seeland.biel/bienne

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 5. Generation

Hauptbericht

Genehmigung

Das Agglomerationsprogramm besteht aus:

- **Hauptbericht**
- Massnahmen
- Kartenband
- Umsetzungstabellen

18. März 2025

Impressum

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

Leitungsgremium Konferenz Agglomeration Biel
Oliver Matti, Orpund, Gemeindepräsident (Vorsitz, ab 01.01.2024)
Theres Lautenschlager, Studen, Gemeindepräsidentin (Vorsitz, bis 31.12.2023)
Glenda Gonzalez Bassi, Biel, Stadtpräsidentin (ab 01.01.2025)
Erich Fehr, Biel, Stadtpräsident (bis 31.12.2024)
Sandra Hess, Nidau, Stadtpräsidentin
Franz Kölliker, Brügg, Gemeindepräsident (ab 01.01.2024)
Daniel Kopp, Sutz-Lattrigen, Gemeinderat
Heinrich Sgier, Pieterlen, Gemeinderat (bis 31.12.2023)

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

Bearbeitung
Transitec AG, Bern: Aline Renard, Irina Straubhaar, Sophia Badoux, Sandrine Florey
S2L Landschaftsarchitekten, Zürich: Daia Stutz, Elisa Fomasi, Simon Grimm
Geschäftsstelle seeland.biel/bienne: Thomas Berz, Laura Graziani, Beda Baumgartner, Reto Mohni, Kevin Affentranger

Inhaltsverzeichnis

Das Wichtigste in Kürze **5**

1 Auftrag, Organisation und Erarbeitungsprozess **9**
1.1 Auftrag und Ziel 9
1.2 Neue Rahmenbedingungen und Grundlagen 10
1.3 Weiterentwicklung gegenüber der Vorgängergeneration 11
1.4 Organisation 11
1.5 Erarbeitungsprozess und Partizipation 12
1.6 Einbettung des AP5 in die kantonale, regionale und kommunale Planung 13
1.7 Bestandteile und Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms 15

2 Umsetzungsbericht **17**
2.1 Umsetzung von Zukunftsbild und Teilstrategien 17
2.2 Umsetzung der Massnahmen 18
2.2.1 Massnahmen 1. Generation 18
2.2.2 Massnahmen 2. Generation 20
2.2.3 Massnahmen 3. Generation 22
2.2.4 Massnahmen 4. Generation 28
2.3 Verpflichtete Bundesbeiträge per Ende 2024 18
2.4 Folgerungen 32

3 Situations- und Trendanalyse **34**
3.1 Einbettung und Struktur der Agglomeration Biel/Lyss 34
3.1.1 Die Agglomeration im nationalen Kontext 34
3.1.2 Raumtypen und Zentralitätsstufen 35
3.2 Wohnbevölkerung und Beschäftigte 36
3.2.1 Wohnbevölkerung 36
3.2.2 Beschäftigte 36
3.3 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung 38
3.3.1 Bevölkerungsdichte und ÖV-Erschliessung 38
3.3.2 Beschäftigtendichte und ÖV-Erschliessung 40
3.3.3 Siedlungsdichte 42
3.3.4 Entwicklungsgebiete und ÖV-Erschliessung 44
3.3.5 Verkehrsintensive Vorhaben 46
3.3.6 Bauzonenreserve und Flächenbedarf für Wohnen 47
3.3.7 Bauzonenreserve und Flächenbedarf für Arbeitsnutzungen 49
3.4 Landschaft und Umwelt 51
3.4.1 Landschafts- und Freiraumstruktur 51
3.4.2 Landschafts-, Natur- und Ortsbildschutz 54
3.4.3 Lärm- und Luftschadstoffbelastung 56
3.4.4 Hitzebelastung und Starkniederschläge 57
3.5 Mobilität und Verkehr 61
3.5.1 Mobilitätsverhalten (Modalsplit) 61
3.5.2 Öffentlicher Verkehr 63
3.5.3 Fuss- und Veloverkehr 66
3.5.4 Motorisierter Individualverkehr und Strassennetz 68
3.5.5 Verkehrssicherheit 72
3.5.6 Verkehrsdrehscheiben und kombinierte Mobilität 75
3.5.7 Verkehrsmanagement 77
3.5.8 Nachfrageorientierte Massnahmen 79
3.5.9 Güterverkehr 81

4 Zukunftsbild 2040 ... 83
4.1 Entwicklungsziele ... 83
4.2 Zukunftsbild ... 84
4.3 Zielszenario Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze ... 90
4.4 Zielszenario Mobilität ... 91
4.5 Zielwerte MOCA-Indikatoren ... 91

5 Handlungsbedarf ... 94
5.1 Handlungsbedarf 5. Generation ... 94
5.2 Landschaft und Freiraum ... 94
5.3 Siedlung ... 96
5.4 Gesamtverkehr ... 98
5.5 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität ... 99
5.6 Fuss- und Veloverkehr ... 102
5.7 Strassennetz und MIV ... 104

6 Teilstrategien ... 109
6.1 Teilstrategie Landschaft und Freiraum ... 109
6.2 Teilstrategie Siedlung ... 113
6.3 Teilstrategie Gesamtverkehr ... 119
6.4 Teilstrategie ÖV und kombinierte Mobilität ... 121
6.5 Teilstrategie Veloverkehr ... 127
6.6 Teilstrategie Fussverkehr ... 129
6.7 Teilstrategie Strassennetz und MIV ... 131

7 Massnahmen und Priorisierung ... 134
7.1 Übersicht Massnahmen 5. Generation ... 134
7.2 Massnahmen Siedlung und Landschaft ... 134
7.3 Massnahmen Verkehr ... 135
7.4 Schwerpunktgebiete ... 138
7.4.1 Schwerpunktgebiet Biel, Bahnhof ... 138
7.4.2 Schwerpunktgebiet Biel, Gottstatt ... 141
7.4.3 Schwerpunktgebiet Biel, Mett ... 143
7.4.4 Schwerpunktgebiet Brügg, Brüggmoos ... 145
7.4.5 Schwerpunktgebiet Lyss, Bahnhof ... 148
7.4.6 Zukünftige Schwerpunktgebiete ... 150

8 Genehmigungse ... 151

9 Verzeichnisse ... 153
9.1 Abbildungsverzeichnis ... 153
9.2 Tabellenverzeichnis ... 154
9.3 Abkürzungsverzeichnis ... 155
9.4 Massnahmenbeschriftung ... 156

10 Anhang ... 157
10.1 Gemeinden des Agglomerationsperimeters ... 157
10.2 Kantonales, regionales und kommunales Planungsinstrumentarium ... 159
10.3 Gesamtverkehrsmodell Bern ... 162
10.4 Vergleich ÖV-Erschliessungsgüteklassen Kanton und Bund ... 165
10.5 Verzeichnis der elektronischen Dokumente (USB-Stick) ... 168

Das Wichtigste in Kürze

Auftrag, Organisation und Erarbeitungsprozess (Kapitel 1)

Auftrag
Siedlungsentwicklung und Verkehr sind eng miteinander verknüpft: neue Verkehrsangebote fördern das Siedlungswachstum, und durch die Siedlungsentwicklung entsteht ein höheres Verkehrsaufkommen. Die Folgen sind Mehrbelastungen auf Strassen und Schienen, zunehmender Bodenverbrauch und Zersiedelung, steigende Lärm- und Luftbelastungen und hohe Infrastrukturkosten.

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) unterstützt der Bund die Agglomerationen dabei, die Herausforderungen des Verkehrs- und Siedungswachstums zu meistern. Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) beteiligt er sich finanziell an Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen. Voraussetzung für Bundesbeiträge ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt. Agglomerationsprogramme können alle vier Jahre beim Bund eingereicht werden.

Zielsetzung
Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss der 5. Generation (AP5) ist eine Weiterentwicklung der 4. Generation. Es bezieht sich auf einen Zielzustand im Jahr 2040 und definiert Strategien und Massnamen für die nächsten zehn Jahre.

Die Agglomerationsprogramme der 1. bis 3. Generation gingen von der Realisierung der A5 Umfahrung Biel mit Zubringer rechtes Bielerseeufer, dem Vierspurausbau der A6 zwischen Lyss und Biel und einer neuen ÖV-Direktverbindung (Regiotram) zwischen dem rechten Bielerseeufer und dem Arbeitsschwerpunkt ESP Bözingenfeld im Osten der Stadt Biel aus. Mit Ausnahme des A5 Ostasts wurden diese Projekte aus verschiedenen Gründen aufgegeben oder weit in die Zukunft verschoben.

Auch ohne die Grossprojekte A5 Westumfahrung und Regiotram will sich die Agglomeration weiterentwickeln. Dabei muss die künftige Entwicklung kurz- und mittelfristig mit dem heute bestehenden Verkehrsnetz bewältigt werden. Daraus ergabt sich folgende Zielsetzung für das AP4, die auch für das AP5 gilt:

Lebens- und Umweltqualität verbessern sowie Bevölkerungswachstum und wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen ohne neue grosse Verkehrsinfrastrukturen in den nächsten 15 bis 20 Jahren.

Inhalt und Verbindlichkeit
Das Agglomerationsprogramm umfasst vier Teile: Hauptbericht, Massnahmen, Karten und Umsetzungstabellen. Inhalt und Aufbau richten sich nach den Vorgaben des Bundes. Als Teil des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) werden die Kapitel 4 Zukunftsbild und 6 Teilstrategien des vorliegenden Hauptberichts sowie die Massnahmen (separates Dokument) des Agglomerationsprogramms mit der Genehmigung durch den Kanton behördenverbindlich. Wesentliche Inhalte und Massnahmen von kantonaler Bedeutung fliessen anschliessend in den kantonalen Richtplan und weitere kantonale Instrumente ein.

Organisation und Erarbeitung
Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss wurde parallel zur Aktualisierung der regionalen Richtpläne (RGSK) Biel-Seeland und Berner Jura erarbeitet. Es basiert auf den Entwicklungsstrategien der regionalen Richtpläne und konkretisiert diese für den Perimeter der Agglomeration Biel/Lyss. Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms erfolgte in einer breit abgestützten Projektorganisation mit Kanton, Gemeinden und externen Fachleuten. Die Federführung lag bei der Planungsregion seeland.biel/bienne, die Gemeinden wurden mit Workshops in die Erarbeitung einbezogen. Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung konnten Gemeinden, Interessenverbände, Organisationen und Privatpersonen Anregungen und Einwendungen einbringen. Anschliessend

erfolgte die Vorprüfung durch die kantonalen Fachstellen. Nach der abschliessenden Bereinigung wird das Agglomerationsprogramm am 27. Mai 2025 der Mitgliederversammlung der Region seeland.biel/bienne zum Beschluss vorgelegt. Anschliessend folgt die Freigabe für die Einreichung beim Bund durch den Regierungsrat des Kantons Bern.

Umsetzungsbericht (Kapitel 2)

Die Umsetzung des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss ist auf Kurs. Auch ohne die Grossprojekte Regiotram und A5 Westumfahrung Biel bewegt sich die Entwicklung in die angestrebte Richtung. Die Agglomeration Biel/Lyss entwickelt sich im Sinne des Zukunftsbilds und der Teilstrategien:

» Die Lenkung der Siedlungsentwicklung greift
» Die nachhaltige Mobilität wird gefördert
» Das Mobilitätsverhalten verändert sich
» Zukunftsbild und Strategien sind breit akzeptiert
» Die MOCA-Indikatoren bestätigen den Trend

Die Mehrheit der Massnahmen sind umgesetzt oder in Umsetzung. Die Erfahrungen mit den umfangreichen Massnahmenpaketen der AP1 und AP2 zeigen, dass der Fokus verstärkt auf die Umsetzung gelegt werden muss. Die Region beabsichtigt, die Gemeinden bei komplexen und gemeindeübergreifenden Massnahmen verstärkt zu unterstützen. Im AP3 waren Massnahmen enthalten, die rückblickend nicht den nötigen Konsolidierungs- und Reifegrad aufwiesen. Entsprechend mässig ist der Umsetzungsstand. Für das AP4 wurden die Lehren gezogen und die Anforderung an den Reifegrad erhöht und die Konsolidierung mit den Massnahmenträgern verbessert. Der Zwischenstand der AP4-Massnahmen lässt darauf schliessen, dass diese Bestrebungen zielführend waren.

Situations- und Trendanalyse (Kapitel 3)

Die Agglomeration Biel/Lyss ist ein attraktiver, zweisprachiger Lebens- und Wirtschaftsraum im Drei-Seen-Land mit engen Beziehungen zum Jurabogen und dem Städtenetz am Jurasüdfuss im Norden und zur Agglomeration Bern im Süden. Sie hat in den letzten Jahren ein starkes Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum erlebt. Gemäss den kantonalen Szenarien wird bis 2040 ein weiteres Bevölkerungswachstum um 13 Prozent erwartet. Das anhaltende Wachstum führt zu einer erhöhten Bautätigkeit, wachsenden Mobilitätsbedürfnissen und einem steigenden Nutzungsdruck auf Landschafts- und Naturräume. Die Agglomeration Biel/Lyss weist genügend Baulandreserven auf, um das erwartete Wachstum bis 2040 in der vorhandenen Bauzone aufzunehmen. Bedarf für grössere Siedlungserweiterungen besteht höchstens langfristig. Beim öffentlichen Verkehr wird eine starke Zunahme der Nachfrage erwartet, v.a. entlang der Bahnlinien. Angesichts der kurzen Distanzen und der weitgehend flachen Topografie hat der Veloverkehr ein grosses Potenzial, das erst zum Teil ausgeschöpft ist. Beim motorisierten Individualverkehr hat die A5 Ostumfahrung Biel die erwartete Entlastung erzielt. Das Strassennetz ist aber insbesondere auf der West- und Nordachse in Biel sowie auf der Autobahn Biel-Lyss und während den Hauptverkehrszeiten ausgelastet.

Zukunftsbild 2040 (Kapitel 4)

Raumkonzept

Das Zukunftsbild beschreibt den angestrebten Zustand der Agglomeration Biel/Lyss im Jahr 2040:

» Die Agglomeration nimmt dank einer konsequenten und qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen den grössten Teil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums in der Region Biel-Seeland-Berner Jura auf.

» Das Wachstum erfolgt hauptsächlich im Agglomerationskern und entlang der leistungsfähigen Bahnlinien. Neuer Wohn- und Arbeitsraum wird an Standorten geschaffen, die gut mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr erschlossen sind und eine gute Versorgung aufweisen. Die Orts- und Quartierzentren sind als Versorgungszentren und Begegnungsorte gestärkt. Im ländlichen Raum sind die dörflichen Strukturen erhalten.
» Freiräume entlang der Gewässer, im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern sind als Natur- und Erholungsräume aufgewertet. Wertvolle Landschafts- und Naturräume sind geschützt.
» Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat der Mobilität. Für den Veloverkehr bestehen flächendeckend direkte und sichere Routen. Der motorisierte Individualverkehr wird auf die Autobahnen und Hauptverkehrsachsen gelenkt. Das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ist einfach und effizient möglich.

Zielszenario Wohnbevölkerung
Das prognostizierte Bevölkerungswachstum um 16 400 Personen bis 2040 soll an geeignete Standorte gelenkt werden. Der Agglomerationskern und die Zentrumsgemeinden sollen zusammen rund 85 Prozent des Wachstums aufnehmen, die Stadt Biel gut die Hälfte.

Zielszenario Mobilität
Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum führt zu einer Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse. Diese müssen in einem weitgehend ausgelasteten Netz abgewickelt werden. In den Siedlungsgebieten lässt sich der Strassenraum kaum mehr erweitern. Der Mobilitätszuwachs muss deshalb von möglichst flächensparenden und siedlungsverträglichen Verkehrsarten aufgefangen werden. Dies ist die Voraussetzung, dass die Siedlungsentwicklung nach innen verträglich umgesetzt werden kann und Spielräume für künftige Entwicklungen entstehen. Daraus leitet sich das Zielszenario Mobilität ab:
» Der motorisierte Individualverkehr auf dem regionalen Strassennetz steigt nicht weiter an.
» Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr nimmt ab. Die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr nehmen zu.
» Die Verkehrsbelastung bleibt überall unter den festgelegten Grenzwerten für die lokale Belastbarkeit der Strassenräume.

Handlungsbedarf (Kapitel 5)

Für eine Entwicklung im Sinne des Zukunftsbildes werden Siedlungen, Freiräume und Mobilität verdichtet, effizienter organisiert, besser genutzt und miteinander verknüpft. Das ist nötig, um die Lebens- und Umweltqualität zu verbessern, das erwartete Bevölkerungswachstum zu bewältigen und eine wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen. Die hauptsächlichen Ansatzpunkte sind:
» Unbebaute und unternutzte Bauzonen konsequent und qualitätsvoll verdichten
» Vielfältig nutzbare Frei- und Grünräume für Freizeit und Erholung einrichten und schützen
» Lebensräume von Tieren und Pflanzen ökologisch stärken und vernetzen
» Entwicklung auf eine siedlungsverträgliche, platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten

Teilstrategien (Kapitel 6)

Die Teilstrategien für Landschaft, Siedlung und Verkehr zeigen, wie die Agglomeration Biel/Lyss auf den Handlungsbedarf reagieren will. Sie sind auf einen Horizont bis ca. 2030 ausgerichtet.

Siedlungsentwicklung nach innen gestalten
Die Siedlungsentwicklung wird nach innen gelenkt. Auf Siedlungserweiterungen (Einzonungen) wird verzichtet. Um die Siedlungsentwicklung nach innen umzusetzen, wird folgende Strategie verfolgt:

» Die Siedlungsräume sollen primär im Agglomerationskern und in den Zentrumsorten an den leistungsfähigen Bahnlinien verdichtet werden, wo die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gut und die Versorgungsqualität bereits hoch ist. Im ländlichen Raum sollen die dörflichen Strukturen erhalten werden.
» Die Orts- und Quartierzentren sollen in ihren Versorgungsfunktionen gestärkt werden und kurze Alltagswege ermöglichen.
» Die Siedlungsentwicklung nach innen soll für die Verbesserung der Siedlungsqualität genutzt werden. Siedlungen, Strassenräume, Plätze und Grünräume sollen eine hohe Nutzungs- und Gestaltungsqualität aufweisen.
» Die Siedlungsentwicklung soll auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausgerichtet werden.
» Mit attraktiven und gut erreichbaren Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet und mit der Aufwertung der See- und Flussufer soll die Naherholung und die ökologische Vernetzung gestärkt werden.

Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten
Das erwartete Bevölkerungswachstums bringt zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse mit sich. Um diese möglichst effizient und umweltschonend zu bewältigen, verfolgt das Agglomerationsprogramm eine Vierfach-Strategie (4-V-Strategie):
» Durch die konzentrierte Siedlungsentwicklung an Standorten mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr und guten Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr soll Verkehr **vermieden** werden.
» Ein möglichst grosser Anteil des Verkehrsaufkommens soll auf umweltverträgliche, platzsparende Verkehrsmittel **verlagert** werden. Das bedingt den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und der kombinierten Mobilität.
» Grössere Bahnstationen (Biel, Mett, Bözingenfeld, Brügg, Nidau, Lyss) sollen als Verkehrsdrehscheiben ausgebaut werden und das Bahn- und Busnetz optimal mit dem Fuss- und Veloverkehr (Bike+Ride und Bikesharing) und dem motorisierten Individualverkehr (Park+Ride und Carsharing) **vernetzen**. Versorgungsangebote für den täglichen Bedarf und eine attraktive Gestaltung unterstützen die Drehscheibenfunktion.
» Schliesslich soll der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet **verträglich** gestaltet werden. Luft- und Lärmbelastung sollen reduziert werden und der Verkehr für alle Teilnehmenden sicher sein.

Massnahmen (Kapitel 7)

Zur Umsetzung der Teilstrategien legt das AP5 81 Massnahmen fest, die in den nächsten 10 Jahren umgesetzt werden sollen. Die Massnahmen reagieren auf den identifizierten Handlungsbedarf, sind politisch konsolidiert und ihre Umsetzung ist innerhalb der vorgegebenen Fristen (A-Horizont bis 2031, B-Horizont bis 2035) realistisch. Die hauptsächlichen Massnahmen sind:
» **Landschaft** (1 Massnahme): Umsetzung des Zielbilds Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss mit einem Anreiz- und Unterstützungsprogramm für Gemeinden und private Akteure
» **Siedlung** (21 Massnahmen): Entwicklung von 15 Umstrukturierungsgebieten und drei grösseren Bauzonenreserven für Wohnen und gemischte Nutzung sowie Realisierung bedeutender Vorhaben in den Arbeitsschwerpunkten ESP Bözingenfeld, ESP Biel Bahnhof und Brügg, Brüggmoos. Die 21 Entwicklungsgebiete bieten ein Potenzial für schätzungsweise 6 000 Einwohnende und 3 600 Arbeitsplätze.
» **Verkehr** (59 Massnahmen): Realisierung weiterer Netzelemente für den Fuss- und den Veloverkehr (u.a. Velobahn Lyss – Biel), siedlungsverträgliche Umgestaltung von Strassenräumen (u.a. Achse Brüggmoos – Seevorstadt), Umsetzung des Verkehrsmanagement-Konzepts, Realisierung der Businfrastruktur für das ÖV-Konzepts 2035, Elektrifizierung der Ortsbuslinien und des Busdepots in Biel sowie Umgestaltung der Verkehrsdrehscheiben Bahnhof Biel und Bahnhof Lyss. Die Gesamtkosten der zur Mitfinanzierung eingereichten Verkehrsmassnahmen (A- und B-Horizont) betragen 272 Mio. CHF.

1 Auftrag, Organisation und Erarbeitungsprozess

1.1 Auftrag und Ziel

Programm Agglomerationsverkehr des Bundes
Siedlungsentwicklung und Verkehr sind eng miteinander verknüpft: neue Verkehrsangebote fördern das Siedlungswachstum und durch die Siedlungsentwicklung entsteht ein höheres Verkehrsaufkommen. Die Folgen sind Mehrbelastungen auf Strassen und Schienen, zunehmender Bodenverbrauch und Zersiedelung, steigende Lärm- und Luftbelastungen und hohe Infrastrukturkosten.

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) unterstützt der Bund die Agglomerationen dabei, die Herausforderungen des Verkehrs- und Siedungswachstums zu meistern. Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) beteiligt er sich finanziell an Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen. Voraussetzung für Bundesbeiträge ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt. Agglomerationsprogramme können alle vier Jahre beim Bund eingereicht werden.

Perimeter des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss

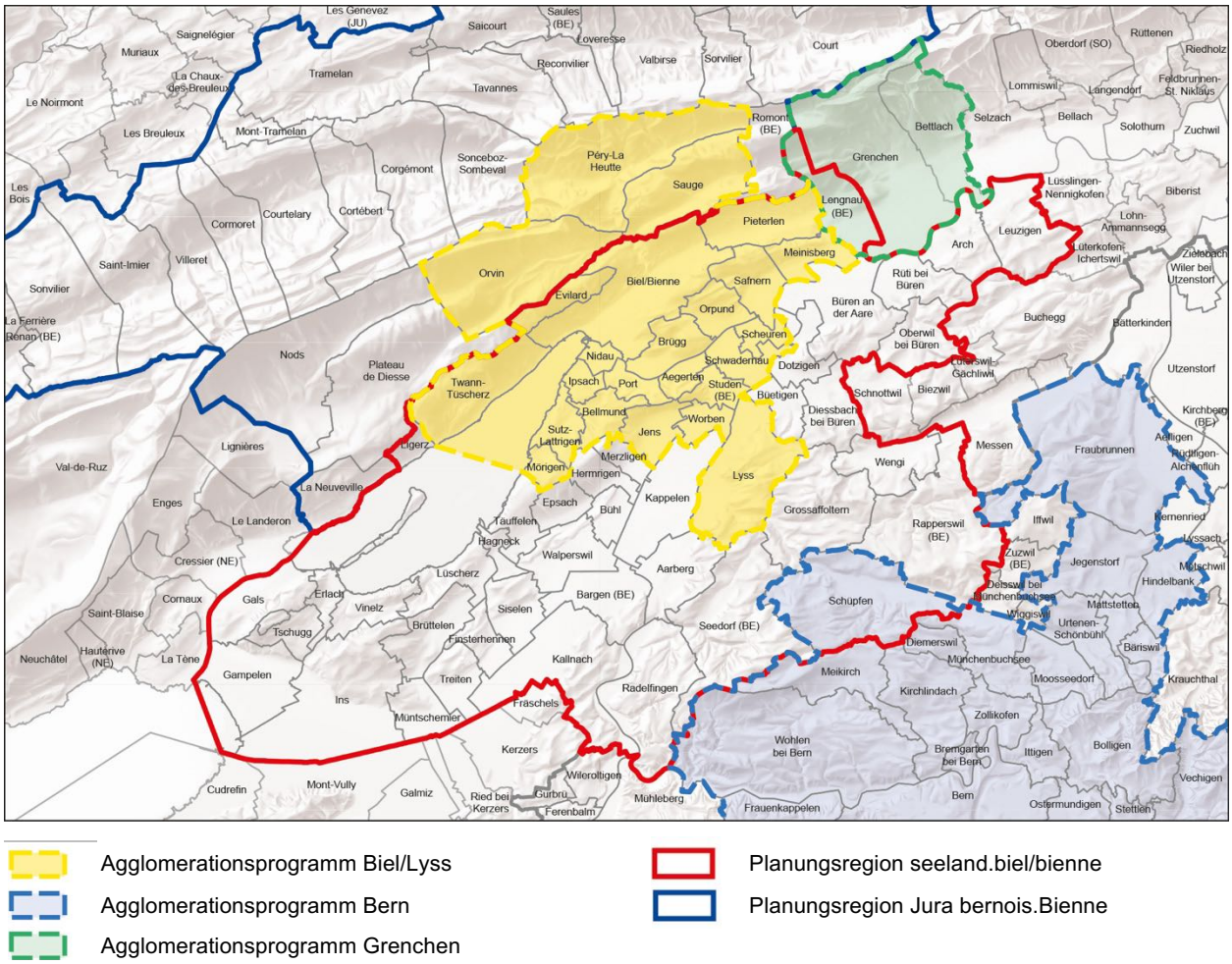


Abbildung 1 **Perimeter Agglomerationsprogramm Biel/Lyss**

Der Perimeter des AP5 umfasst die BeSA-Gemeinden der Agglomeration Biel/Bienne sowie Lyss.[1] Es sind dies die Stadt Biel und 20 Gemeinden der Planungsregion seeland.biel/bienne sowie drei Gemeinden der Planungsregion Jura bernois.Bienne (Abbildung 1). Der Perimeter wurde gegenüber dem AP4 nicht verändert.

1.2 Neue Rahmenbedingungen und Grundlagen

Veränderte Rahmenbedingungen
Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss der 5. Generation (AP5) ist eine Weiterentwicklung der 4. Generation (AP4). Es bezieht sich auf einen Zielzustand im Jahr 2040 und definiert die Strategien und Massnamen, die in den nächsten zehn Jahren umgesetzt werden sollen.

Die bisherigen Agglomerationsprogramme gingen von der Realisierung der A5 Umfahrung Biel mit Zubringer rechtes Bielerseeufer, dem Vierspurausbau der T6 zwischen Lyss und Biel und einer neuen ÖV-Direktverbindung (Regiotram) zwischen dem rechten Bielerseeufer und dem Arbeitsschwerpunkte ESP Bözingenfeld im Osten der Stadt Biel aus.

Seit dem AP4 haben sich die Rahmenbedingungen wie folgt verändert:
» Die A5 Ostumfahrung Biel ist seit 2017 in Betrieb.
» Das Ausführungsprojekt für die A5 Westumfahrung Biel wurde 2021 aufgrund der Empfehlungen aus dem «Dialogprozess Westast Biel» abgeschrieben: Der A5 Westast wird nicht realisiert. Stattdessen sollen kurz- und mittelfristige Massnahmen zur verträglicheren Abwicklung des Verkehrs umgesetzt werden.
» Noch ausstehend sind die Entscheide bezüglich des Zubringers rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) zur Entlastung von Nidau und Port und der Schliessung der Netzlücke der Nationalstrasse. Im Rahmen einer Gesamtmobilitätsstudie werden bis Mitte 2025 der Nutzen und die Wirkung des Porttunnel und eines Juratunnels abgeklärt und alternativen Lösungsansätzen in den Bereichen ÖV, Fuss- und Veloverkehr und Verkehrsmanagement gegenübergestellt. Die Ergebnisse sollen in das AP6 einfliessen.
» Das Projekt Regiotram wurde abgeschrieben. Die Agglomeration fokussiert stattdessen auf den Ausbau und die Optimierung des Bahn- und Busangebots. Als Grundlage dienen das ÖV-Konzept 2035 und die Vision S-Bahn Biel 2045.
» Die ehemalige T6 zwischen Schönbühl und Brüggmoos wurde 2020 als A6 in das Nationalstrassennetz aufgenommen. Der Ausbau der A6 zwischen Lyss und Biel auf vier Spuren ist eine langfristige Option.

Auch ohne grosse Verkehrsinfrastrukturen wie die A5 Westumfahrung und das Regiotram will sich die Agglomeration weiterentwickeln. Dabei muss die künftige Entwicklung kurz- und mittelfristig mit dem heute bestehenden Verkehrsnetz bewältigt werden. Daraus ergibt sich folgende Zielsetzung für das AP5:

Lebens- und Umweltqualität verbessern sowie Bevölkerungswachstum und wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen ohne neue grosse Verkehrsinfrastrukturen in den nächsten 15 bis 20 Jahren.

Wichtige neue Grundlagen
Seit dem AP4 wurden neue konzeptionelle Grundlagen erarbeitet, die in das AP5 eingeflossen sind:
» Überarbeitung und Verfeinerung Verkehrsmanagement-Konzept
» ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel und Vision S-Bahn Biel 2045
» Nutzungskonzept Bahnhof Biel
» Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum für den Arbeitsschwerpunkt ESP Bözingenfeld
» Planung Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos mit Ansiedlung Spitalzentrum Biel
» Zielbild Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss
» Entwicklungskonzept Seeufer

[1] BeSA: Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen gemäss Anhang der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV)

Weitere Grundlagen sind zurzeit in Erarbeitung und werden in das AP6 einfliessen:
» Gesamtmobilitätstudie Biel/Bienne West
» Studienauftrag Rue de caractères (Achse Brüggmoos-Seevorstadt)
» Konzept Verkehrsmonitoring und -controlling

1.3 Weiterentwicklung gegenüber der Vorgängergeneration

Im AP4 wurden Zukunftsbild, Teilstrategien und Handlungsbedarf für das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss neu erarbeitet. Diese haben nach wie vor Gültigkeit. Im AP5 liegt der Fokus auf der Umsetzung der bestehenden Ziele und Stossrichtungen. Die Bausteine des AP wurden aktualisiert und in folgenden Bereichen weiterentwickelt:

» Die **Situations- und Trendanalyse** wurde aktualisiert und punktuell ergänzt.
» Das **Zukunftsbild** wird in den Bereichen Freiraum und ÖV ergänzt. Als Grundlage dienen das Konzept Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss und das ÖV-Konzept 2035.
» Die bisherige Teilstrategie Landschaft und Siedlung wird aufgeteilt. Die **Teilstrategie Siedlung** fokussiert wie bisher auf die qualitätsvolle Innenentwicklung und berücksichtigt neu die Klimaanpassung.
» Mit der neuen **Teilstrategie Landschaft und Freiraum** gewinnt das Thema der Freiraumqualität und -vernetzung deutlich an Gewicht.
» Die **Teilstrategie Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität** wird aufgrund der Ergebnisse des ÖV-Konzepts 2035 und der Vision S-Bahn-Biel 2035 überarbeitet.
» Der **Handlungsbedarf** orientiert sich primär an den verbleibenden Schwachstellen aus den vorangehenden Generationen und identifiziert punktuell neuen Handlungsbedarf.
» Bei den **Massnahmen** liegt der Schwerpunkt auf der Weiterentwicklung der B- und C-Massnahmen aus dem AP4. Zusätzlich wurden neue Massnahmen aus den Teilstrategien und dem Handlungsbedarf abgeleitet und in Zusammenarbeit mit den Massnahmenträgern erarbeitet. Ausserdem werden im AP5 sogenannte **Schwerpunktgebiete** bezeichnet und erläutert; es handelt sich um Teilräume der Agglomeration, in welchen sich mehrere Projekte und Massnahmen in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Verkehr und Freiraum gegenseitig ergänzen und beeinflussen.

1.4 Organisation

Kanton Bern
Träger der Agglomerationsprogramme ist gemäss Art. 101 des Baugesetzes der Kanton Bern. Beim Kanton liegt die Projektleitung für die Agglomerationsprogramme gemeinsam bei der Bau- und Verkehrsdirektion und der Direktion für Inneres und Justiz. Als Ansprechpartnerin für den Bund gilt die Abteilung Verkehrskoordination des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination innerhalb der Bau- und Verkehrsdirektion. Die beiden kantonalen Direktionen sind auch für die Umsetzung der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm, respektive die Koordination der Umsetzung verantwortlich. Entsprechend werden die Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen von den Vorstehenden dieser Direktionen unterzeichnet.

Planungsregion seeland.biel/bienne
Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss und das RGSK Biel-Seeland werden im Auftrag des Kantons von der Planungsregion seeland.biel/bienne erarbeitet. seeland.biel/bienne ist privatrechtlich als Verein organisiert. Mitglied sind die 61 Städte und Gemeinden im Berner Seeland, die Tätigkeiten werden durch Mitgliederbeiträge und Kantonsbeiträge finanziert. Die Region Biel-Seeland hat eine lange Tradition der gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit. Stadt, Agglomeration und Land arbeiten partnerschaftlich zusammen, um ihre gemeinsamen Ziele zu erreichen. seeland.biel/bienne unterstützt sie dabei, leitet gemeindeübergreifende Projekte und bündelt die politischen Kräfte im Interesse der Region. (www.seeland-biel-bienne.ch)

Projektorganisation
Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss und das RGSK Biel-Seeland wurden parallel in einer breit abgestützten Projektorganisation mit Kanton, Gemeinden und externen Fachleuten erarbeitet (Abbildung 2).

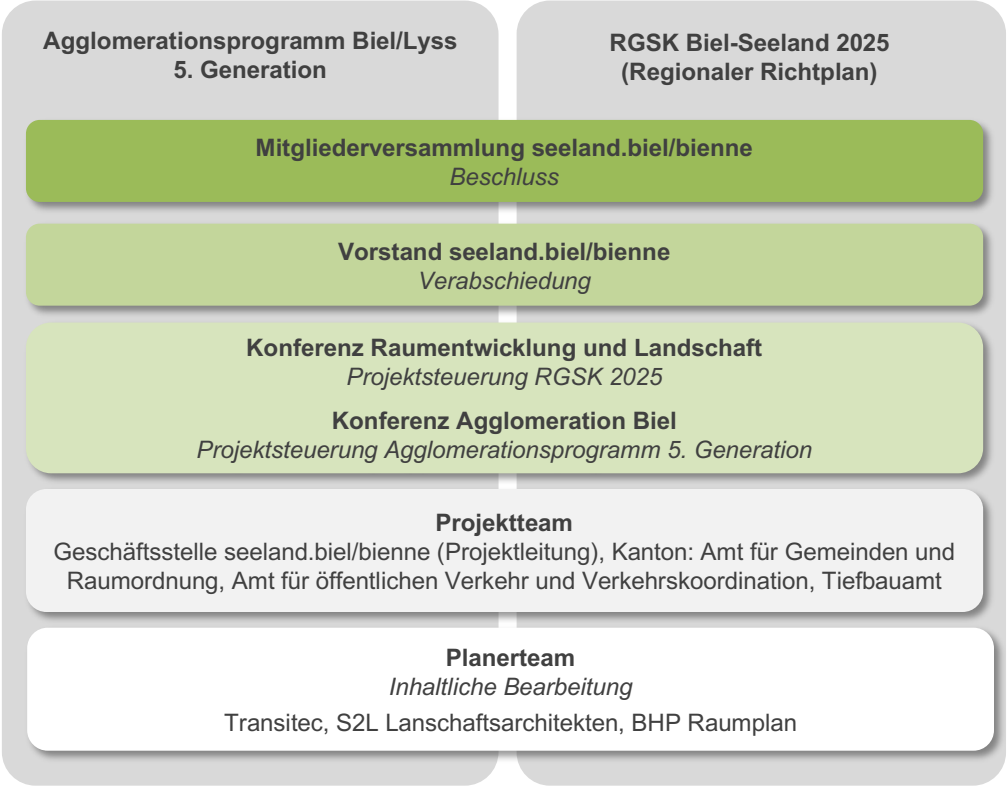


Abbildung 2 **Projektorganisation AP5**

1.5 Erarbeitungsprozess und Partizipation

Abbildung 3 zeigt die Meilensteine der Erarbeitung. Das Agglomerationsprogramm wurde parallel zu den RGSK Biel-Seeland und Berner Jura erarbeitet und mit diesen inhaltlich abgestimmt.

Beteiligung der Gemeinden und Einbezug der Bevölkerung
Die Gemeinden wurden anlässlich von zwei Workshops sowie mit bilateralen Absprachen nach Bedarf in die Erarbeitung einbezogen und konnten – wie auch Interessenverbände, Organisationen und Bevölkerung – während der öffentlichen Mitwirkung Anregungen und Einwände einbringen. Die öffentliche Mitwirkung dauerte acht Wochen und umfasste neben dem AP5 auch das RGSK 2025. Sämtliche Dokumente wurden im Internet aufgeschaltet. Zusätzlich wurde ein Web-GIS für die einfache Lokalisierung der Massnahmen angeboten.
19 Gemeinden, neun Organisationen, Parteien und Verbände sowie drei Privatpersonen reichten Stellungnahmen zum AP5 ein. Die Mitwirkung zeigte eine breite Unterstützung für das Zukunftsbild, die Teilstrategien und die Massnahmen. Zahlreiche Anregungen und Ergänzungen, hauptsächlich zu den Massnahmen, wurden eingebracht und – soweit sie stufengerecht und mit der Zielsetzung vereinbar waren – in das AP5 aufgenommen. Sämtliche Eingaben wurden im Mitwirkungsbericht dokumentiert und beantwortet.

Beteiligung der kantonalen Fachstellen
Die kantonalen Fachstellen wurden zum Teil direkt (AGR, AÖV, TBA-OIK) in die Erarbeitung einbezogen resp. konnten sich im Rahmen der kantonalen Vorprüfung äussern. Die im Vorprüfungsbericht vom 27. September

2024 (mit Ergänzung vom 19. Dezember 2024) vorgebrachten Genehmigungsvorbehalte und Hinweise wurden berücksichtigt.

Beschluss
Nach der abschliessenden Bereinigung wird das Agglomerationsprogramm am 27. Mai 2025 der Mitgliederversammlung der Region seeland.biel/bienne zum Beschluss vorgelegt. Anschliessend folgt die Freigabe für die Einreichung beim Bund durch den Regierungsrat des Kantons Bern. Mit dem Beschluss der Mitgliederversammlung verpflichten sich die zuständigen Organe im Rahmen ihrer Zuständigkeiten zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms.

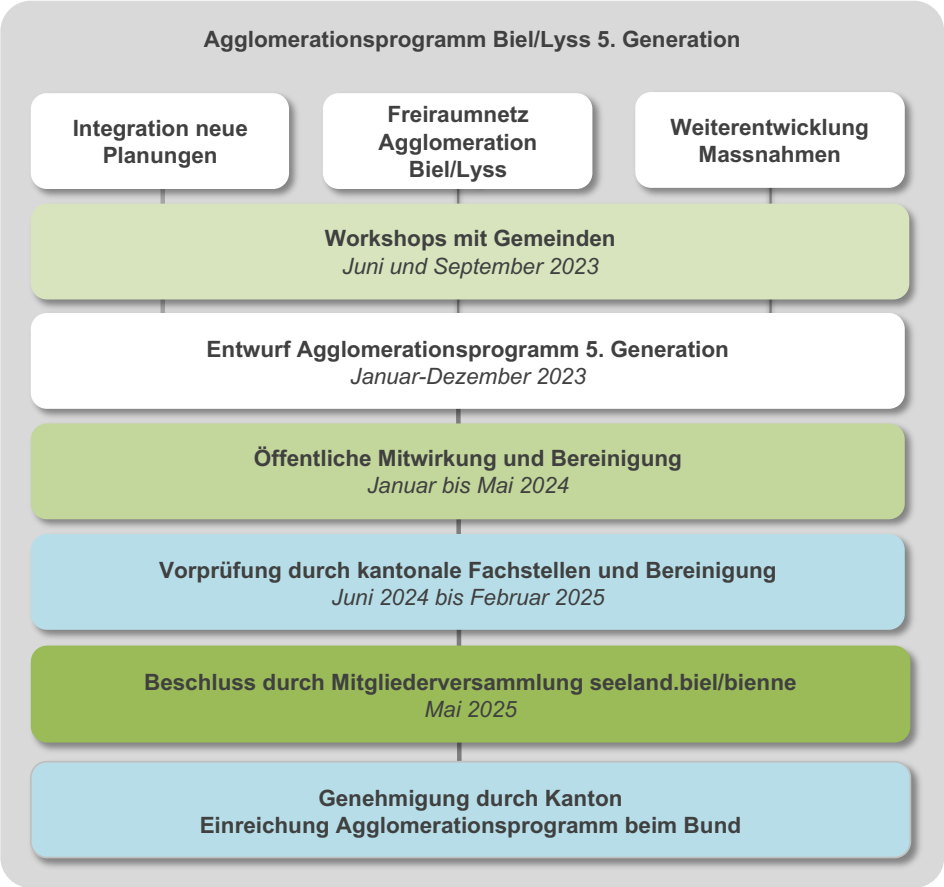


Abbildung 3 **Erarbeitungsprozess AP5**

1.6 Einbettung des AP5 in die kantonale, regionale und kommunale Planung

Abstimmung des AP mit der regionalen und kommunalen Planung
Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss wurde parallel zur Aktualisierung der regionalen Richtpläne (RGSK) Biel-Seeland und Berner Jura erarbeitet.[2] Es basiert auf den Entwicklungsstrategien der regionalen Richtpläne und konkretisiert diese für den Perimeter der Agglomeration Biel/Lyss. Die Gemeinden setzen die behördenverbindlichen Vorgaben des RGSK / AP in ihre kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen um. Damit ist die flächendeckende regionale Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die optimale Integration des Agglomerationsprogramms in die regionale Gesamtplanung gewährleistet.

[2] Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Biel-Seeland / Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) pour le Jura bernois

Lange Tradition der Abstimmung von Siedlung und Verkehr
Im Kanton Bern hat die Abstimmung von Verkehr und Siedlung eine lange Tradition. Bereits vor gut 30 Jahren hat der Regierungsrat in seinem Bericht «Berner S-Bahn / Siedlung» die Zusammenhänge erkannt und eine auf die S-Bahn abgestimmte Siedlungsentwicklung postuliert, welche bis heute gilt. Die künftige Raumentwicklung im Kanton Bern sollte sich an drei Eckpfeilern orientieren: Die Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen, die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Siedlungsentwicklung nach innen. Daraus entwickelte sich beispielsweise das sehr erfolgreiche kantonale Programm der Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte ESP. Ab 2003 wurden erstmals Mobilitätsstrategien für einzelne Agglomerationen erarbeitet. Diese Gemeinschaftswerke von Kanton, Regionen und Gemeinden bildeten die Grundlage für die ab 2007 folgenden Agglomerationsprogramme der 1. bis 5. Generation.

Zentral an diesem «bernischen Ansatz» ist die wirkungsvolle Abstimmung von Verkehr und Siedlung nicht nur innerhalb der Agglomerationsperimeter, sondern darüber hinaus im gesamten Kanton. Grundlage dafür bildet die Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ), mit der 2007 per Volksentscheid das Regionalkonferenzmodell begründet und der Artikel 98a Absatz 4 des Berner Baugesetzes (BauG) eingeführt wurde. Die Regionalkonferenzen sind für die überkommunal abgestimmte regionale Planung verantwortlich. Wo formell noch keine Regionalkonferenz gebildet wurde, übernehmen Planungsregionen (wie vorliegend seeland.biel/bienne) diese Aufgabe. Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung erfolgt in den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK), die flächendeckend für den ganzen Kanton erstellt und alle vier Jahre aktualisiert werden und die auch die Grundlage für das jeweilige Agglomerationsprogramm bilden. Nach vier Generationen RGSK liegen etablierte und wirkungsvolle Planungen auf regionaler Ebene vor.

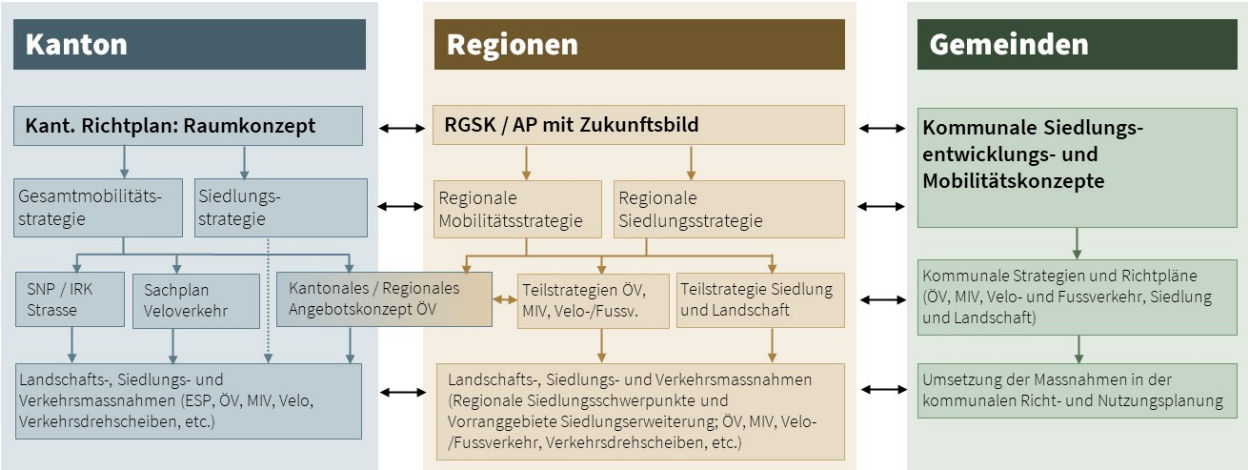


Abbildung 4 **Planungsinstrumente zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene im Kanton Bern**

Abbildung 4 zeigt das Zusammenspiel zwischen kantonalem, regionalem und kommunalem Planungsinstrumentarium im Kanton Bern auf. Die einzelnen Instrumente und deren Zusammenspielt werden im Anhang 10 näher erläutert.

Die Stärken des Berner Ansatzes auf der regionalen Ebene

» **Behördenverbindlichkeit der AP im Kanton Bern:** Die RGSK sind behördenverbindliche regionale Teilrichtpläne. Indem das jeweilige AP Bestandteil des RGSK ist, erfüllen die AP die Anforderung des Bundes an eine regional abgestimmte, behördenverbindliche Planungsgrundlage. Dieses Zusammenspiel ist eine grosse Stärke des Berner Ansatzes.

» **Partizipativer Prozess:** Die AP werden zusammen mit den RGSK in einem partizipativen Prozess erarbeitet. Die Erarbeitung erfolgt durch die zuständigen Regionalkonferenzen oder Planungsregionen aufgrund der verbindlichen Vorgaben des Regierungsrats unter Einbezug des Kantons und der Gemeinden. Der Einbezug der Gemeinden erfolgt durch deren Vertretung in den Organen der Regionalkonferenzen resp. der Planungsregionen sowie im Rahmen von Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahren. Der partizipative Prozess umfasst in der Regel auch Workshops, in denen der Ist-Zustand analysiert, der Handlungsbedarf und mögliche Massnahmen eruiert und das Zukunftsbild angepasst oder neu erarbeitet werden. Die Entwürfe des RGSK und AP werden in eine öffentliche Mitwirkung gegeben, anschliessend überarbeitet und dem Kanton zur Vorprüfung unterbreitet. Die aufgrund der kantonalen Vorprüfungsberichte überarbeiteten AP und RGSK werden durch die Organe der regionalen Trägerschaften (Regionalversammlung bzw. Vereinsversammlung der Planungsregionen), die aus Vertretungen der beteiligten Gemeinden zusammengesetzt sind, als behördenverbindliche regionale Teilrichtpläne beschlossen und dem Kanton zur Genehmigung unterbreitet. Nach ihrer Genehmigung sind die RGSK (und AP) somit für alle Gemeinden im betreffenden Perimeter behördenverbindlich. Damit ist die Grundanforderung 1 des Bundes («Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden sind von den zuständigen Gemeindeorganen zu beschliessen») erfüllt. Der Kanton gibt die AP 5 für die Einreichung beim Bund frei (gemäss Art. 8 PAVV). Er ist - wie erwähnt - für die Genehmigung der RGSK zuständig. Mit der Genehmigung fliessen die Anträge der Regionen dann in die kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumente ein.

» **Koordinierte Erarbeitung und Umsetzung:** Das Zusammenspiel zwischen kantonalen, regionalen und kommunalen Planungsinstrumenten hat sich bewährt. Im Erarbeitungsprozess verfügen die regionalen Trägerschaften und die Gemeinden einerseits über den nötigen Gestaltungsspielraum. Andererseits ist mit den verbindlichen kantonalen Vorgaben an die RGSK und AP eine optimale Abstimmung von Verkehr und Siedlung sichergestellt. Die vom Kanton genehmigten RGSK und AP fliessen in die Überarbeitung der kantonalen Planungsinstrumente ein und stellen die verbindliche Grundlage für die Umsetzung auf regionaler und kommunaler Ebene dar.

» **Mitfinanzierung kommunaler AP-Massnahmen durch den Kanton:** Die zweite grosse Stärke des Berner Ansatzes betrifft die Finanzierung kommunaler Massnahmen. Gemäss Artikel 62 des kantonalen Strassengesetzes (SG) leistet der Kanton Beiträge an die vom Bund mitfinanzierten Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen, insbesondere auch an Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität. Der Kantonsbeitrag beläuft sich derzeit auf 35 Prozent der anrechenbaren Kosten nach Abzug der Beiträge des Bundes aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF).

1.7 Bestandteile und Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms

Inhalt und Aufbau des Agglomerationsprogramms richten sich nach den Vorgaben des Bundes.[3] Das Agglomerationsprogramm umfasst vier Teile:

Hauptbericht	Der Hauptbericht erläutert, wie die Agglomeration Biel/Lyss die Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr lenken und aufeinander abstimmen will. Ausgehend von einer Situations- und Trendanalyse entwirft es ein Zukunftsbild der Agglomeration im Jahr 2040 und leitet daraus den Handlungsbedarf ab. Teilstrategien für Landschaft, Siedlung und Verkehr zeigen, wie auf den Handlungsbedarf reagiert wird. Für die Umsetzung der Strategien werden Massnahmen festgelegt. Die Teilstrategien und Massnahmen fokussieren auf die nächsten rund zehn Jahre. Für Verkehrsmassnahmen, die in den Jahren 2028 bis 2031 umgesetzt werden sollen (A-

[3] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)

	Massnahmen), werden Bundes- und für Massnahmen der Gemeinden zudem Kantonsbeiträge beantragt.
Massnahmen	Im Massnahmenband werden die Massnahmen zur Umsetzung des Zukunftsbilds und der Teilstrategien in Form von Massnahmenblättern beschrieben. Diese beinhalten eine Beschreibung und Priorisierung sowie Angaben zu Zweckmässigkeit und Nutzen, Zuständigkeiten und dem Stand der Koordination. Für Verkehrsmassnahmen, die mitfinanziert werden sollen, werden Kosten und Finanzierung angegeben.
Karten	Der Kartenband versammelt die im Hauptbericht erläuterten Karten.
Umsetzungstabellen	Die Umsetzungstabellen werden nach Vorlage des ARE in elektronischer Form abgegeben.

Sprache
Das Agglomerationsprogramm liegt in deutscher und französischer Sprache vor. Die Texte wurden deutsch verfasst und übersetzt.

Behördenverbindlichkeit
Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss ist Bestandteil des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) Biel-Seeland, das als behördenverbindlicher regionaler Teilrichtplan erlassen wird.[4] Dadurch erfüllt das Agglomerationsprogramm die Anforderung des Bundes, dass die beteiligten Akteure (Gemeinden, Region, Kanton) dem Agglomerationsprogramm zugestimmt und sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms verpflichtet haben. Wesentliche Inhalte und Massnahmen von kantonaler Bedeutung fliessen nach der Genehmigung des RGSK in den kantonalen Richtplan und weitere kantonale Instrumente ein.

Behördenverbindlich bedeutet für die Gemeinden, dass die zuständige Planungsbehörde – in der Regel die Exekutive – bei der Vorbereitung von Planungsgeschäften die entsprechenden Inhalte des Agglomerationsprogramms berücksichtigen muss.

Behördenverbindlich sind:
» **Zukunftsbild** (Hauptbericht, Kapitel 4)
» **Teilstrategien** (Hauptbericht, Kapitel 6)
» **Massnahmen** (Massnahmenband)

[4] Art. 89a Abs. 2 und 4 Baugesetz

2 Umsetzungsbericht

2.1 Umsetzung von Zukunftsbild und Teilstrategien

Die Agglomeration Biel/Lyss entwickelt sich im Sinne des Zukunftsbilds und der Teilstrategien:

Die Lenkung der Siedlungsentwicklung greift

» Das starke Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen konnte in den Agglomerationskern und in die regionalen Zentren gelenkt werden. In der Stadt Biel konnte der Abwärtstrend umgekehrt werden; seit 2010 liegt die Wachstumsrate über dem Durchschnitt der Agglomeration.

» Die Gemeinden fokussieren entschieden auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Nutzung der Baulandreserven, Verdichtung und Stärkung der Orts- und Quartierzentren stehen im Vordergrund. Auf Siedlungserweiterungen wird bewusst verzichtet, das Siedlungswachstum konnte eingedämmt werden.

» Die Siedlungsgrenzen werden respektiert und Landschaftsräume freigehalten. Verbesserungsbedarf besteht bei der Qualität und Vernetzung der Grün- und Freiräume und der ökologischen Vernetzung.

Die nachhaltige Mobilität wird gefördert

» Die Förderung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs ist breit akzeptiert. Die Gemeinden betrachten ein gutes Angebot für den Fuss- und Veloverkehr wie auch des ÖV als Standortvorteil und sind bereit, in Infrastruktur und Angebot zu investieren. Verkehrsberuhigungen werden flächendeckend umgesetzt, auch in ländlichen Gemeinden und auf Kantonsstrassen in Zentrumsbereichen.

Das Mobilitätsverhalten verändert sich

» Trotz starkem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums steig der MIV nicht im prognostizierten Mass. Die mit dem A5 Ostast befürchteten Überlastungen sind nicht eingetreten. Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung in der Agglomeration sinkt. Eine Herausforderung sind die grossen Arbeitsplatzschwerpunkte Bözingenfeld, Brüggmoos, Studen und Lyss, die stark auf den MIV ausgerichtet sind.

Zukunftsbild und Strategien sind breit akzeptiert

» Der breit und intensiv geführte «Dialogprozess Westast» hat gezeigt, dass ein breiter Konsens über die zu erreichenden Ziele und Qualität besteht – und zumindest teilweise auch zu den Massnahmen, die es dazu braucht.

Die Moca-Indikatoren bestätigen den Trend

» Die Entwicklung spiegelt sich in den MOCA-Indikatoren[5]: Der MIV-Anteil nimmt ab, die Siedlungsdichte steigt und die ÖV-Erschliessung der Wohnorte und Arbeitsplätze verbessert sich. Einzig bei der Zahl der Verunfallten geht die Entwicklung noch nicht in die angestrebte Richtung.

Folgerung

Die Umsetzung des Agglomerationsprogramms ist auf Kurs, die Entwicklung geht in die angestrebte Richtung. Die mit dem AP3 eingeleitete Ausrichtung auf eine möglichst effiziente und verträgliche Nutzung des bestehenden Strassennetzes muss nach dem Verzicht auf die A5 Westumfahrung Biel noch verstärkt werden. Die dafür nötigen konzeptionellen Grundlagen müssen rasch erarbeitet werden, damit sie in die weiteren AP einfliessen können.

[5] MOCA-Indikatoren: 1. Einwohner/innen nach ÖV-Güteklasse: Abbildung 10, S. 39; 2. Beschäftige nach ÖV-Güteklasse: Abbildung 12, S. 42; 3. Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen: Abbildung 13, S. 42; 4. Modalsplit: Abbildung 23, S. 72; 5. Unfälle:Abbildung 33, S. 11

2.2 Umsetzung der Massnahmen

In diesem Kapitel wird der Umsetzungsstand der Massnahmen pro AP-Generation aufgezeigt.

» Die lokalisierbaren Massnahmen sind in den **Karten 2.1 und 2.2 im Kartenband** abgebildet.

» Im Kapitel 5 Handlungsbedarf wird der Umsetzungsstand jeweils pro Massnahmenkategorie zusammengefasst, siehe «**Was mit den Vorgängergenerationen erreicht wurde**».

2.2.1 Verpflichtete Bundesbeiträge an Verkehrsmassnahmen per Ende 2024

Tabelle 1 zeigt die Bundesbeiträge an Verkehrsmassnahmen der 1. bis 4. Generation, die bis Ende 2024 mit einer Finanzierungsvereinbarung (FinV) verpflichtet wurden. Hierzu werden die gemäss den Leistungsvereinbarungen (LV) zugesicherten maximalen Bundesbeiträge differenziert nach «verpflichtet» (FinV abgeschlossen) und «noch nicht verpflichtet» (FinV ausstehend) ausgewiesen. Die ausgewiesenen Bundesbeiträge verstehen sich exklusiv Mehrwertsteuer und gemäss den Kostenständen der Leistungsvereinbarungen. Die Massnahmen «verpflichtet» sind per Ende 2024 umgesetzt oder in Umsetzung.

In der LV zum AP1 wurden Bundesbeiträge von maximal 19.9 Mio. CHF zugesichert. Davon waren per Ende 2024 mit 14.0 Mio. CHF 70 Prozent mittels FinV verpflichtet. Von den für das AP2 Biel/Lyss maximal zugesicherten 6.0 Mio. CHF waren per Ende 2024 rund die Hälfte mittels FinV verpflichtet. Für das AP3 konnten bisher die Beiträge an die pauschal mitfinanzierten Massnahmen verpflichtet werden. Somit sind gut zwei Drittel der Beiträge (5.0 Mio. CHF) durch eine FinV verpflichtet. Der noch nicht verpflichtete Beitrag von 2.4 Mio. CHF ist auf die FVV-Massnahme «Oberer Quai» zurückzuführen, Von den für das AP4 Biel/Lyss vom Bund maximal zugesicherten 44.2 Mio. CHF waren Ende 2024 vier Prozent mittels FinV verpflichtet. Knapp zwei Drittel der noch nicht verpflichteten Bundesbeiträge betreffen die Pauschalmassnahmen für den FVV, das Verkehrsmanagement und die Aufwertung des Strassenraumes.

	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%
Bundesbeiträge gemäss Leistungsvereinbarung (LV)	19.9	100%	6,0	100%	7,4	100%	44,2	100%
Verpflichtet (FinV)	14.0	70%	2,9	48%	5,0	68%	2,0	4%
Noch nicht verpflichtet	5.0	30%	3,1	52%	2,4	32%	42,4	96%

Tabelle 1 **Verpflichtete Bundesbeiträge an Verkehrsmassnhmen der 1. bis. 4 Generation per 31.12.2024**

2.2.2 Massnahmen der 1. Generation

ARE-Code	Im Soll	grössere zeitliche Verzögerung (> 4 Jahre)
RGSK-Nr.	kleine zeitliche Verzögerung (< 4 Jahre)	Planungsstop / Sistierung

A-Massnahmen Verkehr

371.013 *V21/24*	**Massnahmenpaket Bus-Bevorzugung I** Das Paket mit 7 Massnahmen wird bis Ende 2026 umgesetzt. Aufgrund der Abhängigkeit zu anderen Projekten benötigte die Umsetzung mehr Zeit. Die Bus-Bevorzugungsmassnahmen im Umfeld des Bahnhofs Biel mussten nach dem Volksnein zur Umgestaltung des Bahnhofplatzes (2015) zurückgestellt werden.
371.025 *V4*	**Konzept Langsamverkehr A-Liste** (371.015, 371.017, 371.018, 371.019) Das Paket umfasst derzeit 38 Massnahmen und freie Mittel für weitere Massnahmen. 27 Massnahmen sind abgeschlossen, 7 Massnahmen in Planung. Realisiert wurden verschiedene Fuss- und

	Velowege in Biel und Nidau, Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen in mehreren Gemeinden sowie Velo-Abstellplätze an verschiedenen Bahnhöfen. Das umfangreiche Paket kann weniger schnell umgesetzt werden als geplant. Vor allem bei grösseren Massnahmen bestehen Abhängigkeiten zu anderen Projekten. Auch haben sich teilweise die Prioritäten verändert, und einzelne kleinere Massnahmen wurden ohne Bundesbeitrag realisiert. Zwei grössere Projekte der Stadt Biel (Bahnhofplatz, Neumarktplatz) wurden in Volksabstimmungen verworfen. Die Stadt Biel hat neue planerische Grundlagen für das Bahnhofgebiet erarbeitet. Gestützt darauf wurden vier Massnahmen **in das AP5 aufgenommen** (vgl. Kapitel 0, C-Massnahmen Verkehr).
371.028 *V3*	**Regiotram, Busvorlauf** Das Paket mit 6 Massnahmen ist umgesetzt. Nach der Sistierung des Regiotrams musste zunächst ein mittelfristiges Buskonzept erarbeitet werden. Mit dem Durchstich unter dem Autobahndamm der A16 wurde im ESP Bözingenfeld eine leistungsfähige Busverbindung von den Stadien zur Bahnhaltestelle Bözingenfeld hergestellt.
371.027 *V1*	**SBB-Bahnhalt Bözingenfeld** Die Bahnhaltestelle ist die Schlüsselmassnahme des AP1 und wurde 2013 in Betrieb genommen und an das städtische Busnetz angebunden. Sie erschliesst den ESP Bözingenfeld halbstündlich mit der S-Bahn.

B-Massnahmen Verkehr

Die B-Massnahmen wurden mehrheitlich weiterentwickelt und in das AP2 aufgenommen. Der Umsetzungsstand wird in Kapitel 2.2.3 erläutert.

Nicht mitfinanzierte Massnahmen Verkehr

371.206 *V1*	**Angebotsverbesserung ÖV** Mit den kantonalen Angebotsbeschlüssen 2006-2009 und 2010-2013 wurden Angebotsverdichtungen, Erweiterungen der Betriebszeiten und Netzoptimierungen auf nachfragestarken Linien realisiert.
371.207 *V3*	**Verbesserung im Angebotsumfeld des öffentlichen Verkehrs** 2014 wurde der Tarifverbund Biel-Grenchen-Berner Jura in den Libero-Tarifverbund integriert. Die Haltestellen-Ausstattung und Fahrgastinformation wurden verbessert.
371.208 *V4*	**Mobilitätsmanagement** Die Gemeinden Biel, Aegerten, Brügg, Nidau, Ipsach und Meinisberg haben ein Mobilitätsmanagement für die Pilotphase 2010/2011 realisiert.
371.209 *V21/24*	**Richtplan verkehrliche flankierende Massnahmen vfM zur A5** Der interkommunale Richtplan vfM wurde 2014 genehmigt und in Kraft gesetzt.

Massnahmen Siedlung und Landschaft

371.202 *S1-7*	**Richtplan Siedlung + Verkehr Agglo Biel** Die Massnahme ist **umgesetzt**. Der Richtplan Siedlung und Verkehr Agglomeration Biel wurde 2011 genehmigt und ab 2012 durch das RGSK Biel-Seeland ersetzt.
371.203 *S8*	**Lärmschutz Bahn und Strasse** An den Kantonsstrassen wurden die Lärmsanierungsmassnahmen **grösstenteils umgesetzt**. In Planung ist die Neugestaltung der Westachse Brüggmoos – Seevorstadt nach dem Verzicht auf die A5 Westumfahrung. Die entsprechenden Massnahmen wurden **in das AP5 aufgenommen** (vgl. Kapitel 0, C-Massnahmen Verkehr).

	Die Eisenbahn-Lärmsanierung wurde **umgesetzt**. Die baulichen Massnahmen (Lärmschutzwände und Schallschutzfenster) und die Lärmsanierung beim Rollmaterial wurden realisiert. Seit 2020 dürfen auf dem Schienennetz nur noch Güterwagen mit lärmarmer Bremsausrüstung verkehren.
371.204 *S9*	**Naherholungsraum Bielerseebucht** Die Massnahme wurde in das AP2/AP3 übernommen und ist in Umsetzung (siehe Kapitel 2.2.4, 0371.3.042).
371.205 *S10*	**Naherholungsraum Nidau-Büren-Kanal** Die Massnahme wurde in das AP2/AP3 übernommen und ist umgesetzt (siehe. Kapitel 2.2.4, 0371.3.043).

2.2.3 Massnahmen der 2. Generation

ARE-Code	Im Soll	grössere zeitliche Verzögerung (> 4 Jahre)
RGSK-Nr.	kleine zeitliche Verzögerung (< 4 Jahre)	Planungsstop / Sistierung

A-Massnahmen Verkehr

0371.2.003 *B 3*	**Schienengebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhaltestellen Busswil und Lyss)** Das Projekt für die Umgestaltung des Bahnhofs Busswil ist umgesetzt. Die Abstimmung mit den SBB (Unterführung und Perronanlagen) benötigte mehr Zeit.
0371.2.006 *B 5*	**Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Agglomeration Biel)** Die Busspur Heilmannstrasse in Biel wurde realisiert, die Sanierung des Kreuzwegkreisels (Ipsach/Nidau/Port) ist beschlossen.
0371.2.021 *B 11*	**Langsamverkehr: Reparatur von Hauptverkehrsstrassen (SBB-Unterführung Brüggstrasse, Biel)** Die Massnahme wurde aufgrund vertiefter Planungsarbeiten und veränderter Rahmenbedingungen angepasst und **in das AP5** (**A-Horizont) aufgenommen**: » BBS.FVV-Ü.15 Biel, SBB-Unterführung Brüggstrasse
0371.2.055 *B 11*	**Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Kreuzplatz** Die Umsetzung verzögert sich aufgrund der Abstimmung mit den vfM Ostast und weiterer Massnahmen im Umfeld. Geplanter Baubeginn: 2027.
0371.2.069	**Langsamverkehr A-Liste** (0371.2.050, 0371.2.052, 0371.2.064) Das Paket umfasst 9 Massnahmen und freie Mittel für weitere Massnahmen. 5 Massnahmen sind abgeschlossen, 4 Massnahmen in Planung. Die Umsetzung verzögert sich durch Abhängigkeiten von anderen Projekten, u.a. der Quartierentwicklung AGGLOlac (verworfen), der Velobahn Lyss-Biel (in Planung), dem Umbau des Bahnhofs Nidau (2023 abgeschlossen) und der Aufwertung des Dorfzentrums Evilard (2025 abgeschlossen).
0371.2.045 *B 7*	**Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben: Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss – Biel-/Hauptstrasse** Die Umgestaltung der Bielstrasse wurde 2018 termingerecht abgeschlossen**,** die Sanierung der Hauptstrasse mit leichter Verzögerung im Frühling 2022.
0371.2.065 *B 7/I*	**Korridor rechtes Bielerseeeufer – Teil: Ipsach** Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Ipsach wurde mit leichter Verzögerung im Frühling 2021 **abgeschlossen**.

B-Massnahmen Verkehr

0371.2.002 *B 2/I*	**Regiotram** Das Projekt für eine Tramverbindung zwischen dem rechten Bielerseeufer und dem ESP Bözingenfeld wurde 2015 von der Behördendelegation sistiert. Hauptgründe waren komplexe Abhängigkeiten am Bahnhof Biel, die hohen Kosten und damit verbunden die geringen politischen Erfolgsaussichten. Auch hat sich die Einschätzung des Nutzens der Tramverbindung verändert. Mit der Eröffnung des A5-Ostasts wurde die MIV-Reisezeit erheblich verkürzt. Das Regiotram hätte zwar eine umsteigefreie Ost-West-Verbindung ermöglicht, jedoch keine nennenswerte Verkürzung der ÖV-Reisezeit. Eine solche kann mit Buslinien besser und schneller erreicht werden. Die Agglomeration fokussiert deshalb auf den Ausbau und die Optimierung des Bahn- und Busangebots. Im städtischen Busnetz wurden in den letzten Jahren gestützt auf das Buskonzept Biel 2020 verschiedene Netzanpassungen und -erweiterungen realisiert. Die Analyse der Netzkapazitäten und erwarteten Nachfragenentwicklung hat gezeigt, dass das heutige Busnetz über Spielraum für erhebliche Kapazitätserhöhungen durch Taktverdichtungen oder grössere Fahrzeuge verfügt. Die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen und Veränderung des Modalsplits können auch ohne Regiotram erreicht werden. Bis 2022 wird das ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung erarbeitet. Darin wird auch geklärt, welche Rolle das Regiotram allenfalls als langfristige Option spielen kann (siehe Kapitel 0, 0371.4.002).
0371.2.004 *B 3/I*	**Abschnittweise Doppelspurausbau BTI** Der Infrastrukturausbau ist nötig, um Kapazität und Fahrplanstabilität auf der Linie Biel-Täuffelen zu erhöhen. Die Massnahme wurde im STEP 2035 nicht berücksichtigt und soll im STEP 2045 erneut beantragt werden. Sie wurde als Eigenleistung in das AP4 (BBS.ÖV-Ort.1) und mit einem **Dokumentationsblatt in das AP5 aufgenommen**: » BBS.ÖV-Nat.01 Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau
0371.2.007 *B 5*	**Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Lyss)** Die Massnahme wird im Rahmen der Sanierung der Ortsdurchfahrt realisiert (siehe 0371.2.045).
0371.2.047 *B 11*	**Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – 2. Bahnhofpassage Biel** Umsetzungsstand siehe Kapitel 2.2.4, C*-Massnahmen, 0371.3.022
0371.2.048 *B 11*	**Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – Bahnunterführung Lyss** Die Planung hat sich aufgrund der Abstimmung mit der Bahnhofs- und Zentrumsentwicklung in Lyss verzögert und wurde im AP3 erneut als B-Massnahme vereinbart. Umsetzungsstand siehe Kapitel 2.2.4, 0371.3.028.
0371.2.053 *B 11*	**Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – Teil: BGK Oberer Quai** Die Massnahme wurde im AP3 als A-Massnahme vereinbart. Umsetzungsstand siehe Kapitel 2.2.4, 0371.3.021.
0371.2.056 *B 11*	**Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Mett Zentrum** Die Massnahme wurde im AP3 als A-Massnahme vereinbart. Umsetzungsstand siehe Kapitel 2.2.4, 0371.3P.054.
0371.2.057 *B 11*	**Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Bahnhofstrasse** Umsetzungsstand siehe Kapitel 2.2.4, B-Massnahmen, 0371.3.025.

Massnahmen Verkehr ohne Mitfinanzierung

0371.2.001 *B 1*	**Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität** Das 2010 eingeführte Mobilitätsmanagement wird von den Gemeinden Biel, Aegerten, Brügg, Nidau und Ipsach bis 2014 weitergeführt. Die Gemeinde Lyss betreibt ein eigenes Mobilitätsmanagement.
0371.2.00 *B 4*	**Strassengebundener öffentlicher Verkehr** Mit dem kantonalen Angebotsbeschluss 2014-2017 wurden abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung Angebotsverdichtungen, Erweiterungen der Betriebszeiten und Netzoptimierungen realisiert.

🟢 0371.2.016 *B 8*	**Lokale Erschliessung / Verkehrsberuhigung** In der Stadt Biel und weiteren Gemeinden wurden zahlreiche Tempo-30-Zonen realisiert.
🟢 0371.2.017 *B 9*	**Parkierungsangebote / Parkierungsstandorte** In den Gemeinden des Agglomerationskerns mit Ausnahme von Port wurde die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung umgesetzt. In Biel wurden dezentrale oberirdische Parkplätze in Parkhäusern konzentriert.

Eigenleistungen Verkehr

🟢 0371.2.046 *B 7*	**Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben:** Die Umgestaltung des Marktplatzes als wichtiger Teil der Ortsdurchfahrt und Zentrumsentwicklung von Lyss wurde realisiert.
🟢 0371.2.054 *B 11*	**Langsamverkehr: Reparatur Quartier – Teil: Biel Altstadt/Untergasse** Die Massnahme wurde realisiert und dient als gutes Beispiel für die Umsetzung der Koexistenz in einem innerstädtischen Strassenraum.
🔴 0371.2.051 *B 11*	**Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen – Verbesserung/Umbau Bus Haltestelle Spitalzentrum** Auf die Massnahme wird verzichtet, da das Spitalzentrum nach Brügg verlegt wird und die Bushaltestelle abgestimmt auf die künftige Nutzung des Areals neu geplant werden muss.
🟢 0371.2.066 *B 11*	**Korridor rechtes Bielerseeufer – Teil: Mörigen** Die Massnahme wurde realisiert.
🟠 0371.2.067 *B 11*	**Korridor rechtes Bielerseeufer – Teil: Sutz** Die Umsetzung verzögert sich. Der Handlungsbedarf wird vom Kanton als nicht prioritär beurteilt.

Massnahmen Siedlung und Landschaft
Die Massnahmen wurden mit einer Ausnahme («Weiler», siehe unten) in das AP3 übernommen. Der Umsetzungsstand wird in Kapitel 2.2.4 erläutert.

🟢 0371.2.035 *A 10*	**Weiler** Die Regelungen zum Umgang mit Weilern sind im kantonalen Richtplan behördenverbindlich verankert. Auf die Massnahme kann verzichtet werden.

