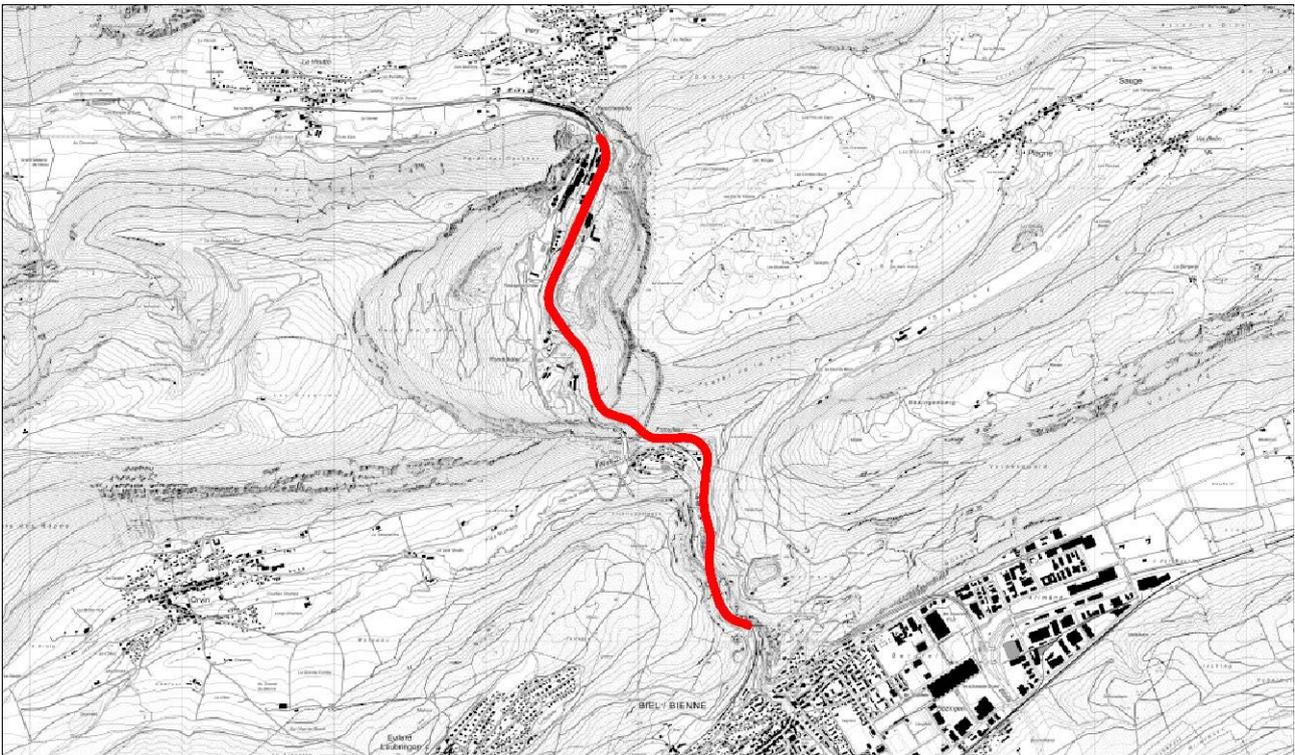
Veloverbindung Biel - Péry

BBS.FVV-Nat.01

Nationale Referenznummer

Massnahmenkategorie
Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
Fuss- und Veloverkehr (kantonal)



Beschreibung der Massnahme

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

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

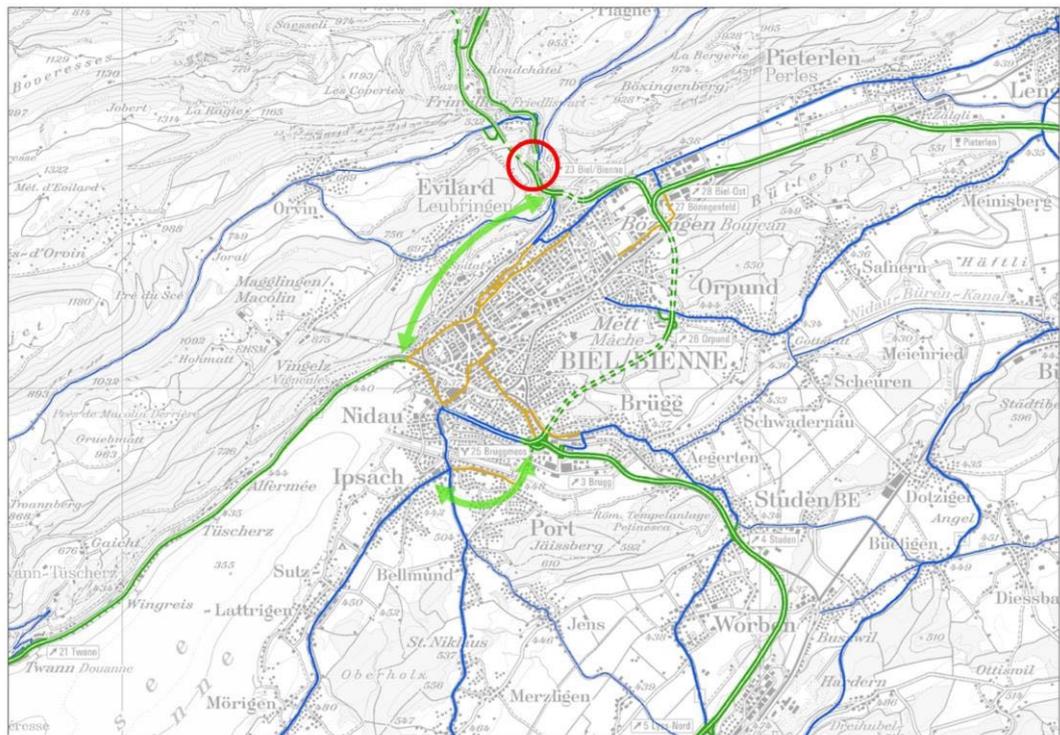
N16 Anschluss Biel(-Nord)

BBS.MIV-Nat.01

Nationale Referenznummer
SIN OB 4.4

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
**Motorisierter Individualverkehr
(national)**



Beschreibung der Massnahme

Der Ausbau des bestehenden Halbanschlusses Biel(-Nord) der N16 zu einem Vollanschluss ist Teil des genehmigten generellen Projekts zum A5-Ostast (Neubau, Koordinationsstand Festsetzung).

Das ursprüngliche Projekt sieht einen kreuzungsfreien Vollanschluss mit Tunnel vor. Für die Sanierung der N16 (A16) zwischen Biel und Tavannes wurde 2019 ein provisorischer Kreisell realisiert. Das ASTRA wird den provisorischen Kreisell zu einem definitiven Kreisell umbauen. Derzeit ist die Projektierung im Gange. Die öffentliche Auflage wird voraussichtlich 2026 stattfinden. Der Baubeginn wurde noch nicht festgelegt und kann frühestens nach dem Abschluss der Sanierung der A16 stattfinden. Es besteht ein Bezug zur Gesamtmobilitätsstudie «Biel/Bienne West», die in den Jahren 2024 und 2025 durchgeführt wird. Im Rahmen dieser Studie wird auch die Fragen der langfristigen Schliessung der Nationalstrassennetzlücke in Biel geklärt.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Der Vollanschluss Biel(-Nord) ermöglicht die direkte Anbindung von Evillard und Orvin an die Auto-bahn Richtung Solothurn und Biel. Damit entfällt die heutige Verbindung via Reuchenettestrasse durch dicht besiedeltes Stadtgebiet, und der Durchgangsverkehr wird gemäss der MIV-Strategie auf das Hochleistungsstrassennetz

gelenkt. Der Vollanschluss Biel(-Nord) wird in das Verkehrsmanagement einbezogen (vgl. BBS.NM-VM.1).