2.2.4 Massnahmen der 3. Generation

ARE-Code	🟢 Im Soll	🟠 grössere zeitliche Verzögerung (> 4 Jahre)
RGSK-Nr.	🟡 kleine zeitliche Verzögerung (< 4 Jahre)	🔴 Planungsstop / Sistierung

A-Massnahmen Verkehr

🔴 0371.3.021 *LV-N-2*	**Oberer Quai** Die Massnahme umfasst einen Teil der wichtigen durchgehenden Fuss- und Veloverbindung von der Taubenlochschlucht bis zum Seeufer (Mittelachse Biel). Sie ist in Planung, kann aber nicht fristgerecht realisiert werden (**Abstandnahme AP3**). Die Massnahme wurde aufgrund vertiefter Abklärungen und veränderter Rahmenbedingungen angepasst, auf den gesamten Oberen Quai zwischen Zentralplatz und Schleusenweg erweitert und **in das AP5 (A-Horizont) aufgenommen**: » BBS.MIV-Auf.18 Biel, Neugestaltung Oberer Quai, Abschnitt Zentralplatz – Schleusenweg (

0371.3P.053	**Paket Langsamverkehr A-Liste** (0371.3.020, 0371.3.030, 0371.3.031) Das Paket umfasst fünf Massnahmen, die nur teilweise fristgerecht umgesetzt werden können: Wichtigste Massnahme ist die **Veloverbindung Port – Nidau – Biel Zentrum** zur Anbindung der südlichen Agglomeration an Bahnhof und Zentrum Biel. Sie umfasst mehrere Abschnitte mit unterschiedlichen Strasseneigentümern. Der Abschnitt Unterführung Alfred-Aebi-Strasse (Biel) wird 2025 realisiert. Die weiteren Abschnitte wurden im Rahmen der Planung Velobahn Ipsach - Nidau - Biel überprüft und angepasst. Folgende Massnahmen wurden **in das AP5 aufgenommen**: » BBS.FVV-Ü.17.03 Biel, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Verresiusplatz bis Kreisel Gurnigelstrasse (A-Horizont) » BBS.FVV-Ü.17.04 Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Kanalbrücke (A-Horizont) » BBS.FVV-Ü.18.03 Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Zihlbrücke (ASm-Brücke) (B-Horizont) » BBS.FVV-Ü.18.04vNidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Keltenstrasse / Bielstrasse – Alfred-Aebi-Strasse (B-Horizont) Für die Fuss- und Veloverbindung Bellmund-Hermrigen erfolgt der Baubeginn im Frühling 2025. Die Massnahme Veloführung Schlössli-Twann kann nicht fristgerecht umgesetzt werden. Die Erfüllung der Normen ist anspruchsvoll und seitens ASTRA besteht keine Planungsabsicht für den Abschnitte auf der A5. Es wurde eine neue Planung unter Einbezug von Kanton und ASTRA eingeleitet. Dabei sind auch die Folgerungen aus der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West zu berücksichtigen, die im Sommer 2025 vorliegt. Der Realisierungszeitpunkt ist offen. Auf die Veloverbindung Schlosspark - Dr. Schneiderstrasse (Nidau) wird vorläufig verzichtet. Der neue Fuss- und Veloweg stand im Zusammenhang mit der Arealentwicklung AGGLOlac (0371.3.033), die nicht realisiert wird. Für die weiteren Massnahmen (Plätze und Aufenthaltsbereiche sowie Veloparkierung) sind einzelne Projekte in Planung.
0371.3P.054	**Paket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum A-Liste** (0371.3.024, 0371.3.026) Das Paket enthält zwei Massnahmen in Biel (Aufwertung Mett Zentrum und Aufwertung Beaumontquartier), die 2025 abgeschlossen werden.

B-Massnahmen Verkehr

0371.3.025 *LV-N-6*	**Bahnhofstrasse Biel** Die Massnahme wurde im AP4 (B-Horizont) eingereicht und vom Bund auf C-Horizont abgeändert. Die Umsetzung verzögert sich, da nach der Abschreibung des Projekts A5 Westumfahrung mit dem Anschluss Bienne Centre zuerst ein neues Konzept für das Bahnhofsgebiet erarbeitet werden musste. Nach Vorliegen des Nutzungskonzepts Bahnhofgebiet wurde die Massnahme **in das AP5 aufgenommen**, siehe Kapitel 0, C-Massnahmen Verkehr, 0371.4.063.
0371.3.028 *LV-N-8*	**Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord** Die Massnahme wurde im AP4 (B-Horizont) eingereicht und vom Bund auf C-Horizont abgeändert. Das Projekt wurde in die Bahnhofs- und Zentrumsentwicklung von Lyss integriert und 2020 im Städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss verankert. Die Realisierung ist für 2028 vorgesehen, abgestimmt auf die Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Die Massnahme wurde in das AP5 aufgenommen, siehe Kapitel 0, C-Massnahmen Verkehr, 0371.4.036
0371.3.055	**Paket Langsamverkehr B-Liste** Das Paket umfasst die Querung des Güterbahnareals Biel mit einer Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr. Gestützt auf den Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel wurde die Massnahme **zurückgestellt**. Der Realisierungszeitpunkt ist offen.

0371.3.057	**Paket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum B-Liste** Die Massnahmen auf der Kantonsstrasse am rechten Bielerseeufer wurden neu priorisiert und in das AP4 aufgenommen.
0371.3.009 *ÖV-Str-2*	**Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung** Die Massnahmen wurden in Gesamtprojekte für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Nidau und der Bernstrasse Biel/Nidau integriert und in das AP4 aufgenommen.
0371.3.015 *NM-VM-3* 0371.3.056	**Verkehrsmanagement Agglomeration Biel** **Paket Verkehrsmanagement B-Liste** Das Verkehrsmanagement wurde von Kanton und Stadt weiterentwickelt und in einem Steuerungskonzept konkretisiert. Die Massnahme wurde in das AP4 (A- und B-Horizont) aufgenommen.

C*-Massnahmen Verkehr

0371.3.022 *LN-N-3*	**2. Bahnhofpassage Biel** Eine von der Stadt Biel und den SBB erarbeitete Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass die Unterführung ein kritisches Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist und komplexe Abhängigkeiten von den Bahnanlagen (SBB und BTI) bestehen. Die Massnahme wird **zurückgestellt** und im Rahmen der laufenden Bahnhofplanung überprüft.
0371.3.027 *KM-B-3*	**Ausbau Veloparking Walserplatz** Das Vorhaben wurde mit den weiteren Massnahmen im Bahnhofgebiet abgestimmt und **in das AP5 (B-Horizont) aufgenommen**: » BBS.FVV-Ü.18.06 Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd

Massnahmen Verkehr ohne Mitfinanzierung

0371.3.001 *NM-VM-1*	**Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität** Das Mobilitätsmanagement wurde von den Gemeinden Biel, Brügg, Ipsach und Port bis 2018 weitergeführt. Ab 2020 wurde die Trägerschaft auf die gesamte Agglomeration Biel ausgeweitet. Die Gemeinde Lyss betreibt ein eigenes Mobilitätsmanagement.
0371.3.002 *NM-VM-2*	**Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast** Mit dem Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast wurden eine Strategie und Massnahmen erarbeitet, um die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes nach Eröffnung des A5 Ostasts 2017 und bis zur–damals für 2032 erwarteten – Inbetriebnahme der A5 Westumfahrung sicherzustellen. Die Umsetzung wurde von Kanton, Region und Gemeinden finanziert und 2020 abgeschlossen.
0371.3.007 *ÖV-W-1*	**ÖV-Knoten Bahnhof / Masterplan Biel** Die Projektorganisation zur Koordination der Siedlungs- und Verkehrsprojekte im Umfeld des Bahnhofs Biel wurde 2017 unter Leitung der Stadt Biel eingesetzt. Es handelt sich um eine Daueraufgabe.
0371.3.008 *ÖV-Str-1*	**Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Weiterentwicklung Busangebot** Mit dem kantonalen Angebotsbeschluss 2018-2021 wurde die Umsetzung des Buskonzepts Biel 2020 in zwei Etappen realisiert.
0371.3.018 *NM-PP-1*	**Parkierungsangebote / Parkierungsstandorte** 2020 wurde der Bedarf für eine gemeindeübergreifende Abstimmung der Parkplatzbewirtschaftung abgeklärt. Abstimmungsbedarf besteht hauptsächlich zwischen Biel und Nidau. Die Region hat einen regelmässigen Informationsaustausch zur Parkraumbewirtschaftung unter den Gemeinden des Agglomerationskerns initiiert.

Massnahmen Siedlung und Landschaft

0371.3.019 *S10*	**Verkehrsintensive Vorhaben** Seit 2005 verhindert die Lenkung und Beschränkung von verkehrsintensiven Vorhaben (ViV) durch den Richtplan ViV Agglomeration Biel, dass grössere Verkehrserzeuger an ungeeigneten Standorten angesiedelt werden. Der Richtplan ViV wurde 2012 in den regionalen Richtplan (RGSK) überführt. 2018 wurde im kantonalen Richtplan das bisherige Fahrleistungsmodell durch Massnahmen zur gegenseitigen Abstimmung des Verkehrs mit der Siedlungsentwicklung und der Umweltbelastung abgelöst. Die Regelungen im regonalen Richtplan (RGSK) wurden entsprechend überarbeitet.
0371.3.032 *S1*	**Siedlungsflächenbedarf Wohnen** Als Folge der Revision des Raumplanungsgesetzes und des kantonalen Richtplans waren Neueinzonungen bis 2018 sistiert. Der für die einzelnen Gemeinden massgebende Baulandbedarf richtet sich den Vorgaben des kantonalen Richtplans. Die inhaltliche Koordination der Ortsplanungen wird laufend umgesetzt. Das Monitoring der Siedlungsentwicklung erfolgt vierjährlich im Rahmen der Aktualisierung des RGSK.
0371.3.033 *S2*	**Regionale Wohnschwerpunkte** Im AP2/AP3 wurden acht regionale Wohnschwerpunkte bezeichnet. Davon wurden sechs **realisiert**: » 01 Biel, Gaswerkareal » 02 Biel, Gygax-Areal » 03 Biel, Sägefeld » 06 Port, Lohn-Bellevue » 07 Täuffelen, Breitenfeld » 08 Lyss, Stigli-Spinsmatte Bei zwei Wohnschwerpunkten ist aufgrund aufwändigerer und längerer Planungsprozesse mit **leichter Verzögerung** zu rechnen: » 02 Biel, Gurzelen » 04 Biel, Bischofkänel Ost Beim Wohnschwerpunkt 05 Nidau, ExpoPark (AGGLOlac) kommt es zu einer **grösseren Verzögerung**. Das Projekt für ein neues Quartier mit Park am Seeufer wurde im März 2021 von den Stadtparlamenten Nidau und Biel abgelehnt.
0371.3.034 *S3*	**Kantonale Entwicklungsschwerpunkte / Regionale Arbeitsschwerpunkte** Im AP2 wurden sechs kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und zwei regionale Arbeitsschwerpunkte bezeichnet. Im AP3 wurde ein Arbeitsschwerpunkt ergänzt (Orpund, Industriezone West). Sämtliche Gebiete sind erschlossen und **umgesetzt oder in Umsetzung**. Der weitere Fortschritt ist abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung und von unternehmerischen Entscheiden. Vor allem in den grösseren Gebieten erfolgt die Entwicklung kontinuierlich über einen längeren Zeitraum. » **01 ESP Masterplan Bahnhof Biel**: weitgehend umgesetzt. Mit dem Switzerland Innovation Park und dem Campus der Berner Fachhochschule sind zwei Leuchtturmprojekte an idealer Lage im Bau. » **02 ESP Bözingenfeld (Biel)**: Der grösste ESP der Region entwickelt sich als sehr gut erschlossener Industriestandort und als Sportzentrum kontinuierlich weiter. Der ESP verfügt weiterhin über grosse Nutzungsreserven und Verdichtungspotenziale. » **04 ESP Lengnau**: umgesetzt. Die erste Etappe des neuen Produktionsstandorts von CSL Behring wird 2021 abgeschlossen. » **06 ESP Studengrien (Studen)**: weitgehend umgesetzt. Der heute als Fahrzeug-Logistik-Zentrum genutzte Teil des Areals verfügt über ein erhebliches Verdichtungspotenzial. » **07 ESP Bahnhof Lyss**: umgesetzt. Ein Baufeld ist noch nicht überbaut. » **08 ESP Grien Süd (Lyss)**: in Umsetzung. Es bestehen noch einzelne Nutzungsreserven. » **03 Arbeitsschwerpunkt Gurzelen (Biel)**: umgesetzt. Der neue Hauptsitz von Swatch wurde 2019 eingeweiht.

	» **05 Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos (Brügg)**: in Umsetzung. Mit dem Neubau für das Spitalzentrum Biel ist ein Vorhaben von kantonaler Bedeutung in Planung. Nach dem Verzicht auf die A5 Westumfahrung werden zudem neue Entwicklungspotenziale frei. » **11 Arbeitsschwerpunkt Industriezone West (Orpund)**: umgesetzt.
0371.3.035 *S4*	**Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten** Im AP2 wurden 24 Gebiete bezeichnet, die sich für künftige Siedlungserweiterungen (Einzonungen) eignen. Im AP3 wurden zwei Gebiete gestrichen und sechs neu aufgenommen. Neueinzonungen sollen jedoch erst in Betracht gezogen werden, wenn die Baulandreserven und Innenentwicklungspotenziale ausgeschöpft sind. Dies wurde umgesetzt. Seit 2015 wurde **kein Vorranggebiet eingezont**. Dazu trugen einerseits die restriktiven Einzonungsvorgaben des kantonalen Richtplans bei und andererseits das Bekenntnis der Gemeinden zur Innenentwicklung und zum bewussten Verzicht auf Siedlungserweiterungen.
0371.3.036 *S5*	**Regionale Zentralitätsstruktur** Die regionale Zentralitätsstruktur wurde im regionalen Richtplan (RGSK) festgesetzt und in den kantonalen Richtplan aufgenommen.
0371.3.037 *S6*	**Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen** Die Massnahme deckt sich weitgehend mit der regionalen Zentralitätsstruktur (0371.3.036). Mit dem Campus der Berner Fachhochschule im ESP Bahnhof Biel und dem Neubau des Spitalzentrums Biel im Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos sind zwei Einrichtungen von (über)kantonaler Bedeutung an idealen Standorten in Planung.
0371.3.038 *S7*	**Aufwertung und Erneuerung Quartiere** Die Massnahme wird von den Gemeinden im Rahmen von Quartier- und Arealplanungen kontinuierlich umgesetzt. Sie deckt sich im Wesentlichen mit der Verdichtung des Siedlungsgebiets (0371.3.039) und den regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkten (0371.3.033/034).
0371.3.039 *S8*	**Verdichtung des Siedlungsgebiets** Im AP3 wurden 31 Gebiete mit Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzial bezeichnet, die näher abzuklären sind. Die Massnahme ist **umgesetzt.** Die Gemeinden haben die Areale mit Nutzungspotenzialen identifiziert und planerische Massnahmen eingeleitet oder vorgesehen. Mehrere Gebiete in Biel und Nidau waren durch die Abhängigkeit von der A5 Westumfahrung Biel blockiert und können nach deren Aufgabe nun neu beplant werden. » **Biel**: In der Stadt Biel werden die Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenziale laufend im Rahmen von Quartier- und Arealplanungen ermittelt. » **Nidau**: Als Grundlage für die Revision der Ortsplanung wurde 2019 die «Potenzialstudie Siedlungsentwicklung nach innen» erarbeitet. Sie bezeichnet die Areale mit Nutzungspotenzialen, die in den nächsten Jahren realisiert werden sollen. » **Ipsach**: Als Grundlage für die Revision der Ortsplanung wurde 2019 ein Raumentwicklungskonzept erarbeitet, das die Areale mit Nutzungspotenzialen bezeichnet, die prioritär angegangen werden sollen. » **Port**: 2019 wurde der «Richtplan Ortsentwicklung» genehmigt, der die Areale mit Nutzungspotenzialen bezeichnet. Für den Portalbereich des geplanten Zubringers rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) wurde 2016 der Richtplan «Städtebauliche Begleitplanung Porttunnel» erarbeitet. » **Brügg**: Für das Areal «Ile de Brügg / Neubrück» ist eine Arealplanung in Vorbereitung. Für die Arbeitszone Brüggmoos wurde im Zusammenhang mit dem Spitalneubau eine Entwicklungsstrategie erarbeitet, die an geeigneten Lagen auch Wohnen und gemischte Nutzung vorsieht. » **Lyss**: Im Siedlungsentwicklungskonzept – Lyss 2035 (2018) wurden neun Areale mit Nutzungspotenzialen bezeichnet, die etappiert realisiert werden sollen. Mit dem Städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss (2021) wurde die Entwicklung und Verdichtung im Ortszentrum konkretisiert. Mehrere Areale sind aktuell in Planung.

0371.3.040 *L1*	**Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung** Im AP2 wurden wichtige Siedlungsgrenzen sowie Spielräume für die örtliche Siedlungsentwicklung bezeichnet. Aufgrund der Kritik des Bundes wurden im AP3 die Siedlungsbegrenzungen überarbeitet und auf die Spielräume für die örtliche Siedlungsentwicklung verzichtet. Die Siedlungsgrenzen von überörtlicher Bedeutung wurden 2012 im regionalen Richtplan (RGSK) festgesetzt.
0371.3.041 *L2*	**Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus** Im AP2 wurden Gebiete bezeichnet, die sich potenziell für Erholungs-, Freizeit- und touristische Angebote eignen. Die Massnahme verpflichtet die Gemeinden, den Planungsspielraum zu erhalten. Sie wurde 2012 im regionalen Richtplan (RGSK) verankert.
0371.3.042 *L3*	**Seeufergebiet** Die Massnahme ist in Umsetzung, bisher wurden realisiert: » Ökomorphologische Beschreibung und Bewertung der Seeufer als Grundlage für die strategische Revitalisierungsplanung » Erste Phase Richtplan Bieler Bucht » Entwicklungskonzept Seeufer (2024)
0371.3.043 *L4*	**Flussufer** Die Revitalisierung von Fliessgewässern wird durch Wasserbauträger laufend umgesetzt. Bisher wurden realisiert: » Wasserbaupläne Alte Aare, Hürligraben Mörigen, Orpundbach und Leugene » Schüssinsel Biel: Neubau Park und Revitalisierung Schüss » Nidau-Büren-Kanal Bereich Spärs (Port) » Unterhalts-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Naherholung und Landschaft Nidau-Büren-Kanal
0371.3.044 *L5*	**Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung** Im AP2 wurden die siedlungsprägenden Grünräume bezeichnet und die Gemeinden zu deren Erhaltung verpflichtet. Die Massnahme wurde 2012 im regionalen Richtplan (RGSK) behördenverbindlich festgesetzt und wird von den Gemeinden in der kommunalen Nutzungsplanung umgesetzt.
0371.3.045 *L6*	**Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiet** Im AP2 wurden Vorranggebiete Natur und Landschaft bezeichnet. Diese wurden im AP3 überarbeitet und durch Landschaftsschutzgebiete abgelöst. Die Gemeinden sind verpflichtet, die regionalen Landschaftsschutzgebiete in die kommunale Nutzungsplanung aufzunehmen. Die Massnahme wurde 2012 im regionalen Richtplan (RGSK) behördenverbindlich festgesetzt.
0371.3.046 *L7*	**Ökologische Landschaftsentwicklung** Bisher wurden realisiert: » Koordinationsstelle Natur und Landschaft » Regionaler Ersatzmassnahmenpool für ökologische Ersatzmassnahmen (REMP) » Biodiversitäts- und Artenförderungskonzepte Biel » Koordination und Eingabe von Massnahmen für die NFA Programmvereinbarungen 2020-2024 in den Bereichen Naturschutz und Landschaft
0371.3.047 *L10*	**Windenergie** Die Massnahme ist umgesetzt. Der regionale Richtplan Windenergie Biel-Seeland ist in Genehmigung.

2.2.5 Massnahmen der 4. Generation

ARE-Code	🟢 Im Soll	🟠 grössere zeitliche Verzögerung (> 4 Jahre)
RGSK-Nr.	🟡 kleine zeitliche Verzögerung (< 4 Jahre)	🔴 Planungsstop / Sistierung

A-Massnahmen Verkehr

🟢 0371.4.003 *BBS.ÖV-Str.2*	**Evilard, Wendeschlaufe Ortsbus Magglingen-Leubringen** In Planung, Baubeginn 2026
🟢 0371.4.004 *BBS.ÖV-Str.3*	**Biel, Fahrbahnhaltestellen zur Buspriorisierung** In Planung, Baubeginn 2026
🟢 0371.4.006 *BBS.ÖV-E.1*	**Biel, Umstellung Buslinie 2 und 5 auf batterieelektrischen Betrieb** In Planung, Baubeginn/Beschaffung 2026
🔴 0371.4.009 *BBS.KM-Mu.3*	**Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz** Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Lyss ist funktional eng mit der neuen Bahnunterführung Bahnhof Nord (BBS.FVV-Ü.06) verknüpft. Die Infrastrukturplanung seitens SBB und die Abstimmung mit der Gemeinde erfordern mehr Zeit als ursprünglich angenommen. Der Baubeginn kann deshalb nicht bis 2027 erfolgen (**Abstandnahme AP4**). Die Massnahme wurde **in das AP5 (A-Horizont) aufgenommen**: » BBS.KM-Mu.03 Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz
🟢 0371.4.037 *BBS.LV-Ü.9*	**Brügg, Netzlücke Querung A6** In Planung, Baubeginn 2027
🟢 0371.4.066 *BBS.MIV-Auf.8*	**Biel, Neugestaltung Bözingenstrasse, Abschnitt Falkenstrasse bis Gutenbergstrasse** In Planung, Baubeginn 2026
🟢 0371.4.067 *BBS.MIV-Auf.9*	**Biel, Neugestaltung Mettstrasse, Abschnitt Bushaltestelle Piasio bis Mühlestrasse** In Planung, Baubeginn 2026
🟢 0371.4.079 *BBS.NM-VM.3*	**Biel, Erweiterung Parkleitsystem** In Planung, Baubeginn 2026
🟢 0371.4.135 *BBS.LV-Ü.1*	**Fuss- und Veloverkehr, Paket LV A-Liste (pauschale Bundesbeiträge)** (0371.4.014-025 und 0371.4.027) Das Paket umfasst 13 Massnahmen für die mit einer Ausnahme mit einem fristgerechten Baubeginn bis Ende 2027 gerechnet wird. Bei der Veloverbindung Biel-Evilard (0371.4.027) wurde im Rahmen der Detailplanung festgestellt, dass die Massnahme nicht wie vorgesehen (teilweise durch Waldgebiet) realisiert werden kann. Es musste eine andere Routenführung festgelegt werden. Die Massnahme wurde überarbeitet und **in das AP5 (A-Horizont) aufgenommen**: » BBS.FVV-Ü.14 Veloweg Biel Beaumont – Evilard
🟢 0371.4.137 *BBS.MIV-Auf.2*	**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum, Paket Aufw. Str. A-Liste (pauschale Bundesbeiträge)** (0371.4.041-061) Das Paket umfasst 21 Massnahmen für die mit einer Ausnahme mit einem fristgerechten Baubeginn bis 2027 gerechnet wird. Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt Nidau (0371.4.055) verzögert sich infolge der Abstimmung mit der Neugestaltung der Westachse Brüggmoos – Seevorstadt. Die Massnahme wurde **in das AP5 (A-Horizont) aufgenommen**: » BBS.MIV-Auf.20.04 Nidau, Aufwertung Ortsdurchfahrt
🟢 0371.4.136 *BBS.NM-VM.1*	**Verkehrsmanagement, Paket VM A-Liste (pauschale Bundesbeiträge) (**0371.4.075, 0371.4.076) Das Paket umfasst 2 Massnahmen, für die mit einem fristgerechten Baubeginn bis 2027 gerechnet wird.

B-Massnahmen Verkehr

0371.4.007 *BBS.ÖV-E.2*	**Biel, Umstellung Buslinien 6 und 8 auf batterieelektrischen Betrieb** Die Massnahme wurde weiterentwickelt und **in das AP5 (A-Horizont) aufgenommen**: » BBS.ÖV-E.02 Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Biel/Lyss
0371.4.138 *BBS.LV-Ü.2*	**Fuss- und Veloverkehr, Paket LV B-Liste** Das Paket umfasst sieben Massnahmen, wovon drei weiterentwickelt und **in das AP5 aufgenommen** wurden: » BBS.FVV-Ü.17.05 Veloverbindung Bellmund-Nidau (A-Horizont) » BBS.FVV-Ü.17.10 Veloweg Dotzigen – Scheuren (A-Horizont) » BBS.FVV-Ü.18.06 Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd (B-Horizont) Eine Massnahme wurde bereits realisiert. Auf eine Massnahme wird verzichtet, und zwei Massnahmen wurden zurückgestellt.
0371.4.140 *BBS.MIV-Auf.10*	**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum, Paket Aufw. Str. B-Liste** Das Paket umfasst zwei Massnahmen, die weiterentwickelt und **in das AP5 aufgenommen** wurden: » BBS.MIV-Auf.20.08 Lyss, Viehmarktplatz (A-Horizont) » BBS.MIV-Auf.21.04 Lyss, Industriering (B-Horizont)
0371.4.139 *BBS.NM-VM.2*	**Verkehrsmanagement, Paket VM B-Liste** Das Paket umfasst zwei Massnahmen, die gestützt auf das Konzept Verkehrsmanagement Region Biel (Grobstudie 2024) weiterentwickelt und **in das AP5 (A-Horizont) aufgenommen** wurden: » BBS.NM-VM.05.01 VM Agglomeration Biel, Zone A (Biel, Nidau) » BBS.NM-VM.05.02 VM Agglomeration Biel, Zonen B/C (Nidau, Ipsach, Port, Brügg) » BBS.NM-VM.05.03 VVM Agglomeration Biel, Zone E/F (Pieterlen, Biel Taubenloch)

C-Massnahmen Verkehr

0371.4.012 *BBS.KM-Mu.6* 0371.4.063 *BBS.MIV-Auf.5*	**Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz 1. Etappe** **Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse, unterer Teil** Die Massnahmen wurden gestützt auf das Nutzungskonzept Bahnhofgebiet weiterentwickelt und mit Massnahmen im Umfeld abgestimmt. Vier Massnahmen wurden **in das AP5 aufgenommen**: » BBS.MIV-Auf.14 Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz (A-Horizont) » BBS.MIV-Auf.15 Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse Süd inkl. General-Guisan-Platz (A-Horizont) » BBS.MIV-Auf.16 Biel, Neugestaltung Johann-Verresius-Strasse (A-Horizont) » BBS.MIV-Auf.05 Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse, oberer Teil zwischen Guisanplatz und Zentralplatz (B-Horizont)
0371.4.026 *BBS.LV-Ü.1.16*	**Veloverbindung La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz** Die Massnahme wurde weiterentwickelt und **in das AP5 (A-Horizont) aufgenommen**: » BBS.FVV-Ü.17.06 Veloweg La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz (
0371.4.035 *BBS.LV-Ü.5*	**Biel, Verbindung Mühleweg-Bahnhof Süd (Passerelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse)** Die Massnahme wurde gestützt auf das Nutzungskonzept Bahnhofgebiet weiterentwickelt und **in das AP5 (B-Horizont) aufgenommen**: » BBS.FVV-Ü.05 Biel, Fuss- und Veloweg Mühlefeldweg - Bahnhof Süd (Passerelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse)
0371.4.036 *BBS.LV-Ü.6*	**Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord** Die Massnahme wurde in Abstimmung mit den SBB weiterentwickelt und **in das AP5 (B-Horizont) aufgenommen**: » BBS.FVV-Ü.06 Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord

0371.4.038 *BBS.LV-Ü.10*	**Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal** Die Massnahme wurde mit der Erschliessung des neuen Regionalspitals in Bürgg und mit der Velobahn Lyss – Biel abgestimmt und **in das AP5 (B-Horizont) aufgenommen**: » BBS.FVV-Ü.10 Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal
0371.4.062 *BBS.MIV-Auf.4*	**Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse** Die Massnahme wurde weiterentwickelt und erweitert. Zwei Massnahmen wurden **in das AP5 (A-Horizont) aufgenommen**: » BBS.MIV-Auf.04 Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz - Spitalstrasse » BBS.MIV-Auf.17 Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Spitalstrasse - Seeufer
0371.4.064 *BBS.MIV-Auf.6*	**Biel/Nidau, BGK Bernstrasse** Die Westachse Brüggmoos – Seevorstadt (Bernstrasse – Aarbergstrasse – Ländtestrasse) wird neugestaltet. Grundlage bilden die Ergebnisse eines Studienauftrags mit partizipativem Prozess (Konzept «Rue de caractères»). Gestützt darauf wurde die Neugestaltung in vier Abschnitte gegliedert, die **in das AP5 aufgenommen** wurden: » BBS.MIV-Auf.06 Biel/Nidau, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Brüggmoos - Guido-Müller-Platz (Bernstrasse) (A-Horizont) » BBS.MIV-Auf.13 Biel, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Guido-Müller-Platz - Rousseauplatz (Aarbergstrasse) (B-Horizont) » BBS.MIV-Auf.21.01 Biel, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Rousseauplatz - Unterer Quai (Ländterstrasse) (A-Horizont) » BBS.MIV-Auf.21.02 Biel, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Unterer Quai - Seevorstadt (Ländtestrasse) (A-Horizont)

Massnahmen Verkehr ohne Mitfinanzierung

0371.4.071 *BBS.MIV-Ü.1*	**Unfallschwerpunkt-Management (Black Spot Management, BSM), Agglomeration (Av)** Die systematische Analyse und Beseitigung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen ist eine Daueraufgabe der Strasseneigentümer.
0371.4.001 *BBS.ÖV-Ort.1*	**Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau (AvE)** Der Doppelspurausbau zwischen Ipsach-Herdi und Biel ist die Voraussetzung für den 7,5-Minutentakt der ASm zwischen Ipsach und Biel. Die Agglomeration setzt sich zusammen mit dem Kanton dafür ein, dass der Doppelspurausbau in den STEP Ausbauschritt 2040/45 aufgenommen wird. Die Gemeinden und der Kanton sichern den Raumbedarf planerisch. Die Massnahme der nationalen Planung (Bahninfrastruktur) wird mit einem **Dokumentationsblatt in das AP5 aufgenommen:** BBS.ÖV-Nat.01
0371.4.002 *BBS.ÖV-Ort.2*	**Überprüfung Regiotram, Option neue ÖV-Achse Agglomeration Biel (AvE)** Die Massnahme ist abgeschlossen. 2023 haben Kanton, Region und Gemeinden entschieden, **auf eine Wiederaufnahme des Projekts Regiotram zu verzichten** und stattdessen auf den Ausbau des Bahn- und Busangebots zu fokussieren. Die strategischen Grundlagen dafür liefern das ÖV-Konzept 2035 und die Vision S-Bahn Biel 2045, die 2023 beschlossen wurden. Demnach sind im regionalen und städtischen Busnetz neue Linienführungen, neue Direktverbindungen und Taktverdichtungen geplant, die eine breitere Palette an Angebotsverbesserungen bieten und sich kostengünstiger, einfacher und flexibler umsetzen lassen als das Regiotram. Sie berücksichtigen auch, dass die Siedlungsentwicklung nicht mehr auf ein starkes Wachstum am rechten Bielerseeufer fokussiert, sondern auf die Verdichtung im Agglomerationskern. Für die Umsetzung der 1. Etappe des ÖV-Konzepts 2035 wurden vier Massnahmen **in das AP5 aufgenommen**: » BBS.ÖV-Str.04 Biel, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1 (A-Horizont)

	» BBS.ÖV-Str.05 Nidau, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1 (A-Horizont) » BBS.ÖV-Str.06 Studen/Busswil/Lyss, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1 (A-Horizont) » BBS.ÖV-Str.07 Biel, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 2 (A-Horizont)
0371.4.005 *BBS.ÖV-Ü.1*	**Studien zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung, Agglomeration (AvE)** Die Massnahme ist abgeschlossen. Neue Erschliessungen und Angebotsverbesserungen werden mit den Angebotsbeschlüssen 2022-2026 und 2027-2030 umgesetzt.
371.4.008 *BBS.KM-B.4*	**Ausbau Bikesharing-Angebot im Agglomerationskern (AvE)** In Planung, Umsetzung bis 2027
0371.4.010 *BBS.KM.Mu.4*	**Brügg, Gesamtkoordination, Bahnhof Brügg (AvE)** Die Koordination findet im Rahmen der Konferenz Agglomeration Biel statt.
0371.4.011 *BBS.KM.Mu.5*	**Biel, Gesamtkoordination Bahnhof Biel (AvE)** Wird im Rahmen der bestehenden Projektkoordination «Gesamtkoordination Bhf Biel-Bienne 2030» unter Leitung der Stadt Biel umgesetzt.
371.4.013 *BBS.KM.Mu.7*	**Nidau, Gesamtkoordination Bahnhof Nidau (AvE)** Die Koordination findet im Rahmen der Konferenz Agglomeration Biel statt.
0371.4.039 *BBS.LV-Ü.11*	**Regionale Koordinationsstelle Veloverkehr (AvE)** Die Geschäftsstelle der Region/Agglomeration fungiert als Koordinationsstelle, nimmt das Monitoring der Massnahmen wahr und berät die Massnahmenträger.
0371.4.040 *BBS.LV-Ü.12*	**Signalisations- und Kommunikationskonzept Velorouten (BvE)** Noch nicht begonnen.
0371.4.070 *BBS.MIV-U.1*	**N5 Umfahrung Biel, Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) und langfristige Lösung (AvE)** In Umsetzung. Im Rahmen der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West werden Zweckmässigkeit und Nutzen des Porttunnel und eines Juratunnels für die Netzlückenschliessung geprüft und alternativen Stossrichtungen gegenübergestellt. Die Ergenisse liegen Mitte 2025 vor.
0371.4.072 *BBS.MIV-E.3*	**N6 Biel-Bern, Verlegung und Ausbau Anschluss Studen (Zweckmässigkeitsstudie) (AvE)** Noch nicht begonnen, Umsetzung voraussichtlich nach 2027.
0371.4.073 *BBS.NM-W.1*	**Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel (AvE)** Das seit 2010 betriebene Mobilitätsmanagement wurde 2021 eingestellt. Ausschlaggebend war der geringe Nutzen und die hohen Kosten für das auf die Agglomeration Biel beschränkte Programm. Auf Initiative des Kantons Bern wird seit 2023 die Zusammenarbeit im Bereich Mobilitätsmanagement zwischen den kantonalen Fachstellen, den Regionen und Gemeinden intensiviert. Dabei steht eine durch den Kanton koordinierte überregionale Planung von weiteren Massnahmen wie Parkraumbewirtschaftung und -steuerung, Beratungsangebote, Kampagnen und alternative Mobilitätsformen wie Sharing im Vordergrund.
371.4.074 *BBS.NM-W.2*	**Verkehrsmonitoring Agglomeration Biel (AvE)** Ein Monitoring- und Controllingkonzept für die Agglomeration Biel/Lyss wurde erarbeitet. Die ersten Verkehrserhebungen wurden 2024 durchgeführt und sollen vierjährlich wiederholt werden. Die Federführung liegt bei der Region.

Massnahmen Siedlung und Landschaft

Die nachfolgen aufgeführten Massnahmen Siedlung und Landschaft sind in Planung bzw. Umsetzung. Es kann aus heutiger Sicht davon ausgegangen werden, dass sie bis 2028 umgesetzt sind.

0371.4.083 *BBS.L-Gr.2*	**Lyss, Stadtpark (As)**
0371.4.084 *BBS.L-Gr.3.1*	**Brügg, Uferpark und Erlenpark, Abschnitt 1, Unterhalb Wasserkraftwerk bis Familiengärten (As)**
0371.4.085 *BBS.L-Gr.3.2*	**Brügg, Uferpark und Erlenpark, Abschnitt 2, Entlang Familiengärten (As)**
0371.4.086 *BBS.L-Gr.3.3*	**Brügg, Uferpark und Erlenpark, Abschnitt 3, Uferpark/Erlenpark (As)**
0371.4.087 *BBS.L-Ü.1*	**Seeufergebiet, Agglomeration (As)**
0371.4.088 *BBS.L-Ü.3*	**Landschaftliche Aufwertung, Agglomeration (As)**
0371.4.089 *BBS.L-Ü.4*	**Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss, Agglomeration (As)**
0371.4.090 *BBS.L-Ü.6*	**Ökologische Landschaftsentwicklung (As)**
0371.4.092 *BBS.S-UV.1.2*	**Gurzelen (As)**
0371.4.094 *BBS.S-UV.1.4*	**Drahtwerke Taubenloch (As)**
0371.4.098 *BBS.S-UV.1.8*	**Quartierzentrum Geyisried (As)**
0371.4.115 *BBS.S-UV.1.25*	**Areal Hauptstrasse (As)**
0371.4.134 *BBS.L-Ü.5*	**Aufwertung historischer Bauten im Jura (As)**

2.3 Folgerungen

» Die Erfahrungen mit den umfangreichen Massnahmenpaketen der AP1 und AP2 haben gezeigt, dass der Fokus verstärkt auf die Umsetzung gelegt werden muss. Der Kanton Bern und die Städte Biel und Nidau sind bestrebt, zusätzliche personelle Ressourcen zur Verfügung zu stellen, um die Umsetzung voranzutreiben. Die Region beabsichtigt, die Gemeinden bei komplexen und gemeindeübergreifenden Massnahmen verstärkt zu unterstützen. Dafür wurden zusätzliche Ressourcen bereitgestellt und u.a. eine Koordinationsstelle Veloverkehr eingerichtet.

» Im AP3 waren Massnahmen enthalten, die rückblickend nicht den nötigen Konsolidierungs- und Reifegrad aufwiesen. Entsprechend mässig ist der Umsetzungsstand. Für das AP4 wurden die Lehren gezogen und die Anforderung an den Reifegrad erhöht und die Konsolidierung mit den Massnahmenträgern verbessert. Der Zwischenstand der AP4-Massnahmen lässt darauf schliessen, dass diese Bestrebungen zielführend waren.

» Bei der oft langjährigen Entwicklung von Schlüsselgebieten, insbesondere Verkehrsdrehscheiben, müssen vielfältige Nutzungsansprüche, unterschiedliche Interessenlagen von Projektträgern und komplexe Abhängigkeiten bewältigt werden. Dazu ist eine übergeordnete, neutrale Projektkoordination hilfreich. Im AP4 wurden entsprechende Koordinationsmassnahmen vorgesehen.

» Die AP2 und AP3 enthielten eine Reihe von Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die behördenverbindlich im regionalen Richtplan (RGSK) bzw. im kantonalen Richtplan verankert sind. Diese Doppelspurigkeiten sind unnötig und können reduziert werden. Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die bereits im RGSK verankert sind, werden künftig nicht mehr als Massnahmen in das AP aufgenommen.

» Für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms müssen neue konzeptionelle Grundlagen erarbeitet werden, insbesondere in den Bereichen Freiraumplanung, Parkraummanagement, Wirtschaftsverkehr und Fussverkehr.

3 Situations- und Trendanalyse

3.1 Einbettung und Struktur der Agglomeration Biel/Lyss

3.1.1 Die Agglomeration im nationalen Kontext

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

Diese Mehrfachausrichtung an der Sprachgrenze ist eine wesentliche Standortqualität des Lebens- und Wirtschaftsraums. Die grossräumige Einbettung ist im Raumkonzept Schweiz ablesbar (Abbildung 5). Die Agglomeration Biel/Lyss ist Teil des funktionalen Handlungsraums «Hauptstadtregion Schweiz» mit engen Beziehungen zum Handlungsraum «Jurabogen». Biel als grossstädtisches und Lyss als kleinstädtisches Zentrum sind ihre funktionalen Hauptorte.

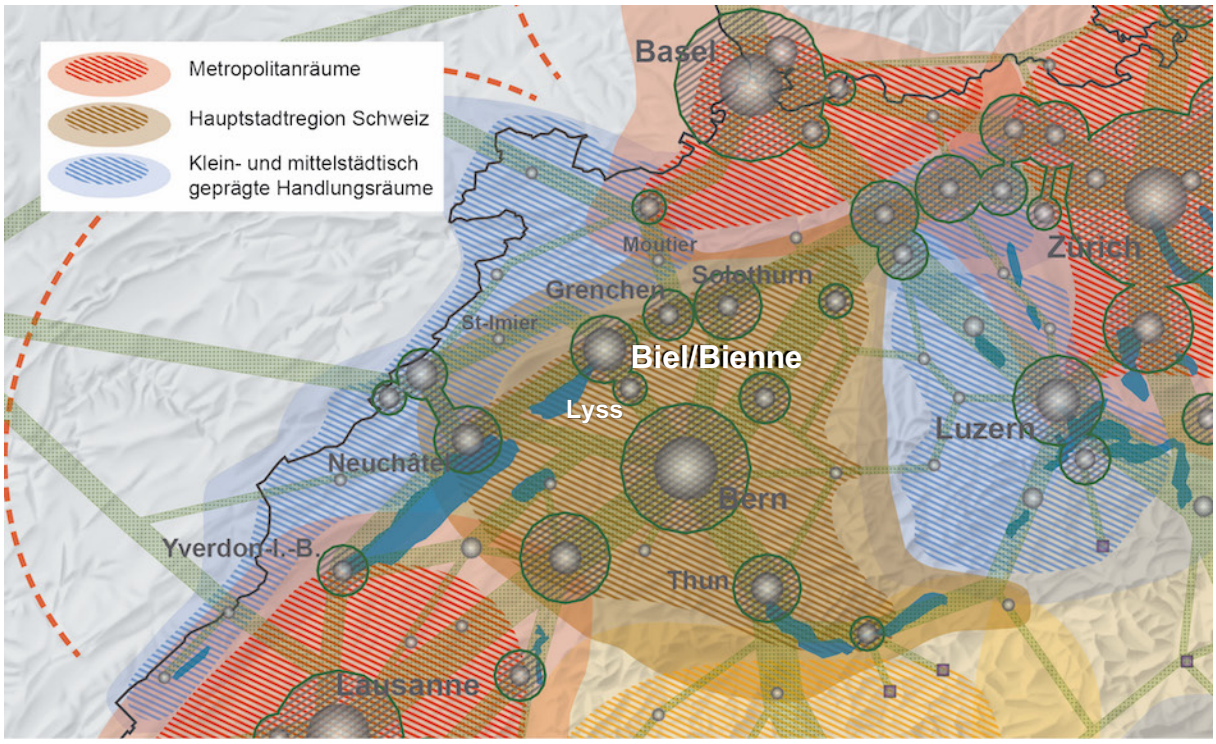
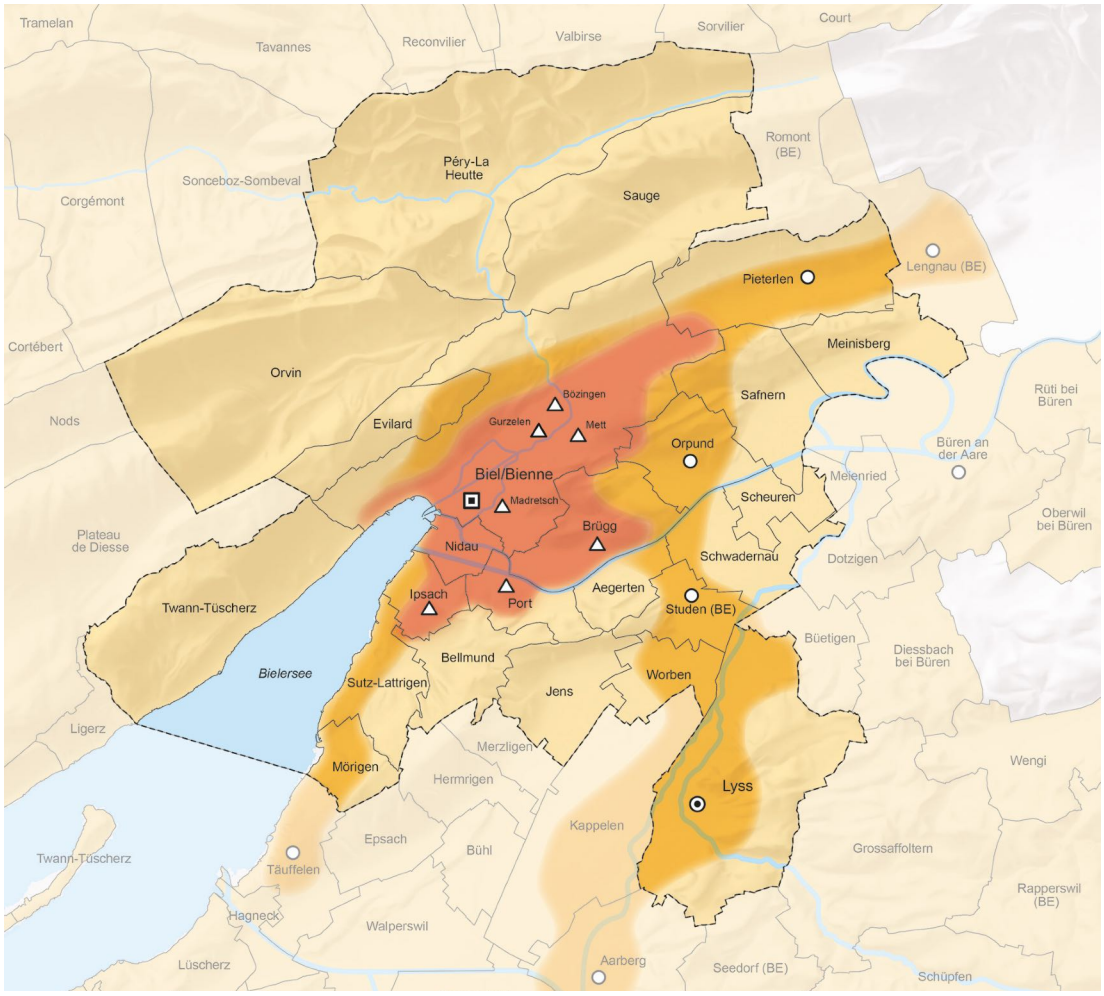


Abbildung 5 **Ausschnitt Raumkonzept Schweiz**

3.1.2 Raumtypen und Zentralitätsstufen

Der kantonale Richtplan unterscheidet vier Raumtypen und vier Zentralitätsstufen. Im Agglomerationsprogramm Biel/Lyss werden die vier Raumtypen zu drei zusammengefasst. Die vier Zentralitätsstufen werden mit einer weiteren Stufe von Orts- und Quartierzentren im Agglomerationskern ergänzt (Abbildung 6).



Raumtyp	Agglomerationsprogramm	Kantonaler Richtplan	Gemeinde
	Agglomerationskern	Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	Biel, Brügg, Ipsach, Nidau, Port
	Agglomerationsachsen	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	Aegerten, Evilard, Lyss, Mörigen, Orpund, Pieterlen, Studen, Sutz-Lattrigen, Worben
	Ländlicher Siedlungsraum	Zentrumsnahe ländliche Gebiete	Bellmund, Jens, Meinisberg, Péry-La Heutte, Safnern, Sauge, Scheuren, Schwadernau, Twann-Tüscherz
		Hügel- und Berggebiete	Orvin
Zentrum	**Agglomerationsprogramm**	**Kantonaler Richtplan**	**Zentrum**
▣	Kantonales Zentrum	Kantonales Zentrum 2. Stufe	Biel
⦿	Regionales Zentrum	Regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung 3. Stufe	Lyss
○	Teilregionales Zentrum	Regionales Zentrum 4. Stufe	Orpund, Pieterlen, Studen
△	Orts- und Quartierzentrum im Agglomerationskern	–	Bözingen, Brügg, Gurzelen, Madretsch, Mett, Nidau, Ipsach, Port

Abbildung 6 **Raumtypen und Zentralitätsstufen**

3.2 Wohnbevölkerung und Beschäftigte

3.2.1 Wohnbevölkerung

Bisherige Entwicklung
Ende 2021 zählt die Agglomeration Biel/Lyss 124‘000 Einwohnende. 74‘000 Personen (60%) leben im Agglomerationskern, davon 55‘000 in der Stadt Biel. In den Gemeinden der Agglomerationsachsen leben rund 37‘000 Personen (30%), wovon der Grossteil in den regionalen Zentren Lyss, Orpund, Pieterlen und Studen wohnt. Rund 12‘000 Einwohnende (10%) leben im ländlichen Raum. Damit zeigt die Bevölkerungsverteilung eine klare räumliche Konzentration.

Von 2011 bis 2021 ist die Wohnbevölkerung um rund 11‘000 Personen (+9%) gewachsen. Damit hat das Bevölkerungswachstum gegenüber der Periode von 2001 bis 2011 (7%) leicht zugenommen. Das stärkste Wachstum verzeichnen die Gemeinden auf den Agglomerationsachsen (+17%) und dort insbesondere die Zentren Lyss, Orpund, Pieterlen und Studen (+19%). Die Gemeinden im Agglomerationskern und die ländlichen Gemeinden verzeichnen demgegenüber eine tiefere Wachstumsquote (+7%).

Trend
Gemäss den regionalisierten Bevölkerungsszenarien für den Kanton Bern (Szenario mittel) wird die Bevölkerung bis 2040 um rund 16‘500 Einwohnende wachsen (+13%). Im Unterschied zur bisherigen Entwicklung verlagert sich das Wachstum von den Agglomerationsachsen (+7%) in den Agglomerationskern (+17%). Im Agglomerationskern und in der Stadt Biel wird bis 2040 mit einem mehr als doppelt so hohen Wachstum gerechnet als bisher. Auch im ländlichen Raum wird ein deutlich höheres Wachstum als in der Vergangenheit prognostiziert (+10%).

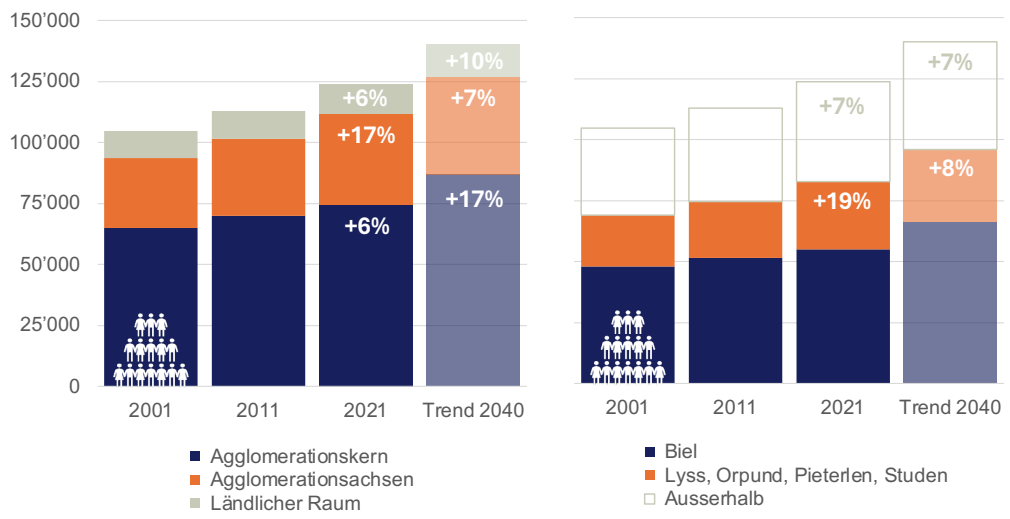


Abbildung 7 **Wohnbevölkerung: Entwicklung 2001 bis 2021 und Trendszenario 2040**
Datengrundlage: BFS - STATPOP (ab 2010) und ESPOP (bis 2009), Trend 2040: GVM Kanton Bern (vgl. Anhang 10.2)

3.2.2 Beschäftigte

Bisherige Entwicklung
Die Agglomeration Biel/Lyss zählt Ende 2020 rund 52 000 Beschäftigte. Rund 38'000 Personen (73%) arbeiten im Agglomerationskern, davon 32'000 in der Stadt Biel. Weitere 11'000 Arbeitsplätze (22%) befinden sich auf

den Agglomerationsachsen und davon der grösste Teil in den vier Zentrumsgemeinden Lyss, Orpund, Pieterlen und Studen. 5 Prozent der Beschäftigten arbeiten im ländlichen Raum.
Von 2011 bis 2020 hat die Zahl der Beschäftigten um rund 2‘000 Personen (+4%) zugenommen. Damit hat sich das Wachstum der Beschäftigten gegenüber der Periode von 2001 bis 2011 (+6%) verlangsamt. Insgesamt ist die Zunahme der Beschäftigten nur halb so gross wie jene der Bevölkerung im gleichen Zeitraum. Das deutet darauf hin, dass das mehr Beschäftigte ausserhalb der Agglomeration Biel/Lyss arbeiten.

Trend
Zur künftigen Entwicklung der Beschäftigten gibt es keine verlässlichen Aussagen. Sie ist abhängig von der konjunkturellen Entwicklung, den künftigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und unternehmerischen Entscheiden. Gemäss Prognosen arbeiten im Jahr 2040 rund 56'000 Personen in der Agglomeration Biel/Lyss. Das entspricht einer Zunahme von 5'000 Beschäftigten (9%). Im Gegensatz zur bisherigen Entwicklung nimmt die Zahl der Beschäftigten auf den Agglomerationsachsen (+11%) und im ländlichen Raum (+19%) deutlich zu. Während sich der Anstieg in den Zentren Orpund, Pieterlen und Studen fortsetzt, wird in Lyss ebenfalls wieder eine deutliche Zunahme der Beschäftigten erwartet. Im Agglomerationskern und in der Stadt Biel bleibt die Zahl der Beschäftigten stabil.

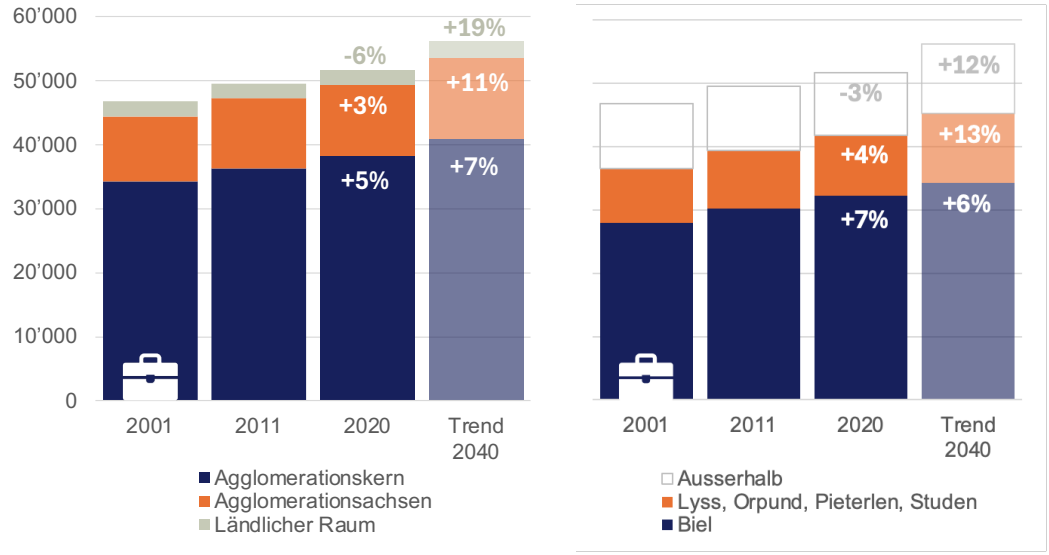


Abbildung 8 **Beschäftigte: Entwicklung 2001 bis 2021 und Trendszenario 2040**
Datengrundlage: BFS – BZ (2001) und BFS – STATENT (ab 2011), Trend 2040: GVM Kanton Bern (vgl. Anhang 10.2)

Folgerung
- Die Konzentration des Bevölkerungswachstums im Agglomerationskern und in den Zentrumsgemeinden entspricht der Zielsetzung des Agglomerationsprogramms.
- Die Prognose für die Bevölkerungsentwicklung bis 2040 ist gegenüber dem AP4 tiefer (-2.5%). Dies erhöht die Chancen, den grössten Teil des Wachstums im Agglomerationskern aufzunehmen. Das im AP4 angestrebte verstärkte Wachstum auf den Agglomerationsachsen muss weniger forciert werden.
- Die Beschäftigten konzentrieren sich noch stärker als die Wohnbevölkerung im Agglomerationskern und in der Stadt Biel.
- Die Erschliessung von Arbeitsplatzgebieten mit dem öffentlichen Verkehr und die Ansiedlung von Arbeitsplätzen im Umfeld von Bahnhaltestellen gewinnen damit weiter an Bedeutung.
- Auch künftig ist mit einem deutlichen Wachstum zu rechnen. Um dieses zu bewältigen, braucht es ein attraktives und effizientes Gesamtverkehrssystem.

3.3 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

3.3.1 Bevölkerungsdichte und ÖV-Erschliessung

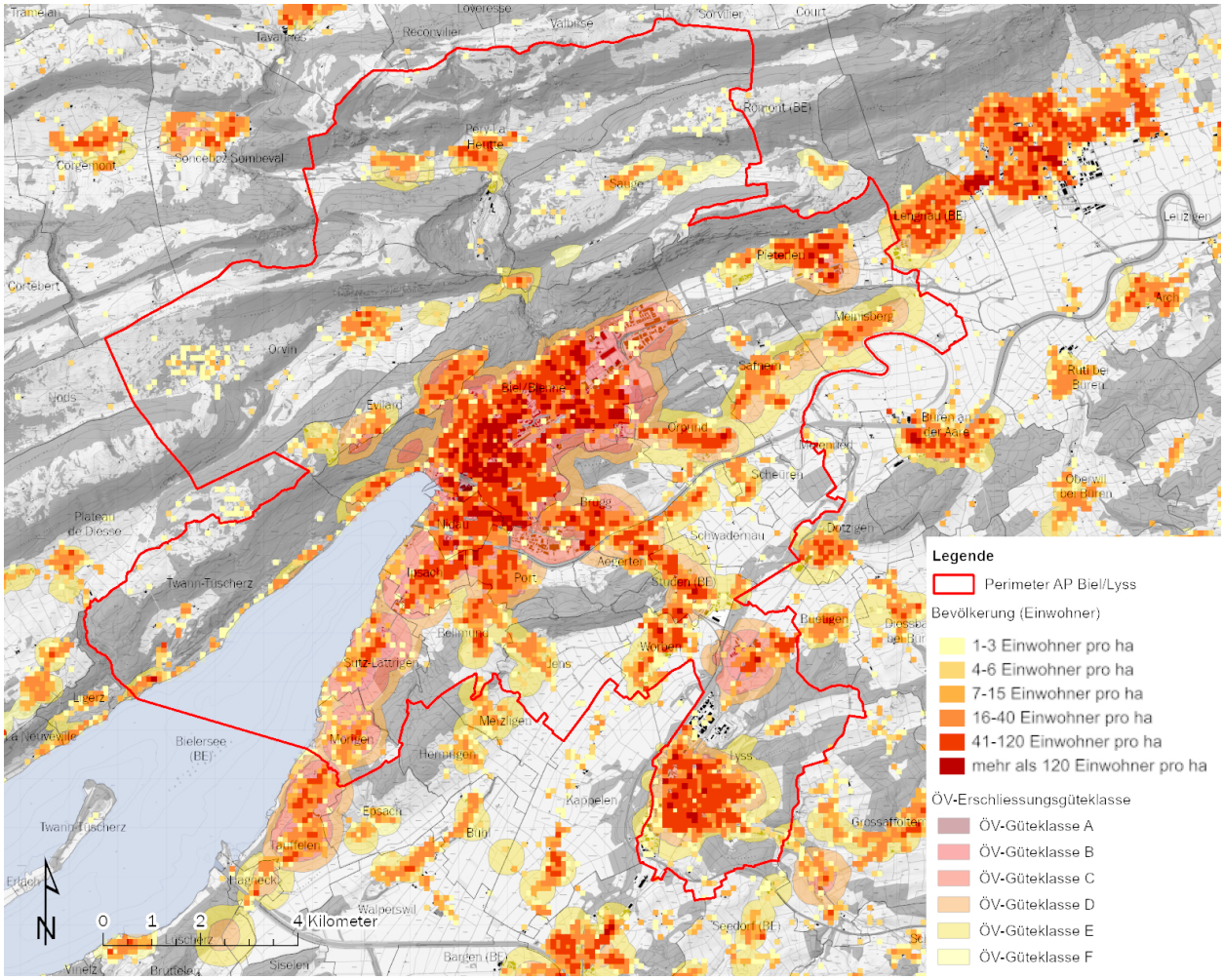


Abbildung 9 **Bevölkerungsdichte und kantonale ÖV-Erschliessungsgüte**[6]
Bevölkerungsstatistik: Einwohner (Bundesamt für Statistik BFS), Stand 2022
Öffentlicher Verkehr © Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern, Stand 2024

Abbildung 9 zeigt, dass die Wohngebiete der Agglomeration vergleichsweise gut mit dem ÖV erschlossen sind:

» Der Agglomerationskern und das Nebenzentrum Lyss weisen eine hohe Bevölkerungsdichte auf. Diese Gebiete haben ein hohes Potenzial für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und verfügen über eine gute ÖV-Erschliessung.
» Auf den Achsen Aegerten-Studen-Worben und Orpund-Safnern sowie in Pieterlen und in Péry befinden sich Wohngebiete, die angesichts der mittleren Bevölkerungsdichte eine ungenügende ÖV-Erschliessung haben.
» In Bellmund und Jens, in Vingelz sowie in Orvin, La Heutte und Sauge finden sich Wohngebiete mit niedriger bis mittlerer Bevölkerungsdichte und kritischer ÖV-Erschliessung.
» Nur vereinzelte kleine Wohngebiete an den Siedlungsrändern haben keine direkte ÖV-Anbindung.

[6] Abgebildet sind die ÖV-Erschliessungsgüteklassen gemäss Kanton Bern. Zum Vergleich mit den ÖV-Erschliessungsgüteklassen gemäss ARE vgl. Vergleich ÖV-Erschliessungsgüteklassen Kanton und Bund.

Die Agglomeration Biel (ohne Lyss) hat 2022 den höchsten Anteil an Einwohner/innen mit sehr guter oder guter ÖV-Erschliessung unter den mittel-grossen Agglomerationen. Insgesamt hat der Anteil der Wohnbevölkerung ohne ÖV-Erschliessung zwischen 2014 und 2022 stetig abgenommen. Der Anteil sehr gut erschlossener Einwohner/innen hat kontinuierlich zugenommen. Zwischen 2017 und 2022 lässt sich auch eine leichte Zunahme der Einwohner/innen mit mittelmässiger ÖV-Erschliessung feststellen, was möglicherweise darauf zurückzuführen ist, dass die Bevölkerung in den Gemeinden auf den Agglomerationsachsen und im ländlichen Raum vergleichsweise stärker gewachsen ist als im Agglomerationskern.
In Lyss wurde die ÖV-Erschliessung der Wohnbevölkerung zwischen 2014 und 2017 markant verbessert und liegt seither deutlich über dem Durchschnitt der kleinen Agglomerationen. Der Anteil der Bevölkerung mit sehr guter oder guter ÖV-Erschliessung ist mit rund 60 Prozent vergleichsweise hoch.

Abbildung 10 **MOCA-Indikator Anteil Einwohner/innen nach ÖV-Güteklassen**
Quelle: BFS: Statistik der Bevölkerung und der Haushalte STATPOP 2013, 2016 und 2021 (Hektardaten); HAFAS-Fahrplan 2013/2014, 2016/2017 und 2021/2022

3.3.2 Beschäftigtendichte und ÖV-Erschliessung

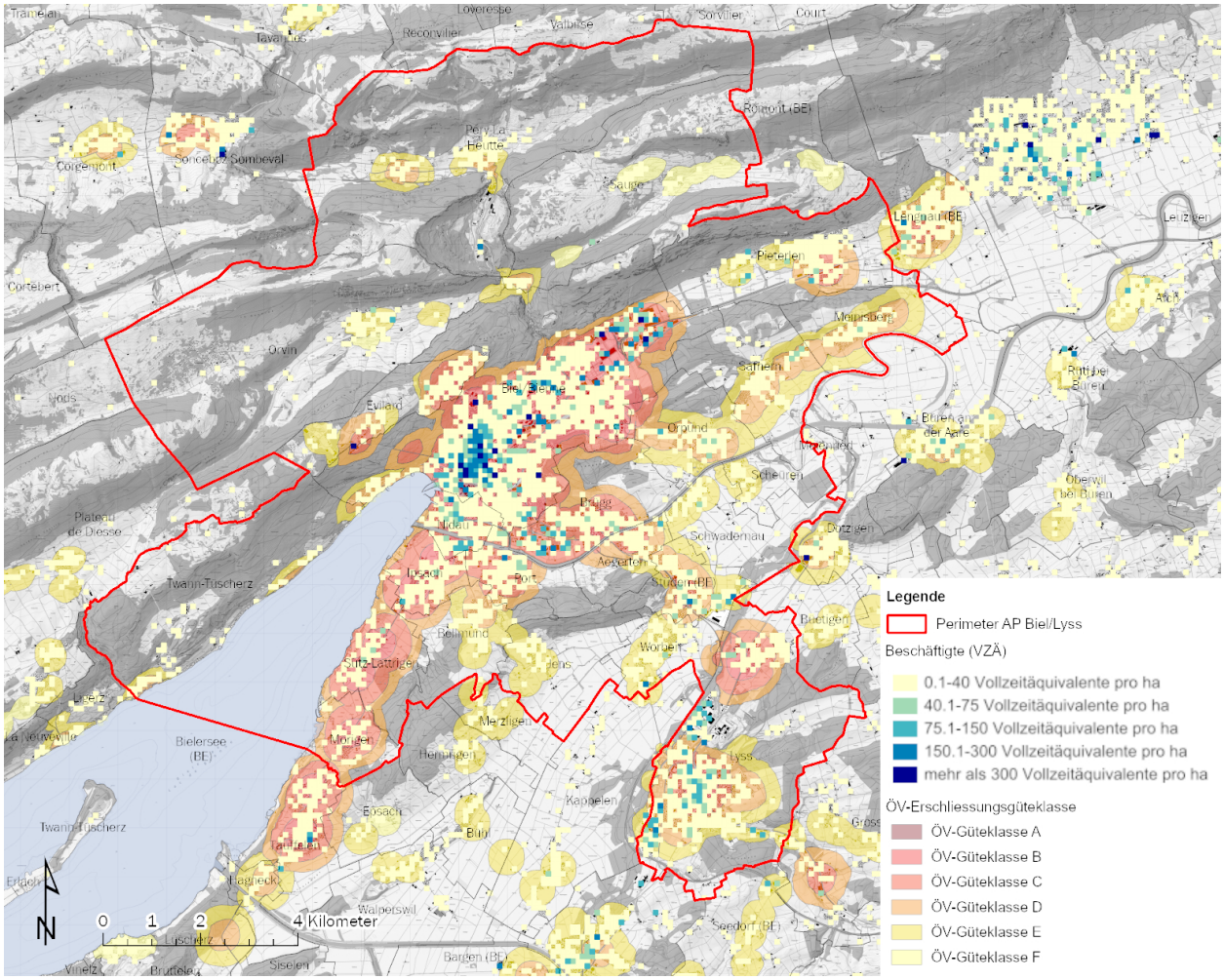


Abbildung 11 **Beschäftigtendichte und kantonale ÖV-Erschliessungsgüte** [7]
Betriebszählung/Unternehmensstatistik: Beschäftigte (VZÄ) (Bundesamt für Statistik BFS), Stand 2021
Öffentlicher Verkehr © Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern, Stand 2024

Abbildung 11 zeigt die Dichte und ÖV-Erschliessung der Beschäftigten in der Agglomeration. Es zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei der Wohnbevölkerung:

» Die Arbeitsgebiete im Agglomerationskern und das Zentrum von Lyss weisen eine hohe Beschäftigtendichte und gleichzeitig eine gute ÖV-Erschliessung auf.
» Die Arbeitsgebiete Lyss Nord und Lyss Süd sind grössere Arbeitsgebiete mit ungenügender ÖV-Erschliessung.
» Auch auf den Achsen Aegerten-Studen-Worben und Orpund-Safnern sowie in Pieterlen und in Péry ist die ÖV-Erschliessung angesichts der Beschäftigtendichte teils ungenügend.

In der Agglomeration Biel (ohne Lyss) hat sich die ÖV-Erschliessung der Beschäftigten zwischen 2014 und 2021 kontinuierlich verbessert und liegt deutlich über dem Durchschnitt der mittelgrossen Agglomerationen. In Lyss hat sich die ÖV-Erschliessung der Beschäftigten zwischen 2014 und 2017 markant verbessert. Zwischen 2017 und 2021 ist hingegen eine Zunahme des Anteils Beschäftigter mit geringer oder keiner ÖV-Erschliessung festzustellen. Dies ist durch neue Arbeitsplätze in den Arbeitsgebieten Lyss Nord und Lyss Süd begründet, die ungenügend mit dem ÖV erschlossen sind.

[7] Abgebildet sind die ÖV-Erschliessungsgüteklassen gemäss Kanton Bern. Zum Vergleich mit den ÖV-Erschliessungsgüteklassen gemäss ARE vgl. Vergleich ÖV-Erschliessungsgüteklassen Kanton und Bund.

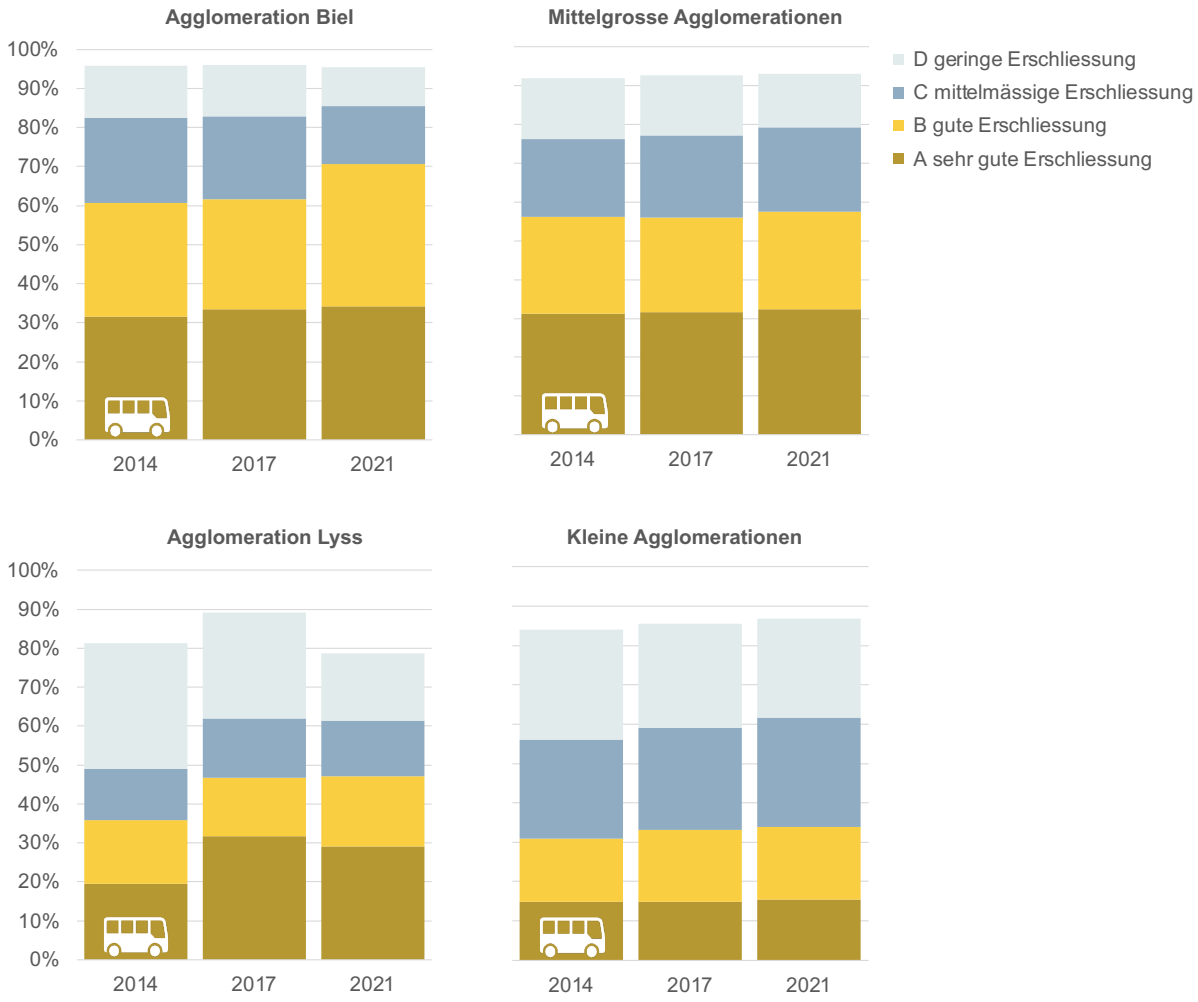


Abbildung 12 **MOCA-Indikator Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen**
Quelle: BFS: Statistik der Unternehmensstruktur STATENT 2013, 2016 und 2020 (Hektardaten); HAFAS-Fahrplan 2013/2014, 2016/2017 und 2020/2021

3.3.3 Siedlungsdichte

Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen
Aus der Kombination der Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte ergibt sich die Siedlungsdichte. Sie zeigt die Nutzungsintensität in der Bauzone an. Mit Zeitreihen lässt sich verfolgen, ob sich die Siedlungsdichte in die gewünschte Richtung verändert. In der Agglomeration Biel (ohne Lyss) ist die Siedlungsdichte zwischen 2012 und 2022 stetig angestiegen und liegt deutlich über dem Durchschnitt der mittelgrossen Agglomerationen. In Lyss ist sie im gleichen Zeitraum gesunken, liegt aber immer noch über dem Durchschnitt der kleinen Agglomerationen.

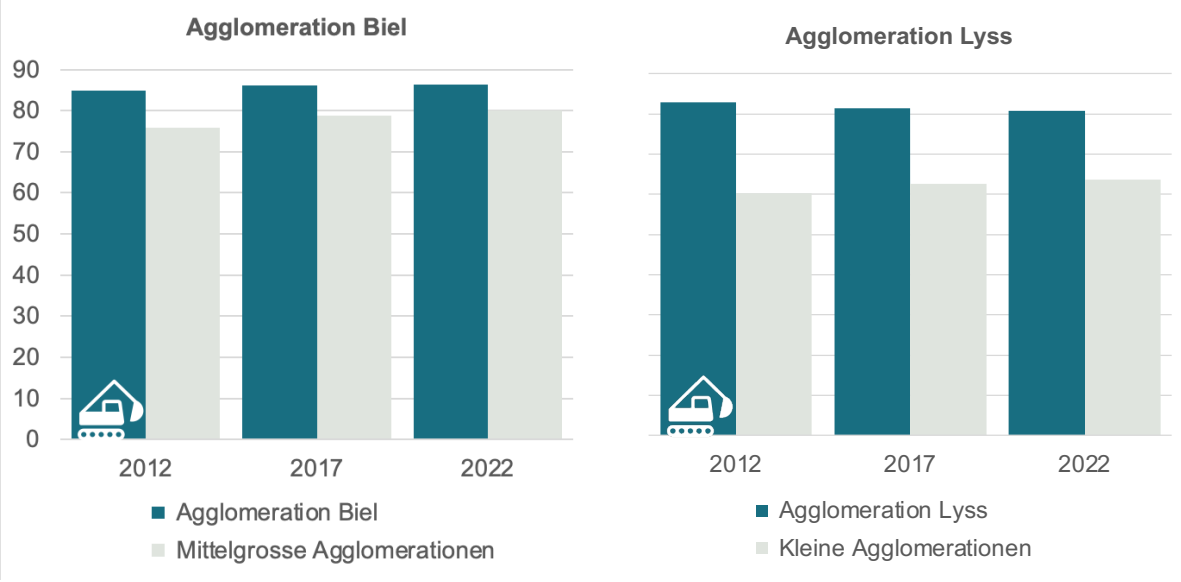


Abbildung 13 **MOCA-Indikator Dichte der überbauten Wohn-, Misch-und Zentrumszonen**
Quelle: Bauzonenstatistik Schweiz 2012 und 2017; BFS: Statistik der Bevölkerung und der Haushalte STATPOP 2011, 2016 und 2021 (Einzeldaten); BFS: Statistik der Unternehmensstruktur STATENT 2011, 2016 und 2021 (Einzeldaten)

Kantonale Vorgaben
Der kantonale Richtplan legt für jeden Raumtyp einen Richtwert für die Raumnutzerdichte (Einwohner/innen und Beschäftigte pro Hektare) in den Wohn-, Misch- und Kernzonen fest. Liegt die Raumnutzerdichte darunter, reduziert sich der Bedarf für Neueinzonungen. Für jeden Raumtyp gilt zudem eine minimale Dichte (Geschossflächenziffer) für Ein- und Umzonungen.

Tabelle 2 zeigt die Raumnutzerdichte und die Mindestdichten gemäss kantonalem Richtplan für die Gemeinden der Agglomeration Biel/Lyss 2018 und 2022. Ende 2022 liegt über die Hälfte der Gemeinden über dem kantonalen Richtwert. Sowohl in den städtischen als auch in den ländlichen Räumen gibt es Gemeinden mit Raumnutzerdichten über und unter dem Richtwert. Die Unterschiede sind bedingt durch Topografie und Siedlungsstruktur sowie den Umfang der unbebauten und unternutzen Bauzonen. Die fünf Zentren liegen alle über dem kantonalen Richtwert. Zwischen 2018 und 2022 hat sich die Raumnutzerdichte bei über der Hälfte der Gemeinden vergrössert.

Raumtyp	Gemeinde	Raumnutzerdichte			
		Richtwert	Ist-Wert 2018	Ist-Wert 2022	Ist-Wert 2018-2022
Agglomerationskern	Biel (Zentrum 2. Stufe)	158	159	160	↗
	Brügg	85	77	78	↗
	Ipsach	85	71	69	↙
	Nidau	85	120	121	↗
	Port	85	58	61	↗
Agglomerationsachsen	Aegerten	53	54	59	↗
	Evilard	53	40	40	→
	Lyss (Zentrum 3. Stufe)	57	85	86	↗
	Mörigen	53	32	33	↗
	Orpund (Zentrum 4. Stufe)	57	54	62	↗
	Pieterlen (Zentrum 4. Stufe)	57	61	70	↗
	Studen (Zentrum 4. Stufe)	57	70	73	↗
	Sutz-Lattrigen	53	46	45	↙
	Worben	53	53	56	↗
Ländlicher Siedlungsraum	Bellmund	39	38	40	↗
	Jens	39	32	31	↙
	Meinisberg	39	39	40	↗
	Orvin	34	48	43	↙
	Péry-La Heutte	39	38	38	→
	Safnern	39	43	44	↗
	Sauge	39	33	32	↙
	Scheuren	39	32	34	↗
	Schwadernau	39	41	47	↗
	Twann-Tüscherz	39	76	69	↙

Raumnutzerdichte:
- Ist-Wert gleich/über Richtwert
- Ist-Wert unter Richtwert

Entwicklung Raumnutzerdichte:
↗ steigend → stabil ↙ sinkend

Tabelle 2 **Raumnutzerdichte für Ein- und Umzonungen und Entwicklung 2018 bis 2022**
Datengrundlage: Amt für Gemeinden und Raumordnung, 2018; 2022

Folgerung
Die Raumnutzerdichte soll vorab in jenen Gemeinden erhöht werden, die im Agglomerationskern oder auf den Agglomerationsachsen liegen und über eine gute ÖV-Erschliessung verfügen. Dies geschieht durch die Überbauung von Bauzonenreserven, die Nachverdichtung von bestehenden Siedlungen und die Entwicklung von Umstrukturierungsgebieten.

3.3.4 Entwicklungsgebiete und ÖV-Erschliessung

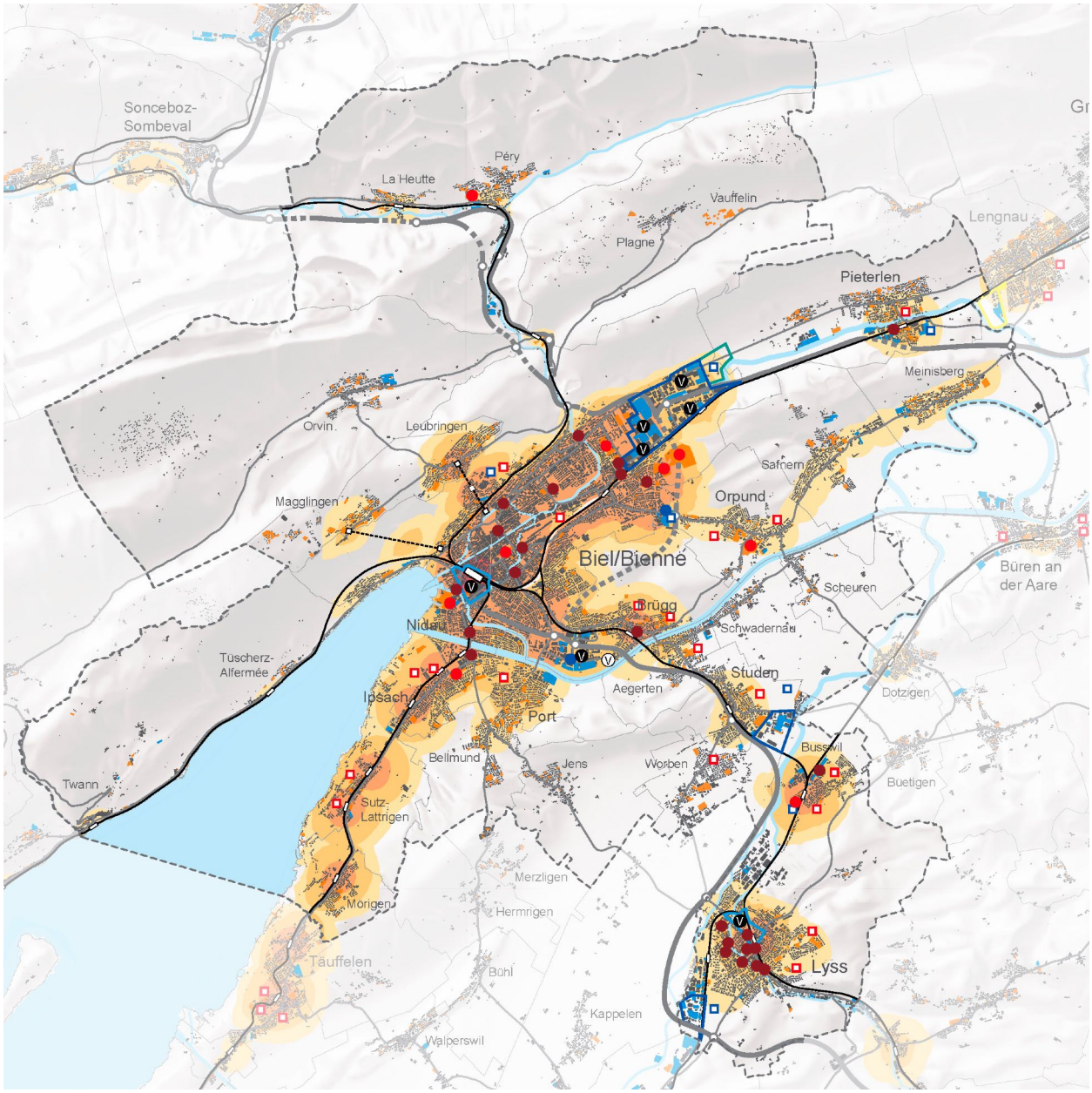


Abbildung 14 **Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschliessung**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 3.3 im Kartenband

Abbildung 14 zeigt die Entwicklungsgebiete, die im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) verankert sind, und ihre ÖV-Erschliessung.

Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete
Die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete sind Areale in der Bauzone, in denen eine bedeutende Nutzungsverdichtung und/oder Nutzungsänderung angestrebt wird oder bereits in Planung ist. Sie sind zentral gelegen und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen.

Regionale Wohnschwerpunkte
Die regionalen Wohnschwerpunkte sind als Bauzone ausgeschiedene und für Wohnnutzung besonders geeignete Gebiete. Sie konzentrieren sich im Agglomerationskern und haben die (kantonale) ÖV-Güteklasse B.

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten
Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Dienstleistung
Die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) sind als Bauzone ausgeschiedene, grössere Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung. Es wird unterschieden zwischen ESP-D (Dienstleistungen) und ESP-A (Industrie/Gewerbe). Die ESP-D bei den Bahnhöfen Biel und Lyss verfügen über eine sehr gute ÖV-Erschliessung (kantonale ÖV-Güteklasse A bzw. B). Ebenfalls gut mit dem ÖV erschlossen ist der ESP-A Bözingenfeld (kantonale ÖV-Güteklasse B/C). Hingegen verfügen die ESP-A Studengrien (Studen) und Grien-Süd (Lyss) nur über eine geringe oder keine ÖV-Anbindung.

Strategische Arbeitszone (SAZ)
An der Gemeindegrenze zwischen Biel und Pieterlen (kantonale ÖV-Güteklasse C/D) ist eine Strategische Arbeitszone (SAZ) vorgesehen. Mit SAZ verfolgt der Kanton das Ziel, grössere zusammenhängende Flächen planerisch soweit bereitzustellen, dass sie bei Bedarf innerhalb von wenigen Monaten baureif sind. Die SAZ ergänzen die ESP und sind auf Neuansiedlungen von grösseren, arbeitsplatzintensiven Unternehmen ausgerichtet.

Regionale Arbeitsschwerpunkte
Die regionalen Arbeitsschwerpunkte ergänzen die kantonalen ESP. Es sind grössere, als Bauzone ausgeschiedene Areale für die konzentrierte Ansiedlung von Arbeitsnutzungen an geeigneten Standorten. Sie verfügen über eine gute Erschliessung für alle Verkehrsmittel (kantonale ÖV-Güteklasse B/C). Im kantonalen ESP Biel Bözingenfeld und im regionalen Arbeitsschwerpunkt Brügg Brüggmoos bestehen noch beträchtliche Flächenreserven. Gleichzeitig bestehen Defizite in der Verkehrserschliessung (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, MIV), die eine Weiterentwicklung der ansässigen Betriebe und Neuansiedlungen einschränken.

Verkehrsintensiven Vorhaben
Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) erzeugen ein Verkehrsaufkommen von mehr als 2 000 Fahrten DTV und haben gewichtige Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Ihre Ansiedlung erfordert eine Grundlage in der Richtplanung und die Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Umwelt. In der Agglomeration Biel/Lyss bestehen neun ViV-Anlagen, davon fünf im Arbeitsschwerpunkt ESP Bözingenfeld (vgl. Kapitel 3.3.5).

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten
Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten sind Gebiete, die im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) als Optionen für künftige Einzonungen bezeichnet sind. Einzonungen sind gemäss kantonalem Richtplan nur möglich, wenn die Baulandreserven und innere Reserven nicht ausreichen, um den 15-jährigen Baulandbedarf zu decken. Für die Einzonung gelten erhöhte Anforderungen bezüglich ÖV-Erschliessung, Dichte und Abstimmung mit dem Verkehr.

Folgerung

» Die Entwicklungsgebiete sind für die Zielerreichung der Innenentwicklung von zentraler Bedeutung. Die meisten Entwicklungsgebiete sind bereits gut erschlossen. Bei einigen müssen die verkehrlichen Voraussetzungen noch geschaffen werden, damit sie im Sinne der angestrebten Abstimmung von Siedlung und Verkehr entwickelt werden können.

» Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung übersteigen den derzeitigen Baulandbedarf der Agglomeration und sind langfristige Optionen (ab 2032). Im Rahmen des RGSK sind die Regionen angehalten, sich gemäss Auftrag des kantonalen Richtplans auch längerfristige Überlegungen zu machen, wo mögliche Vorranggebiete Siedlungserweiterung in Frage kommen. Nicht alle Vorranggebiete erfüllen die Anforderung an die ÖV-Erschliessung. Sämtliche Vorranggebiete tangieren zudem Fruchtfolgeflächen. Für deren Beanspruchung gelten die Anforderungen gemäss kantonalem Richtplan und kantonalem Baugesetz und es besteht mit der Festsetzung im RGSK noch kein Anspruch auf die Einzonung dieser Flächen.».

3.3.5 Verkehrsintensive Vorhaben

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV nach Art. 91a ff. der 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 Richtplan setzt die bundesrechtliche Planungspflicht um. Kanton, Regionen und Gemeinden stimmen so die Ziele der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung (Kantonales Raumkonzept und Strategie Siedlung) und die Umweltziele aufeinander ab. Sie schaffen die Voraussetzungen, um ViV an wichtigen kantonalen und regionalen Standorten anzusiedeln oder an geänderte Bedürfnisse anzupassen. Der kantonale Richtplan 2030 verlangt, dass ViV möglichst zentral liegen und optimal erschlossen sein müssen. Die zu berücksichtigenden Planungsgrundsätze sind im Massnahmenblatt B_01 festgelegt. Dabei muss die Dimensionierung der Vorhaben auf die Umweltziele (Lärm, Lufthygiene) und die Kapazität des Verkehrssystems abgestimmt sein.

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

In der Agglomeration Biel/Lyss bestehen sieben ViV-Standorte mit neun ViV-Anlagen (Tabelle 3). Dabei handelt es sich um Einkaufszentren, Fachmärkte, Sportstadien, einen Produktionsbetrieb und das Spitalzentrum Biel. Die ViV-Standorte sind in Abbildung 14 ersichtlich. Sie sind auf ein grösseres Verkehrsaufkommen ausgerichtet, befinden sich in der Nähe eines Autobahnanschlusses und/oder sind gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (kantonale ÖV-Güteklasse A bis C). Ausserhalb dieser Standorte ist die Ansiedlung von ViV nicht zulässig.

ViV-Standort	Fahrtenzahl Anlage (DTV ViV)	Kantonale ÖV-Güteklasse	Kategorie	Koordinationsstand
Biel, Bözingenfeld	Centre Boujean: 7 000 Stades de Bienne, Fussball: 4 000 Stades de Bienne, Eishockey < 2 000	C B B	Kantonal	Festsetzung
Biel, Bözingenfeld Rolex	Rolex: 2 550	C	Regional	Festsetzung
Biel, Bözingenfeld Hornbach	Hornbach: 2 900	C	Regional	Festsetzung
Biel, Biel/Bienne Masterplan	Coop: 6 000	A	Kantonal	Festsetzung
Brügg, Spitalneubau Biel-Brügg	Spitalzentrum Biel: 2 800	C	Kantonal	Festsetzung
Brügg, Industrie- und Gewerbezone	Centre Brügg: 9 150	C	Kantonal	Festsetzung
Lyss, Bahnhof	Lyssbachpark: 5 200	B / C	Kantonal	Festsetzung

Tabelle 3 **ViV-Standorte und ViV-Anlagen in der Agglomeration Biel/Lyss**

Trend
Die Agglomeration Biel/Lyss ist mit Einkaufszentren und Fachmärkten gut versorgt. Die Ansiedlung von weiteren Einkaufszentren und Fachmärkten ausserhalb der Zentrumsgebiete ist nicht erwünscht. Möglich ist, dass einzelne Produktionsbetriebe die Schwelle von 2 000 Fahrten pro Tag überschreiten und neu als verkehrsintensive Vorhaben gelten werden. In der Strategischen Arbeitszone (SAZ) an der Gemeindegrenze zwischen Biel und Pieterlen ist die Ansiedlung einer verkehrsintensiven Einrichtung denkbar. Dazu müssen aber die nötigen verkehrlichen Voraussetzungen geschaffen werden, und es ist eine Einzonung nötig. Im Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos ist ein Ersatz-Neubau für das Spitalzentrum Biel in Planung (Realisierung bis 2030) und im kantonalen Richtplan festgesetzt. Weitere verkehrsintensive Vorhaben sind nicht vorgesehen. In den Arbeitsschwerpunkten Bözingenfeld und Brüggmoos ergeben sich aufgrund der bestehenden ViV und der angestrebten weiteren Nutzungsverdichtung erhöhte Anforderungen in Bezug auf die verträgliche Abwicklung des Verkehrs.

Folgerung
» Die Lenkung von verkehrsintensiven Vorhaben auf wenige, geeignete Standorte in der Agglomeration hat sich bewährt.
» Für neue Einkaufszentren und Fachmärkte ausserhalb der Zentrumsgebiete besteht kein Bedarf. Neue verkehrsintensive Vorhaben werden nur noch vereinzelt erwartet.

3.3.6 Bauzonenreserve und Flächenbedarf für Wohnen

Bauzonenreserve für Wohnen
Der Kanton Bern erhebt jährlich die unbebauten und unternutzten Wohn-, Misch- und Kernzonen und deren Kapazität. Bei den unternutzten Bauzonen wird die Differenz zwischen der tatsächlich genutzten und der rechtlich zulässigen Geschossfläche ermittelt («innere Reserven»). Für die Berechnung der Kapazität wird ein Anteil Wohnnutzung von 80 Prozent und ein Anteil Arbeitsnutzung von 20 Prozent angenommen.

Im Jahr 2022 verfügt die Agglomeration Biel/Lyss über umfangreiche Nutzungsreserven in den Wohn-, Misch- und Kernzonen:
» 52 ha Geschossfläche in den bekannten Umstrukturierungs- und Verdichtungsarealen
» 99 ha Geschossfläche in unbebauten WMK
» 246 ha Geschossfläche innere Reserven in WMK

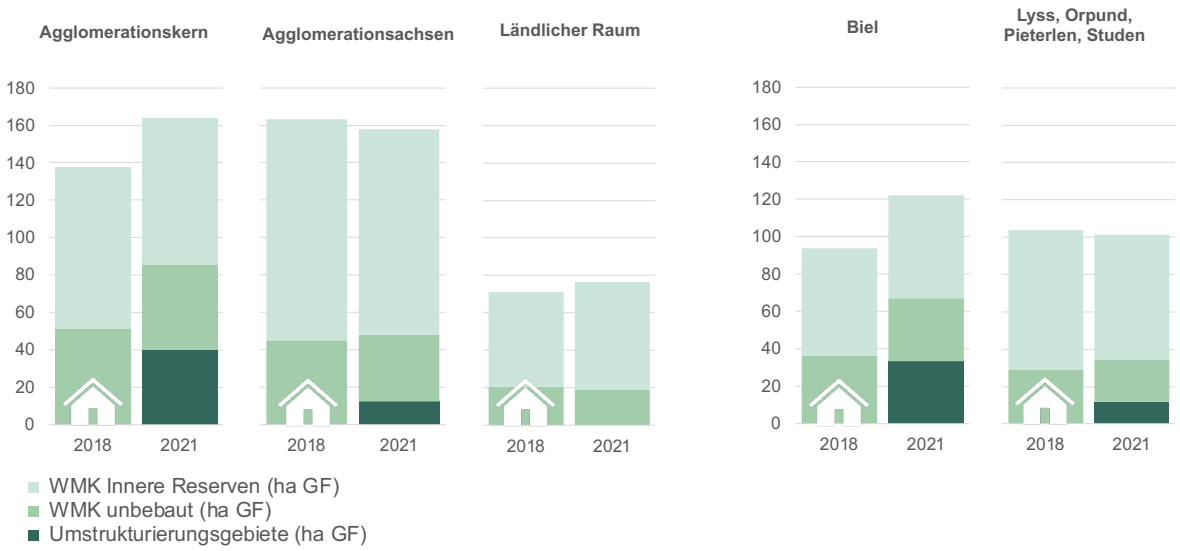


Abbildung 15 **Bauzonenreserve für Wohnen**
Quelle: Amt für Gemeinden und Raumordnung, 2018 / 2021; eigene Berechnung

Über 80 Prozent der Nutzungsreserven in Umstrukturierungsgebieten und unbebauten WMK befinden sich im Agglomerationskern und auf den Agglomerationsachsen, also in jenen Gebieten, in denen das künftige Bevölkerungswachstum konzentriert werden soll. Die Zentren Biel, Lyss, Orpund, Pieterlen und Studen verfügen zusammen über zwei Drittel der Nutzungsreserven in Umstrukturierungsgebieten und unbebauten WMK.

Diese Nutzungsreserven können aus verschiedenen Gründen nicht vollständig ausgeschöpft werden. Für die Abschätzung des Baulandbedarfs bis 2040 wird von folgenden Annahmen ausgegangen:
» 70 Prozent der heute bekannten Umstrukturierungsgebiete werden bis 2040 realisiert.
» 70 Prozent der unbebauten Wohn-, Misch- und Kernzonen werden bis 2040 überbaut.
» 30 Prozent der unternutzten Wohn-, Misch- und Kernzonen werden bis 2040 mobilisiert.
Dies ergibt 178 ha Geschossfläche, was einer Kapazität an Wohnraum für 35 600 Personen entspricht.

Flächenbedarf und Kapazität für Wohnen bis 2040
Gemäss Trendszenario besteht bis 2040 ein Bedarf an Wohnraum für 16 400 zusätzliche Personen. Die Gegenüberstellung des Bedarfs mit der Kapazität der Wohn-, Misch- und Kernzonen (Abbildung 16) ergibt folgende Erkenntnisse:
» Die Kapazität der bestehenden WMK übersteigt den prognostizierten Flächenbedarf bis 2040 insgesamt deutlich.
» In der Stadt Biel liegen die Kapazitäten nur leicht über dem Bedarf, während die Kapazitäten im übrigen Agglomerationskern, auf den Agglomerationsachsen und in ländlichen Raum weit über dem Bedarf liegen.

Abbildung 16 **Kapazität der Wohn-, Misch- und Kernzonen und Bedarf gemäss Trendszenario 2040**
Quelle: Amt für Gemeinden und Raumordnung, 2018 / 2022

Folgerung

» Flächenmässig besteht kein Bedarf für die Einzonung von neuen Wohn-, Misch- und Kernzonen. Das prognostizierte Bevölkerungswachstum von 16 400 Personen bis 2040 kann von den bestehenden Bauzonen aufgenommen werden.

» Die Baulandreserven und Verdichtungspotenziale im Agglomerationskern und auf den Agglomerationsachsen müssen konsequent genutzt werden. Dazu sind die im AP bezeichneten Entwicklungsgebiete voranzutreiben. Zusätzlich müssen in Biel und Lyss weitere Verdichtungspotenziale mobilisiert werden.

3.3.7 Bauzonenreserve und Flächenbedarf für Arbeitsnutzungen

Bauzonenreserve für Arbeiten

Der Kanton Bern erhebt jährlich die unbebauten Arbeitszonen und deren Nutzungspotenzial. Zu den unternutzten Arbeitszonen («innere Reserven») gibt es keine verlässlichen Angaben. Potenzial für Arbeitsnutzungen besteht zusätzlich in den unbebauten und unternutzten Wohn-, Misch- und Kernzonen. Bei den unternutzten Bauzonen wird die Differenz zwischen der tatsächlich genutzten und der rechtlich zulässigen Geschossfläche ermittelt («innere Reserven»). Für die Berechnung der Kapazität wird in den Wohn-, Misch- und Kernzonen ein Anteil Arbeitsnutzungen von 20 Prozent und in den Arbeitszonen ein Anteil Arbeitsnutzung von 100 Prozent angenommen.

Die Agglomeration Biel/Lyss verfügt Ende 2021 über 165 ha Bauzonenreserve für Arbeitsnutzungen. Davon befinden sich rund 80 Prozent im Agglomerationskern und auf den Agglomerationsachsen, 20 Prozent im ländlichen Raum. Die 2016 eingeführte Arbeitszonenbewirtschaftung ermöglicht eine laufende Übersicht über die verfügbaren Flächen und dient als Grundlage für eine optimale Nutzung der Arbeitszonen.

	Unbebaute Arbeitszonen (100%)		Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen (20%)		Unternutzte Wohn-, Misch- und Kernzonen (20%)		Total Bauzonenreserve Arbeitsnutzungen	
	GF ha	Anteil	GF ha	Anteil	GF ha	Anteil	GF ha	Anteil
Agglomerationskern	13,9	45 %	7,7	46 %	17,7	34 %	39,4	39 %
Agglomerationsachsen	13,3	43 %	6,1	36 %	23,0	44 %	42,4	42 %
Ländlicher Siedlungsraum	4,0	13 %	3,1	18 %	11,9	23 %	18,9	19 %
Agglomeration	**31,2**	100 %	**16,9**	100 %	**52,6**	100 %	**100,7**	100 %
davon Zentren:								
Biel/Bienne	9,9	32 %	5,1	30 %	11,8	22 %	26,9	27 %
Lyss	4,7	15 %	1,3	7 %	5,8	11 %	11,7	12 %
Orpund, Pieterlen, Studen	7,3	23 %	2,5	15 %	8,3	16 %	18,1	18 %
Zentren	**21,9**	70 %	**8,9**	53 %	**25,9**	49 %	**56,6**	**56 %**

Werte gerundet. Summen können abweichen. GF ha = Geschossfläche in Hektaren

Tabelle 4 **Bauzonenreserve und Potenzial für Arbeitsnutzungen**
Quelle: Amt für Gemeinden und Raumordnung (2018)

Flächenbedarf für Arbeitsnutzungen bis 2040

Zur Entwicklung der Beschäftigten gibt es keine verlässlichen Prognosen. Daher kann auch der Baulandbedarf für Arbeitsnutzungen nur annäherungsweise abgeschätzt werden. Ausgehend vom Ziel einer

ausgeglichenen Entwicklung der Agglomeration wird bei den Beschäftigten dasselbe Wachstum angestrebt wie bei der Bevölkerung. Ausgehend vom Trendszenario 2040 für die Beschäftigten Abbildung 8) und dem heutigen Anteil der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor ergibt dies einen theoretischen Flächenbedarf von rund 70 ha für Arbeitsnutzungen bis 2040 (Tabelle 5).

	Anteil 2016	Annahme zusätzliche Beschäftigte bis 2040	Annahme GF pro Arbeitsplatz	Annahme Bedarf GF bis 2040
2. Sektor	29 %	4 000	100 m^2	40,0 ha
3. Sektor	71 %	9 900	30 m^2	29,7 ha
Total	**100 %**	**13 900**		**69,7 ha**

GF = Geschossfläche

Tabelle 5 **Flächenbedarf für Arbeitsnutzungen bis 2040**
Quelle: Eigene Berechnung

Folgerung

» Das angestrebte Beschäftigtenwachstum kann theoretisch in den unbebauten Bauzonen für Arbeitsnutzungen aufgenommen werden. Dafür müssen 70 Prozent der Nutzungsreserven bis 2040 mobilisiert werden.

» Über zwei Drittel der Bauzonenreserven für Arbeitsnutzungen befinden sich im Agglomerationskern und in den regionalen Zentren. Damit bestehen gute Voraussetzungen, um das künftige Wachstum an raumplanerisch geeigneten Standorten aufzunehmen und diese gut mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen.

» Flächenmässig besteht kein Bedarf für die Einzonung von neuen Arbeitszonen. Zu prüfen ist allenfalls das Angebot an Flächen über 5 Hektaren für die Ansiedlung von Grossbetrieben. Die rein quantitative Betrachtung sagt jedoch nichts über die Eignung der vorhandenen Arbeitszonen für die künftigen Bedürfnisse der Wirtschaft aus.

3.4 Landschaft und Umwelt

3.4.1 Landschafts- und Freiraumstruktur

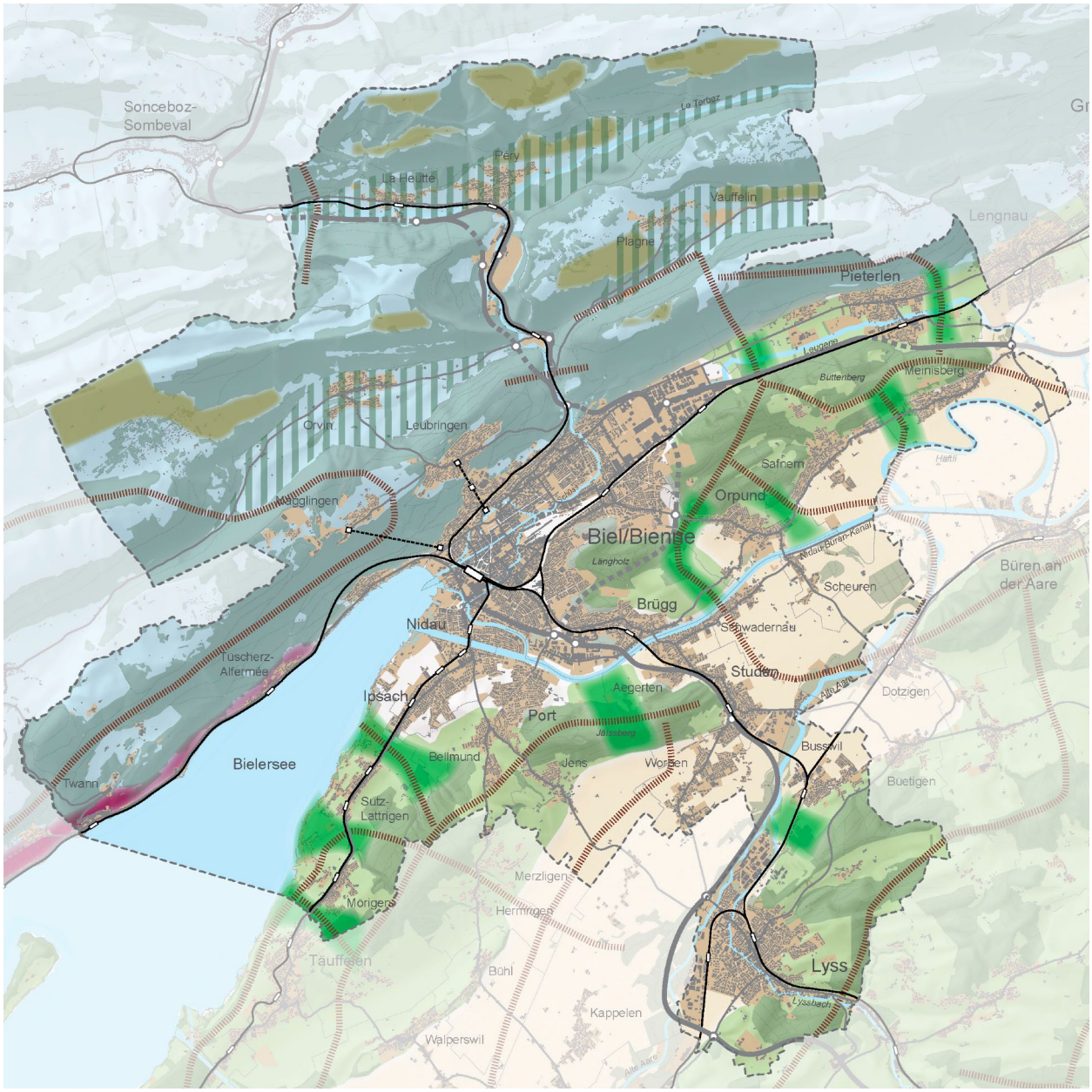


Abbildung 17 **Landschafts- und Freiraumstruktur**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 3.1 im Kartenband

Die Landschaft der Agglomeration Biel/Lyss ist geprägt durch die naturnahe Hügel- und Berglandschaft des Faltenjura mit seinen steil abfallenden Hängen im Norden und die dicht besiedelte Hügellandschaft des Mittellandes mit dem Bielersee und der Aare-Ebene im Süden. Das Zusammenspiel der grossen Landschaftsräume Jura und Seeland mit kleinräumigen Grün- und Naturbeständen an See- und Flussufern, Waldrändern und Hanglagen prägt vielfältige Landschaftsräume mit hohem Erholungswert und touristischem Potenzial. Eine besondere Qualität liegt in der engen Verzahnung von Siedlung und Landschaft: Von allen Siedlungsgebieten – auch im Agglomerationskern – sind die Landschaftsräume auf kurzem Weg erreichbar.

Die Landschaftsräume prägen die Siedlungsstruktur: Der Stadtraum des Agglomerationskerns liegt eingebettet zwischen Jurasüdfuss, See und der Hügellandschaft des Mittellands. Von hier aus erstreckt sich das Siedlungsgebiet entlang der Hügelzüge nach Osten (Lengnau-Solothurn) und Süden (Lyss-Bern) und entlang der Seeufer nach Westen (Täuffelen-Ins bzw. Twann-Neuenburg). Topographisch und landschaftlich markant vom Seeland abgesetzt sind die Dörfer am Jurahang und in den Juratälern. Die Siedlungen liegen in grossräumig getrennten Landschaftskammern und sind einzig durch die Klus der Schüss miteinander und mit dem Agglomerationskern verbunden.

Die prägenden Elemente der Landschafts- und Freiraumstruktur sind in Abbildung 17 dargestellt.

Hügel- und Berglandschaft des Faltenjuras
Die langgezogenen Bergrücken des Faltenjuras bilden mit ihrer naturnahen und vielfältigen Landschaft einen starken Kontrast zum dicht besiedelten Seeland. Die parallel in Ost-West-Richtung laufenden Juraketten schaffen eine starke topographische Gliederung. Diese wird durch den Wechsel von bewaldeten Hügeln und überwiegend landwirtschaftlich genutzten Tälern betont.

Talmulden des Faltenjuras
Zwischen den bewaldeten Höhenzügen liegen langgestreckte, besiedelte Talmulden. Die naturnahen Bäche mit ihren bestockten Ufern und die feuchten Talsohlen sind prägende Landschaftselemente. Die Bäche fliessen in der Schüss zusammen, die die Jurakette in Nord-Süd-Richtung durchbricht und durch die Taubenlochschlucht und die Stadt in den Bielersee fliesst. Der Flusslauf der Schüss ist grösstenteils wenig beeinträchtigt.

Wytweiden
Eine typische Eigenart sind die landwirtschaftlich genutzten Wytweiden sowie die Trockenstein-Weidemauern aus weissem Kalkgestein. In starkem Kontrast zur Kulturlandschaft stehen eindrückliche Felsen, Schluchten, Moore und ausgedehnte Wälder.

Rebbaulandschaft
Der Bielersee ist ein prägendes und identifikationsstiftendes Landschaftselement der Agglomeration und ein wichtiges Naherholungsgebiet. Sein nördliches Ufer ist geprägt von der Rebbaulandschaft am steilen Jurasüdfuss, die im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung verzeichnet ist (BLN 1001). Ihr besonderer Reiz liegt in der Verzahnung kompakter Dörfer mit weitgehend erhaltenen, historischen Siedlungsrändern, Rebbergen, Trockenmauern, Felsen, Gehölzen und trockenwarmen Magerwiesen. Gleichzeitig ist das Nordufer stark beeinträchtigt durch die Verkehrsinfrastrukturen der Bahn und der Nationalstrasse A5.

Stadtlandschaft
Am östlichen Ende des Bielersees schliesst die Stadtlandschaft des Agglomerationskerns an. Ihre Ausdehnung ist topografisch bedingt. Der Stadtkörper wird durch Jura, See und die südlich angrenzenden Hügelzüge eingerahmt. Für die Stadtlandschaft sind zudem die Wasserläufe der Schüss und des Nidau-Büren-Kanals mit ihren naturnahen Elementen und Freiflächen prägend.

Hügellandschaft des Mittellandes
Das südliche Seeufer ist weitgehend unverbaut und naturnah, was einen grossen Teil seines besonderen landschaftlichen Reizes ausmacht und es von anderen mittelländischen Seen unterscheidet. Die stadtnahen Hügelzüge Büttenberg, Längholz und Jäissberg bilden den Übergang zur Aare-Ebene im südwestlichen Teil der Agglomeration. Die sanfte Topographie und das Mosaik von Wald und Offenland erzeugen ein Gefühl von Weite.

Offene Kulturlandschaft
Die besondere Qualität der Landschaft liegt in der offenen Ebene, die durch intensiv genutzte Ackerflächen geprägt ist. Die historisch gewachsenen Siedlungen liegen in leicht erhöhter Lage am Rand der Ebene. Seit den 1960er-Jahren haben sich die Siedlungen vermehrt in die Ebene ausgedehnt. Der Waldanteil ist gering. Naturnahe Flächen und Auenwälder sind entlang der Alten Aare und im Häftli erhalten. Die Flusslandschaft der Alten Aare und Alten Zihl ist im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung verzeichnet (BLN 1302).

Wichtige Grünzäsuren und Vernetzungskorridore
Unverbaute Landschaftsräume trennen die Siedlungen, öffnen landschaftliche Sichtbezüge und sichern die ökologische Vernetzung und die Wildtierkorridore

Trend
Die verdichtete Bauweise und die anhaltend hohe Bautätigkeit führen zu einer Urbanisierung der Dörfer und einer Nutzungsintensivierung in den bestehenden Siedlungsstrukturen.
Im Bereich der Freizeitaktivitäten ist mit zunehmenden – insbesondere am Wasser – aber auch mit neuen Nachfragen zu rechnen. Damit entsprechende Angebote ausgebaut werden können, sind bestehende und potenzielle neue Erholungsgebiete zu sichern. Die mass- und qualitätsvolle Angebotserweiterung muss mit den Bestrebungen für eine ökologische Landschaftsentwicklung koordiniert werden.
Die gemeindeweise organisierte Planung des Seeufergebiets entspricht nicht mehr dem wachsenden Druck durch ein Publikum aus einem weiteren Umfeld. Lokale und regionale Nutzungsbedürfnisse überlagern sich zunehmend, was vor allem in kleineren Gemeinden die Frage der Finanzierung des Unterhalts der öffentlichen Anlagen und Flächen aufwirft.

Folgerung
» Eine vorsorgliche planerische Sicherung von Grünflächen für die Naherholung und den ökologischen Ausgleich ist für die Erhaltung und Förderung der Qualität und Attraktivität der Agglomeration unabdingbar.
» Das Seeufergebiet als wichtiger Identifikationsträger der Agglomeration und Tourismusmagnet muss vermehrt gemeindeübergreifend geplant, gestaltet und unterhalten werden.

3.4.2 Landschafts-, Natur- und Ortsbildschutz

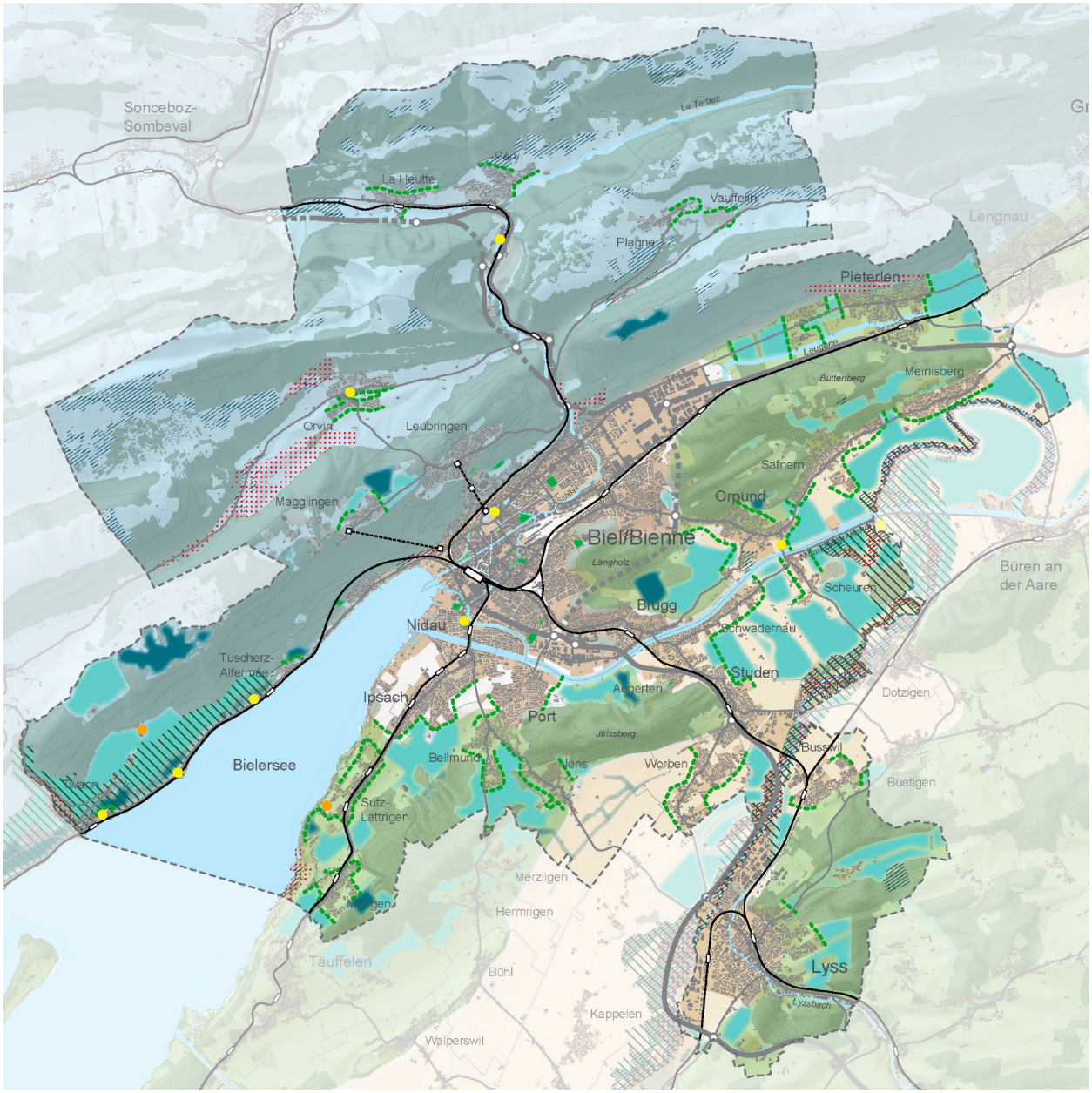


Abbildung 18 **Landschafts- und Naturschutz**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 3.2 im Kartenband

Die aus übergeordneter Sicht schützenswerten Landschaften, Naturräume und Ortsbilder sind in der kantonalen oder regionalen Richtplanung verankert und in Abbildung 18 dargestellt.

Landschaften von nationaler Bedeutung
Das nördliche Bielerseeufer und der Flusslauf der Alten Aare und der Alten Zihl sind im Bundesinventar der Landschaften und Kulturdenkmäler von nationaler Bedeutung verzeichnet.

Regionale Landschaftsschutzgebiete
Die regionalen Landschaftsschutzgebiete umfassen Gebiete, die aufgrund ihres ökologischen, landschaftlichen oder soziokulturellen Werts besonderen Schutz verdienen und integral zu erhalten sind. Sie sind im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) festgesetzt.

Regionale Landschaftsschongebiete
Die regionalen Landschaftsschongebiete sind von störenden Vorhaben und von Beeinträchtigungen von Lebensräumen freizuhalten. Landwirtschaftliche Bauten und Anlagen sind unter Berücksichtigung des Landschaftsbildes und der ökologisch wertvollen Lebensräume zugelassen. Sie sind im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) festgesetzt.

Siedlungsprägende Grünräume
Die siedlungsprägenden Grünräume strukturieren das Siedlungsgebiet und dienen der Naherholung und der ökologischen Vernetzung. Sie sind im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) festgesetzt.

Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung
Die Siedlungsbegrenzungen verhindern eine weitere Ausdehnung des Siedlungsgebiets in empfindlichen Gebieten ausserhalb der Landschaftsschutz- und schongebiete. Sie sind im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) festgesetzt.

Kantonale Naturschutzgebiete
Die kantonalen Naturschutzgebiete sind naturnahe, vielfältige Lebensräume, in denen der Lebensraum- und Artenschutz eine zentrale Rolle spielt. Im Schutzbeschluss sind die Schutzziele jedes Gebietes festgelegt.

Umsetzungsperimeter Biodiversität
Im kantonalen Sachplan Biodiversität sind Umsetzungsperimeter für die Sicherung und Aufwertung von Lebensräumen festgesetzt. In der Agglomeration Biel/Lyss betrifft dies Flachmoore, Trockenwiesen und -weiden, Auengebiete, Amphibienlaichgebiete und Wildwechselkorridore.

Schützenswerte Ortsbilder von nationaler und regionaler Bedeutung
Die schützenswerten Ortsbilder zeugen von einer hohen Baukultur und sind wesentlich für die Qualität und Identität des Siedlungsgebiets. Sie sind im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) verzeichnet und in der Orts- und Arealplanung zu berücksichtigen.

Trend

In Teilen der Landwirtschaft sind weitere Intensivierungen und Spezialisierungen zu erwarten, die zum Ausbau der landwirtschaftlichen Infrastruktur führen werden. Eine räumliche Steuerung der landschaftsrelevanten Auswirkungen gelingt am ehesten durch die Erhaltung von schützenswerten, landschaftsstrukturierenden Gebieten und deren ökologische Stärkung. In der Umsetzung der Aufgaben der öffentlichen Hand und beim Einsatz von Fördermitteln ist eine zunehmende Aufteilung in einzelne Sachgebiete und eine Trennung der verschiedenen Funktionen zu beobachten. Multifunktionale Vorhaben werden dadurch erschwert.

Folgerung

Landschaft und Biodiversität sind ausgeprägte Querschnittaufgaben, weshalb eine aktive Koordination zwischen den Sachbereichen, Verwaltungsebenen und Zuständigkeiten immer wichtiger wird.

3.4.3 Lärm- und Luftschadstoffbelastung

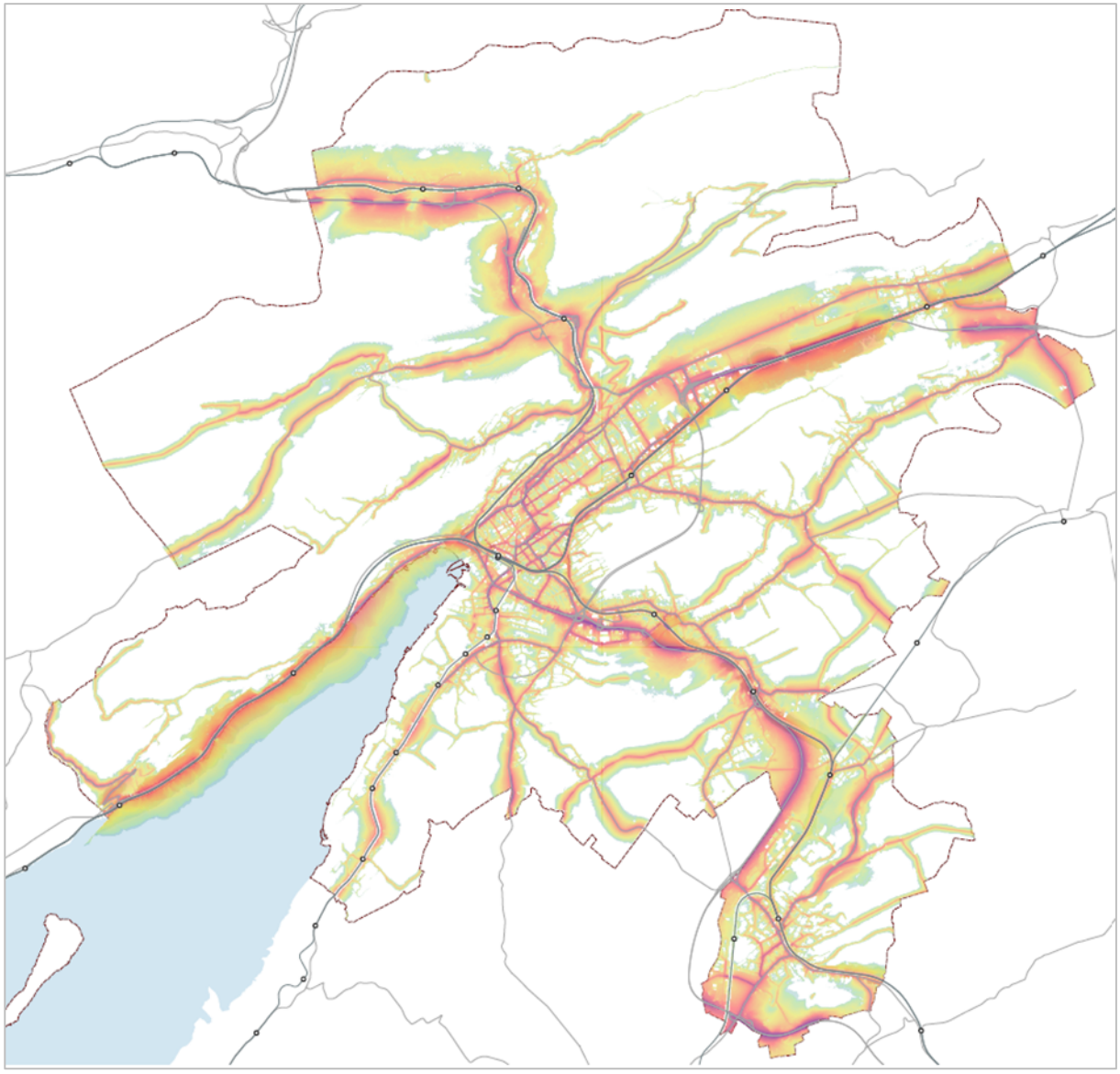


Abbildung 19 **Lärmbelastung am Tag durch Strasse und Bahn**
Für die kartografische Darstellung der beiden Lärmquellen wurde - ausgenommen von einem 60 m-Korridor entlang der Bahn - die Strasse in den Vordergrund gestellt. Die Karte zeigt keine Überlagerung der Lärmbelastung, diese kann daher unterschätzt werden.
Quelle: Daten: map.geo.admin.ch / Lärmberechnung basiert auf den Emissionen für das Jahr 2015

Abbildung 19 zeigt die Lärmbelastung tagsüber durch die beiden Lärmquellen Strasse und Bahn. Der Immissionsgrenzwert für die Lärmbelastung für Wohngebiete (60 dB(A) für ES II tagsüber) wird entlang der Bahnlinien nur in einem schmalen Korridor überschritten und betrifft kaum Siedlungsgebiet. Entlang der Strassen kommt es hingegen in Biel und Lyss, sowie vor allem entlang der Hauptachsen Richtung Jura, Neuenburg, Solothurn und Bern zu Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes. In Biel konnten mit der Eröffnung des A5 Ostasts diverse Strassen von Verkehr und dementsprechend auch von Lärm und Luftschadstoffen entlastet werden. Diverse Strassenabschnitte wurden saniert. Dabei handelt es sich oft um Massnahmen beim Empfänger und nur selten an der Quelle; der Lärm selber bleibt somit bestehen.

Die Luftqualität der Schweiz hat sich in den letzten Jahren verbessert. Die Belastung mit Feinstaub (PM10 und PM2.5), mit Ozon (O3) und mit Stickoxiden (NOx) liegt aber gemäss Angaben des Bundesamts für Umwelt weiterhin über den gesetzlichen Richtwerten. Im Winter ist vor allem die Belastung mit Feinstaub in den Städten und verkehrsnahen Gebieten problematisch, im Sommer begünstigen zunehmende sonnige Perioden eine hohe Ozonbelastung.

Trend
Vorhaben wie der Ausbau der A6 zwischen Lyss und Biel auf 4 Spuren, der Vollanschluss Studen sowie die prognostizierte Verkehrszunahme im Raum Bözingenfeld verschärfen die Lärmbelastung in Zukunft.

Folgerung
Zur Reduktion der Luftschadstoffe und der Lärmbelastung ist neben technischen Optimierungen von Fahrzeugen vor allem eine Reduktion der gefahrenen Motorfahrzeugkilometer notwendig.

3.4.4 Hitzebelastung und Starkniederschläge

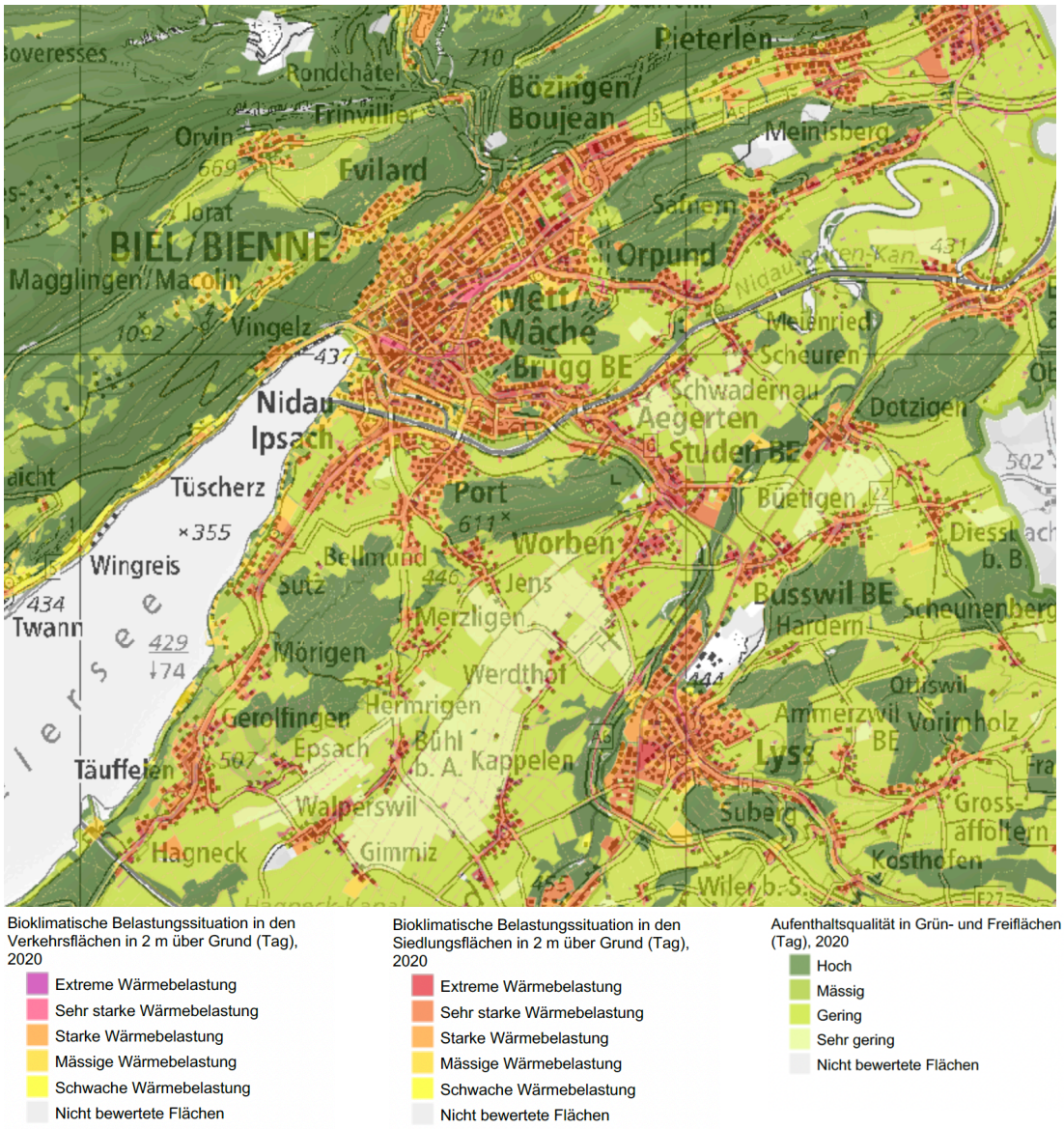


Abbildung 20 **Planungshinweiskarte Klima Tagsituation, Stand 2020**
Quelle: Geoportal Kanton Bern

Die Klimaanalyse des Kantons Bern zeigt, dass die Hitzebelastung in der Agglomeration Biel/Lyss bereits heute hoch ist. In der Planungshinweiskarte (Abbildung 20) wird die Aufenthaltsqualität am Tag im Jahr 2020 für die Agglomeration Biel/Lyss dargestellt. Für Verkehrs- und Siedlungsflächen mit einem tiefen Durchgrünungsgrad wird die Belastung bereits heute als extrem oder sehr hoch eingestuft. Das bedeutet, dass dort die Aufenthaltsqualität im Freien für die Bevölkerung stark beeinträchtigt ist. Dagegen ist die Aufenthaltsqualität insbesondere in den Waldflächen hoch. Der Bielersee hat während des Tages eine kühlende Funktion, in der Nacht bewirkt er jedoch durch die Abwärme eine weniger starke Auskühlung.

Wie am Tag ist die Hitzebelastung im Siedlungsgebiet auch in der Nacht hoch. Die Kaltluft kann das am Tag sehr stark erwärmte Siedlungsgebiet in der Nacht nicht ausreichend kühlen. In Abbildung 21 sind die Kaltluftströme während der Nacht dargestellt. Bereits heute sind diese durchgängigen Durchlüftungskorridore nicht überall gewährleistet.

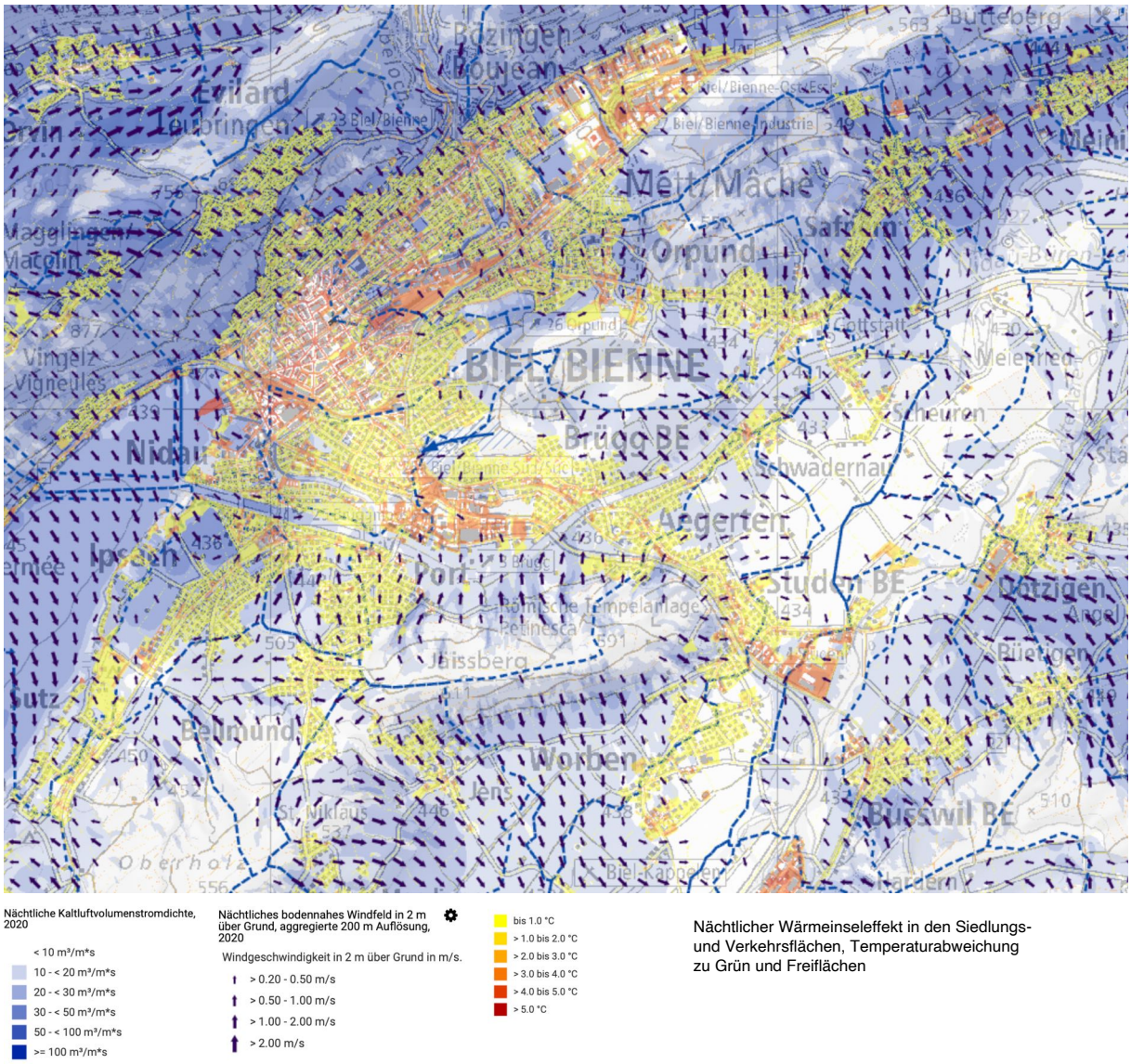


Abbildung 21 **Nachtsituation mit Kaltluftvolumenstrom und nächtliches bodennahes Windfeld 2020**
Quelle: Geoportal Kanton Bern

Gefährdungskarte Oberflächenabfluss

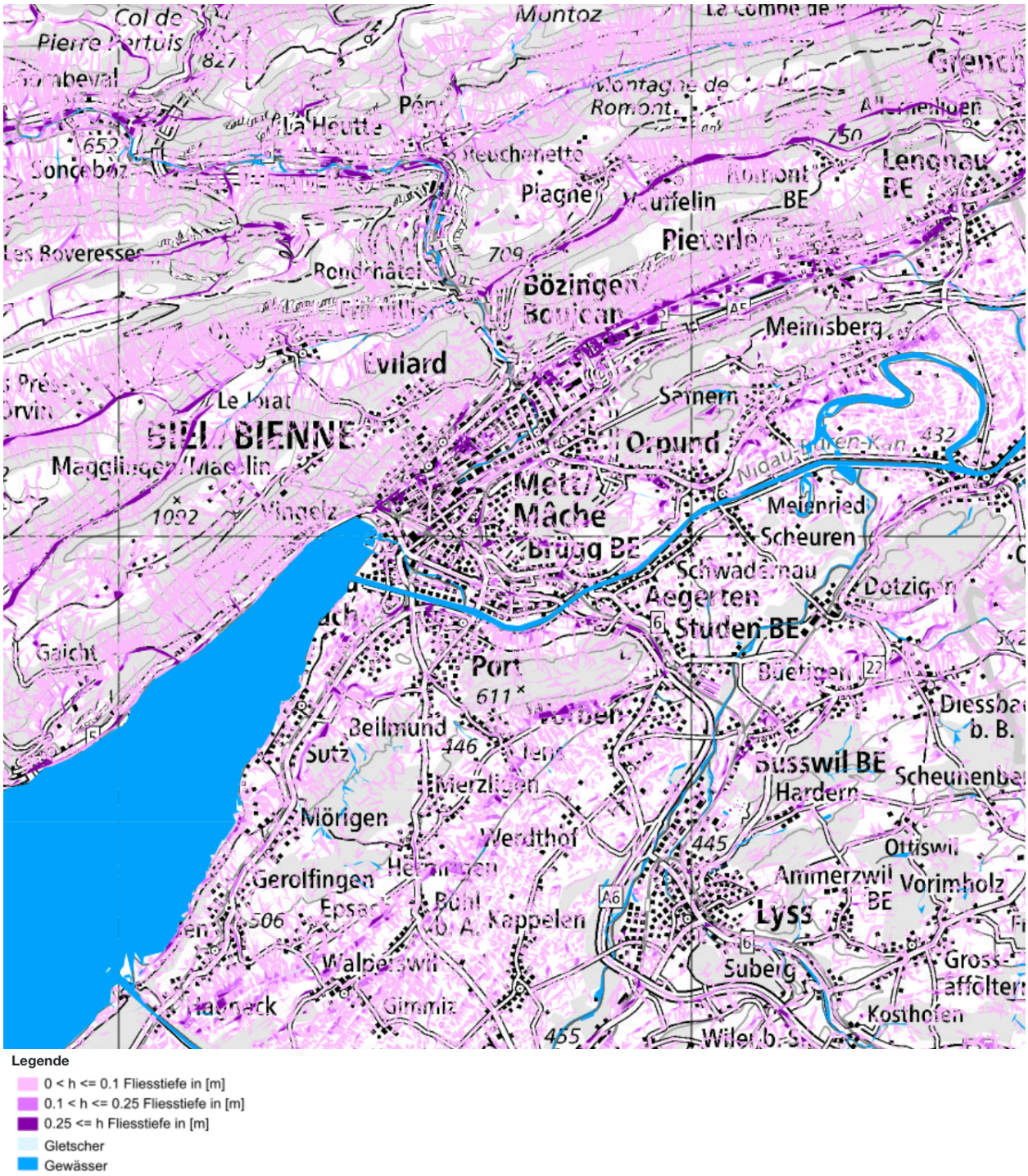


Abbildung 22 **Hinweiskarte Oberflächenabfluss**
Quelle: swisstopo

Die seit 2018 verfügbare Gefährdungskarte Oberflächenabfluss des BAFU zeigt schweizweit auf, welche Gebiete potenziell durch Oberflächenabfluss gefährdet sind. Die Karte ermöglicht Rückschlüsse auf potenziell gefährdete Gebiete und zeigt auf, wo versiegelte Flächen für Rückstau sorgen können. In der Agglomeration Biel/Lyss zeigt sich vor allem entlang des Jurakamms, in den Siedlungsgebieten entlang der Solothurnstrasse/Bielstrasse, entlang der Leugene und entlang des Büttebergs, der A5 und dem Bahntrassee eine Problematik mit dem Oberflächenabfluss auf. Auch der Jäissberg und das Oberholz sorgen entlang für

Rückstauungen. Allgemein betroffen ist vor allem versiegeltes Gebiet, aber auch landwirtschaftlich genutztes Land kann durch Ertragseinbussen betroffen sein.

Trend
Die Klimaanalyse zeigt, dass die Hitzebelastung im Siedlungsgebiet der Agglomeration Biel/Lyss am Tag und in der Nacht bereits heute hoch ist. Die Durchlüftungskorridore sind nicht überall gewährleistet wodurch die Kaltluft das am Tag sehr stark erwärmte Siedlungsgebiet in der Nacht nicht ausreichend kühlen kann. Gemäss Szenario 2060 wird sich diese Situation in Zukunft verschärfen. Auch die Häufigkeit der Starkniederschläge wird gemäss Prognosen zunehmen und somit auch die Gefährdung durch Oberflächenabflüsse.

Folgerung
» Zur Reduktion der bioklimatischen Belastung der Bevölkerung sind Grünräume zu erhalten, zu verbessern und zu schaffen. Besondere Bedeutung haben dabei die Wälder in Siedlungsnähe.
» Neben den Grünräumen ist die Durchlüftung und dadurch die Abkühlung in der Nacht von zentraler Bedeutung. Durchlüftungskorridore sind zu vernetzen, überkommunal zu erhalten und bei Überbauungen zu berücksichtigen.
» Mit der Umsetzung des Schwammstadtkonzepts kann der Oberflächenabfluss verbessert werden. Dafür sind versickerungsfähige Beläge zu erhalten und zu fördern, Freiflächen zur Rückhaltung von Regenwasser zu nutzen.
» Im regionalen Richtplan (RGSK) und in den kommunalen Richt- und Nutzungsplänen sind entsprechende Bestimmungen festzulegen.

3.5 Mobilität und Verkehr

3.5.1 Mobilitätsverhalten (Modalsplit)

Modalsplit der Wohnbevölkerung
Abbildung 23 zeigt das Mobilitätsverhalten der in der Agglomeration wohnhaften Bevölkerung, ausgedrückt durch den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an der zurückgelegten Tagesdistanz. Die Nutzung des MIV in der Agglomeration Biel (ohne Lyss) ist zwischen 2010 und 2015 markant gesunken und danach, wie auch in der Mehrheit der mittelgrossen Agglomerationen, wieder angestiegen. Ende 2021 liegt der Anteil des MIV bei 61 Prozent und damit unter dem Durchschnitt der mittelgrossen Agglomerationen. Dies dürfte auf die hohe Siedlungsdichte und gute ÖV-Erschliessung im Agglomerationskern sowie auf die gute Anbindung von Biel an den Bahn-Fernverkehr zurückzuführen sein. In Lyss ist die Nutzung des MIV durch die Wohnbevölkerung seit 2017 stabil bei 70 Prozent geblieben. Damit entspricht der MIV-Anteil dem Durchschnitt der kleinen Agglomerationen, der seit 2017 angestiegen ist.

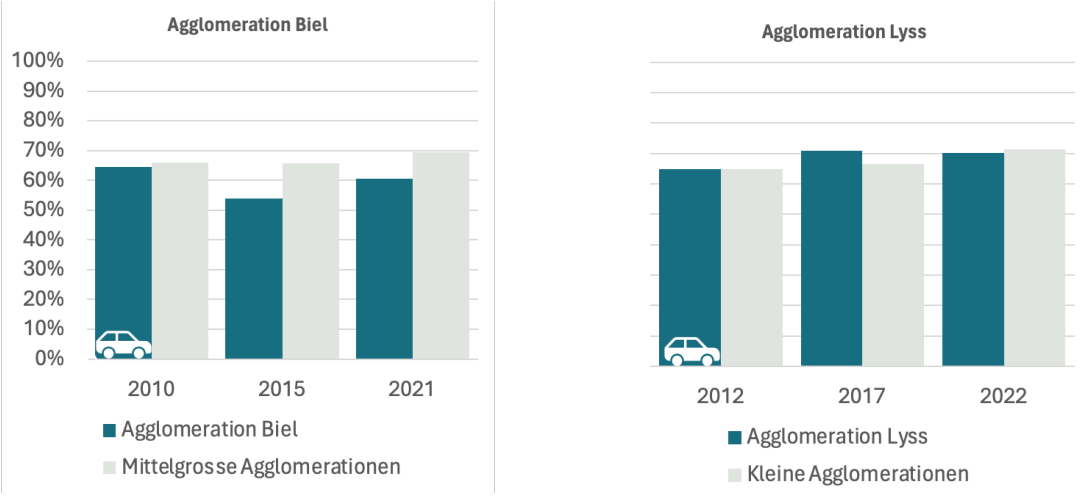


Abbildung 23 **MOCA-Indikator Modalsplit**
Quelle: ARE, Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA), 2021

Trend
Das kantonale Gesamtverkehrsmodell rechnet für 2040 mit steigenden Anteilen des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr, jedoch ist noch keine Verlagerung vom MIV auf die anderen Verkehrsträger erkennbar. Abbildung 24 zeigt, in welchen Gebieten gemäss Gesamtverkehrsmodell zukünftig mit einem Anstieg der Quell- und Zielfahrten des MIV gerechnet wird. Kritisch sind insbesondere Gebiete, welche bereits heute eine ungenügende Anbindung an den ÖV aufweisen, namentlich die Arbeitsschwerpunkte Bözingenfeld, Brüggmoos und Lyss, der Korridor Orpund-Safnern sowie Port.

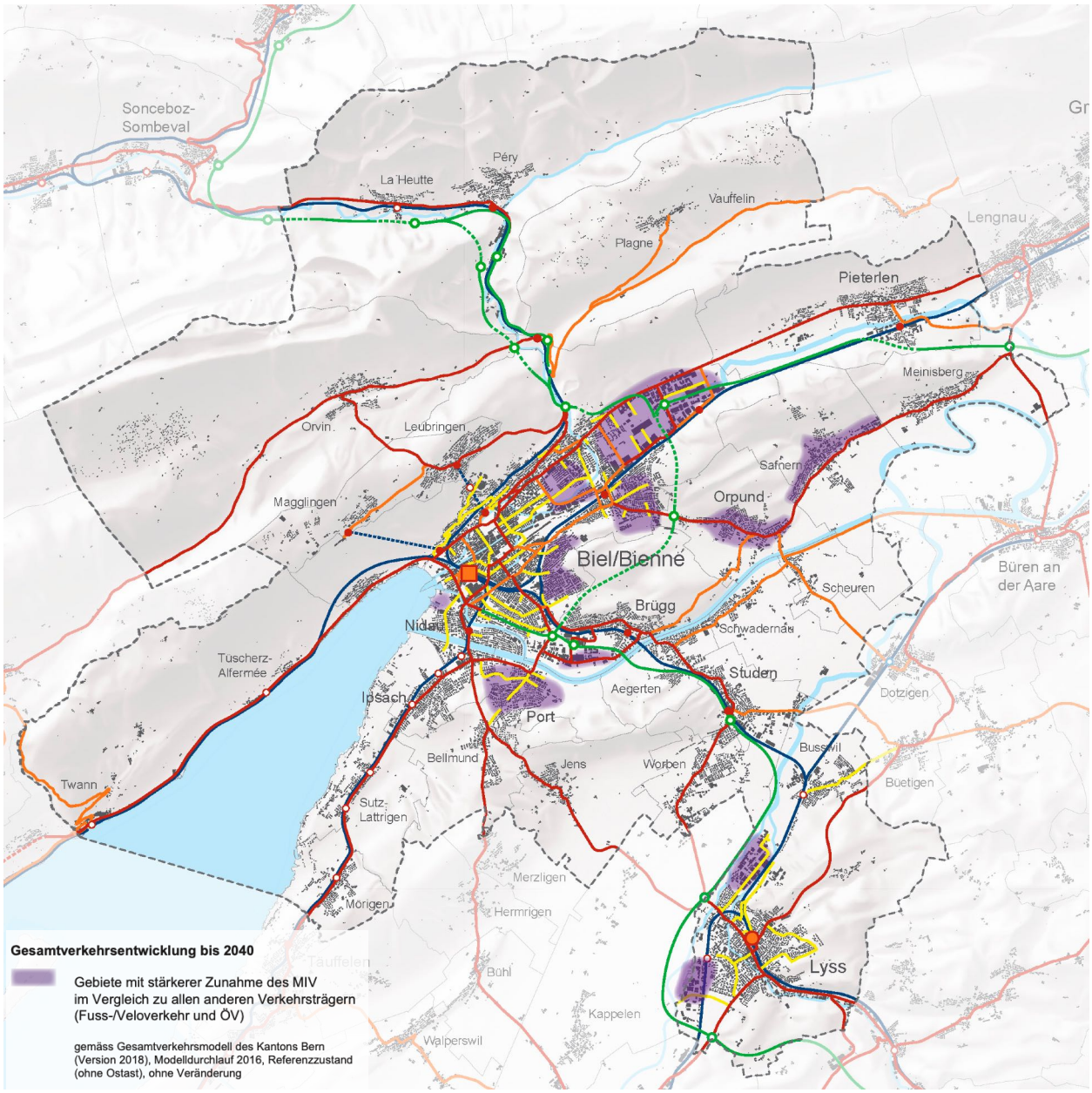


Abbildung 24 **Trend Modalsplit**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 3.4 im Kartenband.