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

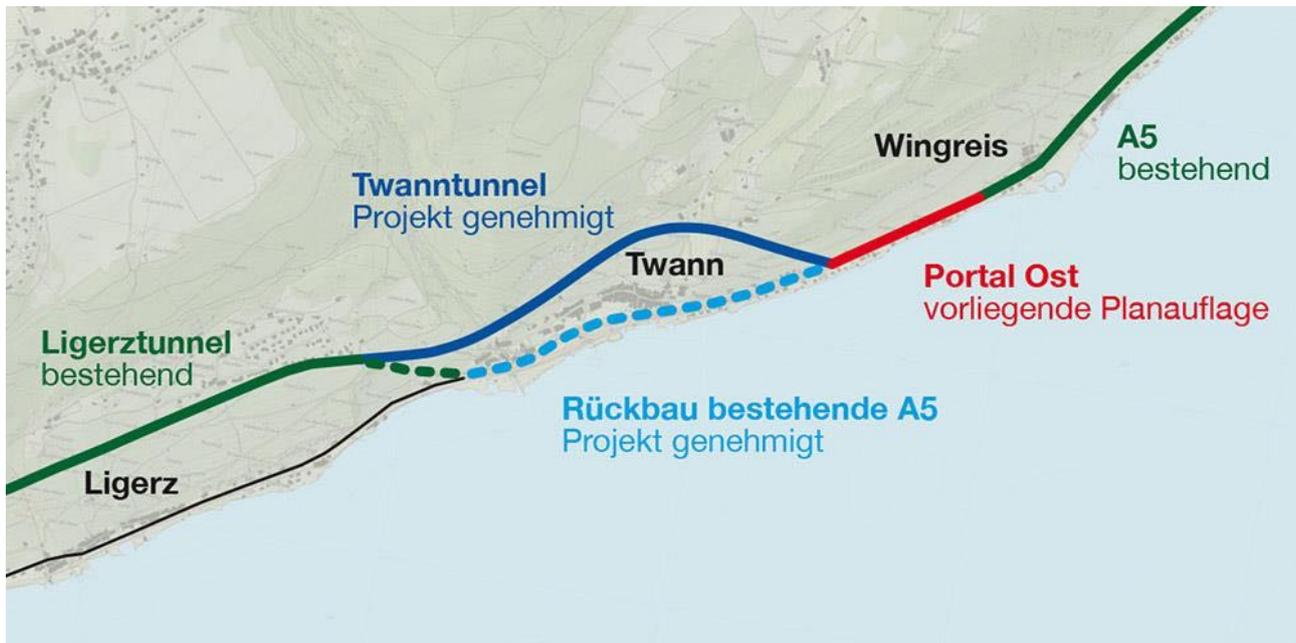
A5 Twanntunnel

BBS.MIV-Nat.02

Nationale Referenznummer

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
**Motorisierter Individualverkehr
(national)**



Beschreibung der Massnahme

Von 1969 bis 1973 wurde am linken Ufer des Bielersees die zweispurige Nationalstrasse N5 (A5) gebaut. Die Ortsdurchfahrt der Nationalstrasse in Twann ist aus mehreren Gründen nicht befriedigend. Grosse Teile des Dorfes leiden unter dem Verkehrslärm. Zudem wirkt das A5-Trasse wie ein Riegel zwischen den historischen Dorfkernen von Twann und Klein-Twann und dem Seeufer und beeinträchtigt das Ortsbild somit stark. Aus diesen Gründen beschloss der Bund in den 1980er-Jahren den Bau des Twanntunnels. Die Verlegung der Nationalstrasse in den Twanntunnel bietet wesentliche Vorteile für die lokale Bevölkerung:

- die Entlastung des Dorfs Twann vom Durchgangsverkehr und von den Immissionen
- die Möglichkeit zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt und einer Aufwertung des öffentlichen Raums sowie der Gestaltung sehr guter Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr

Zuletzt noch umstritten war die Gestaltung des Tunnel-Ostportals und des Halbanschlusses Twann zwischen Twann und Wingreis. Dieser Abschnitt liegt im wertvollen Rebbaugelände, welches im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) aufgeführt ist. 2010 genehmigte der Bund das Ausführungsprojekt für den Twanntunnel. Zwei Schutzorganisationen

fochten die Genehmigung mit Beschwerden an und forderten eine alternative Planung für den Portalbereich. Das Bundesverwaltungsgericht entschied 2011 und 2016 zugunsten der Schutzorganisationen und forderte den Kanton Bern auf, den Portalbereich landschaftsverträglicher zu gestalten. Gleichzeitig hob es die Plangenehmigung für den Portalbereich auf. Im Abschnitt des eigentlichen Tunnels blieb die Genehmigung von 2010 hingegen rechtskräftig. In einem partizipativen Verfahren hat das Tiefbauamt mit den Schutzverbänden, der Gemeinde Twann und den Rebbäuerinnen und -bauern wurde eine verträgliche Lösung für den Portalbereich gefunden, worauf die Projektänderung öffentlich aufgelegt wurde. Dagegen gingen Einsprachen ein. Das UVEK erteilte darauf die Plangenehmigung und wies die Einsprachen ab. Gegen die Plangenehmigung des UVEK haben 4 Privatpersonen Beschwerde vor dem Bundesverwaltungsgericht erhoben. Letzteres hiess die Beschwerden im August 2023 teilweise gut, bekräftigte aber die Rechtmässigkeit der Plangenehmigung im Grundsatz. Die Plangenehmigung ist zwischenzeitlich rechtskräftig. Für die Realisierung des Twanntunnels ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zuständig. Es geht von einem Baubeginn zwischen 2027 und 2029 und einer rund zehnjährigen Bauzeit aus.