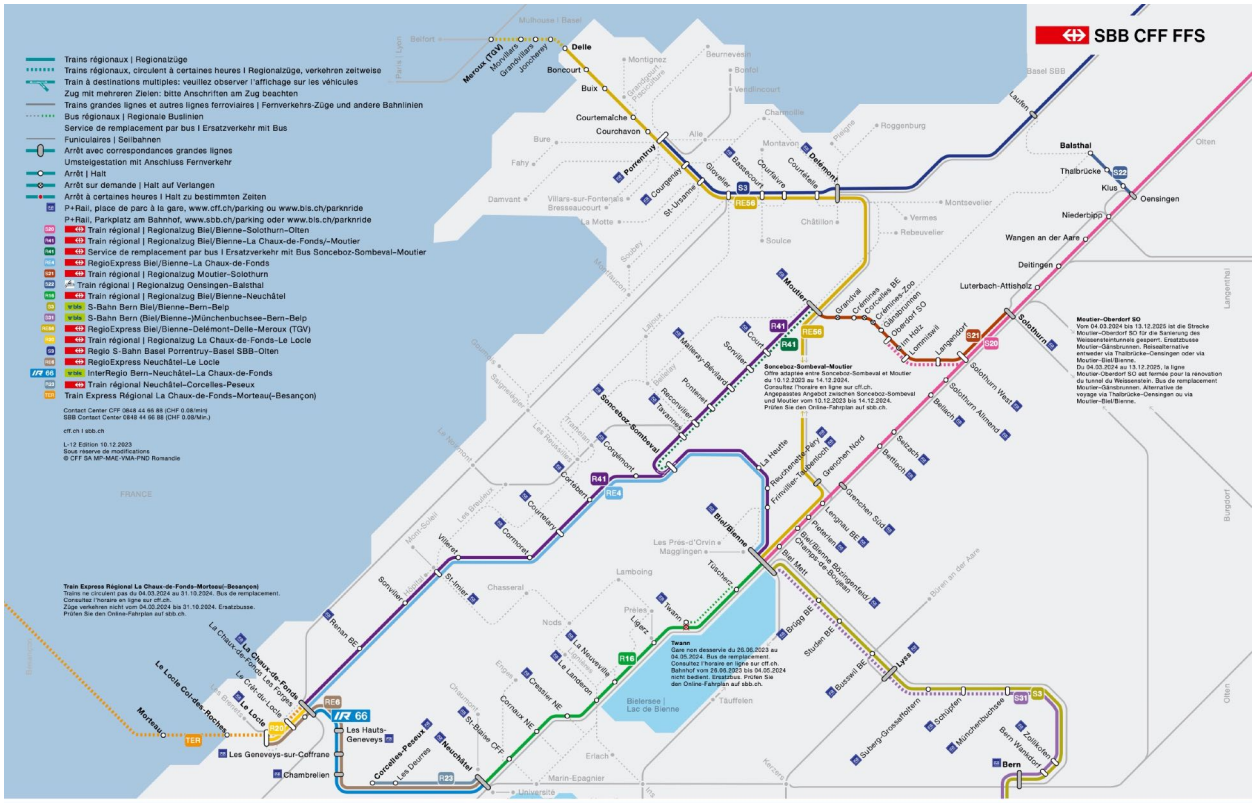
Folgerung
Eine massgebliche Veränderung des Modalsplits kann nicht allein durch den Ausbau des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs erreicht werden. Es braucht zugleich wirksame Lenkungsmassnahmen beim MIV, umso mehr als für diesen mit dem A5 Ostast eine Kapazitätserhöhung und Angebotsverbesserung erzielt wurde.

3.5.2 Öffentlicher Verkehr

Bahnnetz
Die Agglomeration Biel/Lyss ist sehr gut in das schweizerische Bahnnetz eingebunden (Abbildung 25).

Der Bahnhof Biel ist als Umsteigebahnhof zwischen nationalem und regionalem Angebot mit folgenden direkten Verbindungen ein Vollknoten des Schweizer Bahnnetzes:
» **Halbstunden-Takt** nach Zürich, Basel (ab 2026), Bern, Olten, Neuenburg (ab 2029), La Chaux-de-Fonds, Lausanne (ab 2026)
» **Stunden-Takt** nach Basel (bis 2025), Winterthur, St-Gallen, Neuenburg, Delémont, Genf, Lausanne

Im Regionalverkehr verkehren die S-Bahn-Linien wie folgt:
» **Viertelstunden-Takt in HVZ:** Lyss-Bern, Täuffelen
» **Halbstunden-Takt**: Solothurn, Lyss-Bern, Täuffelen-Ins
» **Stundentakt-Takt**: Moutier, La Chaux-de-Fonds, Neuenburg (Halbstunden-Takt in HVZ)


SBB CFF FFS
Delle
Boncourt
Buix
Courtemaîche
Courchavon
Porrentruy
Courgenay
St-Ursanne
Glovelier
Bassecourt
Courtételle
Delémont
Moutier
Sonceboz-Sombeval
Corgémont
Cortébert
Courtelary
Cormoret
Sonvilier
St-Imier
Renan BE
La Chaux-de-Fonds
Le Locle
Les Ponts-de-Martel
Les Brenets
Les Geneveys-sur-Coffrane
Chambrelien
Les Hauts-Geneveys
Corcelles-Peseux
Neuchâtel
Le Landeron
Cressier NE
Cornaux NE
St-Blaise CFF
La Neuveville
Twann
Tüscherz
Biel/Bienne
Ipsach
Studen BE
Busswil BE
Lyss
Suberg-Grossaffoltern
Scupfen
Münchenbuchsee
Zollikofen
Bern Wankdorf
Bern
Täuffelen
Ins
Erlach
Marin-Epagnier
Lamboing
Nods
Prêles
Chasseral
Les Prés-d'Orvin
Magglingen
Ligerz
Vingelz
Mett
Bözingen
Biel Mett
Gottstatt
Nidau
Port
Lengnau BE
Pieterlen
Meinisberg
Orpund
Safnern
Scheuren
Brügg BE
Aegerten
Bellmund
Gampelen
Jens
Sugiez
Kerzers
Müntschemier
Siselen
Gals
Hagneck
Ins
Gléresse
Douanne
Tüscherz
Alfermée
Twann
Ligerz
Prêles
Lamboing
Nods
Chasseral
Les Prés-d'Orvin
Magglingen
Biel Mett
Bözingen
Gottstatt
Nidau
Port
Lengnau BE
Pieterlen
Meinisberg
Orpund
Safnern
Scheuren
Brügg BE
Aegerten
Bellmund
Gampelen
Jens
Sugiez
Kerzers
Müntschemier
Siselen
Gals
Hagneck
Ins
Gléresse
Douanne

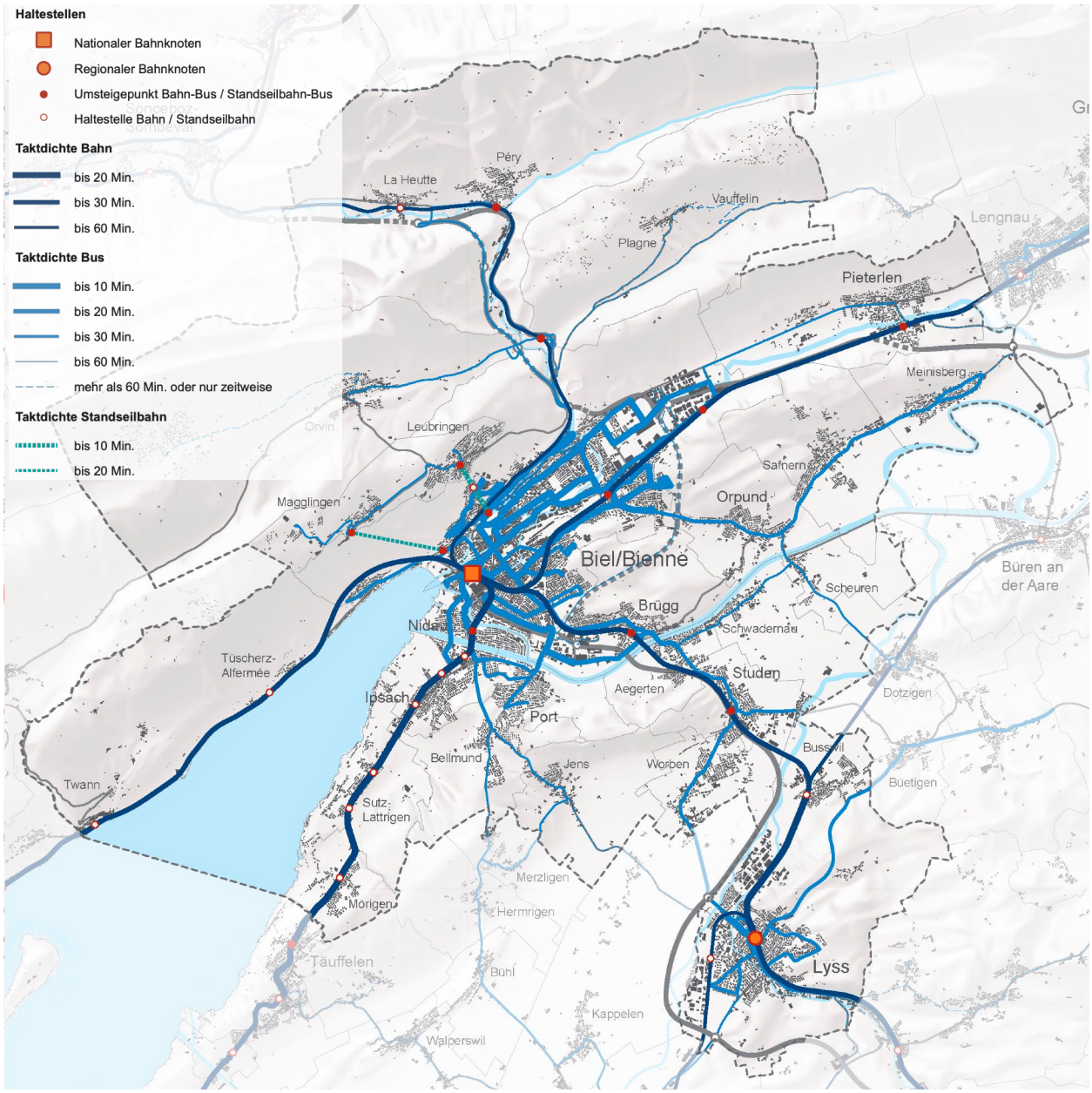


Abbildung 26 **Öffentlicher Verkehr: Netz und Angebot 2019**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 3.5 im Kartenband

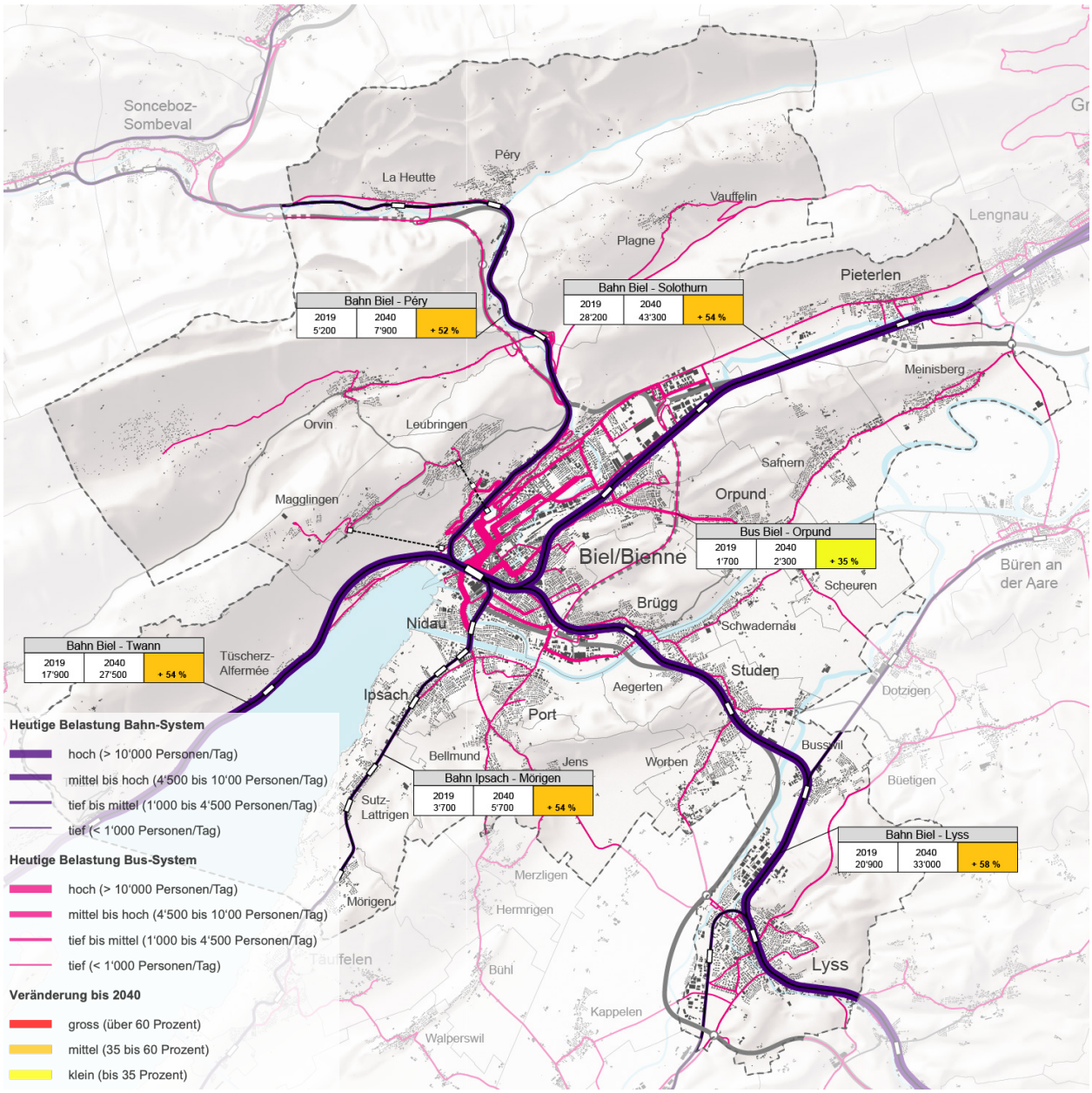


Abbildung 27 **Öffentlicher Verkehr: Nachfrage 2019 und Trend 2040**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 3.6 im Kartenband

Belastung

Abbildung 27 zeigt die heutige Belastung im ÖV-System. Die grösste Nachfrage im Bahnnetz weisen die Verbindungen nach Westen (Neuenburg-Lausanne-Genf), nach Osten (Solothurn-Olten-Zürich) und nach Süden (Bern) auf. Tiefer ist die Nachfrage nach Norden (Jura), am südlichen Bielerseeufer sowie zwischen Lyss und Büren an der Aare bzw. Aarberg. Bei den Kapazitäten sind vor allem die Morgen- und Abendspitzen kritisch, hingegen hat der ÖV in den Randstunden noch genügend Kapazitäten.

Bei den Buslinien besteht die höchste Nachfrage erwartungsgemäss im Stadtzentrum. Im städtischen Busnetz wurden in den letzten Jahren mit dem Buskonzept Biel 2020 verschiedene Netzanpassungen und -erweiterungen realisiert. Mit dem ÖV-Konzept 2023 Agglomeration Biel liegt die konzeptionelle Grundlage für eine weitere markante Verbesserung des ÖV-Angebots ab 2027 vor.

Trend
Bis 2040 prognostiziert das kantonale Gesamtverkehrsmodell eine starke Nachfragesteigerung auf allen Bahnlinien (Abbildung 27). Innerhalb der Agglomeration fällt das Wachstum geringer aus. Dies hat auch damit zu tun, dass ein erheblicher Teil des Verkehrs auf den Zubringerstrecken dem Transitverkehr zuzuordnen ist, der keine Auswirkungen auf den lokalen Verkehr hat.
Auch auf der regionalen Buslinie zwischen Biel und Meinisberg – der einzigen Agglomerationsachse, auf der keine Bahnlinie verkehrt – wird eine starke Zunahme erwartet.

Folgerung
» Um die mittel- bis langfristig erwartete Nachfrage aufzunehmen, braucht es Angebotsausbauten, die einerseits die Angebotsqualität erhöhen (dichterer Takt, direktere Linienführung, kürzere Reisezeit) und andererseits die nötigen Kapazitäten sicherstellen.
» Dies bedingt zugleich, dass der ÖV im stark belasteten Strassennetz konsequent priorisiert und stabile Reisezeiten gewährleistet werden.

3.5.3 Fuss- und Veloverkehr

Fussverkehr
Der Fussverkehr steht am Anfang und Ende jeder zurückgelegten Strecke. Wie attraktiv das zu Fuss gehen ist, wird wesentlich von der Direktheit der Verbindungen, den Platzverhältnissen, den Beeinträchtigungen durch den Strassenverkehr und der Gestaltung der Strassenräume und ihres Umfelds beeinflusst. Vor allem entlang der Hauptverkehrsachsen ist die Aufenthaltsqualität aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der Lärm- und Luftbelastung vielerorts ungenügend. Auch als unsicher wahrgenommen Fussgängerquerungen und lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen verringern die Attraktivität.

Die Planung der Fusswegnetze ist Aufgabe der Gemeinden. Diese erarbeiten die nötigen Pläne im Rahmen der Ortsplanungen, so dass im Laufe der Zeit in der Agglomeration flächendeckende Fusswegnetzplanungen vorliegen werden. Die meisten Gemeinden haben Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Tempo-30-Zonen eingeführt, die sich positiv auf den Fussverkehr auswirken. In der Bieler Innenstadt bestehen verschiedene Fussgängerzonen, ebenfalls im Zentrum Lyss. Die Naherholungsgebiete sind in der Regel gut mit Fusswegen erschlossen.

Veloverkehr
Für den Veloverkehr bestehen in der Agglomeration Biel/Lyss aufgrund der meist flachen Topografie und der kurzen Distanzen günstige Voraussetzungen. Die Siedlungsgebiete liegen innerhalb von 9 Kilometern um das Agglomerationszentrum. Mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes ist das Velo auf diesen Strecken eine valable Alternative zu MIV und ÖV. Heute sind vor allem die geübten, sicheren Alltags-Velofahrenden unterwegs, die mit der bestehenden Veloinfrastruktur zurechtkommen. Es ist noch zu wenig gelungen, breitere Bevölkerungskreise (Familien mit kleinen Kindern, ungeübte resp. unsichere Velofahrende, Freizeit-Velofahrende, autoaffine Zielgruppen etc.) für das regelmässige Velofahren im Alltag zu gewinnen.

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

In der Vergangenheit wurde versucht, den Veloverkehr möglichst in den übrigen Strassenverkehr zu integrieren. Angesichts des stagnierenden Veloanteils, der hohen Unfallzahlen und der Schwierigkeit, breitere Zielgruppen für den Veloverkehr zu gewinnen, ist diese Strategie nicht überall zielführend. Um das

Verlagerungspotenzial auszuschöpfen, muss vermehrt auf die unterschiedlichen Infrastruktur-Bedürfnisse der Zielgruppen (Direktheit, Sicherheit, Komfort) eingegangen werden.

Regionales Velowegnetz

Mit dem regionalen Velonetzplan Biel-Seeland wurde das regionale Velowegnetz für den Alltagsverkehr in der Agglomeration Biel/Lyss bestimmt. Der regionale Velonetzplan wurde parallel zum Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel erarbeitet und mit diesem abgestimmt. Das regionale Velowegnetz erschliesst alle wichtigen Ziele in der Agglomeration, die ein ausreichendes Potenzial an Velofahrenden aufweisen und in der Regel nicht weiter als 5 km voneinander entfernt sind. zeigt das regionale Velowegnetz für den Alltagsverkehr; ergänzend sind die lokalen, regionalen und nationalen Veloland-Routen für den Freizeitverkehr abgebildet.

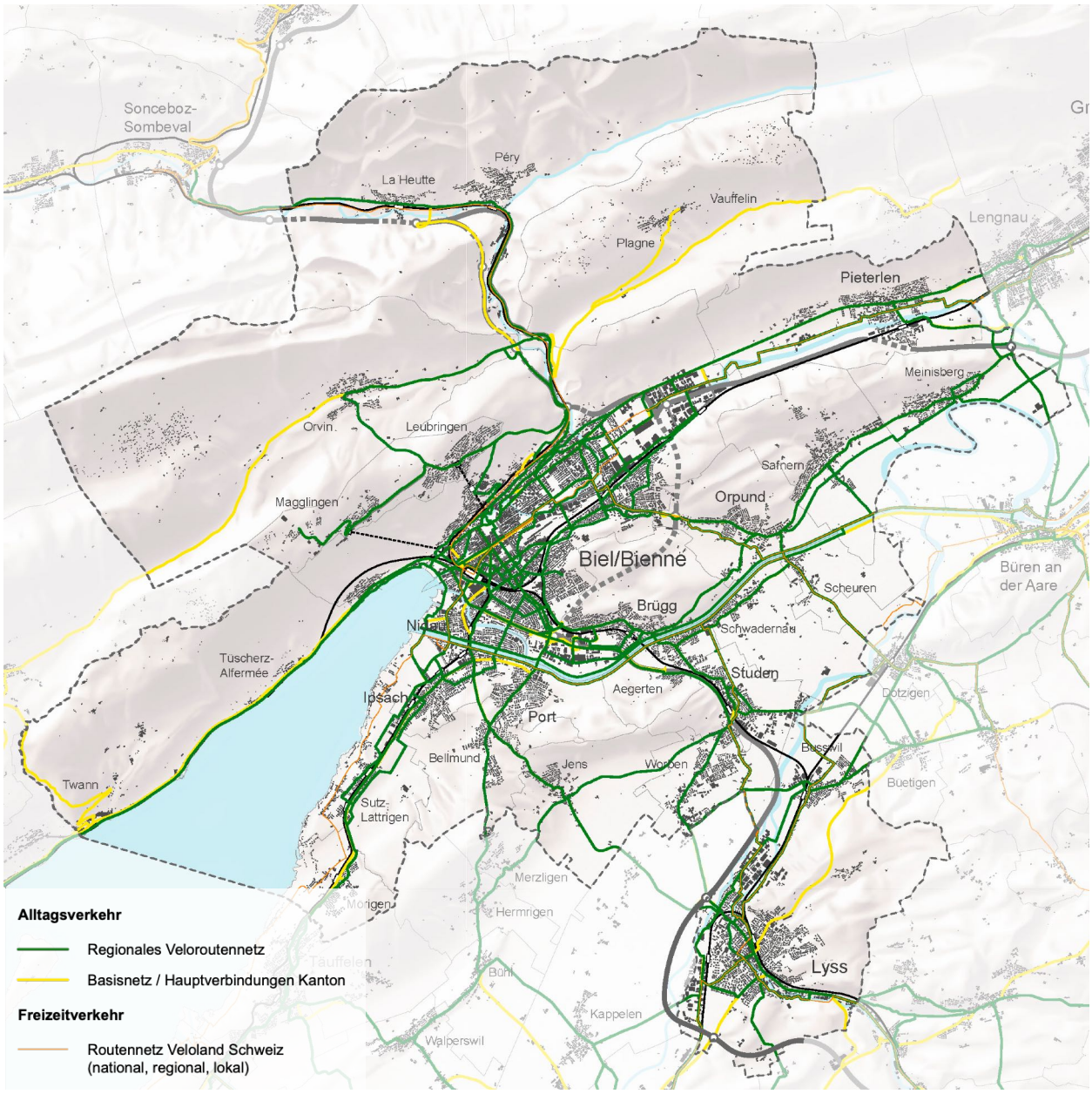


Abbildung 28 **Regionales Velowegnetz**
Gesamte Karte mit Legenyde im A3-Format siehe Karte 3.7 im Kartenband

Trend
Mit der Siedlungsentwicklung nach innen und der Förderung des ÖV gewinnt der Fussverkehr in Zukunft noch stärker an Bedeutung. Mit dem E-Bike gewinnt der Veloverkehr für mittlere und längere Distanzen an Bedeutung. Mit der Zunahme des Veloverkehrs und insbesondere der E-Bikes steigen die Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur und die Konflikte im Strassenverkehr, auch zwischen Fuss- und Veloverkehr. Auf den Hauptverkehrsachsen wird das Konfliktpotenzial aufgrund der angestrebten Bündelung des MIV und der Priorisierung des ÖV weiter zunehmen.

Folgerung
» Die Ansprüche des Fussverkehrs müssen in der Siedlungs- und Verkehrsplanung besser berücksichtigt werden und in der Gestaltung von Strassenräumen mehr Gewicht erhalten.
» Um breitere Zielgruppen für die Velonutzung im Alltag zu gewinnen, muss das Velowegnetz unterschiedliche Bedürfnisse nach Direktheit, Sicherheit und Komfort abdecken. Es braucht ein dichtes und qualitativ hochstehendes Netz mit direkten und sicheren Verbindungen zu den Zielgebieten und wichtigen ÖV-Haltestellen. Mit Signalisation und Sensibilisierung kann die Velonutzung zusätzlich gefördert werden.
» Um das Potenzial des E-Bikes zu nutzen, müssen durchgehende und attraktive Routen über mittlere und längere Distanzen angeboten werden.

3.5.4 Motorisierter Individualverkehr und Strassennetz

Netzstruktur
Nach dem definitiven Verzicht auf die A5 Westumfahrung Biel ist das regionale Strassennetz für längere Zeit gegeben und bildet die Rahmenbedingung für die künftige Entwicklung der Agglomeration Biel/Lyss.

Der Netzstruktur (Abbildung 29) liegt folgende Hierarchie zugrunde:
» Der Durchgangs- und Agglomerationsverkehr werden soweit möglich auf dem **Hochleistungsnetz** der Autobahnen A16 (Transjurane), A5 (Solothurn-Neuenburg) und A6 (Bern-Biel) geführt.
» Die Siedlungsgebiete sind möglichst direkt von den Autobahnanschlüssen über die **Hauptverkehrsachsen** erreichbar.
» Die **untergeordneten Quartierstrassen** werden von Durchgangsverkehr freigehalten und sind verkehrsberuhigt.

Nach dem Verzicht auf die A5 Westumfahrung dienen im Agglomerationskern folgende Verbindungen weiterhin auch für den Durchgangsverkehr:
» **Nordachse Biel** (Seevorstadt bis Solothurnstrasse) als Verbindung von Jura und Solothurn in das Stadtzentrum und zur A5 Richtung Neuenburg
» **Westachse Brüggmoos-Seevorstadt** (Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse) als Verbindung von Solothurn und Bern in das Stadtzentrum und zur A5 Richtung Neuenburg
» **Achse Ipsach-Nidaubrücke-Nidau** als Verbindung von der südlichen Agglomeration in das Stadtzentrum und zur A5 Richtung Neuenburg
» **Achse Ipsach-Allmendstrasse-Wehrbrücke-Brüggmoos** als Zubringer von der südlichen Agglomeration zur A5 Richtung Solothurn und zur A6 Richtung Bern

Porttunnel und Schliessung der Nationalstrassenlücke in Abklärung
Vor dem Hintergrund des erwarteten weiteren Bevölkerungswachstums und der zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse haben Kanton, Region und Gemeinden eine Gesamtmobilitätsstudie ausgelöst, die aufzeigen soll, wie künftig ein funktionsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem erreicht werden kann. Im Rahmen der Gesamtmobilitätsstudie wird insbesondere untersucht, welchen Beitrag zur Zielerreichung der Porttunnel, die Schliessung der Netzlücke im Nationalstrassennetz sowie Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr, ÖV und MIV leisten können. Die Ergebnisse der Studie sollen Mitte 2025 vorliegen und als Grundlage für die anschliessenden politischen Richtungsentscheide und das AP6 dienen.

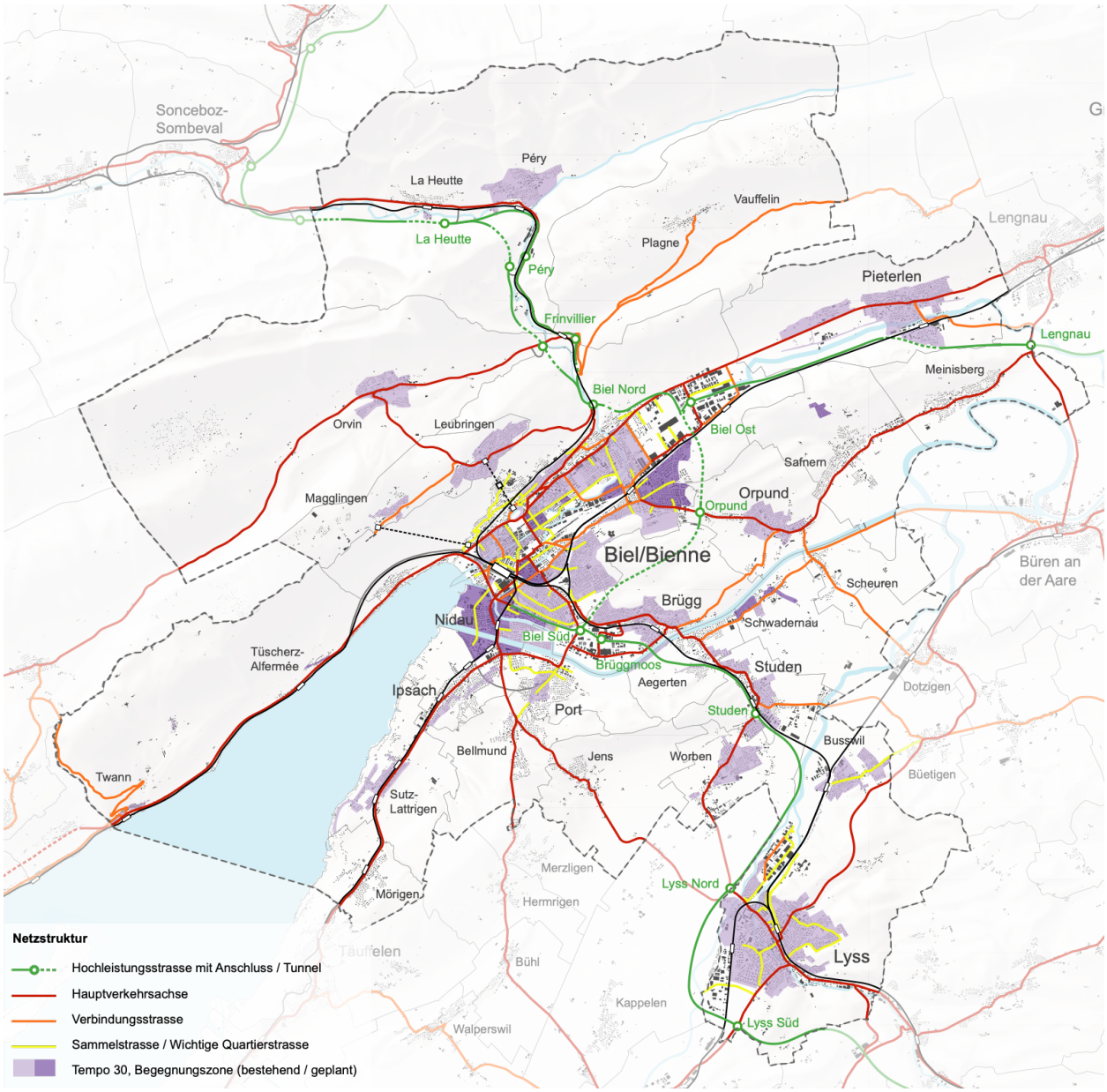


Abbildung 29 **Struktur Strassennetz**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 3.8 im Kartenband

Abnehmendes Verkehrsaufkommen

Vor Eröffnung des A5 Ostasts im Jahr 2018 hat die Agglomeration ein Verkehrsmonitoring aufgebaut; seitdem werden periodisch Verkehrserhebungen durchgeführt. Das Messnetz umfasst 26 Zählstellen auf lokalen Strassen und 5 Zählstellen auf Nationalstrassen. Der Vergleich zwischen den Erhebungen 2018 (nach Eröffnung des Ostasts) und der letzten Erhebung 2021[8] zeigt folgende Ergebnisse:

» Der an allen Zählstellen gemessene durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) hat um 4 Prozent abgenommen. Auf den lokalen Strassen hat der DWV um 8 Prozent abgenommen und auf den Nationalstrassen um 3 Prozent zugenommen. Das zeigt, dass die Lenkung des MIV auf das Hochleistungsnetz greift und das Plafonierungsziel gemäss Zukunftsbild insgesamt eingehalten werden konnte.

[8] Die Messwerte wurden im August und September 2021 erhoben, als relativ wenige Pandemie-Massnahmen in Kraft waren (z.B. Beschränkung des Zugangs zu Innenbereichen von Restaurations- und Barbetrieben sowie zu Veranstaltungen und Messen für Personen ab 16 Jahren nur mit gültigem Covid-Zertifikat ab 13.9.2021).

» An 9 Zählstellen auf lokalen Strassen hat der DWV zugenommen. Dies betrifft die südlichen Zubringerstrecken am rechten Bielerseeufer sowie von Bellmund, Port und Brügg. An den übrigen 17 Zählstellen auf lokalen Strassen hat der DWV abgenommen.
» An drei Zählstellen auf lokalen Strassen und an vier Zählstellen auf Nationalstrassen wurde der Belastbarkeitswert überschritten.

Bis Mitte 2025 wird ein Konzept für ein erweitertes Verkehrsmonitoring und -controlling erarbeitet, das die Hauptachsen der ganzen Agglomeration Biel/Lyss abbildet und MIV, Veloverkehr, Fussverkehr und ÖV umfasst. Die Ersterhebung wurde im Herbst 2024 durchgeführt, der erste Monitoringbericht liegt Mitte 2025 vor. Er wird als Grundlage für die Beurteilung der Zielerreichung und den Handlungsbedarf für das AP6 dienen.

Geringer Anteil Transitverkehr
Im Herbst 2022 wurde eine aufwändige Erhebung des Quell-, Ziel- und Transitverkehrs im Agglomerationskern durchgeführt. Mit einer automatisierten Verkehrsnummernerhebung mit 46 Kamerastandorten wurden die Verkehrsströme über 3 Werktage erfasst.

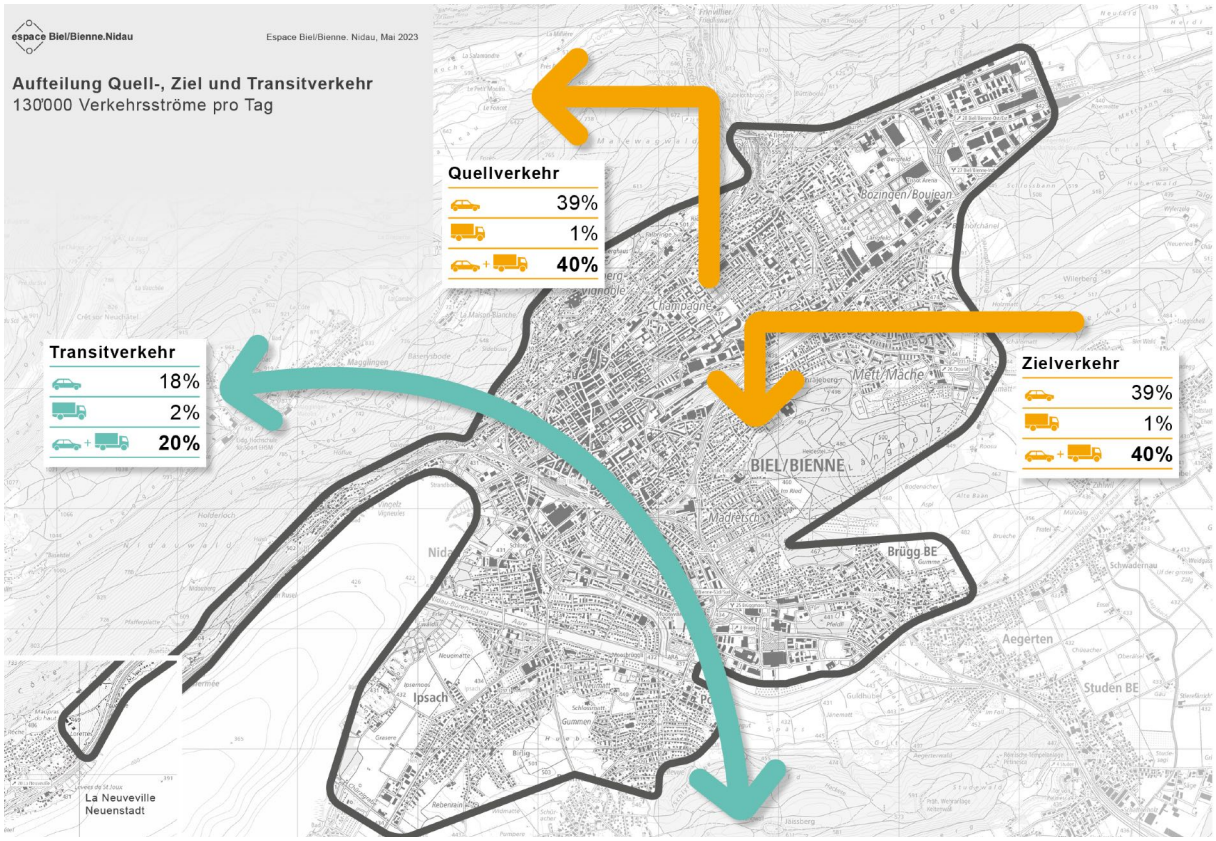


Abbildung 30 **Quell-, Ziel- und Transitverkehr im Agglomerationskern**
Quelle: espace Biel/Bienne.Nidau, Ziel-, Quell- und Transitverkehrserhebungen, 2023

Die Erhebung zeigt, dass rund 130'000 motorisierte Fahrzeuge pro Tag die Grenze des Agglomerationskerns überqueren. Davon beginnen 40 Prozent ihre Fahrt im Agglomerationskern (Quellverkehr), und ebenfalls 40 Prozent beenden ihre Fahrt im Agglomerationskern (Zielverkehr). Nur 20 Prozent der Fahrten durchqueren den Agglomerationskern als Transitverkehr.

Die Erhebung zeigt weiter, dass insbesondere die Zubringerachsen Jura, Solothurn und Lyss den Agglomerationskern mit dem Umland verbinden. Über 70 Prozent des Verkehrs fahren über diese drei Achsen. Der Grossteil des Verkehrs von Solothurn Richtung Neuenburg sowie von Solothurn und Jura Richtung Lyss fährt über

den A5 Ostast. Dies gilt für den Gesamtverkehr sowie für den Schwerverkehr und bestätigt die Wirkung des Ostasts.

Auslastung des Strassennetzes und Trend

Das Strassennetz ist heute während der Hauptverkehrszeiten auf der Westachse Brüggmoos-Seevorstadt, auf der Nordachse Biel, auf der Autobahn A6 Biel-Lyss und im Zentrum von Lyss ausgelastet; die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes ist teilweise stark gestört und hat Staubildung, Zeitverluste und Störungen im ÖV zur Folge.

Abbildung 31 zeigt an ausgewählten Querschnitten die heutige Belastung des Strassennetzes und den Trend 2040. Die heutige Belastung wurde mit dem Verkehrsmonitoring 2021 erhoben. Der Trend 2040 stammt aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Das Gesamtverkehrsmodell prognostiziert auf den Autobahnen und auf den Hauptverkehrsachsen am rechten Bielerseeufer sowie im Umfeld der Autobahnanschlüsse Brügg, Orpund und Biel-Ost eine weitere Verkehrszunahme. Auf dem übrigen Strassennetz werden nur geringe Zunahmen bzw. Abnahme erwartet. Vorab in den Hauptverkehrszeiten werden sich die Probleme auf den bereits heute stark belasteten Strassen weiter verschärfen.

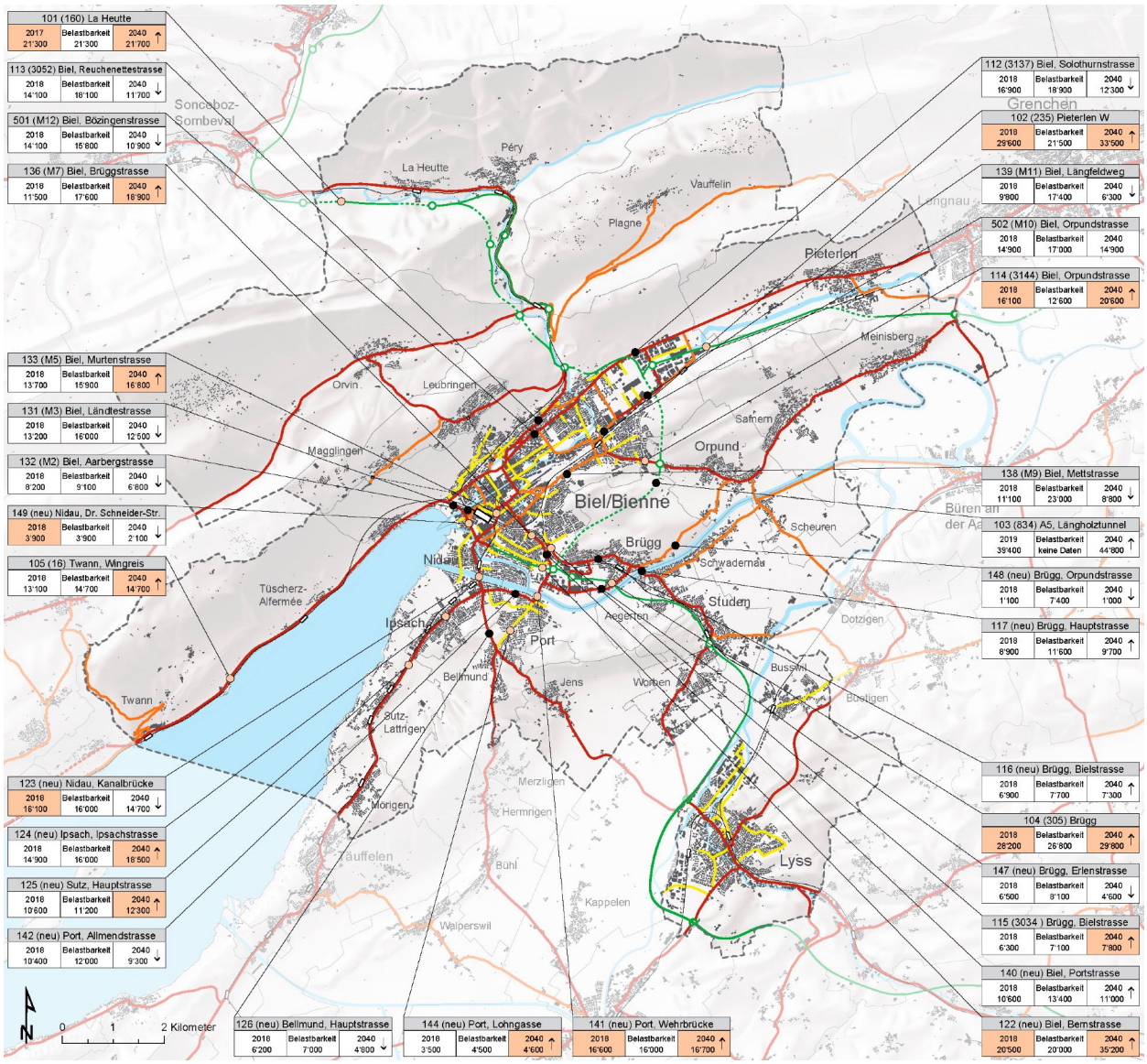


Abbildung 31 **Verkehrsbelastung und Trend MIV**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 3.9 im Kartenband

Abbildung 31 stellt zudem das heutige und prognostizierte Verkehrsaufkommen der Belastbarkeit der Strassenräume gegenüber. Die Belastbarkeit gibt an, wie viel MIV auf einem Strassenabschnitt maximal verträglich ist, damit der Schutz vor übermässigen Lärm- und Luftimmissionen, der fahrplangerechte ÖV-Betrieb, die Querung für den Fussverkehr, die Attraktivität und Sicherheit des Veloverkehrs, die Aufenthaltsqualität sowie die Erreichbarkeit und Attraktivität der angrenzenden Nutzungen gewährleistet werden. Die Belastbarkeit dient dazu, die Verkehrsentwicklung zu beurteilen und bei Überschreiten der Werte Massnahmen zu ergreifen, die entweder die MIV-Belastung reduzieren oder die Belastbarkeit der Strasse anheben.[10]

Die Belastbarkeit ist heute in Nidau und im Umfeld der Autobahnanschlüsse Orpund und Biel-Ost überschritten. Bis 2040 werden sich die bestehenden Überschreitungen ohne Gegenmassnahmen verschärfen, zudem zeichnen sich neue Überschreitungen auf einigen Zubringerstrassen zum Stadtzentrum ab.

Folgerung

» Die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen und die Verträglichkeit des Verkehrs (Belastbarkeit) müssen mit dem bestehenden Strassennetz erreicht werden. Um die Belastbarkeit zu gewährleisten, müssen das Verkehrsaufkommen reduziert und Betriebs- und Gestaltungskonzepte umgesetzt werden.
» Die heutigen und die künftig erwarteten Belastungen im Strassennetz lassen eine siedlungsorientierte Gestaltung zu. Damit ist die Voraussetzung gegeben, dass die angestrebte Innenentwicklung in den nächsten zwanzig Jahren auch ohne neue Netzelemente stattfinden kann.
» Die Entwicklungsmöglichkeiten für Nutzungen, die eine gute Strassenerschliessung benötigen, sind im Agglomerationskern infolge von Kapazitätsengpässen beschränkt.
» Die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes ist primär zu den Hauptverkehrszeiten gestört. Um die Kapazitäten und Abläufe zu optimieren, braucht es Verkehrsmanagement-Massnahmen.

3.5.5 Verkehrssicherheit

Objektive Sicherheit

Die aktuelle Schwachstellenanalyse des Tiefbauamts des Kantons Bern identifiziert 36 Unfallschwerpunkte und 6 Unfallhäufungsstellen (Abbildung 32). Berücksichtigt ist das Unfallgeschehen bis und mit 2022. Gegenüber dem Stand von 2021 (AP4) konnten 18 Unfallschwerpunkte behoben werden. Dies ist einerseits auf realisierte Massnahmen und andererseits auf die Inbetriebnahme des A5 Ostasts zurückzuführen, durch den sich die Verkehrssicherheit verbessert hat. Die verbleibenden Unfallschwerpunkte befinden sich auf stark frequentierten Hauptachsen in Biel, Brügg, Nidau und Lyss. Sie müssen durch die Strasseneigentümer saniert werden.

Für vier der 36 verbleibenden Unfallschwerpunkten sind realisierte Massnahmen in der Wirkungskontrolle, für sieben Unfallschwerpunkte sind Massnahmen in der Projektierung. Acht weitere Unfallschwerpunkte sowie eine Unfallhäufungsstelle werden durch Massnahmen des AP5 behoben.

[10] Die angegebenen Belastbarkeiten basieren auf dem Richtplan vfM zur A5 Umfahrung und auf Einschätzungen der Task Force Verkehr Agglomeration Biel. Sie müssen periodisch überprüft und an die Zielsetzungen und Rahmenbedingungen angepasst werden.

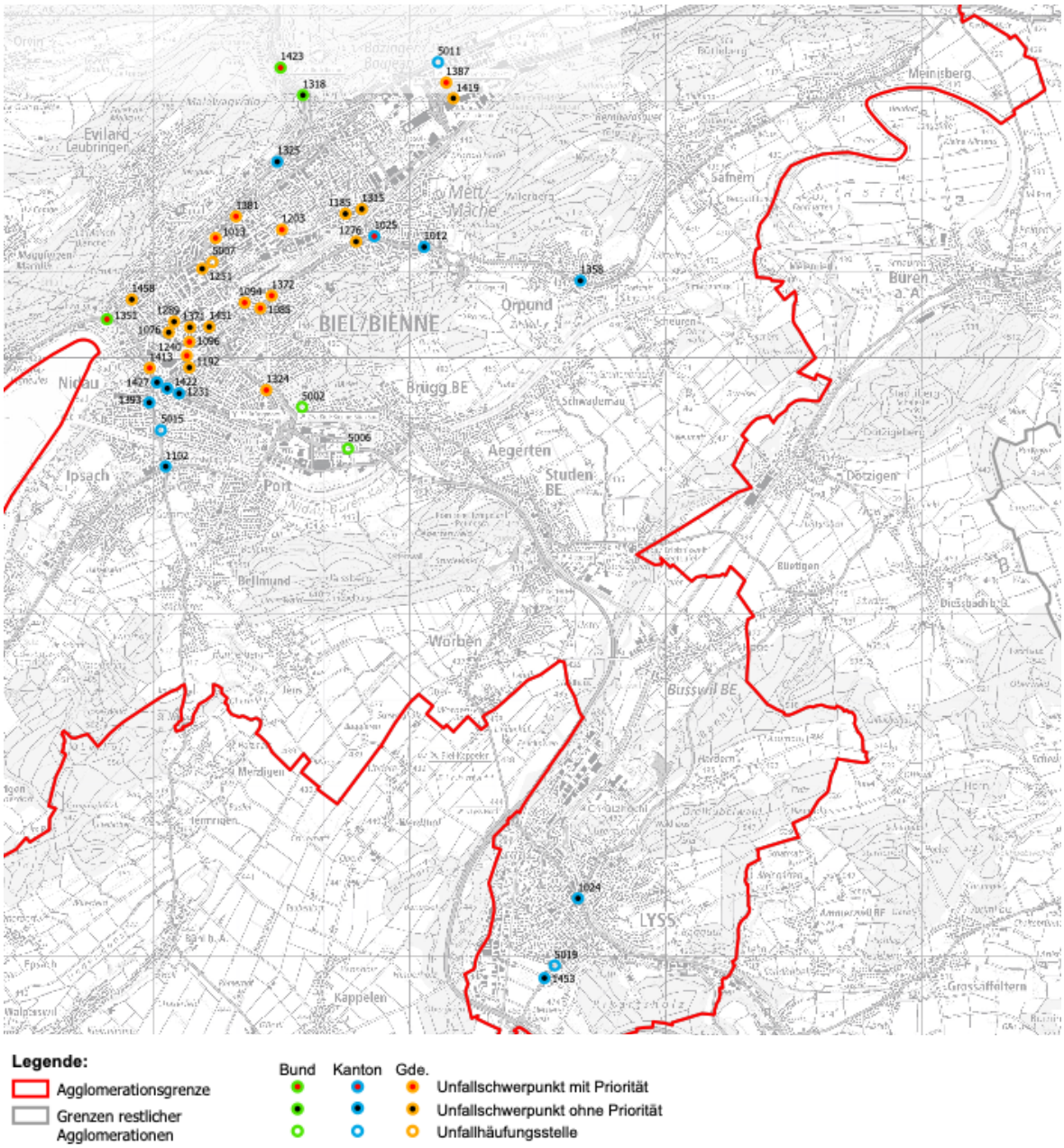


Abbildung 32 **Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen 2022**
Quelle: Tiefbauamt des Kantons Bern, 2023

Bei der Anzahl verunfallter Personen im Strassenverkehr liegt die Agglomeration Biel (ohne Lyss) über dem Durchschnitt der vergleichbaren mittelgrossen Agglomerationen der Schweiz. Im Vergleich zum Anstieg zwischen 2014 und 2017 sind die Unfallzahlen bis Ende 2021 wieder gesunken. Mit dem A5 Ostast konnte die Verkehrsbelastung gebietsweise stark reduziert werden, was zusammen mit den vfM eine Verbesserung der Verkehrssicherheit bewirkt. In Lyss liegen die Unfallzahlen über dem Durchschnitt der vergleichbaren kleinen Agglomerationen, sind aber zwischen 2017 und 2021 ebenfalls deutlich gesunken.

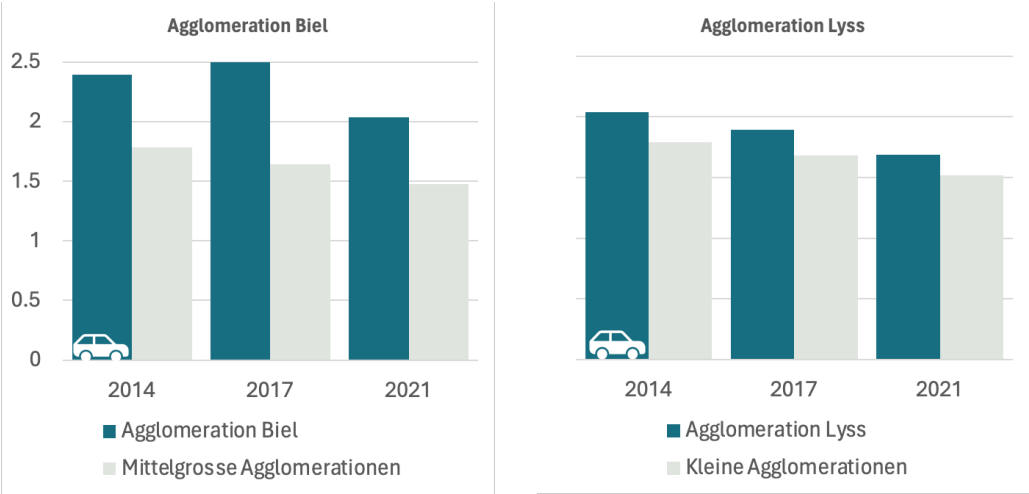


Abbildung 33 **MOCA-Indikator Unfälle**
Quelle: ARE, Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA), 2021

Subjektive Sicherheit
Neben der objektiven Verkehrssicherheit (messbares Unfallgeschehen) spielt die subjektive Wahrnehmung eine entscheidende Rolle für das Wohlbefinden und das Mobilitätsverhalten. Knappe Platzverhältnisse, hohes Verkehrsaufkommen, hohe Geschwindigkeiten, Netzlücken für den Fuss- und Veloverkehr und die verkehrsorientierte Gestaltung von Strassenräumen verringern die subjektive Sicherheit. In der Folge sinkt die Bereitschaft, Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen. Die subjektive Sicherheit kann durch Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeitsreduktion und eine siedlungsorientierte Gestaltung der Strassenräume positiv beeinflusst werden. Das Ziel besteht darin, den Verkehr für alle Teilnehmenden verträglich zu gestalten.

Flächige Temporeduktionen
Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen sind wirksame Instrumente zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit und der Aufenthalts- und Wohnqualität. In 19 der 24 Agglomerationsgemeinden bestehen Tempo-30-Zonen auf Gemeinde- und teils auch Kantonsstrassen.

In einigen Gebieten wurden zusätzlich Begegnungszonen geschaffen, die namentlich im Umfeld von Schulanlagen und in Zentren mit erhöhten Querungsbedürfnissen die Verkehrssicherheit erhöhen. In verschiedenen Gemeinden laufen Planungen zur Einführung oder Ausdehnung von Tempo-30-Zonen. Die bestehenden und geplanten flächigen Temporeduktionen sind in Abbildung 29 dargestellt.

Einige Gemeinden verfolgen andere Ansätze zur Verkehrsberuhigung: Die Gemeinde Scheuren hat auf Gemeindestrassen eine Streckensignalisation 30 km/h eingeführt. In Meinisberg und Mörigen gilt auf Teilen der Gemeindestrassen die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h.

Folgerung
» Das im schweizerischen Vergleich überdurchschnittliche Unfallgeschehen zeigt, dass weitere Anstrengungen zur Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit nötig sind.
» In der Behebung der bekannten Unfallschwerpunkte liegt ein grosses Potenzial für die Verbesserung der Verkehrssicherheit.
» Die subjektive Sicherheit muss mit der Reduktion der Verkehrsbelastung, einer verträglichen Gestaltung des Verkehrs und Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs weiter erhöht werden.

3.5.6 Verkehrsdrehscheiben und kombinierte Mobilität

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

Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern
Für die Verkehrsdrehscheiben sind im Kanton Bern die entsprechenden strategischen Grundsätze im kantonalen Richtplan und in der Gesamtmobilitätsstrategie festgelegt:
» Richtplan Kanton Bern, Strategie
» Gesamtmobilitätsstrategie 2022

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

Um das gemeinsame Verständnis von Verkehrsdrehscheiben zu fördern, haben das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, das Tiefbauamt und das Amt für Gemeinden und Raumordnung das Merkblatt «Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern» erarbeitet. Das Merkblatt ist auf den kantonalen Richtplan und die Gesamtmobilitätsstrategie 2022 abgestimmt. Neben den strategischen Grundsätzen werden auch die Rollen und Aufgaben der Akteure (Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden) definiert. Das Merkblatt unterstützt die verschiedenen Akteure bei der Planung und Realisierung ihrer Projekte. Es richtet sich an die Regionen, Gemeinden, kantonale Fachstellen, konzessionierte Transportunternehmen sowie an weitere Anlagenbetreiberinnen und -betreiber. Verkehrsdrehscheiben werden dabei als funktionale Anlagen beschrieben, die verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote miteinander verknüpfen.

Im Kanton Bern sind die Regionen wichtige Akteure bei der Planung von Verkehrsdrehscheiben. Sie sind zuständig für die regionale Gesamtkonzeption der Verkehrsdrehscheiben sowie für die enge Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung.

Verkehrsdrehscheiben in der Agglomeration Biel/Lyss
Gestützt auf die Typologie des Kantons Bern werden in der Agglomeration Biel/Lyss drei Verkehrsdrehscheiben unterschieden:

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

» Die Bahnhöfe Mett, Bözingenfeld, Brügg und Nidau sind kleinere **urbane Verkehrsdrehscheiben** im Agglomerationskern, Sie ergänzen und entlasten den Bahnhof Biel und ermöglichen den Übergang zwischen S-Bahn, städtischen (und regionalen) Buslinien, Fuss- und Veloverkehr und Sharingangeboten.

» Der Bahnhof Lyss nimmt als **regionaler Knoten** eine ähnliche Funktion für die umliegenden Gemeinden im ländlichen Raum ein. Er ermöglicht den Wechsel zwischen S-Bahn, lokalen und regionalen Buslinien, Fuss- und Veloverkehr und Sharingangeboten. Ergänzend dient er für den Umstieg vom MIV auf den ÖV.

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

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

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

Tabelle 6 **Typisierung der Verkehrsdrehscheiben in der Agglomeration Biel/Lyss**

Bike+Ride (B+R)
Bike+Ride-Anlagen ermöglichen die Benutzung des Velos für die Feinerschliessung ab den Bahn- und wichtigen Bushaltestellen. Ein gut ausgebautes B+R-Angebot ist ein wesentliches Element einer attraktiven Veloinfrastruktur. Für attraktive B+R-Anlagen sind verkehrssichere Zufahrten, gut einsehbare und beleuchtete Standorte, die Nähe zu den Perronzugängen sowie Wetter- und Diebstahlschutz entscheidend.

In der Agglomeration Biel/Lyss stehen an den Bahnstationen rund 4 000 öffentliche Bike+Ride-Abstellplätze zur Verfügung, davon 1 900 am Bahnhof Biel und 500 am Bahnhof Lyss. Gemäss dem regionalen Velonetzplan besteht an den Bahnstationen und wichtigen Busknoten in der Agglomeration ein Bedarf für mindestens 1 500 zusätzliche Abstellplätze.

Bikesharing
Die Stadt Biel bietet mit PubliBike velospot ein Bikesharing-System mit 50 Stationen im Stadtgebiet an. Das Netz der Ausleihstationen ist in der Innenstadt dicht, dünnt aber in den Wohn- und Arbeitsgebieten stark aus. In Biel und Nidau können zudem an sieben Standorten elektrische Cargo-Bikes ausgeliehen werden. In den umliegenden Gemeinden Nidau, Ipsach, Port, Brügg, Aegerten und Orpund besteht ein Potenzial für

Bikesharing, das bisher noch nicht genutzt wird. Ein Ausbau des Bikesharing-Angebots in Biel und die Ausweitung auf weitere Gemeinden ist in Planung (Eigenleistung AP 4. Generation).

E-Trottinett-Verleih
Seit 2021 besteht in der Stadt Biel ein E-Trottinett-Verleihsystem. Aktuell sind 160 Fahrzeuge von zwei privaten Anbietern (Zisch und JM Fleets) verfügbar.

Park+Ride (P+R)
Park+Ride-Anlagen bei Bahnstationen ermöglichen das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr für Verkehrsteilnehmende aus Räumen, die mit dem ÖV schlecht erschlossen sind. An den Bahnstationen der Agglomeration besteht ein Angebot von 400 P+R-Plätzen. Dazu kommen 300 weitere P+R-Plätze in den Korridoren ausserhalb der Agglomeration. Das grösste Angebot besteht mit 300 Plätzen im Korridor Biel-Lyss-Schüpfen. Die anderen Korridore verfügen über ein Angebot von je unter 100 P+R-Plätzen.

Carsharing und Carpooling
In der Agglomeration gibt es an rund 40 Standorten ein Angebot an Carsharing-Fahrzeugen, der grösste Teil davon in der Stadt Biel. Zusätzlich sind verschiedene Carpooling-Plattformen aktiv, die zwischen Fahrenden und Mitfahrenden vermitteln.

Die Stadt Biel und die Region Jura bernois.Bienne beteiligen sich am Projekt «Covoiturage dans l'Arc jurassien», das Mitfahrgelegenheiten für Grenzgänger/innen zwischen Frankreich und den Kantonen Waadt, Neuenburg, Jura, Neuenburg und Bern organisiert. Die Infrastruktur besteht aus Parkplätzen an rund 100 Standorten vor allem im grenznahen Gebiet in Frankreich sowie speziell gekennzeichneten Haltestellen. Für die Agglomeration Biel/Lyss ist das Angebot primär für Arbeitnehmende aus Frankreich mit Zielort Bözingenfeld von Interesse.

Folgerung
- Durch den Ausbau von Bahnhöfen und S-Bahnstationenzu attraktiven Verkehrsdrehscheibenkann das ÖV-System gestärkt und die umweltfreundliche Mobilität gefördert werden. Dazu braucht es eine verkehrsträgerübergreifende Planung und eine optimale Einbindung in die Fuss- und Velowegnetze.
- Mit sicheren und komfortablen Bike+Ride-Anlagen an Bahn- und wichtigen Bushaltestellen und dem Ausbau des Bikesharing-Angebots kann der Veloverkehr als Zubringer zum ÖV gestärkt werden.
- An geeigneten Standorten kann der Ausbau des P+R-Angebots zur Förderung der kombinierten Mobilität geprüft werden.

3.5.7 Verkehrsmanagement

Verkehrsmanagement (VM) ist die aktive Beeinflussung der Verkehrsabläufe durch steuern, dosieren und priorisieren. Dazu verarbeitet ein komplexes System Verkehrsdaten aus Zählstellen und Reisezeitdaten in Echtzeit und löst automatisch die erforderlichen Massnahmen aus. Verkehrsmanagement verbessert die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems für alle Teilnehmenden, optimiert die Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur und unterstützt die Verlagerung auf den ÖV und den Veloverkehr. Durch die Lenkung und die Verstetigung des Verkehrsflusses wird die Sicherheit erhöht und die Umweltbelastung in empfindlichen Gebieten verringert.

Mit dem AP4 wurde der Aufbau eines Verkehrsmanagement-Systems in der Region Biel als integraler Bestandteil der Teilstrategie Verkehr initiiert. Das Konzept wurde im Hinblick auf das AP5 überprüft und

konkretisiert.[11] Ausgehend von den übergeordneten Zielen des AP4 liegt der Fokus des VM Region Biel auf folgenden Zielen:

» Priorisierung des öffentlichen Verkehrs an den Knoten und Strecken
» Plafonierung des Verkehrsaufkommens an den wirkungsvollen Knoten/Strecken

Das VM Region Biel ist in sechs Zonen gegliedert, die etappiert umgesetzt werden (Abbildung 34). In den sechs Zonen sind die wichtigsten Verkehrsachsen enthalten, die dadurch zu einem funktionierenden Gesamtsystem zusammengeführt werden können. Um einen geordneten Verkehrsfluss gewährleisten zu können, müssen die Verkehrssteuerungsanlagen in den einzelnen Zonen effizient, zielorientiert und koordiniert betrieben werden.

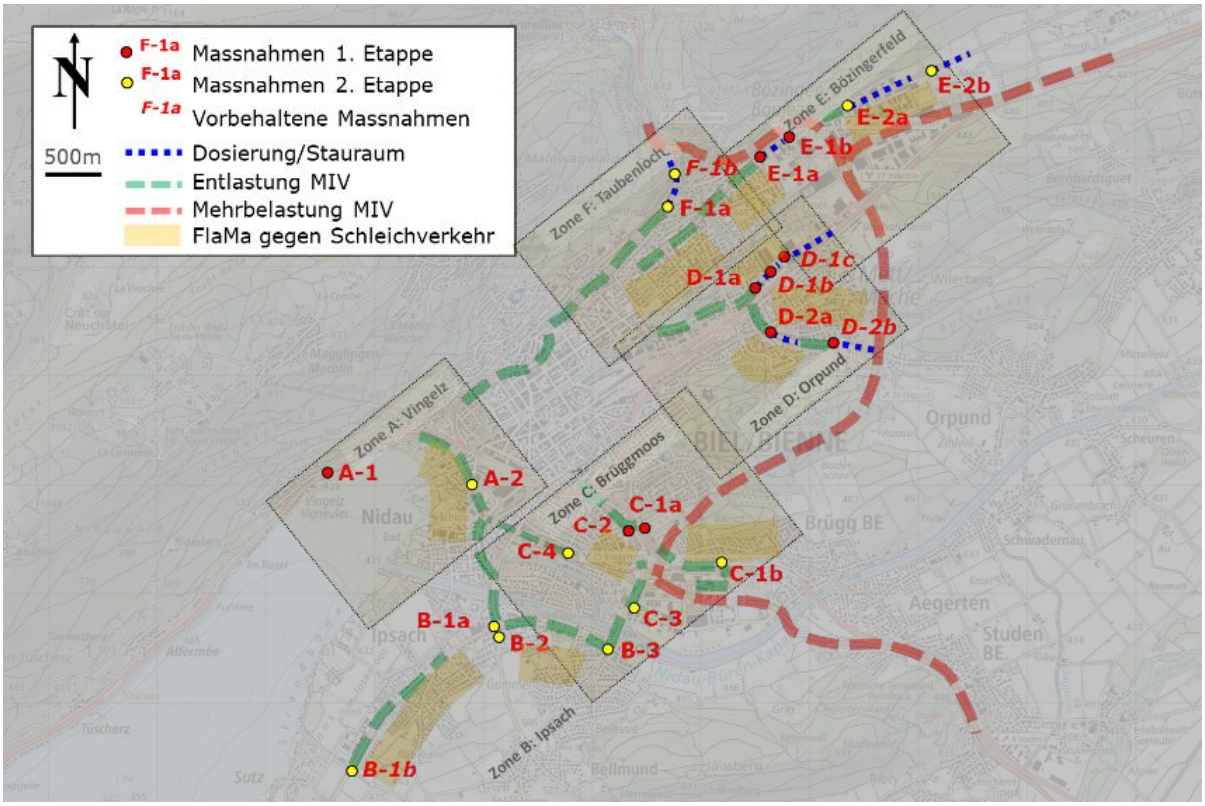


Abbildung 34 **Verkehrsmanagement Region Biel, Übersicht der Massnahmen**
Quelle: Tiefbauamt des Kantons Bern, VM Region Biel. Grobstudie. Verkehrstechnischer Bericht, 2025

Die Massnahmen umfassen hauptsächlich die Einrichtung von Dosierungsanlagen und die Bevorzugung des ÖV auf verschiedenen Verkehrsachsen, um den Verkehrsfluss zu optimieren und Staus zu minimieren. Bestehende Lichtsignalanlagen werden genutzt, um den Verkehrsfluss für MIV und ÖV zu verbessern. Die Auswirkungen der Massnahmen und ihre Wechselwirkungen wurden mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern überprüft. Ebenfalls berücksichtigt wurden laufende Studien und Drittprojekte.

Für die Umsetzung wurde eine geeignete, verkehrlich und finanziell sinnvolle Etappierung erarbeitet (Tabelle 7). Die erste Etappe (42 Knoten) wurde im AP4 vereinbart und wird bis 2027 umgesetzt. Die zweite Etappe wurde in das AP5 aufgenommen und soll 2028 umgesetzt werden.

[11] Tiefbauamt des Kantons Bern, VM Region Biel. Grobstudie. Verkehrstechnischer Bericht, 2025

Nr.	Beschrieb	Etappierung	AP-Zuordnung
0-1	Übergeordnetes Steuerungsstrategie, VR BA	1. Etappe	AP4-A
0-2	Streckenbezogen Massnahmen (Verkehrserfassung)	1. Etappe	AP4-A
A-1	Dosierung Neuenburgstrasse – Vingelz	1. Etappe	AP4-A
A-2	Optimierung Ländtestr. – Aarbergstr. – Bernstr.	2. Etappe	AP5-A
B-1a	Dosierung Ipsachstrasse 1 – Ipsach	2. Etappe	AP5-A
B-1b	Vordosierung Ipsachstrasse 2 – Ipsach	2. Etappe	AP5-A
B-2	Dosierung Huebstrasse – Ipsach	2. Etappe	AP5-A
B-3	Regimeänderung Kreuzung Allmend Lohngasse–Port	2. Etappe	AP5-A
C-1a	Dosierung Bielstrasse – Brügg	1. Etappe	AP4-A
C-1b	Vordosierung Industriestrasse – Brügg	2. Etappe	AP5-A
C-2	Dosierung Portstrasse – Brügg	1. Etappe	AP4-A
C-3	Dosierung Erlenstrasse – Brügg	2. Etappe	AP5-A
C-4	Dosierung Bernstrasse – Brügg	2. Etappe	AP5-A
D-1a	Dosierung Längfeldweg 1 – Orpund	1. Etappe	AP4-A
D-1b	Vordosierung Längfeldweg 2 – Orpund	1. Etappe	AP4-A
D-1c	Vordosierung Längfeldweg 3 – Orpund	1. Etappe	AP4-A
D-2a	Dosierung Orpundstrasse 1 – Orpund	1. Etappe	AP4-A
D-2b	Dosierung Orpundstrasse 2 – Orpund	1. Etappe	AP4-A
E-1a	Dosierung Solothurnerstrasse 1 – Pieterlen	1. Etappe	AP4-A
E-1b	Vordosierung Solothurnerstrasse 2 – Pieterlen	1. Etappe	AP4-A
E-2a	Dosierung Solothurnstrasse 3 – Pieterlen	2. Etappe	AP5-A
E-2b	Vordosierung Solothurnerstrasse 4 – Pieterlen	2. Etappe	AP5-A
F-1a	Dosierung Reuchenettstrasse 1 – Taubenloch	2. Etappe	AP5-A
F-1b	Dosierung Reuchenettstrasse 2 – Taubenloch	2. Etappe	AP5-A
G-1	Wechseltextanzeige A6 Fahrtrichtung Biel/Bienne	1. Etappe	AP4-A
G-2	Wechseltextanzeige A5 Fahrtrichtung Biel/Bienne	1. Etappe	AP4-A

Tabelle 7 **Verkehrsmanagement Region Biel, Etappierung**
Quelle: Tiefbauamt des Kantons Bern, VM Region Biel. Grobstudie. Verkehrstechnischer Bericht, 2025

Folgerung

» Verkehrsmanagement leistet einen wichtigen Beitrag, um die Verkehrsinfrastruktur optimal zu nutzen, den Verkehrsfluss zu verstetigen und die Zuverlässigkeit des ÖV zu verbessern.

» Für ein effizientes Verkehrsmanagement ist eine umfassende und koordinierte Verkehrsstrategie entscheidend.

» Für die Region Biel liegt ein fundiertes VM-Konzept vor, das Zonen, Massnahmen und die etappierte Umsetzung definiert.

3.5.8 Nachfrageorientierte Massnahmen

Parkraumbewirtschaftung

Die Anzahl von Parkplätzen und die Höhe der Parkgebühren beeinflussen das Mobilitätsverhalten und damit das Verkehrsaufkommen. Die Wahl des Verkehrsmittels hängt neben der Attraktivität der Erschliessung massgeblich von den Parkierungsmöglichkeiten ab.

Die öffentlichen Parkplätze im Agglomerationskern sind in Parkhäusern und Sammelparkierungsanlagen konzentriert, die an der Peripherie der Bieler Innenstadt angeordnet sind. Ein Parkleitsystem führt die Besucherinnen und Besucher zu freien Parkfeldern. Im Zuge der Realisierung der Parkhäuser wurden oberirdische Parkplätze sukzessive aufgehoben. Die verbleibenden oberirdischen Parkplätze wie auch die Parkplätze in den Parkhäusern sind gebührenpflichtig. In Lyss sind die Parkplätze ebenfalls mehrheitlich in Parkhäusern oder Sammelparkierungsanlagen angeordnet und bewirtschaftet. Die privaten Parkplätze der grossen Einkaufszentren im Bözingenfeld und im Brüggmoos sowie beim Bahnhof Biel werden ebenfalls bewirtschaftet.

Tabelle 8 zeigt, dass vor allem die Gemeinden des Agglomerationskerns und Lyss ihre Parkplätze flächendeckend oder in einzelnen Gebieten bewirtschaften (blaue Zone mit Parkkarten, Gebührenpflicht) und die

anderen Gemeinden zumeist (noch) darauf verzichten. Gegenüber dem Stand 2019 (AP4) haben die Gemeinden Meinisberg, Port und Studen eine blaue Zone und/oder gebührenpflichtige Parkplätze eingeführt.

Das Gebührenniveau ist vergleichsweise moderat:
» Biel, Innenstadt/Zentrum CHF 2.20 pro Stunde
» Biel, Bahnhofplatz CHF 1.10 pro 20 Minuten
» Übriges Stadtgebiet/Aussenquartiere CHF 1.70 pro Std. (bei Langzeit-PP CHF 1.10 ab der 3. Std.)