Bestandteil der Plangenehmigung ist auch der Rückbau der ehemaligen Nationalstrasse nach Fertigstellung des Umfahrungstunnels und die Neugestaltung des Gebiets zwischen Bahnhof und Dorf. Damit soll die Entlastungswirkung unterstützt und der öffentliche Raum qualitativ aufgewertet werden.

**Schnittstelle mit den
Verkehrsnetzen der
Agglomeration**

Dank dem Tunnel wird das Dorf Twann vom Durchgangsverkehr und vom Lärm entlastet. Die bestehende Ortsdurchfahrt kann anschliessend verträglich umgestaltet werden.

Dokumentationsblatt übergeordnete
Massnahme Verkehr

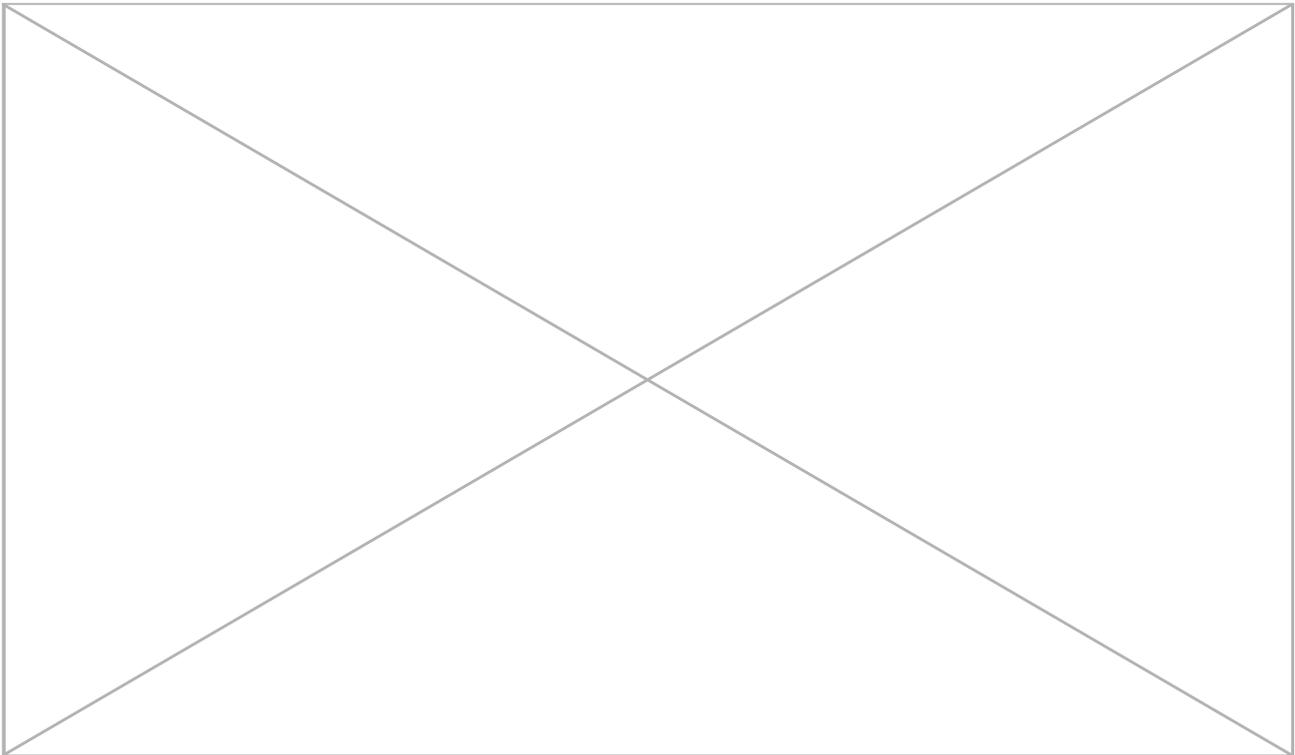
Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Vingelz

BBS.MIV-Nat.04

Nationale Referenznummer

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
**Motorisierter Individualverkehr
(kantonal)**



Beschreibung der Massnahme

Umgestaltung des Strassenraums, neues Trottoir und Fusswege nördlich der Kreuzung Vingelz, bauliche Anpassungen an Trottoir und Velostreifen, Erweiterung der Lichtsignalanlage für die Buspriorisierung an der Kreuzung Vingelz, Geschwindigkeitsregulation, Begrünung, Umorganisation von Parkflächen und Zugangswegen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Dokumentationsblatt übergeordnete
Massnahme Verkehr

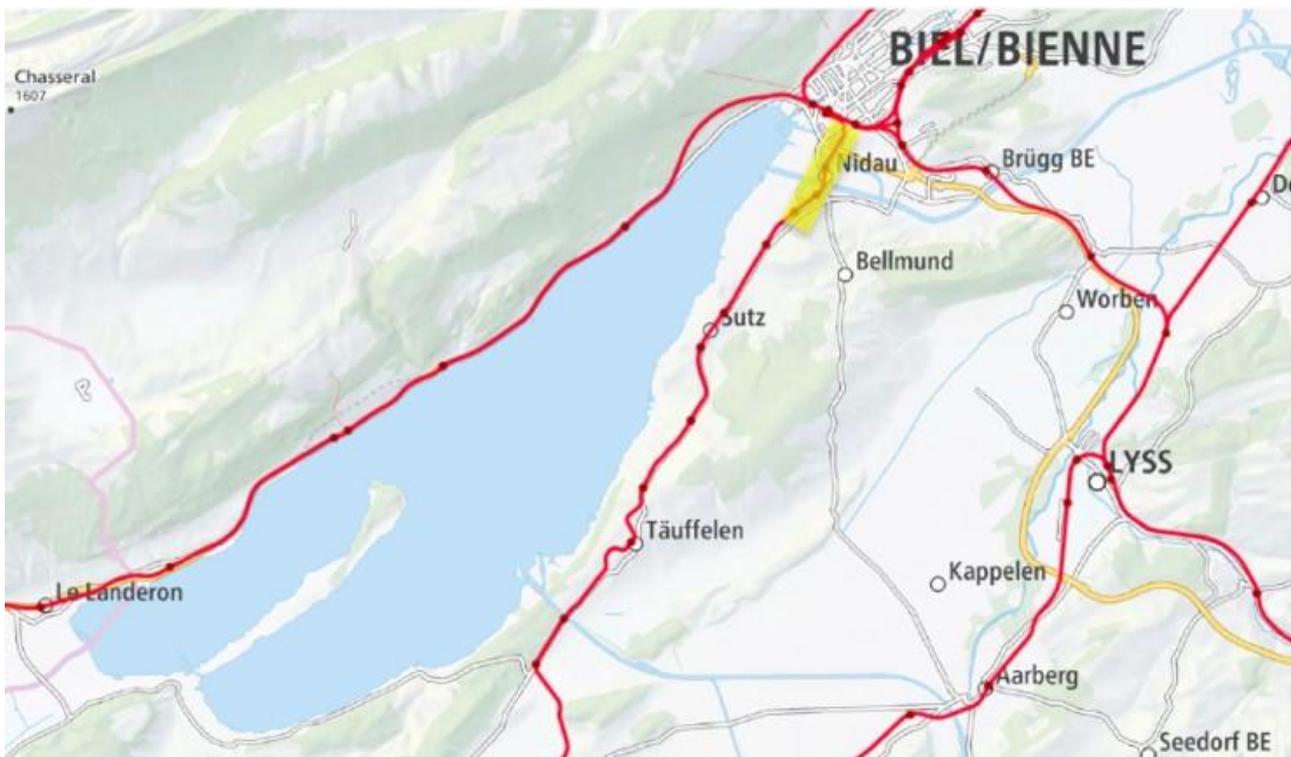
Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau

BBS.ÖV-Nat.01

Nationale Referenznummer

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

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

Zwischen Ipsach Herdi und Biel soll das Angebot in Spitzenzeiten zum 7 ½'-Minutentakt verdichtet werden. Dies erfordert einen abschnittweisen Doppelspurausbau (Ipsach Herdi-Nidau Beunden und Nidau-Biel). Im Abschnitt Ipsach Herdi-Biel ist in enger Koordination mit Biel und Nidau eine stadtverträgliche Lösung sicherzustellen.

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

Schnittstelle mit den

Die Erhöhung der Transportkapazitäten und Verbesserung der Fahrplanstabilität

**Verkehrsnetzen der
Agglomeration**

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