Gemeinde	Blaue Zone und Parkkarten	Gebührenpflichtige Parkplätze
Aegerten	-	-
Bellmund	-	-
Biel	+	+
Brügg	+	+
Evilard	+	-
Ipsach	-	+
Jens	-	-
Lengnau	+	+
Lyss	+	+
Meinisberg	-	+
Mörigen	-	+
Nidau	+	+
Orpund	+	+
Orvin	-	-
Péry-La-Heutte	-	-
Pieterlen	+	-
Port	+	+
Safnern	-	-
Sauge	-	-
Scheuren	-	-
Schwadernau	-	-
Studen	+	+
Sutz-Lattrigen	-	+
Twann-Tüscherz	+	+
Worben	-	-

+ vorhanden (in einzelnen Gebieten oder flächendeckend) / - nicht vorhanden

Tabelle 8 **Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder in der Agglomeration Biel/Lyss**
Quelle: Internetrecherche 09.10.2019 / 18.02.2025

Mobilitätsmanagement
Das Mobilitätsmanagement stellt neben der Infrastrukturplanung und dem Verkehrsmanagement die dritte Dimension der modernen Verkehrsplanung dar und gewinnt insbesondere aufgrund knapper Bodenressourcen, wachsender Mobilitätsbedürfnisse und begrenzter finanzieller Mittel zunehmend an Bedeutung. Der Kanton legt in der Gesamtmobilitätsstrategie 2022 mit der Stossrichtung V2.4 fest, dass das Mobilitätsmanagement unterstützt und mit Anreizen gefördert werden soll.

In den Agglomerationsprogrammen der 1. bis 3. Generation hat die Agglomeration Biel/Lyss nachfrageorientierte Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens festgelegt und umgesetzt (Beratungsangebote, Kampagnen, alternative Mobilitätsangebote wie Sharing, Pooling etc.). Allerdings fehlte es bisher an überregional koordinierten Aktivitäten und die durchgeführten Aktivitäten waren oft nicht breit bekannt. Deshalb hat der Kanton Bern im Jahr 2023 die Initiative ergriffen mit dem Ziel, das Mobilitätsmanagement zu fördern und

gemeinsam mit den Regionen weiterzuentwickeln. Unter der Federführung des Kantons soll eine enge Zusammenarbeit zwischen den kantonalen Fachstellen, den Regionen und den Gemeinden aufgebaut werden.

Mobility Pricing
Die Stadt Biel wurde vom Bund für ein Pilotprojekt für Mobility Pricing ausgewählt. Das Pilotprojekt soll zeigen, welchen Beitrag monetäre Anreize leisten können, um den Transit- und Regionalverkehr auf die erwünschten Umfahrungsrouten (A5 Ostast und Westachse Brüggmoos-Seevorstadt) zu lenken und Schleichverkehr durch Wohnquartiere, Parksuchverkehr und vermeidbare Lieferverkehre zu vermeiden. Im April 2024 hat der Gemeinderat der Stadt Biel entschieden, die Studien zum Mobility-Pricing-Pilotprojekt in der Bieler Innenstadt auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben. Dies insbesondere aufgrund der Unsicherheiten in Zusammenhang mit dem explorativen Charakter des Pilotprojekts. Er beabsichtigt, die Möglichkeit zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie erneut zu prüfen, sobald der entsprechende Gesetzesentwurf auf Bundesebene in Kraft getreten ist.

Folgerung
- Die Parkraumbewirtschaftung an den Zielorten im Agglomerationskern kann noch stärker genutzt werden, um unerwünschten Verkehr zu vermeiden, Anreize für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen und den MIV zu lenken. Das Potenzial liegt in der gemeindeübergreifend abgestimmten Bewirtschaftung, im Ausbau des Parkleitsystems und im Einbezug grösserer Arbeitgeber.
- Bei der Parkierung am Wohnort kann mit Vorgaben für die Parkplatzerstellung und der Förderung von autoarmen Siedlungen das Verkehrsaufkommen reduziert werden.
- Für ein wirkungsvolles Mobilitätsmanagement sind koordinierte Aktivitäten von Kanton, Region und Gemeinden notwendig Langfristig könnten mit Mobility Pricing die infrastrukturellen, betrieblichen und städtebaulichen Massnahmen gezielt durch monetäre Anreize ergänzt werden.

3.5.9 Güterverkehr

Der Regierungsrat des Kantons Bern hat im Jahr 2021 das kantonale Güterverkehrs- und Logistikkonzept verabschiedet. Der Kanton Bern sorgt damit für den Erhalt und eine gezielte und qualitative Weiterentwicklung der Logistik als Standortfaktor. Im Bereich Güterverkehr sorgt der Kanton Bern für Rahmenbedingungen, die eine attraktive, effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern sicherstellen. Seither hat die Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik des Kantons Bern (KGL BE) ihre Arbeit aufgenommen. Zwei Massnahmenblätter zum Thema Güterverkehr und Logistik haben im Jahr 2023 auch Eingang in den kantonalen Richtplan gefunden.

Das Massnahmenblatt B_03 des kantonalen Richtplans bezeichnet Gunstlagen und Vorranggebiete für die Logistik im Kanton Bern. Das Ziel des Massnahmenblattes ist es, güterverkehrsintensive Vorhaben an gut erschlossene Lagen zu lenken, dazu werden einerseits Gunstlagen für Logistiknutzungen räumlich festgelegt und konkret elf «Vorranggebiete für Logistiknutzungen» bezeichnet. Zwei Vorranggebiete für Logistiknutzungen befinden sih im Perimeter der Agglomeration Biel/Lyss: Lyss, Schachen (bestehend) und Pieterlen, Bäumlisacker (neu). Diese Vorranggebiete für Logistiknutzungen sind in der kommunalen Nutzungsplanung zu berücksichtigen.

Das Massnahmenblatt B_10 des kantonalen Richtplans sichert raumplanerisch Güterbahnhöfe und Verladeanlagen. Der Güterverkehr soll möglichst verträglich abgewickelt werden. Dafür wurde ein Zielbild Schienengüterverkehr erarbeitet, das im Massnahmenblatt abgebildet ist und mit der Genehmigung durch den Bundesrat verbindlich wird. Die untersuchten Güterbahnhöfe und Verladeanlagen stützen sich auf das Anlagenverzeichnis des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes. Gestützt darauf werden die

Agglomerationen des Kantons Bern im Rahmen der AP6 6 geeignete Standorte für schienengebundene City Cargo Hubs prüfen und regional aufeinander abstimmen. Im Perimeter der Agglomeration Biel/Lyss sind vier Verladeanlagen und Güterbahnhöfe bezeichnet: Biel Rangierbahnhof, Biel Mett, Busswil, Lyss,, Reuchenette-Péry.

4 Zukunftsbild 2040

Das Zukunftsbild (Kapitel 4.1 bis 4.4) ist behördenverbindlich.

Weiterentwicklung seit AP4
Das Zukunftsbild 2040 wurde in den Grundzügen beibehalten und wie folgt angepasst:
» Der Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel sind neu im Zukunftsbild verankert.
» Die Inhalte zu Landschaft und Freiraum wurden überarbeitet. Als Grundlage dienen Zwischenergebnisse aus dem Konzept Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss (in Erarbeitung).
» Die Zentrumsstruktur im Agglomerationskern wurde verfeinert. Nidau, Altstadt Biel, Stadien (Sport- und Freizeitcluster), Bözingenfeld (Zentralität im Arbeitsschwerpunkt) und Brüggmoos (neuer Standort Regionalspital) wurden als Orts- bzw. Quartierzentren hinzugefügt.
» Das strukturierende ÖV-Netz wurde aktualisiert. Als Grundlage dienen das neu erarbeitete ÖV-Konzept 2035 und die Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045.
» Mögliche Ergänzungen des Strassennetzes (auch nach 2040), über die noch nicht entschieden ist, werden zur Orientierung abgebildet und als solche bezeichnet.
» Die Karte wurde grafisch leicht überarbeitet, um Klarheit und Aussagekraft zu verbessern.

4.1 Entwicklungsziele

Die Agglomeration Biel/Lyss strebt bis 2040 folgende Ziele an, aus denen das Zukunftsbild (Kap. 4.1), das Zielszenario Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze (Kap. 4.2), das Zielszenario Mobilität (Kap. 4.3) und die Zielwerte MOCA-Indikatoren (Kap. 4.5) abgeleitet werden.

Übergeordnete Ziele
» Die Agglomeration Biel/Lyss entwickelt sich als innovativer und attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum im Kanton Bern und in der Hauptstadtregion Schweiz.
» Sie ermöglicht ein nachhaltiges Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum durch qualitative Entwicklung nach innen.
» Sie trägt zu einer klimaneutralen Mobilität bei und passt ihre räumlichen Strukturen an den Klimawandel an.
» Die Gemeinden verfolgen gemeinsame Strategien für Landschaft und Freiraum, Siedlung und Mobilität und stimmen ihre Entwicklungsziele aufeinander ab.

Landschaft und Freiraum
» Die Agglomeration plant und gestaltet ihre Landschaftsräume gemeindeübergreifend.
» Für das Stadtklima wirksame Kaltluftgebiete und -korridore werden gesichert.
» Freiräume sind wohnortnah und in guter Qualität vorhanden. Intensiv genutzte Erholungsgebiete und stille Zonen mit ökologischem Vorrang stehen in einem ausgewogenen Verhältnis.
» Ein attraktives Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr verbindet die Landschafts- und Freiräume. Räumliche Barrieren werden aufgehoben.

Siedlung
» Die Agglomeration Biel/Lyss schafft die Voraussetzungen für ein Wachstum um rund 23 000 Einwohnerinnen und Einwohner und rund 14 000 Beschäftigte bis 2040.
» Das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum erfolgt hauptsächlich im bestehenden Siedlungsgebiet. Es wird auf gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Gebiete konzentriert und auf die Infrastruktur und das Angebot an öffentlichen Einrichtungen und Frei- und Grünräumen abgestimmt.
» Siedlungserweiterungen sind die Ausnahme und werden auf optimal geeignete Standorte beschränkt.
» Die Siedlungsentwicklung nach innen wird konsequent für die Verbesserung der Siedlungs- und Freiraumqualität genutzt. Die Zentrumsgebiete und Ortskerne werden gestärkt.

Mobilität

» Die Agglomeration Biel/Lyss ist für Bevölkerung und Wirtschaft gut erreichbar.
» Der Mobilitätszuwachs durch das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum wird mit effizienten, platzsparenden und emissionsarmen Verkehrsarten aufgefangen.
» Der Strassenverkehr wird siedlungsverträglich und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher gestaltet.
» Die verkehrsbedingten Belastungen für Bevölkerung und Umwelt werden minimiert.
» Der öffentliche Verkehr wird emissionsfrei betrieben. Der private Verkehr und der Güterverkehr sind mehrheitlich emissionsfrei.

4.2 Zukunftsbild

Das Zukunftsbild beschreibt die angestrebte räumliche Struktur der Agglomeration Biel/Lyss im Jahr 2040. Die Bestandteile des Zukunftsbilds sind in dargestelltin dargestellt und werden nachfolgend erläutert.

LANDSCHAFTSRÄUME

Zehn Landschaftsräume mit unterschiedlichem Charakter bieten Raum für Natur, Landwirtschaft und Bevölkerung. Das Naherholungsangebot ist vielfältig, wohnortnah und gut erreichbar. Die natürlichen Lebensräume sind intakt. Die Landschaftsräume wirken als Kaltluftkorridore zur Verbesserung des Stadt- und Ortsklimas und dienen als Rückzugsorte in Hitzeperioden.

» **Jura-Portal: raues Verbindungstal mit überregionalen Attraktionen**
Das Jura-Portal verläuft entlang der Schüss, die den rauen Charakter des Jura mit der Bieler Stadtlandschaft zusammenbringt. Die Gewässerräume der Schüss und des Terbez fungieren als verbindendes Element für die Freizeitnutzung und als ökologischer Korridor.

» **Erlebnisflanke Jura: landschaftliches Strukturelement und Erlebnisraum**
Die Juraflanke prägt die gesamte Region. Sie hat grossen Erlebnis-Charakter und ist Raum für Wanderungen, Velofahrten und Spaziergänge. Der direkte Anschluss an das Siedlungsgebiet macht sie zum Nächsterholungsraum.

» **Panoramaraum Jurasüdfuss: genussreicher Raum zwischen Jura und Bielersee**
Der Landschaftsraum Jurasüdfuss mit seiner Wein-Kulturlandschaft ermöglicht freizeitliche Erholung am Wasser genauso wie in den Hanglagen. Die vielen Sichtbezüge und Ausblicke in die Landschaft sind eine wesentliche Qualität dieses Panoramaraums. Schützenswerte Ortsbilder und die Juraflanke sind in den Raum integriert.

» **Bewegungstal Leugene: Tal der Bewegung und ökologischen Vernetzung**
Im Leugene-Tal treffen Industrie und Natur, Erholung und Sport aufeinander. Das Areal der Tissot-Arena schafften einen freiräumlichen Brückenschlag zur Schüss. Die beiden Bergflanken des Jura und des Büttenbergs sind durch einen besonders wertvollen ökologischen Korridor miteinander vernetzt.

» **Freiraumkette am Bielersee: vielfältige Freiräume am Seeufer**
Die Freiraumkette am südlichen Ufer des Bielersees ist eine Abfolge von unterschiedlichen Orten für verschiedene Nutzungen am und im Wasser. Zwischen den intensiven Abschnitten gibt es stille Zonen mit ökologischen Nischen. Ein attraktiver Uferweg verbindet die unterschiedlichen Freiräume.

» **Waldpärke der Agglomeration: bewaldete Hügel als regionale Freizeitpärke**
Die vier Wälder Büttenberg, Längholz, Jäissberg und Oberholz bilden parkartige Freizeitlandschaften. Sie befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Siedlungsgebiet und bieten ihren Nutzenden Erholungs- und Sportmöglichkeiten sowie Orte für gemeinschaftliche Zusammenkünfte.

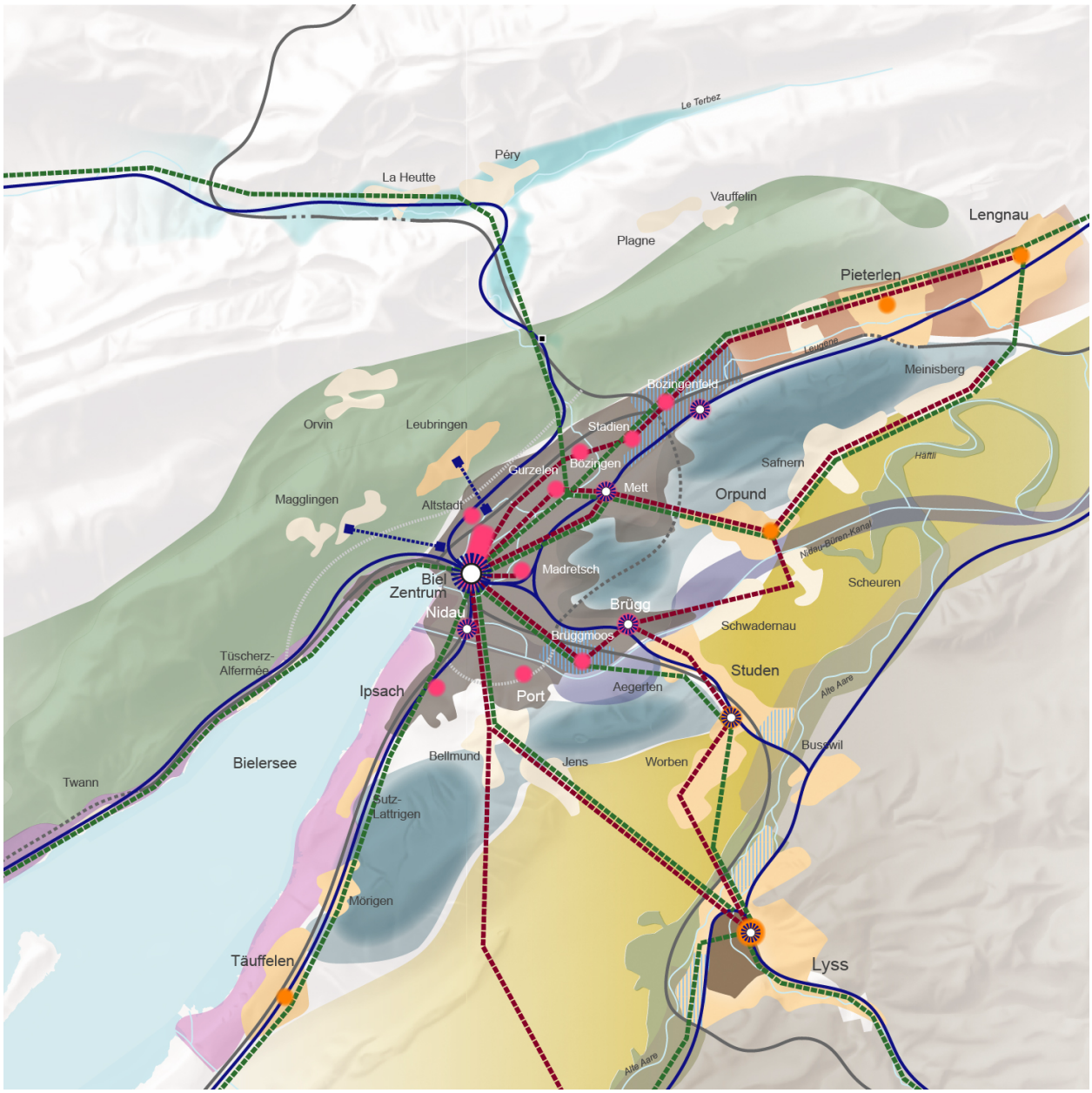


Abbildung 35 **Karte Zukunftsbild**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 4.1 im Kartenband

» **Blaues Band Nidau-Büren-Kanal: Sport- und Freizeitachse**
Der Nidau-Büren-Kanal ist ein Rückgrat für Freizeitaktivitäten in der Agglomeration. Er bietet sowohl Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser als auch schnelle Verbindungsachsen und einen wichtigen ökologischen Korridor.

» **Offene Kammer Seeland: identitätsstiftendes Kulturland mit Freizeitparcours**
Der Landschaftsraum Seeland ist eine weite Ebene mit viel Potenzial zur freizeitlichen Nutzung. In der Agglomeration zeigt sie sich als offene Kammer, in der sich landwirtschaftlich geprägte Nutzungen gepaart mit Freizeitaktivitäten sammeln. Die längsseitige Freizeithauptroute führt entlang des Sägibachs, ein feinmaschiges Netz aus Nebenrouten ermöglicht eine Vielzahl an Bewegungsparcours.

» **Flux Vert Alte Aare: ökologischer und naturnaher Erholungsraum**
Die Alte Aare bildet einen revitalisierten, ökologisch wertvollen Landschaftsraum mit punktuellen Aufenthaltsbereichen, die den historischen Gewässerlauf und die Auenlandschaft erlebbar machen. Die angrenzenden Freiräume und Randbereiche der industriellen Siedlungsgebiete sind Teil des Landschaftsraums und die Übergänge entsprechend sensibel gestaltet.

» **Lysser Bogen: vielfältiges zusammenhängendes Naherholungsgebiet**
Der Lysser Bogen bildet ein wertvolles zusammenhängendes Naherholungsgebiet unmittelbar am Lysser Siedlungsgebiet. Die landschaftliche Vielfalt aus Gewässerräumen, Wald- und Kulturlandschaften mit vielen Kleinstrukturen schafft ideale Räume für unterschiedliche Freizeitaktivitäten.

Freiraumnetz und Verbindungsrouten

» Ein übergeordnetes Netz aus hochwertigen Spazier-, Wander- und Velowegen verbindet die zehn Landschaftsräume und ermöglicht Bewegung und Aufenthalt.
» Ein feinmaschiges lokales Wegnetz ergänzt die übergeordneten Routen. Alle Siedlungsgebiete und wichtigen Freiräume sind an dieses Netz angebunden.
» Thematische Routen und eine klare Signaletik schaffen Identität und geben Orientierung im Freiraumnetz.

Landschaftszäsuren und ökologische Vernetzungsachsen

» Die Ausdehnung der Siedlungsgebiete ist begrenzt. Das Siedlungswachstum ist nach innen gerichtet.
» Die Zäsuren der Infrastrukturlandschaften in Frinvillier, der A5 bei Pieterlen und der A6 bei Studen sind durch qualitätsvolle freiräumliche Verbindungen aufgehoben.
» Die Landschaftskammern zwischen den Siedlungen sind erhalten. Sie wahren die Identität der Ortsbilder, sichern ökologische Vernetzungsachsen und Wildtierkorridore und dienen der Naherholung.

Freiräume entlang der Gewässer im Stadtraum

» Im Stadtraum besteht entlang der Bieler Bucht und der Wasserläufe des Nidau-Büren-Kanals, der Zihl, der Schüss und des Lyssbach ein Netz von Frei- und Grünräumen.
» Sie sind auf die Erholungsbedürfnisse der im Umfeld wohnenden und arbeitenden Menschen ausgerichtet und gut an das Fuss- und Velowegnetz angebunden.
» Die Gewässer sind wichtige Vernetzungsachsen und Horte der Biodiversität und wirken positiv auf das Stadtklima.

SIEDLUNGSRÄUME

Der Agglomerationskern, die Agglomerationsachsen und der ländliche Raum sind die drei Siedlungsräume der Agglomeration mit je eigenen Strukturen, Qualitäten und Entwicklungszielen. Sie basieren auf den Raumtypen des kantonalen Richtplans.

Agglomerationskern: dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität

» Der Agglomerationskern umfasst das Siedlungsgebiet von Biel, Brügg, Ipsach, Nidau und Port. Er ist zusammenhängend bebaut und hat städtischen Charakter.
» Die Nutzungsdichte ist hoch bis sehr hoch. Strassenräume, Plätze und Grünräume mit hoher Aufenthaltsqualität gliedern den Stadtraum und ermöglichen Begegnung und Erholung. Die Gestaltung des öffentlichen Raums mit Entsiegelung, Begrünung, Beschattung und Wasserelementen sorgt für ein gutes Stadtklima und fördert die Biodiversität. Die Naherholungsräume sind mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar.
» Der Agglomerationskern bietet Wohnraum für alle gesellschaftlichen Schichten und ein breites Spektrum an Arbeitsplätzen in Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen. In den

Zentrumsgebieten und entlang der Hauptachsen sind Wohnen, Arbeiten und Freizeitnutzungen durchmischt.

» Der Agglomerationskern hat dank konsequenter Siedlungsentwicklung nach innen den grössten Teil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums der Region aufgenommen.
» Das Wachstum erfolgte hauptsächlich im bestehenden Siedlungsgebiet. Es sind dichte, durchmischte Siedlungen mit hoher städtebaulicher Qualität und stadtverträglicher Mobilität entstanden.

Agglomerationsachsen: sorgfältig verdichtet und städtebaulich aufgewertet

» Die Agglomerationsachsen verbinden die Orte entlang der leistungsfähigen Linien des öffentlichen Verkehrs. Die Siedlungen haben teils städtischen, teils dörflichen Charakter.
» Die Nutzungsdichte ist mittel bis hoch. Die Ortskerne und Hauptachsen sind attraktiv gestaltete öffentliche Räume mit hoher Nutzungsdichte und -durchmischung und hoher Aufenthaltsqualität. Die Gestaltung des öffentlichen Raums mit Entsiegelung, Begrünung, Beschattung und Wasserelementen sorgt für ein gutes Ortsklima und fördert die Biodiversität. Die Naherholungsräume sind zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar.
» Die Orte auf den Agglomerationsachsen bieten vielfältige Wohnformen und Arbeitsplätze.
» Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum hat sich im Regionalzentrum Lyss und in den teilregionalen Zentren Orpund, Pieterlen und Studen (mit Aegerten und Worben) konzentriert. Das Wachstum erfolgte hauptsächlich im bestehenden Siedlungsgebiet.
» Lyss hat sich dank einer konsequenten Siedlungsentwicklung nach innen zu einer kompakten Kleinstadt mit hoher Siedlungs- und Freiraumqualität und stadtverträglicher Mobilität entwickelt.
» Die teilregionalen Zentren Orpund, Pieterlen und Studen (mit Aegerten und Worben) haben ihre Entwicklungspotenziale genutzt und die Ortskerne und Hauptachsen städtebaulich aufgewertet.
» Leubringen, Sutz-Lattrigen und Mörigen haben ihre dörflichen Strukturen bewahrt und in den Ortskernen und im Umfeld der Bahnhaltestellen gezielt verdichtet.

Ländlicher Siedlungsraum: intakte dörfliche Strukturen

» Die Dörfer im ländlichen Raum liegen in den Landschaftsräumen zwischen den Agglomerationsachsen. Die Siedlungen sind kompakt und voneinander getrennt.
» Die Nutzungsdichte ist gering bis mittel. Die Ortskerne sind einladend gestaltet. Die Gestaltung des öffentlichen Raums mit Entsiegelung, Begrünung, Beschattung und Wasserelementen sorgt für ein gutes Ortsklima und fördert die Biodiversität. Die Naherholungsräume sind zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar.
» Die Dörfer dienen hauptsächlich dem ruhigen Wohnen, dem lokalen Gewerbe und der Landwirtschaft.
» Das Wachstum der Bevölkerung ist moderat und auf den Erhalt der dörflichen Strukturen ausgerichtet.
» Die Entwicklung fokussiert auf die Ortskerne und die Siedlungserneuerung.

Arbeitsschwerpunkte: differenziert genutzt und optimal erschlossen

» Die Arbeitsschwerpunkte bieten Raum für industrielle, gewerbliche und Dienstleistungsnutzungen in einem attraktiven Arbeitsumfeld.
» Die Flächen werden optimal genutzt, wo möglich erfolgen Nachverdichtungen.
» Die Arbeitsschwerpunkte verfügen über eine direkte Anbindung an das übergeordnete Strassennetz. Sie sind entsprechend ihrer Nutzungsdichte angemessen mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und für den Fuss- und Veloverkehr gut erreichbar.

VERSORGUNGSZENTREN

Die Zentren bilden das tragende Gerüst der Agglomeration. Sie bündeln Versorgungsangebote und zentrale Einrichtungen (Einkauf, Schule, Gesundheitsversorgung, öffentliche Dienste), verbinden die Verkehrsnetze und dienen als Orte des öffentlichen Lebens.

Kantonales Zentrum

» Biel ist die Zentrumsstadt der Region Seeland-Berner Jura und ein Entwicklungsmotor im Kanton Bern. Sie bietet ein umfassendes zweisprachiges Versorgungs-, Bildungs-, Kultur- und Sportangebot von regionaler, kantonaler und nationaler Bedeutung.
» Die Innenstadt von Biel und Nidau ist ein attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort für die ganze Region.
» Biel ist eine starke Marke im Städte- und Kongresstourismus.

Orts- und Quartierzentren im Agglomerationskern

» Starke Orts- und Quartierzentren im Stadtraum schaffen Identität und bündeln das öffentliche Leben Sie sichern die wohnortnahe Versorgung der umliegenden Quartiere und ermöglichen kurze Wege im Alltag.

Regionales Zentrum

» Lyss ist das Regionalzentrum im Seeland mit Versorgungsfunktionen und Einrichtungen von regionaler Bedeutung. Mit seinen Zentrumsfunktionen und Entwicklungspotenzialen ergänzt und entlastet es den Agglomerationskern.

Teilregionale Zentren

» Orpund, Pieterlen, Studen, Lengnau* und Täuffelen* sind teilregionale Versorgungszentren auf den Agglomerationsachsen mit Versorgungsangeboten und zentralen Einrichtungen (Einkauf, Schule, Gesundheitsversorgung, öffentliche Dienste) für die umliegenden Gemeinden. (* ausserhalb BeSA-Perimeter)

MOBILITÄT

Die Netze des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs ergänzen sich und ermöglichen eine effiziente, platzsparende und immissionsarme Mobilität.

Öffentlicher Verkehr

» Fünf S-Bahn-Achsen bilden das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und erschliessen die Agglomeration im 30-Minuten-Takt. Im Agglomerationskern sowie zwischen Biel und Lyss verkehrt die S-Bahn im 15-Minuten-Takt.
» Die Hauptachsen des Bus-Netzes ergänzen die S-Bahn. Sie verbinden die Regionalzentren mit dem Agglomerationskern im 15 Minuten-Takt und die Zentren im Agglomerationskern im 7,5 Minuten-Takt.
» Ein Netz von Quartierlinien erschliesst den Agglomerationskern flächendeckend mit dichtem Takt und zuverlässigem Fahrplan. Zentrumsgebiete, Bahnhaltestellen und wichtige Zielorte sind direkt und schnell erreichbar.
» Im ländlichen Raum verbinden die regionalen Buslinien die Dörfer mit den Versorgungszentren und Bahnhaltestellen auf den Agglomerationsachsen und bieten attraktive Umsteigebeziehungen auf die Bahn.
» Flexible Lösungen in Randzeiten und für periphere Randgebiete ergänzen das Angebot für die Feinerschliessung.
» Busspuren und Verkehrsmanagement gewährleisten optimierte und stabile Reisezeiten.

Fuss- und Veloverkehr

» Sichere, direkte und attraktive Routen für den Fussverkehr verbinden die Wohn- und Arbeitsgebiete mit den Orts- und Quartierzentren, wichtigen Zielorten, den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und den Naherholungsgebieten. Wichtige Verbindungen sind mit Sitzgelegenheiten und schattenspendenden Elementen ausgestattet.

» Gut ausgebaute Velo-Hauptrouten führen auf den Agglomerationsachsen direkt und sicher in den Agglomerationskern und verbinden die Zentren im Stadtraum.

» Ein dichtes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velowegen erschliesst die Siedlungsgebiete und die Naherholungsräume. Wohn- und Arbeitsgebiete, Orts- und Quartierzentren, wichtige Zielorte und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind in das Velowegnetz eingebunden.

» Stark hitzeexponierte Stellen sind mit schattenspendenden Elementen versehen.

Motorisierter Individualverkehr

» Der Durchgangsverkehr und ein möglichst grosser Anteil des Ziel- und Quellverkehrs benützt die Hochleistungsstrassen (Autobahnen A5, A6 und A16).

» Die Siedlungsgebiete werden auf möglichst direktem Weg über die Autobahnanschlüsse und wenige Hauptverkehrsachsen erreicht (Kammersystem). An den Autobahnanschlüssen ist ein stadtverträglicher Übergang auf das lokale Strassennetz gewährleistet.

» Das übrige Strassennetz dient der Feinerschliessung und ist siedlungsorientiert gestaltet. Für den Fuss- und Veloverkehr bestehen optimale Platzverhältnisse, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität. Zentrumsbereiche, Ortskerne und Wohnquartiere sind als Niedrigtempozonen gestaltet.

» Sanierte und neugestaltete Strassenräume und Plätze sind weitestmöglich entsiegelt, begrünt und beschattet.

» Ein Verkehrsmanagement gewährleistet einen flüssigen Verkehrsablauf und die Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet. Die örtliche Belastbarkeit der Strassenräume wird überall eingehalten.

» Strassen mit heute eingeschränkter Wohn- und Lebensqualität sind entlastet, die Luft- und Lärmbelastung ist reduziert.

Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben

» Die Bahnhaltestellen sind gut an das lokale ÖV-Netz und an das Veloweg- und Fusswegnetz angebunden und gut zugänglich.

» Es besteht ein ausreichendes Angebot an gedeckten Veloabstellplätzen und an Bike- und Carsharing-Angeboten.

» Verkehrsdrehscheiben liegen an wichtigen Knoten im ÖV-, Velo- und Fusswegnetz und ermöglichen das einfache und effiziente Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln.

» Sie sind kundenfreundlich und attraktiv gestaltet und auf die optimale Zugänglichkeit zu ÖV, Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet

» Nebst attraktiven ÖV-Haltestellen, Veloabstellanlagen und Bikesharing bieten sie weitere Angebote wie Carsharing, Taxi, Lastenveloverleih, P+R sowie Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten..

4.3 Zielszenario Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze

Die Agglomeration Biel/Lyss will das prognostizierte Bevölkerungswachstum von 16'400 Personen bis 2040 an geeignete Standorte lenken. Die Bevölkerung soll hauptsächlich im Agglomerationskern und in den Zentren wachsen, wo bereits ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr und eine gute Versorgung vorhanden sind. Das Zielszenario in Abbildung 36 zeigt die angestrebte Verteilung des Bevölkerungswachstums. Es basiert auf dem Trendszenario 2040 gemäss der kantonalen Bevölkerungsprognose (Kapitel 3.2.1) und berücksichtigt die Kapazitäten der Bauzone (Kapitel 3.3.6).

Der Agglomerationskern und die Zentren sollen zusammen rund 85 Prozent des Wachstums aufnehmen, die Stadt Biel allein gut die Hälfte. Aufgrund der abgeschätzten Kapazitäten in der Bauzone in Biel sieht das Zielszenario ein leicht höheres Wachstum vor als der Trend. Im ländlichen Raum wird ein Bevölkerungswachstum im Rahmen der Vorgabe des kantonalen Richtplans angestrebt (4%).

Bei den Arbeitsplätzen wird eine analoge Entwicklung zur Wohnbevölkerung angestrebt. Das Ziel ist ein ausgewogenes Verhältnis von Bevölkerung und Arbeitsplätzen und damit verbunden die Reduktion des Pendleraufkommens. Auf eine Quantifizierung des Zielszenarios Arbeitsplätze wird verzichtet, da die Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung stark von externen Faktoren beeinflusst wird.

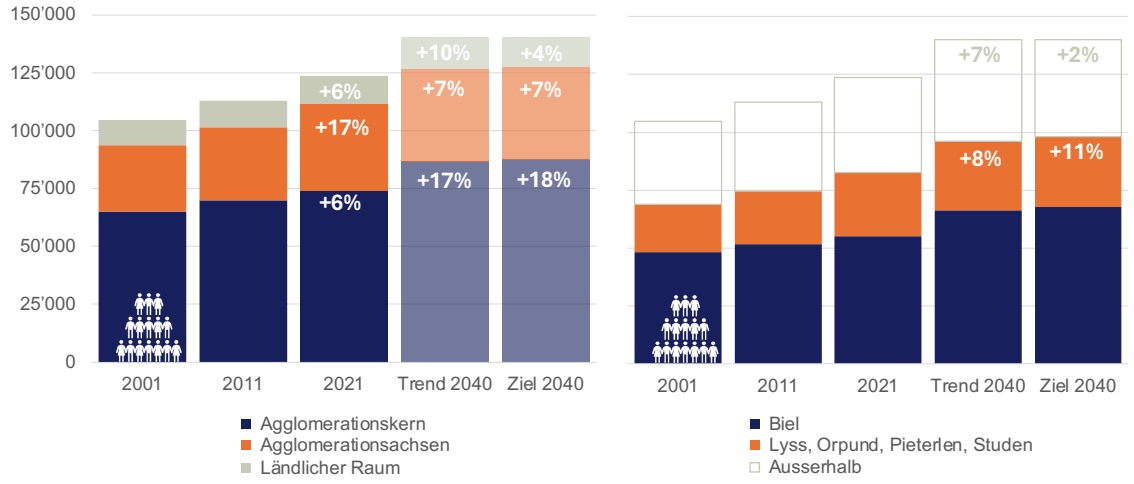


Abbildung 36 **Wohnbevölkerung: Trend und Zielszenario 2040**
Quelle: Eigene Berechnung

4.4 Zielszenario Mobilität

Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum führt zu einer Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse. Diese müssen in einem weitgehend ausgelasteten Netz abgewickelt werden. In den Siedlungsgebieten lässt sich der Strassenraum kaum mehr erweitern. Der Mobilitätszuwachs muss deshalb mit möglichst flächensparenden und siedlungsverträglichen Verkehrsarten abgewickelt werden. Nur so ist die Siedlungsentwicklung nach innen möglich und können im Strassennetz Spielräume für künftige Nutzungen und Entwicklungen geschaffen werden.

Daraus leitet sich das folgende Zielszenario für die Mobilität ab:

» **Der motorisierte Individualverkehr steigt nicht weiter an.**
Dies wird mit einem Monitoring an ausgewählten Verkehrszählstellen in der Agglomeration überprüft. Die Summe der Verkehrsbelastungen an diesen Zählstellen darf nicht zunehmen.

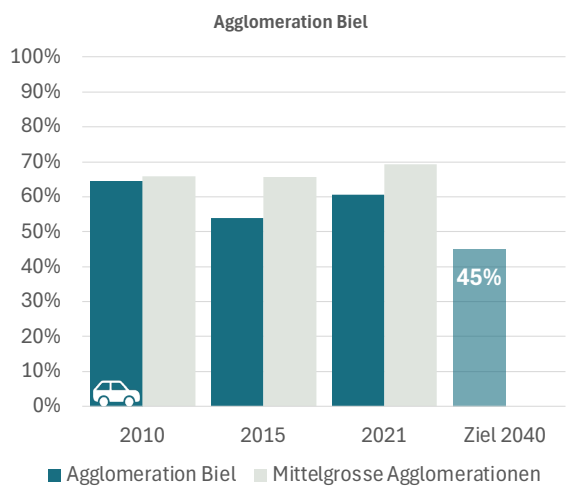
» **Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr nimmt ab. Die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr nehmen zu.**
Die Entwicklung wird anhand der Daten des Mikrozensus überprüft.

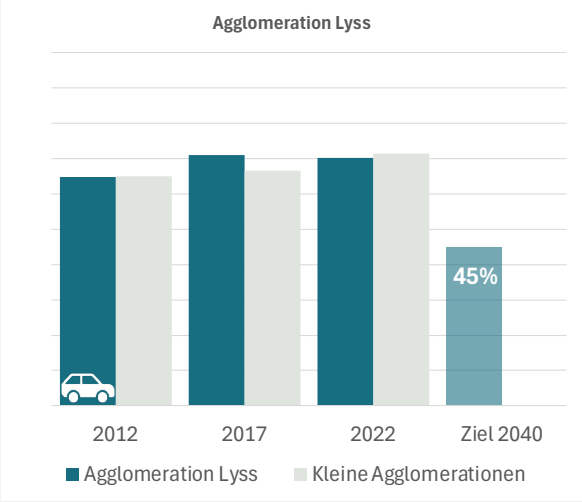
» **Die Verkehrsbelastung liegt überall unter der lokalen Belastbarkeit der Strassenräume.**
Dies wird mit einem Monitoring an ausgewählten Verkehrszählstellen in der Agglomeration überprüft. Die lokale Belastbarkeit der Strassen wird periodisch überprüft und bei Bedarf angepasst.

4.5 Zielwerte MOCA-Indikatoren

Der Bund verlangt von den Agglomerationen quantitative Ziele zu fünf vorgegebenen Indikatoren (MOCA-Indikatoren). Nachfolgend werden die Zielwerte 2040 für die Agglomeration Biel und für Lyss definiert.

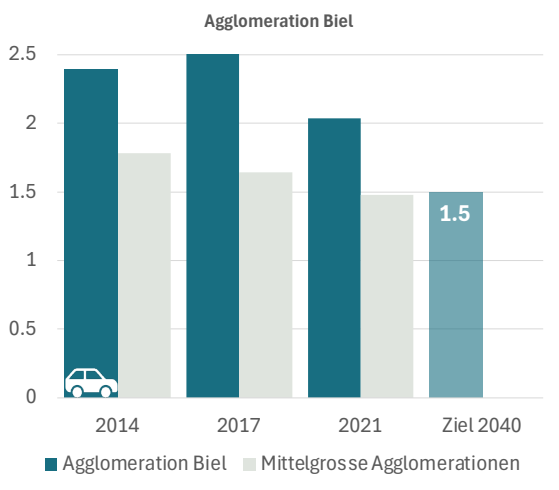
MOCA 1: Anteil der zurückgelegten Tagesdistanz im motorisierten Individualverkehr
Durch die Massnahmen zugunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs soll deren Anteil am Gesamtverkehr zunehmen und der MIV-Anteil trotz Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum nicht weiter ansteigen.

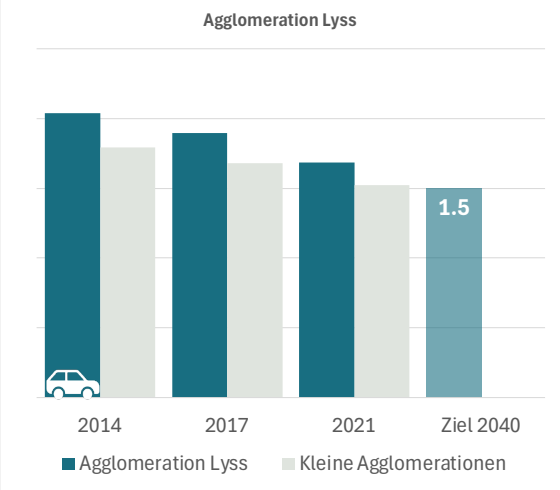




MOCA 2: Anzahl Verunfallte im Strassenverkehr pro 1 000 Einwohner/innen (ohne Nationalstrassen)

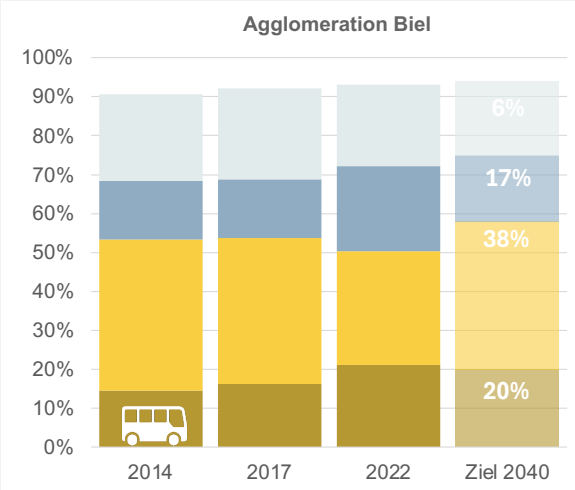
Mit der Sanierung von Unfallschwerpunkten, siedlungsverträglichen Ortsdurchfahren, Verkehrsberuhigung und sicheren Routen für den Fuss- und Veloverkehr soll die Anzahl Unfälle deutlich gesenkt werden.

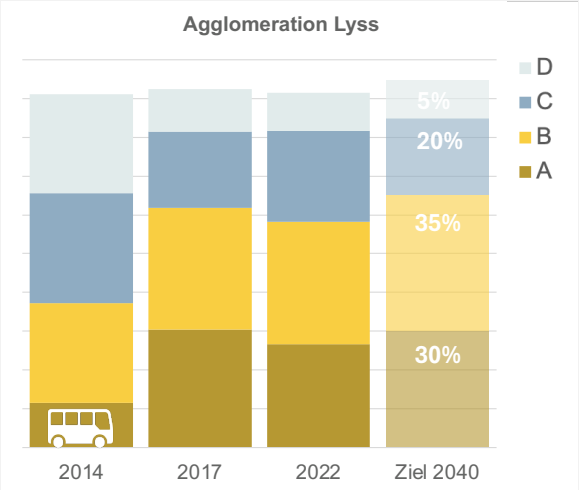




MOCA 3: Anteil Einwohnerinnen und Einwohner nach ÖV-Güteklassen

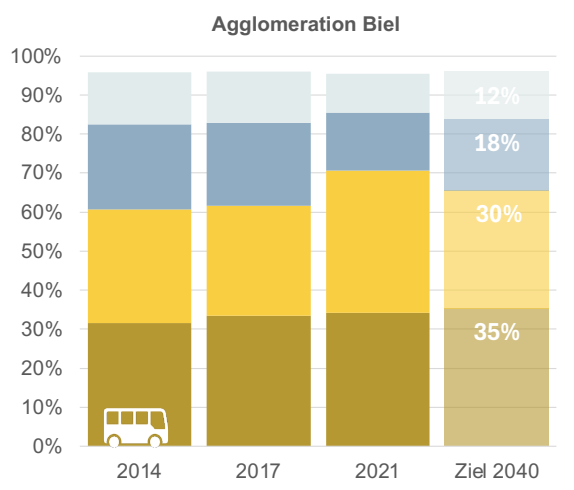
Durch die Siedlungsentwicklung an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten und die Verbesserung des ÖV-Angebots in Gebieten mit hoher Siedlungsdichte soll die ÖV-Anbindung der Wohnbevölkerung weiter verbessert werden.

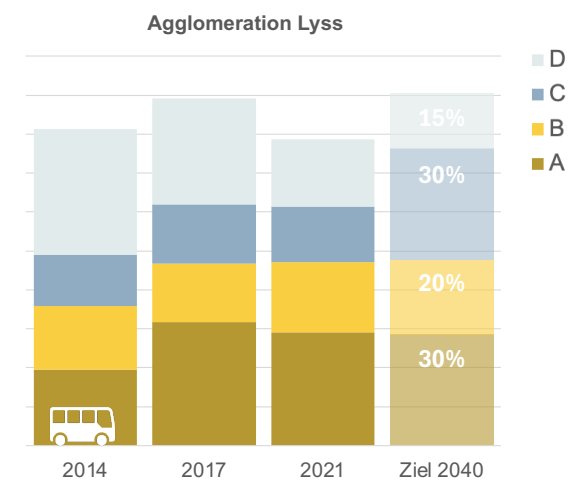




MOCA 4: Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

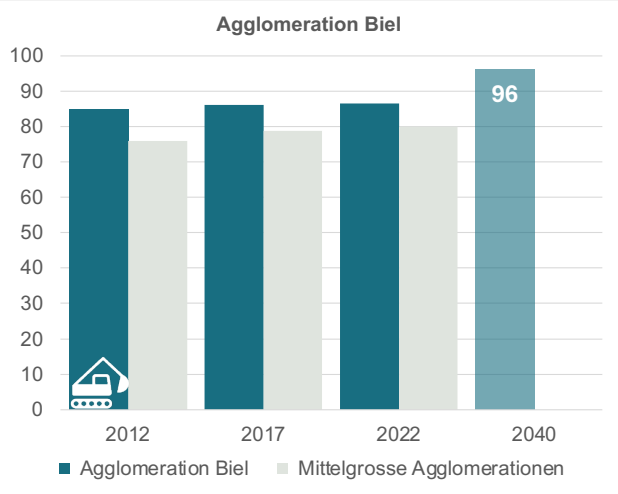
Mit der Ansiedlung von grösseren Betrieben an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten und der Verbesserung des ÖV-Angebots in Gebieten mit hoher Siedlungsdichte soll die ÖV-Anbindung der Beschäftigten weiter verbessert werden.

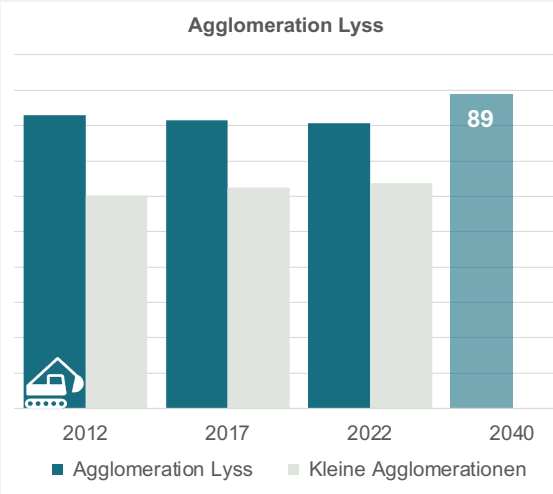




MOCA 5: Anzahl Einwohnende und Beschäftigte (VZÄ) pro ha überbaute Bauzonen

Das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum soll grösstenteils in der bestehenden Bauzone erfolgen. Mit einer dichten Nutzung der unüberbauten Bauzonen und der Realisierung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete soll die Raumnutzerdichte erhöht werden.





5 Handlungsbedarf

Die Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken dient zur Herleitung des Handlungsbedarfs. Die Stärken und Schwächen beziehen sich auf die aktuelle Situation, die Chancen und Risiken auf die erwartete Trendentwicklung und das Zukunftsbild.

5.1 Handlungsbedarf 5. Generation

Im AP4 wurden die strategischen Ziele und Stossrichtungen für die Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr in der Agglomeration Biel/Lyss festgelegt. Diese haben weiterhin Gültigkeit. Im AP5 wird der Handlungsbedarf stärker fokussiert und es werden gezielter Schwerpunkte gesetzt. Angesichts des fortschreitenden Klimawandels und der gefährdeten Biodiversität wird prioritärer Handlungsbedarf bei der Freiraumqualität und -vernetzung identifiziert. Noch lange nicht ausgeschöpft sind die Potenziale der sorgfältigen und qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen. Auch im AP5 besteht hier ein hauptsächlicher Handlungsbedarf. Im Bereich Mobilität und Verkehr sind die Bestrebungen für die Reduktion und Verlagerung des MIV-Aufkommens auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr fortzusetzen und die Verkehrssicherheit und Strassenraumqualität weiter zu verbessern. Ausserdem sind Bahnhöfe und Bahnhaltestelle als Verkehrsdrehscheiben zu stärken.

5.2 Landschaft und Freiraum

Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken
Aus der Gegenüberstellung der Situations- und Trendanalyse mit dem Zukunftsbild ergeben sich die folgenden Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken:

Stärken	Schwächen
» Grosse Vielfalt an unterschiedlichen Landschaftsräumen » Vielfältiges Angebot an Freizeitaktivitäten » Intakte Landschaftsräume im Berner Jura » Schutz wertvoller Landschafts- und Naturräume » Aktivitäten zur ökologischen Pflege und Aufwertung der Landschaft » Gute Erreichbarkeit der Landschaftsräume aus dem Siedlungsgebiet » Für den Fuss- und Veloverkehr gut erreichbare Fluss- und Seeufer	» Durch Siedlungen, Industrieareale und Verkehrsinfrastrukturen fragmentierte Landschaftsräume im dicht besiedelten Seeland » Durch Bahn und Autobahn beeinträchtigte BLN-Landschaft am Nordufer des Bielersees » Strukturarme Räume in intensiv landwirtschaftlich genutzten Gebieten im Seeland » Beeinträchtige Wildtierkorridore und Vernetzungsachsen (Biel/Pieterlen, westlich von Lyss) » Beeinträchtigung von Natur- und Erholungsräumen durch Bahn- und Strassenlärm (BLN-Gebiete Linkes Bielerseeufer und Alte Aare, Taubenlochschlucht) » Fehlende attraktive Wege vom Siedlungsnetz in den Naherholungsraum und fehlende Verbindung / Vernetzung der Naherholungsgebiete » Fehlende zentrale Orte für Aufenthalt und Identifikation in den in den dörflichen Siedlungen » Mangelnde überkommunale Abstimmung der See- und Flussuferplanung sowie der Grünraumplanung

Chancen	Risiken
» Schaffung attraktiver Naherholungsräume durch Pflege und Aufwertung von See- und Flussufern » Aufwertung von siedlungsnahen Grünräumen als Naherholungsgebiete und natürliche Lebensräume » Verbesserung der Strassenraumqualität, Sicherheit und Orientierung im Alltagsnetz und im Freizeitnetz » Balance zwischen unterschiedlichen Freiraumtypen und -nutzungen » Förderung der Biodiversität und des Landschaftsbilds durch ökologische Landschaftsentwicklung » Steigende Nachfrage nach Produkten der stadtnahen Landwirtschaft (Direktvermarktung, Regionalität)	» Weitere Beeinträchtigung der Landschaft durch Bauten und Infrastrukturen » Steigender Nutzungsdruck auf Landschafts- und Naturräume aufgrund zunehmender Freizeit- und Erholungsbedürfnisse » Erhöhung der Luft- und Lärmbelastung durch Verkehrszunahme » Infrastrukturelle und topografische Unterbrüche erschweren ein kohärentes, gut aufeinander abgestimmtes Freiraumnetz

Tabelle 9 **Landschaft und Umwelt: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken**

Was mit den Vorgängergenerationen erreicht wurde
In den AP1-3 lag der Fokus im Bereich Landschaft darauf, die Siedlungsausdehnung zu begrenzen und siedlungsprägende Grünräume und Landschaftsschutzgebiete zu bezeichnen (vgl. Kapitel 3.4.2). Diese Massnahmen wurden im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) behördenverbindlich verankert; die Gemeinden legen sie in der kommunalen Nutzungsplanung grundeigentümerverbindlich fest.
Im AP4 lag der Schwerpunkt bei der Erarbeitung von Konzepten für die Landschafts- und Freiräume und das Seeufer sowie auf der Realisierung neuer Parkanlagen in Brügg und Lyss.

Prioritärer Handlungsbedarf für das AP5:
Das AP5 legt den Schwerpunkt auf folgende Verbesserungen:

Biodiversität und Landschaftsqualität im Siedlungsraum fördern	Im Konzept Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss wurden die Landschafts- und Freiräume der Agglomeration analysiert und die Defizite und Potenziale bezeichnet. Ausgehend vom Konzept sollen gemeinsam mit den Gemeinden Umsetzungsprojekte entwickelt und realisiert werden.

5.3 Siedlung

Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken
Aus der Gegenüberstellung der Situations- und Trendanalyse mit dem Zukunftsbild ergeben sich die folgenden Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken:

Stärken	Schwächen
» Klare räumliche und funktionale Gliederung » Nutzungsreserven und -potenziale mit guter ÖV-Erschliessung » Wirksame Begrenzung des Siedlungswachstums durch Landschaftsschutzgebiete und Siedlungsgrenzen » Wirksame Lenkung und Begrenzung von verkehrsintensiven Nutzungen » Vielfältiges Wohn- und Arbeitsplatzangebot für unterschiedliche Bedürfnisse » Mehrheitlich gute städtebauliche Qualität in Biel, Nidau und Lyss » Einbettung in eine vielfältige Landschaft und kurze Wege in die Naherholungsgebiete	» Zum Teil ungünstige Siedlungsstrukturen ausserhalb des Agglomerationskerns (dispers, geringe Dichte) » Beschränkte Nutzungsreserven und -potenziale in Biel und Nidau » Fehlendes Angebot für Unternehmen mit grossem Flächenbedarf (über 5 ha) » Vorranggebiete Siedlungserweiterung mit schlechter ÖV-Erschliessung (Studen, Pieterlen, Worben, Orpund) » Mangelhafte städtebauliche Qualität ausserhalb von Biel, Nidau und Lyss » Mangel an qualitativ hochstehenden Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet » Beeinträchtigte Wohnqualität längs der Hauptachsen (Lärm, Luft) » Begrenzte Kapazitäten im Strassennetz erschweren künftige Entwicklung im Agglomerationskern
Chancen	**Risiken**
» Prognostiziertes Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum kann hauptsächlich durch Innenentwicklung ermöglicht werden » Gemeinden setzen auf Innentwicklung und verzichten auf Einzonungen » Innentwicklung kann die Siedlungsstruktur und -qualität verbessern und Mehrwerte für die Bevölkerung schaffen » Entwicklung an gut gelegenen Standorten erhöht die Effizienz des öffentlichen Verkehrs, stärkt den Fuss- und Veloverkehr und trägt zur Reduktion des Verkehrsaufkommens bei.	» Die Stadt Biel kann das prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum nicht aufnehmen. » Steigender Nutzungsdruck auf Frei- und Grünräume und wachsende Konflikte mit Naturschutz » Weitere Verschlechterung des Verhältnisses zwischen Wohnbevölkerung und Beschäftigten (erhöhtes Pendleraufkommen) » Widerstand der Bevölkerung gegen Innentwicklung und/oder Siedlungserweiterung » Fehlende Anpassung an Klimawandel (Belüftung, Begrünung, Mikroklima)

Tabelle 10 **Siedlung: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken**

Was mit den Vorgängergenerationen erreicht wurde
In den AP1-3 lag der Fokus im Bereich Siedlung darauf, grössere Bauzonenreserven an gut erschlossenen Lagen zu nutzen, Verdichtungspotenziale zu ermitteln und Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen zu bezeichnen. Ausserdem wurden überörtliche Siedlungsgrenzen festgelegt. Diese Massnahmen wurden im regionalen Richtplan (RGSK Biel-Seeland) verankert und sind zum grössten Teil umgesetzt (vgl. Kapitel 2). Sie trugen dazu bei, das Siedlungswachstum einzudämmen und das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum in den Agglomerationskern mit guter ÖV-Erschliessung und Versorgung zu verlagern.
Das AP4 legte den Fokus auf die Aktivierung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten und grössere Bauzonenreserven.

Prioritärer Handlungsbedarf für das AP4/AP5
Das AP5 legt den Schwerpunkt auf folgende Verbesserungen:

Siedlungsentwicklung nach innen verstärken	Das prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum kann durch die Nutzungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet abgedeckt werden. Dazu müssen weitere, im RGSK bezeichnete Entwicklungsgebiete planerisch vorangetrieben werden.
Entwicklung im Siedlungsraum Aegerten-Studen-Worben klären	Die zusammenhängende Siedlungsraum Aegerten-Studen-Worben entlang der S-Bahn zwischen den Zentren Biel und Lyss verfügt über Potenzial für eine bauliche Verdichtung und städtebauliche Aufwertung sowie für langfristige Siedlungserweiterungen für Wohnen und Arbeiten. Mit der heutigen Verkehrserschliessung ist dies nur begrenzt möglich. Es ist zu klären, welche Siedlungsentwicklung langfristig angestrebt wird und welche Mobilitätsangebote und -infrastrukturen dazu erforderlich sind.
Hohe Freiraumqualität sichern	Mit dem Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum steigt die Nachfrage nach Frei- und Grünräumen für Naherholung und Freizeit. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass Freiflächen im Siedlungsgebiet überbaut werden und der Nutzungsdruck auf siedlungsnahe Landschaftsräume und Naturschutzgebiete, z.B. an den Gewässern und am Seeufer, zunimmt. Um eine hohe Siedlungs- und Lebensqualität im Sinne des Zukunftsbildes zu erreichen, müssen im Siedlungsgebiet ausreichende und vielfältig nutzbare Frei- und Grünräume (Plätze, Parkanlagen, Spielflächen, Aufenthaltsbereiche) geschaffen werden.
Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen	Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum führt zu einer Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse und des Verkehrsaufkommens. Gleichzeitig sollen die Luft- und Lärmbelastung gesenkt und die Wohnqualität erhalten werden. Um dies zu erreichen, muss die Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet werden. Dabei spielen eine gute Nutzungsdurchmischung, fussgängergerechte Siedlungsstrukturen und das Parkplatz- und Mobilitätsangebot eine zentrale Rolle. Mit entsprechenden Vorgaben für die Siedlungsentwicklung müssen platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigt werden.

5.4 Gesamtverkehr

Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken
Aus der Gegenüberstellung der Situations- und Trendanalyse mit dem Zukunftsbild ergeben sich die folgenden Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken:

Stärken	Schwächen
» Das Gesamtverkehrssystem weist ein gutes Angebot für ÖV, MIV und Fuss- und Veloverkehr auf. Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr nimmt tendenziell ab. » Der A5 Ostast nimmt wesentliche Verkehrsströme auf und entlastet das städtische und regionale Strassennetz » Auf der Südachse Biel (Längfeldweg – Mettstrasse – Madretschstrasse) besteht heute weitgehend eine stadtverträgliche Verkehrsbelastung. » Mit dem Richtplan vfM ist die Massnahmenstrategie zur Verkehrsentlastung in den Einflussbereichen «Ostast» und «Brüggmoos» festgelegt. Wesentliche Lenkungsmassnahmen sind umgesetzt (Sofortmassnahmen vfM), die Betriebs- und Gestaltungskonzepte sind in Planung. » Seit 2017 besteht mit dem Verkehrsmonitoring die Grundlage für ein Verkehrscontrolling auf der Grundlage effektiver Messwerte. » Die Monitoringdaten weisen auf eine Abschwächung der bisher angenommenen allgemeinen MIV-Zunahme von 1 % pro Jahr hin.	» Die grossen Arbeitsplatzgebiete mit grossem Parkplatzangebot haben einen überdurchschnittlich hohen MIV-Anteil bei den Zupendelnden zur Folge. » Allgemein wird das Potenzial des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs noch zu wenig ausgeschöpft. » Die südwestliche Kernagglomeration wird durch den A5 Ostast nicht oder nur unwesentlich entlastet, einzelne Strassenachsen erfahren eine Mehrbelastung (insb. Bernstrasse, Allmendstrasse, Wehrbrücke, Port). » Für den Einflussbereich des aufgegebenen A5 Westasts ist der Richtplan vfM obsolet. Für den «Zustand Ostast» fehlen Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs. » Trotz den erfolgten MIV-Entlastungen ist die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes in der Kernagglomeration zu Spitzenzeiten teilweise stark gestört: Staubildungen beim MIV, Behinderung des Busbetriebs, unattraktive Bedingungen für den Velo- und Fussverkehr.
Chancen	**Risiken**
» Die Umsetzung des Agglomerationsprogramms führt zur Plafonierung des MIV. Dank attraktiver Angebote und deren optimaler Verknüpfung werden die Mobilitätsbedürfnisse mit den am besten geeigneten Verkehrsmitteln befriedigt. » Die Entlastung durch den A5 Ostast kann zugunsten der Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr und Stadtraum genutzt werden. » Durch Einhaltung der lokalen Belastbarkeit werden auf allen Strassenabschnitten, insbesondere in Zentrumsbereichen, optimale Koexistenzbedingungen erreicht. » Die Kapazitätsspielräume auf dem Strassennetz können für die gezielte Siedlungsentwicklung genutzt werden. Engpässe zu den Spitzenzeiten werden durch das Verkehrsmanagement entschärft.	» Der MIV wächst weiter an und erschwert die Siedlungsentwicklung nach innen und die wirtschaftliche Entwicklung » Teilweise weiterhin MIV-lastige Siedlungsentwicklung insbesondere an Orten ohne lokale Kapazitätseinschränkungen. » Zu langsame Attraktivitätssteigerung für den ÖV und den Langsamverkehr infolge fehlender Finanzmittel und Kampf um die Strassenkapazitäten.

Tabelle 11 **Verkehr: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken**

5.5 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Was mit den Vorgängergenerationen erreicht wurde

» Mit den vierjährlichen ÖV-Angebotsbeschlüssen wurde das Bahn- und Busangebot kontinuierlich ausgebaut. Im städtischen und regionalen Busnetz wurden neue Linien eingeführt, das Angebot verbessert und die Kapazitäten erhöht.
» Mit der Bahnhaltestelle Bözingenfeld inkl. Anbindung an das städtische Busnetz, und den neuen Busverbindungen Brügg-Bözingenfeld via A5 Ostast (Osttangentiale) und Lengnau-Bözingen wurde die ÖV-Erschliessung des Arbeitsschwerpunkts ESP Bözingenfeld und der Sportstadien verbessert. Der Durchstich unter der A16 hat eine direkte Linienführung ermöglicht und die Reisezeit vom Bahnhof/Stadtzentrum Biel ins Bözingenfeld verkürzt.
» Im südwestlichen Agglomerationskern wurde mit Taktverdichtungen und neuen Buslinien die Erschliessung von Nidau, Port und Brügg wesentlich verbessert.
» Mit der Bahnhaltestelle Lyss-Grien auf der Linie Kerzers-Lyss wurde der westliche Teil von Lyss besser erschlossen.
» Mit Buspriorisierungen in Biel und Lyss sowie Fahrbahnhaltestellen im Stadtgebiet und auf den Agglomerationsachsen wurde die Reisezeit und Verlässlichkeit des ÖV verbessert. Auch der A5 Ostast und die Sofortmassnahmen vfM haben eine Reduktion der Busbehinderungen bewirkt.
» Mit dem ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel wurde die Strategie für die Neustrukturierung des städtischen und regionalen Busnetzes in Abstimmung mit der Bahnentwicklung verabschiedet. Das Konzept ermöglicht eine Erhöhung der Transportkapazität um 50% und behebt die Defizite der ÖV-Erschliessung und der Angebotsqualität. Darauf basierend haben die Verkehrsbetriebe Biel ihre Strategie für die vollständige Elektrifizierung des städtischen Busnetzes bis 2030 erstellt.
» Die Bahnhöfe Nidau, Brügg und Busswil (Lyss) wurden umgebaut und als Verkehrsdrehscheiben gestärkt.
» Für das Bahnhofgebiet Biel wurde ein Nutzungskonzept erarbeitet, das als Planungsgrundlage für alle künftigen Projekte zur Weiterentwicklung und Neugestaltung des Bahnhofgebiest dient.

Verbleibende Schwachstellen

Abbildung 37 zeigt die mit den Vorgängergenerationen behobenen sowie die verbleibenden Schwachstellen im ÖV. Die verbleibenden Schwachstellen werden nachfolgend erläutert.

Behinderung des Busverkehrs in Stauzeiten

» Überlastungen im Strassennetz in Spitzenzeiten behindern den Busverkehr und haben Zeit- und Attraktivitätsverluste, Fahrplaninstabilität und Mehrkosten zur Folge.

Ungenügende Linienkapazität und Fahrplanstabilität Bahn

» Auf der Linie Biel-Neuenburg-Lausanne begrenzt der einspurige Abschnitt zwischen Twann und Schafis die Kapazität für den Fern-, Regional- und Güterverkehr. Dies führt zu Verspätungen und verunmöglicht Angebotsverbesserungen.
» Auf der Linie Biel-Täuffelen verhindert die Einspurstrecke die angestrebte Taktverdichtung und führt zu Verspätungen und Anschlussbrüchen.
» Zwischen Biel und Lengnau verkehren die Züge Biel-Olten-Zürich und Biel-Delémont-Basel auf der gleichen Strecke. Die sehr starke Auslastung erschwert Taktverdichtungen beim Regionalverkehr und zusätzliche Halte in Bözingenfeld und Mett.
» Auf der Linie Biel-La Chaux-de-Fonds ist ein Ausbau der Bahninfrastruktur nötig, um die Anschlüsse an den Fernverkehr in Biel langfristig zu gewährleisten.

Fehlende Direktverbindung

» Trotz verbessertem Angebot bleibt das Problem der langen Reisezeiten in den Arbeitsschwerpunkt Bözingenfeld und vom südlichen Bielerseeufer in das Stadtzentrum bestehen.
» In der südlichen Agglomeration fehlt eine Tangentialverbindung zwischen Ipsach, Port und Brüggmoos/Brügg.

	Ungenügende Gebietserschliessung oder Angebotsdichte » Auf der Achse Aegerten-Studen-Worben, in Orpund, Pieterlen, Leubringen und Péry sowie in den Arbeitsschwerpunkten Lyss Nord und Lyss Süd ist das ÖV-Angebot angesichts der Bevölkerungs- bzw. Beschäftigtendichte ungenügend.
	Ungenügender Zugang zum ÖV oder ungenügende Umsteigebeziehungen » Am Bahnhof Biel bestehen Engpässe in der Personenunterführung und lange Umsteigewege von der Bahn auf das Busnetz. » An den Bahnhaltestellen Brügg, Nidau und Mett sind die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Bus, Fuss- und Veloverkehr unbefriedigend).
ohne Abb.	**Hohe Umweltbelastung** » Die fossil betriebenen Busse erzeugen im dicht besiedelten Gebiet erhebliche Lärm- und Luftschadstoffbelastungen.

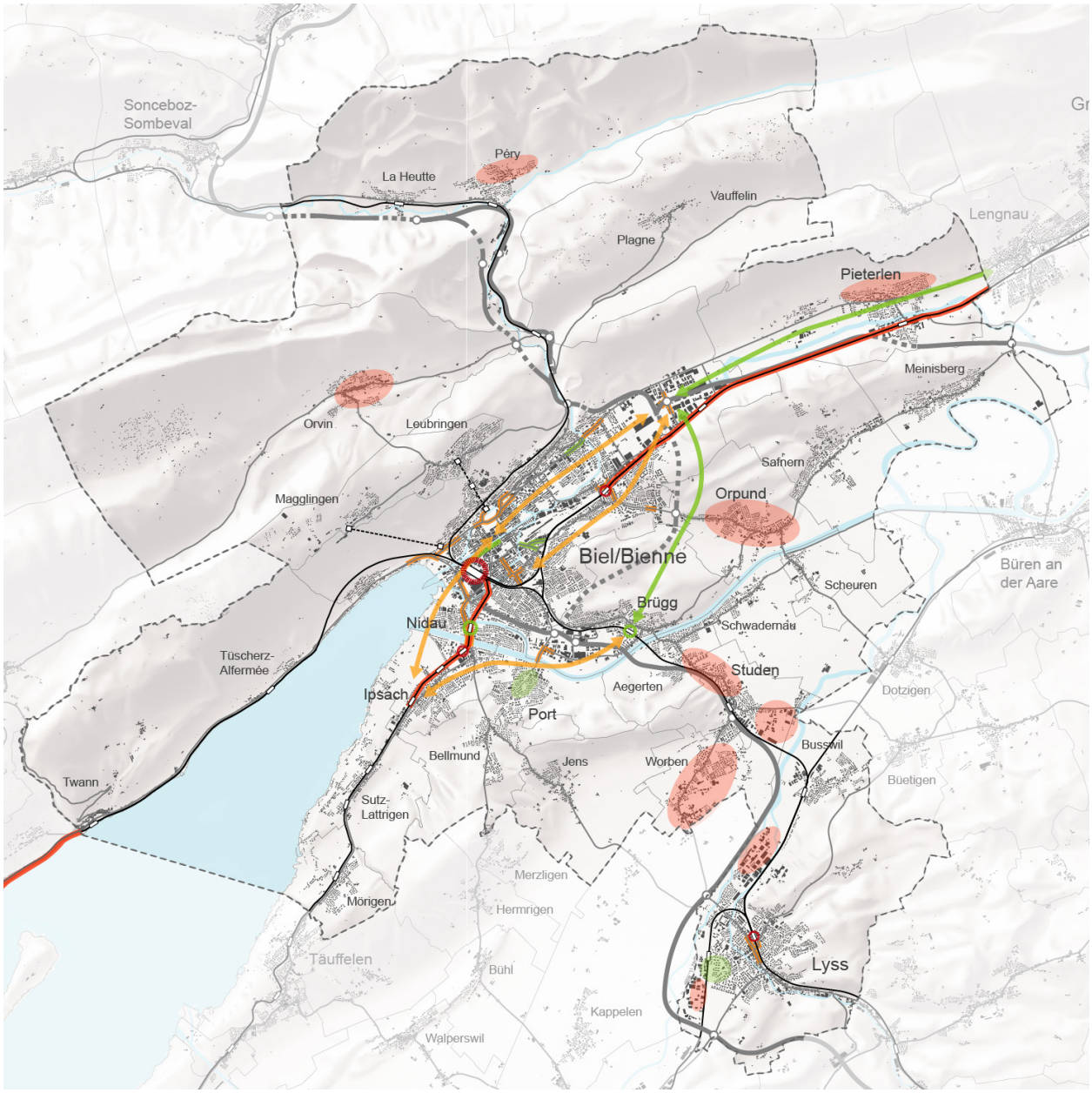


Abbildung 37 **Schwachstellen ÖV und kombinierte Mobilität**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 5.1 im Kartenband

Beschlossene nationale Massnahmen
Folgende Schwachstellen werden mit Massnahmen der nationalen Planung behoben:

Biel-Neuenburg: Erhöhung Linienkapazität und Fahrplanstabilität	Ab 2029 ermöglicht der Doppelspurtunnel bei Ligerz die Einführung des durchgehenden Halbstundentakts des Regionalverkehrs zwischen Biel und Neuenburg. Der Rückbau der Bahnstrecke ermöglicht zudem die Umnutzung des Bahntrassees für eine durchgehende Veloverbindung zwischen La Neuveville und Ligerz.
Biel-Täuffelen: Erhöhung Linienkapazität und Fahrplanstabilität	Zwischen 2030 und 2035 kann der durchgehende Viertelstundentakt Biel-Täuffelen mit guten Anschlüssen in Biel auf den Fernverkehr eingeführt werden.

ÖV-Konzept 2035
Gemäss Zukunftsbild bildet der ÖV zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr das Rückgrat der Mobilität in der Agglomeration. In die gleiche Richtung zielen die Gesamtmobilitätsstrategien von Biel und Nidau. Das heutige ÖV-System verfügt über die nötigen Kapazitäten, um die angestrebte Nachfragesteigerung in den nächsten rund 10 Jahren zu bewältigen. Darüber hinaus sind jedoch strukturelle Anpassungen nötig, um die Schwachstellen zu beheben und die Ziele des Zukunftsbilds zu erreichen. Als Grundlage dafür wird bis 2022 das ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung erarbeitet. Es behandelt das städtische und das regionale ÖV-Netz (Bus und Bahn) und wird die Basis für künftige Angebotsplanungen und Investitionen in die Infrastruktur schaffen. Die Ergebnisse werden in das AP5 einfliessen.

Prioritärer Handlungsbedarf AP5 (A- und B-Massnahmen)
Das AP5 legt den Schwerpunkt auf folgende Verbesserungen:

1. Etappe ÖV-Konzept 2035 umsetzen	Mit der Umsetzung des ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel sind die im AP4 identifizierten Schwachstellen im ÖV-Angebot zu beheben. Im Zentrum stehen die Verbesserung der Ost-West-Verbindungen im Agglomerationskern, die bessere Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte ESP Bözingenfeld und Brüggmoos (neuer Standort Regionalspital), neue Gebietserschliessungen und höhere Taktdichten. Die Massnahmen werden im Rahmen der vierjährlichen ÖV-Angebotsbeschlüsse umgesetzt, die erste Etappe ab 2027, die zweite Etappe ab 2031. Die erforderlichen Haltestellen und Strassenanpassungen sind zeitgerecht bereitzustellen.
Verkehrsdrehscheiben Biel und Lyss stärken	Die Bahnhöfe Biel und Lyss sind die zentralen Verkehrsdrehscheiben der Agglomeration und werden den heutigen und künftigen Anforderungen nicht gerecht. Sie sind sowohl bezüglich ihrer Funktion für die Mobilität als auch als städtische Räume zu verbessern und zu stärken.
Buspriorisierung verstärken	Die Behinderungen des Busverkehrs auf dem Strassennetz sind weiter zu reduzieren. Dazu sind Infrastrukturanpassungen für den ÖV (Busspuren und Fahrbahnhaltestellen) und Verkehrsmanagement-Massnahmen (Dosierung, Steuerung und Buspriorisierung) nötig.
Elektrifizierung der Mobilität	Um die Lärm- und Luftbelastung zu reduzieren, ist im dicht besiedelten Gebiet die Elektrifizierung von fossil betriebenen Buslinien weiter voranzutreiben.

Langfristiger Handlungsbedarf
Folgende Verbesserungen benötigen weitere Abklärungen und Planungsschritte und können erst mittel- bis langfristig realisiert werden:

Verkehrsdrehscheiben	Für die gesamte Region Biel-Seeland-Berner Jura ist ein Konzept für die Entwicklung weiterer (kleinerer) Verkehrsdrehscheiben zu erarbeiten. Dabei soll auch das Potenzial für MIV-Verkehrsdrehscheiben als Umsteigeorte vom überörtlichen MIV auf den städtischen ÖV geprüft werden (insb. im Berner Jura, Bözingenfeld und Brüggmoos).
Biel-Ipsach	Der 7,5 Minuten-Takt in der HVZ zwischen Ipsach Herdi und Biel auf der Linie Biel-Täuffelen-Ins wurde nicht in den STEP-Ausbauschritt 2035 aufgenommen. Diese Schwachstelle bleibt bestehen. Die Angebotsverbesserung wird im Rahmen des STEP-Ausbauschritts 2040/45 erneut eingegeben.
Biel-La Chaux-de-Fonds	Die Region prüft zusammen mit dem Kanton die verschiedenen Optionen und setzt sich dafür ein, dass die Verbesserung der Bahninfrastruktur in die nächsten Bundesinvestitionsprogramme aufgenommen wird. Aktuell sind verschiedene Möglichkeiten in Abklärung: » Doppelspurausbau zwischen Péry und La Heutte oder zwischen La Heutte und dem A16-Anschluss Sonceboz » Ausbau des Bahnhofs La Heutte zu einem Kreuzungsbahnhof » Bau mehrerer Kreuzungsstellen in La Heutte, Cortébert und La Clé

5.6 Fuss- und Veloverkehr

Was mit den Vorgängergenerationen erreicht wurde

» Mit dem Seeuferweg zwischen Vingelz und Strandboden und dem Schüssuferweg zwischen Schüssinsel und Wasserstrasse wurden in Biel wichtige Netzlücken geschlossen.
» Im Zusammenhang mit dem A5 Ostast wurden im Bereich der Anschlüsse und Zubringerstrecken neue Veloverbindungen geschaffen.
» Mit dem AP4 werden zahlreiche physische und qualitative Netzlücken auf den Zubringerstrecken und im Agglomerationskern geschlossen.
» Mit der Sanierung des westlichen Teils der Nordachse in Biel (Seevorstadt-Mühlebrücke) und den Ortsdurchfahrten Aegerten, Brügg, Lyss, Ipsach, Sutz-Lattrigen und Orpund wurden die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert (Sicherheit und Komfort).
» In Biel, Nidau, Orpund, Pieterlen, Port Studen und Worben wurden Tempo-30-Zonen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs geschaffen.
» An Bahnhöfen und Bahnhaltestellen wurde das B+R-Angebot ausgebaut.
» In Biel wurden ein Bikesharing- und Cargo-Bikesharing-Angebot aufgebaut.

Verbleibende Netzlücken und Schwachstellen

Abbildung 38 zeigt die mit den Vorgängergenerationen behobenen, die beschlossenen (AP4) und die verbleibenden Netzlücken und Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr. Die verbleibenden Netzlücken und Schwachstellen werden nachfolgend erläutert.

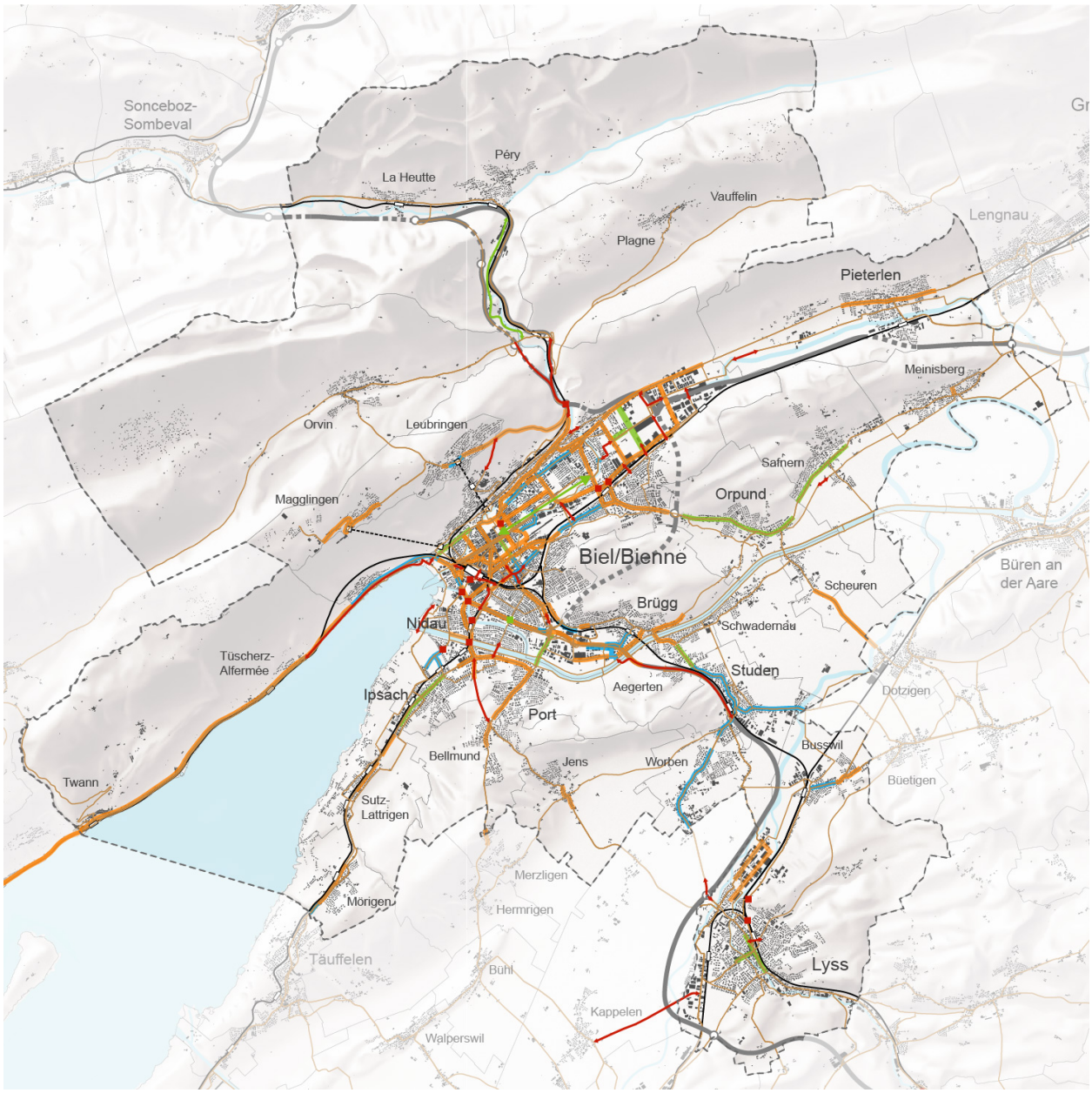


Abbildung 38 **Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 5.2 im Kartenband

Netzlücken

» Auf den überörtlichen Routen in den Agglomerationskern bestehen physische Netzlücken in Pieterlen,Lyss, Studen-Aegerten, Bellmund und Ipsach sowie zwischen Biel und Alfermée am nördlichen Bielerseeufer. Auch die Führung des Veloverkehrs auf der A16 (Velostreifen) Richtung Jura stellt eine eigentliche physische Netzlücke dar.

» Im Agglomerationskern und in Lyss fehlen für ein engmaschiges Fuss- und Velowegnetz wichtige Verbindungen, insbesondere Querungen von Gewässern (Nidau-Büren-Kanal, Zihl), Nationalstrassen (Brüggmoos, Bözingenfeld) und Bahnarealen (Bahnhof Biel, Güterbahnhof Biel, Bahnhaltestelle Nidau Beunden, Bahnhof Lyss).

Ungenügende Verbindungsqualität und Sicherheit

» Auf noch nicht sanierten Hauptverkehrsachsen und Verbindungsstrassen sowie im Umfeld des Bahnhofs Biel sind die Platzverhältnisse und die Sicherheit für den Fuss- und

	Veloverkehr ungenügend (fehlende Radstreifen, teilweise fehlende Trottoirs, eingeschränkte Abbiege- und Querungsmöglichkeiten). » Am nördlichen Bielerseeufer ist die Veloführung auf der Nationalstrasse (Velostreifen) für ungeübte Velofahrende und für den Freizeitverkehr nicht attraktiv.
■	**Punktuelle Schwachstellen** » Verkehrsknoten mit hohem Verkehrsaufkommen und/oder auf den MIV ausgerichteter Gestaltung sowie schmale Bahnunterführungen und Engpässe im Strassennetz mindern die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs und sind häufig Unfallschwerpunkte.

Beschlossene nationale Massnahmen
Folgende Schwachstellen werden mit Massnahmen der nationalen Planung behoben:

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

Prioritärer Handlungsbedarf AP5 (A- und B-Massnahmen)
Das AP5 legt den Schwerpunkt auf folgende Verbesserungen:

Netzlücken auf den Agglomerationsachsen schliessen und Schwachstellen beheben	Auf den Agglomerationsachsen im Norden (Evilard-Biel), Osten (Meinisberg/Dotzigen-Biel), Süden (Lyss-Biel, Ipsach-Biel, Bellmund-Biel) und Westen (La Neuveville-Biel) sind die verbleibenden Netzlücken zu schliessen und Schwachstellen zu beheben, um durchgehende Velowege bis ins das Agglomerationszentrum zu schaffen.
Netzlücken im Stadtgebiet schliessen und Schwachstellen beheben	Im Agglomerationskern sind weitere Netzlücken zu schliessen und Schwachstellen zu beheben, um das Fuss- und Velowegnetz zu vervollständigen und zu verdichten sowie die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.
Anbindung der Arbeitsschwerpunkte ESP Bözingenfeld und Brüggmoos verbessern	Die Fuss- und Velowege zu den dynamischen Arbeitsschwerpunkten ESP Bözingenfeld und Brüggmoos sind weiter zu verbessern.
Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern	An den Bahnhöfen Biel und Lyss sind die Querung der Gleisanlagen und der Zugang zum ÖV zu verbessern.

5.7 Strassennetz und MIV

Was mit den Vorgängergenerationen erreicht wurde

» Mit dem A5 Ostast wurde 2017 ein zentrales Element der Verkehrsstrategie in Betrieb genommen. Der neue Autobahnabschnitt und die Sofortmassnahmen vfM haben die angestrebte Verkehrsverlagerung bewirkt und das Strassennetz im Stadtgebiet (östliche Innenstadt, Bözingen, Mett, Madretsch) und auf den Umgehungsrouten spürbar entlastet.

» Auf den Hauptachsen Mett-/Madretschstrasse (Biel), Zentral-/Brüggstrasse (Biel) und Biel-/Neubrückstrasse (Brügg) wurden die Stausituationen behoben. Weitere städtische Achsen in Biel werden mit dem AP umgestaltet.

» In Lyss, Aegerten, Brügg, Orpund und Ipsach wurden die Ortsdurchfahrten saniert und siedlungsverträglich gestaltet. Die Ortsdurchfahrten Busswil, Nidau, Studen und Worben werden mit dem AP4 saniert.

» In mehreren Gemeinden wurden Strassenabschnitte und Plätze neu gestaltet und Tempo-30- oder Begegnungszonen umgesetzt. Damit wurde die subjektive Verkehrssicherheit verbessert und die Aufenthaltsqualität erhöht.
» 8 von 24 identifizierten Unfallschwerpunkten wurden saniert.
» Vor Eröffnung des Ostasts wurde ein Verkehrsmonitoring aufgebaut. Mit systematischen Erhebungen wird seither die Verkehrsentwicklung in der Agglomeration beobachtet. Anhang der Zeitreihen werden die Wirkung der umgesetzten Massnahmen und der Handlungsbedarf regelmässig überprüft.

Verbleibende Schwachstellen

SEQ Abbildung * ARABIC zeigt die mit den Vorgängergenerationen behobenen und die verbleibenden Schwachstellen im Strassennetz und für den MIV.

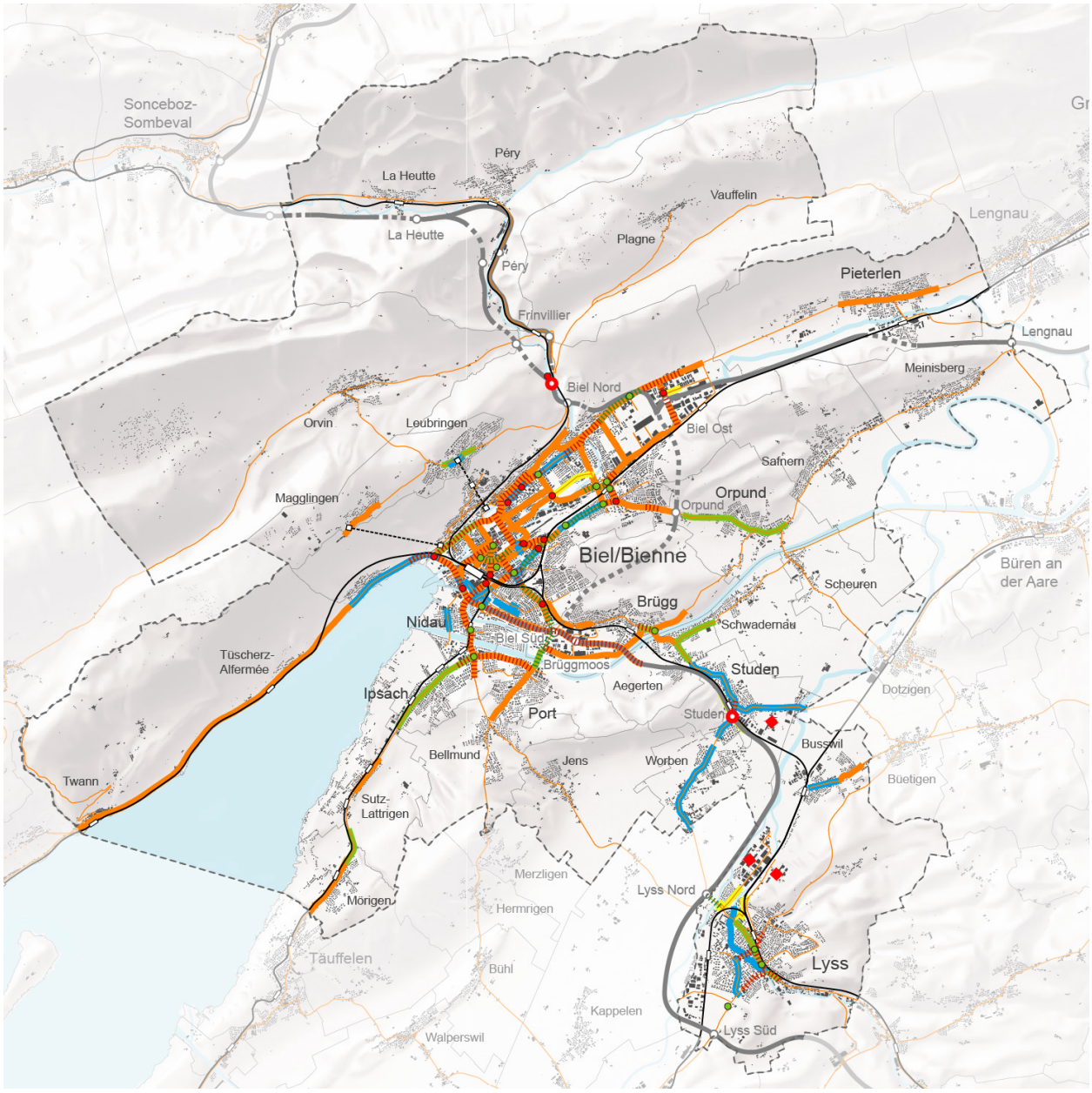


Abbildung 39 **Schwachstellen MIV und Strassennetz**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 5.3 im Kartenband

Sättigung und Staubildung

- Auf der Westachse Brüggmoos-Seevorstadt und auf der Autostrasse Biel-Lyss kommt es aufgrund der beschränkten Kapazität im Innerortsbereich Biel/Nidau zu Stau, der sich bis Studen auswirkt.
- Auch auf der Nordachse Biel (Seevorstadt bis Bözingenstrasse) bestehen Kapazitätsengpässe mit Staubildung und Behinderung des ÖV.
- Infolge von Staus auf den Hauptverkehrsachsen, insbesondere auf der Westachse Brüggmoos-Seevorstadt und der Nordachse Biel, weicht der Durchgangsverkehr vermehrt in die Quartiere des Agglomerationskerns aus.
- Im ESP Bözingenfeld ist im Zuge der weiteren Entwicklung ohne lenkende Massnahmen mit einer Verkehrszunahme zu rechnen, die zu einer Überlastung des Verkehrssystems führen wird.
- Im Umfeld der Auffahrt zur A6 in Studen zeigen sich erste Stauerscheinungen mit Einfluss auf den Verkehrsfluss im Innerortsbereich.
- In Lyss werden sich die Probleme mit zunehmendem Verkehr weiter verschärfen. Insbesondere auf der A6 während der Abendspitze besteht die Gefahr einer Verkehrsrückverlagerung auf das Kantonsstrassennetz.

Sicherheits- und Gestaltungsdefizite, Behinderung des ÖV, hohe Umweltbelastung

- Auf der Westachse Brüggmoos-Seevorstadt, auf der Nordachse Biel und im Stadtzentrum Biel ist der MIV nicht stadtverträglich; es kommt zu Behinderungen und Gefährdungen des Fuss- und Veloverkehrs und zunehmenden Zeitverlusten im ÖV.
- Auf vielen Ortsdurchfahrten wurde in der Vergangenheit eine grosse Verkehrszunahme registriert, ohne dass der Strassenraum der neuen Situation angepasst wurde. Dies gilt für Mörigen, Sutz-Lattrigen, Port, Studen, Worben, Busswil, Evilard und Pieterlen.
- Entlang der A6 Lyss-Biel und der A5 am linken Bielerseeufer nimmt der Lärmsanierungsbedarf zu.
- Am linken Bielerseeufer ist die Umfahrung Twann noch nicht realisiert und die landschaftliche Beeinträchtigung durch die A5 in Tüscherz-Alfermée bleibt bestehen.

Unfallschwerpunkte

- Das Black Spot Management weist 11 nicht sanierte Unfallschwerpunkte aus. Sie befinden sich an Knoten mit hohem Verkehrsaufkommen in Biel.

Ungenügende Anschlüsse an Hochleistungsnetz

- Beim Dreiviertelanschluss Studen an die A6 fehlt die Abfahrt aus Richtung Lyss. Dies führt zu Mehrverkehr (inkl. Schwerverkehr) auf dem lokalen Strassennetz vom Anschluss Lyss Nord in den Raum Worben-Studen und Busswil-Dotzigen-Büren an der Aare.
- Beim Halbanschluss Biel-Nord an die A16 fehlt die Auffahrt aus Richtung Leubringen und Magglingen nach Biel. Der Verkehr Richtung Solothurn, Bern und Neuenburg fährt durch die Reuchenettestrasse und das dicht besiedelte Stadtgebiet zu den jeweiligen Autobahnanschlüssen.

Ungenügend erschlossene Arbeitsschwerpunkte

- Das Spitalzentrum Biel befindet sich an verkehrlich ungünstiger Lage im Wohnquartier Beaumont, ohne Anbindung an das übergeordnete Strassennetz. Die Erschliessung erfolgt über Quartierstrassen (3 000 bis 5 000 Fahrten pro Tag). Um die Erreichbarkeit des Spitals zu verbessern und das Wohnquartier zu entlasten, sieht der regionale Richtplan (RGSK) eine neue Erschliessungsstrasse vom A16-Anschluss Biel-Nord vor («Spitalzubringer»). Im Vordergrund steht jedoch die Verlegung des Spitalzentrums an einen anderen Standort. Ein Neubau an gut erschlossener Lage im regionalen Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos ist in Planung. Wenn dieser realisiert werden kann, entfällt der Bedarf für den Spitalzubringer.
- In Lyss sind die Arbeitszone Lyss-Nord und die Kiesgrube Chrützwald nur über Quartierstrassen erschlossen; eine direkte Anbindung an das übergeordnete Strassennetz fehlt,

	Die Folge sind Mehrverkehr (inkl. Schwerverkehr) und Sicherheitsdefizite auf dem lokalen Strassennetz sowie Umweltbelastungen im zentrumsnahen Siedlungsgebiet.
»	In Studen ist der Arbeitsschwerpunkt ESP Studengrien nur über Quartierstrassen erschlossen; eine direkte Anbindung an das übergeordnete Strassennetz fehlt und verhindert die Verdichtung des ESP, der heute vorwiegend als Lagerfläche genutzt wird.

Beschlossene nationale Massnahmen
Folgende Schwachstellen werden mit Massnahmen der nationalen Planung behoben:

Vollanschluss A16 Biel-Nord	Der Vollanschluss ist Bestandteil der genehmigten vfM Ostast. Ein Projekt mit Tunnel und eine deutlich kostengünstigere Variante mit Turbokreisel liegen vor. 2019 wurde für die Sanierung der A16 ein provisorischer Kreisel realisiert, der gut funktioniert. Die direkte Anbindung von Leubringen und Magglingen an die Autobahn Richtung Solothurn und Bern hat die Reuchenettestrasse und das Stadtgebiet spürbar entlastet. Stadt, Region und Kanton setzen sich dafür ein, dass das Provisorium zeitnah in einen definitiven Kreisel überführt werden kann.
A5 Umfahrung Twann (Twanntunnel)	Mit dem Twanntunnel wird das Dorf Twann vom Durchgangsverkehr befreit. Das Auflageprojekt ist rechtskräftig, und der Twanntunnel mit Halbanschluss kann realisiert werden. Das ASTRA geht von einem Baubeginn zwischen 2027 und 2029 aus. Bei einer Bauzeit von ungefähr 10 Jahren erfolgt die Inbetriebnahme frühestens 2037. Danach ist der Weg frei für den Rückbau und die Neugestaltung des Gebiets zwischen Bahnhof und Dorf. Diese ist Bestandteil des 2010 genehmigten Tunnelabschnitts. Die Realisierung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Twann-Tüscherz. Es werden attraktive öffentliche Räume gestaltet und optimale Bedingungen für den Velo- und den Fussverkehr geschaffen.

Prioritärer Handlungsbedarf AP5
Das AP5 legt den Schwerpunkt auf folgende Verbesserungen:

Städtische Hauptachsen umgestalten und aufwerten	Im Agglomerationskern ist die Umgestaltung und Aufwertung wichtiger Hauptachsen fortzusetzen. Dabei sind Mobilität und Stadtraum integral zu betrachten und die Ziele der Teilstrategien Siedlung, MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr umzusetzen. Besonders hoch ist der Handlungsbedarf auf der Westachse Brüggmoos-Seevorstadt, die nach dem Verzicht auf die A5 Westumfahrung auch künftig oberirdisch verläuft, und in den Zentrumsgebieten von Biel und Nidau.
Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten	Weiterer Handlungsbedarf besteht bei der Anpassung von Strassenquerschnitten gemäss den Teilstrategien MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr und der Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit. Mit der Umgestaltung der Strassenräume ist die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen. Im Vordergrund stehen Strassenräume in Zentrumsbereichen sowie zuführende Achsen zu Arbeitsplatzschwerpunkten und Freizeitgebieten.
2. Etappe Verkehrsmanagement umsetzen	Zusätzlich zur Anpassung der Strassenquerschnitte ist im gesättigten Strassennetz des Agglomerationskerns das stabile und verlässliche Funktionieren des Verkehrssystems mittels Verkehrsmanagement sicherzustellen. Zu diesem Zweck ist das vorliegende VM-Konzept umzusetzen.

Elektrifizierung der Mobilität	Ergänzend zu den Massnahmen zur Reduktion und Verlagerung des MIV ist die E-Mobilität zu fördern. Als Grundlage für ein Gesamtkonzept für die Agglomeration sind in einem Pilotprojekt in Nidau Bedarf und Nutzen öffentlicher Ladeinfrastrukturen zu prüfen-.

Mittel- bis langfristiger Handlungsbedarf

Folgende Verbesserungen benötigen weitere Abklärungen und Planungsschritte und können erst mittel- bis langfristig realisiert werden:

Standorte für Güterverkehr und City Cargo Hubs prüfen	Gestützt auf den kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt B_10, Güterbahnhöfe und Verladeanlagen raumplanerisch sichern) sollen Standorte für schienengebundene City Cargo Hubs geprüft und regional abgestimmt werden. Dabei ist auch eine langfristige Verlegung des heutigen Freiverlads im Rangierbahnhof Biel zu prüfen.
A6 Anschluss Studen verlegen und ausbauen	Ein Ausbau des bestehenden Anschlusses ist nicht machbar. Der regionale Richtplan (RGSK) sieht deshalb die Verlegung des Anschlusses nach Süden mit direkter Anbindung des Arbeitsschwerpunkts ESP Studengrien vor. Diese Lösung muss mit der künftigen Siedlungsentwicklung im Raum Aegerten-Studen-Worben und einem allfälligen Ausbau der A6 auf vier Spuren abgestimmt werden und ist erst langfristig realisierbar. Mit Kanton und ASTRA sind der Spielraum und das Vorgehen für die Verbesserung des A6-Anschlusses Studen zu klären.
Erschliessung Arbeitszone Lyss-Nord und Kiesgrube Chrützwald verbessern	Um die Gebietserschliessung zu verbessern und das Siedlungsgebiet vom Industrieverkehr (insb. Schwerverkehr) zu entlasten, sieht der regionale Richtplan (RGSK) zwei neue Erschliessungsstrassen von der Kantonsstrasse Lyss-Büren resp. vom A6-Anschluss Lyss-Nord vor. Die Realisierung ist abhängig von der Beendigung des Kiesabbaus und erst langfristig möglich.

6 Teilstrategien

Die Teilstrategien (Kapitel 6.1 bis 6.7) sind behördenverbindlich.

Die Teilstrategien in den folgenden Kapiteln konkretisieren das Zukunftsbild und zeigen, wie die Agglomeration Biel/Lyss den angestrebten Zustand erreichen will. Sie orientieren sich an den langfristigen Zielen für 2040 mit Fokus auf die mittelfristige Umsetzung bis 2035 (A- und B-Horizont des AP5).

6.1 Teilstrategie Landschaft und Freiraum

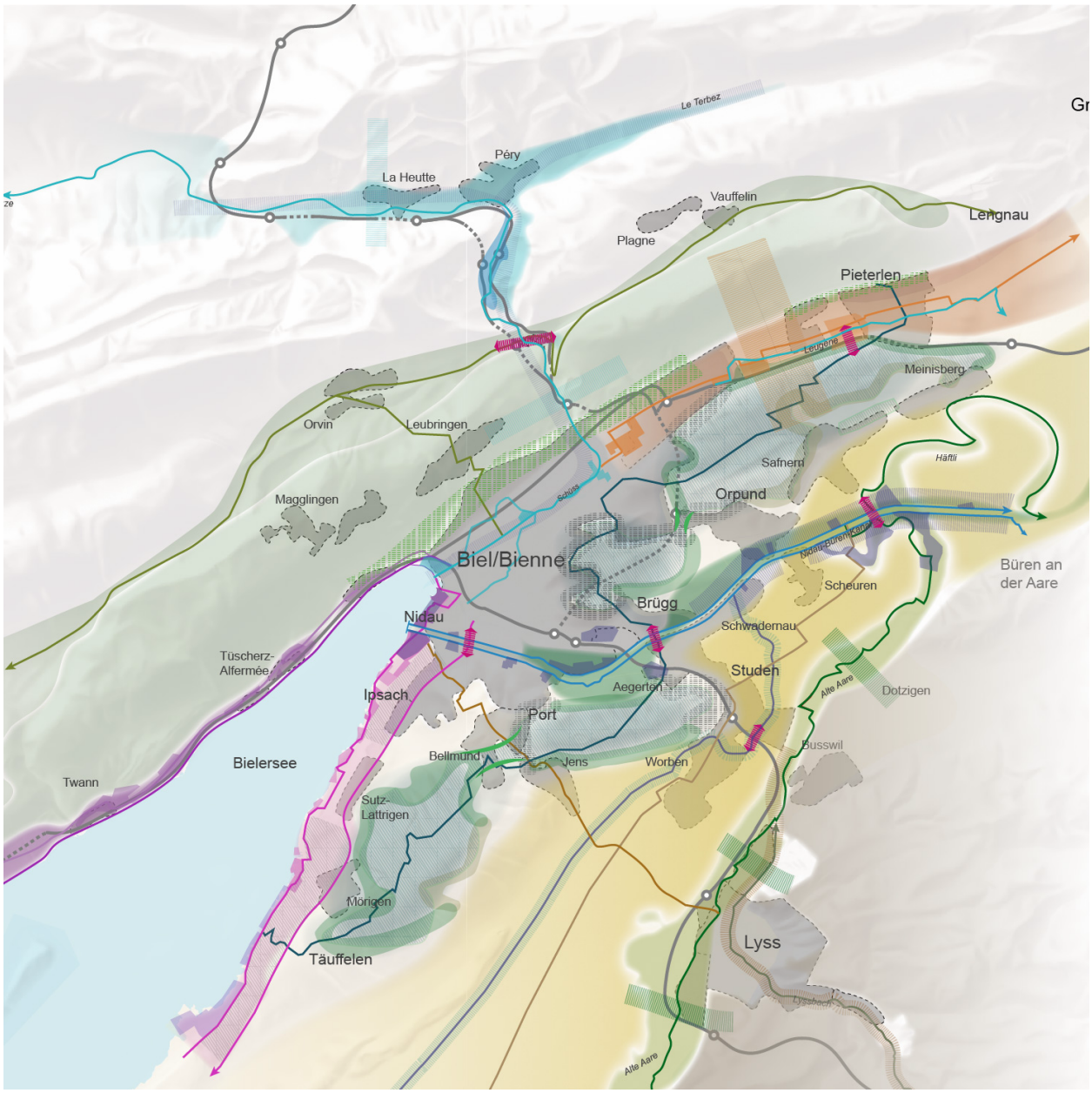


Abbildung 40 **Teilstrategie Landschaft und Freiraum**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.1 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4
Gemäss Zukunftsbild soll der wachsenden Bevölkerung der Agglomeration ein ausreichendes, vielfältiges und gut erreichbares Angebot an Naherholungsräumen zur Verfügung stehen. Gleichzeitig sollen die natürlichen Lebensräume geschützt und die Biodiversität gefördert werden. Diese Ziele erfordern eine deutlich stärkere Gewichtung der gemeindeübergreifenden Landschafts- und Freiraumentwicklung: die Agglomeration soll künftig ausgehend von Landschaftsräumen gedacht und entwickelt werden.
Zu diesem Zweck erarbeitet die Agglomeration das Konzept Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss. In einer ersten Phase wurde ein Zielbild mit Handlungsansätzen erarbeitet. Dieses dient als Grundlage für die neue Teilstrategie Landschaft und Freiraum. Sie ersetzt die landschaftlichen Inhalte der bisherigen Teilstrategie Landschaft und Siedlung des AP4.
Die Arbeiten am Konzept Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss gehen weiter. In einer zweiten Phase werden konkrete Massnahmen abgeleitet und eine Umsetzungsplanung erarbeitet, die in das AP6 einfliessen werden.

Die Teilstrategie Landschaft und Freiraum umfasst sechs Strategieelemente, die nachfolgend erläutert werden:
L1 Agglomeration in zehn Landschaftsräumen denken, gestalten und entwickeln
L2 Angebot an Freiräumen im Siedlungsgebiet verbessern
L3 Engmaschiges Freiraumnetz schaffen
L4 Intensivräume, stille Zonen und ökologische Nischen gleichwertig entwickeln
L5 Übergänge einladend gestalten
L6 Ökologische Landschaftsentwicklung und Vernetzung fördern

Der Begriff **Landschaft** bezieht sich im Folgenden auf einen zusammenhängenden Raum, der aufgrund eines dominierenden landschaftlichen Elements (z.B. die Juraflanke) als einheitlich gelesen wird. In diesen Landschaftsräumen befinden sich punktuelle **Freiräume** mit spezifischen Nutzungen und Atmosphären.

L1 Agglomeration in zehn Landschaftsräumen denken und entwickeln

Ausgehend vom Zukunftsbild mit den zehn Landschaftsräumen wird die Idee des Freiraumnetzes konkretisiert und konsolidiert. Zu diesem Zweck werden Konzepte für die Entwicklung der zehn Landschaftsräume erarbeitet. Die Konzepte definieren Ziele, Handlungsbedarf, Massnahmen und Umsetzung. Die Konzepte werden schrittweise erarbeitet. Priorität haben Landschaftsräume mit hohem Nutzungsdruck und grossem Handlungsbedarf bzw. Verbesserungspotenzial.

- Jura-Portal: raues Verbindungstal mit überregionalen Attraktionen
- Erlebnisflanke Jura: landschaftliches Strukturelement und Erlebnisraum
- Panoramaraum Jurasüdfuss: genussvoller Raum zwischen Jura und Bielersee
- Bewegungstal Leugene: Tal der Bewegung und ökologischen Vernetzung
- Freiraumkette am Bielersee: vielfältige Freiräume am Seeufer
- Waldpärke der Agglomeration: bewaldete Hügel als regionale Freizeitpärke
- Blaues Band Nidau-Büren-Kanal: Sport- und Freizeitachse
- Offene Kammer Seeland: identitätsstiftendes Kulturland mit Freizeitparcours
- Flux Vert Alte Aare: ökologischer und naturnaher Erholungsraum
- Lysser Bogen: vielfältiges zusammenhängendes Naherholungsgebiet

L2 Stadt- und Agglomerationslandschaften gestalten

Freiräume innerhalb der Siedlungen sowie an deren Rändern (Gewässer, Grünflächen, Parkanlagen, Plätze und Strassenräume) tragen massgeblich zum Ortsbild bei und sind wichtige Räume für Freizeit und Erholung der Bevölkerung sowie Trittsteine für die Siedlungsökologie.

L2.1 Angebot an Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet verbessern

» Die Vielfalt an aufenthaltsfreundlichen Freiräumen im Siedlungsgebiet wird ausgebaut.
» Die Aufenthaltsqualität von Dorfplätzen und wichtigen Strassenräumen wird erhöht.
» Freiräume werden wo möglich entsiegelt und begrünt und in ihren ökologischen und klimaregulierenden Funktionen gestärkt.
» Das ökologische Potenzial innerstädtischer Brachflächen (z.B. alte Gleis- oder Industrieanlagen, Strassen- und Bahnböschungen) wird genutzt.
» Die Fliessgewässer im Siedlungsraum werden als Ökosysteme und Erholungsräume gestärkt und mit Aufenthaltsorten ergänzt.
» In den Entwicklungsgebieten werden private und gemeinschaftliche Grün- und Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität und hohem Gebrauchswert realisiert.

L3 Engmaschiges Freiraumnetz schaffen

Ein engmaschiges Freiraumnetz mit unterschiedlichen Hierarchien bildet das Grundgerüst der Erholungs- und Freizeitnutzung in der Agglomeration. Attraktive und durchgängige Wege mit unterschiedlicher Hierarchie verbinden die Landschaftsräume untereinander und mit dem Siedlungsgebiet und bieten Bewegungs- und Aufenthaltsqualität:

L3.1 Wichtige Verbindungsrouten im Freiraumnetz etablieren

» Die zehn Landschaftsräume werden durch übergeordnete Freizeitrouten für den Fuss- und Veloverkehr verbunden. Der Verlauf der Freizeitrouten wird definiert und der Handlungsbedarf ermittelt, und es wird eine wiedererkennbare Signaletik geschaffen.
» Neben den Freizeitrouten dienen auch Hauptverkehrsachsen als wichtige Veloverbindungen. Diese werden begrünt und beschattet und sicher gestaltet.
» Ein feinmaschiges lokales Wegnetz ergänzt die übergeordneten Freizeitrouten. Alle Siedlungsgebiete und wichtigen Freiräume werden an dieses Netz angebunden.

L4 Intensivräume, stille Zonen und ökologische Nischen gleichwertig entwickeln

Das bestehende Angebot an Freiräumen mit einer grossen Bandbreite an Nutzungen wird weiterentwickelt. Für die wachsende Bevölkerung werden weitere Orte für Freiraumnutzungen geschaffen und ausgewogen über die Agglomeration verteilt.

L4.1 Wichtige Freiräume erhalten, aufwerten oder ergänzen

» Es wird ein räumlich ausgewogenes und nutzungsdiverses Angebot an Freiräumen geschaffen. Dazu werden bestehende und potenzielle nutzungsintensive Räume, stille Zonen und ökologischen Nischen bezeichnet und der Handlungsbedarf ermittelt.

L4.2 Freizeitliche Erholungsdestinationen weiterentwickeln bzw. ergänzen

» Zentrale Orte im Freiraumnetz werden durch Gestaltung, Signaletik und Kommunikation weiter profiliert.
» Nutzungsoffene Angebote wie Multifunktionsflächen und Brachen werden erhalten und ihre Freizeitnutzung gefördert
» Das Potenzial von landwirtschaftlich geprägten Freiräumen für Freizeit und Erholung wird vermehrt genutzt.
» Ein bedarfsgerechtes, legales und attraktives Angebot an Mountainbike-Infrastrukturen wird gefördert. Damit werden Nutzerkonflikte minimiert und Natur und Landschaft geschont.

L4.3 Aufenthaltsorte am Wasser schaffen und Wasserzugänge ermöglichen

» Die Zugänglichkeit der See- und Flussufer wird durch Wege und öffentliche Freiflächen verbessert. Mit attraktiven öffentlichen Anlagen und Freiflächen wird die Erholungsqualität verbessert.

L5 Übergänge gut auffindbar und einladend gestalten

Gut auffindbare und einladende Übergänge vom Siedlungsgebiet in den Naherholungsraum machen die Landschaftsräume für die Bevölkerung unmittelbar erfahrbar. Die Auftaktorte werden qualitativ aufgewertet. Die wichtigen Übergänge und Auftaktorte im Freiraumnetz werden identifiziert und der Handlungsbedarf ermittelt.

L5.1 Übergänge zwischen Waldpärken / Jura und Siedlungsgebiet attraktiv und zugänglich gestalten

» Insbesondere die Übergänge vom Siedlungsgebiet zu den stadtnahen Waldpärken werden aktivierend gestaltet und mit Nutzungen angereichert.

L5.2 Qualitative freiräumliche Querungsmöglichkeiten schaffen

» Querungen wichtiger Erholungswege und Verbindungsrouten über Strassen werden sicher ausgestaltet.

L6 Ökologische Vernetzung und Landschaftsentwicklung fördern

Die Vielfalt an Kulturlandschaften und natürlichen Lebensräumen wird zur Stärkung der Biodiversität und der ökologischen Vernetzung genutzt.

L6.1 Ökologische Korridore stärken und ausbauen

» Die ökologischen Vernetzungsachsen entlang der Fliessgewässer und zwischen den Waldgebieten werden bewahrt und aufgewertet.
» Ökologisch, landschaftlich und soziokulturell besonders wertvolle Landschaftsräume werden geschützt. Die Elemente des Naturbestands wie Bäume, Hecken und Bachläufe werden gepflegt und gezielt aufgewertet.
» Lokal bedeutende Trockenstandorte, Feuchtgebiete, Hochstammobstgärten und Amphibienfortpflanzungsgewässer werden bewahrt und aufgewertet.
» Die unbebauten Uferbereiche werden freigehalten. Standortgebundene Bauten und Anlagen im Uferbereich werden so gestaltet und integriert, dass sie die landschaftliche Qualität verbessern.
» Die ökologischen Funktionen der See- und Flussufer werden durch überkommunal abgestimmte Revitalisierungs- und Aufwertungsmassnahmen gefördert.

L6.2 Landschaftlicher Saum aus Kultur- und Waldflächen erhalten und mit ökologischen Nischen anreichern

» Die kulturellen Eigenarten der Landschaftsräume und ihr ökologisches Potenzial werden erhalten und gestärkt.
» Die ökologische Landschaftsentwicklung wird durch geeignete Programme, Instrumente und Institutionen vorangetrieben

6.2 Teilstrategie Siedlung

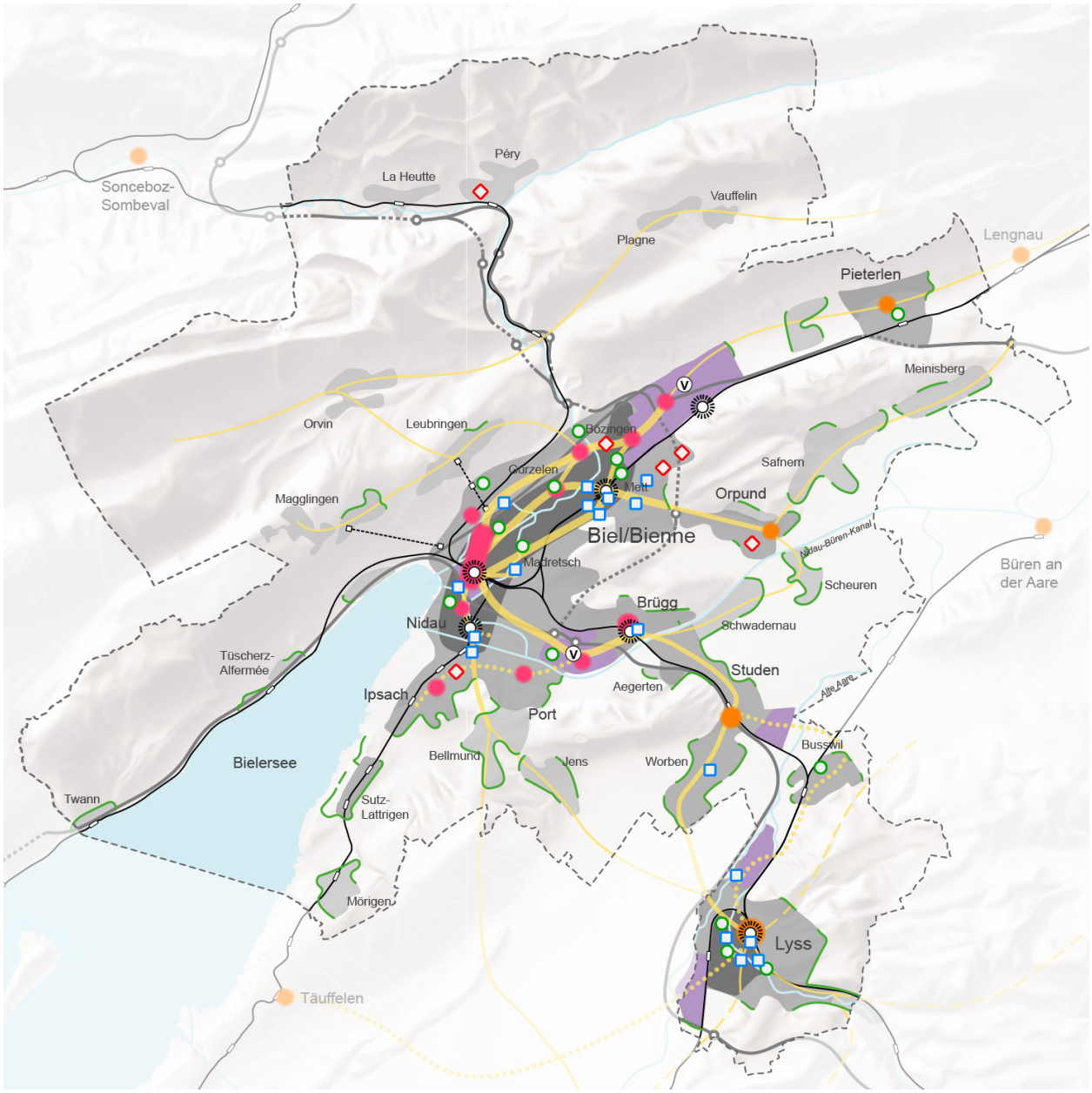


Abbildung 41 **Teilstrategie Siedlung**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.2 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4
Die Teilstrategie Landschaft und Siedlung des AP4 wurde aufgeteilt in die neue Teilstrategie Landschaft und Freiraum (Kap. 6.1) und die Teilstrategie Siedlung.

Gemäss Zukunftsbild will die Agglomeration das prognostizierte Wachstum der Bevölkerung hauptsächlich im bestehenden Siedlungsgebiet ermöglichen und an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung und Versorgung konzentrieren. Die Teilstrategie Siedlung setzt deshalb unverändert auf die qualitative Siedlungsentwicklung nach innen und verzichtet auf die Erweiterung des Siedlungsgebiets. Mit zwei neuen Strategieelementen wird diese Stossrichtung unterstrichen: Mit der Begrenzung der Siedlungsausdehnung (S1) wird die Siedlungserweiterung auch langfristig begrenzt und gelenkt. Zudem werden Anforderungen an neue Bauzonen verankert, die über die Vorgaben des kantonalen Richtplans hinausgehen. Mit der Bezeichnung der Innenentwicklungsgebiete (S3) werden die grösseren, aktiv beplanten Entwicklungsgebiete lokalisiert, die einen Grossteil der Entwicklung aufnehmen sollen.

Die Teilstrategie Siedlung umfasst fünf Strategieelemente, die nachfolgend erläutert werden:
S1 Siedlungsausdehnung begrenzen
S2 Siedlungsräume differenziert nach innen entwickeln
S3 Innenentwicklungsgebiete vorantreiben
S4 Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln
S5 Verkehrsintensive Nutzungen konzentrieren
S6 Zentrumsgebiete stärken
S7 Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern

S1 Siedlungsausdehnung begrenzen

Die Ausdehnung des Siedlungsgebiets wird begrenzt. Damit fördert die Agglomeration die optimale Nutzung des vorhandenen Baulands, die Eindämmung des Verkehrswachstums und den Schutz der fruchtbaren Böden.

S1.1 Siedlungsgrenzen festlegen

» Mit verbindlichen Siedlungsgrenzen wird die weitere Zersiedelung von landschaftlich wertvollen Gebieten verhindert und der Kulturlandverlust eingedämmt. Die Siedlungsränder und der Übergang von der Siedlung in die Landschaft werden sorgfältig gestaltet.

S1.2 Anforderungen an Siedlungserweiterungen erhöhen

Gemäss kantonalem Richtplan besteht in der Agglomeration Biel/Lyss ein Wohnbaulandbedarf von 59 ha für die nächsten 15 Jahre. Dem stehen innere Reserven in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen von 246 ha gegenüber. Dazu kommen weitere Nutzungspotenziale durch Um- und Aufzonung. Angesichts der umfangreichen Innenentwicklungspotenziale wird die Siedlungsentwicklung weitgehend auf die bestehende Bauzone beschränkt.

Zu diesem Zweck werden gegenüber dem kantonalen Richtplan zusätzliche Anforderungen an Einzonungen gestellt:

» Ein Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen wird nur festgesetzt, wenn in einer Gemeinde der Baulandbedarf Wohnen für die nächsten 15 Jahre nicht durch die bestehenden Kapazitäten (unüberbaute Wohn-/Misch und Kernzonen plus 1/3 der Nutzungsreserven in den überbauten Wohn-/Misch und Kernzonen) gedeckt werden kann oder wenn das Vorranggebiet über eine kantonale ÖV-Erschliessungsgüteklasse von mindestens C verfügt.
» Für Vorranggebiete Arbeiten werden Vorgaben zur Nutzungsart definiert. Damit soll erreicht werden, dass die Vorranggebiete entsprechend ihren Lagequalitäten genutzt werden. Um den Gemeinden und Eigentümern genügend Spielraum für die Entwicklung der Gebiete zu geben, sind die Vorgaben offen formuliert.

» Bei der Einzonung eines Vorranggebiets ist im kommunalen Baureglement für den entsprechenden Perimeter ein qualitätssicherndes Planungsverfahren zu verlangen. Damit wird verhindert, dass Vorranggebiete ohne gesamthafte Planung nach Regelbauweise unkoordiniert entwickelt werden.

S1.3 Bedarf für Siedlungserweiterungen periodisch prüfen

» Sind die Potenziale der Innenentwicklung ausgeschöpft, kann das Siedlungsgebiet bei ausgewiesenem Bedarf an geeigneten Standorten im Agglomerationskern und auf den Agglomerationsachsen erweitert werden.
» Im regionalen Richtplan (RGSK) sind langfristige Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen bezeichnet. Der Bedarf für Einzonungen in der Agglomeration Biel/Lyss wird periodisch überprüft und neu beurteilt.
» Im AP5 sind keine Siedlungserweiterungen vorgesehen.

S2 Siedlungsräume differenziert nach innen entwickeln

Die Siedlungsentwicklung wird nach innen gelenkt. Die im Zukunftsbild bezeichneten Siedlungsräume (Agglomerationskern, Agglomerationsachsen, ländlicher Siedlungsraum) werden differenziert weiterentwickelt. Die Entwicklung richtet sich nach der Zentralität, den städtebaulichen Strukturen und der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.

S2.1 Agglomerationskern: Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe ermöglichen

» Im Agglomerationskern und im Zentrum von Lyss wird die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und die Nähe zu den Versorgungszentren für eine qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe genutzt, einschliesslich einzelner Hochhäuser an geeigneten Standorten.

S2.2 Agglomerationsachsen: Entwicklungspotenziale nutzen und Siedlungsqualität verbessern

» Entlang der leistungsfähigen Hauptlinien des Bahn- und Busnetzes werden die Entwicklungspotenziale in der bestehenden Bauzone konsequent mobilisiert.
» In den Zentrumsgebieten und im Umfeld der Bahnhaltestellen wird eine qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe ermöglicht.
» Der zusammenhängende Siedlungsraum Aegerten-Studen-Worben wird als Wohn- und Arbeitsstandort gestärkt und städtebaulich aufgewertet.

S2.3 Ländlicher Siedlungsraum: Strukturen erhalten und Ortskerne aufwerten

» Im ländlichen Siedlungsraum fokussiert die Entwicklung auf Bauzonenreserven mit guter ÖV-Erschliessung, die Stärkung der Ortskerne und die Siedlungserneuerung.

S3 Innenentwicklungsgebiete vorantreiben

Damit die Agglomeration Biel/Lyss das erwartete Bevölkerungswachstum aufnehmen und gleichzeitig die Siedlungsausdehnung begrenzen kann, muss die Entwicklung im bestehenden Siedlungsgebiet erfolgen. Dabei spielen die Innenentwicklungsgebiete eine zentrale Rolle. Es sind Gebiete, die sich aufgrund ihrer Lage für eine dichtere Nutzung eignen, ein Potenzial von mindestens 100 zusätzlichen Einwohnenden und Arbeitsplätzen aufweisen und damit relevant für die übergeordnete Abstimmung von Siedlung und Verkehr sind. Sie befinden sich hauptsächlich im Agglomerationskern und im Zentrum von Lyss.
Ergänzend werden in den Gemeinden kleinere Entwicklungsgebiete vorangetrieben, die im Agglomerationsprogramm nicht behandelt werden, aber ebenfalls zur Innenentwicklung beitragen.

- **Nachverdichten:** Bereits überbaute Areale werden durch bauliche Verdichtung (Aufstockung, Ergänzungsbauten, Neu-/Ersatzbauten) intensiver genutzt. Mit der Nachverdichtung wird eine höhere Nutzungsdurchmischung angestrebt.
- **Transformieren:** Areale, deren ursprüngliche – oft gewerblich-industrielle – Nutzung aufgegeben wurde, werden für neue Nutzungen umgestaltet und städtebaulich aufgewertet.
- **Bebauen:** Grössere, unbebaute Areale in der bestehenden Bauzone werden mit hoher Dichte und Qualität optimal genutzt.

S4 Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln

- Industrielle und gewerbliche Nutzungen (Produktion) werden auf Standorte mit grossen Flächenangeboten und direkter Anbindung an das Autobahnnetz konzentriert.
- In den bestehenden Arbeitsschwerpunkten wird eine Verdichtung der Bebauung und Nutzung angestrebt.
- In den Arbeitsschwerpunkten ESP Bözingenfeld, Brüggmoos und ESP Studengrien wird die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und die Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert.
- Mit der Ansiedlung von ergänzenden Nutzungen, insbesondere Sport, Freizeit und Versorgung (kein Detailhandel) im Arbeitsschwerpunkt ESP Bözingenfeld wird die Auslastung des ÖV erhöht.

S5 Verkehrsintensive Nutzungen konzentrieren

- Verkehrsintensive Nutzungen werden in den Arbeitsschwerpunkten Brüggmoos und ESP Bözingenfeld mit direkter Anbindung an das Autobahnnetz und guter ÖV-Erschliessung konzentriert.
- Ausserhalb dieser Gebiete wird auf die Ansiedlung von neuen verkehrsintensiven Vorhaben verzichtet.

S6 Zentrumsgebiete stärken

S6.1 Biel als kantonales Zentrum 2. Stufe ausbauen

- Biel wird als zweisprachige Zentrumsstadt für den Berner Jura und das Seeland gestärkt. Regionale und überregionale Versorgungs-, Bildungs- und Dienstleistungseinrichtungen werden weiterentwickelt und neu angesiedelt.
- Die Innenstadt von Biel und Nidau wird als regionaler Einkaufs- und Erlebnisort gestärkt. Auf neue Einkaufszentren an der Peripherie wird verzichtet.
- Im Gebiet zwischen Bahnhof Biel und Nidau wird die zentrale Lage und gute ÖV-Erschliessung für die Ansiedlung von hochwertigen Arbeitsnutzungen und öffentlichen Einrichtungen genutzt.
- Altstadt, Bözingen, Gurzelen, Mett, Madretsch, Nidau, Ipsach, Port und Brügg werden als Versorgungszentren im Stadtraum gestärkt.

S6.2 Lyss als regionales Zentrum 3. Stufe festigen

- Lyss wird als Regionalzentrum im Seeland weiter gefestigt. Regionale Versorgungs-, Bildungs- und Dienstleistungseinrichtungen werden ausgebaut oder neu angesiedelt.

S6.3 Orpund, Pieterlen und Studen als teilregionale Zentren 4. Stufe stärken

- Die Zentren 4. Stufe Orpund, Pieterlen und Studen werden als teilregionale Versorgungszentren für die umliegenden Gemeinden gestärkt.

S6.4 Verkehrsdrehscheiben stärken

» Die Verkehrsdrehscheiben bieten Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf und unterstützen die Zentrumsfunktionen. In ihrem Umfeld wird eine hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe ermöglicht.

S6.5 Die Gemeinden stärken die Zentrumsgebiete, indem sie

» eine städtebauliche Verdichtung und Aufwertung ermöglichen,
» ein vielfältiges Angebot an Versorgungseinrichtungen und -dienstleistungen fördern,
» den öffentlichen Raum als attraktiven Aufenthalts- und Begegnungsort gestalten,
» eine optimale Anbindung an den ÖV und die Fuss- und Veloverkehrsnetze sicherstellen,
» auf die Ansiedlung von Einkaufszentren ausserhalb der Zentrumsgebiete verzichten.

S7 Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern

S7.1 Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten

» Um die Luft- und Lärmbelastung zu senken, wird die Siedlungsentwicklung auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet.
» Es werden Vorgaben für Mobilitäts- und Parkplatzmanagement eingeführt. Die Realisierung von autoarmen oder -freien Siedlungen wird unterstützt.

S7.2 Städtebauliche und gestalterische Qualität erhöhen

» Für Gebiete, in denen eine starke Veränderung und Verdichtung vorgesehen ist, werden städtebauliche Konzepte erarbeitet (allenfalls gemeindeübergreifend).
» In den Entwicklungsgebieten und in den Orts- und Quartierzentren wird eine hohe städtebauliche und gestalterische Qualität eingefordert.
» Schützenswerte und identitätsstiftende Ortsbilder werden gepflegt und sorgfältig weiterentwickelt.
» In der Planung über Entwicklungsgebiete werden Nutzung, Bebauung, Freiraum, Umwelt, Mobilität und soziale Aspekte berücksichtigt.
» Um optimale Lösungen zu erreichen, werden qualitätssichernde Verfahren eingesetzt.

Zusammenspiel zwischen RGSK 2025 und AP5

Zentral am bernischen Ansatz ist die wirkungsvolle Abstimmung von Verkehr und Siedlung nicht nur im Agglomerationsperimeter, sondern darüber hinaus im gesamten Kanton. Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung erfolgt in den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK). Diese werden flächendeckend über den ganzen Kanton erstellt und alle vier Jahre aktualisiert. Das jeweilige Agglomerationsprogramm ist im RGSK enthalten.

» Das RGSK als (teil-) regionaler Richtplan mit einem Horizont von mindestens 15 Jahren enthält alle für die Region notwendigen und verbindlichen Siedlungsinhalte (Zukunftsbild, Teilstrategie Siedlung, Handlungsbedarf Siedlung, Siedlungsmassnahmen) im gesamten Perimeter der Region (inklusive dem AP-Perimeter).
» Für die jeweilige AP-Generation werden aus dem RGSK diejenigen Siedlungsinhalte übernommen und spezifisch aufgearbeitet, die für die jeweilige AP-Generation relevant sind. Dies betrifft sowohl das Zukunftsbild, die Teilstrategien und den Handlungsbedarf Siedlung, wie auch die konkreten Siedlungsmassnahmen.
» Bisherige Daueraufgaben im Bereich Siedlung (z.B. Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete, Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten) werden im Massnahmenband AP5 nicht mehr als Daueraufgaben aufgeführt. Vielmehr sind die Massnahmenkategorien (=Massnahmenpakete) auf der strategisch-konzeptionellen Ebene in der Teilstrategie «Siedlung» eingebettet. Im Handlungsbedarf Siedlung wird aufgezeigt, wie die konkrete Umsetzung auf Massnahmenebene in der jeweiligen AP-Generation stattfindet.

- Im jeweiligen AP-Massnahmenteil Siedlung werden deutlich weniger Teilmassnahmen aufgeführt, als in früheren AP-Generationen (und im RGSK verbindlich verankert sind). Insbesondere werden diejenigen Siedlungsmassnahmen (konkrete Gebiete) als Teilmassnahmen aufgeführt, welche im A-Horizont (2028 – 2031) oder B-Horizont (2032 – 2035) realisiert werden und relevant für grosse und wichtige Verkehrsmassnahmen sind.
- Im AP-Massnahmenteil Siedlung sind diese Massnahmen detailliert aufgeführt und enthalten mehr Informationen und Attribute als in der RGSK-Massnahme. Insbesondere werden diese Teilmassnahmen mit den konkreten, bereits erfolgten Planungs- und Umsetzungsschritten sowie den vor-gesehenen Planungs- und Umsetzungsschritten ergänzt.
- Eine Siedlungsmassnahme gilt dann als umgesetzt, sobald der Start einer grundeigentümerverbindlichen Planung (Nutzungsplanung, Überbauungsordnung UeO), respektive eines städtebaulichen Wettbewerbs oder einer Masterplanung, oder die Realisierung (Schnurgerüstabnahme) erfolgt ist.

6.3 Teilstrategie Gesamtverkehr

Weiterentwicklung seit AP4
Die Teilstrategie Gesamtverkehr wurde unverändert übernommen.

Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum bringt zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse mit sich. Um diese möglichst effizient und umweltschonend zu bewältigen, verfolgt das Agglomerationsprogramm eine Strategie für den Gesamtverkehr, die auf folgende Veränderung des Modalsplits abzielt:

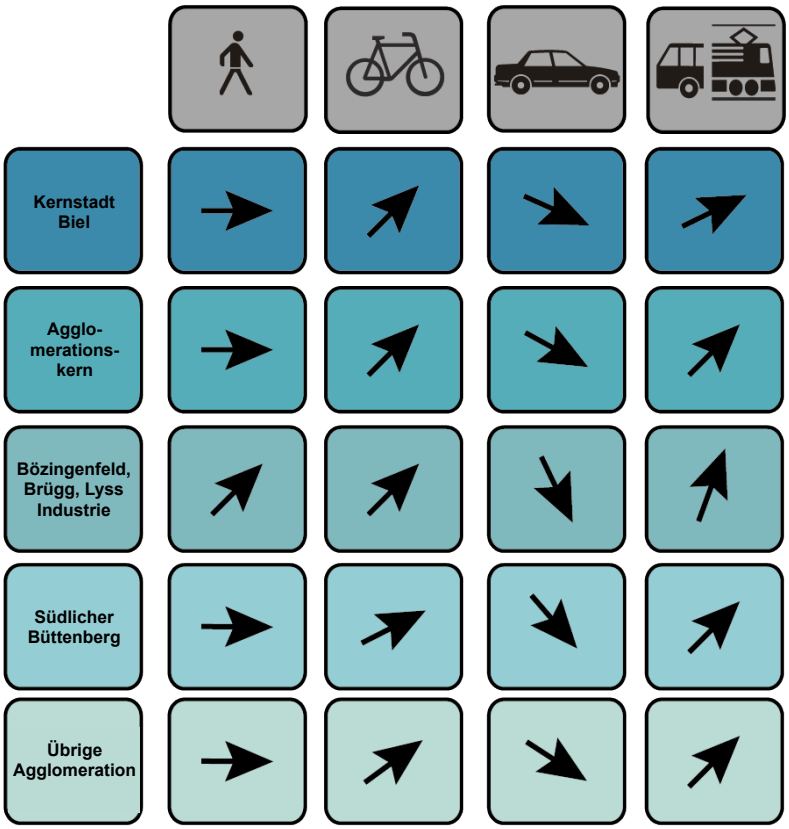


Abbildung 42 **Angestrebte Entwicklung des Modalsplit, bezogen auf den Quell- und Zielverkehr im jeweiligen Gebiet**

Die Teilstrategie Gesamtverkehr umfasst vier Strategieelemente, die nachfolgend erläutert werden:

GV1 Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten
GV2 Verkehrsmittel optimal nutzen und kombinieren
GV3 Änderungen im Mobilitätsverhalten unterstützen
GV4 Kapazitätsreserven schaffen
GV5 Verkehr beobachten und Belastbarkeit gewährleisten

GV1 Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten

» **Vermeiden**: Durch die konzentrierte Siedlungsentwicklung an Standorten mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr und guten Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr wird MIV vermieden.
» **Verlagern**: Ein möglichst grosser Anteil des Verkehrsaufkommens wird auf umweltverträgliche, platzsparende Verkehrsmittel verlagert. Das bedingt den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und der kombinierten Mobilität.
» **Vernetzen**: Mit der Kombination verschiedener Verkehrsmittel lassen sich Zeit, Kosten, Energie und Raum sparen. Grössere Bahnstationen werden als Verkehrsdrehscheiben ausgebaut und das Bahn- und Busnetz optimal mit dem Fuss- und Veloverkehr (Bike+Ride und Bikesharing) und dem MIV (Park+Ride, Kiss+Ride und Carsharing) vernetzt.
» **Verträglich gestalten**: Der Strassenverkehr im Siedlungsgebiet wird verträglich und für alle Teilnehmenden sicher gestaltet. Die Luft- und Lärmbelastung wird reduziert.

GV2 Verkehrsmittel optimal nutzen und kombinieren

» Der Fuss- und Veloverkehr hat Priorität für kurze Wegstrecken (Velo bis 5 Kilometer, E-Bike bis 10 Kilometer) und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.
» Der öffentliche Verkehr hat Priorität für alle Beziehungen innerhalb der Agglomeration und für den zentrumsgebundenen Ziel- und Quellverkehr.
» Der motorisierte Verkehr hat Priorität für alle Beziehungen und Verkehrszwecke (z.B. Gütertransport), für welche keine zumutbaren Alternativen bestehen.

GV3 Änderungen im Mobilitätsverhalten unterstützen

» Die Agglomeration unterstützt die Gemeinden bei der Umsetzung von Projekten und Massnahmen zur Verlagerung der Mobilität auf ÖV und Fuss- und Veloverkehr und sensibilisiert Unternehmen und Wohnbauträger für die Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens.

GV4 Kapazitätsreserven schaffen

» Durch die Verlagerung der Mobilität vom MIV auf den ÖV und auf den Fuss- und Veloverkehr werden die für die Siedlungsentwicklung nach innen benötigten Kapazitäten auf dem Strassennetz geschaffen.

GV5 Verkehr beobachten und Belastbarkeit gewährleisten

» Die Verkehrsentwicklung wird mit einem Verkehrsmonitoring laufend beobachtet. Ist die Belastbarkeit des Strassenraums überschritten, werden Massnahmen ergriffen, die entweder die MIV-Belastung reduzieren oder die Belastbarkeit der Strasse erhöhen.

6.4 Teilstrategie ÖV und kombinierte Mobilität

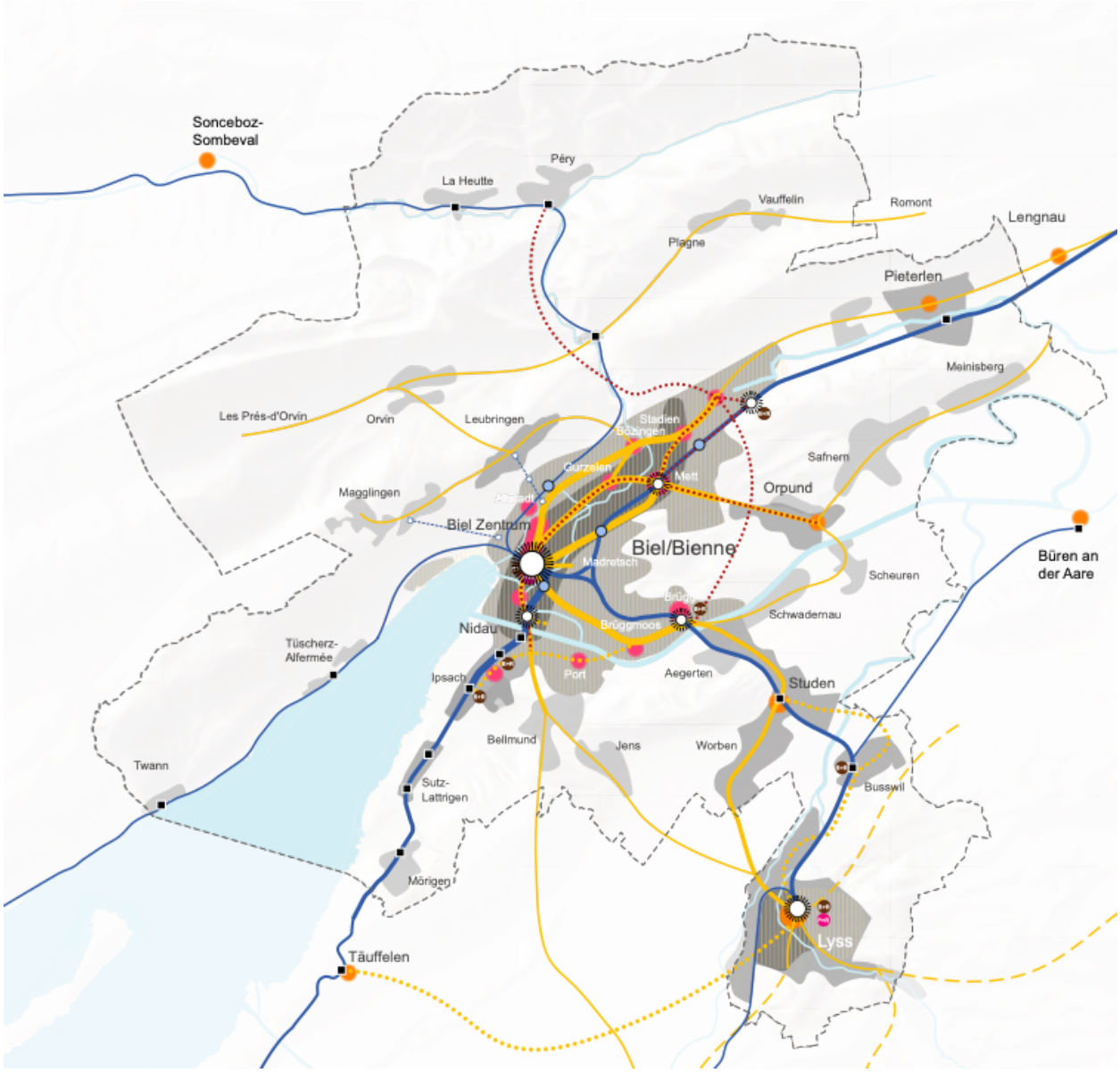


Abbildung 43 **Teilstrategie ÖV und kombinierte Mobilität**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.3 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4
Gemäss Zukunftsbild soll der motorisierte Individualverkehr in der Agglomeration Biel/Lyss plafoniert werden. Da gleichzeitig Bevölkerung und Arbeitsplätze weiter zunehmen, erfordert dieses Ziel eine deutliche Veränderung des Modalsplits. Dabei kommt dem ÖV eine Schlüsselrolle zu: er soll zum Hauptträger der Verkehrsströme in der Agglomeration werden. Mit dem ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel (2023) und der Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045 (2023) liegen neue, auf dieses Ziel ausgerichtete Planungsgrundlagen vor. Sie wurden gemeinsam mit den Gemeinden, den Transportunternehmen und dem Kanton erarbeitet und sind breit abgestützt. Auf dieser Grundlage wurde die Teilstrategie Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität für das AP5 weiterentwickelt. Die Verkehrsdrehscheiben (bisher multimodale Drehscheiben) werden neu in drei Kategorien unterteilt, abhängig von ihrer Funktion und Lage.

Die Teilstrategie Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität umfasst sieben Strategieelemente, die nachfolgend erläutert werden:

ÖV1 Busnetz optimieren und Angebot ausbauen
ÖV2 Öffentlichen Busverkehr priorisieren
ÖV3 Öffentlichen Busverkehr elektrifizieren
ÖV4 S-Bahn weiterentwickeln
KM1 Verkehrsdrehscheiben stärken
KM2 Bike+Ride und Park+Ride wesensgerecht ausbauen
KM3 Bikesharing ausbauen

Kurz- und mittelfristig stehen die Optimierung und der Ausbau des Busangebots (ÖV1-3) und die Förderung der kombinierten Mobilität (KM1-3) im Vordergrund. Der Ausbau des Busangebots erfolgt im Rahmen der vierjährlichen ÖV-Angebotskonzepte 2027-2030 und 2031-2035 (A- und B-Horizont des AP5). Mittel- bis langfristig soll ergänzend dazu die S-Bahn durch Linienverlängerungen und neue Haltestellen gestärkt werden (ÖV4).

ÖV1 Busnetz optimieren und Angebot ausbauen

Auf der Basis des ÖV-Konzepts 2035 entwickelt die Agglomeration Biel/Lyss ihr Busnetz zielgerichtet weiter. Die Netz- und Angebotsstruktur ermöglicht im Vollausbau eine Kapazitätserhöhung um 50 Prozent. Optimierung und Ausbau des Busnetzes sollen folgende Verbesserungen bringen:

» Höherer Takt
» Direktere Streckenführung
» Kürzere Fahrzeiten
» Hohe Zuverlässigkeit und Qualität

Hauptachse im Agglomerationskern mit ≤ 10 Minuten-Takt

Agglomerationsachse mit 15 Minuten-Takt

Quartiererschliessung
» im Agglomerationskern mit 15 Minuten-Takt
» In Lyss mit 30 Minuten-Takt

Regionale Linie mit 30 Minuten-Takt

Regionale Linie mit 60 Minuten-Takt

Schnelllinie mit ≤ 30 Minuten-Takt

Netzergänzung

Die Weiterentwicklung des Busnetzes orientiert sich dabei an folgenden Angebotszielen:

Erschliessung

» Einwohnende und Arbeitsplätze im dichten urbanen Raum werden durch eine ÖV-Haltestelle in einer Entfernung von 300 m bedient. Wo dies nicht möglich ist, wird auf eine gute Anbindung an den ÖV für den Fuss- und Veloverkehr geachtet.
» Der Agglomerationskern verfügt über eine Erschliessung im 15 Minuten-Takt. Auf den

Erreichbarkeit

» Jedes Siedlungsgebiet/Quartier verfügt über eine direkte Verbindung zur nächstgelegenen Zentralität (Quartierzentrum im Agglomerationskern / Regionalzentrum ausserhalb).
» Alle Regionalzentren verfügen über eine direkte Verbindung (Bahn oder Bus) in den Agglomerationskern.

Hauptachsen beträgt der Takt während der Spitzenzeiten mindestens 7,5 Minuten.
» Die Agglomerationsachsen verfügen über eine durchgehende Erschliessung im 15 Minuten-Takt. Dies kann durch die Kombination verschiedener Linien (Bahn und/oder Bus) erreicht werden.
» Die ländlichen Siedlungsräume verfügen in der Regel über eine Erschliessung im 30 Minuten-Takt, mindestens während der Hauptverkehrszeiten, und im 60 Minuten-Takt während der Nebenverkehrszeiten.
» Innerhalb des Agglomerationskerns erfordert jede ÖV-Fahrt höchstens einen Umsteigevorgang.
» Innerhalb des Agglomerationskerns beträgt die ÖV-Reisezeit inklusive Umsteigezeit maximal 30 Minuten (ohne Anfahrtszeit zur Haltestelle). Innerhalb der Gemeinden Biel und Nidau beträgt die Reisezeit in der Regel maximal 20 Minuten.

ÖV 2 Öffentlichen Busverkehr priorisieren

» Auf Strassen mit hoher Auslastung wird der ÖV mit baulichen Massnahmen (Busspuren, Fahrbahnhaltestellen) priorisiert, um einen verlässlichen und stabilen Betrieb zu gewährleisten. Die Busbevorzugung wird in das Verkehrsmanagement eingebunden (vgl. Teilstrategie MIV und Strassennetz).

ÖV 3 Öffentlichen Busverkehr elektrifizieren

» Mit der Umstellung von fossilen Treibstoffen auf elektrischen Betrieb werden die Lärm- und Luftbelastung und der CO2-Ausstoss des öffentlichen Busverkehrs reduziert.
» Die vollständige Elektrifizierung des Ortsbusnetzes in Biel erfolgt bis 2030 mit Batterie-Trolleybussen. Dazu wird das bereits gut ausgebaute Fahrleitungsnetz punktuell erweitert.
» Die Elektrifizierung der Regionallinien erfolgt bis 2040 mit Elektrobussen mit Depotladung.

ÖV 4 S-Bahn weiterentwickeln

Um die angestrebte Veränderung des Modalsplits zu erreichen, ist es notwendig, die Rolle der S-Bahn im Agglomerationsverkehr zu stärken. Das bestehende Schienennetz bietet dafür gute Voraussetzungen. Mit der S-Bahn können die Kapazitäten stark ausgebaut und schnelle Verbindungen ohne Umsteigen angeboten werden, die in hoher Taktzahl die wichtigsten Verkehrsachsen bedienen. Innerstädtische Zentren können neu erschlossen und Bahn- und Busnetz besser verknüpft werden. Mit der Weiterentwicklung der S-Bahn werden folgende Ziele angestrebt:
» direkte und schnellere Verbindungen innerhalb der Agglomeration und in die angrenzenden Zentren ohne Umsteigen am Bahnhof Biel
» bessere Erschliessung der Arbeitsschwerpunkte ESP Bözingenfeld und Brüggmoos
» besserer Zugang zum ÖV durch neue Haltestellen
» 15-Minuten-Takt auf den Agglomerationsachsen

Die Stärkung der S-Bahn ist komplementär zum Ausbau des Busnetzes (ÖV.4) und mit diesem abgestimmt. In den Korridoren Biel-Péry und Biel-Grenchen könnte eine ausgebaute S-Bahn beispielsweise bestehende Buslinien ersetzen.

ÖV4.1 Arbeitsschwerpunkte ESP Bözingenfeld und Brüggmoos besser erschliessen

Für die Verbesserung der Erschliessung wurden verschiedene Optionen geprüft. Die Durchbindung von S-Bahnlinien bringt aufgrund der Wartezeiten am Bahnhof Biel keinen Nutzen. Hingegen können mit Linienverlängerungen und Tangentialverbindungen umsteigefreie Verbindungen angeboten und die Reisezeiten verkürzt werden.
» Verlängerung S2 Neuenburg-Biel bis Grenchen Nord mit Anbindung an IC5
» Verlängerung S4 Solothurn-Biel bis Sonceboz-Sombeval
» Neue Tangentialverbindung S32 Bern-Grenchen Süd (ohne Halt in Biel)

ÖV4.2 Taktdichte der S-Bahn erhöhen

Die Entwicklungsgebiete auf den Agglomerationsachsen werden durch eine Taktverdichtung der S-Bahn besser erschlossen. Durch die Verlängerung der S2 und S4 resultiert ein 15 Minuten-Takt nach Grenchen, Sonceboz-Sombeval und Brügg/Lyss (V1.2). Im Abschnitt Ipsach-Biel im Agglomerationskern wird der 7,5-Minuten-Takt angestrebt. Durch die Taktverdichtung werden zudem die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus verbessert.

- » 7,5 Minuten-Takt zwischen Ipsach und Biel
- » 15 Minuten-Takt auf den Achsen Biel-Grenchen, Biel-Lyss, Biel-Täuffelen
- » 30 Minuten-Takt auf den Achsen Biel-Neuenburg, Biel-Moutier, Biel-La Chaux-de-Fonds
- » 10-15 Minuten-Takt Standseilbahn

ÖV4.3 Innerstädtische Zentren mit neuen S-Bahn-Haltestellen erschliessen

Um die Anbindung der innerstädtischen Zentren und die Verknüpfung zwischen Bahn- und Busnetz zu verbessern, werden zusätzliche S-Bahn-Haltestellen geprüft, Vier potenzielle Standorte für neue Haltestellen wurden identifiziert. Diese werden auf ihre Machbarkeit geprüft und gemäss ihrem Nutzen priorisiert.

- » Stadien (Erschliessung Sportstadien/Längfeld)
- » Waldrain (Erschliessung Madretsch/Linde)
- » Altstadt (Erschliessung Altstadt/Beaumont)
- » Bernstrasse (Erschliessung Weidteile/Mühlefeld)

KM 1 Verkehrsdrehscheiben stärken

Wichtige ÖV-Haltestellen im Agglomerationskern werden als Verkehrsdrehscheiben gestärkt. Sie verknüpfen verschiedene Mobilitätsformen und ermöglichen dadurch für jede Strecke die Wahl des effizientesten Verkehrsmittels. Die Verkehrsdrehscheiben werden auf die Umsteigebeziehung zwischen ÖV, Veloverkehr, Fussverkehr und Sharing-Angeboten ausgerichtet und bieten Serviceangebote und Einkaufsmöglichkeiten.

- » **Zentrale Verkehrsdrehscheibe (Biel):** Umsteigen zwischen Fern- und Regionalverkehr, S-Bahn, urbanen und regionalen Buslinien, Fuss- und Veloverkehr, Mikromobilität, Sharing, Taxi. Umfassendes Dienstleistungsangebot in und um den Bahnhof
- » **Urbane Verkehrsdrehscheibe (Brügg, Nidau, Mett, Bözingenfeld):** Umsteigen zwischen S-Bahn, urbanen und regionalen Buslinien, Fuss- und Veloverkehr, Mikromobilität, Sharing, Taxi. Grundangebot an Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten
- » **Regionaler Knoten (Lyss):** Umsteigen zwischen MIV, Fern- und Regionalverkehr, S-Bahn, regionalen Buslinien, Fuss- und Veloverkehr, Mikromobilität, Sharing, Taxi. Grundangebot an Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten

KM 2 Bike+Ride und Park+Ride wesensgerecht ausbauen

- » Bike+Ride-Angebote werden an allen weiteren Bahnhaltestellen sowie an wichtigen Bushaltestellen in ausreichender Zahl und guter Ausstattung zur Verfügung gestellt.
- » Park+Ride-Angebote erfüllen in der Agglomeration eine subsidiäre Aufgabe. Sie ermöglichen ein einfaches Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr. Der Fokus liegt auf der dezentralen Anbindung von schlecht erschlossenen Gebieten an die nächstliegende ÖV-Haltestelle.

KM 3 Bikesharing ausbauen

- » Das bestehende Bikesharing-Angebot in der Stadt Biel wird verdichtet und auf die weiteren Gemeinden des Agglomerationskerns und Lyss erweitert. Es wird ein gemeinsames bzw. kompatibles System/Angebot angestrebt.

Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045

Die oben beschriebenen Angebotsziele für die S-Bahn basieren auf der Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045 (2023). Diese zeigt auf konzeptioneller Ebene auf, wie das S-Bahnnetz durch Linienverlängerungen und neue Haltestellen gestärkt werden kann. Die erforderlichen Infrastrukturausbauten, die technische und betriebliche Machbarkeit sind in weiteren Planungsschritten vertieft abzuklären

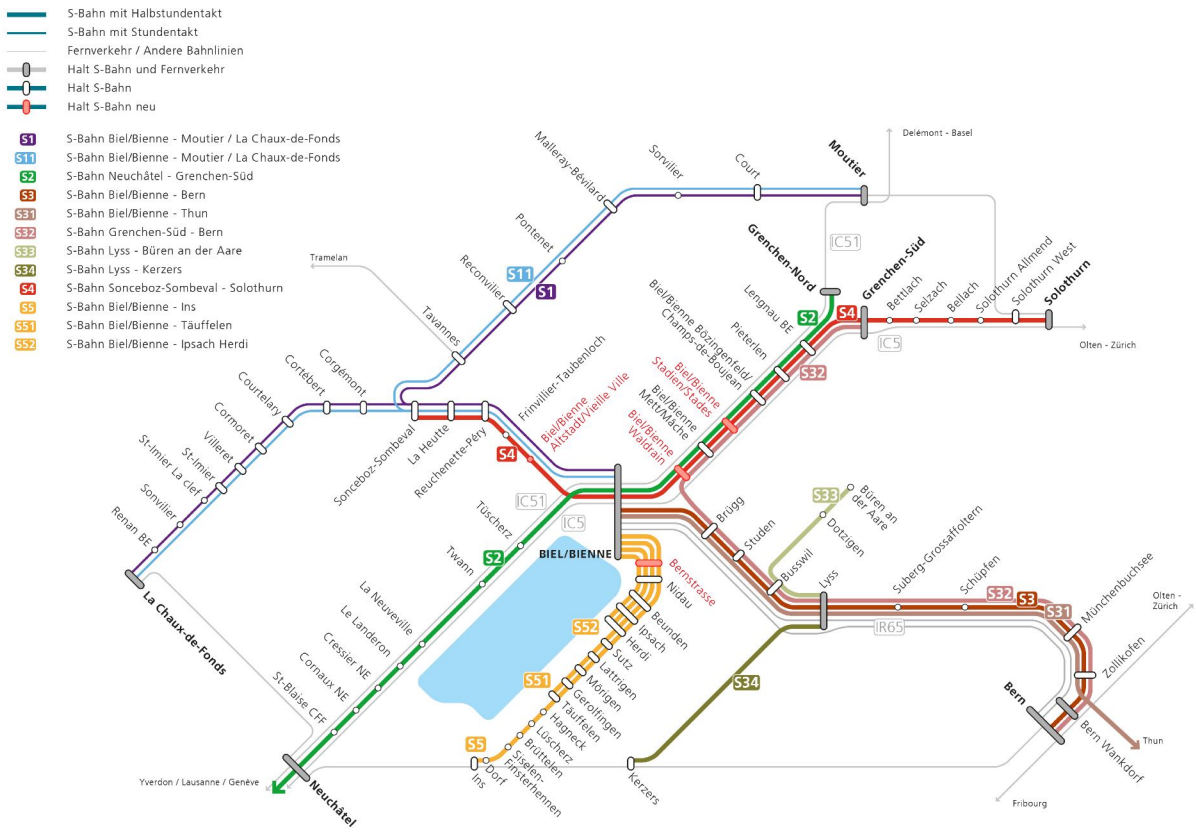


Abbildung 44 **Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045: Liniennetzplan und Angebotsziele**

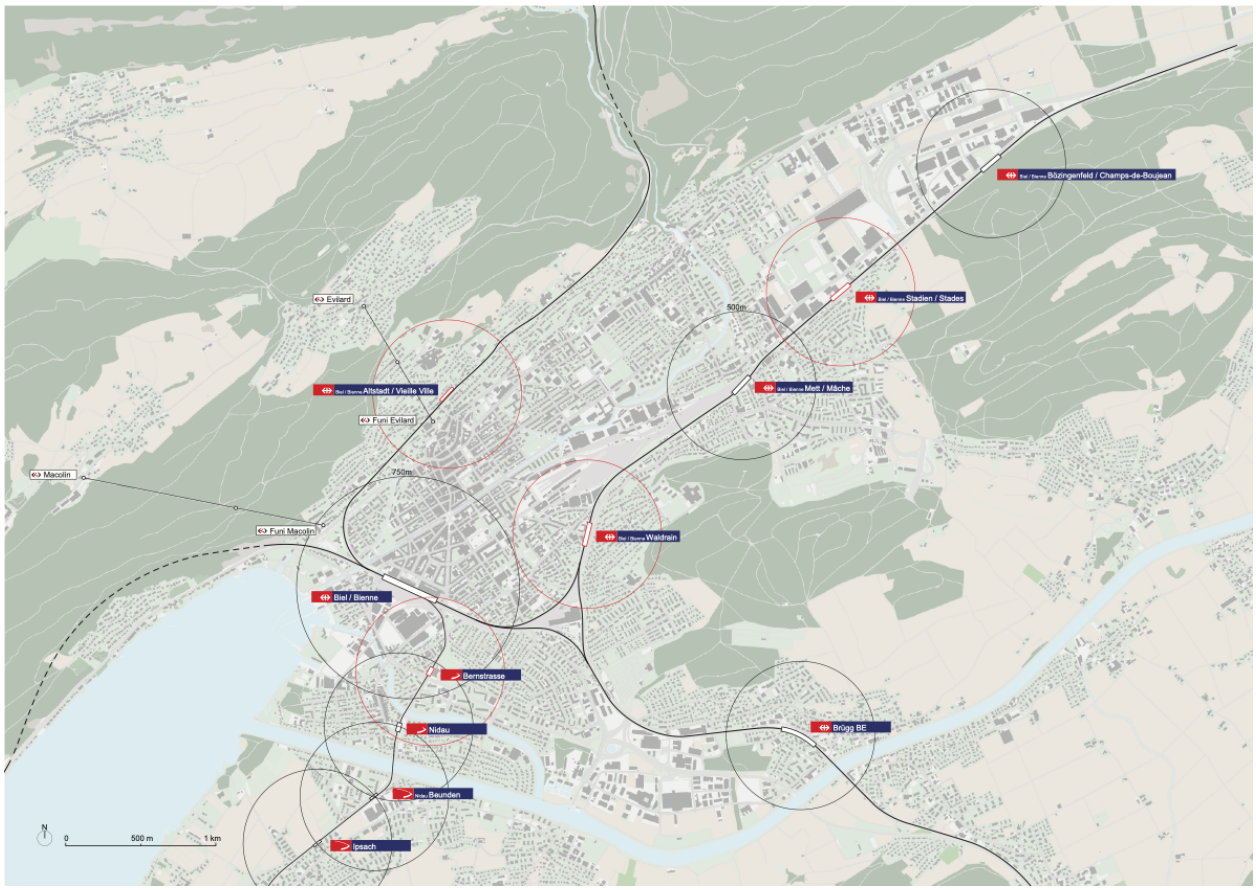


Abbildung 45 **Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045: zu prüfende S-Bahn-Haltestellen**

6.5 Teilstrategie Veloverkehr

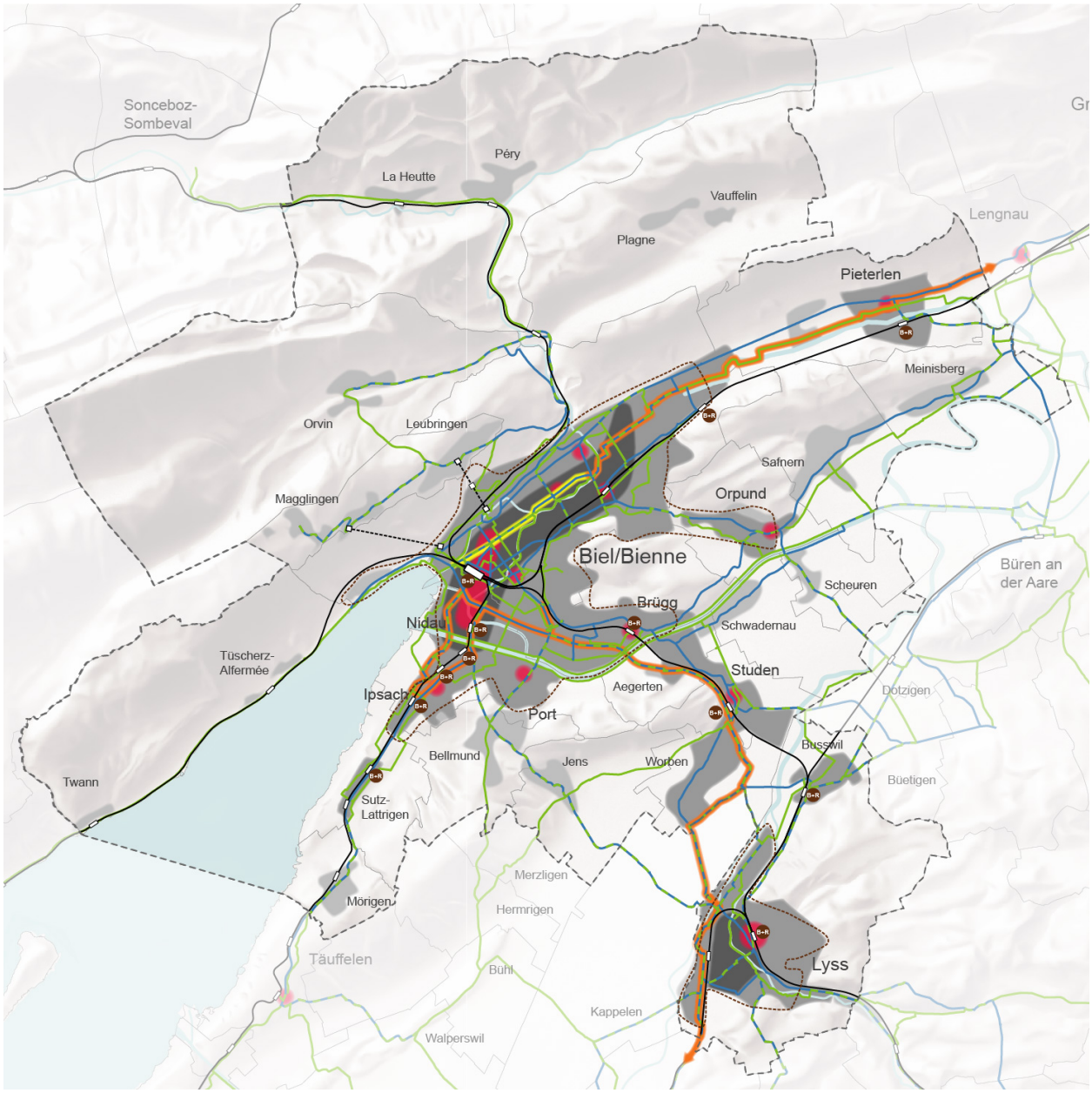


Abbildung 46 **Teilstrategie Veloverkehr**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.4 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4
Die Teilstrategie Veloverkehr wurde inhaltlich unverändert übernommen. In Anlehnung an die Terminologie des Bundes werden neu die Begriffe Velobahnen und Hauptverbindungen verwendet.

Die Teilstrategie Veloverkehr umfasst vier Strategieelemente, die nachfolgend erläutert werden:
VV1 Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen
VV2 Bike+Ride und Bikesharing ausbauen
VV3 Mountainbike-Infrastruktur optimieren
VV4 Signalisation verbessern
VV5 Umsetzung unterstützen

VV1 Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen

Für alle potenziellen Zielgruppen, insbesondere auch für ungeübte Velofahrende, werden sichere, zusammenhängende und attraktive Verbindungen geschaffen. Bei Strassensanierungen und -neugestaltungen werden Entsiegelung, Begrünung und Beschattung konsequent integriert. Stark hitzeexponierte Stellen und wichtige Verbindungen werden beschattet.

V1.1 Velobahnen

» Überörtliche Vorrangroute mit hohem Ausbaustandard (schnell, direkt und sicher) als Alternative zum MIV und ÖV, auf Agglomerationsachsen mit hohem Velopotenzial für den Pendlerverkehr

V1.2 Hauptverbindungen

» Mittelachse Biel als strukturierende West-Ost-Verbindung im Stadtgebiet zwischen Seeufer, Stadtzentrum und Arbeitsschwerpunkt ESP Bözingenfeld

» Direktroute[12] als direkte und sichere Verbindung für schnelle und geübte Velofahrende, meist entlang von Hauptverkehrsachsen

» Komfortroute[12] für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis, wo möglich auf separaten Wegen oder verkehrsberuhigten Strassen

» Kombinierte Direkt- und Komfortroute, erfüllt die Anforderungen beider Kategorien

VV2 Bike+Ride und Bikesharing ausbauen

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

» Bike+Ride-Angebote werden an allen weiteren Bahnhaltestellen sowie an wichtigen Bushaltestellen in ausreichender Zahl und guter Ausstattung zur Verfügung gestellt.

VV3 Mountainbike-Infrastruktur optimieren

» Bestand und Bedarf von Mountainbike-Infrastrukturen werden abgeklärt und ein legales und attraktives Angebot mit hoher Erholungsqualität sichergestellt, das zur natur- und landschaftsverträglichen Ausübung des MTB-Sports beiträgt und Nutzerkonflikte minimiert.

VV4 Signalisation verbessern

» Ein einheitlicher Auftritt der Veloinfrastruktur stärkt die Identität und Sichtbarkeit des Velowegnetzes und erleichtert die Orientierung.

VV5 Umsetzung unterstützen

» Eine regionale Koordinationsstelle erarbeitet Standards für die Velowege und unterstützt die Gemeinden bei der Planung und Realisierung insbesondere von gemeindeübergreifenden Verbindungen. Sie wirkt auf die Umsetzung der Massnahmen durch die verschiedenen Träger hin.

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

6.6 Teilstrategie Fussverkehr

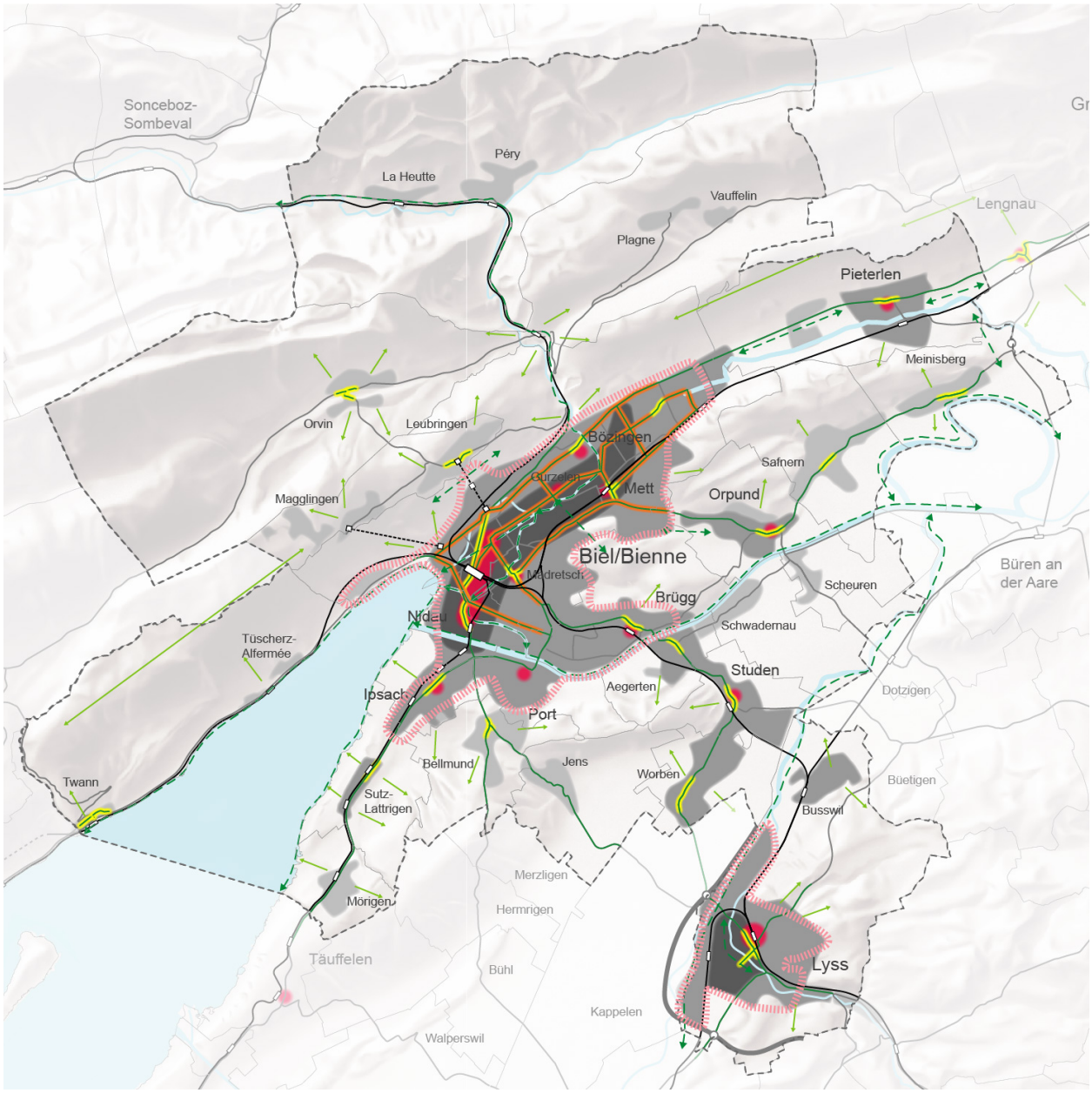


Abbildung 47 **Teilstrategie Fussverkehr**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.5 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4
Die Teilstrategie Fussverkehr wurde unverändert übernommen.

FV1 Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen

Die Fusswegverbindungen zu den wichtigen Zielorten und in Gebieten mit hohem Fussverkehrsaufkommen werden gestärkt und aufgewertet. Bei Strassensanierungen und -neugestaltungen werden Entsiegelung, Begrünung und Beschattung konsequent integriert. Stark hitzeexponierte Stellen und wichtige Verbindungen werden mit Sitzgelegenheiten und schattenspendenden Elementen ausgestattet.

- » In den Zentrumsbereichen und Ortskernen wird der Strassenraum mit besonders hoher Aufenthaltsqualität und minimaler Trennwirkung gestaltet. Unterstützend wird ein Tieftemporegime auf Hauptstrassen angestrebt.
- » Auf den Agglomerationsachsen wird innerorts die Aufenthaltsqualität entlang der Hauptstrassen erhöht. Zwischen den Ortschaften werden sichere Fussverbindungen entlang oder abseits der Hauptstrassen gewährleistet.
- » Strukturierende und ortsbildprägende städtische Strassenräume werden in das Fusswegnetz eingebunden und mit hoher Qualität und starker Identität gestaltet.
- » Strukturierende landschaftliche Verbindungen erschliessen die Grün- und Freiräume innerhalb und am Rand des Siedlungsgebiets mit einem attraktiven Fusswegnetz.
- » Mit attraktiven Verbindungen in die siedlungsnahe Landschaft wird der Zugang zu den Landschafts- und Erholungsräumen erleichtert.
- » Mit einem engmaschigen Fusswegnetz im städtischen Raum wird die Durchlässigkeit erhöht und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten geschaffen.

6.7 Teilstrategie Strassennetz und MIV

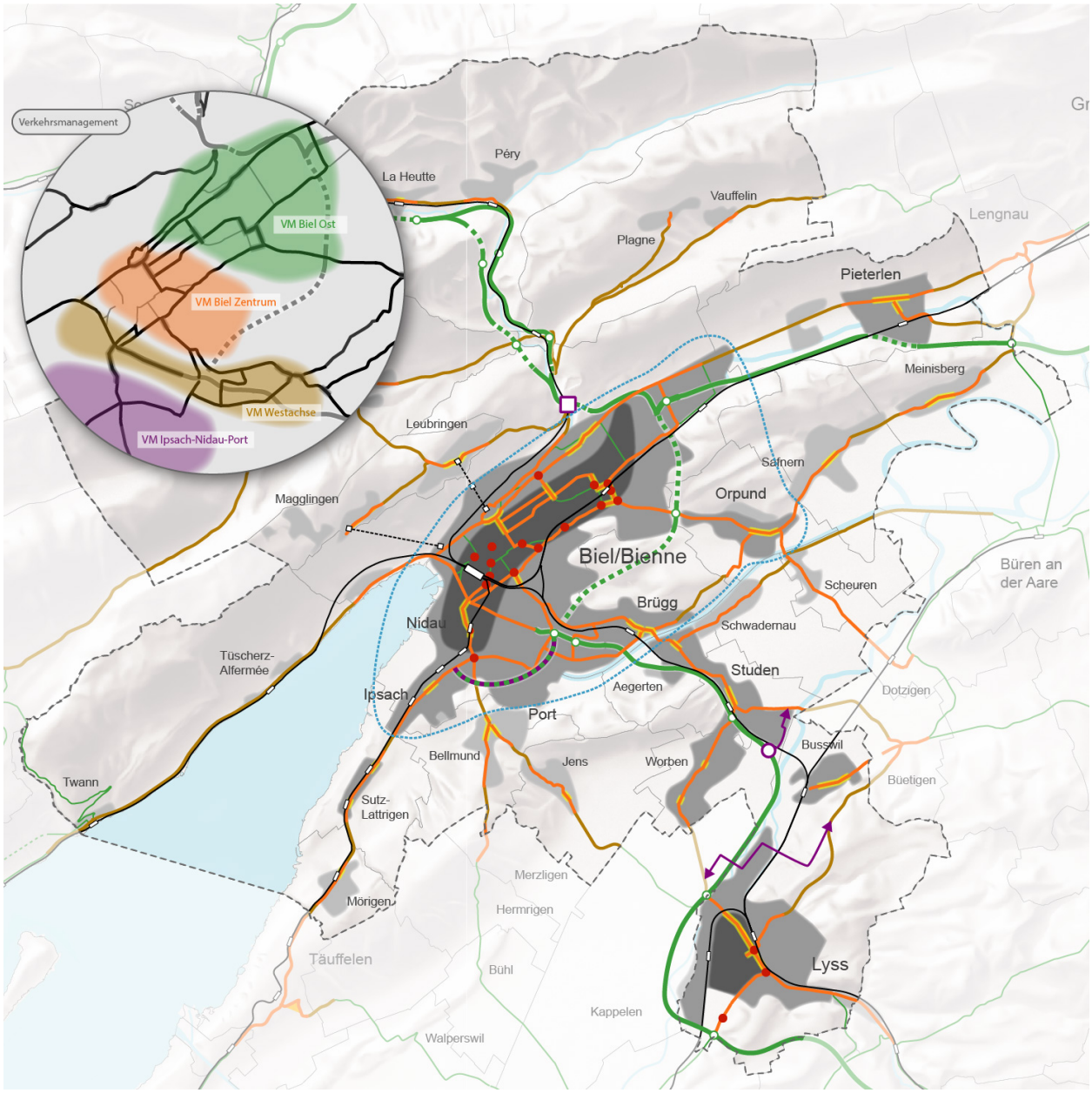


Abbildung 48 **Teilstrategie Strassennetz und MIV**
Gesamte Karte mit Legende im A3-Format siehe Karte 6.6 im Kartenband

Weiterentwicklung seit AP4
Die Teilstrategie Strassennetz und MIV wurde unverändert übernommen.

Die Teilstrategie Strassennetz und MIV umfasst vier Strategieelemente, die nachfolgend erläutert werden:
MIV1 Strassenräume verträglich und sicher gestalten
MIV2 Erschliessung verbessern und Siedlungsgebiet entlasten
MIV3 Strassenkapazitäten und Verkehrsabläufe optimieren
MIV4 Nachfrage beeinflussen

MIV1 Strassenräume verträglich und sicher gestalten

- Die Hauptachsen innerorts werden siedlungsorientiert gestaltet. Sie bieten gute Bedingungen für den öffentlichen Verkehr, sind attraktiv und sicher für den Fuss- und Veloverkehr und haben eine hohe Aufenthaltsqualität.
- In den Zentrumsgebieten werden Querschnitt, Gestaltung und Geschwindigkeit auf die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden, gute Querungsmöglichkeiten und eine hohe Aufenthaltsqualität ausgerichtet.
- Auf den Hauptachsen ausserorts wird ein verlässlicher und sicherer Verkehrsablauf gewährleistet.
- Die untergeordneten Strassen in den Quartieren und Ortschaften werden verkehrsberuhigt (Tempo-30- oder Begegnungszonen) und mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität gestaltet.
- Die Sicherheit auf dem Strassennetz wird zusätzlich durch das Black Spot Management laufend verbessert. Damit wird sichergestellt, dass Unfallstellen objektiv bewertet und die zur Verfügung stehenden Mittel effizient eingesetzt werden.
- Bei Strassensanierungen und -neugestaltungen werden Entsiegelung, Begrünung und Beschattung konsequent integriert.

MIV2 Erschliessung verbessern und Siedlungsgebiet entlasten

MIV2.1 Anschluss an Hochleistungsnetz verbessern

- Mit der Realisierung eines Kreisels auf der A16 (Vollanschluss Biel Nord) werden Leubringen und Magglingen an die Autobahn Richtung Biel angebunden und das Stadtgebiet vom Durchgangsverkehr entlastet.
- Mit der Verlegung des Anschlusses Studen der A6 und dem Ausbau zu einem Vollanschluss werden langfristig die Ortsdurchfahrten Worben, Studen, Büetigen und Dotzigen vom Verkehr entlastet. Damit wird die Verkehrssicherheit erhöht und die Siedlungsverdichtung im Raum Aegerten-Studen-Worben unterstützt.
- Mit dem Porttunnel wird die verkehrliche Anbindung des rechten Bielerseeufers an das Nationalstrassennetz und in den Arbeitsschwerpunkt ESP Bözingenfeld verbessert. Dies entlastet Nidau und Port vom Durchgangsverkehr und ermöglicht eine Aufwertung der Ortszentren.

MIV2.2 Gebietserschliessung verbessern

- Mit neuen Erschliessungsstrassen wird langfristig die Erreichbarkeit des Arbeitsschwerpunkts Lyss-Nord und der Kiesgrube Chrützwald verbessert und das Siedlungsgebiet entlastet. Die Entlastung des lokalen Strassennetzes begünstigt die angestrebte Siedlungsverdichtung im Zentrum Lyss.

MIV3 Strassenkapazitäten und Verkehrsabläufe optimieren

MIV3.1 Verkehrsmanagement aufbauen

- Um die Kapazität im Strassennetz optimal zu nutzen und einen stabilen und verträglichen Verkehrsablauf zu gewährleisten, wird im Agglomerationskern ein flächendeckendes Verkehrsmanagement aufgebaut.
- In Gebieten mit begrenzter Kapazität und hoher Auslastung, namentlich im Umfeld der städtischen Autobahnanschlüsse und auf den Hauptverkehrsachsen, wird der Verkehrsfluss überwacht und gesteuert. Wo nötig, wird der MIV dosiert und der ÖV bevorzugt.

MIV4 Nachfrage beeinflussen

MIV4.1 Parkierung im öffentlichen Raum bewirtschaften

- Mit einem regional abgestimmten Parkplatzmanagement für die wichtigsten Zielgebiete (Versorgungszentren, Arbeitsschwerpunkte) wird die Nachfrage beeinflusst und die Verkehrsverlagerung auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr gefördert.
- Bei den öffentlichen Parkplätzen für Besucherinnen und Besucher wird eine Reduktion des Angebots (insbesondere in Biel und Nidau), eine Erhöhung der Parktarife und eine Gebührenpflicht für alle Parkplätze angestrebt. Um Raum für ÖV, Fuss- und Veloverkehr und andere Nutzungen zu schaffen, werden die dezentralen Strassenparkplätze in den Zentrumsgebieten von Biel und Lyss in Sammelparkierungsanlagen konzentriert.

7 Massnahmen und Priorisierung

Die folgenden Kapitel enthalten eine Übersicht und kurze Erläuterung der Massnahmen des AP5. Detaillierte Angaben finden sich in den Massnahmenblättern im separaten Massnahmenband. Die Massnahmen sind aus den Teilstrategien abgeleitet, die aufzeigen, wie das Zukunftsbild 2040 erreicht werden soll. Sie fokussieren auf den Handlungsbedarf für die nächsten rund sechs bis zehn Jahre (A- und B-Horizont). Die Massnahmen sind mit den Trägern abgestimmt und – vorbehältlich der beantragten Bundes- und Kantonsbeiträge – für diese finanziell tragbar.

7.1 Übersicht Massnahmen 5. Generation

Das AP5 enthält 81 Massnahmen, davon 56 Massnahmen im A-Horizont und 25 Massnahmen im B-Horizont.

	Landschaft		Siedlung		Verkehr		Total	
Horizont	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
A	1	2 %	16	28 %	39	70 %	56	100 %
B	0		5	20 %	20	80 %	25	100 %
A+B	**1**	**1 %**	**21**	**26 %**	**59**	**73 %**	**81**	100 %

Tabelle 12 **Massnahmen 5. Generation nach Kategorie**

Die verortbaren Massnahmen sind auf den Karten 7.1 bis 7.5 im Kartenband abgebildet.

7.2 Massnahmen Siedlung und Landschaft

Das AP5 enthält 21 Siedlungsmassnahmen und eine Landschaftsmassnahme. Die Siedlungsmassnahmen setzen die Bestrebungen der vorangehenden Generationen fort und fokussieren gemäss Handlungsbedarf auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Auf Siedlungserweiterungen (Einzonungen) wird verzichtet. Der Fokus liegt auf der Entwicklung von 15 Umstrukturierungsgebieten (12 im A-Horizont und drei im B-Horizont) und drei grösseren Bauzonenreserven für Wohnen und gemischte Nutzung (ein Areal im A-Horizont, zwei Areale im B-Horizont). Zudem werden in den Arbeitsschwerpunkten ESP Bözingenfeld, ESP Biel Bahnhof und Brügg, Brüggmoos – abgestimmt auf die Verkehrsmassnahmen – wesentliche Entwicklungsschritte umgesetzt. Die 21 Entwicklungsgebiete bieten ein Potenzial für 6 000 Einwohnenden und 3 600 Arbeitsplätze (Tabelle 13).

	Massnahmen				Potenzial Einwohnende				Potenzial Arbeitsplätze			
Horizont	UV	SW	SA	Total	UV	SW	SA	Total	UV	SW	SA	Total
A	12	1	3	16	2 500	800	0	3 300	500	100	2 400	3 000
B	3	2		5	1 000	1 700	0	2 700	300	300	*	600
A+B	**15**	**3**	**3**	**21**	**3 500**	**2 500**	**0**	**6 000**	**800**	**400**	**2 400**	**3 600**

UV = Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete
SW = Wohnschwerpunkte (unbebaute Bauzonenreserve)
SA = Arbeitsschwerpunkte (unbebaute Bauzonenreserve)
* langfristiges Potenzial für 7 000 zusätzliche Arbeitsplätze

Tabelle 13 **Potenzial für Einwohnende und Arbeitsplätze der Siedlungsmassnahmen 5. Generation**

Im Bereich Landschaft wird der Schwerpunkt auf die Umsetzung des Konzepts «Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss» gelegt. Unter dem Titel «Vor unserer Tür – Seeländer Gemeinden engagieren sich für attraktive Erholungsräume» wird ein Anreiz- und Unterstützungsprogramm für Gemeinden und private Akteure lanciert.

7.3 Massnahmen Verkehr

Übergeordnete Massnahmen
In der Agglomeration Biel/Lyss sind zwei übergeordnete Massnahmen im Strassenverkehr sowie eine Massnahme im Bahnverkehr zu erwähnen:

» Der **Ausbau des Halbanschlusses Biel-Nord zu einem Vollanschluss** (Überführung des provisorischen Kreisels zu einem definitiven Kreisel). Damit kann die Reuchenettestrasse langfristig vom Durchgangsverkehr inkl. Schwerverkehr entlastet werden. Im Rahmen der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West, die bis Mitte 2025 vorliegen wird, wird auch die Frage der langfristigen Schliessung der Nationalstrassennetzlücke in Biel geklärt.

» Die **A5 Tunnelumfahrung von Twann**, welche die Voraussetzung einer langfristigen Entlastung des Dorfs vom Durchgangsverkehr darstellt. 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.

» Der **Doppelspurausbau der ASm-Linie** zwischen Ipsach-Herdi und Biel, mit welchem die Voraussetzung einer Verdichtung zum 7,5-Minutentakt geschaffen werden soll. Der Ausbau betrifft zwei Teilabschnitte: Ipsach Herdi-Nidau Beunden und Nidau-Biel; in enger Koordination mit Biel und Nidau ist eine stadtverträgliche Lösung sicherzustellen. Die Region setzt sich zusammen mit dem Kanton dafür ein, dass der Doppelspurausbau in den STEP Ausbauschritt 2040/45 aufgenommen wird. Die Gemeinden und der Kanton sichern den Raumbedarf planerisch.

Zur Mitfinanzierung eingereichte Massnahmen für die Horizonte A und B
Zur Mitfinanzierung werden 26 Einzelmassnahmen sowie fünf Massnahmenpakete für pauschale Bundesbeiträge mit insgesamt 33 Teilmassnahmen eingereicht (Abbildung 49).). Die meisten Massnahmen entfallen auf die Kategorien Aufwertung und Sicherheit Strassenraum sowie Fuss- und Veloverkehr, wobei jeweils der grösste Teil Pauschalmassnahmen sind. Sie werden ergänzt durch Einzelmassnahmen ÖV (Businfrastruktur) sowie Einzel- und Pauschalmassnahmen Verkehrsmanagement und Elektromobilität im Individualverkehr.

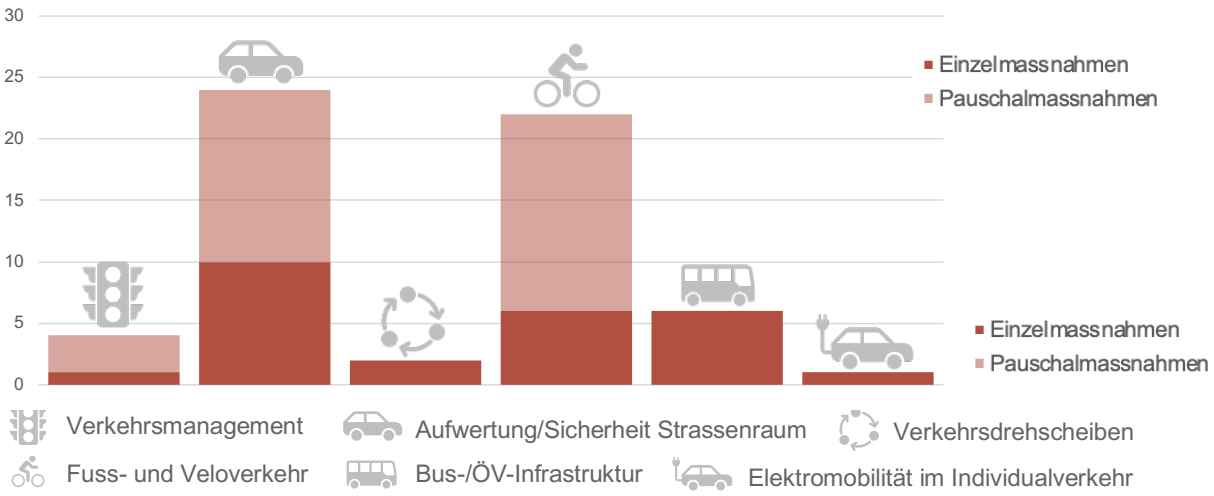


Abbildung 49 **Einzel- und Teilmassnahmen der A- und B-Horizonte pro Massnahmenkategorie gemäss RPAV vom 01.02.2023**

Die Massnahmen stehen voll und ganz in der Kontinuität der vorherigen Generationen und reagieren auf den identifizierten Handlungsbedarf (vgl. 5.4 ff). Fokussiert wird auf die Verbesserung der Verhältnisse für den

Fuss- und den Veloverkehr sowie auf die siedlungsverträgliche Gestaltung der Strassenräume. Die Umsetzung des (seit dem AP4 überarbeiteten) Verkehrsmanagement-Konzepts wird fortgesetzt. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden die Ortsbuslinien sowie das Depot der VB elektrifiziert; auch werden die infrastrukturellen Anpassungen aus dem ÖV-Konzept 2035 (A- und B-Horizont) umgesetzt. Schliesslich wird die Umgestaltung der Hauptverkehrsdrehscheiben der Agglomeration (Bahnhöfe Biel und Lyss) mit verschiedenen Massnahmen, die nicht nur der Kategorie Verkehrsdrehscheiben zugeordnet sind, bereits im A-Horizont vorangetrieben. Sie ergänzen die sechs in der 4. Generation eingegebenen Massnahmen zur kombinierten Mobilität.

Unter den Einzelmassnahmen, die nicht Teil eines Schwerpunktgebietes (vgl Kapitel. 7.4) sind, sind die folgenden Vorhaben besonders hervorzuheben:

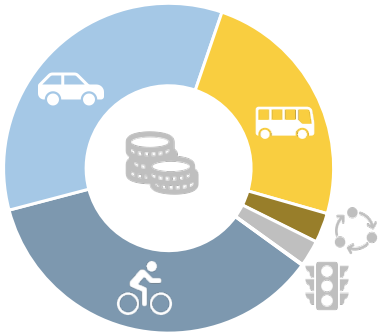
» Die etappenweise Umgestaltung der Achse Ländtestrasse – Aarbergstrasse – Bernstrasse im Westen der Agglomeration (A- und B-Horizont, abschnittsweise unter Federfühung des Kantons und der Stadt Biel)
» Die etappenweise Umsetzung der Velobahn Lyss – Nidau – Biel (A- und B-Horizont, unter kantonaler Federführung)
» Drei FVV-Überführungen zur Schliessung wichtiger physischer Netzlücken in der Stadt Biel (Querung Güterbahnhof, Verbindung Mühlefeld – Bahnhof im Süden des Bahnhofs Biel sowie Brücke über den Nidau-Büren-Kanal zur besseren Anbindung des Brüggmoos von Süden her).

Gesamtkosten von 272 Millionen Franken

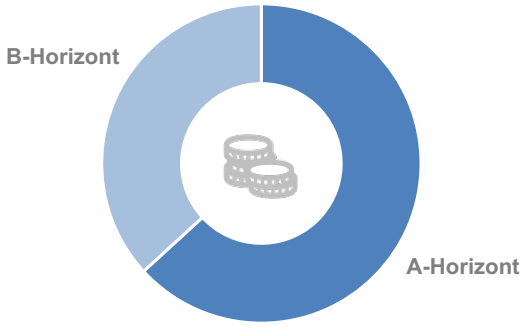
Die Gesamtkosten der zur Mitfinanzierung eingereichten A- und B-Massnahmen betragen 272 Mio. CHF, was im Vergleich zur 3. Generation (90.2 Mio. CHF) fast eine Verdreifachung des Kostenvolumens bedeutet. Im Vergleich zur 4. Generation (229.1 Mio. CHF) weist das AP5 ein knapp 20 % grösseres Volumen auf.

	Anzahl Massnahmen							Kosten (in Mio. CHF)						
Horizont							Total							Total
A	12	16	5	1	4	1	39	38.77	58.39	62.82	4.95	6.97	6.97	171.90
B	10	8	1	1	-	-	20	58.90	35.20	3.00	3.00	-	-	100.10
A+B	**22**	**24**	**6**	**2**	**4**	**1**	**59**	**97.67**	**93.59**	**65.82**	**7.95**	**6.97**	**6.97**	**272.00**

Der grösste Teil der Kosten ist für Massnahmen in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr, Aufwertung und Sicherheit Strassenraum sowie Businfrastruktur vorgesehen.



Die Kosten der A-Massnahmen belaufen sich auf 171.9 Mio. CHF (63 Prozent der Gesamtkosten), die Kosten der B-Massnahmen auf 100.1 Mio. CHF (37 Prozent).



Die Kosten der Einzelmassnahmen belaufen sich auf 192.17 Mio. CHF (71 Prozent der Gesamtkosten), die Kosten der Pauschalmassnahmen auf 79.83 Mio. CHF (29 Prozent).

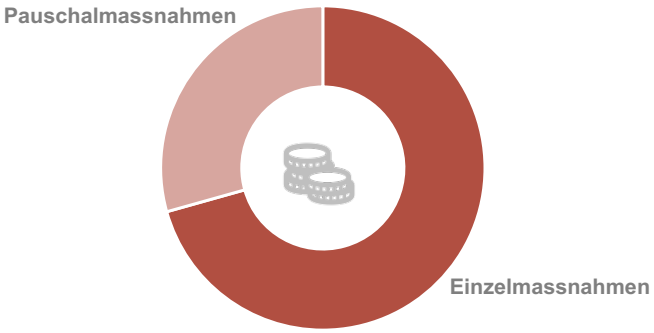


Abbildung 50 **Kosten der A- und B-Massnahmen 5. Generation**

Ausblick C-Horizont

Für das AP5 sind keine Massnahmen im C-Horizont aufgenommen worden. Das AP5 beschränkt sich bewusst auf Massnahmen im A- und B-Horizont. Im regionalen Richtplan (RGSK) und in den kommunalen Planungen sind bereits weitere mittel- bis langfristige Massnahmen verankert. Diese werden im Hinblick auf eine Aufnahme in das AP6 (B-Horizont) überprüft. Dabei werden auch die Folgerungen aus der laufenden Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West (Abschluss Mitte 2025) berücksichtigt.

7.4 Schwerpunktgebiete

Als Neuerung gegenüber dem AP4 werden im AP5 sogenannte «Schwerpunktgebiete» bezeichnet und erläutert; es handelt sich um Teilräume der Agglomeration, in welchen sich mehrere Projekte und Massnahmen in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Verkehr und Freiraum gegenseitig ergänzen und beeinflussen. Mit den Schwerpunktgebieten wird die räumliche und zeitliche Abstimmung der verschiedenen Massnahmen aufgezeigt. Die Schwerpunktgebiete dienen der Kommunikation der Ziele und Planungsphasen; weiter erlauben sie, den Koordinationsgrad unter den Beteiligten sowie die Integration in die lokalen Begebenheiten zu prüfen.

Im Rahmen des AP5 werden fünf Schwerpunktgebiete bezeichnet, davon drei in der Stadt Biel, die nachfolgend beschrieben werden:

» Biel, Bahnhof
» Biel, Gottstatt
» Biel, Mett
» Brügg, Brüggmoos
» Lyss, Bahnhof

Zudem werden «Biel, Beaumont» und «Biel, Bözingenfeld» als künftige Schwerpunktgebiete aufgeführt. Sie weisen noch einen frühen Planungsstand auf, so dass noch keine konkreten Massnahmen zugeordnet werden können.

7.4.1 Schwerpunktgebiet Biel, Bahnhof

Das zwischen dem Guisan-Platz und dem Guido-Müller-Platz eingebettete Gebiet fungiert nicht nur als Verkehrsdrehscheibe, sondern ist auch ein Quartier im Herzen der Stadt und stellt ein wichtiges Scharnier zwischen dem Stadtzentrum im Norden, dem Naherholungsgebiet am See und dem Süden der Agglomeration dar. Es handelt sich um ein komplexes Gebiet, das zahlreichen hohen Anforderungen genügen soll. Deshalb wurde eine Projektorganisation initiiert, welche die Abstimmung zwischen den verschiedenen Partnern und Vorhaben sicherstellt (vgl. AP4-Massnahme BBS.KM-Mu.5, 0371.4.011).

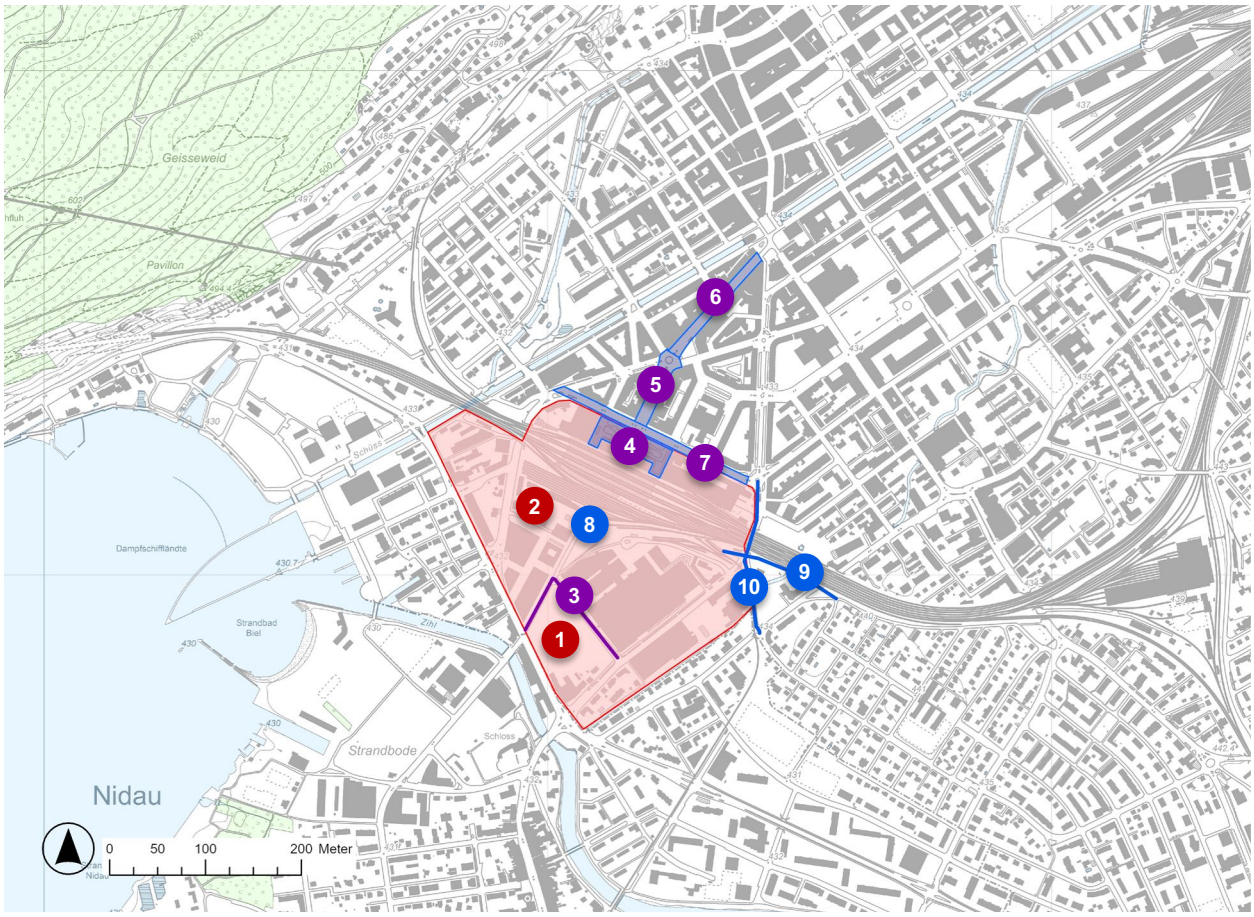
Die Stadt Biel hat eine Testplanung durchgeführt, um die Organisation des ganzen Perimeters, insbesondere der öffentlichen Freiräume, zu analysieren und neu zu denken. Mit einem partizipativen Prozess wurde die Planung breit abgestützt. Als Ergebnis liegt ein Nutzungskonzept vor, welches als Planungsgrundlage für die künftige Weiterentwicklung und Neugestaltung des Bahnhofgebietes dient. Das Nutzungskonzept stimmt die relevanten Nutzungen und räumlichen Anforderungen aufeinander ab und ermöglicht es dadurch, einzelne Projekte etappiert zu planen und zu realisieren.

Als erste Etappe sollen im A-Horizont der Bahnhofplatz, die Verresisusstrasse und der untere Teil der Bahnhofstrasse umgestaltet werden. Die zweite Etappe im B-Horizont umfasst den oberen Teil der Bahnhofstrasse, den Fuss- und Veloweg Mühlefeldweg - Bahnhof Süd und den Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd.

Abbildung 51 **Testplanung Nutzungskonzept Bahnhofgebiet Biel**
Quelle Gemeinde Biel

Im Schwerpunktgebiet sind folgende Massnahmen vorgesehen (AP5-Massnahmen sind grau hinterlegt):

1 Siedlung / Freiraum **AP5 A-Horizont** 2 Gemeinde/Kanton BBS.S-SA.01.02	**ESP Masterplan Bahnhof Biel, Campus Biel/Bienne der Berner Fachhochschule und Haus für Gesundheit und Prävention**: Der Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof Biel ist mit dem ÖV ausgezeichnet erschlossen und wird seit 20 Jahren kontinuierlich auf der Basis eines Masterplans entwickelt. Mit dem Haus für Gesundheit und Prävention und dem Campus der Fachhochschule Bern werden bis 2028 zwei weitere öffentliche Nutzungen mit überregionaler Ausstrahlung realisiert. Grösseres Entwicklungspotenzial besteht noch im Teilgebiet Bahndamm, das ab 2035 entwickelt werden soll.
3 Aufwertung Strassenraum / Freiraum **AP4 A-Massnahme** Gemeinde BBS.MIV-Auf.2.3 0371.4P.137	**Neugestaltung Chipot- und Aberli-Strasse**: Umgestaltung und Aufwertung der Strassen- und Platzräume als attraktiver Bahnhofzugang für den Fuss- und den Veloverkehr. Vor dem Haupteingang des Campus Biel/Bienne der Berner Fachhochschule wird ein öffentlicher Platz mit hoher Verweilqualität geschaffen.



Siedlung / Freiraum Aufwertung Strassenraum Fuss- und Veloverkehr

Abbildung 52 **Massnahmen im Schwerpunktgebiet Biel, Bahnhof**

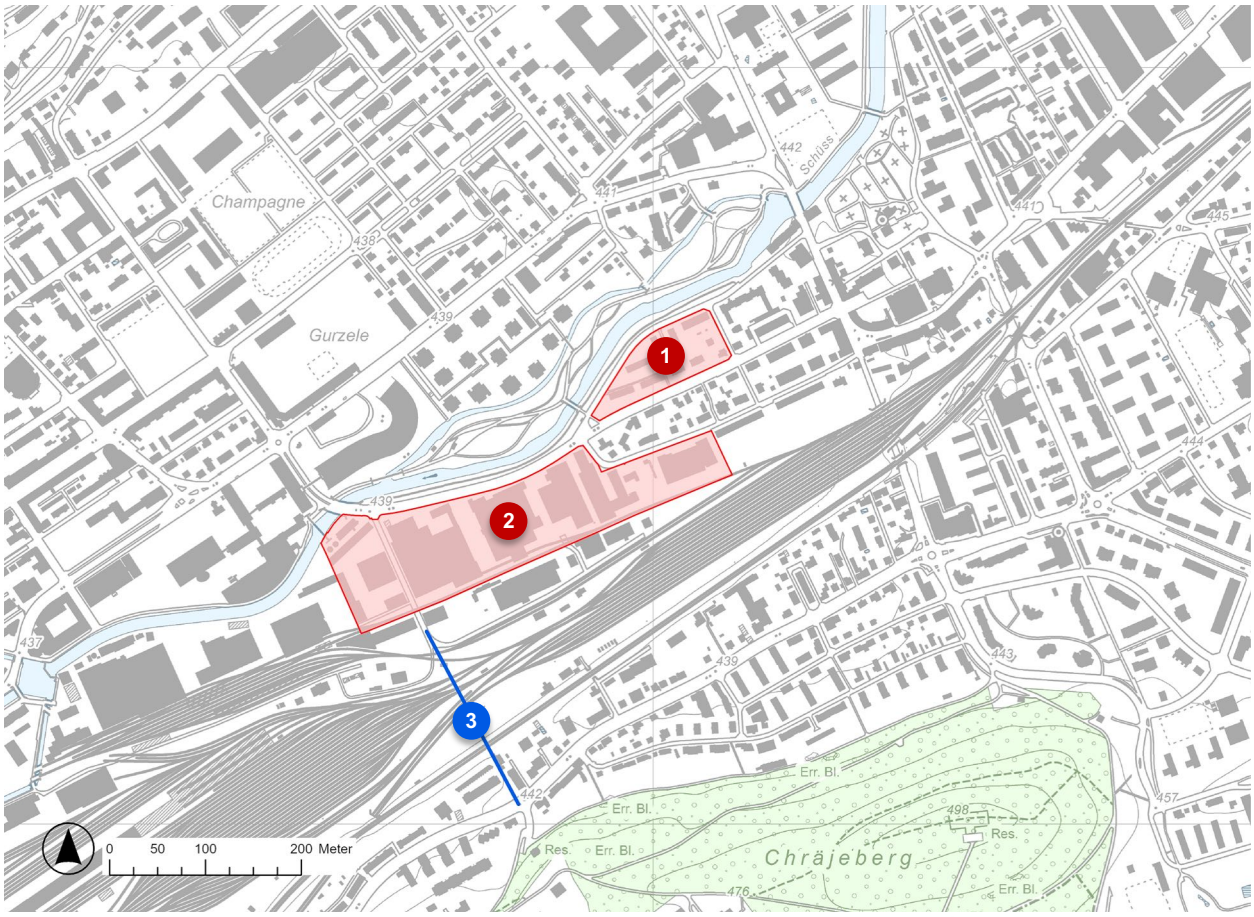
4 Aufwertung Strassenraum / Freiraum **AP5 A-Horizont** Gemeinde BBS.MIV-Auf.14	**Neugestaltung Bahnhofplatz**: Schaffung eines urbanen Platzes mit einer kohärenten, funktionalen und gut in den städtischen Kontext integrierten Raumstruktur mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität, Stärkung der Attraktivität und Qualität als multimodale Mobilitätsdrehscheibe, 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.
5 Aufwertung Strassenraum **AP5 A-Horizont** Gemeinde BBS.MIV-Auf.15	**Neugestaltung Bahnhofstrasse Süd inkl. General-Guisan-Platz**: Umfassende Neugestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade. Zusammenlegung der Bushaltestellen Johann-Verresius-Strasse und General-Guisan-Platz, um einen attraktiven und zentralen Umsteigeort nahe am Bahnhofplatz zu schaffen. Gleichzeitig werden die Synergien zwischen Bushaltestellen und den Erdgeschossnutzungen verstärkt. Der General-Guisan-Platz wird eine klimafreundliche Neugestaltung mit zusätzlicher Bepflanzung und wasserdurchlässige Böden erhalten. Dadurch soll es einen lebendigen und vielfältigen öffentlichen Raum geben.
6 Aufwertung Strassenraum **AP5 B-Horizont** Gemeinde BBS.MIV-Auf.05	**Neugestaltung Bahnhofstrasse Nord, zwischen General-Guisan-Platz und Zentralplatz**: Umfassende Neugestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade mit Priorität auf die zu Fuss gehenden und den öffentlichen Verkehr. Ab dem General-Guisan-Platz soll die Bahnhofstrasse die Einkaufsstrasse der Stadt Biel werden. Der Zentralplatz macht schlussendlich die Verlinkung mit der Einkaufsmeile, welche bis in die Altstadt reicht und als Flanier-/Shoppingmeile ein Aushängeschild der Stadt darstellt.

7	Aufwertung Strassenraum **AP5 A-Horizont** Gemeinde BBS.MIV-Auf.16	**Neugestaltung Johann-Verresius-Strasse**: Nach der Verlegung der Bus-Haltestellen von der Johann-Verresius-Strasse in die Bahnhofstrasse kann diese neu dimensioniert werden. Geplant sind Massnahmen zur Verkehrsbegrenzung, die dem Fuss- und dem Veloverkehr sowie dem ÖV Vorrang einräumen. Ebenso soll mit einer zusätzlichen Bepflanzung die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Schliesslich soll der Durchgangsverkehr reduziert werden. Dadurch wird eine Aufwertung und vielfältige Nutzung des öffentlichen Raums ermöglicht.
8	Fuss- und Veloverkehr **AP5 B-Horizont** Gemeinde BBS.FVV-Ü.18.06	**Ausbau Veloparkierung Bahnhof Süd**: Erweiterung um 500 Veloabstellplätze, damit ein ausreichendes Angebot an gedeckten und sicheren Veloabstellplätzen zur Verfügung gestellt werden kann.
9	Fuss- und Veloverkehr **AP5 B-Horizont** Gemeinde BBS.FVV-Ü.05	**Fuss- und Veloverbindung Mühlefeldweg-Bahnhof Süd (Passerelle Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse**: Mit einer Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr entsteht eine durchgehende, direkte und flache Route entlang der Bahngleise vom Seeufer über den Bahnhof Biel bis Brügg.
10	Fuss- und Veloverkehr **AP5 A-Horizont** Gemeinde BBS.FVV-Ü.17.03	**Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Johann-Verresius-Platz bis Kreisel Gurnigelstrasse:** Die Direkt- und Komfortroute vom südlichen Agglomerationsraum zum Bahnhof Biel soll eine ÖV-, Fuss- und Veloverkehrspriorisierung erhalten. Dabei wird der Konflikt mit der BTI-Linie behoben und durch die Aufwertung der Erdgeschossnutzung und der Aufenthaltsqualität mit Baumpflanzungen erreicht.

7.4.2 Schwerpunktgebiet Biel, Gottstatt

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Gurzelen liegt im Herzen der Stadt Biel zwischen Schüss und Jurasüdfuss und wird seit mehreren Jahren umgestaltet. Die Planungen begannen in der Mitte der 2000er Jahre und die Umsetzung rund 10 Jahre später, mit welcher auch das qualitativ herausragende Naherholungsgebiet «Park Schüssinsel» geschaffen wurde. Das Schwerpunktgebiet «Gottstatt» liegt zwischen diesem Natur- und Erholungsraum und der Produktionsanlagen der SBB und wird heute von zwei Gebäudestrukturen charakterisiert: einerseits die Arbeits- und Produktionswerkstätte im Südwesten des Areals, andererseits der heterogene und mehrheitlich dem Wohnen gewidmete Teil im Osten des Areals. Die Gottstattstrasse, welche von Westen nach Osten führt, weist heute einen stark MIV-orientierten Charakter auf.

Zum heutigen Zeitpunkt sind Diskussionen und Vorstudien für die Erneuerung der Gebäudestruktur sowie der privaten und öffentlichen Freiräume im Gange. Die erarbeiteten und in Erarbeitung stehenden Leitbilder bzw. Konzepte sollen eine optimale Integration im Quartier sowie die Verbindungen zu den strukturierenden öffentlichen Räumen (insbesondere zur Schüssinsel) und die Durchwegung für den Fuss- und den Veloverkehr ermöglichen, um eine nachhaltige Erneuerung, klimatisch resiliente und inklusive Stadtstruktur zu fördern. Die Entwicklung beginnt mit dem AP5 und wird in den folgenden Generationen fortgesetzt.



Massnahmen: Siedlung Aufwertung Strassenraum Fuss- und Veloverkehr ÖV / Kombinierte Mobilität

Abbildung 53 **Massnahmen im Schwerpunktgebiet Biel, Gottstatt**

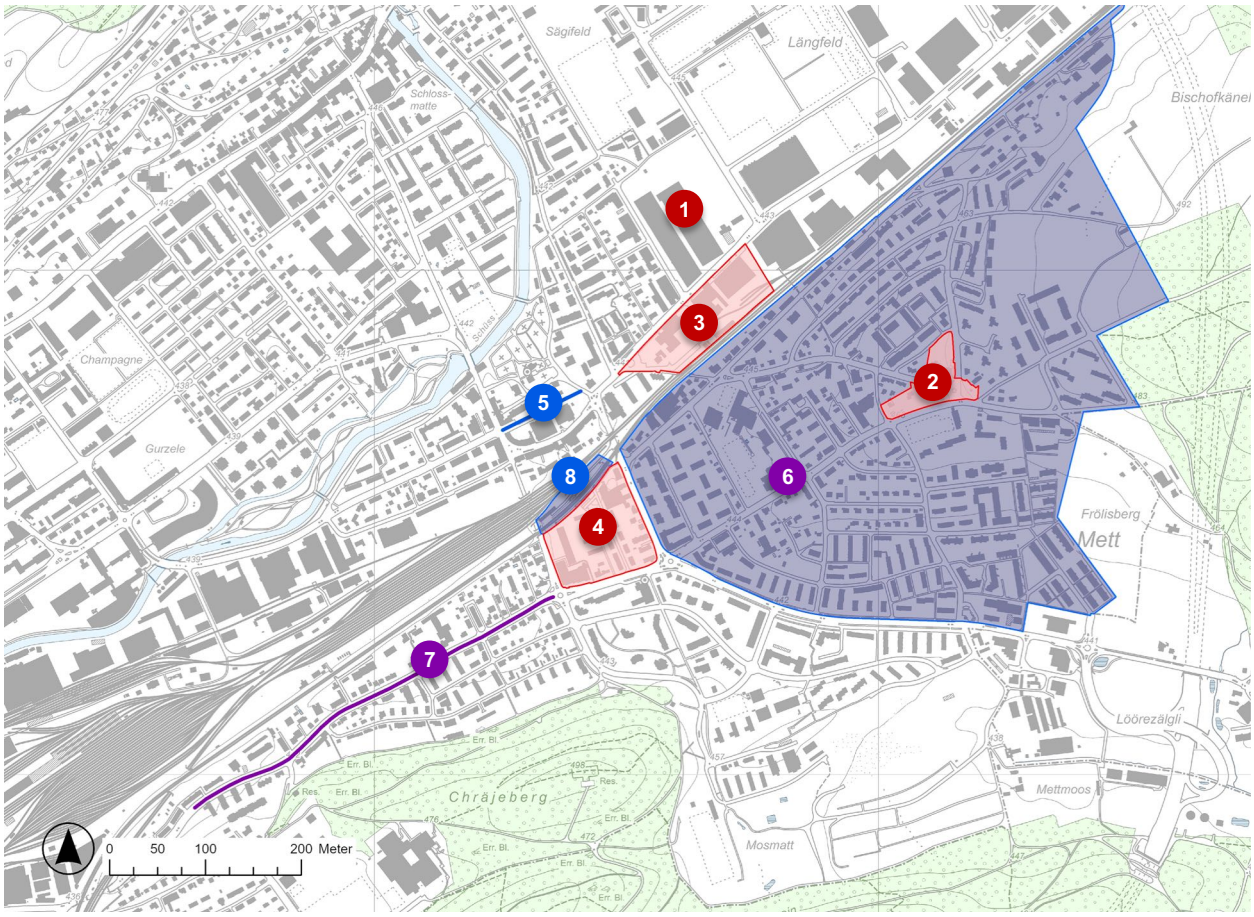
Im Schwerpunktgebiet sind folgende Massnahmen vorgesehen (AP5-Massnahmen sind grau hinterlegt):

1 Siedlung / Freiraum **AP5 A-Horizont** Gemeinde BBS.S-UV.01.26	**Biel, Mühlematte, Auf-/Umzonung (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet):** Verdichtung des gemeinnützigen Wohnraums, um neuen, zugänglichen Wohnraum von guter Qualität in nachhaltigen Gebäuden zu schaffen. Dabei sollen strukturell eine Öffnung zur Schüssinsel hin sowie eine passende Frontseite gegenüber der Gottstattstrasse erstellt werden. Die Aussenraumgestaltung soll die Klimaresilienz (Bodendurchlässigkeit, Begrünung, usw.) und das soziale Leben (Qualität der Nutzung, Begegnungsorte, usw.) fördern. Dank ihrer zentralen Lage ist die Überbauung prädestiniert für ambitionierte Mobilitätskonzepte. Im A-Horizont wird eine Teiländerung der baurechtlichen Grundordnung und im B-Horizont eine Überbauungsordnung erarbeitet.
2 Siedlung / Freiraum **AP5 A-Horizont** Gemeinde BBS.S-UV.01.35	**Biel, Gottstattstrasse Industrie, Städtebauliches Konzept (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet):** Gestaffelte Umstrukturierung des Industriegebiets zu einer Mischnutzung mit hohem Wohnanteil. Dabei soll langfristig ein neues Quartier entwickelt werden, welches sich eines Tages bis zu den Produktionsanlagen der SBB erstrecken soll. Das Leitbild wurde bereits erarbeitet. Im A-Horizont wird eine städtebauliche Studie auf zwei Parzellen erarbeitet, welche die Transformation anstösst.

3 Fuss- und Veloverkehr **AP5 B-Horizont** Gemeinde BBS.LV-Ü.04	**Biel, Querung Güterbahnhof (Passerelle Gottstattstrasse-Mettstrasse)**: Die Produktionsanlage der SBB bildet eine Zäsur, welche den Norden und den Süden der Stadt über eine sehr grosse Distanz trennt. Eine neue Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr vom Ohm-Weg zur Mettstrasse soll beide Stadtteile sowie die nahen Freiräume miteinander verbinden.

7.4.3 Schwerpunktgebiet Biel, Mett

Der Stadtteil Mett (Mettquartier) ist das bevölkerungsreichste Quartier der Stadt Biel mit einem hohen Anteil an Genossenschaftswohnungen, welche im Baurecht auf Grundeigentum der Stadt Biel erstellt wurden. Die A5 Ostumfahrung hat eine erhebliche Verkehrsentlastung bewirkt, die für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen genutzt werden soll. In den nächsten Jahrzehnten werden sich die Siedlungs- und die Bevölkerungsstruktur verändern, weshalb diese Entwicklungen frühzeitig über geeignete Planungsinstrumente, eine enge Zusammenarbeit mit den Wohnbaugenossenschaften und privaten Grundeigentümerschaften sowie eine qualitätsvolle Gestaltung der Strassen- und (Grün-)Freiräume aufgefangen werden sollen. Die Siedlungsentwicklung nach innen wird unterstützt durch die Umgestaltung von Strassen, die Aufwertung öffentlicher Plätze und Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Der Bahnhof Mett wird als urbane Verkehrsdrehscheibe ausgebaut.



Siedlung / Freiraum · Aufwertung Strassenraum · Fuss- und Veloverkehr · ÖV / Kombinierte Mobilität

Abbildung 54 **Massnahmen im Schwerpunktgebiet Biel, Mett**

Im Schwerpunktgebiet sind folgende Massnahmen vorgesehen (AP5-Massnahmen sind grau hinterlegt):

1 Siedlung / Freiraum **Vorleistung** Gemeinde BBS.S-UV.1.7	**Jakob-Strasse Süd:** Verdichtung und Transformation des Areals in ein qualitätsvolles Quartier mit gemischten Nutzungen und hohem Wohnanteil. Im Zentrum steht ein öffentlich zugänglicher Park von 10 000 m², welcher die Identität des Quartiers prägen wird. Als Grundlage für die Entwicklung dienen ein städtebauliches Konzept (2016) sowie die Anpassung der baulichen Grundordnung und Überbauungsordnung (2017-2020). 2022 wurden zwei Studienaufträge in den Bereichen Architektur und Landschaftsarchitektur durchgeführt. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf die Qualität der Architektur und der Freiräume gelegt. Die ersten Baugesuche wurden 2023 eingereicht, der Baubeginn ist für Anfang 2025 geplant.
2 Siedlung / Freiraum **AP4 A-Horizont** Gemeinde BBS.S-UV.1.8 0371.4.098	**Geyisried-Zentrum**: Realisierung von drei Wohngebäuden mit teilweise nachbarschaftswirksamen Erdgeschossen und öffentlichen sowie halböffentlichen Aussenräumen im Zentrum des Quartiers Geyisried. 2025 werden für die einzelnen Teilperimeter mit einem privaten und einem gemeinnützigen Investor qualitätssichernde Verfahren durchgeführt. Auf dieser Basis wird eine Überbauungsordnung erarbeitet. Die Realisierung der Überbauungen wird sich über mehrere Jahre erstrecken.
3 Siedlung / Freiraum **AP5 B-Horizont** Gemeinde BBS.S-UV.01.10	**Bahnhöfli Mett:** 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 Kleingewerbe zu realisieren, wird als erster Schritt ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt.
4 Siedlung / Freiraum **AP5 A-Horizont** Gemeinde BBS.S-UV.01.28	**Mett-Zentrum Süd:** Das Zentrum des Quartiers Mett wird durch die Bahngleise in zwei Teile geteilt. Im Süden beabsichtigen mehrere Grundeigentümerschaften eine Entwicklung. Der angrenzende Bahnhof Mett ist heute schlecht erreichbar. Im Jahr 2023 wurde eine Testplanung durchgeführt, um mögliche Szenarien der Quartierentwicklung zu untersuchen. Die Erkenntnisse werden nun in einem städtebaulichen Konzept vertieft. Daneben sind weitere Studien bezüglich der Neugestaltung der angrenzenden Strassenräume im Gange.
5 Fuss- und Veloverkehr / Freiraum **AP3 A-Horizont** Gemeinde BBS.LV-Ü.7.14 0371.3.024	**Mett-Zentrum (Arthur-Villard-Promenade):** In den letzten Jahren entstanden im Zentrum von Mett mehrere Neubauten. Die Stadt Biel realisiert die damit verbundenen öffentlichen Infrastrukturen und gestaltet eine neue öffentliche Promenade für die Quartierbevölkerung zwischen der Mühlestrasse und dem Gottfried-Ischer-Weg. Grundlage des Projekts ist ein im Jahr 2016 durchgeführter Projektwettbewerb. Die Realisierung wird 2025 abgeschlossen.
6 Aufwertung Strassenraum **AP4 A-Horizont** Gemeinde BBS.MIV-Auf.7 0371.4.065	**Verkehrsberuhigung Mett:** Aufwertung und Neuaufteilung des Strassenraums zugunsten von nachhaltigen Mobilitätsformen im Rahmen der vfM Ostast A5. Dabei wird besonders die Durchlässigkeit und die Verbindung der Quartierteile über die Strasse weg angestrebt.
7 Aufwertung Strassenraum **AP4 Horizont** Gemeinde BBS.MIV-Auf.9 0371.4.067	**Neugestaltung Mettstrasse:** Umgestaltung des (entlasteten) Strassenraums gemäss den Zielsetzungen der vfM Ostast A5 mit Aufhebung der Längsparkierung, Anordnung von Fahrbahnhaltestellen sowie separaten Velospuren und Fusswegen, nordseitig durch eine Baumreihe von der Fahrbahn abgetrennt.

8	Verkehrsdrehscheibe **AP5 B-Horizont** Gemeinde BBS.KM-Mu.09	**Bahnhof Mett, Mobility-Hub und Velokomfortroute, Veloparkierung:** Der Bahnhof Mett soll mittelfristig zu einem Umsteigeknoten werden, weshalb die Bushaltestellen verlegt und die Umsteigebeziehungen zwischen Velo und Bahn verbessert werden sollen.

7.4.4 Schwerpunktgebiet Brügg, Brüggmoos

Das Brüggmoos ist ein wichtiges regionales Arbeitsplatzgebiet mit grossem Entwicklungspotenzial. Im Brüggmoos sind beträchtliche Reserven an Industrie- und Gewerbeflächen vorhanden. In Zusammenhang mit der Ansiedelung des Spitalneubaus Biel-Brügg beteiligt sich die Gemeinde Brügg basierend auf dem Dialogprozess Zukunftsbild Espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) an der regionalen Entwicklung. Der Spitalneubau ist in vielerlei Hinsicht ein «Treiber» für die Entwicklung des Brüggmoos.

Das Zukunftsbild EBBN zeigt die regionale Weiterentwicklung über die Gemeindegrenzen auf. Der Gemeinderat Brügg hat darauf aufbauend für das heutige Industriequartier «Brüggmoos» eine Strategie entwickelt. Diese sieht eine Zone für Freizeit und Erholung entlang dem Nidau-Büren-Kanal vor, daran anschliessend eine Zone für «Wohnen und Arbeiten» und nördlich der Erlenstrasse weiterhin eine «Arbeits- und Einkaufszone». Diese strategische Neuausrichtung steht in engem Zusammenhang mit der regionalen Entwicklung und knüpft an die sieben Leitideen aus dem Dialogprozess Zukunftsbild Espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) an.

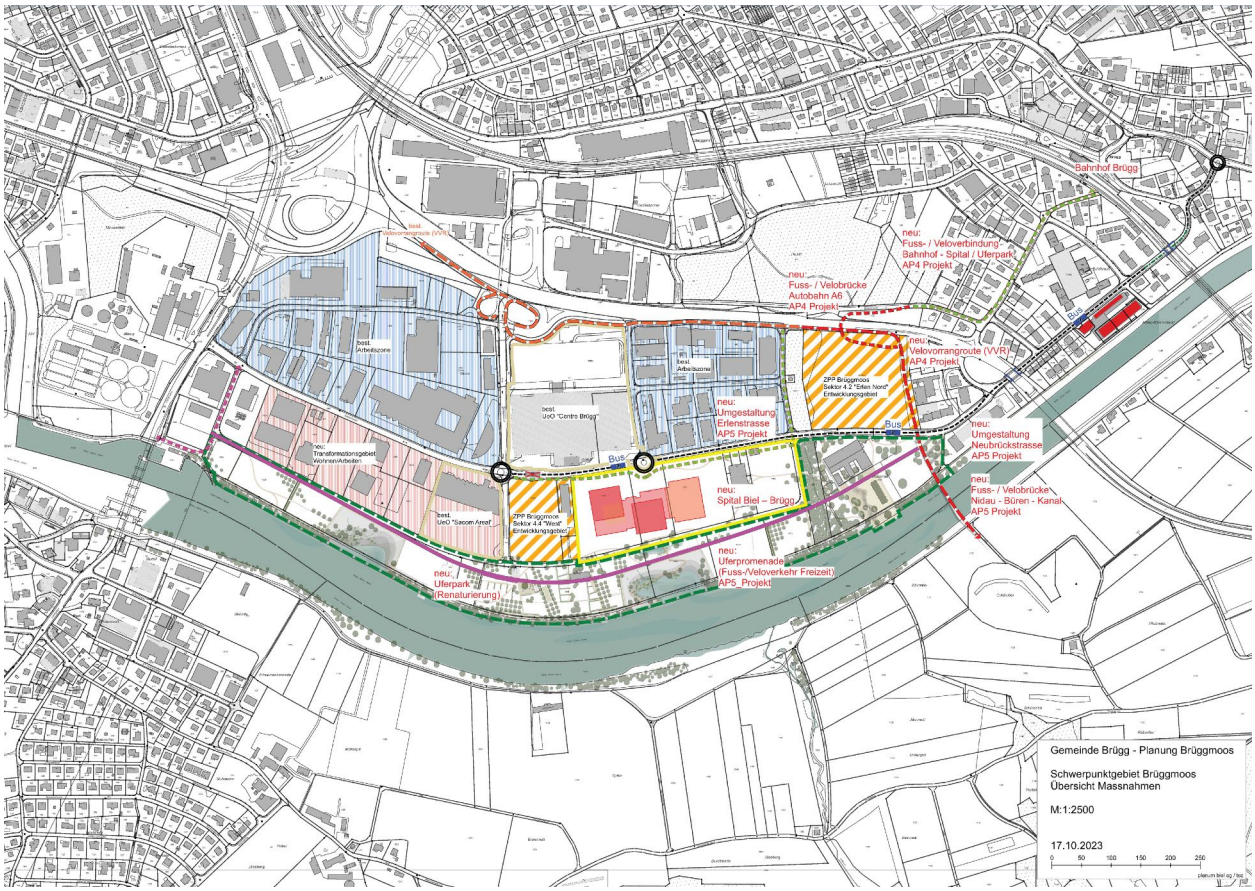


Abbildung 55 **Planung Brüggmoos**
Quelle: Gemeinde Brügg

Damit das Brüggmoos erfolgreich gestaltet werden kann, hat die Gemeinde Brügg das Forum Brüggmoos lanciert. Das Forum soll eine gute Zusammenarbeit zwischen den Behörden und den Betrieben sicherstellen, um

die zukünftige Entwicklung erfolgreich zu gestalten. Dieses Forum bietet die Möglichkeit, sich über die Entwicklungen im Brüggmoos zu informieren und sich mit anderen Unternehmen, der Region und der Standortgemeinde auszutauschen.

Im Schwerpunktgebiet sind folgende Massnahmen vorgesehen (AP5-Massnahmen sind grau hinterlegt):

1 Landschaft / Freiraum **AP4 A-Massnahme** Gemeinde / Kanton BBS.L-Gr.3 0371.4.084 0371.4.085 0371.4.086	**Uferpark Brüggmoos:** Der Uferpark ist Teil der übergeordneten Freiraumkette entlang des Nidau-Büren-Kanals zwischen Bielersee und Häftli (Alte Aare). Die heute weitgehend landwirtschaftlich genutzten Parzellen werden zu einem grundlegenden und identitätsstiftenden Teil der neuen Parkanlage. Durch die neu geschaffenen Landschaftskammern wird das bestehende Ufer sowohl für die Menschen, wie auch für Flora und Fauna vielfältiger gestaltet und ökologisch aufgewertet. Grosse Teile des Ufers werden im heutigen Zustand belassen. Somit können markante, bestehende Gehölze erhalten werden. Durch das gezielte Anlegen von Biodiversitätsförderflächen wird eine zukunftsorientierte Landwirtschaft gefördert. Ruderalflächen, Wiesen, Feuchtgebiete, Gräben und Gehölzgruppen mit unterschiedlichen einheimischen Strauch- und Baumarten werden die Felder und Landschaftskammern miteinander verbinden und vernetzen. Vorhandene Wegstrukturen werden gefestigt und strukturell ergänzt. Der Spitalneubau und dessen Umgebung sind integraler Bestandteil des Uferparks. Die angrenzenden Schrebergärten werden schrittweise aufgelöst und kooperativ umgestaltet.
2 Siedlung / Freiraum **AP5 A-Horizont** SZB AG / Kanton BBS.S-SA.01.03	**Neubau Spitalzentrum Biel:** Das Spitalzentrum Biel wird vom heutigen, schlecht erschlossenen Standort in Biel-Beaumont nach Brügg verlegt. Die Planung ist weit fortgeschritten. Der Neubau soll 2030 in Betrieb genommen werden.
3 **AP5 A-Horizont** Gemeinde BBS.S-UV.01.34	**Transformation Entwicklungsgebiet West:** Die heutige Arbeitszone grenzt an das Areal des neuen Spitalzentrums (2) und an den künftigen Uferpark (1). Es eignet sich für Wohnen und gemischte Nutzung und soll schrittweise transformiert und verdichtet werden. Als erster Schritt werden in einem qualitätssichernden Verfahren die städtebaulichen Vorgaben definiert.
4 Öffentlicher Verkehr **AP5 A- und B-Horizont** 5 Kanton BBS.ÖV-Str.04 BBS.ÖV-Str.07	**Ausbau ÖV - Taktverdichtung und neue Tangentiallinie:** Im Zusammenhang mit dem Neubau des Spitalzentrums wird die ÖV-Erschliessung des Arbeitsschwerpunkts Brüggmoos deutlich verbessert. Im A-Horizont wird die neue städtische Hauptlinie 1 eingeführt, welche die Arbeitsschwerpunkte Brüggmoos und ESP Bözingenfeld mit dem Bahnhof Biel verbindet und in den HVZ im 7,5-Minuten-Takt verkehrt. Im B-Horizont ist eine neue Tangentiallinie zwischen Brügg und Ipsach geplant, um die Erreichbarkeit aus dem Korridor am rechten Bielerseeufer zu verbessern.
6 Aufwertung Strassenraum **AP5 A-Horizont** Gemeinde BBS.MIV-Auf.20.06	**Neugestaltung Erlenstrasse:** Die Erlenstrasse ist die zentrale Erschliessungsachse im Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos. Die Ansiedlung des Spitalzentrums Biel (2) stellt 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 umfasst Geschwindigkeitsreduktion (Tempo 30 bzw. Begegnungszone), Verlegung von Bushaltestellen, Anpassungen an Kreiseln und Fussgängerquerungen.
7 Fuss- und Veloverkehr **AP4 A-Massnahme** Kanton BBS.LV-Ü.9 / 0371.4.037	**Fuss- und Velobrücke über die A6:** Im Zusammenhang mit dem Neubau des Spitalzentrums Biel (2) wird eine neue Brücke für den Fuss- und Veloverkehr über die A6 erstellt. Die Überführung ist Teil der Velobahn Lyss-Biel. Damit werden der Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos und der künftige Spitalstandort optimal für den lokalen und regionalen Veloverkehr erschlossen.

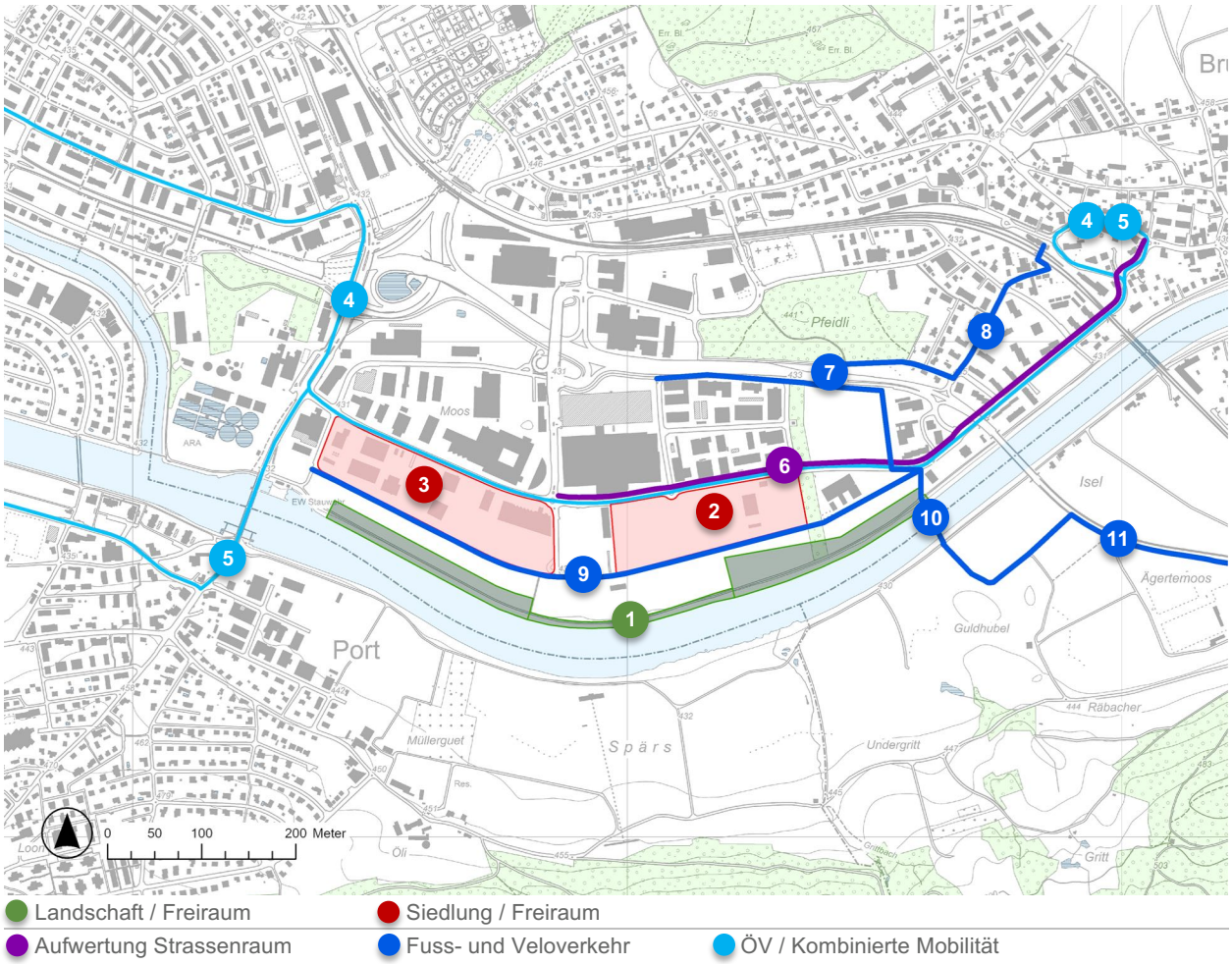


Abbildung 56 **Massnahmen im Schwerpunktgebiet Brügg, Brüggmoos**

8	Fuss- und Veloverkehr **AP4 A-Massnahme** Gemeinde BBS.LV-Ü.14 / 0371.4P.135	**Fuss- und Veloweg zwischen Bahnhof Brügg und Spitalzentrum:** Die neue Fuss- und Velobrücke über die A6 (7) ermöglicht die Realisierung einer direkten Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Bahnhof Brügg und dem künftigen Spitalstandort.
9	Fuss- und Veloverkehr **AP5 A-Horizont** Gemeinde BBS.FVV-Ü.17.08	**Fuss- und Veloverbindung im Uferpark:** Die neue Uferpromenade für den Fuss- und Veloverkehr dient als rückwärtige Erschliessung des neuen Spitalzentrums und als überregionale Verbindung für den Freizeitverkehr. Die Uferpromenade ist Bestandteil des Uferparks (1) und besteht aus einem befestigten Zweirichtungsradweg und einem chaussierten Fussweg.
10	Fuss- und Veloverkehr **AP5 B-Horizont** Kanton BBS.FVV-Ü.10	**Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal:** Die Brücke verbessert die Zugänglichkeit des künftigen Spitalstandorts und verbindet die beiden Flussufer. Sie ist Teil der Velobahn zwischen Lyss und Biel und stellt die Verbindung zum Bahnhof Brügg sicher. Zum Zeitpunkt der Eröffnung des Spitals wird die FVV-Erschliessung des Spitals für den südlichen Teil der Agglomeration mit der neuen FVV-Brücke über die A6 (Nr. 7) sichergestellt.
11	Fuss- und Veloverkehr **AP5 B-Horizont** Kanton BBS.FVV-Ü.18.02	**Velobahn Lyss – Biel, Abschnitt Aegerten:** Die Velobahn zwischen Lyss und Biel wird im A- und B-Horizont etappiert realisiert. Der Abschnitt Aegerten verbindet die Velobahn mit dem Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos und dem neuen Standort des Spitalzentrums Biel.

7.4.5 Schwerpunktgebiet Lyss, Bahnhof

Der Bahnhof Lyss ist eine der wichtigsten Zentralitäten in der Gemeinde und spielt eine entscheidende Rolle als Mobilitätsdrehscheibe in der Region. Das Bahnhofumfeld ist die Adresse der Gemeinde. Die umgestaltete Bahnhofstrasse hat bereits heute eine hohe Qualität. Ausserdem bilden der Bangerter Park und die angrenzenden Villen ein schönes und identitätsstiftendes Ensemble im nördlichen Bereich des Bahnhofs. Zwischen Bahnhofstrasse und Bangerter Park fehlt, als Abschluss der Bahnhofstrasse, ein städtebauliches Element bestehend aus Bahnhofplatz und baulichem Akzent. Die bestehenden Freiräume werden als Fragmente wahrgenommen oder sind durch Parkplätze oder Restflächen geprägt.

Mit dem «Städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss» liegt eine Strategie für die Nutzungsverdichtung und städtebauliche Aufwertung des Zentrums von Lyss vor. Darin spielt das Bahnhofgebiet eine zentrale Rolle. Als Grundlage für die weitere Planung erarbeiten die SBB eine Infrastruktur-Studie zur Weiterentwicklung des Bahnhofs Lyss. Auf dieser Basis soll eine Planungsvereinbarung zwischen SBB und Gemeinde abgeschlossen werden, welche die weitere Planung und Umsetzung regelt.

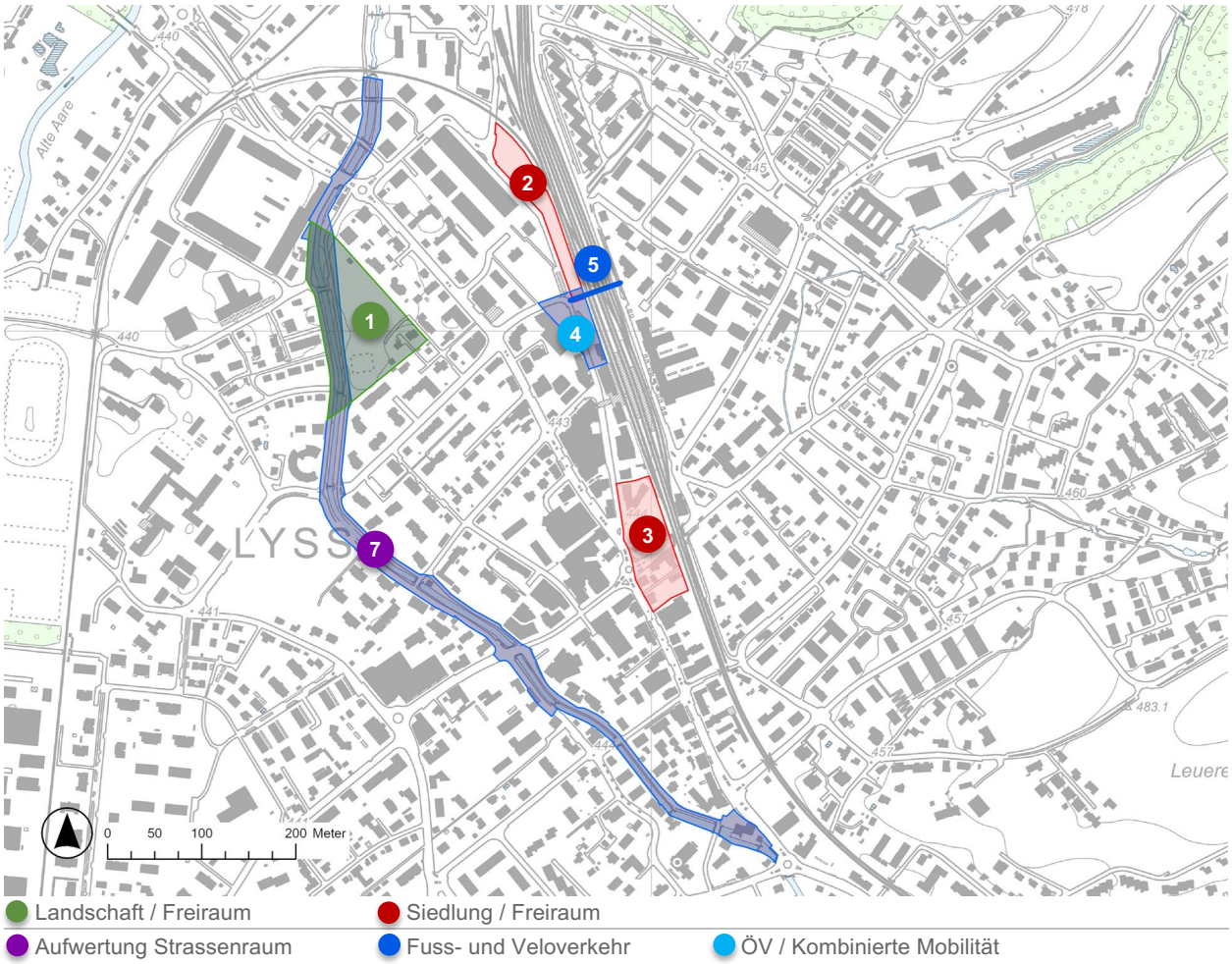


Abbildung 58 **Massnahmen im Schwerpunktgebiet Lyss, Bahnhof**

Im Schwerpunktgebiet sind folgende Massnahmen vorgesehen (AP5-Massnahmen sind grau hinterlegt):

1 Landschaft / Freiraum **AP4 A-Massnahme** Gemeinde / Kanton BBS.L-Gr.2 0371.4.083	**Realisierung Stadtpark**: Umgestaltung des bestehenden Reitplatzes (Wiese) in eine öffentliche Park- und Grünanlage (Stadtpark) mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten für alle Bevölkerungsgruppen, Integration von Spiel- und Sportanlagen und klimaregulierender Begrünung und Gestaltung.
2 3 Siedlung / Freiraum **AP5 A-Horizont** Gemeinde BBS.S-UV.01.18 BBS.S-UV.01.27	**Überbauungsordnungen Bahnhofstrasse und Hirschenplatz/Hauptstrasse (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete):** Gestützt auf den Städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss werden zwei bahnhofnahe Areale erneuert und verdichtet. Als städtebaulicher Akzent sind drei Hochhäuser bzw. hohe Häuser geplant. Im A-Horizont werden die Überbauungsordnungen und Baugesuche erarbeitet.
4 Verkehrsdrehscheibe **AP5 A-Horizont** Gemeinde BBS.KM-Mu.03	**Neugestaltung Bahnhofplatz:** In einem ersten Schritt wird ein qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren zur Erarbeitung eines integralen städtebaulichen Konzepts für das direkte Bahnhofumfeld inkl. Bangerter Park veranstaltet. Dabei werden folgende Aufgaben bearbeitet: Bebauungs- und Nutzungskonzept um den Bahnhofplatz und den Park; Neubaukonzept für eine zweite Personenunterführung (5) mit Anschlüssen an die Perrons inkl. Raum für den Fuss- und Velodurchgangsverkehr, Platz- und Parkgestaltung, Erweiterung Begegnungszone; Integration Bushaltestellen, Bahnhofvorfahrt, Kiss+Ride, Taxi, Veloparkierung, Integration Park+Ride im Baufeld, Erschliessung und Anordnung Nutzer-/Besucherparkplätze, Umgang mit historischer Bausubstanz.
5 Fuss- und Veloverkehr **AP5 B-Horizont** Gemeinde BBS.FVLV-Ü.06	**Neue Bahnunterführung Bahnhof Nord**: Die Massnahme umfasst den Gemeindeanteil an der Realisierung der neuen Bahnunterführung der SBB zur besseren Anbindung der ostseitigen Quartiere am Zentrum bzw. am Bahnhof. Sie wird mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes (4) abgestimmt und nach dessen Realisierung umgesetz.
6 Öffentlicher Verkehr **AP5 A-Horizont** Kanton ÖV-Str.06	**Ausbau ÖV - Busnetzerweiterung Studen – Busswil – Lyss**: Zur besseren Erschliessung der Arbeitsschwerpunkte ESP Studengrien und ESP Lyss Nord wird eine neue Buslinie zwischen den Bahnhöfen Studen und Lyss eingerichtet. Die Massnahme umfasst die Realisierung der dafür nötigen Infrastruktur (Strassenanpassungen und Haltestellen).
7 Aufwertung Strassenraum / Freiraum **AP4 A-Massnahme** Kanton BBS.MIV-Auf.2.4 0371.4P.137	**Strassenraum entlang des Lyssbachs**: Der Gewässerraum des Lyssbachs bietet eine Vielzahl öffentlicher, durch Grünbestände geprägte Räume, einen weitgehend zugänglichen und zur Erholung geeigneten Uferraum, sowie verkehrsarme Strassen. Er verbindet die Aussenquartiere mit dem Zentrum und dient als Schulweg sowie als Erholungs- und Aufenthaltsraum für die Bevölkerung. Als grünes Rückgrat im Siedlungsgebiet spielt der Lyssbach eine wichtige Rolle für die Zentrumsentwicklung und Innverdichtung gemäss dem Städtebaulichen Richtplan Zentrum. Mit der Neugestaltung werden die Strassenräume und Platzbereiche beidseits des Gewässers aufgewertet, die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert und die Aufenthalts- und Wohnqualität erhöht.

7.4.6 Zukünftige Schwerpunktgebiete

Nachfolgende Schwerpunktgebiete stellen ein wichtiges Entwicklungspotenzial dar und wurden als zukünftige Schwerpunktgebiete für die Agglomerationsprogramme der nächsten Generationen identifiziert. Es wurden noch keine Massnahmen definiert und in das Agglomerationsprogramm integriert.

Schwerpunktgebiet «Biel, Beaumont»
Voraussichtlich im Jahr 2030 geht das Spitalzentrum Biel am neuen Standort in Brügg in Betrieb. Danach steht das heutige Spitalareal im Bieler Beaumontquartier leer. Damit eröffnet sich die Chance, die rund 87 000 m2 grosse Fläche umzunutzen und mit dem Quartier und der Stadt neu zu vernetzen. Um die künftige Nutzung und Gestaltung des Areals zu bestimmen, müssen fundierte Vorarbeiten geleistet werden, und zwar gesamtheitlich, d.h. über alle Parzellen und Nutzungszonen (Mischzone und Zone für öffentliche Nutzungen) sowie über alle relevanten Themen. Das Ziel der Stadt Biel ist, hier eine hervorragende städtebauliche, landschaftliche, verkehrliche und sozialräumliche Qualität zu schaffen. Dieses soll mit dem Ziel der Spitalzentrum Biel AG, einen möglichst hohen Landverkaufserlös zu generieren, in eine gute Balance gebracht werden.

Als erste Etappe des Planungsprozesses wird im A-Horizont eine Potenzialstudie durchgeführt (vgl. Massnahme BBS.S-UV.01.31). Ziel der Studie ist es, basierend auf den vorhandenen Qualitäten das Potenzial des Areals bezüglich Stadtentwicklung und Wirtschaft auszuloten. Die Potenzialstudie soll gleichzeitig eine mögliche Vorgehensweise und Projektträgerschaft für die mittel- bis langfristige Weiterentwicklung des Areals aufzeigen. Ausgehend von den gewonnenen Erkenntnissen aus der Potenzialstudie wird auch das weitere Verfahren für das Planerlassverfahren bestimmt.

Schwerpunktgebiet «Biel, Bözingenfeld»
Das Bözingenfeld ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP). Das Gebiet beherbergt heute ca. 8 000 Arbeitsplätze und könnte gemäss einer aktuellen Analyse der Nutzungsreserven bis zu 20 000 zusätzliche Arbeitsplätze aufnehmen. Jedoch kann dieses beträchtliche Potenzial nicht ausgeschöpft werden. Die heutigen Nutzungen erzeugen bereits ein relativ hohes MIV-Aufkommen, das in den Spitzenstunden die neuralgischen Knoten an ihre Leistungsgrenze bringt. Die heutigen Angebote für den ÖV und den Fuss- und den Veloverkehr sind wenig attraktiv resp. schwach ausgebaut. Eine Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Mobilität ist notwendig, um einen verkehrlichen Kollaps zu verhindern und die Attraktivität des Gebietes zu erhalten. Das Bözingenfeld soll sich von einem MIV-orientierten Arbeitsplatzschwerpunkt zu einem klimaresilienten Stadtraum mit menschlichem Massstab (Gestaltung der Strassen- und Freiräume, Angebot an Zentrumsfunktionen in Fussdistanz, engmaschige Fuss- und Veloverkehrsnetze, usw.) entwickeln. Als Grundlage hat die Stadt Biel das Konzept «Mobilität und Stadtraum Bözingenfeld» ausgearbeitet.

Gestützt auf die im Konzept skizzierten Grundsätze zu den Zentrumsfunktionen soll im A-Horizont ein Leitbild entwickelt werden, welches die Vorstellungen bezüglich Nutzungen, Raumbedarf und Vorgehen konkretisiert (vgl. Massnahme BBS.S-SA.01.01). Im Rahmen des Leitbildes soll die Machbarkeit sowohl auf städtebaulicher als auch auf wirtschaftlicher Ebene geprüft werden. Auch soll das Leitbild als Grundlage für eine Anpassung der baurechtlichen Vorgaben, die Suche nach Bauträgern und die Umsetzungsplanung an den insgesamt fünf Standorten mit Zentrumsfunktion dienen.

8 Genehmigungsvermerke

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland
Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 5. Generation Hauptbericht

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

9 Verzeichnisse

9.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Perimeter Agglomerationsprogramm Biel/Lyss ... 9
Abbildung 2 Projektorganisation AP5 ... 12
Abbildung 3 Erarbeitungsprozess AP5 ... 13
Abbildung 4 Planungsinstrumente zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene im Kanton Bern ... 14
Abbildung 5 Ausschnitt Raumkonzept Schweiz ... 34
Abbildung 6 Raumtypen und Zentralitätsstufen ... 35
Abbildung 7 Wohnbevölkerung: Entwicklung 2001 bis 2021 und Trendszenario 2040 ... 36
Abbildung 8 Beschäftigte: Entwicklung 2001 bis 2021 und Trendszenario 2040 ... 37
Abbildung 9 Bevölkerungsdichte und kantonale ÖV-Erschliessungsgüte ... 38
Abbildung 10 MOCA-Indikator Anteil Einwohner/innen nach ÖV-Güteklassen ... 39
Abbildung 11 Beschäftigtendichte und kantonale ÖV-Erschliessungsgüte ... 40
Abbildung 12 MOCA-Indikator Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen ... 41
Abbildung 13 MOCA-Indikator Dichte der überbauten Wohn-, Misch-und Zentrumszonen ... 42
Abbildung 14 Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschliessung ... 44
Abbildung 15 Bauzonenreserve für Wohnen ... 47
Abbildung 16 Kapazität der Wohn-, Misch- und Kernzonen und Bedarf gemäss Trendszenario 2040 ... 48
Abbildung 17 Landschafts- und Freiraumstruktur ... 51
Abbildung 18 Landschafts- und Naturschutz ... 54
Abbildung 19 Lärmbelastung am Tag durch Strasse und Bahn ... 56
Abbildung 20 Planungshinweiskarte Klima Tagsituation, Stand 2020 ... 57
Abbildung 21 Nachtsituation mit Kaltluftvolumenstrom und nächtliches bodennahes Windfeld 2020 ... 58
Abbildung 22 Hinweiskarte Oberflächenabfluss ... 59
Abbildung 23 MOCA-Indikator Modalsplit ... 61
Abbildung 24 Trend Modalsplit ... 62
Abbildung 25 Bahnnetz 2023 ... 63
Abbildung 26 Öffentlicher Verkehr: Netz und Angebot 2019 ... 64
Abbildung 27 Öffentlicher Verkehr: Nachfrage 2019 und Trend 2040 ... 65
Abbildung 28 Regionales Velowegnetz ... 68
Abbildung 29 Struktur Strassennetz ... 69
Abbildung 30 Quell-, Ziel- und Transitverkehr im Agglomerationskern ... 70
Abbildung 31 Verkehrsbelastung und Trend MIV ... 71
Abbildung 32 Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen 2022 ... 73
Abbildung 33 MOCA-Indikator Unfälle ... 74
Abbildung 34 Verkehrsmanagement Region Biel, Übersicht der Massnahmen ... 78
Abbildung 35 Karte Zukunftsbild ... 84
Abbildung 36 Wohnbevölkerung: Trend und Zielszenario 2040 ... 90
Abbildung 37 Schwachstellen ÖV und kombinierte Mobilität ... 100
Abbildung 38 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr ... 103
Abbildung 39 Schwachstellen MIV und Strassennetz ... 106
Abbildung 40 Teilstrategie Landschaft und Freiraum ... 109
Abbildung 41 Teilstrategie Siedlung ... 113
Abbildung 42 Angestrebte Entwicklung des Modalsplit, bezogen auf den Quell- und Zielverkehr im jeweiligen Gebiet ... 119
Abbildung 43 Teilstrategie ÖV und kombinierte Mobilität ... 121
Abbildung 44 Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045: Liniennetzplan und Angebotsziele ... 125
Abbildung 45 Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045: zu prüfende S-Bahn-Haltestellen ... 126

Abbildung 46 Teilstrategie Veloverkehr 127
Abbildung 47 Teilstrategie Fussverkehr 129
Abbildung 48 Teilstrategie Strassennetz und MIV 131
Abbildung 49 Massnahmen Landschaft und Siedlung (nur verortbare Massnahmen) 135
Abbildung 53 Anzahl Einzel- und Teilmassnahmen der A- und B-Horizonte pro Massnahmenkategorie gemäss RPAV vom 01.02.2023 135
Abbildung 53 Kosten der A- und B-Massnahmen 5. Generation 137
Abbildung 53 Testplanung Nutzungskonzept Bahnhofgebiet Biel 139
Abbildung 58 Massnahmen im Schwerpunktgebiet Biel, Bahnhof 140
Abbildung 59 Massnahmen im Schwerpunktgebiet Biel, Gottstatt 142
Abbildung 60 Massnahmen im Schwerpunktgebiet Biel, Mett 143
Abbildung 61 Planung Brüggmoos 145
Abbildung 62 Massnahmen im Schwerpunktgebiet Brügg, Brüggmoos 146
Abbildung 64 Verkehrsleistung [km] im Kanton Bern gemäss GVM BE 2019 163
Abbildung 65 Vergleich der ÖV-EGK des ARE und des Kantons Bern im Raum Burgdorf 167

9.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Raumnutzerdichte für Ein- und Umzonungen und Entwicklung 2018 bis 2022 43
Tabelle 2 ViV-Standorte und ViV-Anlagen in der Agglomeration Biel/Lyss 46
Tabelle 3 Bauzonenreserve und Potenzial für Arbeitsnutzungen 49
Tabelle 4 Flächenbedarf für Arbeitsnutzungen bis 2040 50
Tabelle 5 Typisierung der Verkehrsdrehscheiben in der Agglomeration Biel/Lyss 76
Tabelle 6 Verkehrsmanagement Region Biel, Etappierung 79
Tabelle 7 Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder in der Agglomeration Biel/Lyss 80
Tabelle 8 Landschaft und Umwelt: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken 95
Tabelle 9 Siedlung: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken 96
Tabelle 10 Verkehr: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken 98
Tabelle 11 Massnahmen 5. Generation nach Kategorie 134
Tabelle 12 Potenzial für Einwohnende und Arbeitsplätze der Siedlungsmassnahmen 5. Generation 134
Tabelle 13 Vergleich der Szenarien «Basis» und «Moderat» des Kantons Bern 163
Tabelle 14 Abweichungen zwischen den Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes und dem GVM BE 2019 des Kantons Bern 164

9.3 Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
AP4	Agglomerationsprogramm 4. Generation
AP5	Agglomerationsprogramm 5. Generation
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASm	Aare Seeland Mobil
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BeSA	beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
BFS	Bundesamt für Statistik
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BLS	Bern-Lötschberg-Simplonbahn
BSM	Black Spot Management (Unfallschwerpunkte identifizieren und sanieren)
B+R	Bike + Ride
EGK	Erschliessungsgüteklasse
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
GVM	Gesamtverkehrsmodell
GFZo	Geschossflächenziffer oberirdisch
ha	Hektare
HVZ	Hauptverkehrszeiten
IR	InterRegio-Zug
Kap.	Kapitel
LKW	Lastkraftwagen
LV	Langsamverkehr
LSV	Eidgenössische Lärmschutz-Verordnung vom 15. 12.86
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung
NAF	Nationalstrasssen- und Agglomerationsverkehrsfonds
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
P+R	Park + Ride
RE	RegioExpress-Zug
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Vgl.	Vergleiche
vfM	Verkehrlich flankierende Massnahmen zur A5 Umfahrung Biel
ViV	Verkehrsintensives Vorhaben
WMK	Wohn-, Misch und Kernzonen

9.4 Massnahmenbeschriftung

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

10 Anhang

10.1 Gemeinden des Agglomerationsperimeters

Der Perimeter des AP5 umfasst die 24 Gemeinden der BeSA-Perimeter Biel/Bienne und Lyss.

Gemeinde	BeSA-Perimeter	BFS-Nr.
Aegerten	Biel/Bienne	731
Bellmund	Biel/Bienne	732
Biel/Bienne	Biel/Bienne	371
Brügg	Biel/Bienne	733
Evilard	Biel/Bienne	372
Ipsach	Biel/Bienne	739
Jens	Biel/Bienne	738
Lyss	Lyss	306
Meinisberg	Biel/Bienne	390
Mörigen	Biel/Bienne	742
Nidau	Biel/Bienne	743
Orpund	Biel/Bienne	744
Orvin	Biel/Bienne	438
Péry-La Heutte	Biel/Bienne	450
Pieterlen	Biel/Bienne	392
Port	Biel/Bienne	745
Safnern	Biel/Bienne	746
Sauge	Biel/Bienne	449
Scheuren	Biel/Bienne	747
Schwadernau	Biel/Bienne	748
Studen	Biel/Bienne	749
Sutz-Lattrigen	Biel/Bienne	750
Twann-Tüscherz	Biel/Bienne	756
Worben	Biel/Bienne	755

10.2 Kantonales, regionales und kommunales Planungsinstrumentarium

Das kantonale Planungsinstrumentarium
Auf kantonaler Ebene beruht die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf der Verknüpfung zwischen der kantonalen Richtplanung, der strategischen Verkehrsplanung und der mittelfristigen Finanzplanung.

Kantonaler Richtplan
Der vom Bundesrat am 4. Mai 2016 genehmigte kantonale Richtplan 2030 und die am 1. April 2017 in Kraft getretene Teilrevision der kantonalen Baugesetzgebung setzen das revidierte eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) um. Die im Richtplan 2030 enthaltenen Strategien und Massnahmen werden alle zwei Jahre im Rahmen eines Richtplancontrollings überprüft und bei Bedarf angepasst.

Der kantonale Richtplan gibt den behördenverbindlichen Rahmen für die Raumplanung im Kanton Bern vor. Die darin enthaltenen Zielsetzungen zur Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sind für die Berner Agglomerationsprogramme massgebend und verbindlich. Diese Ziele lauten: Die Zersiedlung ist zu bremsen, die Siedlungsentwicklung ist nach innen zu lenken und auf die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr abzustimmen. Das Kulturland ist zu schonen, respektive die Fruchtfolgeflächen zu schützen. Der kantonale Richtplan enthält darüber hinaus wichtige verbindliche Vorgaben zu weiteren Themen wie Natur, Landschaft, Klima, Tourismus und Landwirtschaft, welche für die Berner RGSK und Agglomerationsprogramme ebenso von zentraler Bedeutung sind.

Der kantonale Richtplan enthält die prioritären Entwicklungsgebiete für das Wohnen und gemischte Nutzungen (im Massnahmenblatt A_08) sowie für das Arbeiten (kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP und strategische Arbeitszonen SAZ im Massnahmenblatt C_04). Zudem enthält er verbindliche Regeln für die Festlegung von Wohn- und Arbeitsschwerpunkten sowie von Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebieten im Rahmen der RGSK und AP auf regionaler Ebene.

Der kantonale Richtplan stellt auch klare Anforderungen an Siedlungserweiterungen im Bereich Wohnen und Arbeiten. Sie müssen überkommunal abgestimmt sein und ab einer Grösse von zwei Hektaren oder bei Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen zwingend in den RGSK als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen oder Arbeiten mit Koordinationsstand Festsetzung verankert sein. Für die Verankerung solcher Vorranggebiete im RGSK ist zudem ein Bedarfsnachweis mit den entsprechenden Alternativprüfungen zu erbringen. Dabei sind strenge Anforderungen, u.a. zum haushälterischen Umgang mit dem Boden, zu den Fruchtfolgeflächen und zur ÖV-Erschliessung zu erfüllen. Der kantonale Richtplan Bern legt somit die räumliche Erweiterung des Siedlungsgebietes nicht selbst fest, sondern überträgt diese Aufgabe verbindlich den Regionen. Mit den kantonalen Vorgaben zu den RGSK 2025 / AP 5 (s. RRB 692/2022), der kantonalen Vorprüfung sowie der kantonalen Genehmigung stellt der Kanton sicher, dass die Anforderungen des kantonalen Richtplans an Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten eingehalten werden.

Gesamtmobilitätsstrategie mit 4V-Strategie des Kantons Bern
Die Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons Bern (GMS 2022) zeigt das Zielbild zur Mobilität basierend auf den zum Zeitpunkt ihrer Verabschiedung verfügbaren Informationen. Die GMS 2022 wurde vom Regierungsrat des Kantons Bern verabschiedet und ist damit für die kantonalen Behörden verbindlich. Mit der Aufnahme raumrelevanter Elemente der GMS 2022 in den kantonalen Richtplan (namentlich die raumrelevanten Teilziele, die 4V-Strategie und einzelne Stossrichtungen) bilden diese auch den behördenverbindlichen Rahmen für die nachgelagerten Ebenen (Regionen und Gemeinden) sowie für die Abstimmung mit den Nachbarkantonen und dem Bund.

Die GMS 2022 baut auf den Grundlagen des Bundes auf. Sie enthält Vorgaben aus dem Raumkonzept Schweiz, dem Sachplan Verkehr (Teil Programm und Teile Infrastruktur) und weiteren Programmbotschaften/Vorhaben und Konzepten (STEP Schiene, STEP Nationalstrassen, Programm Agglomerationsverkehr,

Konzept Gütertransport Schiene). Die GMS 2022 dient auch als Vorgabe für die regionale und kommunale Verkehrs-, Richt- und Nutzungsplanung. Die Inhalte der GMS 2022 bilden folglich einen verbindlichen Rahmen für die RGSK und AP.

Die GMS 2022 verfolgt eine auf alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen ausgerichtete Mobilitätspolitik. Das Mobilitätssystem soll sicher und attraktiv sein und eine hohe Erreichbarkeit und gute Vernetzung gewährleisten. Das Mobilitätssystem soll wirtschaftlich und kosteneffizient und möglichst energie- und flächeneffizient ausgestaltet werden. Es soll möglichst umweltschonend und bestmöglich auf die Siedlung abgestimmt sein. Zur Umsetzung dieser Ziele verfolgt der Kanton Bern die 4V-Strategie («Verkehr vermeiden», «Verkehr verlagern», «Verkehr verträglich gestalten», «Verkehr vernetzen»). Jedes der 4 V wird mit inhaltlichen Stossrichtungen und daraus abgeleiteten Handlungsfeldern (bspw. für Raumplanung, ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr, kombinierte Mobilität oder Güterverkehr) konkretisiert. Die Handlungsfelder bilden die Grundlage für konkrete Massnahmen, die ihrerseits in den entsprechenden kantonalen und regionalen Planungsinstrumentarien aufgenommen werden. Hierzu wird pro Handlungsfeld eine zuständige kantonale Fachstelle benannt. Um die Wirkung der GMS 2022 zu überprüfen, wird in einem 4-Jahres-Rhythmus ein Monitoring und Controlling durchgeführt. Dazu sollen in einem nächsten Schritt für jedes Handlungsfeld Indikatoren bestimmt und Zielrichtungen oder Zielwerte vorgegeben werden.

Das regionale Planungsinstrumentarium: Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) und Agglomerationsprogramme (AP)
Eine enge Abstimmung der kommunalen, regionalen und kantonalen Planungen ist für die erfolgreiche Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zentral. Fundierte regionale Planungen erlauben es dem Kanton, seine Planungen auf diese abzustützen und für das ganze Kantonsgebiet Prioritäten zu setzen, insbesondere bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

Den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) kommt eine zentrale Scharnierfunktion zwischen den kommunalen und den kantonalen Planungen zu. Die in der Verordnung über die Regionalkonferenzen bezeichneten Perimeter der RGSK umfassen den ganzen Kanton. Die RGSK werden durch die Regionalkonferenzen bzw. Planungsregionen gemäss den Vorgaben des Kantons und unter Einbezug der Gemeinden erarbeitet. Die RGSK durchlaufen eine öffentliche Mitwirkung und die kantonale Vorprüfung. Sie werden durch die regionalen Träger als behördenverbindlicher regionaler Teilrichtplan nach Artikel 98a Absatz 4 BauG erlassen und vom Kanton schlussendlich genehmigt. Die RGSK gewährleisten so die flächendeckende Abstimmung von Verkehr und Siedlung im Kanton Bern. Dank der thematischen Erweiterung der RGSK in den Bereichen Natur und Landschaft sowie Tourismus und dem vierjährigen Aktualisierungsrhythmus besteht ein massgeschneidertes und flexibles Planungsinstrument für die langfristige, sektorenübergreifende Steuerung der regionalen Entwicklung.

Agglomerationsprogramm als Teil des RGSK
Die RGSK enthalten von Gesetzes wegen die jeweiligen Agglomerationsprogramme (AP) nach Bundesrecht (Art. 98a Abs. 2 BauG). Damit wird die optimale Integration der Agglomerationsprogramme nach Bundesrecht in die regionale Gesamtplanung sichergestellt. Der zentrale Unterschied zwischen den RGSK und den AP besteht im Perimeter: Die AP erstrecken sich grundsätzlich über die BeSA-Perimeter des Bundes, teilweise mit leichten Anpassungen. Die RGSK umfassen hingegen alle Gemeinden innerhalb des jeweiligen Regionalkonferenz- resp. Planungsregionsperimeters.

Die RGSK 2025 und die AP 5. Generation werden jeweils als eigenständige Dokumente – gestützt auf die Vorgaben des Kantons und des Bundes – erstellt. Damit kommt der Kanton Bern einer zentralen Forderung des Bundes nach, welcher massgeschneiderte und vom RGSK losgelöste Agglomerationsprogramme verlangt. Inhaltlich sind AP und RGSK für den Perimeter der Agglomerationen deckungsgleich: Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen samt deren Priorisierung stimmen inhaltlich überein. Im Agglomerationsprogramm werden die AP-Massnahmen teilweise präziser beschrieben und mit zusätzlichen Attributen versehen. Alle nicht-infrastrukturellen und verkehrlichen Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen sind

entsprechend im jeweiligen RGSK verankert. Darüber hinaus können die RGSK gerade im Bereich Siedlung und Landschaft auch Massnahmen in den Agglomerationen enthalten, welche über die A- und B-Horizonte der jeweilige AP-Generation hinausgehen und im Sinne von mittel- bis langfristigen Richtplanmassnahmen in den RGSK verankert sind, ohne im AP explizit aufgeführt zu werden.

Das kommunale Planungsinstrumentarium
Die Gemeinden setzen die Vorgaben des kantonalen Richtplans und der RGSK 2025 / AP 5 – sowie die darin bezeichneten Gebiete – in ihren Ortsplanungen um.

» Im Bereich **Wohnen und gemischte Nutzungen** setzen die Gemeinden die im jeweiligen RGSK / AP festgesetzten Wohnschwerpunkte, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (alle bereits in der rechtsgültigen Bauzone) um. Für die Umsetzung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen aus dem RGSK (noch nicht eingezonte Flächen) muss die jeweilige Gemeinde den 15-jährigen Baulandbedarf Wohnen geltend machen können. Die Berechnung der Bauzonengrösse Wohnen (in Wohn-, Misch- und Kernzonen WMK) erfolgt mit einer Berechnungsmethode, welche im Massnahmenblatt A_01 des kantonalen Richtplans verbindlich definiert ist. Die Methode umfasst drei Schritte: In einem ersten Schritt wird unter Berücksichtigung der Lage der Gemeinde in den Raumtypen, ihrer Zentralität sowie der aktuellen Raumnutzerdichte der theoretische Baulandbedarf Wohnen ermittelt. In einem zweiten Schritt werden die unüberbauten WMK und in einem dritten Schritt – falls die Gemeinde unter dem Richtwert der Raumnutzerdichte des jeweiligen Raumtyps liegt – auch ein Drittel der Nutzungsreserven innerhalb der überbauten WMK beim theoretischen Baulandbedarf Wohnen in Abzug gebracht. Falls aus dieser Berechnung ein tatsächlicher Baulandbedarf Wohnen resultiert (d.h. die Gemeinde einen tatsächlichen Einzonungsbedarf geltend machen kann), ist eine Einzonung eines Vorranggebietes Siedlungserweiterung Wohnen überhaupt erst möglich. Damit ein Gebiet als Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen überhaupt ins RGSK aufgenommen werden kann, müssen neben den Kriterien der Lage und Zentralität weitere Kriterien verbindlich erfüllt sein. Dabei handelt es sich u.a. um eine gute ÖV-Erschliessung (im Minimum ÖV-EGK D), Mindestdichtevorgaben, die Schonung des Kulturlandes und den Schutz der Fruchtfolgefläche sowie die Ausscheidung anderer vorrangiger Nutzungen. Die Einhaltung dieser Vorgaben (s. RRB 692/2022) stellt der Kanton mit der Vorprüfung, respektive der Genehmigung des RGSK sicher.

» Im Bereich **Arbeiten** setzen die Gemeinden die im RGSK / AP festgesetzten Arbeitsschwerpunkte (bereits in der rechtsgültigen Bauzone) um. Für die Umsetzung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten aus dem RGSK (noch nicht eingezonte Flächen) gelten die verbindlichen Grundsätze und Vorgaben des kantonalen Richtplans (Massnahmenblatt A_05): Einzonungen für grössere Neuansiedlungen sind nur in Entwicklungsschwerpunkten (ESP) oder Vorranggebieten Siedlungserweiterung der RGSK möglich. Ansonsten sind Einzonungen primär für den lokalen Bedarf bereits ansässiger Betriebe möglich. Auch dort gelten die Regelungen bezüglich Kulturland und Fruchtfolgeflächen. Ebenso muss eine gute ÖV-Erschliessung gewährleistet sein. Zudem durchläuft jede Einzonung von Arbeitszonen die Arbeitszonenbewirtschaftung, mit der eine regionale Abstimmung erfolgt und sichergestellt wird, dass vorhandene Arbeitszonen besser genutzt werden, bevor eine Einzonung getätigt wird.

10.3 Gesamtverkehrsmodell Bern

Allgemein
Der Kanton Bern verfügt seit 2010 über ein eigenes kantonales Gesamtverkehrsmodell (GVM). Seitdem wird es regelmässig aktualisiert und teils auch überarbeitet. Das GVM BE ist ein klassisches 4-Stufen-Modell (Verkehrserzeugung → Verkehrsverteilung → Verkehrsaufteilung → Verkehrsumlegung).
Es unterscheidet die Fahrtzwecke Arbeit, Ausbildung, Nutzfahrt, Einkauf sowie Freizeit und berechnet die Nachfrage im motorisierten Individualverkehr (MIV), dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem Fuss- und Veloverkehr. Es ist prognosefähig und massnahmensensitiv und kann dank seiner multimodalen Struktur auch Verlagerungen zwischen den Verkehrsmitteln modellieren.

Aktualisierung GVM BE 2019
Das GVM BE 2019 gibt den Ist-Zustand 2019 wieder und ist auf einen Prognosehorizont von 2040 ausgelegt. Die Aktualisierung und Weiterentwicklung des GVM BE 2019 wurde im März 2023 abgeschlossen. Da wir uns aktuell in einer Zeit mit grossen Veränderungen und vielen Ungewissheiten befinden sind die Prognoseannahmen mit Unsicherheiten behaftet. Insbesondere die Covid-Pandemie und damit einhergehende Veränderungen des Arbeits- und Mobilitätsverhaltens haben die Unsicherheiten bei den Prognosen weiter vergrössert.
Bei der Aktualisierung wurden Informationen aus Verkehrszählungen, zur Bevölkerungs- und zur Arbeitsplatzentwicklung sowie zum Mobilitätsverhalten einbezogen. Ausserdem stützt sich das GVM BE 2019 auf die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes ab und berücksichtigt das veränderte Mobilitätsverhalten seit der Covid-Pandemie. Um eine grössere Bandbreite möglicher Entwicklungen abzubilden, wurden zwei verschiedene Szenarien («Basis» und «Moderat») erarbeitet. Das Szenario «Basis» beruht auf dem Szenario «Basis» der Verkehrsperspektiven 2050, das Szenario «Moderat» entspricht weitgehend dem Szenario «Weiter-wie-bisher» (WWB) des Bundes und geht von einer stärkeren Verkehrsentwicklung aus.

Folgende Annahmen beinhalten beide Prognoseszenarien 2040 des GVM BE 2019 (Basis und Moderat):
- Aktualisierte Wachstumsprognose des BFS für den Kanton Bern: Gesamtbevölkerung und erwerbstätige Bevölkerung wachsen im Kanton Bern gemäss Bevölkerungsszenarien des BFS bis 2040 langsamer als bisher angenommen. Als Grundlage wird das Szenario «mittel» resp. das Referenzszenario des BFS verwendet.
- Berücksichtigung der Klimaziele des Bundes, die in den Annahmen der Verkehrsperspektiven 2050 (VP 2050) hinterlegt sind.
- Berücksichtigung der Veränderungen im Mobilitätsverhalten: Grosse Bedeutung von zunehmendem Freizeitverkehr, von Homeoffice sowie des Online-Einkaufs, die zu sinkenden resp. konstanten Mobilitätsraten führen.
- Entwicklung des Verkehrsverhaltens (Zunahme des Veloverkehrs resp. der -geschwindigkeit u. a. durch den Elektrovelo-Boom).
- Grosser Einfluss des Aussenverkehrs auf die Verkehrsnachfrage im Kanton Bern bzw. den Modellperimeter. Auch der Aussenverkehr geht gegenüber den letzten Prognosen stark zurück.

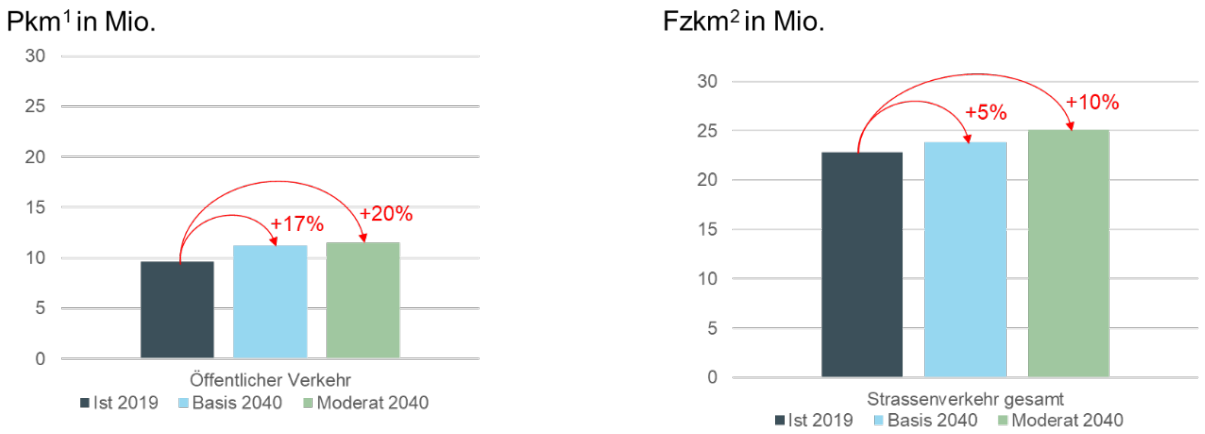
Die nachfolgende Tabellle zeigt die grundlegenden Annahmen der Szenarien «Basis» und «Moderat» auf:

	Szenario Basis	Szenario Moderat
Grundlage	Basiert auf dem Bundesszenario «Basis»	Basiert weitgehend auf dem Bundesszenario «Weiter-wie-bisher»
Bevölkerungswachstum	Regionalisiertes Bevölkerungswachstum des Kantons Bern (BFS-Szenario Mittel) > Zunahme gegenüber «Ist 2019» von knapp 10% im kantonalen Durchschnitt, was einem Wachstum von gut 100'000 Personen entspricht.	
Homeoffice	38% der homeofficefähigen Arbeiten im Homeoffice	18% der homeofficefähigen Arbeiten im Homeoffice
Mobilitätsrate	Sinkend gegenüber «Ist 2019»	In der Summe gleich «Ist 2019»
Velogeschwindigkeit	+ 13.3% gegenüber «Ist 2019»	+ 8% gegenüber «Ist 2019»

	Szenario Basis	Szenario Moderat
Verteilung Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum	Vorgaben zum Wachstum nach Raumtypen und für einzelne grosse Gemeinden. Verteilung des Wachstums auf Verkehrsmodellzonen nach einem vorgegebenen «Verteilmechanismus» (prioritär in Entwicklungsgebieten und unüberbauten Bauzonen gemäss RGSK 2021) in Absprache und in Zusammenarbeit mit den Regionen.	
Aussenverkehr	Geht stark zurück und entspricht dem Bundesszenario «Basis»	

Tabelle 14 **Vergleich der Szenarien «Basis» und «Moderat» des Kantons Bern**

Diese aufgeführten Annahmen der aktuellen Prognoseszenarien führen in ihrer Gesamtheit zu folgendem prognostizierten Verkehrswachstum:



[1] Personenkilometer
[2] Fahrzeugkilometer (ohne Berücksichtigung PW-Besetzungsgrad)

Abbildung 57 **Verkehrsleistung [km] im Kanton Bern gemäss GVM BE 2019**

Abweichungen zwischen den Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes und dem GVM BE 2019 des Kantons Bern

	VP 2050	GVM BE 2019	Bemerkung
Ist-Zustand	Ist-Zustand 2017	Ist-Zustand 2019	Abweichende HAFAS-Fahrpläne in den Ist-Zuständen Bund und Kanton, damit Auswirkungen auf den städtischen ÖV-Fahrplan im Prognosehorizont.
Prognosehorizont	Prognosehorizont 2050 mit Fünf-Jahres-Zwischenschritten (4 Szenarien: Basis, WWB, NTG und ITG)	Prognosehorizont 2040 (2 Szenarien: Basis und Moderat)	vgl. Zeile oben
Mobilitätsraten	Sinken in allen Szenarien.	Sinken im Szenario Basis, im Szenario Moderat bleiben sie in der Summe gleich.	
Bevölkerung	Das mittlere Bevölkerungsszenario gemäss BFS wurde angewendet.	Das mittlere Bevölkerungsszenario gemäss BFS wurde angewendet, im GVM BE 2019 jedoch auf Grundlage	Das Bevölkerungswachstum wurde gemäss der tieferen BFS-Prognosen über den

	VP 2050	GVM BE 2019	Bemerkung
		der RGSK 2021 Siedlungsmassnahmen regional verfeinert.	Kanton gedeckelt (und ist tiefer als in den RGSK 2021).
Räumliche Verteilung	Die Verteilung des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums ist in den vier Bundesszenarien (Basis, WWB, NTG und ITG) verschieden.	Die Verteilung des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum ist in den zwei kantonalen Szenarien gleich.	Für das GVM BE wurden die Siedlungsmassnahmen der RGSK 2021 für die räumliche Verteilung herangezogen. .
Strassennetz	Folgende Projekte sind in den VP 2050 und NICHT im GVM BE 2019 enthalten: » Biel West – Im Rusel (Umfahrung Biel, Tunnel Vingelz) nur in VP 2050 » Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) / Inkl. Anschluss Brüggmoos nur in VP 2050 » Brüggmoos – Biel West nur in VP 2050		GVM BE 2019: Ist-Netz auf dem Stand 2019 sowie höherer Detaillierungsgrad bei Ist- und Prognosenetz 2040
Aussenverkehr[14]	Der Aussenverkehr des Szenarios WWB ist abweichend zum Aussenverkehr des Szenarios Basis.	In den beiden kantonalen Szenarien Basis und Moderat wurde der Aussenverkehr des Bundesszenarios Basis hinterlegt.	

Tabelle 15 **Abweichungen zwischen den Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes und dem GVM BE 2019 des Kantons Bern**

Für das GVM BE 2019 sind der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) sowie die Morgen- und Abendspitzenstunde verfügbar. Für den MIV wurde zusätzlich noch der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) erarbeitet.

Das GVM BE 2019 ist ein Prognoseinstrument, das bei der Planung unterstützen soll. Die Szenarien «Basis» und «Moderat» sind beide als gleichwertig zu betrachten und zeigen die Bandbreite möglicher Entwicklungen auf. Bei der Anwendung muss jedes Projekt gesondert betrachtet werden. Bei Bedarf sind auch projektspezifische Anpassungen der Modellinputdaten möglich.

[14] Alle Wege, die ausserhalb des Modellperimeters starten und/oder enden sowie durchführen, zählen zum Aussenverkehr.

10.4 Vergleich ÖV-Erschliessungsgüteklassen Kanton und Bund

Allgemein
Für die Ermittlung der ÖV-Erschliessungsqualität in den Gemeinden des Kantons Bern stehen zwei unterschiedliche Methoden zur Verfügung:
» ÖV-Erschliessungsgüteklassen (ÖV-EGK) des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE)
» ÖV-EGK des Kantons Bern

Nachfolgend werden Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den beiden Methoden zur Bestimmung der ÖV-EGK aufgezeigt. Zuerst werden die wichtigsten Eckpunkte der beiden Methoden beschrieben. Anschliesssend werden anhand eines Beispiels (Stadt Burgdorf) beide Varianten visualisiert und die Unterschiede aufgezeigt.

Gemeinsamer Grundansatz bei der Herleitung der ÖV-EGK
Beide Methoden verwenden zur Berechnung der ÖV-Güteklassen ähnliche Merkmale und folgen einem vergleichbaren Schema. Dieses sieht wie folgt aus:
» Für sämtliche ÖV-Haltestellen wird die **Haltestellenkategorie** ermittelt. Dabei gilt der Grundsatz, dass eine höhere Bedienungsqualität (Bahnlinien, kurze Kursintervalle) zu einer höheren Haltestellenkategorie führt.
» Rund um die Haltestellen werden Einzugsgebiete in standardisierter Form gebildet.
» Ausgehend von der Haltestellenkategorie werden den Räumen innerhalb dieser Einzugsgebiete unterschiedliche ÖV-Güteklassen zugewiesen. Mit sinkender **Distanz zur Haltestelle** und zunehmender Haltestellenkategorie wird einem Gebiet eine höhere ÖV-Güteklasse zugewiesen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die ÖV-Güteklassen einerseits ausgehend vom ÖV-Angebot an einer Haltestelle ermittelt werden, andererseits wird die Entfernung zur entsprechenden Haltestelle berücksichtigt.

Definition der ÖV-EGK gemäss ARE
Das ARE verwendet für die Beurteilung der ÖV-Erschliessung 4 Güteklassen: A, B, C und D. Die Erschliessungsqualität steigt in alphabetischer Reihenfolge. Räumen mit marginaler oder keiner ÖV-Erschliessung ausserhalb des Einzugsgebiets einer ÖV-Haltestelle wird keine Güteklasse zugewiesen.

Die Haltestellen werden durch das ARE in 5 Kategorien unterteilt: I, II, III, IV und V. Massgebend für die Zuweisung der Haltestellenkategorie sind die Art der Verkehrsmittel und die Kursintervalle dieser Verkehrsmittel. Minimale Voraussetzung für die tiefste der fünf Haltestellenkategorien ist ein Mindestkursintervall von einer Abfahrt pro Stunde.

Kursintervall	Bahnknoten[15]	Bahnlinien	Trams, Busse, Postautos, Rufbusse und Schiffe	Seilbahnen
< 5 Min.	I	I	II	V
5 bis < 10 Min.	I	II	III	V
10 bis < 20 Min.	II	III	IV	V
20 bis < 40 Min.	III	IV	V	V
40 bis 60 Min.	IV	V	V	V

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2022)[16]

Die ÖV-Güteklassen des ARE bilden jeweils konzentrische Kreise um die Haltestelle. Um überhaupt eine ÖV-Güteklasse zugewiesen zu bekommen, darf die Luftdistanz zwischen dem entsprechenden Gebiet und der

[15] Mehrere Bahnlinien in verschiedene Richtungen
[16] Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2022): ÖV-Güteklassen – Berechnungsmethodik ARE. Grundlagenbericht.

Haltestelle maximal einen Kilometer betragen. Die folgende Tabelle zeigt auf, wie die ÖV-Güteklassen auf Basis der Luftdistanz zur Haltestelle und der Haltestellenkategorie ermittelt werden:[17]

Haltestellenkategorie	< 300m	300 – 500m	501 – 750m	751 – 1000m
I	I	I	II	V
II	I	II	III	V
III	II	III	IV	V
IV	III	IV	V	V
V	IV	V	V	V

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2022)18

Definition der ÖV-EGK gemäss Kanton Bern
Gegenüber der Kategorisierung durch das ARE verfolgt der Kanton Bern einen differenzierteren Ansatz. Er unterscheidet bei der Beurteilung der ÖV-Erschliessung zwischen total **6 ÖV-Güteklassen: A, B, C, D, E und F**.

Wie beim ARE wird auch beim Kanton Bern die Haltestellenkategorie anhand des Verkehrsmittels und des Kursintervalls ermittelt. Allerdings stellen beim Kanton Bern Seilbahnen keine eigenständige Verkehrsmittelart dar, sondern werden behandelt wie Trams und Busse. Bei Bahnhöfen wird nicht zwischen der Anzahl Linien bzw. deren Richtungen unterschieden, sondern zwischen Linien des Fernverkehrs und des Regionalverkehrs. Des Weiteren ist die Unterteilung der Kursintervalle unterschiedlich und es existieren nicht nur fünf, sondern total 6 Haltestellenkategorien: I, II, III, IV, V und VI.

Kursintervall	Bahn / Fernverkehr	S-Bahn / Regionalzüge	Tram, Bus, Seilbahn
Bis 10 Min..	I	I	II
11 – 20 Min.	I	II	III
21 – 30 Min.	II	III	IV
31 – 60 Min.	III	IV	V
Min. 10 Kurspaare pro Tag	–	V	VI

Quelle: Kanton Bern (2023)19

Beim Kanton Bern wird das Einzugsgebiet, also der Perimeter, in dem überhaupt ÖV-Güteklassen definiert werden können, grösser gefasst als beim ARE. So beträgt die grösstmögliche Distanz zur Haltestelle 1'250 Meter – beim Ansatz des ARE sind es lediglich 1'000 Meter. Allerdings werden beim Kanton Bern die Luftliniendistanzen zur Haltestelle bei Umwegen, Hindernissen oder grossen Steigungen nach unten korrigiert. Im Vergleich zum Ansatz des ARE sinkt die ÖV-Güteklasse beim Kanton Bern mit zunehmender Distanz respektive sinkender Haltestellenkategorie insbesondere anfänglich, d.h. bei guter Erschliessung, schneller (siehe hierzu auch die Beispielkarte zu Burgdorf). Nachfolgende Tabelle illustriert, wie die ÖV-Güteklassen ausgehend von der Distanz zur Haltestelle und der Haltestellenkategorie vergeben werden.

Haltestellenkategorie	< 300m	300 – 500m	501 – 750m	751 – 1000m
I	A	B	C	D
II	B	C	D	–
III	C	D	–	–
IV	D	E	–	–
V	E	–	–	–
VI	F	–	–	–

Quelle: Kanton Bern (2023)20

Wesentliche Unterschiede

[17] Die Luftdistanzen berücksichtigen zwar Umwegfaktoren, aber keine besonderen Umstände wie Hindernisse oder grosse Steigungen
[18] Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2022): ÖV-Güteklassen – Berechnungsmethodik ARE. Grundlagenbericht.
[19] Kanton Bern (2023): Richtplan des Kantons Bern - Massnahmenblatt „Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr bestimmen“.
[20] Kanton Bern (2023): Richtplan des Kantons Bern - Massnahmenblatt „Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr bestimmen“.

Das ARE und der Kanton Bern verfolgen bei der Berechnung der ÖV-EGK ähnliche Ansätze. Insbesondere die berücksichtigten Merkmale (Verkehrsmittelarten, Kursintervalle, Distanzen zur Haltestelle) sind ähnlich. Allerdings sind bei der Kategorisierung der verschiedenen Merkmalsausprägungen wesentliche Unterschiede vorhanden:

» Anzahl Güteklassen: 4 (ARE) vs. 6 (BE)
» Anzahl Haltestellenkategorien: 5 (ARE) vs. 6 (BE)
» Weitere Unterschiede bei: Kursintervallen, Verkehrsmittelarten
» Distanzen zur Haltestelle: Mit Berücksichtigung von Umwegfaktoren (ARE) vs. mit Berücksichtigung von Umwegfaktoren UND einer Verkleinerung bei Hindernissen oder grossen Steigungen (BE)

In der Konsequenz können die ÖV-Güteklassen zwischen dem ARE und dem Kanton Bern potenziell erheblich voneinander abweichen.

Veranschaulichung der Unterschiede

Folgender Kartenausschnitt illustriert anhand des Beispiels Burgdorf, dass einerseits der Ansatz des Kantons Bern insbesondere bei der Zuweisung der ÖV-EGK A strikter ist als derjenige des ARE. So ist die Gesamtfläche der ÖV-EGK A rund um den Bahnhof Burgdorf beim ARE (blau gestreifte Fläche) deutlich grösser als beim Kanton Bern (lückenlos blaue Fläche). Andererseits kann auf der Karte beobachtet werden, dass die Umrissverläufe sämtlicher Güteklassen beim Kanton Bern wesentlich weniger symmetrisch sind, weil sie von natürlichen und künstlichen Hindernissen (Gewässer, Strasseninfrastruktur u. Ä.) beeinflusst werden.

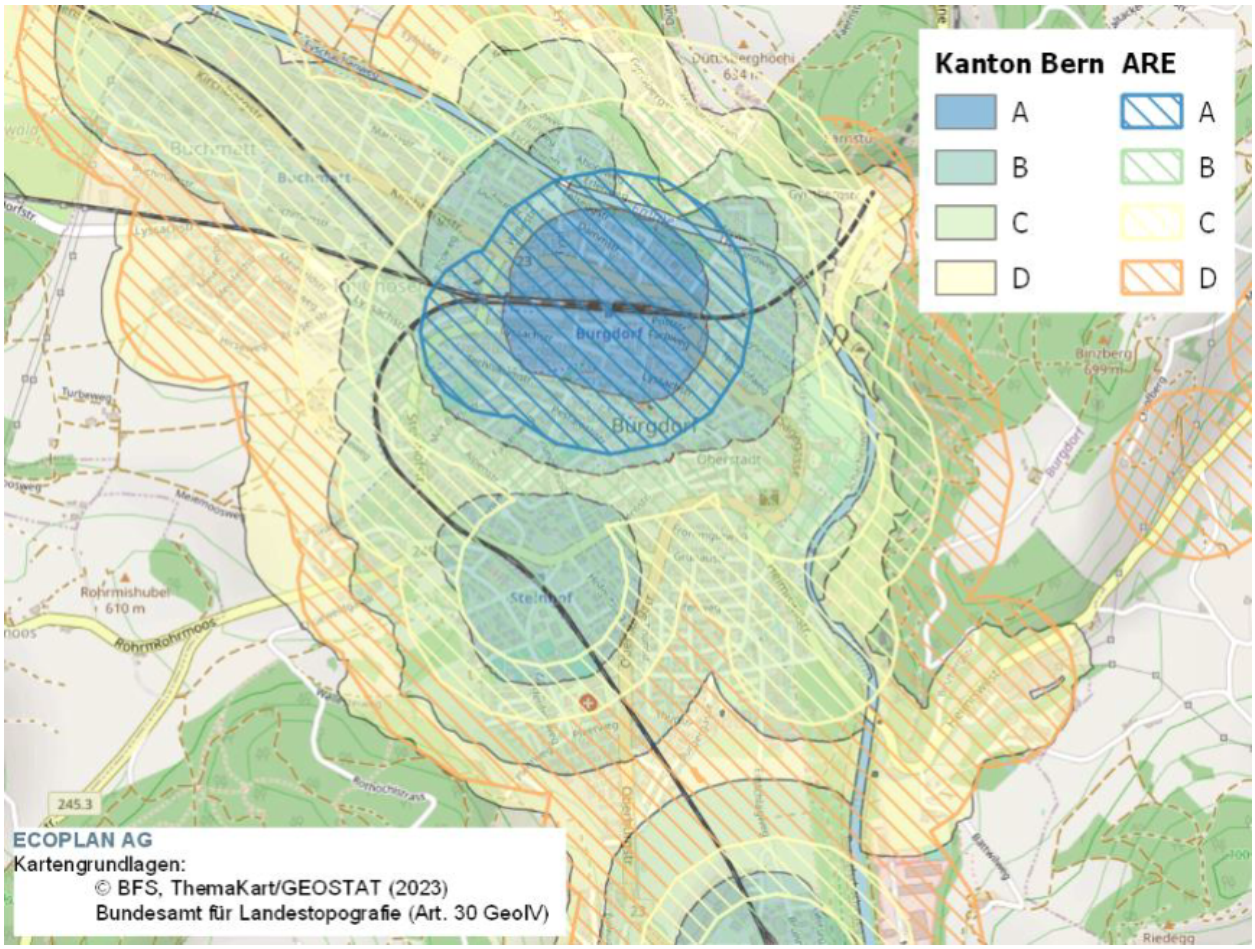


Abbildung 58 **Vergleich der ÖV-EGK des ARE und des Kantons Bern im Raum Burgdorf**
Quelle: Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: OpenStreetMap

10.5 Verzeichnis der elektronischen Dokumente (USB-Stick)

Die folgenden Dokumente werden dem ARE auf einem USB-Stick abgegeben:

Wird für die Einreichung beim ARE ergänzt.